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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 08 / 05. FEBRUAR 2020

Mercedes dementiert F1-Ausstieg

Noch kein Ende der Silber-Ära



IndyCar

Honda-Veto gegen Alonso

Formel E

Corona-Virus sorgt für Sanya-Absage

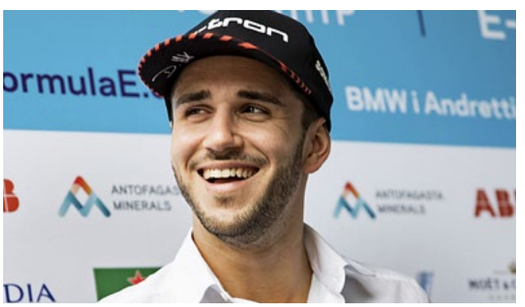
Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30

4 190525 902500 08



IGTC: 12h-Rennen Bathurst

Bentley-Triumph am Mount Panorama



Formel E: Interview mit Daniel Abt

Leben als Rennfahrer und YouTube-Star



MotoGP: Yamaha-Werkspiloten

Valentino Rossi auf dem Abstellgleis?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Mercedes-Teamchef Wolff: Kein Ausstieg! **S. 4**
Formel E Interview mit Audi-Werksfahrer Daniel Abt **S. 6**
Formelsport Aktuelles aus Formel 1, Formel E und IndyCar **S. 8**
Historie Vergessene Rennstrecken: Crystal Palace **S. 10**
Sportwagen Britischer Doppelsieg bei IGTC 12h Bathurst **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- und GT-Szene **S. 16**
Rallye-WM Interview mit S. Loeb und aktuelle Hintergründe **S. 18**
Eisrennen Aurélien Panis ist neuer Andros-Champion **S. 20**
Historie Mercedes-Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1960 **S. 22**
Kalender Die Termine der wichtigsten Rennserien **S. 24**
Tourenwagen NASCAR-Vorschau und aktuelle News **S. 26**
Vorstellung Schnelle Lady in der Jaguar I-Pace eTrophy **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Ducati-Rennchef Gigi Dall'Igna im Interview **S. 30**
MotoGP Der Entwicklungsstand der 2020er-Technik **S. 32**
Motorrad-WM Yamaha-Vorstellung und aktuelle News **S. 34**
Superbike-WM Testfahrten in Portimão und Nachrichten **S. 36**
Superbike-WM Technik-Update und Interview S. Cortese **S. 38**
Straßensport 85. Geburtstag Max Deubel, Nachrichten **S. 40**
Eisspeedway-WM Doppelsieg Ivanov, Sturz von Weber **S. 41**
Offroad Supercross-WM Oakland und aktuelle News **S. 42**
Offroad Statistik: Alle Bahnsport-Weltmeister auf einen Blick **S. 43**

Leserservice:

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



DUCATI

36 **Superbike-Testfahrten in Portimão: Probelauf ohne Jonathan Rea**



AUDI

27 **DTM-Saison 2020: Audi stellt Fahrerkader vor**



42 **Supercross-WM Oakland: Kleiner Rückschlag für Roczen**

HRC

Editorial

Beim 24h-Rennen in Daytona haben ACO und IMSA den Willen kundgetan, ihre Topklassen anzugleichen. Der Spagat ist groß – aber er muss gelingen.

Es könnte ein historischer Tag gewesen sein. Am Freitag vor dem 24h-Rennen in Daytona unterzeichneten Jim France, CEO von NASCAR und in dieser Funktion auch der starke Mann der IMSA-Serie, und Pierre Fillon, Chef des Le-Mans-Veranstalters ACO, der auch die Sportwagen-WM (WEC) ausrichtet, eine Konvergenzvereinbarung. Das bedeutet im ersten Schritt, dass die DPi-2.0-Wagen, die im Januar 2022 in der IMSA-Serie debütieren werden, ab September 2021 auch in der Sportwagen-WM startberechtigt sein werden.

Dabei werden die Hypercars der Sportwagen-WM und die neuen DPi-Wagen – die laut der Vereinbarung unter dem Begriff LMDH (für Le Mans Daytona Hybrid) ins Feld integriert werden – gleichberechtigt in beiden Serien um Gesamtsiege und Titel kämpfen. Das Fernziel besteht darin, dass es in ferner Zukunft nur noch eine Klasse geben soll.

Doch so weit sind wir noch nicht. Für den ersten Schritt müssen die Regelmacher die Fahrzeuggattungen Hypercar und DPi 2.0 technisch so angleichen, dass ein Start in einer gemeinsamen Klasse überhaupt möglich ist. Obendrauf kommt dann eine Balance of Performance (BOP), um die Konzepte in die Performance-Fenster zu stopfen. Die Vereinbarung, die in Daytona unterzeichnet wurde, ist im Moment also noch eine vertragliche Willensbekundung – die harte Kärrnerarbeit steht den Ingenieuren erst bevor. „Wir haben noch viel Arbeit vor uns“, hielt IMSA-Präsident John Doonan fest. „Der Teufel steckt im Detail.“ Bis zum nächsten IMSA-Rennen in Sebring soll das Technik-Paket stehen.

Die Frage lautet: Wer gibt wo nach, um die sogenannte Konvergenz zu ermöglichen? Zwischen beiden Gattungen steht ein Delta von 100 Kilogramm und 100 kW Motorleistung – das kann keine BOP überbrücken. Müssen die Hypercars abrüsten? Oder die DPi 2.0 aus Amerika aufrüsten? Und wenn ja, wie? Mazda kann mit dem kleinen Zwei-Liter-Turbo nicht einfach 100 kW draufpacken. Man wird sich irgendwo in der Mitte treffen müssen. Das zweite Problem: Die Stintlänge der DPi 2.0 in Le Mans wäre aufgrund der aktuellen Tankgröße auf zehn Runden limitiert – aber das wird der ACO durch eine Evolution des LMP2-Reglements, das als technische Basis der DPi-Klasse fungiert, begradigen.

Wenn der transatlantische Brückenschlag bis Sebring gelingt, kann das neue Reglement neue Hersteller anlocken. Porsche, Ferrari, McLaren und Ford sowie Hyundai/KIA haben Interesse. Die DPi 2.0 (oder LMDH) sind deutlich billiger als die Hypercars. Der Logik nach müssten sich die DPi mittelfristig gegen die Hypercars durchsetzen: Warum soll man 60 Millionen ausgeben, wenn auch 20 reichen?

Dann hätten wir eine günstige Kundensportklasse als Topformel im Langstreckensport – genau das wollten die Hersteller. Damit könnte der Konvergenzvertrag von Daytona in der Tat eine historische Zäsur gewesen sein.

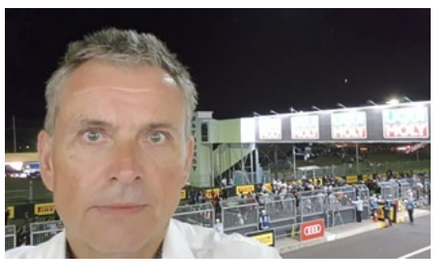


Marcus Schurig
Redakteur



30 Teamchef Luigi Dall'Igna im Interview: Wann ist Ducati reif für den Titel?

MSa-Paddock



SICHER NICHTS FÜR MORGENMUFFEL
Das 12h-Rennen in Bathurst startet um 5.45 Uhr am Sonntagmorgen, damit das Finale am Nachmittag zur Primetime in Australien über die TV-Bildschirme flimmert. Für die arbeitende Rennbevölkerung heißt das: Wecker auf 04.30 Uhr stellen…



GLEICHE STELLE, ANDERE WELLE
Gut zwölf Stunden nach dem saufrühen Rennstart erfolgte die Siegerehrung von Bathurst. Drei Stunden lang drohten Unwetter – aber erst, als der siegreiche Bentley den Zielstrich querte, fing es wirklich an zu schütten. Den Siegern dürfte das egal gewesen sein.



Mercedes macht we

Mercedes geht 2020 auf den siebten WM-Titel in Folge los. Doch was passiert danach? Viele Gerüchte ranken sich um den Serien-Weltmeister. Vom Ausstieg bis zum Traumvertrag für Lewis Hamilton. Teamchef Toto Wolff gibt die Antworten.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes hat sechs Mal beide WM-Titel in Folge gewonnen. Eigentlich ein Ruhekissen. Nicht für Teamchef Toto Wolff. „Wer sich auf vergangenen Lorbeeren ausruht, gerät schnell ins Hintertreffen." Der positive Stress, es der Konkurrenz ein siebtes Mal zu zeigen, motiviert die 1600 Mitarbeiter in Brackley und Brixworth. Sie wissen alle: Ferrari und Red Bull warten nur darauf, die geringste Schwäche des Platzhirschen auszunutzen. Wann sollte das besser funktionieren als in einer Saison, in der die Regeln stabil bleiben?

Der Titelverteidiger musste sich im Winter mit wilden Gerüchten herumschlagen: Mercedes höre auf. Toto Wolff verkaufe am Ende des Jahres seine Anteile und werde Chef der Formel 1. Lewis Hamilton verhandele gerade um einen 90-Millionen-Dollar Vertrag. In der ruhigsten Zeit des Jahres fallen Geschichten wie diese auf fruchtbaren Boden. Das Internet bläst sie innerhalb von Minuten in die Welt, und mit jeder Mutation wird die Story noch abenteuerlicher. Bis zum Schluss auch alle Konjunktive gestrichen sind und aus Dichtung vermeintliche Wahrheit wird.

Es ist oft mühsam, die Spekulationen wieder einzufangen. So auch diese Meldung: Mercedes entscheidet am 12. Februar auf Vorstandsebene, ob der Rennstall auch nach 2020 in der Formel 1 fährt. Einen Tag später erklärt Vorstandschef Ola Källenius, dass es am 12. Februar gar keine Vorstandssitzung gibt. Und an diesem Tag werde auch nicht über die Zukunft des Hauses in der Formel 1 entschieden. Prinzipiell ist die Entscheidung längst gefallen. Sie wird nur nicht offensiv kommuniziert. Mercedes befindet sich mit Liberty gerade in Verhandlungen zu dem neuen Formel-1-Vertrag. Das tun alle anderen Teams auch. Bis jetzt, so hört man, hat noch keiner unterschrieben. Es wäre aus verhandlungstaktischen Gründen wenig zielführend für Mercedes, sich jetzt schon bedingungslos auf einen Verbleib in der Königsklasse festzulegen.

Ab 2021 eine schwarze Null

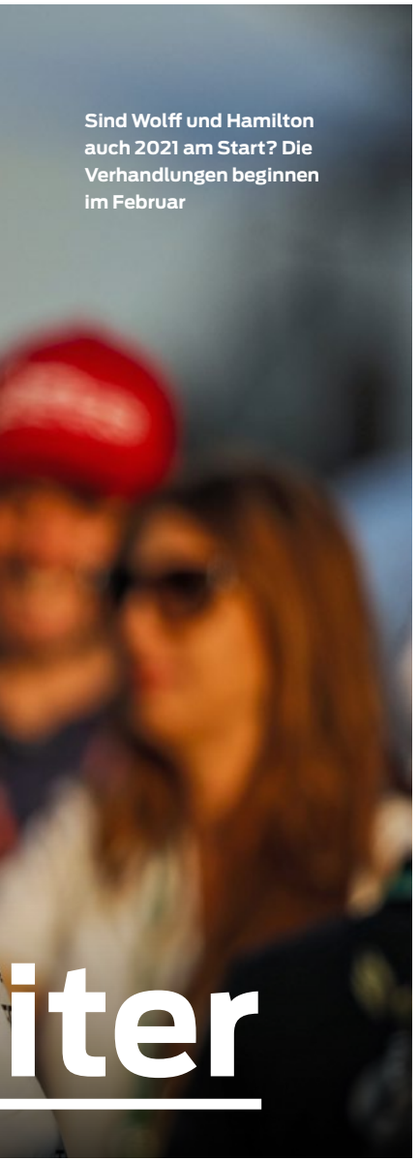
Es geht bei den Verhandlungen auch noch ums Geld. Teamchef Toto Wolff sagt dazu: „Die Rahmenbedingungen müssen stimmen. Wir wollen ein Concorde-Abkommen haben, mit dem wir gut leben können. Das heißt nicht, dass wir immer mehr rausholen wollen für Mercedes. Es muss ein gut ausbalancierter Vertrag sein – für uns und auch die kleineren Teams." Wenn 2021 die Budgetdeckelung einmal in Kraft tritt, dann soll in der Bilanz des Rennstalls unter dem Strich wenigstens eine schwarze Null stehen. „Das Ziel muss es aber sein, dass alle Teams einen Profit machen", fordert Wolff.

Wenn man dem 48-jährigen Österreicher die direkte Frage stellt, ob Mercedes auch 2021 am Start steht, bekommt man eine klare Antwort: „Mercedes fährt mit Sicherheit 2021. Wir wollen dabeibleiben. Die Formel 1 macht für uns Sinn." Das belegen auch



WILHELM

Auto 2020: Eine Evolution des W10



Sind Wolff und Hamilton auch 2021 am Start? Die Verhandlungen beginnen im Februar

WILHELM

die Aktivitäten hinter den Kulissen. Die Rennfabrik wird gerade weiter ausgebaut und noch funktioneller gestaltet. Der Plan, wie man mit der Doppelbelastung von zwei Autoentwicklungen für 2020 und 2021 umgeht, steht. Mercedes hat auch schon Vorbereitungen getroffen, wie man mit der Budgetdeckelung umgeht, die im Formel-1-Bereich Stellen kosten wird. Der Autohersteller diversifiziert in andere Sportarten wie Radsport und Segeln, wird dort neue Jobs schaffen. Beim Genfer Salon Anfang März stellt der Weltmeister sein Nachhaltigkeitsprogramm vor. Schon 2020 soll das Formel-1-Team CO_2-neutral arbeiten. Unternimmt man so große Anstrengungen, wenn man aussteigen will?

Was macht Hamilton?

Auch Toto Wolff wird der Formel 1 erhalten bleiben. Das Herz des Racers schlägt lauter als das des Geschäftsmannes. Er könnte seinen 30-prozentigen Anteil am Team Ende des Jahres vergolden, doch Wolff sieht die Partnerschaft mehr als Auftrag denn als Investition: „Mir macht meine Rolle Spaß. Es ist eine ehrenvolle Aufgabe. Wer kann schon sagen, dass er mit Mercedes ein Joint Venture hat? Mir wird vom Konzern genug lange Leine gegeben, dass ich das Team so führen kann, wie ich glaube, dass es am besten ist. Wir wachsen als Team, haben uns in den letzten sieben Jahren fast verdreifacht. Es wurde zu einem richtigen Unternehmen, und der Job hat sich zu einer echten Management-Aufgabe entwickelt."

Die Gerüchte um einen möglichen Ausstieg von Mercedes erhielten auch dadurch Nahrung, dass sich Charles Leclerc und Max Verstappen bei ihren Teams überraschend früh festgelegt hatten. Wer die Option Mercedes sausen lässt, so die Schlussfolgerung, geht davon aus, dass es das Mercedes-Team in dieser Form bald nicht mehr gibt. Wolff meint dazu nur: „Ich würde mich wundern, wenn sich Leclerc und Verstappen bedingungslos für die nächsten fünf Jahre festgelegt hätten. Oft sind solche Verträge komplexer, als sie dargestellt werden." Aus dieser Antwort kann man herauslesen: Beide Fahrer haben Ausstiegsklauseln. Auf jeden Fall aber sind sie bis 2021 nicht verfügbar.

Umso wertvoller wird Lewis Hamilton für Mercedes. Die ominöse 90-Millionen-Offerte für den Champion gibt es nicht. Der Teamchef lässt durchblicken, dass sich der Vertragspoker zu einer ähnlich langen Affäre ausweiten könnte wie 2018, als Hamiltons Verlängerung erst im Juli verkündet würde. Bis jetzt ist noch nicht viel passiert: „Wir haben uns zum letzten Mal bei der Weihnachtsfeier getroffen. Da haben wir ein bisschen über die Zukunft geplaudert. Seitdem haben wir uns nur über Whatsapp unterhalten. Wenn du dir zehn Monate lang auf der Pelle sitzt, ist es wichtig, auch einmal Abstand zu nehmen. Wenn es im Februar wieder losgeht, werden wir uns hinsetzen und diskutieren." Es ist aber nicht so, sagt Wolff, dass Hamilton nur noch die Karte Mercedes hat und umgekehrt Mercedes ohne Alternativen dasteht: „Als Fahrer auf seinem Niveau hat Lewis immer Optionen. Das Gleiche gilt für uns. Solange wir ein schnelles Auto bauen, werden wir uns immer in der Situation befinden, dass wir uns die Fahrer aussuchen können." Möglicherweise aus dem eigenen Kader. George Russell sehen viele in der gleichen Preisklasse wie Leclerc.

> „So manchem gehen offenbar die Storys aus. Mercedes fährt mit Sicherheit 2021 in der Formel 1. Wir wollen dabeibleiben. Die Formel 1 macht für Mercedes Sinn."
>
> Toto Wolff

Der neue Mercedes W11 wird am 14. Februar in Silverstone zum ersten Mal von der Kette gelassen. Die Ingenieure versprechen zwei bis drei Innovationen, die man so noch nicht gesehen hat. Ob Mercedes wie im letzten Jahr mit einem Testträger beginnt und das 2020er-Aero-Paket erst in der zweiten Testwoche bringt, lässt Wolff offen. Man will den Gegnern nicht zu viel verraten. Zwischen den Zeilen hört man heraus, dass die Version des ersten Testtags deutlich näher an dem Auto sein wird, das in Melbourne fährt. „Gehen Sie aber davon aus, dass unser Auto am sechsten Testtag anders aussehen wird als am ersten."

Mit dem neuen Motor will Mercedes wieder zur Nummer 1 auf der Antriebsseite werden. Nicht nur durch eine Leistungssteigerung. Man geht davon aus, dass Ferrari nach den vielen Technischen Direktiven zum Motor einen Schritt zurückrudern muss. Wolff glaubt, dass der sechste Titel schwerer zu verteidigen sein wird als die fünf davor. „Das Reglement bleibt stabil. Das hilft normalerweise den Jägern. 2017 und 2019 gab es große Regeländerungen. Wir haben da mit unserer Struktur und Innovationskraft gezeigt, dass wir schneller aus den Blöcken gekommen sind als unsere Gegner. Das fällt diesmal weg." ■



WILHELM

Die Erfolgsmaschine: Mercedes ist seit 2014 ungeschlagen. Das Team plant nicht nur die Titelverteidigung 2020, sondern auch den F1-Neustart 2021



AUDI

Audi-Werksfahrer Daniel Abt über anstrengende Tage im Simulator, seine lange „Rennsportehe“ mit Lucas di Grassi und seine Zweitkarriere als Youtuber.

Von: **Claus Mühlberger**

Sie sind nicht nur Audi-Werksfahrer in der Formel E, sondern auch ein reichweitenstarker Youtuber. Wie kam es dazu?
Vor ein paar Jahren fuhr ich GT Masters und auch schon in der Formel E und hatte das Gefühl, dass das Publikum den Motorsport immer weniger versteht. Ein Bekannter hat mir dann geraten: Mach doch ein paar Filmchen. Es fiel mir immer schon leicht, vor der Kamera zu stehen, und wir legten einfach los.

