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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 29 / 01. JULI 2020

Nürburgring Langstrecken-Serie

BMW siegt auf der Nordschleife

Statistik-Spezial vor dem F1-Start

Wer war der beste Formel-1-Pilot aller Zeiten?

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

4 190525 902500 29



MotoGP: Testfahrten in Misano

Erste Generalprobe vor dem Neustart



Die Formel 1 vor dem Auftaktrennen

Alle Infos zum Saisonbeginn in Spielberg



NASCAR-Doppelschlag in Pocono

Harvick und Hamlin dominieren im Tri-Oval

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur **S. 4**
Formel 1 Vor dem Saisonstart: Update aus den zehn Teams **S. 6**
Formelsport Wer war der größte F1-Fahrer aller Zeiten? **S. 8**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und Formel E **S. 12**
Sportwagen Walkenhorst-BMW gewinnt beim NLS-Auftakt **S. 14**
Sportwagen Interview mit Audis Motorenpapst U. Baretzky **S. 16**
Sportwagen News aus der IMSA-Serie vor dem Neustart **S. 19**
Rallye-Historie Der Unvollendete: VW Golf G60 von 1990 **S. 20**
Rallye Aktuelle Hintergründe aus der WM, EM und DRM **S. 22**
Tourenwagen Rainer Brauns DTM-Erinnerungen: Teil 3 **S. 24**
Tourenwagen Drei NASCAR-Cup-Rennen in einer Woche **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles von Supercars, DTM und Co. **S. 27**
Tourenwagen-Historie Tracktest im Ford Sierra Cosworth **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Beim Test in Misano dröhnten die Motoren **S. 30**
Motorrad-WM Neuigkeiten aus den diversen Klassen **S. 32**
Historie 1955: Deutscher Feiertag bei der WM am Nürburgring **S. 34**
Straßensport Neuer IDM-Kalender und weitere News **S. 37**
Historie 1990: Ducatis Aufstieg zur Superbike-Macht **S. 38**
Offroad Die Entwicklungen im Motocross- und Bahnsport **S. 41**
Offroad Nagl siegt beim Motocross, weitere Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

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



AUDI

16 **Interview mit Audi-Motoren-Guru Ulrich Baretzky: Das Geheimnis der legendären IMSA-Motoren**



DINO EISELE

37 **IDM-Kalender steht fest: Neustart-Pläne für die nationale Zweiradszene**



MOTORSPORT IMAGES

28 **Der historische Tracktest – Ford Sierra Cosworth: Tourenwagen mit Turbo-Power**

Editorial

Vor fast exakt drei Monaten stoppte das Coronavirus den weltweiten Motorsport. Jetzt kommt das Ende langsam in Sicht. Zeit für ein Dankeschön an unsere Leser!

Tauchen wir noch einmal kurz ab in den Moment der Schockstarre, wie ihn die MSa-Automobilredaktion erlebte: F1-Kollege Michael Schmidt war Mitte März bereit für das erste freie Training der F1-Saison in Melbourne, am anderen Ende der Welt. Doch es war Freitag, obendrein der 13., also musste es schiefgehen: Absage. Marcus Schurig hatte tags zuvor seine Media-Akkreditierung in St. Petersburg, Florida, für den Saisonauftakt der IndyCars in Empfang genommen. „Rennen findet statt“, so die selbstsichere Kurznachricht an die Heimatredaktion. Am Freitag war auch hier Feierabend. Rallye-Kollege Reiner Kuhn war derweil in Mexiko: Der WM-Lauf fand zwar statt, aber Kuhn flüchtete vorzeitig am Samstagabend – die Flugverbindungen drohten zu kollabieren.

Das Wochenende um den 15. März war sozusagen wie unsere Stunde null: Der Motorsport ruhte, weltweit. Die Geschäftsgrundlage einer Motorsportzeitschrift besteht darin, dass Auto- und Motorradrennen stattfinden. Fast drei Monate war das jetzt nicht der Fall. Trotzdem gibt es uns noch! Das ist erstens keine Selbstverständlichkeit und zweitens ein Grund, Danke zu sagen. Das erste Dankeschön geht an den Verlag, die Motor Presse Stuttgart. Die Kaufleute waren im März skeptisch, was eine geordnete Fortsetzung von MSa betraf: „Was wollt ihr denn da schreiben? Und wer will das lesen?“

Zugegeben, das waren berechtigte Fragen. Es sei darauf hingewiesen, dass die Bibel des wöchentlichen Motorsportjournalismus, das englische Magazin „Autosport“, sein Erscheinen im April eingestellt hatte. Begründung: keine Rennen, keine Zeitschrift. Unsere französischen Freunde von „Autohebdo“ hielten den Kopf zwar über Wasser, der Erscheinungsrhythmus wurde aber auf dreiwöchentlich gedehnt. Und MSa? Wir haben weitergemacht und Ihnen, liebe Leser, halt andere Geschichten aufgetischt: Technik, Hintergründe, Interviews, Porträts, Historie, Tracktests, dazu aktuelle News und Informationen. Das geht natürlich nur mit einer Mannschaft, die für das Thema Motorsport rückhaltlos brennt. Das ist bei Motorsport aktuell der Fall – egal ob Mopped oder Auto!

Doch aller journalistischer Feuereifer würde verpuffen, wenn sich die Leser gelangweilt abwenden. Dass der Verlag zu uns hält und dass wir unser Bestes geben, um trotz Rennabsagen ein gutes Heft zu machen, war gesetzt. Aber dass Sie, liebe Leser, diese dreimonatige Hängepartie mitmachen, war keinesfalls sicher. Denn noch mal: MSa war mit den Rennabsagen de facto die Geschäftsgrundlage abhandengekommen. Es wäre völlig „normal“ gewesen, hätten wir in dieser Zeit Leser verloren.

Haben wir aber nicht! Und für diese Loyalität möchte ich mich im Namen der Redaktionsmannschaft recht herzlich bei den knapp 40 000 Abonnenten und Käufern bedanken! Ab Juli werden alle großen Rennserien wieder am Start sein, wir dürfen jetzt vorsichtig optimistisch nach vorne blicken. Das wurde auch Zeit – bei aller Liebe für den Hintergrund und die Historie!



Marcus Schurig
Redakteur



38 **Motorrad-Historie – Ducati 851 Superbike: Die Geburt einer Dauersiegerin**

DUCATI

ALFA-TIER
Das F1-Team von Alfa Romeo Racing startet optimistisch in die neue Saison. Teamchef Frédéric Vasseur spricht über die Ziele in diesem Jahr und die langfristigen Aussichten unter dem neuen Budget-Deckel.
Seite 4

DTM-ERINNERUNGEN, TEIL 3
Im dritten und letzten Teil der Reihe teilt Reporterlegende Rainer Braun noch einmal ein paar Geschichten aus der „alten DTM“ – vom Einladungsrennen in Kyalami bis zum letzten ITC-Auftritt auf deutschem Boden.
Seite 24

TRIUMPH IN DER EIFEL
Manchmal lohnt es sich, etwas weiter zurückzublicken. Der Große Preis von Deutschland fand im Jahr 1955 erstmals auf dem Nürburgring statt. Am Ende gab es zwei deutsche Siege, die später in Titel umgemünzt wurden.
Seite 34



WILHELM



Antonio Giovinazzi und Kimi Räikkönen sollen Alfa Romeo mindestens auf Platz 7 führen

MOTORSPORT IMAGES

Im Interview spricht Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur über den Neustart, die Saisonziele, die Ungewissheit des Rennkalenders, die Budgetobergrenze, das Geschäft Formel 1 und den Fahrermarkt.

Von: **Andreas Haupt**

Wie schwer hat die Krise das Team getroffen?
Zuerst einmal hat sich keiner aus der Mannschaft mit dem Virus angesteckt. Alle sind gesund. Das ist das Wichtigste. Die Auswirkungen waren mehr psychologischer Natur. Wir waren bereit, das Rennen in Melbourne zu fahren. Und dann musst du eine Pause von fast drei Monaten verkraften. Es war sicher das erste Mal für jeden von uns, so lange weg vom Rennfahren zu sein. Die anderen Konsequenzen werden wir mit der Zeit sehen.

Sehen Sie in so einer Krise auch das Positive? Die Formel 1 musste die offensichtlichen Probleme angehen und schnell lösen.
Ich will nicht davon sprechen, dass diese Krise eine positive Seite hatte. Aber aufgrund der Krise mussten wir ernsthafte Entscheidungen treffen. Die FIA und die FOM haben gute Arbeit geleistet. Sie haben dringende Entscheidungen gefällt zur Steuerung des Sports, zum technischen und sportlichen Reglement, zum Cost-Cap. Da haben wir zum Glück Lösungen gefunden.

Werden Sie mit dem Budgetdeckel ab 2021, der bei 145 Millionen Dollar liegt, Anpassungen vornehmen müssen?
Nein, weil wir 2021 mit unserem Budget unterhalb des Cost-Caps liegen werden. Deshalb glaube ich nicht, dass wir irgendwelche Änderungen bei den Kosten oder dem Teampersonal werden vornehmen müssen.

Wie sieht es für die beiden Jahre darauf aus? Die Kosten werden um jeweils fünf Millionen Dollar fallen.
Es ist schwer, heute ein genaues Bild der Zukunft zu zeichnen. Wir können noch nicht einmal Vorhersagen für dieses Jahr treffen. Wir wissen nicht, wie viele Rennen wir tatsächlich haben werden. Und wir wissen nicht,

„Wir müssen 2020 jedes Mal zur Stelle sein“

was wir tatsächlich in Zukunft einnehmen werden – von den Sponsoren und aus den Prämientöpfen. Wir wissen nicht, wie sich die Krise auf die Formel 1 im Allgemeinen auswirken wird. Mit den 2022er-Autos müssen und gehen die Kosten runter. Aber ich denke, dass wir keine Strukturanpassungen im Team vornehmen müssen und weiterhin unterhalb des Cost-Caps liegen werden.

Angenommen, der Budgetdeckel wäre schon da: Liegen Sie aktuell auch bei weniger als 135 Millionen?
Wissen Sie, die momentane Situation ist für alle schwierig. Die Budgets werden drastisch runtergehen. Wir werden auf jeden Fall darunter sein. Das sind die Folgen der Krise. Jedes einzelne Team wird sich an diese neue Situation in den nächsten sechs bis acht Monaten anpassen müssen.

Bislang war die Formel 1 kein nachhaltiges Geschäftsmodell. Das soll sich ändern. Glauben Sie, dass man auf lange Sicht sogar Gewinn erwirtschaften kann?
Den großen Unterschied macht für uns die erhöhte Ausschüttung des Preisgeldes und die Tatsache, dass die neuen Autos ab 2022 billiger sind. Aber wir werden immer noch weit weg davon sein, Profit zu erwirtschaften. Sicher ist es ein Schritt nach vorne. Wir werden trotzdem straucheln, den Break-Even zu erreichen. Sicher wollen wir mehr. Darauf werden wir hinarbeiten.

Werden die neuen Regeln tatsächlich zu mehr Chancengleichheit führen?
Das ist zumindest das Ziel. Die Budgetverringerung wird eine große Aufgabe für die großen Teams und weniger eine für die kleinen. Mit einem stabilen Reglement werden wir eine Annäherung bei der Performance erleben. Ich erwarte aber nicht, dass wir ab 2022 vor Mercedes oder Ferrari liegen. Aber sicher wird es einfacher für uns als für die großen Teams, damit umzugehen.

Was ist dann ein realistisches Ziel? Sogar Podestplätze?
Mit einem engeren Feld könntest du als kleines Team an einem guten Wochenende, an dem alles passt, nicht weit weg davon sein. Es wird für uns möglich sein, gute Ergebnisse zu erzielen. Aber wir müssen jetzt erst einmal weiter am Gesamtbild arbeiten. Die Auswirkungen der Krise werden für alle riesig sein. Vom Topteam bis zur kleinsten Mannschaft. Uns allen muss klar sein, dass es nicht mehr möglich ist, dass jeder ein Vermögen im Jahr ausgibt. Wir müssen auf den Boden kommen. Das ist auch wichtig für das Image des Sports. Ich denke deshalb, dass die getroffenen Entscheidungen gute waren. Aber es kann immer mehr kommen.

> „Jetzt ist nicht die Zeit dafür. Wir treffen unsere Fahrerentscheidungen zwischen Oktober und November. Daran werden wir nichts ändern.“
>
> Frédéric Vasseur

Was würden Sie vorschlagen?
Es gab verschiedene Diskussionen. Manche wollten die Kosten nicht weg von den ursprünglich veranschlagten 175 Millionen Dollar bringen. McLaren und wir setzten uns für 100 Millionen ein. Das war vielleicht ein bisschen optimistisch gedacht. Jedes Team steckt in einer anderen Situation, vertritt eine andere Position. Im Prinzip sind wir in der Mitte gelandet. Wir haben jetzt zumindest einen Anfang gemacht. Schauen wir, was in Zukunft passiert.

Braucht die Formel 1 auch eine Kostenschranke für den Fahrermarkt?
Das würde Sinn machen. Es ist schwierig, eine Gehaltsobergrenze für die Teams zu haben, aber nicht für die Fahrer. Aber wir müssen die richtige Balance finden. Um ehrlich zu sein, ist für die Mehrheit der Teams ein Cost-Cap für den Fahrermarkt kein Thema.

Wäre es eine Option, die Fahrergehälter in das Budget-Cap zu integrieren? Im Moment sind sie ja wie die Motoren eine Ausnahme?
Das könnte eine Option sein. Der Vorteil wäre, die Teams dazu zu bringen, in junge Fahrer zu investieren. Das wäre gut für die Nachwuchskategorien und die weltweite Pyramide des Motorsports. Es würde Sinn machen, denke ich. Aber wir müssen jetzt erst einmal einen Schritt nach dem anderen machen. Erst einmal muss alles funktionieren – dann denken wir über die Fahrer nach.

Was ist Ihr Saisonziel 2020?
Wir wollen besser abschneiden als 2019. Das Mittelfeld wird sehr eng zusammen sein. Wir wissen nicht, wie viele Rennen der Kalender haben wird. Wir werden jede Gelegenheit nutzen müssen. Wir hatten 2019 ein paar gute Rennen. Wenn sich eine goldene Gelegenheit eröffnet, wie zum Beispiel letztes Jahr in Hockenheim oder São Paulo, müssen wir zur Stelle sein und abräumen. Jedes Mal.

Inwiefern wird sich das Auto in Österreich von dem der Wintertestfahrten in Barcelona unterscheiden?
Es wird ein anderes sein. Wir hatten für das dritte und fünfte Rennen Updates eingeplant. Die werden wir in Österreich am Auto sehen. Für alle Teams, speziell die kleinen, wird es in der Folge darauf ankommen, wohin die Reise geht: Wie viele Rennen werden wir haben? Mit welchen Einnahmen können wir rechnen? Wir kennen nicht exakt die wirtschaftliche Situation in der aktuellen Saison. Deshalb fällt es schwer, weitere Updates abzuschätzen. Wir werden ein bisschen warten.

Acht Europa-Rennen stehen fest, der Rest hängt in der Schwebe. Wie schwer ist es, so eine Saison zu planen?
Es wird wahrscheinlich auf 8 bis 16 Rennen hinauslaufen. Mehr wären schwierig. Wir wissen nicht, was reinkommt. Deshalb ist es schwer, das genaue Budget des Teams zu bestimmen. Und solange wir nicht wissen, wo wir noch fahren, ist es schwierig mit der Entwicklung. Brauchen wir ein Low-Downforce-Paket oder ein High-Downforce-Paket? Es ist gewissermaßen ein Blindflug. In naher Zukunft werden wir ein besseres Verständnis haben, was uns 2020 erwartet.

Sie wissen ja jetzt schon, dass Sie zumindest für Spa und Monza ein Paket für wenig Abtrieb brauchen?
So weit ja. Aber bevor wir weitere Pakete entwickeln, müssen wir die Einnahmen sichern und wissen, wie viele Rennen wir fahren werden.

Es gab in der Pause ein paar Fahrerwechsel. Wie sieht es mit Ihren Fahrern aus?
Wir treffen unsere Entscheidungen immer zwischen Oktober und November. Daran werden wir nichts ändern. Ich will, dass wir uns erst einmal auf die Rennen konzentrieren. Wir müssen in diesem Jahr abliefern, weil es wichtig ist für das nächste wegen des Preisgeldes. Wir sollten heute keine Energie darauf verschwenden. Unsere Fahrerpaarung ist gut. Ich vertraue beiden Piloten. Antonio verbessert sich, er hat eine starke zweite Saisonhälfte 2019 hingelegt. Wir werden 2021 sicher wieder eine gute Fahrerpaarung haben. Darüber sprechen wir später. Jetzt ist nicht die Zeit dafür. ■

Frédéric Vasseur

Geburtstag: 28.05.1968
Geburtsort: Draveil
Herkunftsland: Frankreich

Was hat sich in vier Monaten Pause getan?


XPB

Mercedes-AMG F1 Team

Nach der dominanten Vorstellung bei den Wintertests galt Mercedes als großer Favorit für den Start in Melbourne. Die Frage lautet nun, ob man die Form über die lange Pause konservieren konnte. Für Spielberg hat Technikchef James Allison ein großes Aerodynamik-Upgrade angekündigt. Ob auch das umstrittene Lenksystem DAS gefahren wird, steht noch nicht fest. Red Bull droht weiter mit Protest für den Fall eines Einsatzes. Für Unruhe könnten auch die anstehenden Personalfragen sorgen. Noch hat Toto Wolff keinen Piloten für 2021 unter Vertrag.


XPB

Scuderia Ferrari

Kein Team produzierte in der Pause so viele Schlagzeilen wie Ferrari. Die Trennung von Sebastian Vettel brachte das Transferkarussell richtig in Schwung. Der Heppenheimer erklärte zwar, dass er mit Charles Leclerc kollegial weiterarbeiten wolle, doch zu verlieren hat er nichts mehr. Was die Technik-Upgrades angeht, gab es in der italienischen Presse viele Spekulationen. Doch gegenüber MSa erklärte Ferrari, dass in Spielberg keine neuen Teile kommen. Stattdessen habe man in den vergangenen Monaten viel über das bestehende Paket gelernt.


XPB

Red Bull Racing

Weil nach dem Motorwechsel zu Honda kein zwei Jahre altes Auto für einen Testtag zur Verfügung stand, mussten die Red-Bull-Piloten im Gegensatz zu ihren Ferrari- und Mercedes-Kollegen auf ein ausgiebiges Eingrooven verzichten. Stattdessen gab es nur einen sogenannten Filmtag, bei dem die Fahrleistung auf 100 Kilometer limitiert ist. Nach seinen Spielberg-Siegen 2018 und 2019 muss man Max Verstappen aber trotzdem auf der Rechnung haben. Adrian Newey hat zudem ein standesgemäßes Aero-Paket für das Heimspiel angekündigt.


XPB

McLaren F1 Team

In den vergangenen Wochen herrschte viel Unruhe in der McLaren-Zentrale in Woking. 1200 Mitarbeiter will das finanziell angeschlagene Unternehmen entlassen, davon auch 70 aus dem Rennteam. In Sachen Fahrerpersonal für 2021 wurde ebenfalls eine Entscheidung getroffen: Carlos Sainz geht, Daniel Ricciardo kommt. Zusammen mit Teamkollege Lando Norris schüttelte sich Sainz bei Silverstone-Testfahrten im Carlin-Formel-3-Auto den Rost aus den Knochen. Für Spielberg haben die Ingenieure immerhin ein kleines Upgrade-Paket.


XPB

Renault Sport F1 Team

Eigentlich verlief die Corona-Pause für die Renault-F1-Bosse recht erfolgreich. Der Vorstand bestätigte den Verbleib des Werksteams in der Formel 1. Die Budget-Cap-Reduzierung spielt der Equipe zusätzlich in die Karten. Doch dann übermittelte Daniel Ricciardo überraschend seine Kündigung. Nun muss Ersatz gefunden werden. Zum Test für den Saisonstart mieteten sich die Franzosen einen Tag auf dem Red Bull Ring ein, was beim F1-Team von Red Bull wenig begeistert aufgenommen wurde. Hier fehlte es offenbar an der internen Kommunikation.

119 Tage nach dem letzten offiziellen Test in Barcelona kommt der Formel-1-Zirkus in Spielberg wieder zusammen. In der Zwischenzeit waren die Fabriken lange geschlossen. Viele Piloten haben sich in den eigenen vier Wänden eingeigelt. Nun gilt es für alle, so schnell wie möglich in den Rennmodus zurückzufinden. Doch was ist in der Pause eigentlich alles passiert? Und welche Technik-Upgrades haben die zehn Teams für den Restart im Gepäck? Wir haben nachgefragt und bringen Sie auf den aktuellen Stand.

Von: **Tobias Grüner**


XPB

Scuderia Alpha Tauri

An den neuen Namen und den Look des Autos müssen sich die Fans immer noch gewöhnen. Mit vier Monaten Verspätung beginnt für das ehemalige Toro-Rosso-Team nun endlich die neue Zeitrechnung. Pierre Gasly sorgte mit erfolgreichen Simracing-Auftritten in der Pause für Aufmerksamkeit. Daniil Kvyat, der in der Formel 1 mit der Startnummer 26 fährt, fiel nur dadurch auf, dass er am 26. April seinen 26. Geburtstag feierte. Zur Vorbereitung auf den Saisonstart in Spielberg absolvierte das Team mit dem AT-01 einen Testtag auf der Strecke in Imola.



XPB

Racing Point F1 Team

In der Pause tauchten immer mal wieder Gerüchte auf, dass Toto Wolff beim künftigen Aston-Martin-Werksteam andocken könnte. Doch die bestätigten sich nicht. In Sachen Fahrerpersonal wurde der Vertrag mit Besitzersohn Lance Stroll für 2021 verlängert. Keine Überraschung. Zur Vorbereitung auf Spielberg durfte der Kanadier einen Filmtag im RP20 in Silverstone absolvieren. In Österreich tritt Racing Point mit den ursprünglich für Australien eingeplanten Neuteilen an. Diese Ausbaustufe will man erst ausgiebig testen, bevor das nächste Paket eintrifft.



XPB

Alfa Romeo Racing

In der Sauber-Zentrale in Hinwil konnten die Ingenieure trotz mehrwöchiger Fabrikschließung das langfristig geplante Spielberg-Upgrade-Paket fertigstellen. Neue Teile sind wohl auch nötig, will man das selbst gesteckte Ziel oberes Mittelfeld erreichen. Bei den Wintertests konnte der C39 die Piloten noch nicht überzeugen. Apropos Piloten: Während Antonio Giovinazzi die freie Zeit mit Simracing totschlug, übte Kimi Räikkönen mit Sohn Robin (4) im Kart. Für den Iceman könnten die Rennen der Saison 2020 zur Abschiedstournee werden.



XPB

Haas F1 Team

Teamchef Günther Steiner musste zuletzt immer wieder Gerüchte dementieren, dass Besitzer Gene Haas den US-Rennstall verkaufen will. Nicht zu dementieren sind die Folgen des Einnahmenausfalls, die für ein Team wie Haas nur schwer zu kompensieren sind. Um das Budget nicht zu belasten, verzichten die Ingenieure zum Neustart erst einmal auf teure Upgrades. Auch einen Testtag für die Fahrer gab es nicht. Die Piloten wurden nachdrücklich darauf hingewiesen, dass teaminterne Kollisionen wie noch im Vorjahr nicht mehr toleriert werden.


XPB

Williams Racing

Auch bei Williams ist die finanzielle Lage angespannt. Der Traditionsrennstall gab in der Pause bekannt, dass das F1-Team anteilig oder komplett zum Verkauf steht. Ende Mai musste man zudem den Verlust von Hauptsponsor Rokit verkünden. Für den Restart in Spielberg wird der FW43 deshalb einen komplett neuen Look bekommen. Für positive Schlagzeilen sorgte nur George Russell. Der Youngster gewann mit vier Siegen überlegen die virtuelle Formel-1-Meisterschaft, die kurzfristig als Überbrückungsprogramm ins Leben gerufen wurde.



MERCEDES

Sie nannten ihn „El Chueco“ und den Maestro. Fangio genießt allenthalben höchsten Respekt

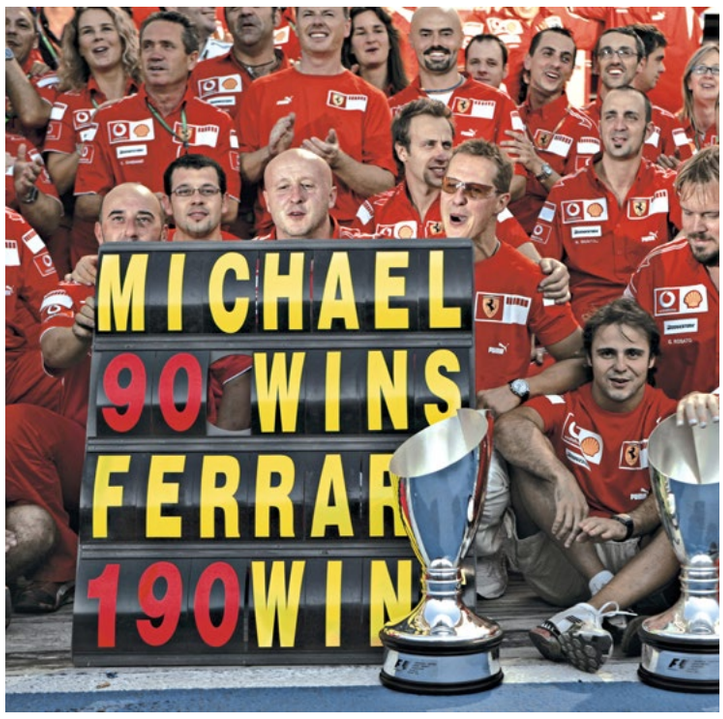
Fangio schlägt sie alle

Die Formel 1 feiert in diesem Jahr ihren 70. Geburtstag und startet am nächsten Wochenende in Österreich in ihre kurioseste Saison. Zeit, um die Frage alle Fragen zu stellen: Wer war der beste Formel-1-Fahrer aller Zeiten? Wir haben in einem umfangreichen Bewertungsschema alle Fahrer miteinander verglichen.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist die am meisten diskutierte Frage im Motorsport. Und nie gibt es eine befriedigende Antwort. Wer von den 775 GP-Piloten war der Beste aller Zeiten? Diese Frage hat Generationen von Motorsport-Fans beschäftigt. Die Fahrer sind schwer miteinander zu vergleichen. Dazu waren die einzelnen Epochen zu unterschiedlich. Es bringt auch nicht viel, damit zu argumentieren, dass Juan Manuel Fangio, Michael Schumacher oder Lewis Hamilton meistens im besten Auto gesessen sind, dass Ayrton Senna mit Alain Prost, Nigel Mansell und Nelson Piquet in der Epoche fuhr, in der es die meiste Gegenwehr gab. Oder dass Jim Clark, Jochen Rindt oder Ayrton Senna noch so viel mehr hätten erreichen können, wären sie nicht im Rennauto gestorben. Auch die sogenannten weichen Faktoren zählen nicht. Die einmalige Lebensgeschichte von Niki Lauda mit zwei Comebacks und der Mythos vom Magier Senna bringen keinen Bonuspunkt.

Man kann sich bei einem seriösen Vergleich nur auf Zahlen stützen. Aber nicht einfach nur auf die absoluten Werte. Dann



REINHARD

Schumacher hält viele Rekorde, aber er war nicht so effizient wie Fangio



WILHELM

Platz 3 für Hamilton: Er kann Fangio und Schumacher noch schlagen


WILHELM

Alonso: Mit zwei Titeln auf Platz 10


MOTORSPORT IMAGES

Kurze Karriere: Ascari wird Fünfter



MOTORSPORT IMAGES

Prost vor Senna, aber hinter Ascari



WILHELM

Vettel fehlen 1000 Punkte auf P3

wäre es ja einfach. Michael Schumacher läge immer noch vorn, weil er in den meisten Wertungen die Rekorde hält. Ein Fangio, der nur an 51 Rennen teilgenommen hat, kann logischerweise nicht mithalten. Andererseits kann kein Pilot der Neuzeit auch nur annähernd mit dem Erfolgsschnitt des Argentiniers mithalten. Er gewann 47 Prozent all seiner Grands Prix. Das ist bei 307 Starts und 19 Saisons wie bei Schumacher gar nicht möglich, weil man zwischendrin immer mal ein schlechtes Jahr hat oder ein schlechtes Auto erwischt.

Wir haben in unserem Bewertungsschema versucht, alles so gut wie möglich gegeneinander aufzuwiegen. Viele GP-Starts wurden ebenso honoriert wie eine hohe Erfolgsquote. Wer wie Rubens Barrichello 323-mal dabei war, hat auch etwas geleistet. So ganz ohne Erfolg auf der Rennstrecke findet man nicht über eine so lange Zeit immer ein Team. Natürlich mussten wir gewichten. Effizienz ist immer noch höher einzustufen als pure Präsenz. Ein Sieg ist mehr wert als eine Pole-Position, und eine Trainingsbestzeit mehr als eine schnellste Runde im Rennen.

In die engere Auswahl kamen nur alle Weltmeister, alle GP-Sieger, alle Fahrer mit mindestens einer Pole-Position, einer schnellsten Runde oder Führungskilometern. Die Fahrer, die lediglich an den elf Indy 500 zwischen 1950 und 1960 teilgenommen haben, wurden aussortiert. Die Erfolgsbilanz der zehn Sieger fällt wegen der wenigen Starts im Vergleich zu den „reinen Formel-1-Piloten“ zu gut aus. Es hätte das Bild verfälscht. Nach unserem Ausschlussverfahren bleiben 176 Fahrer übrig. Ein kniffliger Punkt war noch die Sache mit den WM-Punkten. Fangio bekam für einen Sieg nur acht Punkte, Senna neun, Mika Häkkinen zehn und ein Valtteri Bottas seine ganze Karriere lang 25. Zu Fangios Zeiten gab es WM-Zähler nur für die ersten fünf. Heute sammeln doppelt so viele Teilnehmer Punkte.

Wir haben deshalb alle 1018 Rennen bis Ende 2019 so gerechnet, als hätte das heutige Punkteschema schon 1950 gezählt. Dafür gab es beim Finale 2014 in Abu Dhabi bei uns nicht wie in der Wirklichkeit doppelte, sondern nur einfache Punkte, nach dem Schema 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1. Es wird Sie vielleicht interessieren, dass nach dieser Rechnung Michael Schumacher mit 3890 Punkten vor Lewis Hamilton (3781), Sebastian Vettel (3171), Kimi Räikkönen (2777), Fernando Alonso (2740), Alain Prost (2470,5) und Ayrton Senna (1859,5) führen würde. Fangio hätte immerhin 892,1 statt 277,1 Punkte geschafft.

Doch Punkte allein sind nur ein Teil unserer Bewertung. GP-Starts zum Beispiel sind ein heißes Eisen. Wie soll man Ausdauer im Vergleich zu Erfolg bewerten? Wie die Tatsache mit einrechnen, dass es in den 50er-Jahren oft weniger als zehn Rennen pro Saison gab, ab den 2000er-Jahren aber viele mit mehr als 16? Deshalb geht auch die Zahl der Saisons mit ein, damit die Fahrer der ersten zwei Jahrzehnte zu ihrem Recht kommen. Die Formel lautet wie folgt: (GP-Starts x Saisons)/5. Spitzenreiter in dieser Wertung ist, wen wundert's, Rubens Barrichello mit 1227,4 Index-Punkten. Hier büßen die Helden der 50er- und 60er-Jahre am meisten ein. Fangio kommt nur auf 81,6, Ascari auf 38,4.

Indexwertung nach GP Starts

Rubens Barrichello	**1227,4**
Michael Schumacher	**1166,6**
Jenson Button	**1101,6**

Jeder WM-Titel ist 200 Punkte wert, jeder zweite WM-Platz 100, jeder dritte Rang 50. Zu wenig, werden manche ins Feld führen. Wir haben die Top-3-Platzierungen in der Gesamtwertung deshalb etwas bescheidener gewichtet, weil sie im Prinzip nur die Summe aus WM-Punkten und Siegen sind. Die erfolgreichen Fahrer wurden also drei Mal belohnt, aber mit Augenmaß. Michael Schumacher sammelte für seine sieben Titel, seine zwei zweiten und drei dritten Plätze in der Endabrechnung trotzdem noch 1750 Extra-Punkte. Stirling Moss wurde zwar nie Weltmeister, hamsterte aber in dieser Rubrik dennoch 550 Zähler. Der am Ostersonntag 2020 verstorbene Engländer ist auf Platz 11 der Gesamtwertung auch der beste Nicht-Weltmeister.


MOTORSPORT IMAGES

Clark hatte nur 72 Rennen Zeit. Das verhinderte einen besseren Platz

Indexwertung nach WM-Titeln

Michael Schumacher	**1750**
Lewis Hamilton	**1400**
Alain Prost	**1250**
Juan Manuel Fangio	**1200**

Die auf das heutige Punkteschema hochgerechneten WM-Zähler sind die Basis. Sie werden durch die Anzahl der Starts geteilt und mit 100 multipliziert. Also (Punkte/Starts) x 100. Nach dieser Rechnung wird Fangio für seine unglaubliche Ausbeute belohnt. Er bekommt 1749,2 Index-Punkte, Michael Schumacher dagegen nur 1267,1. Aus dem Rahmen fällt hierbei Luigi Fagioli, der bei nur sieben Starts in zwei Saisons 32 echte und 122 Punkte nach heutigem Schema erzielt und dafür im Index mit 1600 Punkten belohnt wird. Der Italiener fällt dafür in den anderen Wertungen ab.

Indexwertung nach WM-Punkten

Juan Manuel Fangio	**1749,2**
Luigi Fagioli	**1600,0**
Lewis Hamilton	**1512,0**

GP-Siege: Auch hier zählt wieder das Verhältnis von Siegen zu Starts. Einfache Rechnung für die Index-Punktzahl: (Siege/Starts) x 2500. Spitzenreiter ist erneut Fangio mit 1176,5 Index-Punkten. Jim Clark schafft es mit 25 GP-Siegen bei 72 Starts in die Top 3. Lewis Hamilton kommt bei 84 Siegen und 250 Starts auf einen Wert von 840,0.

Indexwertung nach Grand-Prix-Siegen

Juan Manuel Fangio	**1176,5**
Alberto Ascari	**1015,6**
Jim Clark	**868,1**

Pole-Positions: Die Formel korrespondiert mit der von den Siegen. Nur die Bewertung fällt geringer aus: (Pole-Positions/Starts) x 500. Auch hier ist Fangio bei 29 Pole-Positions und 51 Starts mit 284,3 Index-Punkten Erster vor Jim Clark (229,2) und Alberto Ascari (218,8).

Indexwertung nach Pole-Positions

Juan Manuel Fangio	**284,3**
Jim Clark	**229,2**
Alberto Ascari	**218,8**

Schnellste Runden – gleiches Berechnungsschema wie bei Siegen und Pole-Positions, nur noch weniger honoriert: (Schnellste Runden/Starts) x 300. Spitzenreiter auch hier Fangio mit 135,3 Index-Punkten. Michael Schumacher hält mit 77 schnellsten Rennrunden zwar den Rekord, doch seine 307 GP-Starts senken den Indexwert auf 75,2 Punkte.



MOTORSPORT IMAGES

Lauda nicht in den Top 10



MOTORSPORT IMAGES

Senna: Meister der Herzen

Indexwertung nach schnellsten Rennrunden

Juan Manuel Fangio	**135,3**
Alberto Ascari	**121,9**
Jim Clark	**116,7**

Führungskilometer – so wurde gerechnet: (Führungskilometer/Starts) x 5. Michael Schumacher lag 24 084 Kilometer an der Spitze, bekommt dafür 392,2 Index-Punkte. Fangio führte 9323 Kilometer, steht aber mit 914 Index-Punkten deutlich besser da. Er lag zwar nur 39 Prozent der Distanz von Schumacher an der Spitze, aber er brauchte auch sechsmal weniger Rennen dazu. Auch Lewis Hamilton hat Schumacher mit seinen 22 804 Führungskilometern bei 250 GP-Starts bereits überholt. Sein Index steht nach der Saison 2019 auf 456,1.

Indexwertung nach Führungskilometern

Juan Manuel Fangio	**914,0**
Alberto Ascari	**909,5**
Jim Clark	**702,4**

Titel in anderen Serien: Wir belohnen auch Vielseitigkeit. Ein WM-Titel bei den Sportwagen, in der Rallye, bei den Motorrädern oder eine Meisterschaft bei den IndyCars oder der CanAm gibt 40 Extra-Punkte. Platz 1 in der Formel 2, der GT-WM oder Tourenwagen-WM 20 Zähler, in nationalen Serien jeweils 10. Auch für Siege bei wichtigen Rennen werden Bonus-Punkte verteilt. Die Klassiker wie das Indy 500 oder die 24 Stunden von Le Mans mit 10 Punkten, alle anderen großen Rennen wie die 12 Stunden von Sebring, die Targa Florio, die Carrera Panamericana, die Mille Miglia, Macau oder Bathurst mit fünf Zählern. Die beiden Motorrad-Weltmeister John Surtees und Mike Hailwood landen in der Vielseitigkeitswertung mit weitem Abstand weit vorne. Mario Andretti beschränkte sich nur auf vier Räder. Doch der Amerikaner siegte bei den IndyCars, den Sportwagen und in der NASCAR-Serie. Macht in Summe 215 Extra-Punkte.

Indexwertung nach Siegen bei sonstigen Rennen

Mike Hailwood	**380**
John Surtees	**325**
Mario Andretti	**215**

Nach Addition aller Kategorien krönen wir Juan Manuel Fangio mit 5565,9 Punkten zu unserem besten Fahrer aller Zeiten. Er gewinnt knapp vor Michael Schumacher, der es auf 5507,8 Punkte bringt. Lewis Hamilton liegt schon auf Rang 3, und der Engländer robbt sich Sieg für Sieg, Pole-Position für Pole-Position, Punkt für Punkt an die beiden Spitzenreiter heran. Nach dem GP Abu Dhabi 2019 steht der sechsfache Weltmeister bereits bei 5125,9 Zählern. Auf Platz 4 folgt Sebastian Vettel mit 4190,5 Punkten. Der scheidende Ferrari-Pilot kann nur noch diese Saison seine Bilanz aufbessern. Dann macht er erst einmal Pause. Alberto Ascari, Alain Prost, Jim Clark, Ayrton Senna, Jackie Stewart und Fernando Alonso folgen in den Top Ten. Auf diese zehn Fahrer hätte man sich auch aufgrund von weichen Fakten verständigen können. Möglicherweise in einer anderen Reihenfolge. Die Puristen würden wahrscheinlich Clark und Senna weiter nach vorne wählen. ■

DIE BESTENLISTE

	Fahrer	Rennen
1.	Juan Manuel Fangio	51
2.	Michael Schumacher	307
3.	Lewis Hamilton	250
4.	Sebastian Vettel	240
5.	Alberto Ascari	32
6.	Alain Prost	199
7.	Jim Clark	72
8.	Ayrton Senna	161
9.	Jackie Stewart	99
10.	Fernando Alonso	312
11.	Stirling Moss	66
12.	Kimi Räikkönen	313
13.	Nelson Piquet	204
14.	Nigel Mansell	187
14.	Nino Farina	33
16.	Niki Lauda	171
17.	Damon Hill	115
18.	Jack Brabham	126
19.	Mika Häkkinen	161
20.	Graham Hill	176
21.	Rubens Barrichello	323
22.	Nico Rosberg	206
23.	Jenson Button	306
24.	Luigi Fagioli	7
25.	Emerson Fittipaldi	144
26.	David Coulthard	246
27.	Froilán González	26
28.	Mario Andretti	128
29.	Felipe Massa	269
30.	Mike Hawthorn	45
31.	John Surtees	111
32.	Jody Scheckter	112
33.	Denis Hulme	112
34.	Jacky Ickx	116
35.	Carlos Reutemann	146
36.	Riccardo Patrese	256
37.	Juan Pablo Montoya	94
38.	Gerhard Berger	210
39.	Alan Jones	116
40.	Mark Webber	215
41.	James Hunt	92
42.	Tony Brooks	38
43.	Jacques Villeneuve	163
44.	Valtteri Bottas	139
45.	Ronnie Peterson	123
46.	Phil Hill	48
47.	Jochen Rindt	60
48.	Bruce McLaren	100
49.	Max Verstappen	102
50.	Wolfgang Berghe v. Trips	27
51.	Clay Regazzoni	132
52.	Gilles Villeneuve	67
53.	Keke Rosberg	114
54.	René Arnoux	149
55.	Piero Taruffi	18
56.	Daniel Ricciardo	171
57.	Ralf Schumacher	180
58.	Richie Ginther	52
59.	Jacques Laffite	176
60.	Michele Alboreto	194

DER FORMEL-1-FAHRER

Saisons	Index Starts	WM-Titel	Index Titel	P2	P3	Index P2/P3	WM Punkte	Punkte 25-18-15	Index Punkte	Siege	Index Siege	Pole	Index Pole	S. Runde	Index S. Runde	Fkm	Index Fkm	Andere Serien	Summe
8	81,6	5	1000	2	0	200	277,1	892,1	1749,2	24	1176,5	29	284,3	23	135,3	9323	914,0	25	5565,9
19	1166,6	7	1400	2	3	350	1566	3890	1267,1	91	741,0	68	110,7	77	75,2	24084	392,2	5	5507,8
13	650,0	6	1200	2	0	200	3431	3781	1512,4	84	840,0	88	176,0	47	56,4	22804	456,1	35	5125,9
13	624,0	4	800	3	1	350	2985	3171	1321,3	53	552,1	57	118,8	38	47,5	18085	376,8	0	4190,5
6	38,4	2	400	1	0	100	140,6	433,5	1354,7	13	1015,6	14	218,8	13	121,9	5821	909,5	15	4173,9
13	517,4	4	800	4	1	450	798,5	2470,5	1241,5	51	640,7	33	82,9	41	61,8	12484	313,7	15	4123,0
9	129,6	2	400	1	2	200	274	837	1162,5	25	868,1	33	229,2	28	116,7	10115	702,4	60	3868,4
11	354,2	3	600	2	1	250	614	1859,5	1155,0	41	636,6	65	201,9	19	35,4	13672	424,6	5	3662,7
9	178,2	3	600	2	1	250	360	1109	1120,2	27	681,8	17	85,9	15	45,5	9125	460,9	20	3442,4
17	1060,8	2	400	3	1	350	1899	2740	878,2	32	256,4	22	35,3	23	22,1	8637	138,4	40	3181,2
11	145,2		0	4	3	550	188,6	630,5	955,3	16	606,1	16	121,2	19	86,4	6379	483,3	15	2962,4
17	1064,2	1	200	2	3	350	1859	2777	887,2	21	167,7	18	28,8	46	44,1	6640	106,1	0	2848,1
14	571,2	3	600	1	2	200	485,5	1682	824,5	23	281,9	24	58,8	23	33,8	7619	186,7	0	2757,0
15	561,0	1	200	3	0	300	482	1500	802,1	31	414,4	32	85,6	30	48,1	9634	257,6	45	2713,9
6	39,6	1	200	1	1	150	127,3	452	1369,7	5	378,8	5	75,8	5	45,5	2690	407,6	0	2666,9
13	444,6	3	600	1	0	100	420,5	1139	666,1	25	365,5	24	70,2	24	42,1	7060	206,4	0	2494,9
8	184,0	1	200	2	1	250	360	1091	948,7	22	478,3	20	87,0	19	49,6	6310	274,3	0	2471,8
16	403,2	3	600	1	0	100	261	936	742,9	14	277,8	13	51,6	12	28,6	4517	179,2	10	2393,3
11	354,2	2	400	1	0	100	420	1382	858,4	20	310,6	26	80,7	25	46,6	7196	223,5	0	2374,0
18	633,6	2	400	3	0	300	289	1054	598,9	14	198,9	13	36,9	10	17,0	4781	135,8	20	2341,1
19	1227,4		0	2	2	300	658	1892	585,8	11	85,1	14	21,7	17	15,8	4148	64,2	0	2300,0
11	453,2	1	200	2	0	200	1594,5	1737	843,2	23	279,1	30	72,8	20	29,1	7574	183,8	20	2281,3
18	1101,6	1	200	1	1	150	1235	1836,5	600,2	15	122,5	8	13,1	8	7,8	3886	63,5	0	2258,7
2	2,8		0	0	1	50	32	112	1600,0	1	357,1	0	0,0	0	0,0	49	35,0	0	2044,9
11	316,8	2	400	2	0	200	281	993	689,6	14	243,1	6	20,8	6	12,5	2235	77,6	55	2015,4
15	738,0		0	1	4	300	535	1726	701,6	13	132,1	12	24,4	18	22,0	4190	85,2	5	2008,2
9	46,8		0	1	1	150	77,6	304	1169,2	2	192,3	3	57,7	6	69,2	1544	296,9	10	1992,2
14	358,4	1	200	0	1	50	180	671	524,2	12	234,4	18	70,3	10	23,4	3581	139,9	215	1815,6
15	807,0		0	1	1	150	1167	1682	625,3	11	102,2	16	29,7	15	16,7	4541	84,4	0	1815,4
7	63,0	1	200	0	1	50	127,6	473	1051,1	3	166,7	4	44,4	6	40,0	1628	180,9	15	1811,1
13	288,6	1	200	1	0	100	180	656	591,0	6	135,1	8	36,0	11	29,7	2163	97,4	325	1802,9
9	201,6	1	200	1	2	200	255	894	798,2	10	223,2	3	13,4	6	16,1	2851	127,3	10	1789,8
10	224,0	1	200	0	2	100	248	940	839,3	8	178,6	1	4,5	9	24,1	1920	85,7	80	1736,1
14	324,8		0	2	0	200	181	671	578,4	8	172,4	13	56,0	14	36,2	3119	134,4	195	1697,3
11	321,2		0	1	3	250	310	1123,5	769,5	12	205,5	6	20,5	5	10,3	3314	113,5	0	1690,5
17	870,4		0	1	2	200	281	1106	432,0	6	58,6	8	15,6	13	15,2	2672	52,2	20	1664,1
6	112,8		0	0	2	100	307	825	877,7	7	186,2	13	69,1	12	38,3	2971	158,0	115	1657,1
14	588,0		0	0	2	100	385	1409,5	671,2	10	119,0	12	28,6	21	30,0	3465	82,5	0	1619,3
10	232,0	1	200	0	2	100	206	707	609,5	12	258,6	6	25,9	13	33,6	2972	128,1	0	1587,7
12	516,0		0	0	3	150	1047,5	1358	631,6	9	104,7	13	30,2	19	26,5	2778	64,6	40	1563,6
7	128,8	1	200	0	0	0	179	620	673,9	10	271,7	14	76,1	8	26,1	3363	182,8	0	1559,4
6	45,6		0	1	1	150	75	280	736,8	6	394,7	3	39,5	3	23,7	1269	167,0	0	1557,3
11	358,6	1	200	1	0	100	235	853	523,3	11	168,7	13	39,9	9	16,6	2961	90,8	50	1547,9
7	194,6		0	1	1	150	1289	1274	916,5	7	125,9	11	39,6	13	28,1	2510	90,3	0	1545,0
9	221,4		0	2	1	250	206	726	590,2	10	203,3	14	56,9	9	22,0	3313	134,7	25	1503,4
7	67,2	1	200	0	0	0	98	367	764,6	3	156,3	6	62,5	6	37,5	1528	159,2	45	1492,2
7	84,0	1	200	0	1	50	109	358	596,7	6	250,0	10	83,3	3	15,0	1904	158,7	25	1462,7
13	260,0		0	1	2	200	184	755	755,0	4	100,0	0	0,0	3	9,0	186	9,3	105	1438,3
5	102,0		0	0	1	50	948	948	929,4	8	196,1	2	9,8	7	20,6	2293	112,4	0	1420,3
5	27,0		0	1	0	100	56	236	874,1	2	185,2	1	18,5	0	0,0	788	145,9	5	1355,7
11	290,4		0	1	1	150	212	817	618,9	5	94,7	5	18,9	15	34,1	1848	70,0	20	1297,1
6	80,4		0	1	0	100	107	402	600,0	6	223,9	2	14,9	7	31,3	2252	168,1	30	1248,6
9	205,2	1	200	0	1	50	159,5	607	532,5	5	109,6	5	21,9	3	7,9	2166	95,0	0	1222,1
12	357,6		0	0	1	50	181	691,5	464,1	7	117,4	18	60,4	12	24,2	2567	86,1	30	1189,8
6	21,6		0	0	1	50	41	153	850,0	1	138,9	0	0,0	1	16,7	335	93,1	15	1185,2
9	307,8		0	0	2	100	1040	1028	601,2	7	102,3	3	8,8	13	22,8	1373	40,1	0	1183,0
11	396,0		0	0	0	0	329	1096	608,9	6	83,3	6	16,7	8	13,3	1937	53,8	5	1177,0
7	72,8		0	1	1	150	107	424	815,4	1	48,1	0	0,0	3	17,3	737	70,9	0	1174,4
13	457,6		0	0	0	0	228	919	522,2	6	85,2	7	19,9	8	13,6	1522	43,2	30	1171,7
14	543,2		0	1	0	100	186,5	763	393,3	5	64,4	2	5,2	4	6,2	937	24,1	25	1161,4

Formel 1

Ferrari-Party in Mugello

Lange war unklar, wie die F1-Saison nach den ersten acht Rennen weitergehen soll. Nun steht fest: Die Königsklasse bleibt erst einmal noch in Europa.

Von: **Tobias Grüner**

Langsam kommt etwas Bewegung in die Kalenderpläne. Wegen der unsicheren Corona-Lage auf den anderen Konti-nenten haben sich die F1-Bosse entschieden, die Europa-Saison noch einmal zu verlängern. Im Anschluss an Monza (06.09.) ist Mugello (13.09.) bereits fix eingeplant. Damit würde Ferrari sein 1000. Rennen in der Formel 1 auf der hauseigenen Strecke feiern können. Nach letztem Planungsstand soll es dann in Sotschi (27.09.) weitergehen. Sollte sich die Corona-Lage in Russland verschärfen, würde Hockenheim als Ersatzkandidat einspringen. Danach steht Portimão (04.10.) als elftes Rennen im provisorischen Kalender.

Was dann kommt, steht weiter in den Sternen. Kanada würde gerne das ausgefallene Rennen im Oktober nachholen. Die F1-Bosse planen, den Montreal-Lauf mit Austin zusammenzuspannen. Doch in Texas lässt das Virus aktuell keine Rennen zu. Das Gleiche gilt auch für Mexiko und Brasilien. In Asien steht momentan nur China für einen Grand Prix bereit.

Klar ist hingegen, dass die Saison mit zwei Rennen in Bahrain und einem Lauf in Abu Dhabi abgeschlossen wird. ■



FERRARI

Ferrari hat schon mal ein paar Proberunden in Mugello gedreht

Formel 1

Neuer Williams-Look

Nach der Trennung von Hauptsponsor Rokit wird Williams zum Saisonstart in Spielberg mit einer neuen Lackierung antreten. Die roten Flächen sind verschwunden.

Von: **Andreas Haupt**

Williams hat zwei Horror-Jahre hinter sich. Sieben Punkte 2018, ein Zähler 2019: Damit landete der Traditionsrennstall aus dem englischen Grove jeweils auf dem letzten Platz der Team-Weltmeisterschaft. In diesem Jahr soll es wieder aufwärtsgehen, dafür hat Williams sein Team in den letzten Monaten neu aufgestellt. Die Umstrukturierungen im Technikbüro und in der Führungsebene sollen aus dem letzten wieder einen Kandidaten für das Mittelfeld machen. Doch ohne Turbulenzen geht es immer noch nicht: Vor vier Wochen verkündete Williams, dass der Rennstall zum Verkauf stehe, in Teilen oder komplett. Und man meldete, dass der Vertrag mit Hauptsponsor Rokit mit sofortiger Wirkung aufgelöst wurde. Die Vereinbarung war eigentlich bis 2023 datiert. Wer wem aufgekündigt hat, ist bis heute unbekannt.

Der Verlust des Hauptsponsors hatte zur Folge, dass Williams seinen FW43 für die anstehende Saison umgestalten musste: Das Rot an den schmalen Seitenkästen und dem Heckflügel ist verschwunden. Stattdessen zeigt sich der Rennwagen von George Russell und Nicholas Latifi in der traditionellen weißen Grundlackierung mit hellblauen sowie dunklen Streifen, die sich von der Nase bis ins Heck ziehen. Die verbliebenen Sponsoren bekamen prominentere Plätze an den Seitenkästen und der Motorhaube. Dazu gibt es wie bei allen Teams Akzente in Regenbogenfarben, mit denen die Unterstützung der F1-Antirassismus-Kampagne signalisiert wird. ■



WILLIAMS

Williams musste den FW43 vor dem Saisonstart noch einmal umlackieren

NACHRICHTEN

ECCLESTONE-ÄRGER

Bernie Ecclestone hat mit einem Interview bei CNN für Aufregung gesorgt. Der ehemalige F1-Boss behauptete, dass Schwarze in vielen Fällen rassistischer seien als Weiße. Die aktuellen F1-Bosse distanzierten sich von den Aussagen und betonten, dass Ecclestone keine offizielle Funktion mehr ausübt. Auch Lewis Hamilton verurteilte die „ignoranten und ungebildeten Kommentare“ Ecclestones.