Wie fielen die Reaktionen im Fahrerlager aus?
Ein paar haben gelacht und gefragt: Was macht denn der Spinner da mit der Kamera? Anfangs habe ich mich oft noch selbst gefilmt. Drei Jahre später hat sich eine richtige kleine Firma daraus entwickelt, mit zwei Angestellten.

Verdienen Sie denn Geld mit Ihren Videos?
Ja, aber nicht utopisch viel. Wir haben in guten Monaten zwei Millionen Views. Damit’s richtig boomt, müssen deine Videos aber 20 Millionen Mal pro Monat geklickt werden. Uns geht es aber nicht nur um Views, sondern auch um Product Placement.

Was ist Ihr erfolgreichstes Youtube-Video?
Der Film über den Abt-Audi RS6 von Jon Olsson, dem Skiprofi. Zwei Millionen Views! Gefolgt von ei-

Daniel Abt

Geburtstag: 3. 12. 1992
Geburtsort: Kempten
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2001–2007: Kart
2008–009: F Masters
2010: Formel 3-Cup/D
2011: F3-Euroserie
2013–2014: GP2
seit 2014: Formel E
bei Audi Sport-Abt-Schaeffler
(2 Siege)

„Viel Zeit im Simulator“

nem witzigen Film, wo ich in eine Polizeikontrolle gerate.

Zur Formel E: Sie sind jetzt im Team von Schaeffler-Abt-Audi im sechsten gemeinsamen Jahr mit Lucas di Grassi. Wie hält man eine so lange „Motorsportehe“ aus?
Es ist wie im richtigen Leben. Manchmal meint man, woanders wäre es besser. Nur um dann festzustellen: In Wirklichkeit wird’s schlechter. Im Ernst: Natürlich würde ein neuer Teamkollege etwas frischen Wind reinbringen. Aber Lucas und ich verstehen uns sehr gut und sind gute Botschafter für die Marke Audi.

Was sind die starken Seiten von Lucas?
Er ist sehr ehrgeizig und er hinterfragt vieles. Er ist keiner, der sich anpasst und zu allem nur Ja und Amen sagt. Das hilft auch mir manchmal, denn ich kann ihn vorschicken, wenn es im Team ungemütliche Sachen zu besprechen gibt. Ich habe auch viel von ihm gelernt, gerade am Anfang meiner Formel-E-Zeit.

Und was gefällt Ihnen weniger gut an Ihrem Teamkollegen?
Manchmal ist er ein bisschen unpünktlich. Bei unserem ersten gemeinsamen Rennen waren wir zum Abendessen verabredet, für 20 Uhr. Er kam um 21.05 Uhr und tat so, als wäre nichts.

Mitte letzten Jahres sah’s mal so aus, als würden Sie nicht weiterfahren im Audi-Formel-E-Team. Was war da los?
Mein Vertrag lief aus. Ich denke, dass es im Geschäftsleben normal ist, dass man in solchen Situationen andere Optionen erwägt. Ich musste mich nach anderen Optionen umschauen, um nicht am Ende mit leeren Händen dazustehen. Am Ende hat sich dann aber alles positiv entwickelt.

Lange hieß es in der Formel E: Erfahrung ist der Schlüssel zum Erfolg. Jetzt kamen aber Neulinge wie zum Beispiel Max Günther, die sehr schnell Erfolg haben. Gilt also die alte Regel nicht mehr?
Bis zum Ende der Saison 4 würde ich diese Faustregel voll unterstreichen. Dann gab es aber mit der Einführung des Gen2-Autos ein komplettes Reset. Der Erfahrungsvorsprung ist also nicht mehr so riesig. Und im Simulator haben wir jetzt ganz andere Möglichkeiten als noch vor ein paar Jahren. Natürlich: Erfahrung schadet nie. Aber wenn man ein guter Fahrer ist und eine entsprechende Vorbereitung bekommt, dann geht das auch so.

„Der härteste Hund unter den Gegnern? Da fällt mir keiner ein. Im Formel-E-Fahrerlager herrscht eine gute Atmosphäre.“

Als Sie mit dem Motorsport anfingen, lief es doch noch so: Man kommt zum Rennplatz, geht einmal zu Fuß um die Strecke, fährt fünf Runden und dann passt es. Das geht heute nicht mehr, oder?
Das stimmt. Man verbringt viel mehr Zeit im Simulator als im Rennauto. Das nervt mich manchmal schon ein bisschen. Ich würde gerne mehr fahren.

Wie viel Zeit verbringen Sie im Simulator?
Vor jedem Rennen bestimmt drei Tage – im Schnitt mit acht Stunden. Dazu kommt noch die Entwicklungsphase. Nach so einem Tag bist du ganz schön bedient. Da reicht es einem schon mal.

Worauf kommt es an in der Formel E?
Auf das Gesamtkonzept. Der Zeitplan am Renntag ist extrem eng getaktet. Da muss alles auf Anhieb passen. Dazu kommt das Qualifying-Format. Wenn du in einer frühen Gruppe bist, kann schon sein, dass nichts zusammengeht.

Ist das Quali-Format fair? Früher wurde ausgelost, wer in welcher Gruppe dran ist.
Die Lotterie war Blödsinn. Jetzt wird nach Meisterschaftsstand gestartet. Die sechs Bestplatzierten fahren im Quali in der ersten Gruppe und so weiter. Ich finde das gut. Es bringt Abwechslung und macht die Show besser.

Welchen Ihrer 23 Konkurrenten haben Sie besonders ungern im Rückspiegel?
Oliver Rowland im Nissan. Immer wenn der im letzten Jahr hinter mir war, fehlten danach an meinem Auto irgendwelche Teile.

Gibt’s richtig harte Hunde im Feld? Leute, denen Sie lieber aus dem Weg gehen?
Ich habe vor niemandem Angst (lacht). Harte Hunde? Da fällt mir keiner ein. Es herrscht eine gute Atmosphäre im Fahrerlager.

Sie kennen die Formel E von Anfang an. Was hat sich mit dem Einstieg der Hersteller verändert?
Der Rahmen wurde enger gesteckt. Mit der Lockerheit ist es definitiv vorbei.

Fühlen Sie sich stärker unter Druck gesetzt als damals in der Saison 2014/2015?
Nein. In der Saison 4 bin ich zum ersten Mal als Audi-Werksfahrer angetreten. Das war schon etwas Neues für mich. Es lief aber dann mit zwei Siegen besser als erwartet. Druck hat man immer, auch weil man ihn sich selbst macht.

Welche Rolle spielt das sogenannte Momentum?
Es gibt immer Phasen, in denen man sich gut fühlt und wo einem alles leicht von der Hand geht. Und genauso gibt es Szenarien, wo zum Beispiel jemand im Team versucht, dich abzusägen.

Die Angst vor dem Jobverlust hat Sie stark verunsichert?
Nein, aber man kann so eine Situation auch nicht ausblenden. Sie sorgt dafür, dass man im Rennen gewisse Entscheidungen anders trifft, dass man vorsichtiger wird.

Was halten Sie von Mentaltrainern?
Gut und wichtig.

Waren Sie schon mal Opfer von Stallregie?
Oh ja. 2018 in New York. Ich war Erster, Lucas Zweiter. Es kam die Ansage: Positionen halten. Lucas hat mich trotzdem angegriffen und ging vorbei. Und dann hieß es: Keinesfalls mehr etwas machen! Ich habe den ersten Platz nicht mehr zurückbekommen.

Das war anders ausgemacht?
Meiner Meinung nach schon. Aber da hat jeder etwas anderes erzählt. Als Fahrer bist du natürlich Egoist. Aber aus Herstellersicht ist das ganz normal: Wir fuhren um die Teammeisterschaft und haben sie knapp gewonnen. Stellen Sie sich vor, was los gewesen wäre, wenn einer von uns in der Mauer gelandet wäre!

Was halten Sie von Extreme E, jener Serie für Elektro-SUV, die 2021 starten soll? Manche glauben ja, das sei so eine Art Dschungelcamp mit Autos?
Ich stecke nicht so tief drin in der Materie, dass ich das endgültig beurteilen könnte. Ich sage mal so: Falls die Extreme E so hohe Einschaltquoten erreichen würde wie das Dschungelcamp, wäre alles gut.

Abt-Sportsline hat sich in der Extreme E einen Startplatz gesichert. Sind Sie der Fahrer?
Nein. Dafür wäre ich sicherlich der Falsche. Das muss einer machen, der Offroaderfahrung hat. Auf diesem Gebiet bin ich total unerfahren. Außerdem würde mir dafür auch die Zeit fehlen. ■



AUDI

Daniel Abt fährt seine sechste Formel-E-Saison. 2018 gewann er zwei Rennen

Formel E

China-ePrix abgesagt

Wegen des Corona-Virus haben die Verantwortlichen der Formel E das Rennen in Sanya abgesagt. Auch der F1-Grand-Prix in Shanghai ist bedroht.

Von: **Tobias Grüner**

Ganz China befindet sich aktuell im Ausnahmezustand. Das Corona-Virus nimmt auch auf Rennsportveranstaltungen keine Rücksicht. Ein nationales Rallye-Event, das Anfang Februar durchgeführt werden sollte, fiel der Grippewelle als Erstes zum Opfer. Mittlerweile wurde auch das Formel-E-Rennen in Sanya (21. März) auf der südchinesischen Insel Hainan abgesagt. Die Organisatoren sprechen offiziell noch von einer Verschiebung, einen Ersatztermin gibt es aber nicht. Man überlegt offenbar, bei einem Europa-Event zwei Rennen an einem Wochenende durchzuführen.

Am 19. April soll auch die Formel 1 Station in Shanghai machen, wo sich das Virus bereits ausgebreitet hat. Die FIA will auch hier kein Risiko eingehen: „Wir haben den Kalender im Blick und sind bereit, wenn nötig jede mögliche Maßnahme zu treffen“, ließ man offiziell verlauten. Den Teams wurde mitgeteilt, dass die Absage-Wahrscheinlichkeit momentan bei 50 Prozent liege. Eine Entscheidung drängt: Die ersten F1-Mitarbeiter müssten zur Vorbereitung der Veranstaltung schon Mitte März anreisen. ■



FORMEL E

Die Formel E ist schon abgesagt. Das gleiche Schicksal droht nun auch der F1

IndyCar

Alonso sucht Cockpit

Eigentlich hätte Fernando Alonso das Indy500-Rennen gerne in einem Andretti-Auto bestritten. Doch kurz vor der Vertragsunterzeichnung soll Honda dazwischengegrätscht sein.

Von: **Tobias Grüner**

Es schien schon alles klar zu sein mit Fernando Alonso und Andretti Autosport. Doch wie die US-Kollegen von „Racer“ erfahren haben, ist der Indy500-Deal in letzter Sekunde geplatzt. Honda habe demnach sein Veto gegen die Verpflichtung eingelegt. Die Japaner wollen verhindern, dass der Ex-F1-Champion den dritten Anlauf zur Triple Crown in einem Auto mit Honda-Motor wagt. Das Verhältnis zwischen Alonso und Honda ist schon seit der gemeinsamen Zeit bei McLaren gestört. Der mittlerweile 38-jährige Pilot ließ damals keine Gelegenheit aus, die Antriebseinheit zu kritisieren. Nachdem McLaren den Motorpartner auf Geheiß des Spaniers in die Wüste geschickt hatte, wechselte Alonso auch noch zum Erzrivalen Toyota, für den er dann in der Langstrecken-WM und zuletzt bei der Dakar-Rallye antrat.

Für das Indy500-Projekt muss sich der Altmeister nun einen neuen Partner suchen, und zwar einen mit Chevrolet-Motor. Bei den Topteams Penske und Ed Carpenter Racing sind aber jetzt schon alle Cockpits belegt. Eine Alternative wäre das neuformierte McLaren Schmidt Peterson Team. Doch nach der Schmach des Vorjahres wollte Alonso eigentlich eine Rückkehr in einem McLaren-Auto vermeiden. Auch die Formel 1 hat Alonso noch nicht abgeschlossen. Am Rande der Dakar erklärte der Asturier, dass er nach Ablauf des Toyota-Vertrags gerne 2021 in die Königsklasse zurückkehren würde. ■



TOYOTA

Fernando Alonso muss sich einen neuen Rennstall für das Indy500 suchen

NACHRICHTEN

HANOI IN SORGE

Nicht nur der China-GP ist von der Absage wegen des Corona-Virus bedroht, auch im südlichen Nachbarland Vietnam sind die Organisatoren in Alarmbereitschaft. Die Behörden melden bereits mehr als 100 Verdachtsfälle. Am 5. April will die Königsklasse erstmals Station in Hanoi machen.

ASTON-WERKSTEAM

Der kanadische Milliardär Lawrence Stroll hat mit einem Konsortium 16,7 Prozent der Anteile am Sportwagenbauer Aston Martin gesichert. In der Übernahme-Meldung wurde offiziell angekündigt, dass Aston ab 2021 auch eine führende Rolle bei Strolls Racing Point F1 Team einnehmen wird. Der Rennstall soll de facto zu einem Werksteam der Briten werden.

ANDRETTI GESTORBEN

Der ehemalige IndyCar- und Nascar-Pilot John Andretti ist im Alter von nur 56 Jahren einem Krebsleiden erlegen. Nach dem Ausbruch der Krankheit im Jahr 2017 schien der Darmkrebs dank einer Chemotherapie schon fast besiegt. Doch dann kehrte er schlimmer zurück als zuvor. Der Neffe von Mario Andretti hinterlässt eine Frau und drei Kinder.

JEREZ-COMEBACK?

Kommt Jerez zurück in den F1-Kalender? Die Verantwortlichen der andalusischen Tourismus-Behörde arbeiten nach eigenen Angaben fieberhaft daran, Barcelona den spanischen Grand Prix ab 2021 zu entreißen. In Jerez war die Königsklasse zuletzt 1997 unterwegs.

US-KID FÜR RED BULL

Red Bull hat den 14-jährigen US-Amerikaner Jak Crawford in sein Junior-Programm aufgenommen. Der Teenager wird 2020 bei Van Amersfoort untergebracht und soll in den deutschen und italienischen Formel-4-Serien antreten.



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

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



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



Crystal Palace

Park and Ride

Crystal Palace nahm im englischen Motorsport eine wichtige Stellung ein. Der nur 2,237 Kilometer lange Kurs in einem Londoner Stadtpark war Schauplatz wilder Formel-2-Schlachten. Wer sich hier durchsetzte, gehörte zu den Großen.

Von: **Michael Schmidt**

Eine Rennstrecke mitten in London. Das war früher noch möglich. Heute würden Anwohner oder Umweltschützer auf die Barrikaden steigen. Crystal Palace hätte keine Chance mehr. Die kultige Rennstrecke im gleichnamigen Park im Süden der Stadt hatte schon in den 50er-Jahren ihre Gegner. Nach einem Gerichtsurteil durften nach dem Zweiten Weltkrieg wegen Anwohnerbeschwerden über zu viel Lärm nur fünf Rennveranstaltungen pro Jahr abgehalten werden. 1970 lief die Verordnung aus. Die Tage mit Rennaktivitäten wurden auf 14 erhöht.

Der öffentliche Park liegt in einem hügeligen Gelände und markiert einen der höchsten Punkte Londons. Bis zur City sind es nur 12 Kilometer. Der namensgebende Kristallpalast ist zwar 1936 abgebrannt, doch noch heute sieht man auf dem Gelände viele alte Gebäude im viktorianischen Baustil. Im südlichen Teil steht seit 1964 eine Sportarena. Dort sind auch noch Teile der alten Strecke erkennbar.

Drei Streckenvarianten

Der Kurs schlängelte sich auf öffentlichen Wegen durch den Park. Zunächst beherrschten Motorräder das Bild. Von 1927 bis 1936 wurde auf einer 1,6 Kilometer langen Variante gefahren, teilweise noch auf gepresstem Schotter als Untergrund. Als auch Autorennen dazukamen, wurde die Strecke auf 3,0 Kilometer aufgeblasen und komplett asphaltiert. Am Ende der alten Zielgeraden nahm der Kurs einen Umweg um einen kleinen Teich herum und fädelte sich in der Park-Kurve wieder ein.

Nach dem Krieg ging es erst wieder 1953 mit der Rennerei im Park los. Das Layout wurde wieder auf die Länge von 2,2 Kilometer zusammengestaucht, was gleichzeitig die Durchschnittsgeschwindigkeit nach oben trieb. Über 42 000 Zuschauer wollten das Comeback sehen, bei dem auch die englischen Formel-1-Autos der 50er-Jahre am Start standen.

Berühmt wurde Crystal Palace durch die Formel 2. Wer in der englischen Rennszene etwas auf sich hielt, musste hier gefahren sein. Trotz der knappen Streckenlänge galt Crystal Palace als eine anspruchsvolle Prüfung. Hier ging der Stern von Jochen Rindt oder James Hunt auf. Hier gab es materialverzehrende Duelle, einige wilde Crashs und auch einen denkwürdigen Faustkampf zwischen Hunt und Dave Morgan nach einer Kollision auf der Strecke. Die Auslaufzonen bestanden an vielen Stellen aus massiven Holzbohlen, die aussahen wie mehrstöckige Leitplanken. Sie verziehen keinen Fehler. Immer noch besser, als an einem der vielen Bäume zu landen, die bestenfalls mit Strohballen abgesichert waren. Platz war Mangelware zwischen den Gebäuden, Bäumen und Böschungen.

Zielgerade verlegt

Der Sportkomplex verschlang so viel Raum, dass in den 60er-Jahren aus Platzgründen der Start verlegt werden musste. Die Boxenanlage fand auf der früheren Gegengeraden „Terrace Straight“



Nur noch für Spaziergänger: Der Streckenabschnitt Ramp Bend bis Maxim Rise in Rennrichtung

MSA

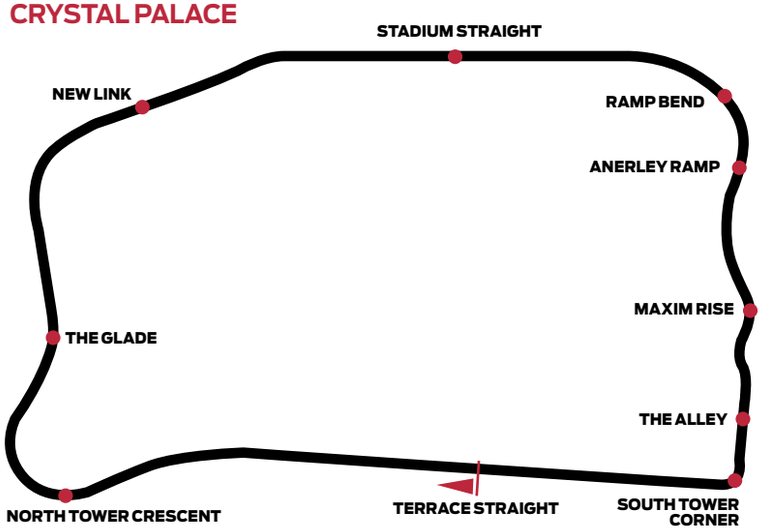
eine neue Heimat. Die Strecke ist mit dem Auto von Londons Autobahnring M25 aus relativ leicht zu erreichen. Parkplätze im Park gibt es genug. Die alte Zielgerade ist heute ein schmaler Weg vorbei an Sporthalle und Leichtathletikstadion. Danach geht es in schnellen Rechts-Links-Kurven ordentlich bergauf. Diese Passage ist heute am besten erhalten. Die Gegengerade muss man erst einmal suchen. Es gibt zwei im Angebot, auf unterschiedlichen Etagen. Es ist dabei ratsam, eine Luftaufnahme des Geländes zur Hand zu haben, um den Streckenverlauf nachzuvollziehen. Am Ende des zweiten Vollgasabschnitts geht es um einen Teich herum in einer engen Rechtskurve in den Wald und von dort in einem Geschlängel wieder runter Richtung Sportanlage. Irgendwo dort hört die Straße auf. Eine Verbindung zur alten Zielgeraden lässt sich nicht mehr herstellen.