WIRBEL UM MARKO

Helmut Marko sah sich ebenfalls einem Shitstorm ausgesetzt. Der Red-Bull-Sportchef war im Internet mit dem Satz zitiert worden, dass Hamilton durch seine Antirassismus-Kampagne abgelenkt sei. Das hatte der Österreicher aber nie gesagt. Bevor die Sache aufgeklärt werden konnte, hatte Hamilton schon ein kritische Worte an Marko gerichtet, für die er sich später persönlich entschuldigte.

FERRARI-TESTFAHRTEN

Sebastian Vettel und Charles Leclerc haben sich in Mugello auf die Saison vorbereitet. Nach drei Monaten Pause spulten beide Fahrer eine komplette Renndistanz im SF71H von 2018 ab und sammelten schon mal ein paar Daten für das Mugello-Rennen im September.

RED-BULL-PROBELAUF

Während sich Ferrari und Mercedes mit alten Autos eingegroovt haben, opferte Red Bull einen Filmtag, um in Silverstone 100 Kilometer mit dem aktuellen Rennwagen abzuspulen. Alex Albon probierte dabei auch schon einige Upgrade-Teile wie den neuen Unterboden aus.

WEHRLEIN WECHSELT

Mahindra hat sich von Pascal Wehrlein getrennt. Für die letzten sechs Rennen wird Alex Lynn den Deutschen ersetzen. Wehrlein soll dafür in der kommenden Saison Neel Jani bei Porsche beerben.

Zeitvorteil

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





1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

Für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

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

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung für das Extra).
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



BR FOTO

Walkenhorst Motorsport holte mit Mikkel Jensen und David Pittard den ersten Sieg der Saison

Gelungene Feuertaufe

Als erste deutsche Motorsport-Veranstaltung nach dem Corona-Lockdown geht das Premieren-Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie in die Geschichte ein. Walkenhorst Motorsport hat mit dem BMW M6 GT3 vor den Mercedes von HRT und GetSpeed gewonnen.

Von: **Bianca Leppert**

Eine lange Reihe von Betonmauern im Fahrerlager, die Teams sind direkt dahinter mit ihren LKW und Zelten aufgereiht. Es weht ein bisschen der Charme amerikanischer Rennstrecken durchs Fahrerlager, wo beispielsweise die Teams in der IMSA-Serie ähnlich arbeiten. Selbst der Wendekreis am Ende der Boxengasse hat sich innerhalb weniger Stunden einen Spitznamen eingefangen: „Corona Circle".

Klingt nach unbeschwerter Stimmung? Tatsächlich herrschte überall große Erleichterung, dass die Saison nun wieder losgeht – wenn auch ohne Zuschauer. Dabei störte die neue Outdoor-Boxengasse, die zum umfangreichen Hygienekonzept der Veranstalter gehörte, überhaupt nicht.

Strafe für Mercedes

Indirekt wurde sie zum Zünglein an der Waage im Rennen. Sah wenige Minuten vor Schluss alles nach einem Sieg der neuen Mannschaft von Hubert Haupt Racing mit Maro Engel und Patrick Assenheimer in der neuen Mercedes-Evo-Version aus, wendete sich das Blatt innerhalb weniger Sekunden. Polesetter Engel hatte nach dem finalen Boxenstopp die Lücke auf den Walkenhorst-BMW zugefahren und die Führung übernommen, doch beim Service hatte man die Mindeststandzeit unterschritten und eine 37-Sekunden-Strafe aufgebrummt bekommen.

„Wir waren 2,1 Sekunden zu schnell", sagte Assenheimer. „Bei den vorherigen Stopps hat es uns am Display angezeigt, dass wir fünf Sekunden zu langsam waren. Wir dachten, wir passen um zwei Sekunden an und haben immer noch eine Reserve." Das

> „Klar, wir haben von der Strafe profitiert, Aber alle mussten sich an die neuen Bedingungen anpassen – und die Gegner haben eben einen Fehler gemacht."
>
> David Pittard, Walkenhorst

ging nach hinten los. Ein Umstand, der auch den neuen Bedingungen geschuldet ist. Die Boxengasse hat eine neue Länge und stellenweise Tempo 30 und 40 km/h als Vorgabe.

„Wir haben versucht, uns so gut wie möglich vorzubereiten", meinte Engel. „Es ist schade, aber es ändert nichts daran, dass es ein gutes Rennen war und sehr schön ist, wieder hier zu sein. Danke an alle, die das möglich gemacht haben, und Danke an die Fans, die sich daran gehalten haben, zu Hause zu bleiben."

Die bekamen dafür via Livestream beste Renn-Action geboten. Vom Start weg lieferten sich der HRT-Mercedes, die Markenkollegen von GetSpeed, der Walkenhorst-BMW und Phoenix-Audi immer wieder harte Duelle. Am Ende ging Walkenhorst Motorsport als Sieger hervor. „Wir hatten das ganze Rennen über die Pace", sagte Pittard. „Klar, wir haben von der Strafe profitiert, aber alle mussten sich an die neuen Bedingungen anpassen – und die Gegner haben eben einen Fehler gemacht."

Im Ziel betrug der Vorsprung des Walkenhorst-BMW-M6 mit Yokohama-Bereifung schließlich 27,070 Sekunden. Im Gegensatz zur Hitze am Vortag waren die moderaten Temperaturen für den Yokohama-Pneu wieder mal wie geschaffen – man erinnere sich an die Performance im Vorjahr. Damit werden auch dieselben Diskussionen um die Balance-of-Performance-Einstufung wieder entfacht – schließlich sind die anderen werksunterstützten BMW auf Michelin unterwegs und eine reifenabhängige Einstufung gibt es nicht. Walkenhorst-Neuzugang Mikkel Jensen hat nach seinem Gastspiel bei Rowe im vergangenen Jahr den Ver-

gleich zwischen den beiden Reifen. „In meinem ersten Longrun habe ich zu früh mit dem Yokohama gepusht und das hat mich den ganzen Stint begleitet. Beim zweiten Mal war es dann besser."

Poker bei GetSpeed

GetSpeed landete mit Fabian Schiller, Maxi Buhk und Raffaele Marciello auf dem dritten Rang. Das Trio war auf einer etwas anderen Strategie unterwegs. Den ersten Stopp absolvierte man bereits nach sechs Runden und war damit in einem anderen Rhythmus. Hintergrund: Für die Qualifikation ins Top-Qualifying beim 24h-Rennen zählen nur die schnellsten Sektorenzeiten aus Stints, die mindestens sechs Runden umfassen. Mit genau sechs Runden hat man weniger Sprit an Bord und damit einen Vorteil. „Aber für die Rennstrategie war es vielleicht ein bisschen ein Nachteil", sagte Schiller.

Ein bisschen Glück spielte für GetSpeed auch mit hinein. Auf den letzten Metern hatte der Phoenix-Audi von Michele Beretta und Kim-Luis Schramm eine Berührung mit einem anderen Fahrzeug und fiel daraufhin von Platz 3 auf 7 zurück. So rückten die anderen auf. Nur wenige Runden zuvor hatte Phoenix den zweiten R8 von Frank Stippler und Vincent Kolb aufgrund eines technischen Defekts abstellen müssen. Bester Audi-Verteter war das von Car Collection eingesetzte Werksauto von René Rast, Nico Müller und Robin Frijns vor dem Rowe-BMW von Philipp Eng und Nick Catsburg.

Porsche hinkte dem Geschehen hinterher. Der „Grello" von Manthey landete mit Matt Campbell, Julien Andlauer und Lars Kern auf dem sechsten Rang. Allerdings gab es Anpassungen in der Balance of Performance – Mercedes und Porsche bekamen einen kleineren Restriktor. ■



VLN

Die Boxengasse aus der Vogelperspektive – alles funktionierte reibungslos



BR FOTO

Überraschende 141 Starter waren für den Saisonauftakt gemeldet



BR FOTO

Die Tabellenführer: Manheller Racing aus der Klasse VT2 mit 19 Startern

NLS, 1. LAUF, 51. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY (4 STUNDEN)

Pole-Position
#6 Maro Engel (Mercedes-AMG Team HRT Auto Arena, Mercedes-AMG GT3, SP9), 7.59,191 min
Schnellste Runde
#6 Maro Engel/Patrick Assenheimer (Mercedes-AMG Team HRT Auto Arena, Mercedes-AMG GT3, SP9), 8.06,464 min

1.	#34	Pittard/Jensen	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	27 Runden
2.	#6	Engel/Assenheimer	Mercedes-AMG Team HRT AutoArena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+27,070 s
3.	#2	Schiller/Buhk/Marciello	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 39,982 s
4.	#32	Frijns/Rast/Müller	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 1.41,231 min
5.	#99	Eng/Catsburg	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 1.53,354 min
6.	#911	Andlauer/Campbell/Kern	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.22,684 min
7.	#15	Beretta/Schramm	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 2.48,580 min
8.	#3	Olsen/Engelhart	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.58,256 min
9.	#26	Grossmann/Trummer/Hirschi/Ludwig	Octane 126 AG	Ferrari 458	SP9 Pro	+ 3.36,904 min
10.	#44	Dontje/Niederhauser/Ortmann	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 4.09,842min

NACHRICHTEN

KALENDER-CHAOS

Sollte das 24h-Rennen Nürburgring wie geplant vom 24. bis 27. September stattfinden, haben einige Teams Personalprobleme. Bei Porsche fallen Earl Bamber, Laurens Vanthoor, Nick Tandy und Frédéric Makowiecki als Nordschleifen-Kutscher weg, weil die IMSA-Serie zeitgleich in Mid-Ohio stattfindet. Außerdem gibt es eine Überschneidung mit dem GT World Challenge Europe Sprint Cup in Zandvoort. Hier wäre Multitasking denkbar, doch der Zeitplan der SRO lässt mit den Qualifying-Sessions am Morgen und den Rennen am frühen Nachmittag wenig Spielraum.

TETRIS-KÜNSTE GEFRAGT

Die neue Boxengasse im Fahrerlager ist mit Betonmauern begrenzt. Sie messen jeweils sechs Meter Länge, dann folgt eine Lücke von knapp drei Metern. Weil die Parzellen der Teams jeweils sechs Meter breit sind und sich aneinanderreihen, hat nicht jedes Team eine Lücke vor der eigenen Parzelle, um das Auto für längere Reparaturen ins Zelt zu schieben. Hier ist Improvisationskunst und die Zusammenarbeit unter den Teams gefordert.

PLAN B BEI ZUWACHS

Über die Starterzahl von 141 Autos waren selbst die VLN-Organisatoren überrascht. Mit dieser Zahl ist die provisorische Boxengasse am Limit. Was passiert bei noch mehr Nennungen zur Doppelveranstaltung am 11./12. Juli? „Wir haben dafür einen Plan B, den wir dann rechtzeitig kommunizieren werden", sagt VLN-Generalbevollmächtigter Ralph-Gerald Schlüter.

NEUES REGLEMENT?

Eigentlich hätte es aufgrund der vielen Änderungen ein neues sportliches Reglement gebraucht. „Das war aber in der Kürze der Zeit nicht möglich", sagt Michael Bork, Leiter Sport. Man musste sich deshalb mit Bulletins behelfen.



AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT



Mann der Motoren: Ulrich Baretzky leitete die Audi-Rennmotorenabteilung seit 1993

AUDI AG

Am 1. Juni ging Ulrich Baretzky, seit fast 30 Jahren Leiter der Rennmotorenabteilung von Audi Sport, in Pension. Wir sprachen mit dem Motorenpapst über die Vierzylindertriebwerke, mit denen er seine Karriere startete und beendete, sowie über die V8-Motoren für die DTM- und die GTO-Audi. Teil 1.

Von: **Marcus Schurig**

Sie gingen zum 1. Juni nach 34 Jahren bei Audi Sport in Rente. Wehmut?
Ich hatte das große Glück, meinen Job in einer Hochphase des Rennsports ausüben zu dürfen, ich habe die tollen Zeiten mitgemacht. Die Situation hat sich mittlerweile leider geändert, und das macht den Abschied sicher etwas einfacher. Ich bin natürlich nach wie vor der Überzeugung, dass Motorsport richtig ist und wichtig ist – gerade auch mit dem Verbrennungsmotor.

Ihre Nachfolger werden keine Chance mehr bekommen, einen V12-Diesel für den Rennsport zu entwickeln...
Das ist wohl wahr. Und ich bin durchaus dankbar, dass man uns das Vertrauen geschenkt hat, so etwas machen zu dürfen. Aber man muss auch für sich einfach akzeptieren, dass es irgendwann mal vorbei ist. Ich habe im Motorsport immer wieder erlebt, dass es Menschen gegeben hat, die den Ausgang nicht gefunden haben. Ich hatte niemals vor, meinen Job bis zum Ende aller Tage zu machen. Und so gesehen ist mein Abgang eigentlich vom Timing her sehr gut.

Sie haben Ihre Karriere vor gut 40 Jahren bei BMW mit dem Vierzylinder-Turbomotor für die F1 begonnen?
Ich war seit Anfang 1983 für die gesamte Motorperipherie des BMW M12/13 zuständig, also Turbolader, Krümmer, Ansaugtrakt und so weiter. Das war ein extrem stressiger Job, nach sechs Monaten hatte ich ein Magengeschwür, der Druck war enorm. Wir mussten alles auf einmal machen, also Teile konstruieren und bauen oder beschaffen. Die ganze F1-Truppe bei BMW bestand damals nur aus 25 bis 30

„Im Motorsport muss man die Grenzen verschieben“

Leuten inklusive der Mechaniker. Damals hat ein F1-Motor übrigens ungefähr 120 000 D-Mark gekostet…

Trotzdem war das Triebwerk extrem potent …?
Der kleine 1,5-Liter-Motor hat wirklich über 1000 PS gehabt. Wie viel PS er genau hatte, wussten wir nie, weil die Bremsen bei BMW bei 1000 PS fertiggelesen hatten. Daher haben wir die Werte interpoliert, der Motor dürfte so bei 1300 bis 1400 PS gelegen haben – natürlich nicht lang, nur für ein paar Sekunden. Das waren die Anfänge des Motronic-Zeitalters, da war noch nichts mit Programmieren. Wir haben die Kennfelder damals noch gelötet – das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen.

Sie haben also damals gleich als Grenzgänger begonnen?
Das Verschieben von Grenzen ist eine Ingenieursaufgabe. Hinter allen uns bekannten technischen Grenzen geht es immer noch weiter. Der Motorsport ist ausgezeichnet dafür geeignet, diese Grenzen zu verschieben, weil dort enormer Zeitdruck herrscht und niemand auf die Uhr schaut. Bei Audi hatten die Le-Mans-Projekte eine technische Vorreiterrolle für die Serienautos, zum Beispiel beim Einspritzdruck für die Common-Rail-Diesel: Wir haben im Rennsport 2006 mit 1600 bar angefangen – und mit weit über 3000 bar aufgehört. Die Serie hat das schrittweise kopiert, am Ende hatten die V6-TDI auf der Straße auch über 2400 bar Einspritzdruck. Im Motorsport muss man die Grenzen verschieben, sonst bleibt der Erfolg aus.

Wie war Ihr Verhältnis zum BMW-Motorenpapst Rosche?
Ich habe mich mit Paul Rosche durchaus gestritten, als ich noch bei BMW war, wir haben uns damals nicht wirklich vertragen, vielleicht, weil wir uns in vielen Dingen sehr ähnlich waren. Der Kontakt zu Rosche ist aber nie abgerissen, wir haben uns über die Jahrzehnte hinweg immer ein Mal im Jahr zum Abendessen getroffen und dabei tolle Gespräche geführt. Rosche war eine besondere Persönlichkeit, ich habe wirklich sehr viel von ihm gelernt.

Nach Ihrem Wechsel zu Audi 1986 war Ihr erstes Rennsportprojekt der Trans-Am-Fünfzylinder, richtig?
Technisch war das – na ja, es war ein Fünfzylinder-Zweiventiler, und zwar umkehrgespült, also Einlass und Auslass auf einer Seite. Ich wusste damals gar nicht, dass es so etwas überhaupt noch gab! Das war ein uralter Rallyemotor mit 2,1 Litern Hubraum. Im Renntrimm für Trans-Am hatte der Motor 530 PS. Die Rechnung ist jedenfalls aufgegangen, in Amerika war das mit Hurley Haywood, Hans-Joachim Stuck und Walter Röhrl eine riesige Show, besonders natürlich dann, wenn es regnete, weil der 200 quattro Allradantrieb hatte. Der wurde allerdings von den Amis schnell verboten, so folgte der Wechsel in die IMSA GTO.

„Die getwistete Kurbelwelle sah ganz furchtbar aus, und sie war außerdem total krumm und hatte lauter Falten, so wie ein Schildkrötenhals“

Ulrich Baretzky

Der Audi 90 quattro IMSA GTO wurde dann ab 1989 eine echte Legende …
Der Motor war wieder ein Fünfzylinder mit 2,2 Litern Hubraum, aber diesmal ein Aluminiumblock mit einem eigenartig konstruierten Vierventil-Zylinderkopf – da ging es dann schnell in Richtung über 700 PS. Technisch gab es einige Besonderheiten: Der Motor hatte Zuganker, um den Zylinderkopf am Block zu befestigen, weil der Block halt aus Aluminium bestand. Diese Schrauben gingen durch bis unter die Kurbelwelle, und sie waren aus Stahl, während der Rest aus Aluminium war. Durch die unterschiedliche Ausdehnung bei Erwärmung sind da trotzdem häufiger die Schrauben abgerissen. So hatten wir neben einigen tollen Siegen 1989 auch immer wieder technisch bedingte Ausfälle wegen dieser Zuganker. Dazu gab es Themen mit dem geteilten Nockenwellenantrieb. 1989 wurden wir Vizemeister, obwohl wir die ersten drei Rennen nicht fahren konnten und im letzten Rennen mit Kolbenschaden ausfielen. Für 1990 haben wir dann 15 Motoren bestellt und aufgebaut, aber dann kam mit Jürgen Stockmar ein Vorstandswechsel im Technikressort – und der wollte DTM fahren, nicht IMSA.

Der Audi wirkte in der DTM ein wenig deplatziert?
Wir kamen mit dem größten Auto und dem dicksten Motor, BMW hatte den M3, Mercedes den 190er, beide mit Vierzylinder. Dazu durften wir an dem 3,6-Liter-V8 nicht viel verändern, was ihn zu einem Rennmotor hätte reifen lassen, da waren sehr viele Serienbauteile drin. Eigentlich hätte man aus Homologationsgründen ein Sondermodell bauen müssen, wo der Motor auf der Straße schon eine rennmäßige Grundauslegung hat. BMW ist ja mit dem M3 so vorgegangen: Da hat man beim M5-Motor zwei Zylinder abgeschnitten, fertig war bei Rosche der neue Vierzylinder. Dann hat man den Vorstand reingesetzt, und wenn dem das Wasser im Mund zusammenfloss, hat man ihn den Auftrag unterschreiben lassen – so lief das damals im Motorsport…

Und wie lief dann der DTM-Einstieg?
Das erste Rennen war gar nicht so übel, wir waren nicht sooo langsam, der Motor hat gehalten, wir wurden Dritter im zweiten Lauf. Am Ende vom Lied haben wir 1990 den Titel geholt, weil Cecotto im Finale von Michael Schumacher abgeschossen wurde. Audi gewinnt die DTM im ersten Jahr – wir waren alle stolz wie Oskar!

Aber Leistung blieb in der Folgezeit der Knackpunkt?
Richtig, die dritte Motorausbaustufe für 1992 war knifflig, wir sind mit der Drehzahl immer weiter hoch, aber ab einem gewissen Punkt machte das mit der 90-Grad-Kurbelwelle keinen Sinn mehr. So kam die Idee, auf eine 180-Grad-Welle zu wechseln, um mehr Drehzahl zu ermöglichen.

Was sagte das Regelwerk?
Wir haben natürlich zuerst das Reglement studiert. Die Kernaussage lautete: Alle Teile beim Motor müssen auf Serienbauteilen basieren. Der Begriff in der maßgeblichen französischen Version lautete „pièce d‘origine“, also Rohteil oder Ursprungsteil. Es steht nicht drin: „pièce de série“, das wäre das Serienteil.

Wie seid Ihr auf die Idee gekommen, die Kurbelwelle zu verdrehen?
Wir sind zu dem Hersteller der Kurbelwellen nach Remscheid gefahren. Die werden geschmiedet, und wenn sie aus der Schmiedehitze rauskommen, liegen sich die Kurbelwellen-Hubzapfen gegenüber – es ist also schon eine 180-Grad-Welle. In diesem heißen Zustand wird die Welle dann in eine Vorrichtung gespannt und getwistet, also um 180 Grad verdreht, sodass eine 90-Grad-Welle entsteht. Die logische Frage für uns hieß: Was passiert, wenn wir die Welle so lange weiterdrehen, bis das herauskommt, was wir für die DTM brauchen?

Der Logik nach müsste das abreißen …
Genau, das müsste abreißen, die Trümmer fallen zu Boden, und wir können nach Hause fahren. Trotzdem haben wir mit einem Gabelstapler die Welle jeweils immer um 90 Grad gedreht, so lange, bis wir eine 180-Grad-Welle hatten. Abgerissen ist dabei gar nichts! Aber das Ding sah furchtbar aus, es war außerdem krumm und hatte lauter Falten, so wie ein Schildkrötenhals. Jedenfalls haben wir so ein Exemplar mit nach Hause genommen, die Welle dort bearbeiten lassen und sie in einen

Motor für den Prüfstand eingebaut – und siehe da, es hat alles funktioniert!

Was hat die nationale Sportbehörde ONS dazu gesagt?
Wir hatten eine Bescheinigung vom TÜV, dass die Welle erstens aus einem Teil war, dass es sich zweitens um das originale Rohteil handelt und nicht aus dem Vollen gefräst war. Die ONS gab ihren Segen, so traten wir in Zolder 1992 an. Natürlich hat sofort jeder gehört: Der Motor klingt ganz anders. Zuerst haben wir alle mit der Story aufgezogen, dass wir eine neue Auspuffführung hätten, aber irgendwann war allen klar, dass die Zündfolge eine andere war…

„Der aktuelle DTM-Vierzylindermotor kann in den nächsten zehn Jahren alles abdecken – auch einen Hypercar- oder LMDh-Einsatz in Le Mans“

Ulrich Baretzky

BMW hat protestiert …
Paul Rosche von BMW schwor Stein und Bein, dass wir die Welle aus dem Vollen gefräst hätten, was aber nicht der Fall war. Zweimal wurden solche Proteste abgewiesen, vor dem Norisring-Rennen wurde einem dritten Protest stattgegeben und die Motoren für illegal erklärt. Wir hätten also am Norisring mit den Motoren aus dem Vorjahr fahren müssen. Ferdinand Piëch hat dann entschieden: Wir fahren am Norisring nicht und steigen aus. Ende 1992 ging dann auch BMW…

In letzter Zeit sind einige Hersteller im Motorsport beim Wechsel auf eine 180-Grad-Welle auf die Nase gefallen. Was ist das Problem? Stimmt es, dass man die Schwingungen nicht simulieren kann?
Nein, das stimmt nicht, wir können das bei Audi. Die Schwingungen und Pulsationen sind wirklich schwierig, das ist eine Frage, wie man die Kurbelwelle auslegt und wie man den Massenausgleich herstellt. Das tritt natürlich nur drehzahlabhängig auf. Man kann es teilweise berechnen, der Rest ist Erfahrung. Man muss einige Kriterien als Grenzwerte etablieren – welche Kriterien das sind, verrate ich aber nicht! Aber dass es funktioniert, haben wir beim Vierzylindermotor für die DTM 2019 bewiesen: Wir hatten keine Probleme mit Vibrationen, im Gegensatz zu BMW. Wir haben beim DTM-Vierzylinder nicht mal einen Schwingungsdämpfer, weil wir ihn nicht brauchen. Viele hängen sich an den Prozentsätzen für den oszillatorischen und rotatorischen Massenausgleich auf – aber das ist es eben nicht!

Aber selbst Sie hatten mit dem Vierzylinder Ihre liebe Mühe?
Die Entwicklung war extrem zäh. Das eine Problem sind die Vibrationen und die Schwingungen beim Vierzylinder, denn egal wie das Kurbelwellendesign aussieht, er schwingt immer, wegen der Massenkräfte zweiter Ordnung – das ist Physik. Bei diesem Motorkonzept gehen Dinge nicht, die vorher Jahrzehnte immer funktioniert haben. Letztes Jahr beim DTM-Saisonstart hätte ich keine zehn Euro gewettet, dass wir so eine Saison haben, wie wir sie dann hatten. Wir hatten mit viel mehr Schäden gerechnet – und dann ist nichts passiert. Der Vierzylinder war für uns in der Entwicklung immer wieder ein Schock, weil es immer wieder geknallt hat. Diesen Motor haben wir uns mit meiner Truppe hart erkämpfen müssen – härter als jeden Dieselmotor. Für den Sechszylinder-Diesel für Le Mans haben wir 18 Monate gebraucht, für den Vierzylinder vier Jahre vom Beginn des Projekts bis zum Renneinsatz. Heute läuft er 50 Stunden oder 10 000 Kilometer am Stück auf dem Prüfstand…

Sie haben mit einem Vierzylinder begonnen und auch wieder aufgehört …
Da schließt sich für mich persönlich der Kreis, denn ich habe meine Laufbahn im Motorsport vor fast 40 Jahren bei BMW und bei Paul Rosche begonnen – mit dem Vierzylinder-Turbomotor für die Formel 1. Der DTM-Vierzylinder lag mir sehr am Herzen, wir haben da viel Arbeit und Hirnschmalz reingesteckt. Dieses Hochleistungs-Effizienztriebwerk kann in den nächsten zehn Jahren so ziemlich alles abdecken – auch einen Hypercar- oder LMDh-Einsatz in Le Mans. Das teuerste und schwierigste Bauteil für ein LMDh-Auto hätten wir also schon – nämlich den Motor. ■



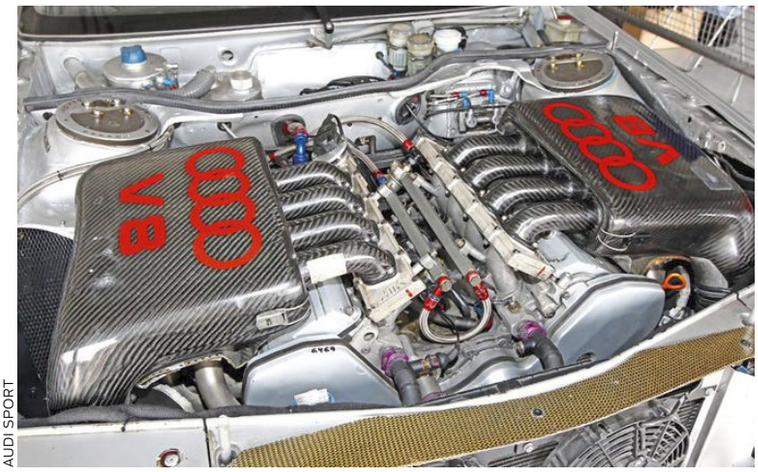
AUDI SPORT
Der Audi 90 IMSA GTO gewann 1989 sieben Rennen, auch in Sears Point



AUDI SPORT
Der R5-Turbomotor im Audi 90 leistete 720 PS. Gewicht: 1206 Kilogramm



HOCHZWEI
1991 Avus: Sieger Biela führt die Audi-Gaudi und das DTM-Feld in Berlin an



AUDI SPORT
Die flache Kurbelwelle im DTM-Audi erregte 1992 die Motorsportszene

IMSA-Meisterschaft: Neustart der US-Serie in Daytona

Der lange Weg zurück

Am kommenden Wochenende kehrt die amerikanische IMSA-Meisterschaft zurück auf die Rennstrecke – nach 23 Wochen Zwangspause. Die Welt ist freilich nicht mehr dieselbe wie beim ersten Saisonrennen 2020 Ende Januar in Daytona – nicht auf der Strecke, nicht neben der Strecke.

Von: **Marcus Schurig**



IMSA

Nummer zwei: Am 4. Juli fährt die IMSA das zweite Daytona-Rennen der Saison

Exakt 160 Tage werden zwischen dem ersten Saisonrennen in Daytona und dem zweiten Lauf liegen, der wegen der Coronakrise aus organisatorischen Gründen am kommenden Wochenende ebenfalls wieder in Daytona stattfinden wird. Gut fünf Monate herrschte in der IMSA Stillstand. Wobei das so natürlich nicht stimmt: Die IMSA gehört zum NASCAR-Imperium, und die amerikanische Stock-Car-Serie nahm bereits Mitte Mai den Rennbetrieb wieder auf. Dabei erprobte sie jene Hygiene- und Gesundheitsprotokolle, die jetzt auch am 4. Juli in Daytona zu Einsatz kommen werden.

Mit 26 Autos ist die Nennliste ordentlich gefüllt, vor allem auch deshalb, weil sich an der Zusammensetzung der beiden Topklassen DPi und GTLM im Vergleich zu Daytona wenig geändert hat. In der GTD-Klasse sind mit Paul Miller Racing, Pfaff Motorsports sowie Heart of Racing drei GT-Teams in der Krise abhanden gekommen. Die Abläufe in der Vorbereitung sind komplexer geworden, weil in der IMSA einige nicht-amerikanische Teams, Hersteller und Fahrer an den Start gehen. Eigentlich gelten die Einreisebeschränkungen für EU-Staatsbürger weiter, die IMSA-Serie musste z. B. für insgesamt 14 Piloten Sondergenehmigungen bei der Homeland Security beantragen. Das Prozedere sieht vor, dass sich alle Einreisende einer 14-tägigen Quarantäne zu unterziehen haben. Aus diesem Grund reisten z. B. bei Porsche die Piloten wie auch die Ingenieure und Projektleiter Steffen Höllwarth bereits am 18. Juni in die USA. Die Einreise verlief dann aber deutlich entspannter als erwartet: Die Behörden beließen es bei einer Ermahnung, man solle die Quarantäne-Bestimmungen einhalten – was eher für eine Soll- denn für eine Muss-Bestimmung spricht. Die Porsche-Crew wird auf jeden Fall bis zum vierten Saisonlauf Anfang August in Amerika bleiben.

Apropos Porsche: Der werksseitige Ausstieg aus der GTLM-Klasse hat natürlich für viel Wirbel und Aufruhr gesorgt, zumal auch einige Werkspiloten aus dem US-Programm bei Porsche über die Klinge springen werden. Die IMSA-Serie hofft, dass Porsche Anfang 2024 mit einem DPi 2.0 (gleich LMDh) wieder in die US-Meisterschaft zurückkehren wird – das neue Reglement wurde während der Coronakrise in trockene Tücher gepackt. ■

NACHRICHTEN

IMSA: KALENDERROCHADE

Kurz vor dem IMSA-Neustart am 4. Juli in Daytona hat die US-Serie noch drei Korrekturen an ihrem Kalender für 2020 vorgenommen. Die wichtigste Änderung: Das für den 4. Oktober angesetzte 6h-Rennen in Watkins Glen wurde auf den 6. September nach vorne gezogen. Dadurch gibt es nun auch keinen Clash mehr mit dem 8h-Rennen der IGTC-Serie in Indianapolis, dessen Durchführung GT-Promoter Stéphane Ratel letzte Woche gegenüber MSa bestätigt hatte. Das GT-Rennen in Lime Rock findet nun eine Woche nach Watkins Glen statt, also am 12./13. September. Das IMSA-Rennen in Laguna Seca wurde von Mitte September auf das erste Novemberwochenende verschoben.

IMSA: MEHR PS FÜR ACURA

Die IMSA hat Anpassungen bei den Fahrzeugeinstufungen (Balance of Performance) für den Neustart der Saison in Daytona am 4. Juli verkündet. Demnach bekommen die Acura-DPi ARX-05 des Penske-Teams mehr Ladedruck im mittleren und hohen Drehzahlbereich, was ungefähr 7 PS Mehrleistung entsprechen soll. In der GTE-Klasse wurde die Leistung der M8 GTE minimal reduziert, gleichzeitig stieg ihr Gewicht um 15 Kilo; dazu bekam Corvette einen größeren Restriktor zugestanden.



Der Unvollendete



Mit dem von der Serienentwicklung konstruierten Golf G60 ging VW beim Angriff auf WM-Siege heftig baden

MCKLEIN

Neben Subaru betrat im Sommer 1990 auch VW die WM-Bühne, um sie kurz danach wieder zu verlassen. Der Golf G60 blieb ein unvollendetes technisches Experiment.

Von: **Markus Stier**

Sie waren keine Anfänger, die Männer von Volkswagen Motorsport. Kenneth Eriksson verhalf der Marke noch während der Gruppe-B-Ära 1986 zum WM-Titel in der Gruppe A, 1987 mit dem frontgetriebenen 16-Ventiler Golf GTi fuhr man fünf Mal aufs Podium und Eriksson siegte an der Elfenbeinküste, doch war Sportchef Klaus-Peter Rosorius längst klar, dass ohne Aufladung und Vierradantrieb außer bei exotischen Läufen mit schwachem Feld nichts mehr zu gewinnen war. Mit sporadischen Einsätzen 1988 und 1989 hielt Teamchef Andi Hänsch die Mannschaft in Schwung, zudem war sie mit dem Umzug in ein neues Domizil in Hannover beschäftigt. Dort allerdings wurden die neuen Sportgeräte nur montiert, zum vermeintlich großen Schlag holte man 90 Kilometer östlich in Wolfsburg aus.

Zwei Jahre tüftelte die Entwicklungsabteilung des Konzerns an einem Auto, das für Gesamtsiege auf jedem Geläuf gut sein sollte. Und man hatte doch schon einiges im Regal. Allradantrieb mit Visko-Kupplung war unter dem Namen Synchro schon Routine, und seit 1987 hatte man den Polo mit einem Kompressor zu einer beliebten Krawallbude gemacht. Der G-Lader presste mit zwei sich ineinanderbewegenden Spiralen erhöhten Luftdruck in die Brennräume und schien perfekt für den Rallyeeinsatz geeignet. Lancia hatte mit Kompressoren Audi geschlagen, und die Branche mühte sich immer noch mit Turbolöchern, es fehlte nie an Bumms, aber immer noch an Fahrbarkeit. Die Ingenieure pflanzten dennoch immer größere Lader in die Boliden, Trotz offiziellem Limit von 300 PS und Luftmassenbegrenzern stemmten die Zweiliter-Turbos locker knapp 400 PS.

Den VW-Unterhändlern fiel es nicht schwer, die FIA von der Überflüssigkeit eines Restriktors beim G-Lader zu überzeugen, der „Rallye-Golf“, den man als Basis auserkoren hatte, krankte schließlich wie alle Kompressor-Getriebenen an Leistungsmangel bei oberen Drehzahlen, wenn die Verlustreibung des Riemenan-



MCKLEIN

Frühe VW-Entwicklungshelfer: Erwin Weber und Kenneth Eriksson



MCKLEIN

Trostpflaster: Mit vier Siegen gewann VW 1991 die deutsche Meisterschaft



MCKLEIN

Ordentlich zu tun: Die VW-Mechaniker wechselten die G-Lader am Ende schneller, als sie kaputtgehen konnten

triebs das Plus an Verbrennungsluft überlagert. Zudem kam der Golf mit Zweiventiltechnik und nur 1,7 Litern Hubraum daher.

Es fehlte vor allem an Qualm, laut Teamchef Hänsch waren mehr als 282 PS nicht drin, und die gab es auch nur für ein kurzes Vergnügen. Der Gedankenschluss, ein seriennahes Reglement könnten am besten Serienentwickler angehen, erwies sich als fataler Trugschluss. Trotz ausgiebiger Entwicklungszeit bröckelte der Golf bei seinem WM-Debüt an allen Ecken und Enden. Bei der knüppelharten Rallye Akropolis knickte erst ein Federbein ab, ständig abrutschende Antriebsriemen des Kompressors sorgten für das Aus.

Beim zweiten Auftritt in Neuseeland fehlten schon am ersten Tag drei von sechs Gängen, die Kupplung streikte und die Kardanwellen brachen. Platz 3 war dem überschaubaren Starterfeld und Pannen bei der Konkurrenz zu verdanken. Immerhin: Auf eher winkeligen Prüfungen zahlte sich der gute Antritt des G-Laders aus. Erwin Weber, seit 1987 treuer VW-Lenker, turnte bei den Zeitenlisten anfangs zwischen den großen Namen Kankkunen und Sainz herum.

Erst beim dritten Anlauf in Australien brach sich die Erkenntnis Bahn, dass man doch lieber auf Komponenten von Motorsportspezialisten zurückgegriffen hätte, vor allem bei der Kraftübertragung. Antriebswellen und Getriebe streikten, zu allem Überfluss versagte am Ende auch die Elektrik. Am Morgen der dritten Etappe sprang das Auto im Parc fermé nicht mehr an. Bis dahin fehlten im Schnitt pro Kilometer zwei Sekunden auf die Mazda 323 4WD, trotz Überarbeitung nicht gerade die Speerspitze der Gruppe-A-Entwicklung. Im Herbst ging das Gerücht um, der Vorstand werde das Projekt nun auf solidere Füße stellen, „Fake News“, würde man heute dazu sagen.

Damit der ganze Aufwand nicht völlig umsonst war, schickte man Weber und den Österreicher Raimund Baumschlager 1991 in die deutsche Meisterschaft, wo es mit Ronald Holzer und seinem Galant VR4 sowie zwei Toyota Celica GT4 für Michael Gerber und Andreas Wechselsberger durchaus ernsthafte Konkurrenz gab.

Experiment Rallye 2000

Das Konzept „Rallye 2000“ sollte ab 1991 in der DRM mit mehrfach gefahrenen Schleifen für überschaubaren Organisationsaufwand und kurze Wege sorgen. Es führte aber zu Auswüchsen wie in Hessen, wo nur vier Schotterprüfungen bis zu sechsmal malträtiert wurden. Als sich beim ersten Schotterlauf der Saison im nationalen Feld wachsendes Murren über die immer übler werdenden Strecken erhob, konterte der von diversen Afrika-Rallyes gestählte Weber trocken: „So brutal, wie es hier an einzelnen Stellen ist, ist es in Griechenland auf jedem Meter.“

Die Routine und innere Ruhe des Bayern kompensierten die schwere Fahrbarkeit des Golf, den sein Visko-Antrieb an alle möglichen Stellen schob, nur nicht auf die Ideallinie. Weber fuhr so schnell wie nötig, profitierte vom Ungestüm seiner Gegner und auch von der gewachsenen Zuverlässigkeit des Golf. Dass die G-Lader ab Saisonmitte nicht mehr verenden, liegt weniger an gewachsener Zuverlässigkeit, sondern, wie ein um Anonymität bittender Mechaniker unkte, auch daran, dass: „wir die Dinger schneller wechseln, als sie kaputtgehen können.“ Teamkollege Baumschlager litt dagegen bis zum Schluss an den verglühenden Ladern.

Nach dem DM-Titel und vier Saisonsiegen bei sieben Läufen waren Spaß und Spuk vorbei. Konrad Schmidt, ein echter Rallyehaudegen, arbeitete längst mit echten Koryphäen wie Ascona-400-Vater Karlheinz Goldstein, dem späteren Toyota-Motoren-Guru Norbert Kreyer und dem späteren Dakar-Touareg-Entwickler Eduard Weidl an einem Golf 3 mit Turbomotor, der ab 1994 die Welt niederreißen sollte. Doch mittlerweile hatte Ferdinand Piëch den maroden Konzern übernommen. Angesichts der hohen Kosten für 2500 für die Sportzulassung geforderten Serienautos zog der große Boss den Stecker, noch bevor der Golf A59 auch nur eine Wertungsprüfung gesehen hatte. Die Durststrecke für die VW-Anhänger unter den Rallyefans sollte weitere zwei Jahrzehnte dauern, doch das Warten hat sich mehr als gelohnt: Mit vier Marken- und vier Fahrertiteln sowie 43 WM-Siegen von 2013 bis 2016 ist der Polo WRC das erfolgreichste Rallyeauto der Geschichte. ■

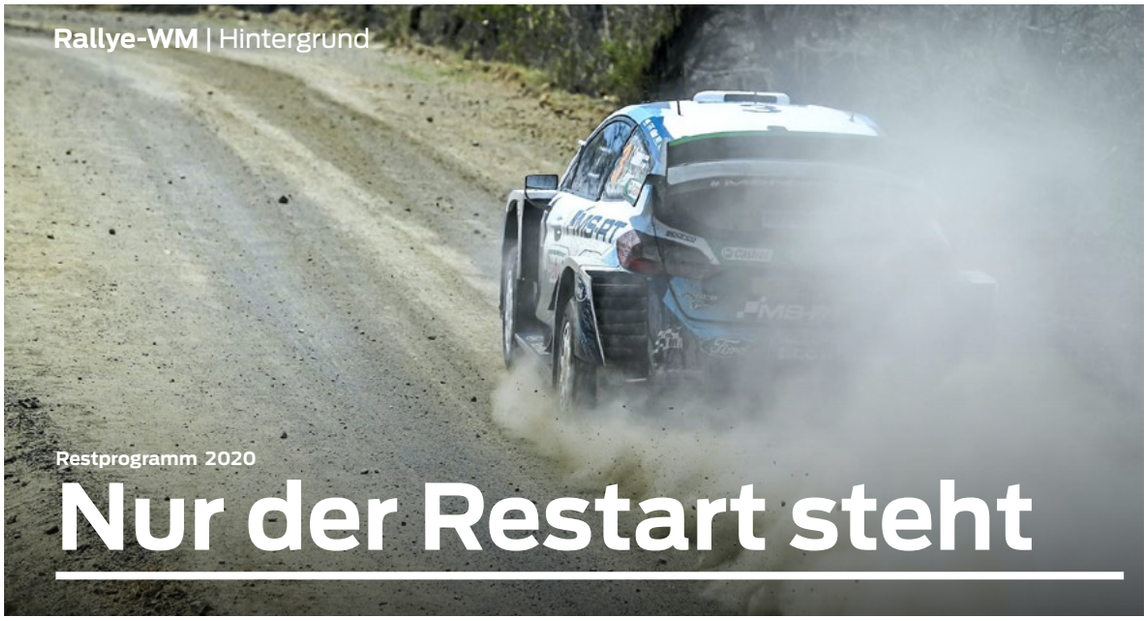
NACHRUF



MARTIN HOLMES
1940–2020

Er war eine Institution. Kein Rallye-Fahrer von Weltrang, gleich welcher Generation, dem der Name Martin Holmes nicht geläufig war. Schon während des Jura-Studiums in Southampton setzte der Engländer sein gutes Auge für Kleingedrucktes alsbald lieber als Beifahrer in Rallye-Autos um als im Gerichtssaal. Sein erster Auftritt 1959 in einer BMW Isetta endete mit seinem ersten Sieg. An der Seite von Ian Sclater wurde er 1971 auf einem Ford Escort Britischer Rallyemeister. Im Sutton and Cheam Motor Club übernahm er die Clubzeitschrift und lieferte kurz darauf Rallye-Texte an britische Zeitschriften, später dann rund um die Welt. Der langjährige Mitarbeiter von Motorsport aktuell bestritt als Aktiver 18 WM-Läufe. Sein Talent fürs Kartenlesen machte ihn vor allem bei der damals untrainierbaren RAC-Rallye zu einem gefragten Mann, der Legenden wie Ove Andersson, Timo Mäkinen und zuletzt 1981 Jean Ragnotti den Weg wies, wenn er sie nicht als Journalist interviewte. Seine Jahrbücher waren 33 Jahre lang die Standardwerke der Szene. Die nachlassende Gesundheit war für ihn kein Grund zum Rückzug, den langen Kampf gegen den Krebs verlor er schließlich am 11. Juni 2020. Nach 80 Jahren und einem Leben, das für drei gereicht hätte, ist Martin auf die ewige Wertungsprüfung gegangen. ■ MST





Restprogramm 2020

Nur der Restart steht

ROESELER

Ende Juni wollte die FIA das Restprogramm der diesjährigen Rallye-WM bekannt geben. Aber es bleibt kompliziert. Klar ist nur, dass es nach fünf Monaten Pause Anfang September in Estland weitergehen soll.

Von: **Reiner Kuhn**

Für eine titelwürdige Rallye-WM suchen der WM-Promoter und die FIA intensiv nach vier WM-Läufen, die in diesem Jahr noch stattfinden können.

Doch mit der Rallye Liepaja, die vom 14. bis 16. August zeitgleich zur Rallye-EM auch die WM empfangen wollte, ist der erste Kandidat schon raus. Allen voran soll sich Hyundai gegen die Veranstaltung ausgesprochen haben. Auf den extrem schnellen und feinen Schotterpisten sieht man sich im Nachteil.

Zudem steigt auf ähnlich flottem Geläuf die Rallye Estland. Im Vorjahr noch als „WM Promotion Event" veranstaltet, soll die Topliga dort vom 3. bis 6. September wieder Fahrt aufnehmen. Damit wäre nach Monte Carlo, Schweden und Mexiko im Heimatland von Weltmeister Ott Tänak die vierte WM-Runde fix. Mehr aber auch nicht.

Die Rallye Türkei stand schon im Vorjahr auf der Kippe. Im Würgegriff der Pandemie dürften finanzielle Zusagen der Regierung kaum schneller fließen. Dabei drängt die Zeit. Unklar ist zudem, wann die EU-Mitgliedstaaten ihre zum Teil restriktiven Reisebeschränkungen für die Türkei aufheben und wie die Logistik nach und aus der Türkei laufen soll. Hinzu kommt die Anfrage des WM-Promoters an die türkischen Organisatoren, ihren Schotter-Lauf um eine Woche auf den 17. bis 20. September vorzuziehen. Denn nur so wäre es überhaupt möglich, die am ersten Oktober-Wochenende stattfindende Rallye Ypern (02.–04.10.) in den WM-Kalender einzubauen. Längst haben zahlreiche Teamchefs aus der zweiten und dritten WM-Liga den kostenintensiven Trip zur Rallye Türkei aus ihren Planungen gestrichen und beschäftigen sich mit dem deutlich günstigeren Asphalt-Klassiker in Belgien.

Nach Tänaks Heimat Estland auch das Herkunftsland von Vizeweltmeister Thierry Neuville und FIA-Rallye-Direktor Yves Matton anzusteuern, macht aus mehreren Gründen Sinn. Auch, weil alle Beteiligten weiter auf die direkt danach folgende Asphalt-Hatz in Deutschland (15.–17.10.) und die auf den ursprünglichen Wales-Termin verschobene Schotter-Rallye auf Sardinien (29.10.–01.11.) setzen. Allerdings wären damit drei WM-Läufe in nur fünf Wochen zu absolvieren.

Doch nicht nur deshalb wackelt noch einiges. Die Veranstalter in Japan geben sich zwar zuversichtlich, aber auch das auf den 19. bis 22. November datierte WM-Finale ist alles andere als sicher. Auch deswegen bleibt ein Abschluss in Italien als Option auf dem Tisch. Favorisiert wird die vom italienischen Verband und künftigen WM-Ausrüster Pirelli unterstützte Rallye Monza vom 4. bis zum 6. Dezember. ■



ROESELER

Eher nicht: Türkischer Hardcore-Ritt

Toyota

Neue Prioritäten

Toyota hat die Entwicklung des GR Yaris für die Saison 2021 eingestellt und bleibt dem aktuellen WRC treu. Das Testprogramm macht man aber vom restlichen WM-Kalender abhängig.

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang Februar hatte Toyota den Testbetrieb mit dem neuen GR Yaris WRC aufgenommen, der 2021 debütieren sollte. Doch dann kam Corona, und die Erprobung musste unterbrochen werden. Als kurze Zeit später ein Ausnahmeantrag für die Fortsetzung der Testfahrten durch die FIA abgelehnt wurde, zog man die Reißleine: „Der aktuelle Yaris WRC ist sehr konkurrenzfähig, wie zwei Siege und fünf Podiumsplatzierungen bei den ersten drei Saisonläufen unterstreichen", sagte Toyota Teammanager Kaj Lindström. „Es fiel uns also nicht so schwer zu entscheiden, den aktuellen Yaris WRC weiter zu verbessern und auch 2021 mit ihm anzutreten."

Umso wichtiger ist es für das Fahrertrio Ogier, Evans und Rovanperä, Zeit in ihrem Dienstwagen zu verbringen. Das Reglement erlaubt vor jedem WM-Lauf einen Testtag pro Fahrer, frei sind dagegen Wettbewerbsauftritte. „Deshalb warten wir die restlichen WM-Termine ab. Dann legen wir fest, welcher Fahrer wie und wo zusätzliche Wettbewerbskilometer sammeln kann", so Lindström. Die Test-Sessions mit dem Prototypen von Anfang des Jahres sollen aber nicht umsonst gewesen sein. „Während der Entwicklung und den Tests mit dem GR haben wir wertvolle Informationen gewonnen. Dieses Wissen werden wir beim Design des Hybrid-Modells nach Rally1-Reglement für 2022 nutzen", verriet Technikchef Tom Fowler abschließend. ■



ALVARO NEGRILLO

Vorzeitig eingestellt: Der Prototyp des GR Yaris WRC für 2021 hat ausgedient

Rallye-WM

Tänak probt zu Hause

Um sich auf den Restart in der Rallye-WM vorzubereiten, rückt Weltmeister Ott Tänak am kommenden Samstag bei der heimischen Viru-Rallye aus.

Sieben Wertungsprüfungen stehen bei der Viru-Rallye in Estland am kommenden Samstag auf dem Programm. Bei dem lokalen Lauf westlich der Hauptstadt Tallinn ist auch Nationalheld Ott Tänak dabei. Der Weltmeister will nach den Testfahrten in Finnland weitere Kilometer im Hyundai i20 WRC abspulen und im Vorfeld des Anfang September in seiner Heimat stattfindenden WM-Laufes am Setup für schnelle Schotterpisten feilen.

Die kompakte Viru-Rallye kennt der 32-Jährige nach sechs Starts aus dem Effeff. Doch mehr als Rang 2 war ihm bisher nicht vergönnt. Bei seinen beiden vergangenen Auftritten musste sich Tänak in einem seriennahen Subaru jeweils seinem Freund Georg Gross im Ford Focus WRC geschlagen geben. ■ RK



HYUNDAI

Kurzes Heimspiel: Tänak startet am Wochenende in Estland im i20 WRC

Rallye-EM

Zurück hinters Steuer

In drei Wochen beginnt mit der Rallye Rom die sieben Läufe umfassende Rallye-EM. Albert von Thurn und Taxis bereitet sich akribisch auf den Saisonstart vor.

An seinem Plan hat sich wenig geändert. Schon Anfang März hatte Albert von Thurn und Taxis erklärt, dass er sich gezielt auf die Rallye-EM vorbereiten will. Nun, da der Saisonstart mit der Rallye Rom (24.–26. Juli) bevorsteht, sitzt der Regensburger wieder im von Raimund Baumschlagers BRR-Team vorbereiteten Skoda Fabia. Vergangene Woche testete er zwei Tage auf Asphaltstrecken der österreichischen Rebenland Rallye. Damit nicht genug, wird der 37-Jährige mit Co Bernhard Ettel vor dem EM-Auftakt in Tschechien bei der Bohemia-Rallye (10.–12. Juli) ausrücken.

Seine deutschsprachigen EM-Mitstreiter sind ebenfalls bereit. Niki Mayr-Melnhof bestritt in Ungarn eine Testrallye, Dominik Dinkel und Marijan Griebel testen auf Asphaltpisten. ■ RK



ILLMER

Intensive EM-Vorbereitung: Testen in Österreich und Rallye in Tschechien

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Alles auf der Kippe



Drei sind zu wenig: Ohne Sachsen-Rallye keine Meisterschaft

DÖRRENBÄCHER

Mehrmals wurde der DRM-Kalender schon angepasst und schließlich auf vier Läufe reduziert. Da für die AvD-Sachsen-Rallye weiter die behördliche Genehmigung fehlt, könnte mit ihr die ganze DRM kippen.