Zwischen 1968 und 1972 fanden vier Formel-2-Läufe im Rahmen der Europameisterschaft statt. Alle Sieger wurden später Weltmeister. 1968 gewann Jochen Rindt. Weil der Österreicher schon A-Fahrer war, bekam er keine Punkte. Auch Jackie Stewart und Emerson Fittipaldi gingen 1970 und 1971 als Sieger leer aus. Nur Jody Scheckter bekam die neun Punkte für seinen Erfolg im letzten Formel-2-Rennen im Crystal Palace Park. 1970 durchbrach Rindt als Erster die 100-Meilen-pro-Stunde-Marke (160 km/h) im Park. Der Veranstalter gab als Andenken eine Silberplakette in Auftrag. Rindt hat sie nie erhalten. Er starb, bevor sie fertig wurde, im September in Monza.

Rindt brach Schallmauer

Rindts Meilenstein war ein Alarmzeichen. Es wurde immer schwieriger, die Sicherheitsvorschriften zu erfüllen. Auf den Veranstalter kamen zusätzliche Kosten zu. In dem Maß, in dem die Geschwindigkeiten stiegen, sanken die Zuschauereinnahmen. Mike Hailwood setzte im Mai 1972 mit einer Rekordrunde von 48,4 Sekunden einen Schlusspunkt. Die Runde entsprach einem Schnitt von 166,389 km/h. Danach fanden bis zur Schließung der Kultstätte 1974 nur noch Clubrennen statt. Mit Crystal Palace starb ein Stück englische Rennsportgeschichte. ■

CRYSTAL PALACE



DIE SIEGER (FORMEL 2)

1968	Jochen Rindt	Brabham-Cosworth
1970	Jackie Stewart	Brabham-Cosworth
1971	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth
1972	Jody Scheckter	McLaren-Cosworth

Rekord: 0.48,4 min = 166,389 km/h (Mike Hailwood, Surtees TS10-Cosworth, 1972)

STRECKENDATEN

Lage:	London
Länge:	2,237 km (1946–1973)
Breite:	9,5 m
Rechtskurven:	7
Linkskurven:	4
Schnellster Teil:	Stadium Straight
Langsamster Teil:	South Tower Corner



MOTORSPORT IMAGES

Start zum Formel-2-Lauf 1970: Cevert, Reutemann und Stewart (v. l. n. r.)



MOTORSPORT IMAGES

Formel-2-Lauf 1968: Bell attackiert Regazzoni. Platz war Mangelware



British Racing Dream

Es gibt unfassbare Autorennen, aber die sind auch unfassbar selten. Die 16. Ausgabe des 12h-Rennens in Bathurst gehörte zweifellos in diese Kategorie: Die britischen Underdogs Bentley und McLaren verbissen sich in die Waden der deutschen GT3-Platzhirsche – und ließen nie mehr locker. Bentley siegte vor McLaren.

Von: **Marcus Schurig**

Großer Rennsport benötigt viele Zutaten: Stämmige Starterfelder, gleichwertige Wettbewerber, ein gutes Format, eine tolle Rennstrecke, eine gute Rennorganisation, dramatische Wendungen, Bestwerte, Rekordrunden – am besten noch gewürzt mit unkalkulierbarem Wetterdrama. Das 12h-Rennen in Bathurst bot all das – und noch viel mehr. „Das war ein fabelhaftes Autorennen, auch wenn wir diesmal nicht gewonnen haben“, hielt Sebastian Golz, GT3-Projektleiter bei Porsche, fest. Wohl wahr: Das Rennen bot so viele Facetten, dass man ein Buch darüber schreiben könnte.

Konzentrieren wir uns aufs Wesentliche. Früh wurde klar, dass die deutschen Dominatoren im internationalen GT3-Sport diesmal leer ausgehen könnten. Denn die britischen Underdogs geigten groß auf: Über weite Strecken führte erst McLaren und dann besonders Bentley das Rennen an. Nur kurzzeitig durfte auch Mercedes mal Führungsluft schnuppern, während Porsche, BMW und Audi mit dem Hinterherhecheln beschäftigt waren – eine ziemlich seltene Konstellation im GT3-Rennsport.

Am Ende konnte der Bentley Continental GT3 von Jordan Pepper, Jules Gounon und Maxime Soulet den Speed auch in einen Sieg ummünzen – eine ebenfalls eher seltene Konstellation.

> „Gounon hat in der vorletzten Stunde einen gigantischen Job gemacht und den Rückstand auf Mercedes egalisiert – und das war die Grundlage für den Sieg in Bathurst.“
>
> Bentley-Pilot Jordan Pepper

Vor den Lohn hat der Herrgott aber bekanntlich den Schweiß gesetzt: Bei Temperaturen um 40 Grad verrichteten die Piloten wie die Autos und die Reifen in Bathurst Schwerstarbeit. „Es war ein anstrengendes Rennen. Aber weil wir als Fahrer von Anfang an nur Single-Stints fuhren, waren wir auch am Ende noch einigermaßen frisch“, hielt Soulet fest. Auch das Auto, der Bentley-Evo mit der Startnummer 7, hielt diesmal die Spur und narrte das M-Sport-Einsatzteam von Malcolm Wilson dieses Mal nicht mit mechanischen Problemen.

Die Pirelli-Reifen hätten den Briten dann fast noch die Party versaut: Bei Jules Gounon ging im vorletzten Stint und nur 63 Minuten vor Rennende der in Bathurst am stärksten belastete rechte Hinterreifen hoch. Aber nach vielen vergeblichen Anläufen waren Bentley die Renngötter diesmal hold: Der Reifenschaden passierte im letzten Sektor, kurz vor der Boxeneinfahrt – so verlor Gounon nur sechs Sekunden und konnte gleichzeitig seinen letzten regulären Stopp absolvieren.

Der Reifen hatte allen Grund, beleidigt zu sein, denn Gounon musste nach der Serie der vorletzten Stopps zum ersten Mal aufholen, statt das Tempo von der Spitze aus zu kontrollieren.



Jahrelang gab es bei Bentley nur Pleiten, Pech und Pannen. Jetzt siegten die Briten in Bathurst

UPIETZ

Raffaele Marciello hatte bei seinem vorletzten Stopp die Reifen drauf gelassen, während man bei Bentley tauschte. Die kürzere Stoppzeit gummierte Marciello vor Gounon – der Vorsprung betrug über zehn Sekunden.

Nach zehn Rennstunden, in denen der Bentley Nummer 7 gut sieben Stunden in Führung gelegen hatte, schien den Briten am Schluss das Rennen plötzlich zu entgleiten. Doch Gounon nahm den Kopf zwischen die Schultern, reduzierte den Vorsprung Sekunde um Sekunde und war vor dem letzten Stopp wieder an Marciello dran. Trotz des Zeitverlusts durch den Reifenschaden lag Gounon nach dem Stopp wieder vor Marciello. „Gounon hat in der vorletzten Stunde einen gigantischen Job gemacht und alles aus dem Auto rausgeholt – das war die Grundlage für den Sieg“, befand Teamkollege Jordan Pepper.

Doch der Reifenschaden bei Bentley war nur der Auftakt einer dramatischen Schlussstunde. Denn erstens spielte das Wetter verrückt: Tagelang hatten die Temperaturen bei über 40 Grad gelegen. In den letzten zwei Rennstunden fiel das Thermometer dann um satte 15 Grad! Dazu brauten sich rund um den Mount Panorama düstere Regenwolken zusammen, mehrfach karrten die Teams Regenreifen aus den Containern, nur um sie kurze Zeit später wieder einzupacken.

Reifendrama im Finale

Zweitens konnte man sich nicht den kleinsten Fehler leisten, denn seit dem Ende der fünften und letzten Gelbphase drei Stunden vor Rennende lagen noch acht Fahrzeuge von fünf Herstellern in 14 Sekunden: Mercedes hatte mit drei Autos die numerische Überlegenheit. Bentley, Nissan und McLaren waren als Solisten vertreten. Und zwei Porsche hatten sich dank der Gelbphasen mit Mühe und Not in die Führungsrunde zurückgehangelt.

Und drittens ging nicht nur bei Bentley der rechte Hinterreifen hoch, sondern auch bei der Konkurrenz: In Runde 302 erwischte es den auf Platz 3 liegenden Craft-Bamboo-Mercedes AMG GT3 von Maro Engel, Luca Stolz und Yelmer Buurman. Sieben Runden später war der zweitplatzierte GruppeM-AMG von Raffaele Marciello an der Reihe. Und nur eine Runde vor Schluss geriet der zu diesem Zeitpunkt zweitplatzierte McLaren 720S GT3 des Teams 59 Racing von Álvaro Parente, Ben Barnicoat und Tom Blomqvist ebenfalls in Reifenprobleme. Extreme Vibrationen sorgten für einen Zeitverlust von 20 Sekunden in der vorletzten Runde, was McLaren den verdienten zweiten Platz gekostet zu haben schien.

Aber nur schien: Zwar konnte Marciello nach seinem Reifenschaden, der ihn auf Platz 3 zurückgeworfen hatte, wieder am McLaren vorbeiziehen, doch nach dem Zieleinlauf entschied die Rennleitung, dem GruppeM-Daimler mit der Startnummer 999 eine 30-Sekunden-Strafe aufzubrummen, weil Marciello beim Notstopp wegen des Reifenschadens den Motor zu früh angelassen hatte. Damit rutschten Marciello und seine Teamkollegen Felipe Fraga und Maximilian Buhk nachträglich noch von Platz 2 auf Platz 6 ab. „Wir können mit der Teamleistung zufrieden sein und hatten sogar eine konkrete Siegchance“ freute sich aber GruppeM-Technikchef Alex Zoechling.

Um das Drama in Bathurst perfekt zu machen, fing es in der letzten Rennrunde auch noch an zu regnen, was aber am Ergebnis nichts mehr ändern sollte. „Der Renngott hat uns in der Schlussphase noch einige Prüfungen auferlegt“, fasste der überglückliche Bentley-Teamchef Malcolm Wilson die dramatische Schlussphase zusammen. Nach der >>



BENTLEY

Die helle Freude: Das Bentley-Siegertrio Soulet, Gounon und Pepper (v. l.)



UPIETZ

Das Triple-Eight-AMG-Team holte mit Whincup, Götz und Van Gisbergen P3

NACHRICHTEN

PORSCHE: KLASSENSIEG

Sebastian Golz, GT3-Projektleiter bei Porsche, hatte am Samstag Grund zum Strahlen: Werksfahrer Matt Campbell nagelte den Porsche 911 GT3 des Absolute-Racing-Teams von Ingo Matter auf die Pole-Position. Am Rennsonntag fiel die Bilanz eher gemischt aus: „Positiv ist die Tatsache, dass wir unsere fünf GT3-Autos in die Top 11 gebracht haben. Ärgerlich ist, dass wir das Potenzial nicht voll ausgeschöpft haben, denn der Elfer mit der Startnummer 1 hatte den Speed, um aufs Podest zu fahren.“ Immerhin konnten sich Golz und Porsche in der Pro-Am-Klasse schadlos halten: Die Teams Grove Racing (Stephen Grove, Brenton Grove, Ben Barker) und NED Racing (Romain Dumas, Jaxon Evans, David Calvert-Jones) holten dort den Doppelsieg.

BATHURST-UNFÄLLE

Schon vor dem Rennen hatte das ursprünglich 39 Wagen starke IGTC-Feld Schwund zu beklagen, da die harten Mauern von Bathurst jeden Fehler höchst unnachgiebig zu bestrafen pflegen: Der Nissan GTR Nismo GT3 mit der Startnummer 35 konnte nach einem Unfall ebenso wenig am Rennen teilnehmen wie der Aston Martin Vantage GT3 von R-Motorsport, den Marvin Kirchhhöfer im zweiten Quali bei einer Highspeed-rolle zerlegte. Der HubAuto-Ferrari GT3 (#27) wurde nach Unfall ebenso zurückgezogen wie der zweite Triple Eight-AMGT-GT3. So starteten nur 34 Autos zum IGTC-Lauf.

DAS PHÄNOMEN KODRIC

Da staunten die Experten: In der letzten Rennstunde verbesserte der McLaren-Silber-Fahrer Martin Kodric zweimal die schnellste Rennrunde – wohlgemerkt von allen Fahrzeugen im Feld, inklusive der GT3-Werkswagen! Der Kroate fährt jedoch schon seit zwei Jahren in Asien und Australien mit McLaren und Lamborghini erfolgreich GT3-Rennen.



Stilleben am Mount Panorama: Der zweitplatzierte McLaren von Parente, Blomqvist und Barnicoat kreuzt die Skyline-Passage

UPIETZ

>> Strafe für die Nummer 999 rückte der McLaren mit der Nummer 60 wieder auf Platz 2 vor, der Triple-Eight-Mercedes von Shane van Gisbergen, Jamie Whincup und Maximilian Götz sprang dafür noch aufs Podium. Im Ziel lagen noch sieben Autos in der Führungsrunde – und die Top 4 waren nach harten zwölf Rennstunden und einer Rekorddistanz von 314 Runden nur um 45 Sekunden getrennt.

Speed-Trio an der Spitze

Das Fahrerlager der Intercontinental GT Challenge (IGTC) war sich nach dem Rennen einig: Mit Bentley hat der Richtige gewonnen. Und mit McLaren und Mercedes standen zwei Hersteller auf dem Podest, die speedmäßig „Best of the Rest" waren.

Die Daten stützen den Befund überdeutlich: Nimmt man die drei grünen Stints zu Rennbeginn (erster Stint), zur Rennmitte (fünfter Stint) und zu Rennende (neunter Stint) als Referenz, so markierten Bentley und Mclaren beim Rundendurchschnitt in zwei von drei Fällen die Bestwerte. Während McLaren beim Start und zu Rennmitte die Oberhand hatte, setzte der Bentley in der Schlussphase zum Höhenflug an.

„Unser Auto und die Gesamtbalance wurde immer besser, das Rennen kam zu uns", hielt Gounon nach dem Sieg fest. „Das neue Auto hat ein großes Potenzial – und in Bathurst konnten wir das zum ersten Mal auch im Rennen unter Beweis stellen."

Bei den schnellsten Runden das gleiche Bild: Bentley, McLaren und die drei Mercedes in der Spitzengruppe waren bei ihren Bestwerten nur um vier Zehntelsekunden getrennt – was auch der Balance of Performance (BoP) ein gutes Zeugnis ausstellt.

Ebenso faszinierend der Fight in der Boxengasse, der die enorme Ausgeglichenheit der Frontrunner belegt: Der Bentley verbrachte 13.52 Minuten in der Boxengasse, bei den Mercedes von GruppeM (13.27 min) und Triple Eight (12.39 min) lag alles im grünen Bereich.

Der einzige echte Ausreißer war hier der zweitplatzierte McLaren: Das Team 59 Racing verbrachte 17.07 Minuten in der Boxengasse. „Es ist ein Wunder, dass wir trotz der vielen Stopps und Strafen noch auf Platz 2 gelandet sind", freute sich Álvaro Parente. Der McLaren hatte einen Reifenschaden zu beklagen, eine 30-Sekunden-Strafe wegen

> „Die überarbeitete Version des Bentley Continental GT3 hat ein großes Potenzial – und in Bathurst konnten wir das zum ersten Mal im Rennen unter Beweis stellen."
>
> Bentley-Pilot Jules Gounon

Pitlane-Speeding nach sieben Rennstunden, dazu eine Durchfahrtsstrafe wegen Ignorierens von blauen Flaggen. Trotzdem kamen die Engländer mit etwas Dusel und dank der nachträglichen Zeitstrafe für den GruppeM-Mercedes noch auf Platz 2.

Die Briten waren in Bathurst also sehr gut – mit einer Ausnahme: Immer dann, wenn sie auf Doppelstints setzten, ging ihnen im Verlauf des zweiten Stints wegen nachlassender Haftung die Puste aus. Nur als Referenz: Das GruppeM-Team fuhr mit dem Mercedes das ganze Rennen über Doppelstints, Bentley und McLaren fuhren nur drei Doppelstints am Sonntagmorgen, als es noch kühler war. Ein Ingenieur witzelte: „Die Single-Stints waren bei den Briten top, aber bei den Doppelstints waren sie Standuhren."

Bezogen auf den Speed ist es etwas glücklich, dass die Triple-Eight-Mannschaft aus Australien auf Platz 3 fuhr, denn eigentlich waren die beiden anderen Mercedes AMG im Spitzenpulk über weite Strecken klar schneller. Am Ende profitierten Shane van Gisbergen, Jamie Whincup und Maxi Götz von den Tumulten der letzten Rennstunde, als beide AMG-Rivalen Reifenschäden und Strafen kassierten.

Aussies auf dem Podest

Für den Event war der dritte Platz der V8-Supercar-Stars Van Gisbergen und Whincup natürlich ein Segen. „Aber das Podium ist schon eine kleine Überraschung", sagte Van Gisbergen. Teamkollege Whincup ergänzte: „Der GT3-Sport ist extrem anspruchsvoll. Die anderen AMG-Teams waren etwas schneller als wir, umso schöner ist das Podium." Das Triple-Eight-Team von Roland Dane war auch in anderer Hinsicht ein echter Faktor: Beim siebten Stopp vor der fünften

Nur Mercedes war in der Lage, den Speed der beiden britischen Hersteller Bentley und McLaren konstant mitzugehen. Insofern bildet das Podium beim 12h-Rennen in Bathurst die Kräfteverhältnisse auf der Rennstrecke korrekt ab.

und letzten Gelbphase verzichtete Triple Eight als einziger Frontrunner auf einen Reifenwechsel, um die Track-Position zu verbessern. Als die Ampel drei Stunden vor Rennende auf Grün sprang, lag Maxi Götz in der Tat auf Platz 2, hinter dem Bentley. Doch alle anderen Autos hatten frische Reifen drauf, folglich hielt Götz die Verfolger auf, während sich der Bentley in Führung einen Puffer von 20 Sekunden verschaffen konnte. „Dieser Doppelstint war wirklich hart, weil alle anderen Autos mit frischen Reifen attackieren konnte. Ich hatte eine ungeladene Waffe“, so Götz.

Die anderen Podestkandidaten waren nach dem Rennen leicht frustriert, weil in dieser Phase eine Vorentscheidung zugunsten von Bentley fiel. Doch sagen wir es ein letztes Mal: Bentley und McLaren hatten den besten Speed, knapp vor zwei Mercedes – insofern geht das Ergebnis voll in Ordnung.

Für die deutschen Hersteller Audi, BMW und Porsche war in Bathurst eher wenig in Ordnung. Audi geriet am schlimmsten unter die Räder: Erst verlor man nach zweieinhalb Stunden einen Werks-R8 durch Unfall von Garth Tander. Der Audi von Markus Winkelhock fing sich zur Halbzeit binnen 30 Runden zwei Reifenschäden ein, und der dritte werksunterstützte Audi wurde von einem defekten Drehzahlsensor eliminiert.

BMW ging es kaum besser, aber man hatte durch das Walkenhorst-Team auch nur ein Auto am Start. Dort kollidierte Nicky Catsburg während (!) der dritten Gelbphase (!) mit einem Känguru (!), was zu Beschädigungen an der Front führte, sich zu Ungemach in der Kühlungsabteilung ausweitete und letztlich zur Aufgabe führte.

Porsche: Ausgebremst

Bleibt noch Porsche: Die zwei IGTC-Autos von Absolute Racing waren auf Ankommen angesetzt. Die konservative Herangehensweise brachte die Plätze 4 und 7, Reifenschäden und Strafen waren aber keine Hilfe. Beim Team von Earl Bamber war das Trio aus Teamchef, Laurens Vanthoor und Craig Lowndes voll auf Angriff gepolt. Doch weil sich das Team entschied, andere Bremsbeläge zu verwenden, schaufelte man sich selbst ein Grab: Ein Tausch der Bremsbeläge eliminierte den eindeutig schnellsten Porsche 911 GT3 R im Feld, der phasenweise das Tempo an der Spitze mitgehen konnte.

Bathurst mag also nicht für alle Teilnehmer die pure Freude gewesen sein. Für die Rennsportfans war der IGTC-Saisonstart in Australien einfach nur ein unfassbar gutes Autorennen. ■



PORSCHE

Absolute Racing holte mit dem Australier Campbell Platz 4 für Porsche


7MATE.COM

Kein Scherz: Ein Training wurde nach einer Känguru-Invasion abgebrochen



UPIETZ

Der GruppeM-Mercedes verlor nach dem Zieleinlauf P2 wegen einer Strafe



UPIETZ

Audi hatte in Bathurst die Seuche: Unfall, Reifenschaden und Defekt

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

12h-Rennen in Bathurst (AUS)
Streckenlänge: 6,213 Kilometer; Renndistanz: 1950,882 Kilometer

1.	**Gounon/Soulet/Pepper (#7)**	**Bentley Continental GT3**	**314 Runden**
2.	Parente/Barnicoat/Blomqvist (#60)	McLaren 720S GT3	+41,524 sec
3.	Götz/Van Gisbergen/Whincup (#888)	Mercedes-AMG GT3	+44,460 sec
4.	Jaminet/Pilet/Campbell (#911)	Porsche 911 GT3 R	+45,990 sec
5.	Engel/Stolz/Buurman (#77)	Mercedes-AMG GT3	+1.03,039 min
6.	Buhk/Marciello/Fraga (#999)	Mercedes-AMG GT3	+1.07,794 min
7.	Werner/Preining/Cairoli (#912)	Porsche 911 GT3 R	+1.36,097 min
8.	Kodric/Storey/Ross (#59)	McLaren 720S GT3	+1 Runde
9.	Bamber/Lowndes/Vanthoor (#1)	Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
10.	Barker/Grove/Grove (#4)	Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
11.	Dumas/Calvert-Jones/Evans (#12)	Porsche 911 GT3 R	+3 Runden
12.	Assenheimer/Afanasiev/Beretta (#46)	Mercedes-AMG GT3	+3 Runden
13.	Liberati/Imperatori/De Olivera (#18)	Nissan GT-R Nismo GT3	+3 Runden
14.	Watson/Hart/De Angelis (#159)	Aston Martin Vantage GT3	+3 Runden
15.	Percat/Cameron/Freeney (#91)	MARC II	+4 Runden

FIA GT3 Weltcup in Macau: Platzt das GT3-Finale?

Fragezeichen hinter Macau

Ende Januar tauchten Spekulationen um die Zukunft des GT3-Weltcup-Finales in Macau auf. In Bathurst bestätigte Stéphane Ratel, dass die FIA die Optionen prüft, weil aktuell nicht genug Hersteller und Autos angelockt werden können.

Von: **Marcus Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

GT-Promoter Ratel muss bis zum 10. Februar 20 Pro-Autos für Macau finden

Ende Januar war Ratel noch optimistisch und verwies Gerüchte um einen neuen Austragungsmodus oder einen Wechsel des Austragungsortes ins Reich der Fabel: „Vermutlich wird über die Zukunft von Macau deshalb spekuliert, weil der Termin des IGTC-Finales in Kyalami auf dem gleichen Wochenende liegt. Aber das war unser Fehler. Den werden wir in der kommenden Woche korrigieren, indem wir den Kyalami-Termin um eine Woche verschieben." In Bathurst klang das schon wieder etwas anders: Er warnte offenbar die Motorsportchefs vor, dass es eine Änderung geben könnte.

Ratel bleibt jedoch weiterhin optimistisch: „Wir bekommen traditionell immer erst im Juli den Auftrag von der FIA, das GT3-Weltcup-Finale in Macau zu organisieren. Noch ist also viel Zeit. Aber es stimmt, dass wir Probleme haben, genügend Hersteller und Pro-Autos für den Event anzulocken." Schon im letzten Jahr waren nur die deutschen Hersteller Audi, BMW, Mercedes sowie Porsche mit werksunterstützten Pro-Autos am Start. Ratel deutet an, dass aktuell 14 Autos für das Finale in Macau 2020 so gut wie sicher sind. Der Macau-Organisator und die FIA wünschen sich aber ein Starterfeld in der Größenordnung von mindestens 20 Pro-Autos. „Ich bin ein großer Macau-Fan und wünsche mir, dass wir den Weltcup in Macau ausrichten. Das ist das, wofür ich kämpfe", so Ratel in Bathurst.

Doch der Franzose ist auch Geschäftsmann und hat sich offenbar bereits mit einem Plan B gewappnet: Sollten die FIA oder das GP-Komitee in Macau den GT3-Weltcup kippen, will er das bisherige Format durch ein nationenbasiertes Finale ersetzen, wo nur ein Pilot pro Nation erlaubt ist, und im Rahmen der von ihm ausgerichteten FIA Motorsport Games ausrichten, die vom 23. bis 25. Oktober 2020 auf dem Circuit Paul Ricard stattfinden werden.

Am 10. Februar muss Ratel bei der FIA in Paris Farbe bekennen: Wenn der Franzose glaubhaft versichern kann, dass er 20 Pro-Autos für das GT3-Finale in Macau gewinnen kann, wird die FIA das Weltcup-Prädikat für 2020 erneuern und Ratel mit der Ausrichtung des Events beauftragen. In Bathurst versuchte Ratel daher intensiv, weitere GT3-Hersteller von einer Teilnahme am Weltcup-Finale in Macau zu überzeugen. ■

Sportwagen-WM (WEC): Hypercar-Reifen müssen aus Speed-Gründen modifiziert werden

Reifen im „roten Bereich"

Die neuen Hypercars, die ab September 2020 die Topklasse der Sportwagen-WM (WEC) bilden werden, sind schwerer als die bisherigen LMP1-Autos – und voraussichtlich auch deutlich schneller als geplant. Michelin will darauf mit mehren Evolutionsstufen reagieren.

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

Der französische Reifenhersteller Michelin, der mit der WEC einen exklusiven Ausrüstervertrag für die neue Hypercar-Topklasse hat, muss die Reifen für die Hypercars noch vor dem Saisonstart im September 2020 modifizieren. Sowohl die Michelin-internen Simulationen als auch externe Analysen haben ergeben, dass die neue Topklasse in Le Mans Rundenzeiten von 3.23 Minuten erreichen kann. Die ursprüngliche Rundenzeitenvorgabe des Regelgebers ACO lag bei 3.30 Minuten, bezogen auf die Pace im Rennen.

„Unsere Analysen haben in Summe klargemacht, dass die Autos schneller sein werden als geplant", so Michelin-Rennsportchef Matthieu Bonardel. „Dazu sind die Autos laut Reglement auch noch deutlich schwerer, was dazu führt, dass wir auf die Situation reagieren müssen, weil wir sonst Gefahr laufen, dass die Reifen im roten Bereich operieren."

Der Exklusiv-Vertrag mit dem ACO sah ursprünglich vor, dass ein Standardreifen zum Einsatz kommen soll, dessen Konstruktion sich über die Homologationsperiode von fünf Jahren nicht verändern sollte. Doch diese Vorgaben sind schon heute überholt, wie Bonardel klargemacht hat: „Wir müssen auf die Simulationen jetzt reagieren. Zwar haben wir bereits die äußere Geometrie für den Hypercar-Reifen definiert, sodass wir die Formen für die Produktion anfertigen können. Gewicht und Speed führen aber zu deutlich höheren Lasten. Wir werden die Details darauf abstimmen und außerdem die Reifendrücke erhöhen müssen."

Michelin liegt aber im Zeitplan, sodass die neuen Hypercars mit ersten Tests nach dem Le-Mans-Rennen 2020 starten können – wenn die neuen Autos rechtzeitig fertig sind. Außerdem wird das Reifenkontingent für die Hypercar-Teams bei den ersten Rennen erhöht.



MICHELIN

Michelin-Sportchef Bonardel

Nach zwei Saisons will Michelin eine Evo-Version lancieren, im vierten Jahr soll ein weiteres Reifen-Update erfolgen. „Dazu müssen wir abwarten, wie die Konvergenzvereinbarungen für DPI und Hypercar ausgehen", so Bonardel. „Auch darauf werden wir reagieren müssen." ■

Team Zakspeed räumte ab

Zwei Gesamtsiege, zwei weitere Klassensiege und der Tagessieg nach Punkten: Für das Traditionsteam von Zakspeed lief es bei der GT Winter Series in Portimão perfekt.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ganz großen Gewinner avancierte dabei Constantin Schöll, der bei seiner Rennpremiere im Mercedes-AMG GT3 beide Gesamtsiege im 20 Starter starken Feld einfuhr. Im ersten Lauf konnte der 21-jährige Österreicher noch ganz souverän der Zielflagge als Sieger entgegenfahren. „Es war ein super Rennen. Zu Anfang konnte der KTM GTX sehr gut mithalten. Aber über die Distanz waren wir schneller, vor allem auf den Geraden“, beschrieb Schöll.

Im zweiten Durchgang aber machte ihm Michael Joos im Porsche 911 GT3 Cup fast einen Strich durch die Rechnung, als er mit besserem Topspeed gleich am Start die Führung übernehmen konnte. Erst in der Schlussphase, als die Reifen am Joos-Porsche nachließen, gelang Schöll das entscheidende Manöver, und der zweite Gesamtsieg war perfekt. Das Podest komplettierte Adam Galas in besagtem KTM GTX, der im ersten Lauf noch P2 zwischen Schöll und Joos eingefahren hatte.

Punktsieg für Kireev

Der vollständige Zakspeed-Triumph wurde von Evgeny Kireev im Mercedes-AMG GT4 komplettiert, der sich in seiner Klasse einer sehr ähnlichen Situation ausgesetzt sah wie der Teamkollege. Gelang der Rennerfolg im ersten Lauf souverän, sah es in Lauf 2 zunächst so aus, als würde Sebastian Heiler im Teichmann-KTM die Klasse GTS gewinnen. Doch weil er nach einem Safety-Car-Restart zu früh überholt hatte, bekam er eine Strafe, und der Sieg ging erneut an Kireev. Weil seine Klasse die mit den meisten Startern war, ging auch der Tagessieg nach Punkten an den Russen.



GT WINTER SERIES

Doppelschlag: Constantin Schöll holte in Portimão zwei Siege für Zakspeed

Während Schöll mit den Gesamtsiegen auch zweimal die Klasse GTR holte und Joos mit den Gesamtplätzen 3 und 2 jeweils die Klasse Cup R gewann, hießen die (Doppel-)Sieger der anderen Klassen: Danny Hirschauer (Porsche Cayman, Klasse SW), Michael Selbach (BMW M240i, Klasse BMW Cup), Tim Kohmann (Porsche Cayman, Klasse V) und Hanno Laskowski (Chevrolet Cruze, Klasse Cup F). Der nächste Lauf zur GT Winter Series findet am 18./19. Februar auf dem spanischen Circuito Iberia nahe Almería statt. ■

GT WINTER SERIES powered by sport auto | GEDLICH racing | ENDLESS SUMMER ASCARI

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DIRK MÜLLER IN BATHURST

Der ehemalige Ford-Werkspilot Dirk Müller konnte dank der Unterstützung von Multimatic kurzfristig beim IGTC-Saisonstart in Bathurst an den Start gehen. Der erfahrene GT-Pilot musste bei seinem Bathurst-Debüt aber mit einem GT4-Mercedes AMG vorliebnehmen statt mit einem GT3-Auto. „Es macht durchaus Sinn, bei einer so anspruchsvollen Strecke erst mal in einem kleineren Auto Erfahrung zu sammeln“, so Müller, der aber auch bekannte: „Die GT4-Autos haben wenig Abtrieb, weshalb ich mich in einem GT3-Auto vielleicht sogar leichter getan hätte.“ Nach einem weitgehend problemlosen Rennen kam der Customer Racing-AMG GT4 auf dem 23. Platz ins Ziel, was zugleich den zweiten GT4-Klassenrang für Mark Griffith, Dirk Müller und Harrison Newey bedeutete.

IGTC / GT MASTERS: CLASH

GT-Promoter Stéphane Ratel bestätigte in Bathurst, dass der IGTC-Lauf in Indianapolis Anfang Oktober nicht verschoben werden kann, um einen Terminclash mit dem ADAC GT Masters-Finale zu verhindern. Die GT Masters-Serie wird am gleichen Wochenende ihr Saisonfinale am Sachsenring veranstalten. Auch trifft die deutschen GT3-Hersteller ein zweiter Terminclash zwischen der IGTC-Serie und dem GT Masters: Das dritte IGTC-Rennen in Suzuka kollidiert Ende August mit dem GT-Masters-Lauf in Zandvoort. „In der Woche nach dem Indy-Lauf der IGTC findet das IMSA-Finale in Road Atlanta statt, sodass wir keine Möglichkeit hatten, den Termin nach hinten zu schieben“, erklärte Ratel. „So was ist leider manchmal unvermeidlich, denn wir organisieren in diesem Jahr 26 internationale GT-Rennen.“

IGTC: FERRARI NUMMER 9

Dank einer späten Einschreibung von Ferrari sind 2020 insgesamt neun Hersteller in der Intercontinental GT Challenge (IGTC) eingeschrieben – das ist absolutes Rekordergebnis für die seit 2016 ausgetragene Meisterschaft, die



mit fünf Rennen auf fünf Kontinenten eine Art GT3-Highlight-Rennserie bildet.

DPI: 600-PS-OBERGRENZE?

Die in der IMSA-Topklasse DPI engagierten Hersteller machen Druck, um extreme Leistungssteigerungen im Zuge der Konvergenz mit der Hypercar-Klasse aus der Sportwagen-WM (WEC) zu verhindern. Laut mehreren Insidern haben sie ein Limit von maximal 600 PS für die DPI-Evo-Version 2.0 ab 2022 gefordert, die durch die Konvergenz mit der WEC zur LMDH-Klasse wird und dann auch in der WEC und in Le Mans startberechtigt und siegfähig sein soll. IMSA und ACO verhandeln gerade die technischen Details der Konvergenz. Offenbar befürchten die aktuellen DPI-Hersteller, dass sie ihre Motorleistungen deutlich anheben müssen, um mit den neuen Hypercars in der WEC fahren zu können. Die Hypercar-Motoren sollen bis zu 850 PS leisten, die aktuellen DPI-Autos liegen bei deutlich unter 600 PS. Die Forderung würde bedeuten, dass die WEC-Hypercars abrüsten müssten.

„Fällt mir schwer, noch mitzuhalten“

Sébastien Loeb hat mehr erwartet. Nach Platz 6 bei der „Monte“ steigt er erst einmal wieder aus. In MSa spricht der Rekordweltmeister über fehlenden Speed und die Zukunft eines 46-Jährigen.

Von: **Reiner Kuhn**



ROESELER

War dies Ihre schlechteste Rallye Monte Carlo?
Irgendwie schon. Mir fehlte das volle Vertrauen. Am Freitag versuchte ich, an das Führungstrio ranzukommen, doch nach Tänaks Unfall habe ich einen Gang zurückgeschaltet. Zum einen sollten wir sichere Punkte fürs Team einfahren, zum anderen nimmt man so einen heftigen Unfall in meinem Alter anders wahr. Der Sonntag war dann einfach nur Mist.

Aus welchem Grund?
Unsere Wetterinfos waren falsch, und dadurch auch unsere Reifenwahl. Egal wie viel Risiko ich eingegangen wäre, wir hatten null Chancen. Thierry (Neuville) war auch erst auf „supersoft“, aber sein Eisspion Dani (Sordo) drängte auf „soft“ und hatte recht. Vielleicht hätte ich weiterdenken müssen und auf drei „Supersoft“ und drei „Soft“ setzen sollen. Aber hinterher ist man immer schlauer. So oder so fällt es mir verdammt schwer, mit dem i20 WRC auf Asphalt noch mitzuhalten.

Woran liegt es?
Irgendwie finden das Auto und ich nicht zusammen. Mit dem Citroën habe ich 2018 in Spanien noch gewonnen. 2019 wurde ich im Hyundai nur Vierter, obwohl ich nach der Schotteretappe geführt hatte. Auf Schotter läuft es aktuell einfach besser.

Schweden gilt als Schotterrallye. Warum übernimmt dort Craig Breen Ihr Cockpit?
Das war meine Entscheidung und hat nichts mit Asphalt oder Schotter zu tun. Schweden kann bei den richtigen Bedingungen die tollste Rallye sein, aber eben auch die schlimmste.

„Gewisse Automatismen und Reaktionen gehen verloren. Die Rallye-WM verlangt einem alles ab. Auch ich weiß, mit 50 sollte man das sein lassen.“

Sébastien Loeb

Können Sie sich Ihre Rallyes selbst aussuchen?
Ich denke nicht. Aber Andrea (Teamdirektor Adamo) kennt mich und weiß, dass auch ich mit meiner Monte nicht zufrieden war. Nach dem Debriefing hat er mir gesagt, er hätte eine Alternative, und mir die Entscheidung überlassen. Also sagte ich mit Blick auf das Wetter ab. Ich denke, auch Andrea ist davon überzeugt, dass es Rallyes gibt, wo ich dem Team besser helfen kann.

Zum Beispiel Mexiko?
Dort sollte Dani wieder im dritten Auto sitzen. Es geht nicht darum, was mir gefällt, oder um meinen Spaß. Wichtig ist auch die Startposition. Vielleicht starte ich wieder in Portugal oder bei den neuen Läufen in Kenia oder Neuseeland. Alles was zählt sind das Team und Hersteller-Punkte.