Von: **Michael Heimrich**

Aufgrund der Corona-Pandemie waren Großveranstaltungen in Deutschland bis Ende August untersagt. Aus diesem Grund passte auch der ADAC seine Pläne für die Motorsportsaison 2020 an. Doch dann wurde das Verbot bis Ende Oktober verlängert, und plötzlich wackelt die gesamte Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM). Deren Kalender wurde mehrmals modifiziert, einige Veranstaltungen wurden verlegt, andere abgesagt und mit der Junior Rallye Baden-Württemberg (31. Oktober) und der Rallye Hessisches Bergland (13./14. November) kurzfristig sogar zwei Rallye-70-Läufe neu aufgenommen, um die entstandenen Lücken zu schließen. Der verspätete Saisonstart soll eigentlich am 3. September mit der Sachsen-Rallye erfolgen und das Saisonfinale Ende November in Sulingen steigen.

Ob dieser Plan in die Tat umgesetzt werden kann, wird sich spätestens am 15. Juli entscheiden. Bis dahin muss die behördliche Genehmigung für die Sachsen-Rallye vorliegen, sonst sieht sich der veranstaltende AvD gezwungen, die Reißleine zu ziehen. Längst hat man einen Plan B entwickelt, der eine Streckenführung von Plauen in Richtung Zwickau vorsieht. Vom Gedanken an einen Serviceplatz mitten in der Innenstadt von Zwickau hat man sich frühzeitig verabschiedet. Stattdessen soll der „Platz der Völkerfreundschaft“ genutzt werden, um die geltenden Abstandsregeln einzuhalten – Zuschauern muss trotzdem der Zutritt verwehrt werden.

Nun liegt der Ball im Spielfeld der Zwickauer Behörden, von dort muss in den kommenden Tagen das erhoffte grüne Licht kommen. Bleibt die Ampel angesichts der neuen Ausgangslage allerdings auf Rot, kippt die gesamte DRM, denn einen Kalender mit nur drei Veranstaltungen, das kann sich keiner der Verantwortlichen vorstellen. ■

Gaudi und Gefühle



Einladungsrennen unter der sengenden Sonne Südafrikas: Roland Asch gewann 1990 den Gastauftritt in Kyalami

DAIMLER

Im dritten und letzten Teil unserer Erinnerungen an die alte DTM-Zeit wird es noch mal spektakulär, heiß, humorvoll – und mit dem Ende der DTM/ITC nicht zuletzt emotional.

Von: **Rainer Braun**

Als die DTM 1986 auf dem weitläufigen Flugplatzkurs von Wunstorf bei Hannover gastiert, gehören die ersten beiden Mercedes-Kundenteams mit dem 190er schon längst zum festen DTM-Bestand. RSM Marko und die Scuderia Kassel rücken mit je zwei Stern-Limousinen aus. Für eine wahre Gala-Vorstellung sorgt Rallye-Champion Sepp Haider, der den silbergrauen 190er der SC Kassel so brutal quer um den norddeutschen Parcours treibt, dass in jeder Kurve der Rauch aufsteigt. Und nach dem Start geht der Rallye-Quertreiber dann auch noch frech in Führung, indem er vor der ersten Ecke gleich drei Kontrahenten auf einmal ausbremst. Die Show ist aber schon nach wenigen Runden zu Ende, denn für Haiders besonderen Fahrstil müssen haltbare Slicks erst noch gebacken werden.

Hitze-Gastspiel in Afrika

Weil die DTM auch dank solcher Showeinlagen immer populärer wird und mittlerweile auch weltweit durch internationale TV-Rechte ein Begriff ist, wird im November 1990 ein Kontingent an Autos und Piloten zu einem Einladungsrennen nach Kyalami in Marsch gesetzt. „Yellow Pages“ ist Generalsponsor, die ITR spendiert einen „Gold Cup“. Geschäftsführer Jörg Weick erinnert sich: „Es war brütend heiß, über 40 Grad – und im ganzen Fahrerlager kein Stück Schatten. Wir haben dann kurzerhand um die 100 Einheimische angeheuert, die uns über Nacht einen provisorischen Swimmingpool im Fahrerlager gebaut haben. Am nächsten Morgen stürzten sich alle ins kühle Nass.“ Gewonnen hat übrigens Roland Asch im gelben Camel-190er (Bild oben).

Beim Einladungsrennen in Kyalami 1990 war es so heiß, dass man rund 100 Einheimische anheuerte, die über Nacht einen Pool im Fahrerlager aufgebaut haben.

Ein Fluglotse lebt die DTM

Über den ehemaligen Fluglotsen Jörg Weick aus Leipheim bei Ulm läuft organisatorisch fast alles in der DTM. Gerade in den besten und teilnehmerstärksten Jahren 1988 bis 1992 hält er den Laden an den Wochenenden zusammen. Morgens ist er der Erste, abends der Letzte im Fahrerlager. Platzeinteilung, Zeltaufbauten, Startaufstellung, Grid-Girls, Fanfarenzug, Pokale, Siegerehrung – alles läuft über ihn. Letzte Amtshandlung ist abends die Auszahlung der Preisgelder aus der Handkasse. Weick dient der DTM zehn Jahre lang und erlebt den ersten Untergang 1996 mit Wehmut und Tränen.

Der längste Tisch

Diepholz 1995: unglaublich heiß, gigantischer Zuschauerandrang, Riesenstimmung im Fahrerlager. Dort geschieht am Samstagabend etwas, das so heute völlig undenkbar wäre. Alfa, Mercedes und Opel lassen viele Tische zu einer schier endlos langen Kolonne zusammenrücken und feiern gemeinsam ein Grillfest. Es ist der längste Tisch, den die DTM jemals gesehen hat. Trennungslinien zwischen den Herstellern gibt es nicht, jeder verkostet bei jedem dessen Spezialitäten. Alfa-Rotwein ist genauso gefragt wie Mercedes-Steaks oder Opel-Grillwürste. Mercedes-Ingenieure diskutieren mit Alfa-Technikern, Opel-Fahrer fachsimpeln mit den Kollegen der Konkurrenz. Das alles zieht sich bei gelöster Stim-

mung und kräftigem Lärmpegel bis zum Einbruch der Dunkelheit hin. Weinselig raunt mir Norbert Haug, ob des Experiments bester Dinge, irgendwann ins Ohr: „Tagsüber auf der Piste raufen und abends zusammen saufen, so muss es sein."

Ruch-Punkt wird gefeiert

Der erste DTM-Punkt von Gerd Ruch im Ford Mustang in der Saison 1992 beim Finale in Hockenheim wird wie ein Sieg zelebriert. Als der Berliner Privatfahrer und Publikumsliebling den zweiten Lauf auf Platz 10 beendet und aus der Auslaufrunde zurückkommt, bilden Teamchefs, Mechaniker und Helfer eine Gasse zur Boxenanfahrt und beklatschen den Punktgewinn mit ehrlicher Begeisterung.

Der falsche „Edelfan"

ZDF-Redakteur Volker Tietze, oft Leiter der 3sat-Live-Übertragungen, tritt 1994 und 1995 am Ende der Sendung gerne in der Verkleidung der Fantasiefigur „Edelfan Eddie aus Kelsterbach" auf. Im Outfit eines DTM-Fans, der alle beteiligten Hersteller gleichermaßen liebt, lässt er in breitem Hessisch und mit viel Humor die Tagesereignisse Revue passieren. Ziemlich lange sind die TV-Zuschauer fest davon überzeugt, Eddies Auftritt sei live. Tatsächlich wird der Beitrag oft schon während des Rennens aufgezeichnet. Der Schwindel fliegt auf, als es eine technische Panne gibt. Volker ist bei einer seiner leidenschaftlichen Schilderungen ins Stocken geraten und bricht ab. „Wie, zu lang, also gut, wo soll ich wieder einsteigen?", lautete seine Frage an die Regie. Die antwortet für alle hörbar: „Ab dem Opel-Desaster." Leider hat man danach vergessen, diesen Teil zu schneiden – das vermeintlich fertige Band wird so gesendet.

Gänsehautmomente

Und dann gab es noch ein paar Gänsehautmomente. Erstens: das ungewollte Nachttraining des ersten DTM-Auftritts in Singen 1991. Weil die Strecke verspätet fertig wird, läuft das erste Freitagstraining bis in die Dunkelheit. Glühende Bremsscheiben, feuerspeiende Auspuffrohre, der Tanz der Lichter auf dem nassen Asphalt und die schon voll besetzten Tribünen – ein gespenstisch-faszinierendes Erlebnis für alle Anwesenden.

Zweitens: der Norisring-Sieg 1992 von BMW-Pilot Jockel Winkelhock. Sieben Jahre nachdem sein verstorbener Bruder Manfred an gleicher Stelle im Porsche 935 die 200 Meilen gewonnen hat, schreit Jockel seine Freude in der Auslaufrunde regelrecht heraus, hängt halb aus dem Fenster und ballt fortwährend die Faust. Gerade diesen Sieg an diesem Platz hatte Jockel so gewollt und gebraucht.

Joachim Winkelhocks Sieg am Norisring 1992 war einer der emotionalsten Siege in der DTM – sieben Jahre zuvor hatte sein verstorbener Bruder Manfred dort im Porsche gewonnen.

Und drittens: der endgültige Abschied der DTM/ITC vom deutschen Publikum am 13. Oktober 1996 in Hockenheim. Als Kalli Hufstadt zum letzten Mal auf seiner Mundharmonika „Morning has broken" spielt, kehrt im Motodrom Stille ein. So mancher Mechaniker heult hemmungslos in der Startaufstellung, andere setzen diskret die Sonnenbrille auf oder gucken weg. Und dann dieses tolle, großartige Publikum. Die Ovationen, der Lärm, der Jubel vom Start bis ins Ziel, zweimal 15 Runden lang. Danach große Huldigung für den neuen Champion Manuel Reuter im Calibra und unbändige Freude bei Opel nach den harten Jahren bis zum Titelgewinn. Die Zuschauer gehen still und traurig nach Hause, weil sie wissen, was sie verloren haben.

Der Neustart wird geplant

Schon ein Jahr nach dem Ende der alten DTM bringen vier Aktivisten mit einer privat gestarteten Initiative wieder Bewegung in das Thema. Wegen der noch laufenden STW-Meisterschaft des ADAC entsteht eine heikle sportpolitische Lage, weswegen die Vorkämpfer für eine neue DTM zunächst nur unter größter Diskretion bei Herstellern und Partnern für einen Neubeginn werben können. Die unermüdlichen Bemühungen des Quartetts und deren weiter wachsender Kreis von Sympathisanten führen schließlich zu einem klaren Bekenntnis der Hersteller Opel und Mercedes sowie der Sporthoheit DMSB zu einem Neustart der DTM im Jahr 2000. ■



WILHELM

Mit Leib und Seele: ITR-Mann Jörg Weick hielt das Fahrerlager zusammen



BOCK

Ruch-Mustang: Der erste Punktgewinn 1992 wird wie ein Sieg zelebriert



3SAT

Viele dachten, er sei echt: Volker Tietze als „Edelfan Eddie aus Kelsterbach"



KRAELING

Gänsehaut: M. Reuter gewinnt das letzte DTM/ITC-Rennen in Deutschland

Erfahrung siegt



Mit 44 Jahren: Kevin Harvick feierte im Samstagslauf von Pocono seinen ersten Sieg auf dem „Tricky Triangle“

NASCAR

Nach der Verschiebung des Talladega-Rennens fanden gleich drei Cup-Läufe innerhalb einer Woche statt. Auf dem Superspeedway gab es ein Fotofinish zwischen den jungen Wilden, in den beiden Pocono-Rennen punkteten die Routiniers.

Von: **Michael Bräutigam**

Würde man das Finish von Talladega als „wild“ bezeichnen, wäre das eine glatte Untertreibung. Nachdem das Rennen am Montag endlich über die Bühne ging – erneut übrigens nicht ohne Regenpause – war Superspeedway-typisch vor allem die Schlussphase ein echter Thriller. Im Fotofinish, in dem der Drittplatzierte Aric Almirola (Ford) gar rückwärts über den Strich rauschte, entschied sich das Rennen um 0,007 Sekunden zugunsten von Ryan Blaney (Ford) vor Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet).

Dass der Wettergott in diesem Jahr kein NASCAR-Fan zu sein scheint, zeigte sich auch beim Doppelrennen in Pocono. Sowohl am Samstag beim Rennen über 325 Meilen als auch beim Lauf am Sonntag über 350 Meilen sorgte Regen für Neutralisationen und Verschiebungen. Am Sonntag musste man nach anfänglichen Verschiebungen und vielen Gelbphasen sogar fürchten, das Rennen angesichts der hereinbrechenden Dunkelheit gar nicht durchziehen zu können.

Hamlin gegen Harvick

Aber lange Green-Runs und ein schließlich deutlich aufgeklarter Himmel sorgten dann doch dafür, dass das erste im deutschen Free-TV gezeigte Cup-Rennen seit Jahren noch die geplante Distanz von 140 Runden absolvierte.

Wie tags zuvor hießen die Protagonisten, die den Sieg unter sich ausmachten, Denny Hamlin (Toyota) und Kevin Harvick (Ford). Harvick ist in dieser Saison ein Ausbund an Konstanz. Nach nun 15 Rennen hat er zwölf Top-10-Ergebnisse zu Buche stehen. Nach zuletzt drei zweistelligen Endplatzierungen in Folge trumpfte der Tabellenführer in Pocono wieder so groß auf wie zu Saisonbeginn.

Im Samstagslauf gewann Harvick sein – unglaublich, aber wahr – erstes (!) Cup-Rennen auf dem „Tricky Triangle“. Bei den Ovalkursen bleibt jetzt nur noch der Kentucky Speedway, auf dem Harvick bisher sieglos ist. Der in der Schlussphase heranstürmende Hamlin machte trotz fieser Vibrationen noch mal Druck, kam ran, aber nie in aussichtsreiche Angriffsposition.

Am Sonntag folgte die Revanche. Hamlins Crewchief Chris Gabehart arbeitete eine riskante Strategie aus, die beinhaltete, dass er deutlich später als Konkurrent Harvick zum letzten Service kam. Der Plan ging auf: Während Harvick im Verkehr Zeit verlor und seinen in Pocono ohnehin kleinen Reifenvorteil nicht ausnutzen konnte, machte Hamlin an der Spitze die entscheidenden Sekunden gut, die ihm nach seinem letzten Boxenstopp eine deutliche Führung bescherten. Danach brannte nichts mehr an: Saisonsieg Nummer vier für den Fahrer von Joe Gibbs Racing nach Daytona, Darlington und Homestead. Damit setzten sich beim ersten Doubleheader in der Cup-Historie zwei echte Routiniers durch. ■

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
3.	Aric Almirola (USA)	Ford
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Erik Jones (USA)	Toyota
6.	Chris Buescher (USA)	Ford
7.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
8.	John H. Nemechek (USA)	Ford
9.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Pocono/Pennsylvania (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Aric Almirola (USA)	Ford
4.	Christopher Bell (USA)	Toyota
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Clint Bowyer (USA)	Ford
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Pocono/Pennsylvania (USA)
15. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Aric Almirola (USA)	Ford
6.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
7.	William Byron (USA)	Chevrolet
8.	Clint Bowyer (USA)	Ford
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 15 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	581 Punkte
2.	Blaney (Ford)	529
3.	Keselowski (Ford)	514
4.	Elliott (Chevrolet)	510
5.	Hamlin (Toyota)	506
6.	Logano (Ford)	500
7.	Truex Jr. (Toyota)	500
8.	Bowman (Chevrolet)	464
9.	Aric Almirola (Ford)	431
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	430

Planung in den Serien

Die Lage bleibt dynamisch

Der Saisonstart rückt in vielen Serien endlich näher, anderswo läuft das Rennjahr bereits. Wie ist Anfang Juli der Stand der Dinge in den großen Serien?

Von: **Michael Bräutigam**

Die aktuellste News aus deutscher Sicht ist der für den 18./19. Juli angesetzte ADAC-Test am Lausitzring, wo neben dem GT Masters natürlich auch die TCR Germany ihre Testfahrten absolvieren wird. Die Serie hat mit dem Umstand zu kämpfen, dass man 2020 ein sehr internationales Feld erwartet hatte und sich durch die Coronakrise vor allem die finanziellen Gegebenheiten stark verändert haben. Eine vorläufige Starterliste wird im Zeitraum des Tests erwartet. Zwei Wochen später soll die Serie erstmals Rennen dort austragen.

In der WTCR gibt es aktuell noch keine Anpassungen gegenüber dem zuletzt vorgestellten Kalender mit Saisonstart am Salzburgring (12./13. September), auch die DTM liegt noch auf Kurs: Saisonstart am 1./2. August in Spa-Francorchamps. Die TCR Europe hat ihren Kalender seit sechs Wochen unverändert gelassen. Noch immer steht der Auftakttermin in Le Castellet (22./23. August).

Schaut man auf die anderen Kontinente, ist NASCAR noch die jeweils zweiten Termine der Rennen in Michigan und Dover schuldig. Beide zählen zur Regular Season, wobei die Playoffs ab 6. September bereits fixiert sind.

Bei den Supercars ist man mittlerweile wieder zurückgerudert. Anders als zuletzt geplant, möchte man die Saison noch im Kalenderjahr beenden. Dafür verzichtet man auf Rennen in Neuseeland und Tailem Bend, den Stadtkurs in Newcastle sowie den zweiten Bathurst-Event. Neuer Finaltermin ist der 12./13. Dezember im Sydney Motorsport Park, wo man vergangenes Wochenende auch schon gastierte (siehe unten). ■



DTM

Bleibt alles wie geplant, gibt Robert Kubica am 1. August sein DTM-Debüt



ADAC

Noch eine Premiere: Die TCR Germany soll erstmals am Lausitzring fahren

Supercars

Endlich Fortsetzung

Scott McLaughlin (Ford) hat nach der langen Corona-Pause da weitergemacht, wo er beim Auftakt aufgehört hatte. Zwei Siege in den drei Läufen des Sydney Motorsport Park lassen seine Tabellenführung weiter anwachsen.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Kurs Richtung dritter Titel: McLaughlin ist auch nach der Corona-Pause top

Nach dem Auftakt-Event von Adelaide vergingen vier Monate, ehe die Supercars vergangenes Wochenende endlich wieder Rennen austrugen – in Melbourne wurde nach den Trainings schließlich der ganze Event abgesagt. McLaughlin, der Sonntagssieger beim Auftakt, machte vor den Toren Sydneys da weiter, wo er im Februar aufgehört hatte: Der zweite Saisonsieg für den Meister der vergangenen beiden Jahre.

Der Sieg von Nick Percat (Holden) im zweiten Lauf kam wie Kai aus der Kiste, doch keineswegs unverdient. Nachdem er sich das ganze Rennen über mit Rekordmeister Jamie Whincup (Holden) um die Spitze duelliert hatte, ging er zehn Runden vor Schluss in Führung und fuhr in Diensten des Teams Brad Jones Racing seinen ersten Sieg seit 2016 ein.

Im dritten Durchgang war dann wieder beim DJR Team Penske Jubelstimmung angesagt: McLaughlin setzte sich gegen den stark auftrumpfenden Lee Holdsworth (Holden) durch, der als einziger Fahrer noch zwei frische Sätze Reifen für den dritten Lauf übrighatte und sich am Ende über P2 freuen konnte. Jamie Whincup fuhr derweil zum dritten Podiumsplatz des Wochenendes. Er ist in der Tabelle der erste Verfolger von McLaughlin, der jetzt 49 Punkte vorne liegt. ■

NACHRICHTEN

TCR EUROPE: WEITER STARKE FAMILIENBANDE

Das Team Clairet Sport wird in diesem Jahr vier Peugeots an den Start bringen. Neben den Brüdern Teddy und Jimmy Clairet sitzen Stephane Ventaja und Gilles Colombani in den Autos. Das von der Familie Gummerer geführte Meisterteam Target Competition hat u.a. mit den Geschwistern Andreas und Jessica Bäckman ebenfalls wieder einen stark familiär geprägten Charakter.

BTCC: TURNER WIRD HYBRID-TESTFAHRER

Damit das ab 2022 geplante Einheits-Hybridsystem in der BTCC eingesetzt werden kann, soll ab Juli getestet werden. Am Steuer des Toyota Corolla von Entwicklungsteam Speedworks Motorsport wird dann Darren Turner sitzen. Der aus dem Sportwagen bekannte Brite fuhr von 2006 bis 2008 auch für SEAT in der BTCC.



JÜRGEN ZERHA

Goliath im Lande Liliput

Die dritte Folge der neuen Serie „Der historische Tracktest“ beschäftigt sich mit dem Ford Sierra Cosworth RS 500 von Tuner Ruedi Eggenberger aus dem Jahr 1987. Dank des unerhört kräftigen Turbomotors mit rund 500 PS spielten die Ford-Piloten mit ihren mindermotorisierten Gegnern oft Katz und Maus.

Von: **Claus Mühlberger**

Der Rennstallbesitzer und Tuner Ruedi Eggenberger aus dem zentralschweizerischen Lyss bei Bern war ein außergewöhnlich freundlicher Mann. Klarer Blick, fester Händedruck, behäbiges Schwyzerdütsch sprechend. Von taillierten und scharf gebügelten Teamuniformen hielt er nicht viel. Eggenberger mochte es eher salopp. Gerne trug er Blaumann oder Shorts, dazu manchmal ein ärmelloses Unterhemd. Gut möglich, dass manche ihn deswegen ein bisschen unterschätzt haben.

Ein krasser Fehler, denn der 2018 im Alter von 79 Jahren verstorbene Eggenberger erkannte als einer der Ersten das ungeheure Potenzial von Tourenwagen mit Turbomotoren. Nach erfolgreichen Jahren in der Tourenwagen-EM mit BMW 528i (1982 Champion mit den Fahrern Umberto Grano und Helmut Kelleners) und später mit den Coupé vom Typ 635 CSi sattelte er um auf Volvo. Größtes Asset des neuen 240 mit dem Schuhkarton-Design: der bärenstarke Turbomotor. Der Lohn: Europameister 1985 mit Gianfranco Brancatelli und Thomas Lindström.

„Sind sowieso schneller“

So empfahl sich Eggenberger für einen Vertrag als Werksteam bei Ford, damals einer Macht im internationalen Motorsport. Rückblickend war das erste gemeinsame Jahr, 1986, mit dem Sierra XR4 Ti eher ein harmloser Aufgalopp, denn erst 1987 hievte Ford den scharfen Cosworth RS 500 mit dem mächtigen Heckflügel über die Hürden der Motorsport-Homologation.

Das Serienmodell leistete 224 PS. Und die Rennversion? Beim ersten Tracktest des Tourenwagen-Überfliegers für „sport auto“ im Sommer 1987 druckste Ruedi Eggenberger etwas herum – und nur mühsam konnte er sich ein breites Grinsen verkneifen: „Laut Prüfstandsdiagramm sind es 460 PS bei 1,6 bar Ladedruck und 7000 Umdrehungen. Wir haben es vorläufig dabei belassen, weil wir sowieso viel schneller sind als unsere Gegner.“ Spätere Versionen brachten es auf 550 PS.

Die Gegner, das waren in erster Linie die BMW M3 und die Mercedes 190 E 2.3-16. Sowohl in München wie auch in Stuttgart hatte man anfangs schon Mühe, mit den Vierzylinder-Saugern die 300-PS-Marke zu reißen. Da nützte es auch nicht viel, dass die M3 und 190 E gut zwei Zentner leichter waren als die 1070 Kilo schweren Renn-Sierra.

Den 300 000 Mark teuren Sierra Cosworth RS 500 zu zäh-



MOTORPORT IMAGES

Steve Soper, Klaus Ludwig, Rennleiter Lothar Pinske, Teamchef Eggenberger

men, war keine leichte Übung für damalige Tourenwagengrößen wie Bernd Schneider, Frank Biela, Klaus Ludwig, Steve Soper oder Klaus Niedzwiedz. Mickrige Bereifung und null Abtrieb: Das ergab in Verbindung mit dem äußerst kraftvoll anschiebenden Motor eine explosive Mischung.

Der Rennprofi Tiff Needell, damals auch Tracktester für die BBC, brachte es mit herrlichem britischen Understatement auf den Punkt: „500 horsepower – that causes quite a few interesting situations."

Mit solchen „interessanten Situationen" war ich auch konfrontiert, als mir Ruedi Eggenberger in Hockenheim den von ihm höchstpersönlich warm gefahrenen Cosworth anvertraute. Es wäre übertrieben zu sagen, dass ich mich sofort wohlgefühlt hätte im schwarz-roten Renner. Zumal der Tracktest mitten in der Saison stattfand. Heutzutage ein Ding der Unmöglichkeit.

Der Zweiliter-Turbo zeigte sich zunächst von seiner Schokoladenseite: elastisch, geschmeidig und recht gut berechenbar, auch wenn der Ladedruckhammer niedersauste und die 510 Newtonmeter Drehmoment die schallplattenschmalen 245er-Pirellis in den Schwitzkasten nahmen. Auch das Sortieren der fünf Gänge fluschte gut. Doch selbst im dritten Gang drehten beim Messen der Beschleunigung noch die Räder durch – bei 140 km/h.

Der Kaiser der Geraden

Nur 6,7 Sekunden benötigte der Cosworth (niemals: „Cossie"!) für den Zwischenspurt von 100 auf 200 km/h. Topspeed: 285 km/h. Damit war dieser mächtige Ford der Kaiser der Geraden. Zum Vergleich: Ein BMW M3 genehmigte sich für diesen Zwischenspurt 13,4 Sekunden, also fast doppelt so viel.

Das Handling des Cosworth war, nun ja, unterhaltsam. Und fast ein bisschen beängstigend. Denn das durch eine 80-prozentige Differenzialsperre begünstigte, harte Untersteuern am Kurveneingang wechselte sich unvermittelt ab mit krassen Überholversuchen des Hecks, wenn man auch nur eine Spur zu forsch aufs Gas stieg. Und dass der Sierra mangels Servolenkung Bärenkräfte einforderte, machte die Sache nicht gerade leichter.

So wurden Kurven zum kniffligen Balanceakt. Dank Youtube lässt sich auch heute noch die überragende Fahrkunst der damaligen Lenkradartisten bestaunen. Besonders spektakulär: das ekstatische Duell der beiden Cosworth-Fahrer Andy Rouse und Steve Soper bei der Britischen Tourenwagen-Meisterschaft 1988 in Brands Hatch. Kongenial auch der enthusiastische Kommentar von Reporterlegende Murray Walker, der laut James Hunt immer so redete, als würde seine Hose brennen.