Sehen wir Sie am Saisonende vielleicht doch noch bei den Asphaltläufen in Deutschland und Japan?
Aktuell will ich nichts ausschließen, auch wenn ich denke, dass Dani womöglich die bessere Option wäre. Aber bis zum Herbst ist es noch lange hin. Wenn Andrea sagt, ich soll in Deutschland fahren – warum auch immer – dann werde ich das tun.



ROESELER

Sébastien Loeb kam bei der Monte mit seinem i20 nicht richtig in Schwung

Sébastien Loeb

Geburtstag: 26. Februar 1974
Geburtsort: Haguenau (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
1995: erste Rallye
2000: 1. von 179 WM-Starts
2001: Landesmeister und Super-1600-Weltmeister
2004–2012: 9-mal Weltmeister
2018: 79. WM-Sieg in Spanien
2019: WM-11. (Hyundai)

HOBBYS
Hubschrauber, Motorräder

Was bringt ein Programm mit sechs WM-Läufen?
Ein schwieriges Thema. Einerseits profitiert man bei einigen Rallyes von einer hinteren Startposition, andererseits ist es ein echtes Handicap, nicht dauernd im Auto zu sitzen. Gewisse Automatismen und Reaktionen gehen verloren.

Ist am Saisonende endgültig Schluss?
Gute Frage. Ich habe einen Zweijahresvertrag unterschrieben. Klar ist aber auch, es wird nicht einfacher, ganz vorne mitzufahren. Die Rallye-WM verlangt einem alles ab. Man muss topfit sein und extrem viel Detailarbeit erledigen, angefangen mit dem Videostudium. Aber am wichtigsten ist: Man muss immer Vollgas geben und am Limit agieren.

Abschließende Frage: Sie führen nahezu alle Statistiken an. Vermisst man als Rekordweltmeister den Erfolg?
Natürlich will man gewinnen, möglichst immer und alles. Aber das geht nicht, schon gar nicht im Rallyesport. Ich liebe das Rallyefahren über alles. In keiner anderen Motorsportart kann man solche Fahreindrücke erleben. Und in den neuen WRC-Autos ist das fünf Level über allem anderen, deshalb bin ich auch zurückgekommen. Aber es gibt Grenzen, auch ich weiß, mit 50 sollte man das sein lassen. ■



Schon im Vorjahr blitzte in Schweden allzu oft der Schotter durch

ROESELER

Rallye-WM

Schweden droht Absage

Die Zuversicht ist geschwunden. Kurz vor der Rallye Schweden präsentiert sich das Värmland in schnödem Braun. Die Folge: Auch eine Verkürzung des zweiten WM-Laufs scheint zu scheitern.

Von: **Reiner Kuhn**

Zu Wochenbeginn glühten die Drähte. Wie bei der Rallye Monte Carlo besprochen, legte Glenn Olsson, Chef der Rallye Schweden, der FIA und dem WM-Promoter am Montag einen hochaktuellen Lagebericht aus der Region Värmland vor. Auf dessen Basis sollte eine finale Entscheidung fallen, ob dem Winter-Klassiker nach 1990 die zweite Absage wegen zu milder Temperaturen droht. Denn nur bei grünem Licht der FIA schicken die Teams ihre bereitstehenden Trucks los.

„Es ist kritisch“, gibt Olssen zu. „Vor dem Wochenende hat es in den Höhenlagen geschneit. Das reicht für den WM-Lauf aber nicht aus. Wir brauchen Kälte und Frost, damit neben den an der Oberfläche zwischenzeitlich aufgeweichten Schotterstrecken auch die als Zuschauerparkplätze vorgesehenen Wiesen samt Zufahrtswege gefrieren.“ Doch genau das scheint nicht der Fall!

Da hilft es wenig, dass man beim Servicepark auf dem Flugplatz vom Torsby mehr Asphaltflächen bereitstellte und Notmaßnahmen im Köcher hat. Diese sehen neben einer Verkürzung der Strecken auch Veränderungen im Ablauf vor. Wohl vergeblich. Schon jetzt ist klar: Die 68. Ausgabe der Rallye Schweden wird bestenfalls eine Sprintveranstaltung. Nun soll die endgültige Entscheidung vor dem Wochenende fallen, verkündeten die Organisatoren und der WM-Promoter am Montagabend.

Auch die Werksteams haben reagiert. Sollte die FIA grünes Licht geben, würde Hyundai wie M-Sport nun direkt vor der Rallye Schweden testen. Anders Toyota: Dort machte man aus der Not eine Tugend, spart sich die wertvollen Testtage außerhalb des eigenen Testareals, und würde Sébastien Ogier und Elfyn Evans am kommenden Wochenende im heimischen Jyväskylä unter ähnlichen Bedingungen zum exklusiven Proberitt bitten. ■

Rallye-WM

Latvala will’s wissen

In Schweden will der bei Toyota aussortierte Jari-Matti Latvala im privaten Yaris WRC antreten. Sein Ziel: Zeigen, dass er noch immer ganz vorne mithalten kann.

Steigt die Rallye Schweden, teilt sich der bei Toyota aussortierte Jari-Matti Latvala am Freitag einen Testtag mit Werksjunior Takamoto Katsuta. Das soll reichen, um dort, wo er im Jahr 2008 als bisher jüngster WM-Pilot siegte, nochmals groß aufzugeigen. „Ich habe drei Kilo abgenommen und mich akribisch auf diesen Start vorbereitet“, so der mit 208 WM-Starts erfahrenste aller WM-Piloten.

Wichtiger: „Wir haben eine klare Vereinbarung mit Tommi (Mäkinen), dass wir frei fahren und voll angreifen können“, so der 34-Jährige. Seine Kampfansage: „Wir wollen nicht auf die anderen schauen, sondern nur auf uns. Mein Ziel ist es, zum 68. Mal auf einem WM-Podium zu stehen und dabei am liebsten mit meinem 19. WM-Sieg mit Markku Alén gleichzuziehen.“ ■ RK



ROESELER

Kennt Schweden und den Yaris WRC aus dem Effeff: Routinier Latvala

Rallye-WM

Loubet im i20 WRC

WRC2-Champion Pierre-Louis Loubet gelingt der Aufstieg in die Topliga. Ab Portugal bestreitet der Franzose neun WM-Läufe im Hyundai World Rally Car.

Über die Junior-WM arbeitete sich Pierre-Louis Loubet in die zweite Liga hoch. Im Vorjahr gewann der Korse mit nur sechs Starts den WM-Titel in der für Privatfahrer reservierten WRC2 (nun WRC3) und schlug ein Angebot von Skoda aus. Gerne hätten die Tschechen den Franzosen neben Oliver Solberg unterstützt. Doch Loubet wollte unbedingt den nächsten Schritt machen – und hat es geschafft.

Genau fünf Jahre nach seinem ersten WM-Start wird der Sohn des Rallye-Europameisters von 1989, Yves Loubet, in Portugal (21. bis 24. Mai) erstmals in einem World Rally Car antreten und mit der Unterstützung von Hyundai von da an die komplette Saison in einem i20 WRC bestreiten. Heißt alle neun Läufe, inklusive der Übersee-Rallyes in Kenia, Neuseeland und Japan.

„Es war wichtig, dass wir möglichst viele Einsätze haben“, erklärt Loubet. „Wie man sieht, braucht es etwas Zeit, ehe man mit diesen Autos gute Leistungen erzielen kann.“ Nach ersten Testkilometern in Südfrankreich wird er bei den Tests vor der Rallye Portugal mehr Erfahrungen im WRC sammeln können. „Wir wollen Schritt für Schritt gehen. Es ist das erste Jahr für mich, aber wir haben optimale Bedingungen“, freut sich Loubet über den Aufstieg. ■ RK



ROESELER

Pure Freude: Loubet steigt auf



PS-GROUP/SCHOKE

Sieger der Saison 2019/2020: Aurélien Panis mit dem Audi A1 des Saintéloc-Teams

Generationenwechsel

In der 31. Saison der Eisrennen vollzog sich der Wandel zu einer neuen Fahrer-Generation. Aurélien Panis (Audi A1) löste den Seriensieger der letzten vier Jahre, Jean-Baptiste Dubourg (Renault ZOE), ab.

Von: **Bernhard Schoke**

Bereits beim Saisonauftakt zu Beginn der Adventszeit in Val Thorens konnte man als aufmerksamer und langjähriger Beobachter der Serie erkennen, dass die erste komplett elektrisch ausgetragene Saison wohl auch einen neuen Gesamtsieger haben könnte. Die neuen Renner mit Elektroantrieb erfordern auch einen „elektrischen Fahrstil", auf den sich nicht alle altgedienten Piloten gleichermaßen gut einschießen konnten. Die in die Gesamtwertung einfließenden Vor- und Zwischenläufe gaben einen ersten Hinweis darauf, wie man die Autos bewegen muss, damit am Ende auch eine gute Zeit herauskommt. Die Herausforderung gegenüber den zuvor gebräuchlichen Verbrennern lag vor allem darin, das schlagartig zur Verfügung stehende Drehmoment gefühlvoll in möglichst flüssigen Vortrieb umzusetzen, um quasi geräuschlos eine schnelle Runde auf das Eis zu zaubern.

Apropos Eis

Hier waren die Piloten und ihre Teams in dieser Saison mal wieder besonders gefordert. Beste Bedingungen mit spiegelglatter Piste beim ersten Rennen in den 2300 Metern Höhe von Val Thorens waren das eine Extrem, eine Wasserschlacht beim Finale in dem nur 1350 Meter hoch gelegenen Super Besse (80 Kilometer südwestlich von Clermont-Ferrand) das andere. Das Wasser in komplett unterschiedlichen Aggregatzuständen bot aber in jedem Fall ein großes Spektakel.

Für die Piloten und die hinter ihnen stehenden Mechaniker und Ingenieure stellten die warmen Bedingungen eine enorme Herausforderung dar. Die Einstellung der Fahrwerke, die neuen, vielfältigen Möglichkeiten der Elektronik mit unzähligen Mappings statt der altbekannten Kennfelder bei den Verbrennern waren in der kompletten Saison und besonders im Finale das vorherrschende Thema. Die zuvor häufig und gern von den Piloten angewendete Hauruck-Methode – „Da war eine Lücke und die wollte ich nutzen" – brachte mit den neuen Boliden nichts. Deutlich sichtbar war dies bei den Männern mit reichlich Erfahrung mit den zuvor eingesetzten 3,0-Liter-Benzin-Motoren. Olivier Panis (AS01), Franck Lagorce (AS01) und Benjamin Rivière (Peugeot 208) konnten zwar bei dem einen oder anderen Lauf ihre langjährige Erfahrung in Ergebnisse ummünzen, sprich aufs Podium fahren, aber mit dem Ausgang der Meisterschaft hatten sie in diesem Jahr sehr viel weniger zu tun.

> „Die Finalrennen in Super Besse boten den Fans und Teams Spannung pur – Rad an Rad, ständig wechselnd zwischen Panis, Loeb und Rivière."
>
> Sébastien Chetail

Gleiches gilt auch für Andreas Bakkerud (Dupessey 01), der am Ende Siebter der Gesamtwertung wurde. Dem Rallycross-Vizeweltmeister fehlten kurz gesagt die Erfahrung und vor allem die Konstanz auf dem rutschigen Geläuf. Auf der fahrerisch besonders interessanten Strecke von Lans-en-Vercors bei Grenoble fuhr der Skandinavier immerhin zweimal aufs Podium und bewies damit, dass er auf dem Eis durchaus Potenzial hat. In anderen Rennen wie in Serre Chevalier konnte der Publikumsliebling ebenfalls punkten, aber über die gesamte Saison reichte die Vorstellung nicht aus, um in die Top 5 der Gesamtwertung vorzustoßen. Besonders kontraproduktiv für die Punktetabelle ist Abwesenheit. Bakkerud fehlte beim Saisonfinale aus privaten Gründen. Die Erfahrung eines Nicolas Prost (Renault ZOE) oder Nathanaël Berthon (Peugeot 208), die bereits seit einigen Jahren auf den eisglatten Kursen ihr Können zeigen,

fehlte ihm naturgemäß natürlich noch. Denn die Lernkurve zeigte am Saisonende deutlich nach oben.

Apropos Lernkurve: Was Erfahrung ausmacht, konnte Aurélian Panis (Audi A1) zeigen. Der Sohn des früheren Formel-1-Piloten Olivier Panis sammelte in früheren Jahren schon reichlich Kilometer im Rahmenprogramm. Trotz eines wenig erfolgreichen Auftritts in Serre Chevalier konnte er durch kontinuierlich gute Ergebnisse regelmäßig gute Zähler sammeln und so die Basis für eine gute Position im Titelkampf beim Saisonfinale schaffen.

Auch das seit vielen Jahren in der Meisterschaft antretende Top-Team Saintéloc um Teamchef Sébastien Chetail, mit seiner durch diverse Titel und fast unzählige Podiumsplatzierungen dekorierten und professionell aufgestellten Mannschaft, hatte ebenfalls einen nicht zu unterschätzenden Anteil an dem jetzigen Titel von Panis. Es half natürlich, dass die Führungscrew des in St. Etienne beheimateten Teams als eine der ersten Equipes bereits im Vorjahr ihren Fokus voll auf den 2018/2019 noch optionalen Elektroantrieb setzte und so mit der ersten Generation elektrisch betriebener Boliden reichlich Daten sammeln konnte.

Faktor Streichresultate

In diesem Jahr rückte in Sachen Reglement das Thema Streichresultate wieder verstärkt in den Blickpunkt. Konkret können damit die beiden schlechtesten Ergebnisse der Saison aus der Addition genommen werden, was in der Regel dazu führt, dass die Piloten in der Endabrechnung der Tabelle wesentlich enger zusammenrücken. Nicht so in den abgelaufenen Monaten: Denn bereits für den wetterbedingt ausgefallenen zweiten Wertungstag in Andorra bekamen alle Teilnehmer null Punkte eingetragen. Ergo blieb nur noch ein wenig erfolgreicher Auftritt als möglicher Ausreißer übrig. Damit war eigentlich schon vor dem Finale klar, dass die beiden Verfolger Dubourg und Neu-Einsteiger Yann Ehrlacher Panis Junior den Titel nur noch bei einem kompletten Blackout des Tabellenführers abnehmen konnten.

Aber das Gegenteil war der Fall. Nervenstark präsentierte sich der Youngster, fightete um jeden Zentimeter und sorgte so zusammen mit Rallye-Legende Sébastien Loeb (SLR01) und Rivière (Peugeot 208) für ein Novum in der Historie der Trophée Andros: Alle drei hatten nach dem Super-Pole-Einzelzeitfahren der besten sechs die gleiche Punktzahl, wobei Panis mit der Bestzeit auftrumpfte und mit Loeb und Rivière gleichzog. Nicht nur die Qualifikation war extrem knapp. Panis gewann das Finale mit nur acht Zehntelsekunden Vorsprung vor Loeb. Ein weiteres Novum am Rande: Dubourg und Ehrlacher holten sich absolut zeitgleich einen Extra-Punkt für die schnellste Rennrunde.

Kurios: Den Rallyeeinsatz im Werks-Hyundai bei der eisigen Schweden-Rallye hatte Sébastien Loeb nach einem mauen Ergebnis in Monte Carlo gerade abgesagt. Eine Woche nach dem durchwachsenen Auftritt in Südfrankreich saß er beim Finale der Trophée Andros wie auch schon beim Auftakt selbst am Steuer und zeigte mit Blick auf die im kommenden November bereits wieder anstehende 32. Saison der Trophée Andros, dass mit dem 46-jährigen Elsässer nicht nur als Teamchef, sondern nach wie vor auch als Fahrer zu rechnen ist.

Der Rückkehr ans Lenkrad hat sich Yvan Muller, der seit Mitte der 90er-Jahre die Eisrennserie zehn Mal gewann, bisher verweigert. Aber wie Loeb in der Rallye-WM wäre „Yvan der Schreckliche“ nicht der Erste, der den Rücktritt vom Rücktritt erklärt.

Der geplante Einstieg eines deutschen Debütanten dagegen fand nicht statt. Der für die abgelaufene Saison eigentlich vorgesehene Auftritt von Sportwagenpilot und YouTube-Größe Felix von der Laden kam aus terminlichen Gründen leider nicht zustande. ■



PS-GROUP/SCHOKE

Sébastien Loeb startete zweimal


PS-GROUP/SCHOKE

Start-Voraufstellung bei den Fans



PS-GROUP/SCHOKE

Nicolas Prost beendete die Saison als Fünfter



PS-GROUP/SCHOKE

Aktion im Finale: Panis vor Loeb und Rivière



PS-GROUP/SCHOKE

Top 3 der Gesamtwertung: (v. l. n. r.) Dubourg, Panis, Ehrlacher

QUALIFIKATION&SUPERPOLE

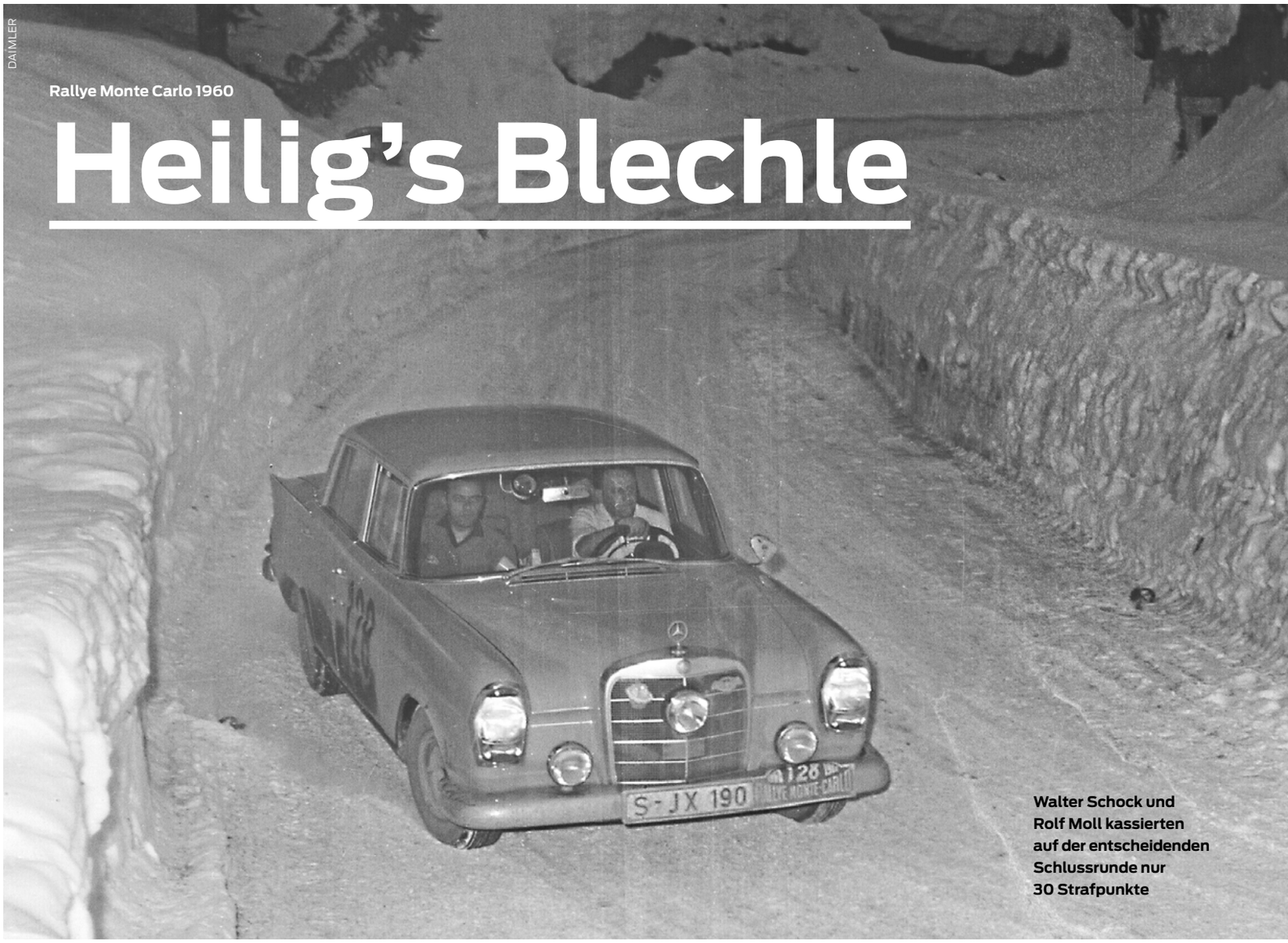
Fahrer	Fahrzeug/Team	Punkte
Sébastien Loeb	SLR01/S. Loeb Racing	45+1 = 46
Aurélien Panis	Audi A1/Saintéloc	40+6 = 46
Benjamin Rivière	Peugeot 208/Pussier	42+4 = 46

ERGEBNIS FINALE

Fahrer	Fahrzeug/Team	Zeit
Aurélien Panis	Audi A1/Sainteloc	4.16,144 min
Sébastien Loeb	SLR01/S. Loeb Racing	+ 0,800 s
Benjamin Rivière	Peugeot 208/Pussier	+ 5,666 s

GESAMTWERTUNG

Fahrer	Fahrzeug /Team	Punkte
Aurélien Panis	Audi A1/Sainteloc	543
Jean-Bapt. Dubourg	Renault ZOE/Dubourg	520
Yann Ehrlacher	Dupessey AS 01	509



Rallye Monte Carlo 1960

Heilig's Blechle

Walter Schock und Rolf Moll kassierten auf der entscheidenden Schlussrunde nur 30 Strafpunkte

1960 deklassierte ein Mercedes-Trio die Konkurrenz und feierte bei der Rallye Monte Carlo einen Dreifachtriumph. Patriotisch gesinnte englische Zeitungen witterten eine Materialschlacht der Deutschen mit Megabudget.

Von: **Dirk Johae**

Wer hätte das gedacht: Nicht Porsche, sondern Mercedes-Benz war die erste deutsche Marke, die bei der Rallye Monte Carlo einen Gesamtsieg verbuchen konnte. Vor 60 Jahren gestalteten sechs Stuttgarter diese Premiere als einen Parademarsch. Die drei vom Werk präparierten 220 SE Limousinen eroberten alle Plätze auf dem Podium. Durch ein holländisches Privatteam lagen sogar vier Mercedes unter den ersten fünf dieser 29. Auflage der „Königin aller Rallyes", wo ein Erfolg so wertvoll ist wie ein Meistertitel. Die Zeiten von Gentleman-Racern waren längst vorbei, die besten Teams kennen keinen Spaß. Vor allem die Briten, für die ein Erfolg bei der Monte so viel zählte wie ein Gesamtsieg in Le Mans, kannten kein Pardon: Sie betrachteten Motorsport als nationale Angelegenheit.

So folgte auf die Triumphfahrt der drei Mercedes-Teams 1960 die eiskalte britische Presse-Dusche. Gut vier Jahre nach dem Ausstieg aus dem Rundstreckensport mit zwei Weltmeistertiteln kehrten die Deutschen auf die große Bühne zurück und stahlen den britischen Werksteams die Show. 100 000 britische Pfund (umgerechnet 1,2 Millionen Mark) hätte das Werk in diesen Einsatz gesteckt und die drei Autos mit

ZAHL DER RALLYE

120

PS leistete der Mercedes-Benz 220 SE. Damit war die vom Werk vorbereitete „Heckflosse" eines der stärksten Autos.

elektronischen Rechenmaschinen bestückt, hieß es. Doch die sensationsgierigen Journalisten lagen falsch. Zwar stammten die 220 SE vom Werk und waren in der Rennabteilung vorbereitet worden. Die Betreuung der drei Teams übernahm der ehemalige Formel-1-Fahrer Karl Kling in seiner Funktion als Leiter der Sportbetreuung. Er kannte die Monte aus Fahrersicht und hatte 1951 mit Rudolf Caracciola und Hermann Lang als Werksteam den Mannschaftspreis gewonnen. Aber 1960 war es kein Werkseinsatz. Im Aktenvermerk vom 17. November 1959 heißt es: „Auf Beschluss des Vorstands werden drei werkseigene Wagen Privatfahrern zur Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen zur Verfügung gestellt." Insofern fielen die Geschichten vom Millionenbudget eher unter die Rubrik der Verschwörungstheorien. Das schwäbische Trio trat als Mannschaft des MSC Stuttgart an. Deren Sportleiter Rolf Moll bestritt die Rallye als Beifahrer von Walter Schock, den er schon 1956 zur Europameisterschaft geführt hatte. „Die angebliche Elektronen-Rechenmaschine des 220 SE befand sich im Kopf des Co-Equipiers Rolf Moll", meinte

Richard von Frankenberg, der für AUTO MOTOR UND SPORT vor 60 Jahren über die Monte berichtete. Schock/Moll wollten in dieser Saison die Gunst der Stunde nutzen und im professionell vorbereiteten Werkswagen neben dem Saisonauftakt auch die Rallye-Europameisterschaft nach Stuttgart holen. Eine Rallye wie die Monte verlangte eine besonders akribische Vorbereitung. Schon die Wahl des richtigen Startortes konnte über Sieg und Niederlage entscheiden.

Das Schwabentrio wählte Warschau aus den neun möglichen Startorten. Dieselbe Wahl trafen beispielsweise auch die holländischen Privatiers Tak/Swaab mit ihrem 220 SE. Damit ersparten sie sich wie auch die Teilnehmer aus Athen und Oslo einen Streckenabschnitt durch das Zentralmassiv. Das unberechenbare Winterwetter konnte hier schon alle Hoffnungen zunichtemachen, bevor es ab Chambéry, dem Treffpunkt für alle Teams, richtig ernst wurde. Aber noch eine Überlegung war wichtig, nämlich: „welche schwierigen Etappen bei Nacht und welche man bei Tag fahren muss“, unterstrich Korrespondent von Frankenberg.

So hatten die aus Warschau angereisten Teams in Chambéry den Vorteil, bereits im Hellen zur 76,5 Kilometer langen ersten Etappe starten zu können. Allerdings entschieden sich die Stuttgarter gegen das Aufziehen von Schneeketten. Ein Fehler, der allen drei Mannschaften die ersten Strafpunkte bescherte. 80 Punkte kassierten beispielsweise Schock/Moll für eine Verspätung von acht Minuten auf spiegelglatter Straße am Col du Granier.

Im Zwischenklassement vor den beiden Schlussprüfungen in den Seealpen lagen sie nur auf dem 19. Gesamtplatz. Doch auf der 285 Kilometer langen Schleife, die je ein Mal bei Nacht und bei Tag absolviert wurde, waren sie nicht zu schlagen. Trotz weiterer 30 Strafpunkte setzten sie sich mit großem Abstand als bestes Team ab. Damit sicherten sie sich den Gesamtsieg vor den Mannschaftskollegen. Die Briten Peter Harper und BBC-Reporter Raymond Baxter als Beifahrer waren im 75 PS starken Sunbeam Rapier die besten Verfolger.

Für Schock/Moll war dieser Monte-Erfolg erst der Auftakt zur erfolgreichsten Saison ihrer Laufbahn. Sie gewannen wie schon 1956 die Rallye Akropolis und darüber hinaus den Lauf in Polen und verbuchten damit die meisten Gesamtsiege der EM-Saison. Dazu erreichten sie den dritten Platz bei der Tulpenrallye, den vierten Platz bei der AvD/ADAC Deutschland Rallye und den fünften Rang bei der Rallye Genf. Damit feierten Walter Schock und Rolf Moll die Rallye-EM. Auch englischen Journalisten war somit klar, dass hinter dem Erfolg bei der Rallye Monte Carlo nicht ein Millionenbudget, sondern beste Rallyekunst steckte. ■

GESAMTERGEBNIS

	Fahrer	Auto	Strafpunkte
1.	Walter Schock / Rolf Moll (D)	Mercedes-Benz 220 SE	110
2.	Eugen Böhringer / Hermann Socher (D)	Mercedes-Benz 220 SE	298
3.	Eberhard Mahle / Roland Ott (D)	Mercedes-Benz 220 SE	650
4.	Peter Harper / Raymond Baxter (UK)	Sunbeam Rapier	749
5.	Hans Tak / Johan Swaab (NL)	Mercedes-Benz 220 SE	754
6.	Michael Sutcliffe / Geoff Crabtree (UK)	Ford Zephyr	815
7.	Werner Lier / Heini Walter (CH)	Sunbeam Rapier	844
8.	Raymond Quilico / Raphaël Michot (B)	DKW AU 1000 S	863

DAS RESULTAT

29. Rallye Monte Carlo, 18. bis 24. Januar 1960

Wetter:	wechselnde Bedingungen mit Schnee, Eis und Regen
Distanz:	3500 bis 3800 Kilometer (je nach Startort)
Nennungen:	311
Gestartet:	298
Gewertet:	149
Startorte:	Athen, Frankfurt, Glasgow, Den Haag, Lissabon, Oslo, Paris, Rom, Warschau



DAIMLER

Gruppenbild mit Siegerwagen vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof (v. l.): Eugen Böhringer, Hermann Socher, Walter Schock, Karl Kling (Leiter der Sportbetreuung von Mercedes), Rolf Moll, Roland Ott und Eberhard Mahle



DAIMLER

Nachwuchsteam: Mahle (27) am Steuer, Ott als Beifahrer



MCKLEIN

Bester Mercedes-Verfolger: Harper/Baxter im Werks-Sunbeam

Motorsport-T







Monat	Datum	Formel 1	Formel 2	Formel 3	INDYCAR	Formel E
Januar	12.					
	19.					Santiago de Chile
	26.					
Februar	02.					
	09.					
	16.					Mexico City
	23.					
März	01.					Marrakesch
	08.					
	15.	GP Australien			St. Petersburg	
	22.	GP Bahrain	Sakhir	Sakhir		
	29.					
April	05.	GP Vietnam			Alabama	Rom
	12.					
	19.	GP China			Long Beach	Paris
	26.				Austin	
Mai	03.	GP Niederlande	Zandvoort	Zandvoort		Seoul
	10.	GP Spanien	Barcelona	Barcelona	IndyGP	
	17.					
	24.	GP Monaco	Monte Carlo		Indy 500	
	31.				Detroit #1 und #2	
Juni	07.	GP Aserbaidschan	Baku		Texas	Jakarta
	14.	GP Kanada				
	21.				Elkhart Lake	Berlin
	28.	GP Frankreich			Richmond	
Juli	05.	GP Österreich	Spielberg	Spielberg		
	12.				Toronto	New York
	19.	GP England	Silverstone	Silverstone	Iowa	
	26.					London #1 und #2
August	02.	GP Ungarn	Budapest	Budapest		
	09.					
	16.				Mid-Ohio	
	23.				St. Louis	
September	30.	GP Belgien	Spa-Francorchamps	Spa-Francorchamps		
	06.	GP Italien	Monza	Monza	Portland	
	13.					
	20.	GP Singapur			Laguna Seca	
	27.	GP Russland	Sotschi	Sotschi		
Oktober	04.					
	11.	GP Japan				
	18.					
	25.	GP USA				
November	01.	GP Mexiko				
	08.					
	15.	GP Brasilien				
	22.					
	29.	GP Abu Dhabi	Yas Marina			
Dezember	06.					
	13.					

ermine 2020










WEC	IMSA	DTM	WTCR	ADAC GT	NLS (VLN)	NASCAR	WRC
	24h Daytona						Monte Carlo
						Daytona 500	Schweden
Austin						Las Vegas	
						Fontana	
						Phoenix	
						Atlanta	Mexiko
Sebring	12h Sebring				Lauf 1	Miami	
						Fort Worth	
			Marrakesch		Lauf 2	Bristol	
	Long Beach				Lauf 3	Richmond	
Spa-Francorchamps		Zolder	Budapest	Oschersleben		Talladega	Argentinien
	Mid-Ohio					Dover	
						Martinsville	
		Lausitzring		Most		Charlotte (AS)	
			Nürburgring		24h Nürburgring	Charlotte	Portugal
	Detroit	St. Petersburg				Kansas	
			Slovakiaring	Spielberg		Michigan	Sardinien
24h Le Mans		Anderstorp				Sonoma	
			Vila Real			Chicago	
	Watkins Glen	Monza			Lauf 4	Pocono	
	Mosport		Aragón			Indianapolis	
		Norisring			Lauf 5	Sparta	
	Lime Rock					Loudon	Kenia
	Elkhart Lake				Lauf 6		
						MIchigan	Finnland
				Nürburgring		Watkins Glen	
	Virginia	Brands Hatch		Zandvoort		Dover	
					Lauf 7	Daytona	
Silverstone		Assen	Ningbo			Darlington	Neuseeland
	Laguna Seca	Nürburgring				Richmond	
				Hockenheimring		Bristol	
					Lauf 8	Las Vegas	Türkei
Monza		Hockenheim		Sachsenring		Talladega	
	Atlanta					Charlotte	
			Inje			Kansas	Deutschland
					Lauf 9	Fort Worth	
Fuji						Martinsville	Wales
						Phoenix	
			Macau				Japan
Bahrain							
			Sepang				



NASCAR

Aufstellen für die neue Saison: In Daytona geht es ab dieser Woche wieder mit Vollgas durchs Oval

Es geht wieder rund

Ende nächster Woche startet die neue Saison der NASCAR Cup Series traditionell mit dem Daytona 500. Bereits am kommenden Wochenende finden das „Clash"-Rennen sowie das Qualifying statt. Wir haben die wichtigsten Neuerungen und Änderungen zusammengetragen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach den recht großen Anpassungen zur vergangenen Saison betreffen die Änderungen im technischen Reglement 2020 vor allem die Rennen auf Short Tracks und Road Courses. Hier kommt ein deutlich abgespecktes Aerodynamik-Paket im Vergleich zum Vorjahr zum Einsatz. Der Heckflügel schrumpft in der Höhe von acht auf 2,75 Zoll, der Frontsplitter hängt ab jetzt nur noch 0,25 statt zwei Zoll vorne über. Eine geänderte Kühlerwanne soll zusätzlich aerodynamischen Abtrieb von der Vorderachse nehmen.

Auf den Intermediate Tracks und den großen Strecken wie Daytona bleibt alles beim Alten, dank des recht hohen Abtriebs und Luftwiderstands sollte es also auch 2020 wieder das gewohnte und geschätzte Pack-Racing zu sehen geben.

Da sich somit auch die Kräfteverhältnisse recht ähnlich gestalten dürften, ist Titelverteidiger Kyle Busch logischerweise wieder einer der großen Mitfavoriten.

Fünf Rookies am Start

Auf dem Fahrermarkt war es diesmal relativ ruhig, in den Top-Teams gab es kaum Änderungen. Daniel Suárez wird bei Stewart-Haas Racing von Cole Custer ersetzt. Der Mexikaner wechselt nach einem Last-Minute-Deal zu Gaunt Brothers Racing, die ihre erste volle Cup-Saison bestreiten. Bei Richard Childress Racing nimmt Tyler Reddick den Platz des geschassten Daniel Hemric ein.

Schon lange steht der Wechsel von Matt DiBenedetto zu den Wood Brothers fest, nachdem Gibbs-Zögling Christopher Bell ins Leavine-Team gehievt wurde. Chris Buescher und Ricky Stenhouse Jr. tauschen ihre Plätze: Buescher geht von JTG Daugherty zu Roush Fenway, Stenhouse nimmt den umgekehrten Weg. Mit Custer, Reddick, Bell, Front-Row-Neuzugang John Hunter Nemecheck sowie Brennan Poole (Premium Motorsports) kämpfen gleich fünf Neulinge um den Titel „Rookie of the year".

Zu den Autos: Nachdem im vergangenen Jahr der Ford Mustang debütierte, gibt es in dieser Saison keine komplett neuen Modelle. Chevrolet hat sehr wohl aber eine neue Camaro-Hülle am Start. Diese basiert jetzt auf dem ZL1 1LE statt wie bisher auf dem „normalen" ZL1 und soll durch aerodynamische Weiterentwicklungen endlich wieder für anhaltende Chevy-Erfolge sorgen. In den letzten Jahren war man fast nur auf den Superspeedways und Road Courses siegfähig.



NASCAR

Titelverteidigung im Visier: Meister Kyle Busch zählt wieder zu den Favoriten

Neuer Ort fürs Finale

Auch der Rennkalender wurde für die neue Saison überarbeitet. Zum ersten Mal seit 2001 findet das Finale nicht in Homestead-Miami statt, sondern in Phoenix. Der Lauf in Homestead wird jetzt bereits als Teil der Regular Season am 22. März ausgetragen. Zu Saisonbeginn gibt es eine weitere Änderung: Von Daytona aus geht es statt nach Atlanta direkt zum „West Coast Swing" und erst dann nach Georgia, bevor es eben wieder nach Florida (Homestead) zurückgeht.

Ganz neu ist auch das Doppel-Rennen in Pocono am 27./28. Juni. Wer also gleich zweifache NASCAR-Action erleben und diese vielleicht mit einem Kurztrip ins nahe New York verbinden möchte, hat dazu Ende Juni die Gelegenheit. Weitere wichtige Verschiebungen betreffen den Termintausch zwischen dem zweiten Daytona-Rennen und Indianapolis sowie die Tatsache, dass der Playoff-Auftakt auf der Traditionsstrecke von Darlington stattfindet. ■

DTM

Audi gibt der DTM das Jawort

Die DTM ist noch nicht ganz über den Berg, doch es gibt vermehrt positive Signale – vor allem seitens Audi, die vergangene Woche ihre Fahrer und ihre Unterstützung für die Serie noch mal bestätigten.

Von: **Michael Bräutigam**

Diese Fahrerverkündung hat niemanden überrascht: Auch 2020 werden Titelverteidiger René Rast, Ex-Champion Mike Rockenfeller sowie Nico Müller, Jamie Green, Loïc Duval und Robin Frijns am Steuer der sechs Werks-RS 5 sitzen. Damit behält die Marke mit den vier Ringen im dritten Jahr nacheinander den gleichen Kader. „Never change a winning team", begründet Audi-Motorsportchef Dieter Gass die Entscheidung nach der Rekordsaison 2019.