Der Cosworth von 1987 machte nach dem Tracktest noch große Karriere: Eggenberger Motorsport gewann die Team-WM. Klaus Ludwig und Klaus Niedzwiedz verpassten den WM-Titel knapp. Mit nur einem Punkt Vorsprung kürte sich Roberto Ravaglia (BMW) zum Champion, weil der eigentlich siegreiche Cosworth beim Finale in Bathurst wegen einer Kleinigkeit – nicht regelkonforme Radlaufverkleidungen an den Hinterrädern – disqualifiziert wurde. ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung

R4-Turbomotor,
Hubraum 1993 cm³,
Leistung 460 PS
bei 7000/min,
max. Drehmoment 510 Nm
bei 5200/min,
Fünfgang-Schaltgetriebe,
Hinterradantrieb,
Sperrdifferenzial 80 %

Maße und Gewicht

L x B x H 4459 x 1728 x
1335 mm, Stahlkarosserie,
Reifengröße 245/630-16
vorn, 245/660-17 hinten,
Gewicht 1070 kg

Fahrleistungen (Messwerte)
50–100 km/h 3,2 s
50–200 km/h 10,5 s



JÜRGEN ZERHA

Der 2,0-Liter-Vierzylinder sorgte für unerhörte Fahrleistungen



JÜRGEN ZERHA

Digitales Mäusekino und Drehzahlmesser – viel mehr gab's nicht im Cockpit


JÜRGEN ZERHA

Tracktest vor 33 Jahren: Tipps vom Teamchef für Redakteur Mühlberger



JÜRGEN ZERHA

Maßstab in der Tourenwagenwelt 1987: RS 500 mit Mega-Flügel am Heck



Dröhnend erwacht

Seit dem letzten gemeinsamen Test in Katar standen die MotoGP-Motoren bis auf den KTM-Test auf dem Red Bull Ring still. Doch letzte Woche tobten sie in Misano wieder in voller Lautstärke.

Von: **Imre Paulovits**

Sie konnten es kaum erwarten: Endlich durften einige MotoGP-Piloten mit ihren Arbeitsgeräten auf einer Rennstrecke fahren. Aber nur die vier Fahrer von KTM und zwei von Aprilia kamen in diesen Genuss, denn die Konzessionsregel verbietet den anderen Herstellern Testfahrten mit ihren GP-Piloten. So musste Suzuki mit Sylvain Guintoli und Ducati mit Michele Pirro vorliebnehmen. Aber die Zeit von Dienstag bis Donnerstag letzter Woche war auch eine Art Generalprobe. Denn so, wie es in Misano aussah, so wird es auch beim WM-Auftakt in Jerez in gut zwei Wochen aussehen: Leere Tribünen, streng abgeschottete Fahrerlagerplätze, Schutzmasken und Hygienemaßnahmen der höchsten medizinischen Stufe. Wenn all dies auch etwas befremdlich wirkte: Die Fahrer gaben mächtig Gas, und jedem im Fahrerlager war anzusehen, wie groß die Freude der Wiederkehr ist.

Volles Testprogramm

KTM setzte die Arbeit mit den vier 2020er-Maschinen fort, die sie auf dem Red Bull Ring begonnen hatten, und sie verließen Misano mit einem guten Gefühl. Es gab zwar keine offizielle Zeitnahme, aber die Crew von Sky Sports, die anwesend war, hatte

„In diesen drei Tagen in Misano sind wir gefahren, haben getestet und klassisch trainiert. Es war uns wichtig, dass vor allem unsere Rookies endlich fahren können."

Pit Beirer

Zeiten genommen, und nach ihrer Messung war Miguel Oliveira auf der Tech3-KTM mit 1.32,9 der Schnellste des Tests, vor KTM-Werkspilot Pol Espargaró.

Auf den neuen Asphalt in Misano waren auch alle gespannt, denn seit er aufgetragen wurde, ist außer Valentino Rossis VR46 Academy noch niemand aus der MotoGP darauf gefahren. „Ich muss sagen, dass hier ein super Job gemacht wurde," bestätigte Pol Espargaró. „Der Belag ist supergriffig, und das auch noch bei 60 Grad Asphalttemperatur. Noch besser als in Sepang, und das ist schon interessant. Nach dem Test auf dem Red Bull Ring vor einigen Wochen war es auch gut, wieder hierhin zurückzukommen und eine andere Strecke zu probieren."

Neue Teile wurden nicht probiert. Wie KTM-Renndirektor Pit Beirer schon auf dem Red Bull Ring betont hatte, geht es jetzt erst einmal darum, die Fahrer und die Maschinen nach der Pause wieder auf Tempo zu bekommen. „Für mich war es das Allerwichtigste, dass die Fahrer überhaupt wieder zum Fahren kommen", so Beirer. „Wir haben bei Pol Espargaró und Dani Pedrosa



Miguel Oliveira: Der Tech3-KTM-Pilot markierte in Misano die Bestzeit

MOTOGP



MOTOGP

Pol Espargaró: Schnell und fleißig wie immer, Fahrwerksschwächen ausgemerzt



MOTOGP

Aleix Espargaró: Zum Schluss konnte der Aprilia-Pilot die KTM-Zeiten halten



MOTOGP

Suzuki: Wegen der Konzessionsregel durfte nur Testpilot Sylvain Guintoli fahren

in Spielberg gesehen, wie schnell das menschliche Gehirn von den Geschwindigkeiten der MotoGP überfordert ist. Die muss man ständig fahren, die Augen können es sonst nicht verarbeiten. Daher mussten wir Brad Binder und Iker Lecuona, die wenig Erfahrung in der MotoGP haben, ganz dringend nach Misano holen. Wir hatten Hervé Poncharal mit seinen Lkw zunächst lange nicht aus Frankreich herausbekommen, das hat sich erst wenige Tage vor dem Misano-Test ergeben. Es wurde deshalb in Misano gefahren und getestet, aber auch klassisch trainiert."

Beirer war mit dem Ergebnis zufrieden. „Natürlich haben wir Misano genutzt, um ein paar Kleinigkeiten zu testen, aber es war mehr ein Funktionstest", stellte Beirer klar. „Wir konnten aber sehr gute Vorbereitungen für das Rennen im Herbst treffen, um dort gleich am Freitag richtig loszulegen. Wir haben noch immer relativ wenig Erfahrung mit unserem neuen Motorrad. Und es war wichtig zu sehen, ob wir auf einer neuen Strecke wieder die Vorteile haben, die unser letztes Fahrwerk in Sepang und Losail hatte, und die sich auch in Spielberg bestätigt haben. Speziell, dass wir die Linien in den Kurven und nach den Kurven besser halten können. Dies hat sich nun bestätigt, also war dies ein Funktionstest, der sehr gut ausgegangen ist."

Dies konnten auch seine Fahrer bestätigen. „Es war sehr gut, nach der langen Pause wieder auf dem Motorrad zu sein", zeigte sich Brad Binder erleichtert. „Leider konnte ich zu Hause auf keiner großen Strecke fahren, deshalb war es nach der langen Pause seit Katar zunächst wirklich hart. So habe ich zunächst versucht, mich wieder an alles zu gewöhnen. Aber es ging Schritt für Schritt immer besser. Ich brauche aber noch mehr Runden, um mich wieder ganz wohlzufühlen."

„Mit dem Moto-GP-Motorrad ist Misano eine neue Strecke für mich", so Iker Lecuona. „Nach vier Monaten ohne das Motorrad war es wirklich schwierig, das Gefühl wiederzubekommen, und deshalb bin ich über diesen Test sehr froh. Ich habe mich gut steigern können, es kommt wieder."

Motoren spezifizieren

Für Aprilia war dieser Test besonders wichtig, schließlich durften sie seit dem letzten Test in Katar noch einige Motorenteile nachhomologieren. Nun galt es, die endgültige Motorenspezifikation festzulegen.

Suzuki nutzte den Test mit Sylvain Guintoli, der am Mittwoch seinen 38. Geburtstag feierte, um zu sehen, ob der neue Rahmen auch in Misano und dem neuen Asphalt funktioniert. Der Rahmen war eigentlich ein Experimentalteil, das man nach den Wintertests aber für die Saison verwenden will. Dazu fuhr der Franzose Vergleiche mit dem Vorjahres-Chassis.

Michele Pirro machte Abstimmungsarbeiten am Fahrwerk und der Elektronik der Ducati D16 GP20. „Ich bin sehr froh, nach einer so langen Isolation meine Desmosedici wieder fahren zu können", freute sich Pirro. „Die ersten drei Runden waren wirklich schwierig. Der Speed eines MotoGP-Motorrads ist unheimlich hoch, das sind die Sinne nicht gewohnt. Aber Runde für Runde wurde mein Vertrauen immer besser, und ich habe es auf diesem tollen, neuen Asphalt wirklich genossen!" ■



Scott Redding: In der Zwangspause Gewicht verloren, beim Test fast so schnell wie MotoGP

WORLDSBK

Redding legt vor

Beim ersten Superbike-WM-Test nach der Corona-Pause verdeutlichte Ducati-Werkspilot Scott Redding seine Ambitionen im Titelkampf. Während er unter dem Rundenrekord blieb, musste Jonathan Rea einen Sturz verdauen.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche testeten die Superbike-WM-Teams zusammen mit der MotoGP in Misano. Und auch wenn die Zeitnahme auch inoffiziell war, war das Ergebnis hochinteressant: Scott Redding kam mit der Ducati Panigale R auf dem neuen Asphalt auf 1.33,067 und war somit gerade mal eine Zehntelsekunde langsamer als die Bestzeit der Prototypen und sechs Zehntel schneller als der Quali-Rekord von Tom Sykes, 2018 noch mit der Kawasaki (1.33,640).

Der 27-jährige Brite zeigte sich auch hochzufrieden. „Das waren drei sehr wichtige Tage“, so Redding, der von seiner Freundin aus den USA zurückgekehrt war. „Erst einmal musste ich das Gefühl für das Motorrad zurückbekommen. Danach haben wir hauptsächlich mit gebrauchten Reifen gearbeitet und wir haben Lösungen gefunden, die ein gutes Feedback vermitteln. Ich habe während des Lockdowns so trainiert, dass ich möglichst viel Gewicht verliere und habe acht Kilo abgenommen. Ich habe zum Schluss auch eine sehr gute Zeit fahren können, und das ist auch wichtig. Es war großartig, mit meinen Jungs wieder auf die Strecke zurückkehren zu können.“

Titelverteidiger Jonathan Rea hat nun einen harten Brocken vorgeworfen bekommen. Zu allem Überfluss hatte der Kawasaki-Werkspilot am ersten Tag einen Highspeed-Crash, den er aber zum Glück ohne ernste Verletzungen überstand. „Der Sturz tat zum Glück hauptsächlich meinem Ego weh“, gab er schließlich zu. „Ich bin insgesamt mit diesem Test zufrieden, denn es war sehr wichtig, wieder auf Speed zu kommen. Am ersten Tag fühlte sich noch alles furchtbar fremd an, besonders bei dem neuen Asphalt mit seinem sagenhaften Grip-Niveau. Ich musste daher meinen Fahrstil etwas anpassen, und wir mussten auch das Setup anpassen. Eigentlich mussten wir sogar etwas Grip wegnehmen. Ich hatte am Ende das Vertrauen zwar nicht hundertprozentig wieder, aber als die Reifenhaftung etwas nachließ, wurde es immer besser. Nach sechs oder sieben Runden fühlte ich mich wohler auf dem Motorrad. Ich konnte dann noch immer schnell fahren und besser pushen. Wir haben uns nicht verrückt machen lassen, als es nicht ging, sondern sind mit meiner Crew und Showa Schritt für Schritt vorgegangen. Wir haben bei diesem Grip-Niveau ein besseres natürliches Lenkverhalten von dem Motorrad bekommen. Ich hoffe, dass wir das auf anderen Strecken nutzen können.“



WORLDSBK

Max Biaggi auf der Aprilia RSV4 X: Noch immer sehr schnell unterwegs

Sein Teamkollege Alex Lowes arbeitete daran, nicht nur das Fahrgefühl zurückzubekommen, sondern auch daran, dass man die Kawasaki in Misano anders fahren muss, als er letztes Jahr mit der Yamaha unterwegs war. Nach der viertschnellsten Zeit war er recht zufrieden. „Wir hatten hier klare Ziele, und die haben wir erreicht“, so Lowes. „Wir wollten nach einer so langen Pause wieder eine gute Pace finden und eine Rennsimulation fahren. Wir konnten es machen, als die Strecke sehr heiß war, und das ist gut, denn ich denke, wir werden auch in Jerez und Portimão hohe Temperaturen haben. Erst dann haben wir versucht, unsere Zeit mit neuen Reifen zu verbessern, und dafür war es recht gut. Ich war da bereits etwas müde, schließlich sind wir insgesamt 103 Runden gefahren.“

Dass Chaz Davies nicht nur von seinem Teamkollegen um acht Zehntelsekunden abgehängt wurde, sondern auch um drei Zehntel von GoEleven-Ducati-Pilot Michael Ruben Rinaldi, hinterließ einige Stirnfalten beim Ducati-Werkspiloten. „Es war schön, nach der langen Pause wieder die gewohnten Gesichter zu sehen“, so der 33-jährige Brite. „Ich hatte das Verlangen, mich wieder mit dem Motorrad zu verbinden. Wir haben viel gearbeitet und einige wichtige Informationen bekommen. In einigen Bereichen sind wir besser geworden, und wir wissen, dass unsere Richtung die richtige ist.“

Dann gab es noch einen alten Bekannten auf der Strecke. Ex-Weltmeister Max Biaggi fuhr mit einer Aprilia RSV4 X, die aber 1100 ccm Hubraum hat. Ob der 49-Jährige nur aus Spaß unterwegs war oder etwas für Aprilia ausprobiert hat, ließ er sich nicht entlocken. ■

BESTZEITEN SBK MISANO

1. Scott Redding (GB) Ducati 1.33,067
2. Jonathan Rea (GB) Kawasaki 1.33,206
3. M. R. Rinaldi (I) Ducati 1.33,560
4. Alex Lowes (GB) Kawasaki 1.33,694
5. Chaz Davies (GB) Ducati 1.33,854
6. Leandro Mercado (RA) Ducati 1.34,859

MotoGP

Petrucci: 2021 KTM

Nachdem sein Platz im Ducati-Werksteam an Jack Miller vergeben wurde und Pol Espargaró bei KTM wegging, hat sich Danilo Petrucci mit den Österreichern geeinigt.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche platzte bei KTM die Bombe: Die neue Teamkonstellation für 2021 wird Brad Binder und Miguel Oliveira im Werksteam sowie Danilo Petrucci und Iker Lecuona bei Tech3 heißen. Damit war klar, dass die Gerüchte um Pol Espargaró und Repsol-Honda wahr sind. KTM wird nun dieselben beiden Piloten im Werksteam haben, die zuvor schon in der Moto3 und der Moto2 bei Aki Ajo ihr Werksteam gebildet hatten. „Ich freue mich riesig auf diese Aufgabe“, machte Oliveira Luftsprünge – und fuhr bei den Tests prompt die Bestzeit.

Dass die Wahl im Tech3-Team auf Danilo Petrucci fiel, hat bei KTM-Renndirektor Pit Beirer einen guten Grund. „Zunächst tut es mir leid, dass sich Pol Espargaró gegen einen Verbleib bei uns entschieden hat“, so Beirer. „Er kam zu uns, als wir noch ganz unten waren und hatte einen großen Anteil an der Entwicklung der RC16. Es ist eigentlich schade, dass nun andere die Früchte ernten werden. Mit Danilo Petrucci haben wir unseren Rookies, die wir über die Jahre aufgebaut haben, einen sehr erfahrenen und schnellen Piloten gestellt. Dass er bei Tech3 fährt, hat überhaupt keine Bedeutung. Wir werden schon dieses Jahr alle vier Fahrer mit dem gleichen Material beliefern. Wer in der WM vorne ist, bekommt als Erster die Entwicklungsteile.“ ■



MOTOGP

Pit Beirer (l.) und Danilo Petrucci: „Der richtige Fahrer für unser Konzept“

Motorrad-WM

Dovizioso: Operation

Hiobsbotschaft für Vizeweltmeister Andrea Dovizioso: Der Ducati-Werkspilot brach sich am Wochenende das linke Schlüsselbein und musste sich operieren lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Nicht nur, dass sich die Verhandlungen von Andrea Dovizioso und Ducati hinziehen, am Wochenende musste der 34-jährige Italiener einen herben Rückschlag einstecken. Dovizioso hat als Training an einem Motocross-Rennen in Italien teilgenommen und sich dabei das linke Schlüsselbein gebrochen. Noch am Sonntag wurde er in der Poliklinik in Modena von Professor Giuseppe Porcellini operiert, damit er am 15. Juli beim ersten Testtag der MotoGP in Jerez so fit wie möglich ist. „Die Operation ist gut verlaufen, ich spüre nicht viel Schmerzen“, verriet Dovizioso am Telefon. „Ich bin schon am Montagmorgen nach Hause und habe gleich die Reha-Pläne zusammengestellt. Ich bin mir sicher, dass ich bis Jerez so weit bin, dass ich das Wochenende in Bestform beginnen kann.“

Professor Porcellini teilt diesen Optimismus: „Mit seinem Physiotherapeuten Fabrizio Borra haben wir die Reha besprochen. Bei seinem letzten Schlüsselbeinbruch ist er auch nach 21 Tagen zurückgekehrt.“ ■



DUCATI

Die dunkle Seite der Ohnmacht: Andrea Dovizioso muss bis Jerez fit werden

NACHRICHTEN

MOTOGP

Da sich die Verhandlungen zwischen Andrea Dovizioso und Ducati hinziehen, ist auch dort die Gerüchteküche wieder entbrannt. Sofort wurde wieder über ein Comeback von Jorge Lorenzo spekuliert. Der Ende letzten Jahres zurückgetretene fünffache Weltmeister und derzeitige Yamaha-Testpilot äußerte sich bei MotoGP-Podcast auch offiziell dazu: „Ich bin mit Gigi Dall'Igna seit Langem Jahren befreundet. Wir waren zusammen in der 125er-WM bei Derbi und dann in der 250er-WM bei Aprilia, da hat sich auch eine enge persönliche Freundschaft gebildet, die weit über den Rennsport hinausgeht, und deswegen telefonieren wir regelmäßig privat. Er hat mich an meinem Geburtstag angerufen, und wir haben über das Leben und unsere Familien gesprochen. Im Moment bin ich sehr glücklich. Ich erfreue mich an Dingen, die ich als professioneller Rennfahrer nicht machen konnte. Aber ja, ich vermisse das Gefühl nach einem GP-Sieg. Wenn sich eine Möglichkeit bietet, dass ich noch einmal um den Titel fahren kann, werde ich sicher drüber nachdenken. Aber noch ist diese nicht gekommen.“

MOTOGP

Aprilia hofft nach wie vor auf einen positiven Ausgang des Berufungsverfahrens von Andrea Iannone. Für die ersten zwei Rennen in Jerez wurde Bradley Smith als Ersatz nominiert.

MOTOE

Eigentlich hatte Bradley Smith für diese Saison einen Vertrag in der MotoE bei WithU Motorsport. Da das Reglement keine Fahrer zulässt, die auch in einer anderen Klasse fahren, musste Smith dort nun absagen. Als Ersatz wurde Moto3-Routinier Jakub Kornfeil verpflichtet, der im Winter wegen finanzieller Differenzen mit seinem Team seinen Rücktritt erklärt hatte.

Ein triumphaler Tag für Deutschland

Beim Großen Preis von Deutschland 1955 gab es zwei deutsche Siege, die später in WM-Titel umgemünzt wurden. Dazu kamen BMW in der Königsklasse und DKW bei den 350ern aufs Podest und IFA holte den ersten WM-Punkt für die DDR. Der Nürburgring gab ein mehr als würdiges WM-Debüt.

Von: **Imre Paulovits**

Strahlend stand er unter dem riesigen Lorbeerkranz und lauschte mit glasigen Augen der deutschen Hymne. Hermann Paul Müller hatte auf dem Nürburgring noch einmal alle Register gezogen. Im November im Jahr zuvor hatte er bereits seinen 45. Geburtstag gefeiert und auf zwei, drei und vier Rädern so ziemlich alles erlebt. 27 Jahre war es her, dass er auf dem Schottenring seinen ersten Sieg errungen hatte, nun schaffte er es bei einem Weltmeisterschaftslauf.

Erst seit 1952 durfte Deutschland nach dem Krieg wieder am internationalen Renngeschehen teilnehmen. Die drei Großen Preise auf der Solitude waren durchschlagende Großereignisse mit Hunderttausenden von Zuschauern. Und NSU gewann mit Werner Haas, Rupert Hollaus und Reg Armstrong so ziemlich alles, was es 1953 und ’54 bei den 125ern und den 250ern zu gewinnen gab. Doch Ende des Jahres zogen sie sich werksseitig zurück und statteten ihre ehemaligen Werksfahrer lediglich mit verbesserten Sportmax aus. Außerdem musste die Solitude 1955 für die Austragung des Deutschen Grand Prix der Nürburgring-Nordschleife weichen. Aber jede Veränderung bringt ja bekanntlich auch neue Möglichkeiten mit sich.

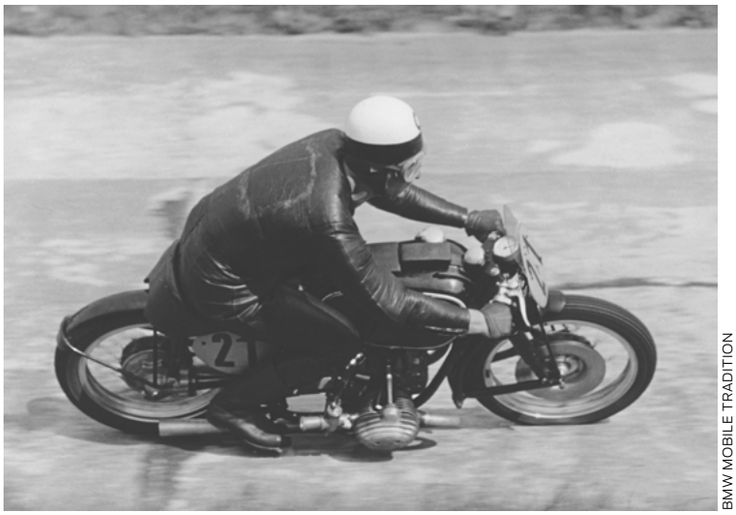
Tag des Routiniers

Die ergriff allen voran Hermann Paul Müller. Der Routinier, 1954



Hermann Paul Müller: Der 45-Jährige münzte all seine Erfahrung und Nürburgring-Kenntnis in einen klaren Sieg um

UNTERNEHMENSARCHIV AUDI



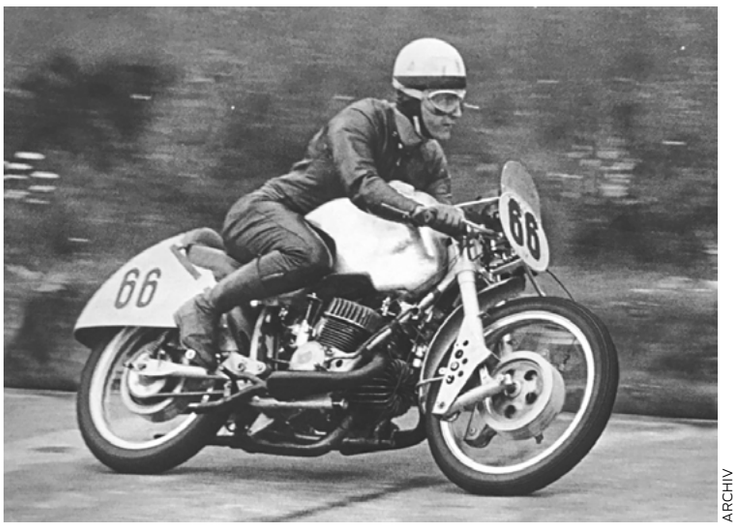
BMW MOBILE TRADITION

Walter Zeller mit Werks-BMW: Über 200 Kilometer Druck auf Duke ausgeübt



BMW MOBILE TRADITION

Höchster Respekt: Geoff Duke (l.) nahm Walter Zeller mit in den Siegerkranz



ARCHIV

August Hobl: Mit DKWs „Singender Säge“ sogar John Surtees abgehängt

als NSU-Werksfahrer WM-Dritter sowohl bei den 125ern als auch bei den 250ern, konnte seine Erfahrung vollständig in die Sportmax einbringen, die im Gegensatz zur zweizylindrigen Werks-Rennmax auf dem Einzylinder-Motor der Serien-Max basierte.

Doch sie war ein so gutes Paket, dass Müller mit ihr die WM bei der Lightweight-TT als Dritter sogar einen Platz besser begann als im Jahr zuvor auf der Rennmax. Auf dem Nürburgring war die Rennmax mit ihrer perfekten Aerodynamik und dem guten Fahrwerk dann ein absolut ebenbürtiger Gegner für Bill Lomas auf der Werks-MV-Agusta, der zuvor die TT gewonnen hatte. Die beiden lieferten sich ein unbarmherziges Gefecht durch die Kurven der „Grünen Hölle“ und hängten die anderen MV-Agusta-Werksfahrer, Luigi Taveri und Remo Venturi, weit ab, die auf ihren 204-ccm-Einzylindern mit den leichten 125er-Fahrwerken keine Abstimmung für die Bodenwellen, Sprunghügel und Kompressionen der Nordschleife fanden. Cecil Sandford, 125er-Weltmeister von 1952 und beim WM-Auftakt auf der Isle of Man Zweiter, konnte mit seiner Moto Guzzi genauso wenig mithalten, wie sein Markenkollege Arthur Wheeler. Dann gingen die MV von Lomas und Venturi ein, und H. P. Müller war allein auf weiter Flur. Zum Schluss fuhr Wolfgang Brand auf den zweiten Platz vor und sorgte für einen Doppelsieg der privaten NSU.

Bei den 350ern war es August Hobl, der mit dem Dreizylinder-Zweitakter von DKW, der „Singenden Säge“, dem haushohen Favoriten Bill Lomas auf der Moto Guzzi Druck machte. Die Ingolstädter ließen ihre Maschinen auf dem Nürburgring ohne Vollverkleidung fahren, trotzdem konnte Hobl auf der langen Geraden der Döttinger Höhe mit dem aerodynamischen Wunderwerk aus Italien mithalten. Schließlich wurde er nach fulminanter Fahrt Zweiter, und die DKW-Werksmannschaft konnte stolz vermelden, dass sie alle vier Fahrer ins Ziel gebracht hatte.