Nach der Unruhe, die das Aston-Martin-Aus (siehe letzte MSa) mit sich gebracht hat, ist diese Meldung auch Balsam auf die Seele der DTM-Macher. Zumal mit der Fahrerverkündung noch ein weiteres Bekenntnis kam: Die DTM sei neben der Formel E und dem Kundensport weiterhin eine der drei Säulen des Audi-Motorsportprogramms. Dabei blickt man sogar schon bis 2022 voraus, wenn Hybrid-Technik und möglicherweise im Zuge dessen E-Fuels eingeführt werden.

Aberdein zu BMW?

Diese Töne dürften auch in den Ohren der japanischen Herstellervertreter wie Musik klingen, die DTM-Chef Gerhard Berger nach wie vor zu einem Einstieg in seine Serie zu überzeugen versucht. In der japanischen Kultur denkt man aber eher Schritt für Schritt als in großen Sprüngen.

Ein Szenario mit mehr als zwei Herstellern zum Saisonstart ist nach aktuellem Stand nahezu ausgeschlossen. Auch ein Einsatz der Aston Martins, deren Verkauf nach Hongkong geplatzt ist und die deshalb nach wie vor bei HWA in Affalterbach stehen, ist unrealistisch. R-Motorsport hält bis einschließlich 2021 die exklusive Aston-Lizenz für die DTM und alle Class-1-Serien.

Bleiben die Fragezeichen bei BMW: Nach dem Aston-Aus wären wieder Kapazitäten für ein Privatteam – ggf. für Robert Kubica – frei. Daran wird nach wie vor mit Hochdruck gearbeitet. Auch das sechste Werkscockpit ist noch nicht besetzt. Heißester Kandidat ist hierfür wohl Jonathan Aberdein. Er wäre nach Sheldon van der Linde ein weiteres Audi-Gewächs, dessen Dienste sich BMW sichern würde. ■



AUDI

Bekenntnis: Audi möchte auch die nächsten Schritte mit der DTM gehen

WTCR

Das Testen beginnt

Mit einem Goodyear-Reifentest beginnt diese Woche der Ernst der WTCR-Saison 2020. Jeder Hersteller ist dabei mit einem Auto vor Ort.

Von: **Michael Bräutigam**

Gefahren wird mit den für diese Saison neuen Goodyear-Pneus im Parcmotor Castellolí nahe Barcelona. Nachdem im Vorjahr das Verständnis der Reifen mitentscheidend über Erfolg und Misserfolg war, wird auf das schwarze Gold heuer wohl noch mehr Augenmerk gelegt. Zumal der Goodyear-Reifen für alle neu ist, während die Yokohama-Spezifikation von 2019 zuvor schon auf der Nürburgring-Nordschleife 2018 zum Einsatz gekommen war.

Wer bei den einzelnen Herstellern am Steuer sitzt, war zu Redaktionsschluss nur sehr vereinzelt zu erfahren. So wird Néstor Girolami den Honda pilotieren, was angesichts seines Wahlwohnsitzes Barcelona im wahrsten Sinne eine naheliegende Lösung ist. Yvan Muller übernimmt die Testarbeit bei Lynk & Co.

Cyan: Keine Überraschungen

Die chinesische Marke mit dem schwedischen Einsatzteam Cyan Racing plant in Kürze die Vorstellung des Fahreraufgebots für die neue WTCR-Saison. Überraschungen, so viel hat MSa schon in Erfahrung gebracht, sind allerdings nicht zu erwarten.

Auch bei Hyundai wird wohl noch im Februar das Fahrer-Lineup bekannt gegeben. Bislang stehen einzig die vier Honda-Piloten (siehe MSa #5) fest. ■



WTCR

Goodyear-Test: Unter anderem ist Honda mit Néstor Girolami im Einsatz

NACHRICHTEN

DTM: ARNO ZENSEN GIBT TEAMFÜHRUNG AB

Arno Zensen war als Kopf des Audi Sport Teams Rosberg der dienstälteste DTM-Teamchef, nachdem er seine Mannschaft seit Gründung des Teams Ende 1994 geführt hatte. Seit dem 1. Februar ist das Urgestein im Ruhestand. Das Team rund um die Fahrer René Rast und Jamie Green wird nun von Kimmo Liimatainen geführt. Der Finne war bislang Sportlicher Leiter bei Rosberg.

WTCR: LOEB-TEAM RAUS

Nach drei Jahren WTCC und zwei Jahren WTCR verabschiedet sich das Team Sébastien Loeb Racing von der Tourenwagen-Weltbühne. Bis zuletzt war über einen weiteren Einsatz zweier VW Golf GTI TCR spekuliert worden. Nun stellte das Team klar: Man wird nicht in der WTCR starten – möchte aber bei den Tourenwagen bleiben.



Duell in Riad: Alice Powell (r.) gegen den Chinesen Yaqi Zhang

Damenwahl

Der erste vollelektrische Markenpokal der Welt, die Jaguar I-Pace eTrophy, geht in seine zweite Saison. Für das deutsche Team fährt nun die Engländerin Alice Powell.

Von: **Claus Mühlberger**

Neues Spiel, neues Glück. Das deutsche Team in der Jaguar I-Pace eTrophy will mit einer neuen Fahrerin den ganz großen Erfolg. Statt der im Rennsport eher unerfahrenen Französin Célia Martin, die in der letzten Saison meist behutsame Rennen fuhr und daher nur selten auf die vordersten Plätze im Fahrerfeld vordringen konnte, nimmt nun eine in unzähligen PS-Schlachten gestählte Motorsport-Amazone Platz im Markenpokal-Jaguar: die Britin Alice Powell.

Erfolge in der W Series

Die 27-Jährige ist schon ziemlich alles gefahren, was vier Räder und einen kräftigen Motor hat. Sogar ein Formel-1-Test stand mal auf Powells Plan, was sich aber dann doch quasi in letzter Sekunde wegen Lizenzproblemen zerschlagen hat. Die rothaarige Britin war in der Formel 3 recht erfolgreich, zuletzt brillierte sie in der hart umkämpften W Series, einer neuen, 2019 gegründeten Rennserie exklusiv für Lady-Driver. Powell schloss die Premierensaison als Dritte ab.

Der Saisonauftakt der Jaguar I-Pace eTrophy 2019/2020 ging bereits im November letzten Jahres über die Bühne – und Powell empfahl sich mit schnellen Zeiten sowie enormer Kampfkraft. Beim Double-Header in Saudi-Arabien gelangen ihr ein dritter und ein vierter Platz. Nur der Titelverteidiger Sérgio Jimenez aus Brasilien, der kampferprobte Neuseeländer Simon Evans sowie, beim Rennen am Freitag, die Gastfahrerin Abbie Eaton, bekannt aus der TV-Serie „The Grand Tour", waren schneller als Powell. Resultate, mit denen die deutsche Teamleitung zufrieden sein darf, aber auch Sponsor ran.de, die Sportabteilung von ProSiebenSat.1. Der Sender überträgt die Rennen der Jaguar-Trophy im Livestream.

Noch mangelt es dem elektrischen Markenpokal ein bisschen an Quantität im Feld. In Saudi-Arabien standen nur zehn E-Renner in der Startaufstellung.

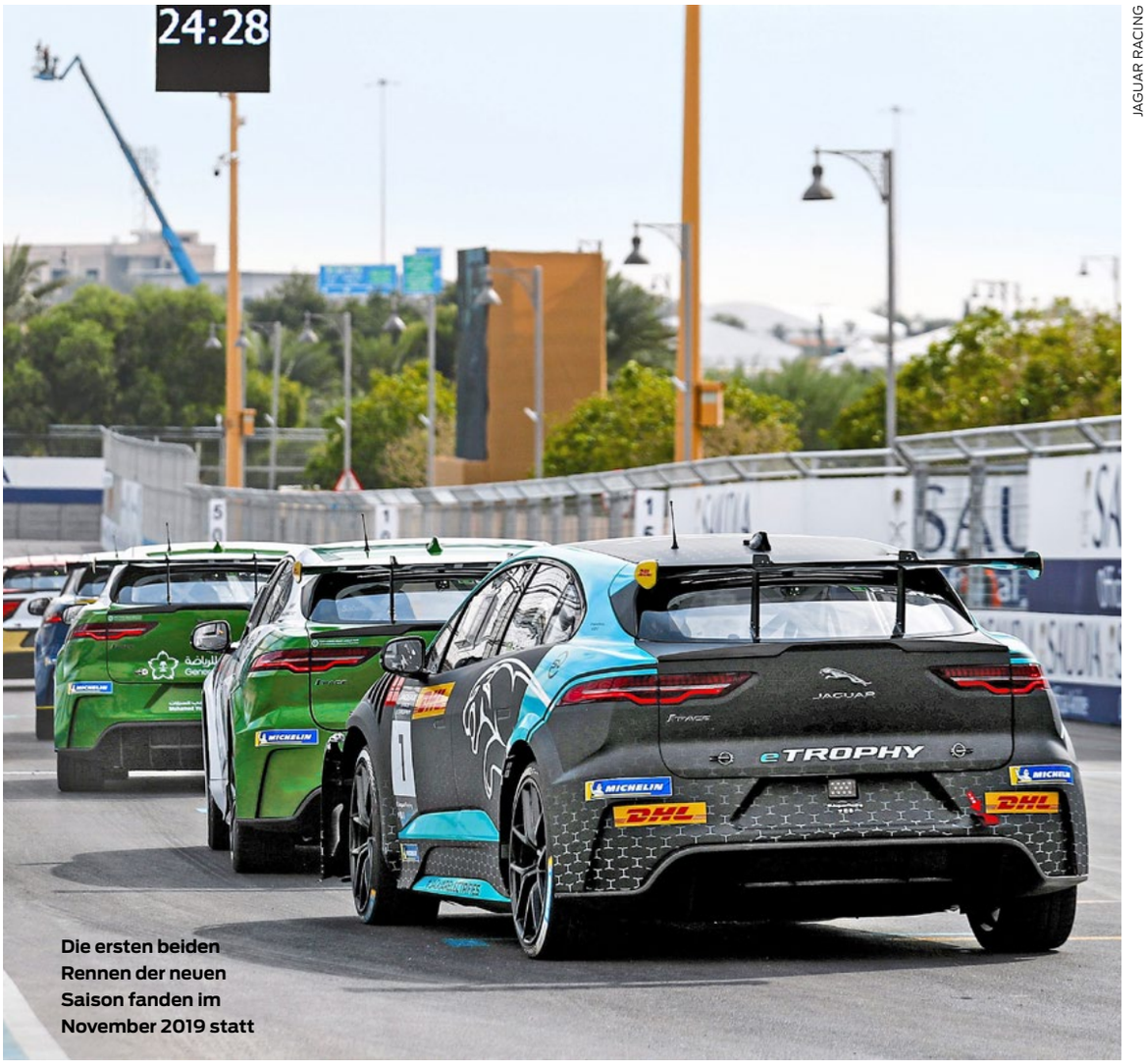
Da fehlte aber noch der Zweitplatzierte der Premierensaison. Der füllige Brasilianer Cacá Bueno, früherer fünffacher Landesmeister im Tourenwagen, will jedoch ab dem zweiten Rennwochenende der Serie Mitte Februar in Mexico City wieder mit von der Partie sein und plant natürlich, seinem Landsmann und Kumpel, dem drahtigen Titelverteidiger Sérgio Jimenez, gehörig einzuheizen.

Jetzt mit Attack-Mode

Die Jaguar I-Pace eTrophy 2019/2020 besteht aus zehn Rennen. Es wird auf acht verschiedenen Stre-



JAGUAR RACING



JAGUAR RACING

Die ersten beiden Rennen der neuen Saison fanden im November 2019 statt

cken gefahren. Beim Auftakt in Riad und beim Finale in London standen beziehungsweise stehen je zwei Rennen auf dem Programm. Die Distanz beträgt jeweils rund 50 Kilometer. Dies bedeutet etwa eine halbe Stunde Action, da die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den extrem engen Formel-E-Stadtkursen meist nur rund 100 km/h beträgt.

In der Herbstpause hat Jaguar Sport Feinarbeit an den Markenpokalautos erledigt. So kommen an der Vorderachse nun weichere Federn zum Einsatz, hinten ging man etwas straffer. In der Jaguar I-Pace eTrophy gibt es fast keine Möglichkeiten für die Teams, an der Abstimmung zu feilen. Nur der Luftdruck darf variiert werden, muss aber einen vorgegebenen Mindestwert einhalten.

Nach dem Vorbild der Formel E gibt es jetzt auch in der Jaguar eTrophy eine Überholhilfe, den Attack-Mode: Per Knopfdruck steigt die Leistung dann von 294 auf 325 kW oder, wie man früher sagte, von 400 auf 442 PS. ■

DIE TECHNIK

Jaguar I-Pace eTrophy

Motor: 2 Elektromotoren (1 Motor pro Achse)

Leistung im Rennmodus	294 kW (400 PS)
Leistung im Quali-Modus	325 kW (442 PS)
Leistung im Attack-Mode	325 kW (442 PS)
Beschleunigung 0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Getriebe: Einstufengetriebe	
Batteriekapazität:	90 kWh
Allradantrieb	
Reifen:	265/35 R 22 (Allwetterreifen)
Abmessungen:	4855 x 2145 x 1525 mm
Gewicht:	1965 kg (davon Batterie: 610 kg)



JAGUAR RACING

Jaguar I-Pace eTrophy (oben) mit seinem großen Bruder, dem Jaguar I-Type 4



JAGUAR RACING

Alice Powell

Geburtstag: 26. Januar 1993
Herkunftsland: GB

2001: erste Erfahrungen im Kart
2010: Formel Renault GB (1 Sieg)
2012: GP-3-Serie
2013: Formel-3-Cup GB (5 Siege, Vizemeisterschaft)
2019: W Series, Platz 3 Gesamtwertung



SULISTIYOWATI

Ducati war in den letzten drei Jahren mit Andrea Dovizioso der größte Herausforderer von Marc Márquez und Honda um den MotoGP-Titel. Im MSa-Interview erklärt Renndirektor Gigi Dall'Igna, wie es um den letzten Schritt steht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehen Sie die derzeitige Situation von Ducati in der MotoGP?
Ich denke, wir haben eine gute Basis für die neue Saison. Wir müssen beim nächsten Test noch die genaue Konfiguration des neuen Chassis bestimmen. Was den Motor anbelangt, war er bei den letzten beiden Tests von der Fahrbarkeit sehr gut, und die Fahrer haben uns alle mehr oder weniger das gleiche Feedback gegeben. Danach haben wir weitergearbeitet, haben die letzten Haltbarkeitstests auf dem Prüfstand gerade abgeschlossen. So werden wir beim nächsten Test etwas anderes vorstellen, etwas, mit dem wir noch mehr Leistung erzielen. Wir sind ziemlich glücklich mit dem Job, den wir bisher bei den Tests gemacht haben. In Katar oder am letzten Tag des Sepang-Tests werden wir noch eine neue Verkleidung bringen. Wobei der Unterschied zur 2019er Variante

Luigi „Gigi" Dall'Igna

Geburtstag: 12. Juli 1966
Geburtsort: Thiene (I)
Herkunftsland: Italien

KARRIERE
1986–1991: Studium in Padova
1992: Aprilia Racing
1997: Entwicklungsleiter V2 400 und RSV 1000
1999: Leiter Aprilia GP-Projekte
2003: Entwicklung RS3
2004: Rennleiter Derbi
2005: Technikchef Piaggio Racing
2009: Rennleiter Piaggio
Seit 2014: Direktor Ducati Corse

HOBBYS
Landleben, Familie, Weine

„Ich habe nur ein Ziel im Leben: MotoGP-Weltmeister zu werden“

nicht sehr groß sein wird, weil uns das Reglement ziemlich einschränkt. In Katar werden wir noch eine andere Schwinge testen. Ich denke, wir können alles, was wir geplant haben, noch zu Ende bringen, wenn die neue Saison in Katar beginnt.

Beim Fahrwerk haben Sie viel daran gearbeitet, mehr Speed in der Kurvenmitte zu bekommen. Wie weit sind Sie an das angestrebte Ziel herangekommen?
Das ist schwierig zu sagen. Wir sind dabei, das Motorrad zu verbessern. Wir haben Ideen, die helfen können, das Motorrad in dieser Hinsicht weiterzubringen. Aber die müssen wir erst alle testen, bevor wir definitiv etwas sagen können. Vielleicht kann ich nach Sepang mehr sagen. Bei unserer weiteren Entwicklung liegt die Priorität auch weiter beim Fahrwerk. Aber es sind unterschiedliche Leute, die am Fahrwerk und die am Motor arbeiten, daher können wir beides weiterentwickeln. Die Fahrer klagen immer über das Drehen des Motorrades. Wir müssen versuchen, dort besser zu werden. Wenn wir das aber hinbekommen, wird es wichtiger sein, den Topspeed zu haben, um das Rennen zu gewinnen. Es ist leichter, Rennen zu gewinnen, wenn man das schnellste Bike hat.

Im Vorjahr hat Honda die Leistung gesteigert, das Motorrad wurde aber schwieriger zu fahren. Wie wollen Sie es besser machen?
Es ist wichtig, die Leistung in der Tasche zu haben. Hat man sie, kann man entscheiden, ob man sie nutzt oder nicht. Hat man die Pferde nicht in der Tasche, kann man sie auch nicht nutzen. Ich denke, um ein Rennen zu managen, wo man den Speed hat, ist es wichtiger, dass man mehr Leistung hat als die Konkurrenz. Hat man den Kurvenspeed nicht, ist es weniger wichtig, die Motorleistung zu haben. Deshalb ist die Priorität erst einmal, den Kurvenspeed zu erreichen. Aber wenn man dann nicht die Motorleistung hat, ist es viel schwieriger, darum zu kämpfen, das Rennen zu gewinnen.

Wegen der Fahrerwahl wurde Ducati mehrfach kritisiert.
Ich selbst bin froh darüber, dass wir mit denselben Fahrern zusammenarbeiten wie im Vorjahr, das bringt eine gewisse Konstanz. In der ersten Saisonhälfte waren wir 2019 wirklich gut. Ich denke, mit ihnen können wir unsere Ergebnisse aus dem letzten Jahr noch weiter verbessern.

> „Wir müssen den Kurvenspeed finden. Motorleistung in der Tasche zu haben, hilft einem dann, Rennen zu gewinnen.“
>
> Gigi Dall’Igna

Beide Fahrer sind besorgt wegen der neuen Reifen. Wie weit glauben Sie, werden sie den Ausgang der Rennen beeinflussen?
Sie werden sicherlich eine große Veränderung mit sich bringen. Nicht nur bei der Performance, sondern auch, wie sie gemanagt werden müssen. Wir werden sicherlich mehr Grip haben, aber das Motorrad wird dadurch auch nervöser. Da muss man das richtige Setup finden, nicht nur beim Fahrwerk, sondern auch bei der Elektronik. Es scheint nur eine kleine Änderung zu sein, es ist aber eine, die sehr wichtig werden könnte.

Es wird viel Druck auf den Fahrern liegen, da von allen die Verträge ablaufen.
Die Fahrer werden Druck auf mich ausüben, und ich werde Druck auf sie ausüben. Es ist wichtig dabei zu verstehen, dass wir auf derselben Seite sind. Wir müssen nicht gegeneinander kämpfen, sondern uns helfen, die bestmöglichen Resultate zu erzielen. Der Druck zu Saisonbeginn kann den Fahrer auch in der richtigen Weise antreiben. Ich denke auch nicht, dass wir die Fahrerverträge sehr früh abschließen werden.