Einer, der das erste Mal auf der Nordschleife fuhr, sorgte ebenfalls für Furore: Der 21-jährige John Surtees fuhr die Norton Manx mit abenteuerlichen Schräglagen auf den dritten Platz. Bei den 250ern war er bei der gleichen Aktion auf die Nase gefallen, weil er dort nicht seine gewohnten Dunlop-Reifen hatte. Er fuhr auch noch bei den 500ern mit einer BMW, fiel dort allerdings wegen eines defekten Vergasers aus.

Phänomenaler Boxer

Trotzdem stand im Rennen der Halbliterklasse eine BMW im Mittelpunkt. Walter Zeller fuhr mit dem Werksmotorrad virtuos um den Eifelkurs und hängte mit dem Boxer eine ganze Schar von Vierzylindern ab. Einzig Weltmeister Geoff Duke konnte mit seiner Werks-Gilera vorneweg fahren. Aber Zeller machte neun Runden lang so viel Druck, dass sich die Nummer 1 bis zum Schluss nicht ausruhen konnte.

„Lomas und H. P. Müller lieferten sich einen Kampf bis aufs Messer und bis der MV-Mann ausfiel. So holte H. P. unangefochten den ersten WM-Sieg.“

Eugen K. Schwarz

Welches Tempo der Hammerauer vorlegte, zeigte die Tatsache, dass Carlo Bandirola mit der Vierzylinder-MV-Agusta als Dritter über drei Minuten nach ihm ins Ziel kam. Duke wusste die Leistung seines deutschen Herausforderers auch zu würdigen und feierte mit ihm auf dem Siegerpodest. Beachtenswert war noch, dass bei den 500ern alle auf die Vollverkleidungen verzichteten, die bei dem Tempo der Halblitermaschinen auf den Kuppen für Auftrieb sorgten. Die Gilera und MV Agusta benutzten kleine Halbschalen-Verkleidungen, Zeller fuhr die BMW ganz ohne.

Die deutschen Fans wurden von den BMW bei den Gespannen noch einmal von den Stühlen gerissen. Willi Faust und Karl Remmert, die bereits den WM-Auftakt im Montjuïc Park von Barcelona gewonnen hatten, hatten ein unheimlich schnellen Motor und hängten die amtierenden Weltmeister Wilhelm Noll und Fritz Cron sowie die TT-Sieger Walter Schneider und Hans Strauß bald ab und fuhren zu einem überlegenen Sieg.

Neben den BMW-Königswellen-Boxern, die das Siegerpodest ganz für sich einnahmen, sorgte noch eine deutsche Dame für >



ARCHIV

Bernhard Petruschke und die 125er-IFA: Erster WM-Punkt für die DDR



ARCHIV

Willi Faust/Karl Remmert: Sieg auf dem Nürburgring und Weltmeister 1955

> Furore: Inge Stoll wurde als Beifahrerin des französischen Norton-Piloten Jacques Drion Vierte.

Und dann gab es noch einen deutschen Erfolg, der in die Geschichte einging, wenn auch von den Fans am Ring noch nicht so stark beachtet: Die IFA-Drehschieber-Einzylinder, die Walter Kaaden entwickelt hatte, und aus denen später die MZ RE wurde, die WM-Siege und Vizeweltmeisterschaften einfuhr, wurden Fünfte und Sechste hinter den drei Werks-MV-Agusta von Carlo Ubbiali, Luigi Taveri und Remo Venturi, die über die gesamte Distanz mit einem Handtuch zugedeckt werden konnten, sowie der privaten MV Agusta von Karl Lottes unter Altmeister Bernhard Petruschke und Erhart Krumpholz. Die IFA holten so die ersten WM-Punkte für die DDR.

„Es gibt nur zwei deutsche Gebiete, an denen Motorradsport ein Volksfest ist: Der Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal und die Solitude bei Stuttgart."

Eugen K. Schwarz

Alles schon mal dagewesen

Aus heutiger Sicht ist es nicht uninteressant, wie die einzelnen Nationen auf das WM-Debüt des Nürburgring reagierten. Die Briten von Castrol schickten im Hinblick auf die Materialschlacht auf dem legendären deutschen Kurs gleich eine Filmcrew nach Deutschland, die unter dem Titel „Rendezvous at the Ring" eine technische Dokumentation drehten, die es bei Duke Video bis heute zu kaufen gibt.

Der deutsche Berichterstatter Eugen K. Schwarz hingegen wies schon im Vorfeld in „Das MOTORRAD" darauf hin, dass es keine gute Idee war, den deutschen GP von der Solitude an den Nürburgring zu bringen. Als dann nur zwei Wochen nach der Tragödie von Le Mans nur ein Bruchteil der Zuschauer aus den Stuttgarter Jahren in die Eifel kam, sah er seine Prognose bestätigt. Zwei Drittel seines Berichts über dieses historische Ereignis drehen sich außerdem um die politischen Entscheidungen zwischen ADAC, DMV, OMK und FIM sowie seine berechtigte Sorge um den Fortbestand des deutschen Motorsports ohne Werksunterstützung, die Sicherheit der Fahrer bei der dilettantischen Vorgehensweise des Weltverbands und die Zukunft des Motorsports überhaupt. Es sollten fast 40 Jahre vergehen, bis wirklich etwas für die Sicherheit getan wurde. Die anderen Sorgen sollten seitdem immer wiederkehren, einige sind sogar bis heute aktuell.

Aber der Nürburgring legte in dem Jahr auch den Grundstein für zwei deutsche WM-Titel: Hermann Paul Müller wurde als erster Privatfahrer überhaupt und als ältester der Geschichte Weltmeister bei den 250ern, Willi Faust und Karl Remmert wurden Weltmeister bei den Gespannen. ■

ERGEBNISSE GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND 1955

125 ccm (26. Juni 1955, 113,860 km, 5 Runden à 22,772 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Carlo Ubbiali (I)	MV Agusta	1:01.56,5 h
2.	Luigi Taveri (CH)	MV Agusta	+0,8 sec
3.	Remo Venturi (I)	MV Agusta	+1,6 sec
4.	Karl Lottes (D)	MV Agusta	+1.44,4 min
5.	Bernhard Petruschke (DDR)	IFA	+2.46,0 min

250 ccm (26. Juni 1955, 136,632 km, 6 Runden à 22,772 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Hermann Paul Müller (D)	NSU	1:06.19,6 h
2.	Wolfgang Brand (D)	NSU	+1.02,0 min
3.	Cecil Sandford (GB)	Moto Guzzi	+1.05,7 min
4.	Luigi Taveri (CH)	MV Agusta	+2.15,1 min
5.	Arthur Wheeler (GB)	Moto Guzzi	+3.07,0 min

350 ccm (26. Juni 1955, 159,404 km, 7 Runden à 22,772 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bill Lomas (GB)	Moto Guzzi	1:14.52,1 h
2.	August Hobl (D)	DKW	+13,0 sec
3.	John Surtees (GB)	Norton	+16,3 sec
4.	Cecil Sandford (GB)	Moto Guzzi	+1.01,0 min
5.	Ken Kavanagh (AUS)	Moto Guzzi	+1.31,1 min

500 ccm (26. Juni 1955, 204,948 km, 9 Runden à 22,772 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Geoff Duke (GB)	Gilera	1:34.06,1 h
2.	Walter Zeller (D)	BMW	+24,3 sec
3.	Carlo Bandirola (I)	MV Agusta	+3.28,9 min
4.	Umberto Masetti (I)	MV Agusta	+3.49,0 min
5.	Giuseppe Colnago (I)	Gilera	+4.38,1 min

Gespanne (26. Juni 1955, 113,860 km, 5 Runden à 22,772 km)

	Fahrer/Beifahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Willi Faust/Karl Remmert (D/D)	BMW	58.33,8 min
2.	Wilhelm Noll/Fritz Cron (D/D)	BMW	+1.03,7 min
3.	Walter Schneider/Manfred Grunwald (D/D)	BMW	+1.52,0 min
4.	Jacques Drion/Inge Stoll (F/D)	Norton	+2.31,9 min
5.	Bob Mitchell/Max George (AUS/AUS)	Norton	+2.32,1 min



EISELE

IDM-Kalender steht

Wegen der Coronakrise bangten die Aktiven und den Fans gleichermaßen um die Saison von Deutschlands höchster nationaler Motorrad-Meisterschaft. Mit dem neuen Kalender kommt nun Entwarnung.

Von: **Dirk Johae**

Das Warten und die Absagen haben ein Ende. Mit Rennen in Assen, auf dem Sachsenring, dem Lausitzring und in Hockenheim geht es endlich los in eine zwar spät begonnene, aber vollwertige Meisterschaft. Vom 14. bis 16. August startet die diesjährige IDM-Saison auf dem TT Circuit im holländischen Assen. „Die IDM ist die einzige Motorradrennserie, die auf dieser traditionsreichen Strecke in diesem Jahr zu Gast ist“, sagt IDM-Serienkoordinator Normann Broy.

Seit dem Lockdown zum Eindämmen der Corona-Pandemie hat sein Event-Team Sicherheits- und Hygienekonzepte für eine Umsetzung der IDM-Saison unter diesen neuen Bedingungen erarbeitet. Nach mehr als dreieinhalb Monaten unfreiwilliger Zwangspause muss die IDM aber leider nach heutigem Stand vor leeren Rängen stattfinden. Dank der Unterstützung der Sponsoren sind aber Live-Streams im Internet und eine Print-Sonderbeilage in unseren Schwestern-Zeitschriften PS und MOTORRAD für die vielen Fans geplant.

Doppelpack im Osten

Mit dem zweiten Lauf auf dem Sachsenring ist eine Überraschung gelungen. Viele IDM-Superbike-Fahrer, allen voran der zweifache Champion Ilya Mikhalchik, hatten die Absage des Laufs im Rahmen der ADAC Sachsenring Classic im Mai sehr bedauert. Jetzt gibt es eine eigene IDM-Veranstaltung mit allen Klassen, die am 7. und 8. September, also ungewohnt an einem Montag und einem Dienstag, ausgetragen wird. Es war aber die einzige Möglichkeit, die beliebte MotoGP-Strecke noch in den IDM-Kalender 2020 einbinden zu können.

Der Sachsenring bildet mit dem Lausitzring den IDM-Doppelpack 2020. Von Sachsen geht es direkt weiter zur rund 150 Kilometer entfernten Rennstrecke in Brandenburg, wo am Wochenende danach (11. und 12. September) der dritte IDM-Lauf ausgetragen wird. Das Finale findet wie gewohnt am letzten September-Wochenende (25. bis 27. September) auf dem Hockenheimring statt.

Nach vielen Veranstaltungsabsagen und dem Jonglieren mit unzähligen neuen Kalenderentwürfen ist Broy und seiner Mannschaft ein kleines Meisterstück gelungen. „Zwischendrin hatte ich fast die Hoffnung aufgegeben“, gibt Broy zu. „Aber wir haben nicht lockergelassen und können heute auch dank der Unterstützung der Rennstreckenbetreiber einen kleinen, aber feinen IDM-Kalender präsentieren.“ ■



EISELE

IDM Superbike 1000: Rennen in Assen diesmal ohne Zuschauer

IDM-KALENDER 2020

14.–16. August	Assen/NL
7.–8. September	Sachsenring/D
11.–12. September	Lausitzring/D
25.–27. September	Hockenheimring/D

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Die Endurance-WM und die British-Superbike-Gemeinde trauern um Ben Godfrey. Der 25-Jährige aus Nottingham kam bei einem Trackday in Donington am vorletzten Sonntag bei einem tragischen Unfall ums Leben, als er nach dem Lockdown mit seiner BSB-Suzuki trainierte und dabei mit einem Hobby-Piloten kollidierte. Godfrey wäre die BSB für das MSG-Team gefahren und die Endurance-WM für das belgische Mototech-Yamaha-Team. Dort war er bereits die 8 Stunden von Sepang im letzten Dezember gefahren, und nach makellosen Leistungen hatte ihn das Team für die ganze Saison verpflichtet.

IDM

Lentink Sports Racing aus Assen steigt mit den Fahrern Victor Steeman und Jeroen Hilster in die IDM Supersport 600 ein. Beide Fahrer sind 2019 beim IDM-Gaststart in Assen in die Top 10 gefahren. Victor Steeman hatte im vergangenen Jahr außerdem mit dem fünften Gesamtrang in der Supersport 300-Weltmeisterschaft und als gleichzeitig bester KTM-Fahrer einen starken Einstieg als Rookie gegeben. Er sollte eigentlich beim Freudenberg-Team bleiben, doch die deutsch-niederländische Kombination wurde kurz vor dem Jahreswechsel in beiderseitigem Einvernehmen aufgelöst. So ist Steeman auf die 600er umgeschwenkt. Mit Lentink Sports Racing, die in den Niederlanden einen sehr guten Ruf haben, hat er erneut einen starken Background. Chef Tristan Lentink organisiert normalerweise mit Bruder und Vater die nationalen Rennen in Holland. Nun hat Lentink Mechaniker und Datenspezialisten eingestellt, die den Erfolg wollen. Technische Unterstützung gibt es von Ten Kate Racing Products. „Es wird ein Mehrjahresplan mit dem Ziel, irgendwann WM zu fahren“, gibt Lentink zu.

Herrscherin der Frühzeit

Zunächst als Underdog in die neu eingeführte Superbike-WM gekommen, entwickelte sich die Ducati 851 vor 30 Jahren zu einer allen überlegenen Dauersiegerin.

Von: **Imre Paulovits**

Rot und gewaltig kamen sie daher: Raymond Roche und Giancarlo Falappa machten den WM-Auftakt 1990 in Jerez mit ihren brüllenden Ducatis untereinander aus. Und je länger die Saison fortschritt, desto klarer wurde die Überlegenheit von Roche gegenüber den Vierzylindern. Die Ducati 851 begann sich unaufhaltsam über die Vierzylinder hinwegzusetzen.

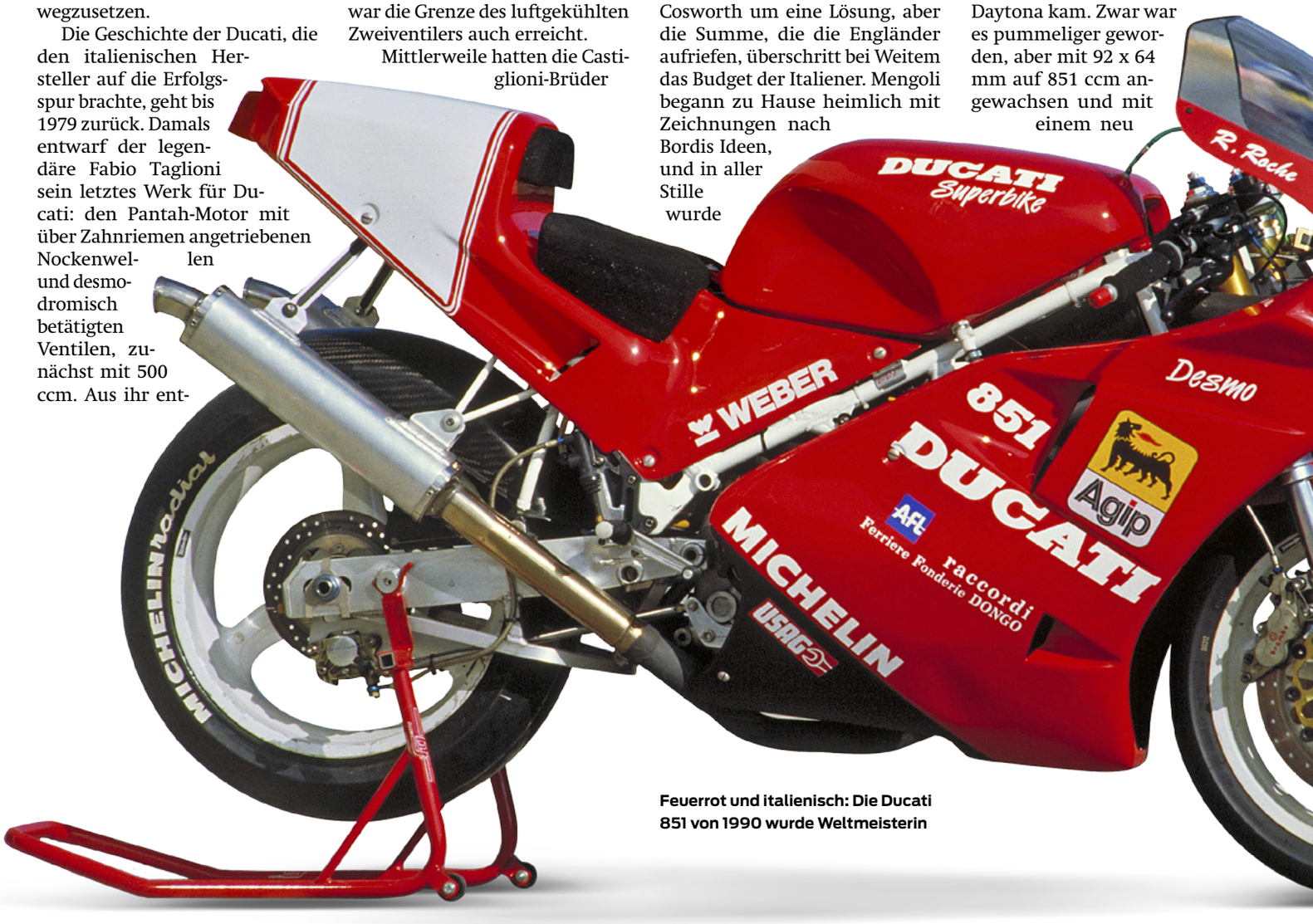
Die Geschichte der Ducati, die den italienischen Hersteller auf die Erfolgsspur brachte, geht bis 1979 zurück. Damals entwarf der legendäre Fabio Taglioni sein letztes Werk für Ducati: den Pantah-Motor mit über Zahnriemen angetriebenen Nockenwellen und desmodromisch betätigten Ventilen, zunächst mit 500 ccm. Aus ihr entstand 1981 der berühmte TT-F2-Renner, mit dem Tony Rutter vier WM-Titel holte. Und Taglioni und Franco Farné schafften es, unglaublich leichte, schnelle und effiziente Motorräder mit dem luftgekühlten Zweiventiler zu bauen. Taglionis Konstruktionen waren schon immer dafür bekannt, dass sie enorm vergrößert werden konnten. So wurde die ursprüngliche 74 x 58 mm-Konfiguration der Pantah zunächst durch Vergrößerung der Bohrung auf 81 mm auf 598 ccm gebracht. Als 1984 die TT-F1 und die Langstrecken-WM auf 750 ccm limitiert wurden, wurden mit der Konfiguration 88 x 61,5 748 ccm erreicht. Mit diesem Motorrad gewann Marco Lucchinelli 1986 das BOT-Rennen in Daytona und den Auftakt zur TT-F1-Weltmeisterschaft in Misano. Doch damit war die Grenze des luftgekühlten Zweiventilers auch erreicht.

Mittlerweile hatten die Castiglioni-Brüder Ducati von der staatlichen Finmeccanica gekauft und begannen mit großen Schritten mit der Modernisierung. Taglioni brachte die wassergekühlte Version seines Motors mit zueinanderstehenden Einlässen für den Paso Sporttourer, aber es musste etwas im Hypersport-Sektor kommen. Taglioni wollte einen Vierzylinder, doch der wäre zu teuer geworden. Und der Mann, der Ducati mit der Desmodromik seine Eigenständigkeit gegeben hatte, war bereits im Rentenalter. In der Entwicklungsabteilung waren ihm aber zwei junge Ingenieure untergeordnet: Massimo Bordi, der seine Doktorarbeit über einen Vierventil-Desmo geschrieben hatte, und Gianluigi Mengoli. Taglioni glaubte wegen der Platzverhältnisse nicht an einen Vierventil-Desmo, man ersuchte bei Cosworth um eine Lösung, aber die Summe, die die Engländer aufriefen, überschritt bei Weitem das Budget der Italiener. Mengoli begann zu Hause heimlich mit Zeichnungen nach Bordis Ideen, und in aller Stille wurde das Projekt vorangetrieben, bis ein Prüfstandsmotor fertig war und auf Anhieb mehr leistete als der alte Zweiventiler.

Damals gab es beim Bol d'Or eine Experimentalklasse, und in der startete die Desmoquattro am 18. September 1986 mit Marco Lucchinelli, Virginio Ferrari und Juan Garriga ihre Karriere. Auch mit 748 ccm erwies sich der Zweizylinder mit Weber-Marelli-Einspritzung als unglaublich schnell. Er konnte mit den Werks-Vierzylindern mithalten, aber das Motorrad war einfach noch zu neu: Nach 15 Stunden lagen sie an siebter Stelle, als eine Pleuelschraube brach.

Debüt-Siegerin

Ein halbes Jahr später war das Motorrad nicht wiederzuerkennen, als Marco Lucchinelli nach Daytona kam. Zwar war es pummeliger geworden, aber mit 92 x 64 mm auf 851 ccm angewachsen und mit einem neu



Feuerrot und italienisch: Die Ducati 851 von 1990 wurde Weltmeisterin

gezeichneten Gitterrohrrahmen versehen. Die neue Ducati war eine Klasse für sich, und Lucchinelli gewann das Rennen überlegen. In der italienischen TT-F1-Meisterschaft reifte sie über die Saison gegen Konkurrentinnen wie die Werks-Bimota YB4 und die Rumi-Honda von Fred Merkel.

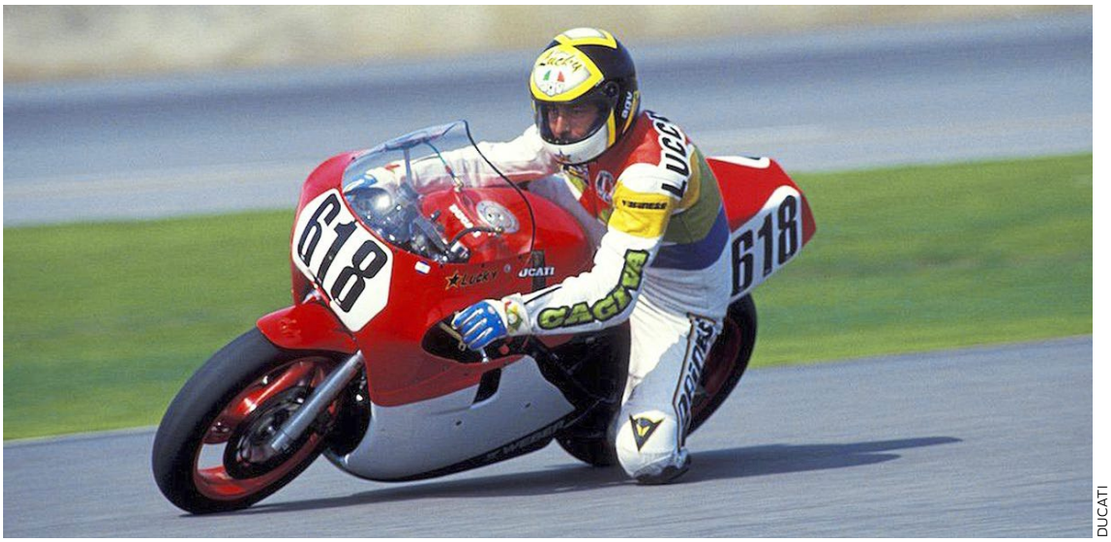
Doch sie sollte nicht in der zum Tode geweihten TT-F1-Weltmeisterschaft fahren, sondern in der neu gegründeten und marketingtechnisch viel lukrativeren Superbike-WM. Dafür mussten aber 200 Serien-Motorräder gebaut werden. „Es war die riskanteste Entscheidung meiner Karriere“, bekannte Massimo Bordi, damals gerade zum technischen Direktor von Ducati aufgestiegen,

TECHNISCHE DATEN

Ducati 851 Superbike (1990)	
Motor	Wassergekühlter 90-Grad-V2-Viertakter, DOHC, 4 desmodromisch betätigte Ventile je Zylinder
Bohrung x Hub	94 x 64 mm
Hubraum	888 ccm
Leistung	150 PS bei 11 000/min
Leergewicht	148 kg



WORLDSBK



DUCATI

Siegreicher Prototyp: Marco Lucchinelli gewann 1987 mit der ersten 851 das Battle of the Twins-Rennen in Daytona

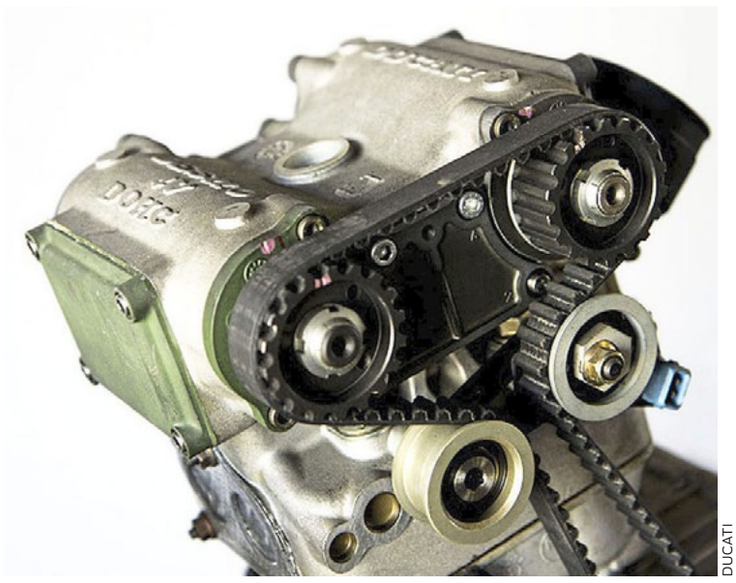


DUCATI

Nächster Schlag: Auch das Superbike-WM-Debüt der Ducati 851 in Donington 1988 konnte Marco Lucchinelli gewinnen

Jahre später. „Ich überredete die Castiglionis, dass wir die Homologations-Stückzahl bauten. Hätte sie sich nicht verkauft, wären wohl sowohl ich als auch Ducati am Ende gewesen.“

Aber das Risiko sollte sich auszahlen: Marco Lucchinelli gewann das Debüt der 851 am Osterwochenende 1988 in Donington. Um die WM für die Zweizylinder-Hersteller schmackhaft zu machen, hatte Initiator Steve McLaughlin den Twins 250 ccm Hubraum- und 25 kg Gewichtsvorteil zugestanden. Doch er hatte die Rechnung nicht mit einem Hightech-Desmo-Twin gemacht. Dieser blieb zunächst zwar 149 ccm unter dem Limit und war auch kaum leichter als die Vierzylinder, doch er war bereits schlagkräftig. >



DUCATI

Kopfarbeit: DOHC mit Zahnriemen, vier desmodromisch betätigte Ventile

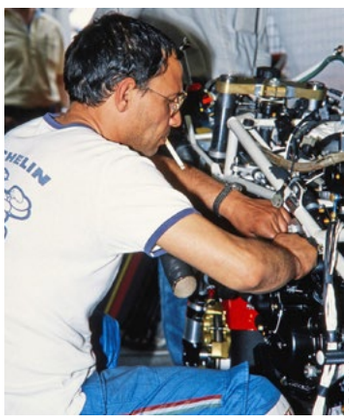
> Noch in der ersten Saison wurden durch Erweiterung der Bohrung 888 ccm erreicht, und Lucchinelli gewann in Zeltweg. Er war gleichzeitig auch Leiter des Werksteams, das neben ihm nur aus Franco Ferné und zwei Mechanikern bestand. Für 1989 zog sich Lucchinelli als Fahrer zurück und konzentrierte sich auf die Teamleitung. Claudio Castiglioni konnte Raymond Roche überreden, von der 500er Cagiva auf das Ducati-Superbike zu wechseln, und der französische Routinier erlebte einen zweiten Frühling: 1989 gewann er fünf Rennen und wurde WM-Dritter. Als ihm 1990 der ungestüme Giancarlo Falappa als Teamkollege zur Seite gestellt wurde, packte er seine ganze Finesse aus. Er gewann acht Rennen und wurde Weltmeister. Die Desmoquattro war nun ausgereift. Und sie wurde zu einer immer härteren Knacknuss.

Im Sommer 1990 erlebte das Ducati-Superbike eine Schönheits- und Schlankheitskur. Der ehemalige slowenische Militär-Ingenieur Micha Zornik hatte eine Firma für Kohlefaserbau gegründet, und er kleidete das Motorrad komplett neu ein, mit wunderschön gearbeiteten Verkleidungen, Halterungen und Auspuffhüllen aus dem teuren Werkstoff. Als Doug Polen beim Nachsaison-Rennen in Mexiko eine Werksmaschine gestellt bekam und Raymond Roche in beiden Rennen schlug, war dies nur ein Vorgeschmack darauf, was 1991 kommen sollte.

Die Dominatorin

Eigentlich für die US-Meisterschaft gesetzt, kam Polen mit seinem Teamchef Eraldo Ferracci zum WM-Auftakt nach Donington. Weil er dort und auch beim nächsten Rennen in Jarama gewann, disponierten sie um. Polen gewann 1991 17 der 24 Rennen – ein Rekord, der erst 2018 von Jonathan Rea egalisiert wurde. Die Ducati wurde so dominant, dass ihr Gewichtslimit angeglichen wurde. Die Desmoquattro wuchs aber durch die Erweiterung der Bohrung auf 96 mm auf 926 ccm und dominierte weiter. 1992 konnten sich Fabrizio Pirovano und Rob Phillis nur noch gelegentlich in das Duell zwischen Roche und Polen einmischen.

1993 ging Polen nach Amerika, Roche trat zurück und fungierte als Teamchef. Zwar gewann Giancarlo Falappa die ersten drei Rennen gewann und Carl Fogarty siegte zur Saisonmitte sechs Mal in Folge, aber es gab in der letzten Saison von Ducatis Ur-Superbike zu viele technische und organisatorische Probleme. Der WM-Titel ging an Scott Russell auf der Kawasaki. Doch die Nachfolgerin stand schon bereit: Die Ducati 916, Massimo Tamburinis Stil-Ikone, die ihre Vorgängerin noch weit übertreffen sollte. ■



ARCHIV

Erfahrene Mechaniker halfen weiter



DU CA TI

Typisch Ducati: Gitterrohrrahmen und 90-Grad-L-Motor als tragende Einheit



WORLDSBK

Dominanz: Doug Polen (#23) vor Raymond Roche (#1) und Stéphane Mertens



Die letzte Ausbaustufe: Viel Kohlefaser und 926 ccm

DUCATI

Motocross-Restart unter Corona

Teilweise Kopfschütteln

Motocross-WM und MX-Masters leiden weiter unter der Corona-Pause. In Tschechien haben Motocross und Bahnsport bereits wieder Fahrt aufgenommen.

Von: **Frank Quatember**



ZANAT

Max Nagl konnte trotz schwieriger Bedingungen den Auftakt gewinnen

Als die Meldung kam, dass die tschechische Motocross-Meisterschaft in Dalecin starten würde, war die Überraschung groß. Die Veranstalter in Dalecin schafften es mit einem Hygienekonzept, die Behörden in Tschechien von der Machbarkeit zu überzeugen.

Leider sah die Realität vor Ort doch etwas anders aus. Was grob und zumindest zu Beginn der Veranstaltung funktionierte, war die Einteilung der Zuschauer in Sektoren. Geradezu chaotisch wurde es jedoch in den Hotspots rund um das Strecken-Restaurant inklusive Duschen und WC-Bereich. Auch das Fahrerlager, das eigentlich für Zuschauer nicht zugänglich sein sollte, war jederzeit geöffnet. Hinzu kam, dass niemand in Dalecin eine Schutzmaske trug. Wirklich niemand und nirgendwo.

Angesichts der Zustände rund um das Rennen, insbesondere auch das Festzelt am Vorabend betreffend, schüttelten Verantwortliche der Teams wie die KTM-Manager Dirk Grübel und Joel Smets, aber auch der deutsche GasGas-Teamboss Justin Amian nur den Kopf. „Das ist unverantwortlich, wir waren vom Team her ja auf alles vorbereitet“, machte sich Smets Luft. „Aber wenn du als Einziger eine Maske trägst, fragst du dich auch, warum. Man fühlt sich nicht wohl und wir alle wissen, dass Corona noch lange nicht vorbei ist.“

Auch Justin Amian, seit Saisonbeginn Chef des GasGas MX2-Werksteams, war es mulmig zumute: „Auf der einen Seite freuen wir uns natürlich, endlich wieder Rennen zu fahren. Auf der anderen Seite meide ich hier ehrlich gesagt die Stellen, wo sich die Leute zu nahe kommen, und davon gibt es einige.“

Lauf 2 nächstes Wochenende in Kaplice ist bereits genehmigt, drei weitere Veranstaltungen werden geprüft.

Von den angekündigten großen Namen fehlten in Dalecin einige im Starterfeld. Nach der jüngsten Verletzung von Pauls Jonass entschied man sich beim Husqvarna-Werksteam gegen die geplante Teilnahme. MX1-Pilot Arminas Jasikonis (Husqvarna) startete in Lettland bei einem nationalen Rennen; die MX2-Piloten Thomas Kjer-Olsen und Jed Beaton absolvierten in Belgien eine Trainingseinheit.

Von den angekündigten Deutschen Dominique Thury und Brian Hsu war in Dalecin nichts zu sehen. Bei Hsu werden Streitigkeiten mit seinem Team als Grund vermutet. ■

Langbahn- und Speedway-Weltmeisterschaft

Immer weniger Optionen

Auch der deutsche Speedway-GP in Teterow steht kurz vor der Absage. Die Langbahn-WM ist wieder auf zwei Rennen geschrumpft.

Von: **Thomas Schiffner**

In Zeiten von Corona ist das bekannte Sprichwort „Nichts ist so alt wie die Zeitung von gestern“ aktueller denn je. In der letzten MSa hatten wir geschrieben, dass Martin Smolinski von der Absage des Speedway-GP in Warschau profitieren würde, da er somit an allen drei Langbahn-GP-Rennen teilnehmen könnte. Zehn Minuten nach Redaktionsschluss war auch der finnische Langbahn-GP in Forssa abgesagt. Smolinski und alle anderen GP-Fahrer werden den 8. August vermutlich zu Hause verbringen.

Die Langbahn-WM ist damit wieder auf zwei Rennen zurückgeschmolzen: 5. September in Morizès (F) und 26. September in Rzeszów (PL). Dass die Entscheidung der Langbahn-WM auf einer Speedway-Bahn fällt, mutet an wie ein Finale der Fußball-WM, das in einer Handball-Halle ausgetragen wird.

Inzwischen hat der ehemalige Solo- und aktuelle Seitenwagenpilot Mitch Godden eine Online-Petition an die FIM gestartet: Er beantragt die Rückkehr zum Eintages-WM-Finale und zu Rennen mit wieder sechs statt nur fünf Fahrern pro Lauf.

Auch im Speedway-GP ist kein Fortschritt erkennbar. Im Gegenteil: Für den 30. Juni (nach Redaktionsschluss) wurde eine Pressekonferenz in Teterow angesetzt, bei der die Absage des Deutschland-GP 2020 verkündet werden sollte, der auf den Herbst verschoben worden war. Damit blieben Promoter BSI Speedway von ursprünglich zehn nur noch fünf Läufe, die noch nicht abgesagt sind. Da BSI der FIM acht Rennen „liefern“ muss und weiterhin von acht GPs spricht, scheint das Konzept, diese acht Rennen auf vier polnischen Bahnen zu fahren noch immer Plan B zu sein.

Derweil lief die polnische Speedway-Ekstraliga jetzt schon das dritte Wochenende, nun auch mit begrenzten Zuschauerzahlen. ■



SCHIFFNER

Wegen Corona: Doch kein GP mehr in Teterow 2020



MX2-Start: #516 Längenfelder vor #28 Vialle und #766 Hofer

ZANAT

Nagl-Probe

Als eine der ersten Motorradsportserien weltweit ging die tschechische MX-Meisterschaft am vergangenen Wochenende auf der ehemaligen WM-Strecke in Dalecin in die erste Runde.

Von: **Frank Quatember**

Einige MX2-WM-Piloten wie das KTM-Duo Tom Vialle und Rene Hofer, Jago Geerts (Yamaha) und der Deutsche Simon Längenfelder nutzten die Gelegenheit, Rennpraxis zu sammeln. Mit KTM-Veteran Max Nagl und zahlreichen lokalen Piloten in der MX1-Klasse bot sich den Fans auf den gut gefüllten Hängen ein illustres Starterfeld. Im ersten Lauf der kleinen Klasse schoss GasGas-Rookie Längenfelder zum Holeshot, wurde aber kurz darauf von Topfavorit Vialle eingefangen. Der Franzose setzte sich mit einigen schnellen Runden ab, und dahinter brauchte der aktuelle WM-Zweite Geerts viel Zeit, um den 16-jährigen Längenfelder zu passieren. Rene Hofer erreichte nach übermotiviertem Beginn im Ziel noch Platz 3, Simon Längenfelder belegte einen guten fünften Platz.

Geerts ausgefallen

In der Klasse MX1 war das Rennen schnell entschieden, denn Max Nagl ließ der Konkurrenz mit einem seiner Hammerstarts null Chancen. Der Deutsche verwaltete die Führung bis zum Zielsprung und siegte vor dem Österreicher Pascal Rauchenecker.

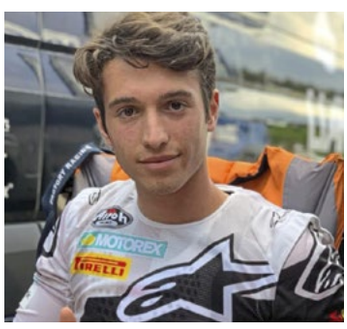
Nach der Pause traten die MX2-Piloten zum zweiten Finale an. Erneut war es der Bayer Längenfelder, der die lange und ansteigende Startgerade zur ersten Kurve mit seiner GasGas am besten im Griff hatte und in Führung ging. Doch das Rennen entwickelte sich wie in Lauf 1: Vialle übernahm das Kommando, dahinter folgte Jago Geerts, und der Deutsche lieferte sich mit Rene Hofer ein spannendes Duell. Am Ende wurde es noch dramatisch: Geerts schied kurz vor Ultimo mit defektem Motor aus, damit belegte Längenfelder unerwartet Rang 3 auf dem Podium hinter Sieger Vialle und Hofer.

Alles wartete nun auf den finalen MX1-Lauf, doch daraus wurde nichts. Die Rennleitung sagte den Lauf ab, weil durch zahlreiche Stürze mit Krankenwagen- und Hubschrauber-Einsätzen keine Ambulanz mehr an der Strecke war, um die Sicherheit zu gewährleisten. Damit gewann Max Nagl den Auftakt der tschechischen Meisterschaften und geht kommendes Wochenende als Topfavorit in das zweite Rennen in Kaplice.

MX2-Sieger Tom Vialle: „Es war die richtige Entscheidung, hier zu fahren. Der Track war vor allem im zweiten Lauf sehr hart und anspruchsvoll. Ich habe aber alles im Griff gehabt."

Teamkollege Rene Hofer war mit seinem ersten Lauf nicht zufrieden: „Das war nicht optimal, aber Tom und Jago sind auch nicht umsonst vorn in der WM. Der zweite Lauf war deutlich besser. Jetzt freue ich mich auf Kaplice, die Strecke liegt nur 50 Kilometer von meinem Zuhause."

Simon Längenfelder war im Ziel total ausgepumpt, aber glücklich: „Im ersten Rennen habe ich keinen guten Flow gefunden. Aber das zweite Rennen war sehr gut mit dem Holeshot, und ich bin sogar noch Dritter geworden. Ich bin happy!" ■



QUATEMBER

MX2-Doppelsieger Tom Vialle

MOTOCROSS

Dalecin (CZ), 28.6., MX1 (1 Lauf)

1.	Max Nagl (D)	KTM
2.	Pascal Rauchenecker (A)	KTM
3.	Vaclav Kovar (CZ)	KTM
4.	Martin Krc (CZ)	KTM
5.	Jaromir Romancik (CZ)	KTM
6.	Filip Neugebauer (CZ)	KTM
7.	Dusan Drdaj (CZ)	Yamaha
8.	Lukas Neurauter (A)	KTM
9.	Frantisek Smola (CZ)	Suzuki
10.	Martin Michek (CZ)	KTM

MX2 Gesamt

1.	Tom Vialle (F), KTM	50 Punkte
2.	Rene Hofer (A), KTM	42
3.	Simon Längenfelder (D), GasGas	36
4.	Richard Sikyna (CZ), KTM	36
5.	Jakub Teresak (CZ), KTM	31
6.	Nathan Renkens (B), KTM	26
7.	Simon Jost (SK), KTM	25
8.	Michael Sandner (A), KTM	25
9.	Jago Geerts (B), Yamaha	22
10.	Johannes Klein (A), KTM	21

NACHRICHTEN

PAULS JONASS LANGE OUT

Der Lette Pauls Jonass hat sich bei einem Trainingssturz in der Heimat etliche Verletzungen zugezogen. Der MX2-Weltmeister aus 2017, der für das Husqvarna-Werksteam in der MX1-Klasse der Motocross-WM fährt, brach sich drei Rippen und fünf Dornfortsätze der Wirbelsäule. Fahrer-Manager Kristers Sergis bezifferte die nötige Regenerationspause auf mindestens zehn Wochen.

U21-WM-FINALE STEHT

Die FIM hat die 16 Fahrer für das einzige Speedway-WM-Finale für U21-Fahrer nominiert, da es 2020 keine Qualirennen gibt. Am 2. Oktober starten in Pardubice (CZ) Fahrer aus 14 Nationen, als Favoriten Dominik Kubera (PL), Wiktor Lampart (PL) Jaimon Lidsey (AUS) und Mads Hansen (DK). Für Deutschland ist Lukas Fienhage dabei.

SUPERMOTO-IDM STARTET

Während sich die meisten Rennserien noch im Lockdown befinden, beginnt am kommenden Wochenende die Supermoto-IDM in Cheb (Eger). Der veranstaltende ADAC nutzt die Gelegenheit, dass in Tschechien bereits wieder Rennen mit Zuschauern gefahren werden dürfen. Die Obergrenze inklusive Teilnehmer liegt bei 500. Am 5. und 6. September ist der zweite Lauf in Schaafheim, für den 19. und 20. September ist Oschersleben geplant. Für Harsewinkel wird noch ein Termin gesucht – Harsewinkel liegt im Corona-geplagten Kreis Gütersloh.

MASTERS MIT NUR ZWEI RENNEN?

Die ADAC MX-Masters-Saison besteht aktuell nur noch aus zwei Rennen. Nach letzten Informationen sollen nach den Absagen von Gaildorf, Möggers (Österreich) und Bielstein lediglich die beiden Events in Fürstlich Drehna und Tensfeld im September/Oktober durchgeführt werden. Ein drittes Rennen ist aber noch im Gespräch.

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)

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



AMC



Rambler 770 Classic Station, Bj. 6/1965, 120000 km, 96 kW (131 PS), weiß, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Stoff, Klima super Originalzustand, unverbastelt, 1. Lack ungeschweißt, rostfrei, VB 18.900,- €. 73269 Hochdorf, Tel. 0172/4896974

mehr: motor-klassik.de Nr. 53217

Audi



Autos die Spaß machen since 1996

R8 GT 1 of 333, 26000 km, 412 kW (560 PS), B&O-Sound, Schalensitze, div. Carbonpakete, KD neu, top Zustand, 107900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53377

Ferrari

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



1966/68 Ferrari 330 GTC matching numbers, nachvollziehbare Historie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

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

Lamborghini



Murciélago LP 680 GT-R Race Edition, EZ 07, orig.18000 km, top Ausst. u. Zustand, dt. Fahrzeug, lim. Edition, € 215.900,- (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53379

Maserati



Merak SS Tipo 80, Bj. 1981, 1 von 66, Showfahrzeug Automobilsalon Genf 1981, guter Zustand, beste Version des Merak, € 95.000,- VHB. Bastian Voigt Collectors Cars GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, 0049/5246-9330337, info@bastianvoigt.de H

Mercedes



1938 Mercedes 320 Cabriolet A, sehr authentisch! Jahrzehnte im Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



AMG GT R, 7000 km, 430 kW (585 PS), silber, Carbon, Vollleder, Klima, Preis auf Anfrage. 50931 Köln, Tel. 0179-1008579



200 T-Modell, EZ 10/81, 153000 km, H-Kennz., Surf Blau, Scheckheft, schöner Orig.-Zust., 13.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53278

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. Marktführer in Europa. 0211/ 9217202, www.mitsubishi-nrw.de H

Oldtimer



1951 Allard J2, Mille Miglia Teilnehmer, vollständige Historie. € 439.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

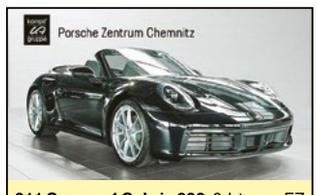
Porsche



Porsche Zentrum Solingen

991 911 Turbo S Exclusive Design Edition, NR. 350/500 EZ 12/2017, 3500 km, 446 kW (606 PS), achatgrau, 257.900,- €. Gottfried Schultz Sportwagen Solingen GmbH & Co. KG, Schlagbaumer Str. 10, 42653 Solingen, Tel. 0212-248400, www.porsche-solingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53249



911 Carrera 4 Cabrio 992, 6d-temp, EZ 06/2020, 4900 km, 283 kW, PDLS+, BOSE, Manufaktur Sportabgasanl., 132.590,- € (MwSt. awb.). Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr. 9-11, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-369110 H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

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

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



T1 VW do Brasil, Bj. 7/1972, 87180 km, 33 kW (45 PS), blau-weiß, 4 Zylinder, RHD, H-Kennz., Preis: 49.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. +49/160/8209368 H

mehr: motor-klassik.de Nr. 53218

Geschäftsverbindungen

BestWater



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

Verschiedenes

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

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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 29/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MERCEDES

Zeichen gegen Diskriminierung: Das Mercedes-F1-Team wird dieses Jahr einen schwarz lackierten Silberpfeil einsetzen

Tschüss, Formel 1!

Zum RTL-F1-Ausstieg
MSa 28/2020

Jetzt wird die Formel 1 zur Randsportart in Deutschland. Ich glaube nicht, dass viele Zuschauer bereit sind, die hohen Kosten für Sky zu bezahlen. Ich sehe mir seit 50 Jahren die Formel 1 live an der Strecke oder im Fernsehen an und habe bis heute kein Sky-Abo. Wer hat schon Zeit, 24 Stunden lang Formel 1 zu schauen? Seit letztem Jahr habe ich das deutlich günstigere F1-TV-Abo, aber das soll den Neukunden nach Aussagen des Anbieters in Deutschland verwehrt werden. Das war es wohl für die Formel 1 in Deutschland und all das, was dazugehört.

Josef Mertens
D-53844 Troisdorf

Schade, sehr schade. Damit wird einem langjährigen Zuschauer wie mir ein bis dato sehr gern gesehener Sport genommen. Die Formel 1 verliert ein Millionenpublikum. Viele Formel-1-Anhänger werden nicht extra das Sky-Paket anschaffen, nur um die Rennen sehen zu können. Auch ich werde mich nach 26 Jahren, die ich ununterbrochen mitverfolgen konnte, leider von der Formel 1 verabschieden müssen. Tschüss, Formel 1.

Dennis von Kauffberg
D-32339 Espelkamp

Ich konnte es erst nicht glauben, was ich am Ende des Editorials von Michael Schmidt (den ich ansonsten sehr schätze) las: „Echte Formel-1-Fans werden auf ihre Kosten kommen. Sie können ihren Lieblingssport rund um die Uhr anschauen, ohne Werbeunterbrechung.“ Und im Nachrichten-Artikel von Tobias Grüner stand: „Im Gegenzug für die Gebühr gibt es die Rennen ohne Werbeunterbrechungen. Zudem ist für 2021 geplant, einen festen Sky-Formel-1-Sender einzurichten, in dem 24 Stunden am Tag über die Königsklasse berichtet wird.“ Geht’s noch? Das ist Werbung der plumpesten Art für den Bezahlsender Sky! Schämt Ihr Euch nicht?

Manfred Marold
D-24147 Kiel

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, 01. Juli bis Samstag, 04. Juli

ab 23.00	Porsche Supercup 2019, div. Rennen	Eurosport 1

Donnerstag, 02. Juli

ab 19.00	Formel E, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 2*

Freitag, 03. Juli

10.30	Formel 1 Spielberg, Vorbericht & FP1 **LIVE**	ORF 1
10.55	Formel 1 Spielberg, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
14.30	Formel 1 Spielberg, Vorbericht & FP2 **LIVE**	ORF 1
14.55	Formel 1 Spielberg, FP2 **LIVE**	Sky*/N-TV
ab 19.00	Formel E, diverse Rennen (Wh.)	Eurosport 2*

Samstag, 04. Juli

10.15	Formel 3 Spielberg, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1
11.20	Formel 1 Spielberg, Vorbericht & FP2 **LIVE**	ORF 1
11.55	Formel 1 Spielberg, FP1 **LIVE**	Sky Sport 2*
14.00	F1 Spielberg, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.20	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Quali **LIVE**	ORF 1
ca. 14.50	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky*/SRF 2
ab 17.00	Porsche Supercup 2019, div. Rennen	Eurosport 2*
ab 17.55	NASCAR Cup Series, Pocono 1 & 2 (Wh.)	Sport 1+*
23.45	IMSA-Sportwagen, Indianapolis **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 05. Juli

ab 10.30	Supercars Sydney, 1. & 2. Lauf (Wh.)	Sport 1*
11.00	Formel 3 Spielberg, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1
12.15	Porsche Supercup Spielberg, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.20	Porsche Supercup Spielberg, Rennen **LIVE**	ORF 1/Sport 1+*
14.00	F1 Spielberg, Vorberichte & Rennen **LIVE**	Sky*/RTL
ca. 14.30	F1 Spielberg, Vorberichte & Rennen **LIVE**	ORF1/SRF 2
ab 17.00	Porsche Supercup, div. Rennen	Eurosport 2*
21.30	NASCAR Cup Series, Indianapolis **LIVE**	Sport 1+*
ab 22.15	Porsche GT Magazin/Supercup Spielberg	Sport 1

Montag, 06. Juli

ab 23.00	WTCR 2019, div. Rennen (ES 2: 19.00)	Eurosport 1

Dienstag, 07. Juli

23.00	WEC 2019, 6h Silverstone (ES 2: 19.00)	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 01. Juli

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

Samstag, 04. Juli

ab 15.10	UK Flat Track Nationals/X-Trial-WM	Motorvision TV*

Sonntag, 05. Juli

ab 15.05	Speedway-WM/UK Flat Track Nationals	Motorvision TV*

Montag, 06. Juli

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 03. Juli bis Sonntag, 05. Juli

–	F1/F2/F3/Supercup Spielberg, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)	

Samstag, 04. Juli

16.00	Ferrari Challenge, 1. Lauf Tr. Pirelli **LIVE**	motorsport.tv*
17.20	Ferrari Challenge, 1. Lauf C. Shell **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 18.00	IndyCar Indianapolis, Rennen **LIVE**	dazn.de*

Sonntag, 05. Juli

15.00	Ferrari Challenge, 2. Lauf Tr. Pirelli **LIVE**	motorsport.tv*
16.20	Ferrari Challenge, 2. Lauf C. Shell **LIVE**	motorsport.tv*

*kostenpflichtig

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Das Warten hat ein Ende. Die F1-Saison beginnt mit dem GP Österreich



PORSCHE

IMSA: In Daytona wagt die IMSA-Serie nach fünf Monaten Pause ihren Neustart



REPSOL

MotoGP: Die große Vorschau auf den heiß erwarteten Saisonstart in Jerez

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

04.07.	IndyCar Series, Indianapolis/Indiana	USA
04.07.	IMSA-Sportwagen, Daytona/Florida	USA
04./05.07.	Ferrari Challenge Europe, Imola	I
05.07.	Formel 1, Spielberg (+ F2/F3/Supercup)	A
05.07.	NASCAR Cup Series, Indianapolis/Indiana	USA

Motorrad

04.07.	Speedway-EM-Finale 1, Torun	PL
04./05.07.	Trial-WM, Tolmezzo **– verschoben –**	E
04./05.07.	Supermoto-IDM, Cheb	CZ
07.07.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Estoril	P
08.07.	Speedway-EM-Finale 2, Bydgoszcz	PL

24h LE MANS VIRTUAL

VIELEN DANK AN
63 MILLIONEN* FANS,

DIE UNSEREN EVENT IM FERNSEHEN UND AUF UNSEREN DIGITALEN PLATTFORMEN VERFOLGT HABEN



WIR SEHEN UNS BEI DEN

24 STUNDEN VON LE MANS
AM 19./20. SEPTEMBER



*Source: © HOOKIT.COM © YOUGOV SPORT (SMG INSIGHT)

WEC FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

motorsport GAMES