Wie steht es um Johann Zarco?
Er bekommt eine GP19, alles andere hängt von seinen Resultaten ab. Wenn er zeigt, dass er gute Ergebnisse erzielen kann, muss ich etwas tun, um ihm zu helfen. Das habe ich mein ganzes Leben mit den Fahrern getan, und das werde ich auch in Zukunft tun. Ich kann seinen Motor nicht ändern, der wird zu Saisonbeginn verplombt. Aber ich bin offen, das Beste für ihn zu tun. Wenn ich verstehe, was er braucht, kann ich sehen, was ich machen kann. Er hat einen Crewchief, der schon sehr lange für Ducati arbeitet, er sollte es kommunizieren können.

Wie stolz sind Sie darauf, Ducati vom Stoner-Syndrom befreit zu haben?
Das war sicher wichtig. Die Rennabteilung ist teuer. Da muss man einen Weg finden, etwas von dem Wissen, das dort erlangt wird, auch zu dem Straßenmotorrad rüberzubringen. Wir haben die Aerodynamik des Superbikes in der Rennabteilung entwickelt. Ihre Thermodynamik kommt aus der MotoGP. Jetzt gehen wir auch in die Endurance-WM. Die Haltbarkeit ist wichtig für die Straßen-Motorräder. Leistung braucht man sowieso. So kommt viel für die Serie rüber.

Mit welcher Neuerung werden Sie dieses Jahr alle überraschen?
Es ist nicht einfach, jedes Jahr alle zu überraschen. Ich würde es schon gerne, aber ich weiß nicht, ob ich es schaffe. Aber zumindest ist es eines meiner Ziele.

Was ist überhaupt Ihr Ziel für 2020?
Das Ziel wird genau das Gleiche sein wie in den letzten zwei Jahren: Um den WM-Titel zu kämpfen. Und wenn es geht, ihn zu gewinnen. Das wird nicht leicht. Die MotoGP ist sehr konkurrenzfähig, viele Fahrer können gewinnen und um das Endergebnis kämpfen. Dabei werden Márquez und Honda unsere stärksten Gegner sein. Aber in der zweiten Saisonhälfte 2019 haben sich sehr viele Fahrer stark verbessert. Deshalb erwarte ich, dass der Kampf um die WM 2020 noch schwieriger wird als 2019.

Wäre es für Sie als Ingenieur ein Traum, mit Marc Márquez zu arbeiten?
Ich habe nur ein Ziel in meinem Leben. Ich habe Weltmeisterschaften bei den 125ern, den 250ern und bei den Superbikes gewonnen, aber noch nicht in der MotoGP. Und das ist mein ganz klares Ziel: Die MotoGP-Weltmeisterschaft zu gewinnen. Ich denke, das beantwortet Ihre Frage. ■



Andrea Dovizioso (l.), Danilo Petrucci und die Ducati D16 GP20: Bereit für den Titel?

DUCATI



Frühlingserwachen

Nächste Woche beginnen die ersten Tests dieser Saison. Was haben die Ingenieure bisher erledigt? Und was müssen sie noch tun, um das Optimum aus ihren Konzepten herauszuholen? Wir geben einen Überblick zum bisherigen Entwicklungsstand.

Von: **Neil Spalding** und **Imre Paulovits**

Es wird 2020 neue Michelin-Reifen in der MotoGP geben. Aber der Leitfaden für ein erfolgreiches MotoGP-Motorrad bleibt derselbe wie schon die letzten Jahre: Wer die Reifen am besten versteht, der ist vorn. Dafür muss zum einen die Gewichtsverteilung gefunden werden, die beim Gewichts-Transfer beim Bremsen, in Schräglage und beim Beschleunigen den optimalen Druck liefert. Zum anderen müssen die Steifigkeitsverhältnisse sämtlicher Fahrwerks-Komponenten so gestaltet werden, dass ihr kontrollierter Flex den Federelementen für maximale Reifenhaftung und -Haltbarkeit am besten hilft.

Bei Aprilia hat der Rahmen eine angeschraubte Motorhalterung vorn, mit der seine Steifigkeit verändert werden kann. Während des Jahres experimentierte man mit Kohlefaser-Versteifungen am Lenkkopf und mit Schwingen unterschiedlicher Steifigkeit. Man gab dem Motor eine außenliegende, auswechselbare Schwungmasse. Nun kommt ein radikal neues Motorrad mit 90 statt 60 Grad Zylinderwinkel. Der Test in Sepang wird zeigen, ob er die Erwartungen erfüllt.

Fahrwerks-Fortschritt

Seit Jahren verlangt Andrea Dovizioso von Ducati nach mehr Speed in der Kurvenmitte. Bei den Nachsaison-Tests in Valencia und Jerez arbeiteten die Italiener mit einem Rahmen, bei dem der Bereich über der Schwingenlagerung ausgespart wurde. Verschiedene Platten können hier mit Bolzen, die in unterschiedlichen Winkeln zueinander ver-



Ducati: Mit neuem Rahmen bereits richtige Richtung, jetzt kommt neuer Motor



Honda: Mehrere Prototypen, in Sepang muss die Richtung gefunden werden

setzt sind, eingeschraubt werden, wodurch sich die Steifigkeit variieren lässt. Beim Sepang-Test will man damit weitermachen.

Die Schwungmasse des Desmosedici-Motors wurde schon länger nach außen verlegt, dadurch baut das Kurbelgehäuse des V4 sehr klein und die Schwungmasse kann auf jeden Fahrer und auf jede Rennstrecke angepasst werden. Nun soll eine neue Leistungsstufe gezündet werden. Noch hält sich Renndirektor Gigi Dall'Igna über die Aerodynamik bedeckt, aber dort sind die Italiener immer für Überraschungen gut.

Honda: Nur für Márquez

Honda fährt schon länger die Politik, ein Motorrad zu bauen, mit dem Marc Márquez gewinnen kann. Die anderen müssen sich anpassen. Der Weltmeister wollte mehr Motorleistung, um auf den Geraden mit den Ducatis mitzuhalten, den Rest sollte man ihm überlassen. So baute Honda für 2019 einen stärkeren Motor. Dafür brauchte man einem neuen Rahmen, bei dem der Luftstrom durch den Lenkkopf zur Airbox fließt. Doch Rahmen und Schwinge gerieten zu weich und die Kette sprang mehrfach ab. Daher testete Stefan Bradl ab Jerez einen Versuchsrahmen, an dem Kohlefaser-Matten aufgeklebt waren. Sie variierten später in Form und Größe. Man kann davon ausgehen, dass Honda die Rahmenprofile aushöhlte und dann mit den Kohlefaser-Verstärkungen probierte, wie viel Verstärkung man an welcher Stelle für die Stabilität beim Bremsen und den richtigen seitlichen Flex in Kurven braucht.

Der 2020er-Honda-Prototyp debütierte bereits beim Brünn-Test im August. Als er in Valencia und Jerez wieder getestet wurde, hatte er einen verstärkten Lenkkopfbereich. Dass Marc Márquez sowohl in Valencia als auch in Jerez einen bösen Sturz hatte, beweist, dass das Fahrgefühl wohl selbst für ihn noch nicht dort ist, wo man es haben will. Deshalb begann Stefan Bradl bereits im Januar mit weiteren Tests.

KTM macht sich dadurch, dass sie auf Stahlrohr-Rahmen und die hauseigenen WP-Federelemente bestehen, das Leben schwerer. Aber wenn es funktioniert, wird es ihren Serienprodukten zugutekommen. Für die Federelemente haben sie bereits einen Top-Ingenieur von Öhlins verpflichtet. Nachdem sie 2018 die Drehrichtung der Kurbelwelle umgedreht hatten, kam in Jerez 2019 die „Long Bang"-Zündfolge, bei der alle Zündungen während einer Umdrehung erfolgen. Die Leerumdrehung danach unterbricht den Luftstrom, was bei niedrigen Drehzahlen die Gasannahme glättet. Gleichzeitig kam eine Carbon-Hinterradschwinge.

Beim Valencia-Test debütierte ein völlig neues Motorrad für 2020. Das Hauptprofil seines Rahmens besteht in Richtung Schwingenlagerung aus ovalen, in Richtung Lenkkopf aus runden Rohren. So gibt der Rahmen seitlich nach, ist aber in Längs- und Drehrichtung stabil. Es gab zwei Varianten. Als Pol Espargaró die Zweite probierte, wurde er auf Anhieb schneller. KTM hat seither die Motorräder für alle vier Piloten auf dieser Basis aufgebaut.

Suzuki konzentrierte sich 2019 stark auf die Leistungssteigerung des Motors. Zu Saisonmitte kam ein Doppelrohr-Auspuff von Akrapovic, und Testfahrer Sylvain Guintoli arbeitete lange am 2020er Motor. Dieser

> Die neuen Michelin-Reifen könnten das bisherige Gleichgewicht durcheinanderbringen. Deshalb müssen für Sepang mehrere Teile mit unterschiedlichen Eigenschaften vorgefertigt werden.

kam bei den Tests in Valencia und Jerez auch sehr gut bei den Werksfahrern an. Suzuki benutzt wie Yamaha einen Reihen-Vierzylinder mit rückwärts drehender Crossplane-Kurbelwelle. Dieser baut kompakter als ein V4 und kann so mehr im Fahrwerk hin und her bewegt werden, um die optimale Gewichtsverteilung zu finden. Jedoch ist er breiter als ein V4, und die Druckwellen seines Einlass- und Auslasstraktes ergänzen sich nicht so leistungsfördernd wie bei diesem.

Doch die Blauen scheinen viel aufgeholt zu haben. Beim Fahrwerk liegt die Suzuki schon lange vorn. Sie benutzen einen Rahmen mit austauschbaren Kohlefaser-Platten für die vordere Motoraufhängung. Mit geänderten Hebeleien versuchte man, der gesteigerten Motorleistung entgegenzuwirken.

Yamaha im Kommen?

Yamaha hatte seit 2017 eine schwere Zeit. Das Fahrwerk verbrauchte zu viel Reifen, dem Motor fehlte es an Effizienz. So wurden letztes Jahr die Weichen neu gestellt und das Budget erhöht. Fahrwerks-Spezialist Takahiro Sumi wurde neuer Projektleiter, ihm wurde mit Kazuhisa Takano ein weiterer Fahrwerks-Experte zur Seite gestellt, und Hiroshi Itou wurde neuer Boss der Rennabteilung. Für die Elektronik wurden Ingenieure von Ducati und Magneti Marelli abgeworben.

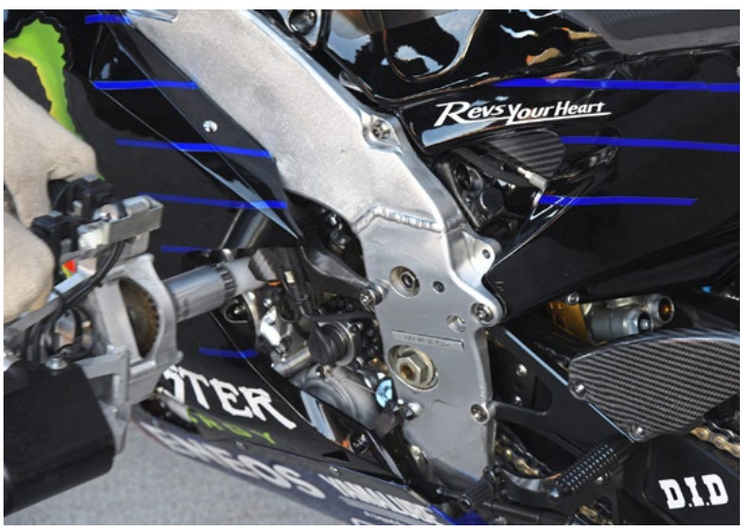
Doch Maverick Viñales und Valentino Rossi konnten sich häufig nicht einigen, wo es bei der Entwicklung langgehen sollte. So dauerte es zu lange, bis man sich für einen neuen Rahmen oder neue Motorenteile entscheiden konnte. Währenddessen benutzte das Satelliten-Team 2019er Motoren, Fabio Quartararo wurde mit dem Fahrwerk von Jorge Lorenzo aus 2016 zur Sensation. In Assen tauschten Quartararo und Viñales ihre Rahmen, und Viñales gewann das Rennen. Dann verschwand der Rahmen, wohl weil er im Werk einer genauen Analyse unterzogen wurde, und Quartararo setzte seinen Höhenflug mit einem frühen 2019er Rahmen fort. Rossi probierte in Misano eine Carbon-Schwinge und einen Doppelauspuff, aber ohne Erfolg.

Bereits beim Brünn-Test im August debütierte der erste Prototyp für 2020. In Valencia kam er mit neuem Rahmen, einer Verkleidung mit größerem Lufteinlass, und die Motoren klangen sonorer. Yamaha ist wohl dem Weg von Honda und KTM gefolgt und hat auf „Long Bang"-Zündfolge umgestellt. Die Airbox wurde größer, dazu könnten zwei kleine externe Schwungmassen an der Zwischenwelle verwendet werden. Wie es aussieht, wird nun Maverick Viñales die Entwicklung vorgeben. ■



SPALDING

KTM: Die Österreicher starten für alle Fahrer mit der Version von Espargaró



SPALDING

Yamaha: Weiterarbeiten am neuen Rahmen und neuem Motor

MotoGP

Der Anfang vom Ende einer Ära

Yamaha hat letzte Woche sein Werksteam für 2021 bekannt gegeben: Maverick Viñales und Fabio Quartararo werden dort fahren. Ob Valentino Rossi sich so noch überwindet, seine Karriere weiter fortzusetzen?

Von: **Imre Paulovits**

Die Nachricht kam letzte Woche in zwei Teilen. Schon der erste Teil barg Sprengstoff: Am Dienstag verkündete Yamaha, dass sie den Vertrag von Maverick Viñales um weitere zwei Jahre, für 2021 und 2022, verlängert haben. So früh wie noch nie in der Saison, noch bevor sich überhaupt ein Rad bei einem Test gedreht hätte.

Einen Tag später folgte dann der endgültige Hammer: Den zweiten Platz im Werksteam wird Fabio Quartararo einnehmen. Und bevor sich den Pulverdampf gelegt hatte, schob Yamaha eine weitere Mitteilung nach und bestätigte, dass sie Valentino Rossi auch weiter mit Werksmaterial und Werksingenieuren versorgen würden, wenn er sich zur Fortsetzung seiner Karriere entscheidet.

Für die Fans und auch für die Dorna eine harte Nuss, denn zu jedem Grand Prix pilgern die meisten, um den neunfachen Weltmeister zu sehen. Doch für Yamaha die einzig sichere Absicherung ihrer Zukunft. Rossi wollte Bedenkzeit bis Mitte der Saison, ob er weitermacht oder nicht. Aber weil die Yamaha-Oberen so lange nicht warten konnten, weil sie wussten, dass das Wunderkind aus Frankreich von der Konkurrenz umworben werden wird, sicherten sie ihn sich, solange es noch ging. Denn derzeit scheint der 20-Jährige aus Nizza der größte Erfolgsgarant zu sein, wenn man Marc Márquez vom Thron stoßen will.

Schleichender Prozess

Doch die Zeichen standen schon länger an der Wand. Rossi hatte bereits Mitte 2018 bei Yamaha eine aggressive Offensive gestartet und verlangte nach Austausch beim Personal. Er verlangte nach Änderungen, damit man wieder zum Erfolg zurückkehrt.

Das wurde auch umgesetzt. Nur hinterfragten die neu angekommenen Ingenieure selbst das zur Verfügung stehende Personal, inklusive der MotoGP-Ikone. Dabei könnten sie zum Schluss gekommen sein, dass der neunfache Weltmeister zu viel Einfluss, aber zu wenig Input für die nötige Entwicklungsrichtung hat.

Und dass seine brillante Renn-Performance, die ihn früher bei den Rennen auch von mittleren Startplätzen fast immer wieder an die Spitze zurückbrachte, langsam dahinschwindet. Wenn Rossi zum Saisonschluss auch wieder zulegte – eine so schlechte Saison wie 2019 hatte er bei Yamaha noch nie. Und dass Viñales zwei überlegene Siege feiern konnte, während der „Doctor" leer ausging, hat sicherlich auch Spuren hinterlassen.



PETRONAS

Fabio Quartararo (l.) und Maverick Viñales: Erfolgsduo soll Zukunft sichern



YAMAHA

Valentino Rossi: Fährt er unter diesen Umständen dem Karriere-Ende entgegen?

Nun hat Rossi nicht nur wegen seines Fahrkönnens, sondern auch wegen seiner Beliebtheit einen enormen Wert. Dazu konnte er sich in seiner Karriere unzählige Male über den Winter neu erfinden und motivieren, um danach wieder zu einer Form aufzusteigen, die man für unmöglich hielt. Er hat auch bereits seinen Crewchief gewechselt, um für 2020 frisch aufgestellt zu sein. Yamaha Racing General Manager Lin Jarvis weiß das, er ist auch ein großer Bewunderer und Fürsprecher des italienischen Ausnahme-Rennfahrers. Doch auch er musste einsehen: Nur mit Viñales und Quartararo sichert er die Zukunft von Yamaha ab. Wenn Rossi über die Saison seine Form wiedererlangt und sich zum Weitermachen entscheidet, können sie ihm auch im Petronas-Team ein Umfeld bieten, mit dem er um Siege fahren kann. Und damit ist seine Werbewirkung nicht geringer.

Macht Rossi weiter?

Noch im Herbst sprach Valentino Rossi davon, dass er eigentlich weitermachen will. Er wollte sich vier bis fünf GPs Zeit nehmen, um zu sehen, wie konkurrenzfähig er ist. Nun ist die Rede von acht bis neun GPs. Wir haben schon in der Vergangenheit Wunderdinge von ihm gesehen. Bleibt abzuwarten, ob der Yamaha-Entschluss ihn aus Trotz noch mehr beflügelt, oder ob ihn die Aussicht demotiviert. Es gab bislang nicht viel, das seine Willenskraft schwächen konnte.

Dabei müsste es nicht einmal unbedingt Yamaha sein, Rossi wäre ein lukrativer Werbeträger auch für andere Marken. Derzeit hat er aber enge Geschäftsbeziehungen mit Yamaha, auch weit jenseits seines Fahrervertrages. Der Tag, an dem sein größtes Zugpferd seinen Rücktritt erklärt, dürfte zu den schlimmsten Alpträumen von Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta gehören. Der MotoGP-Zampano wird sicherlich alles dransetzen, um Bedingungen zu schaffen, unter denen Rossi weitermacht.

Das Transferkarussell ist losgetreten, weitere Überraschungen werden wohl folgen. Das nächste halbe Jahr wird sicherlich nicht langweilig werden. ■

MotoGP

Das Testen in Sepang hat begonnen

Bereits ab Sonntag und bis Dienstag (nach Redaktions-schluss) sortieren die MotoGP-Testpiloten Sepang Teile aus, während die Rookies trainieren. Und es gab einige Sensationen.

Von: **Imre Paulovits**

Gerade rechtzeitig zum Test-Auftakt gab Yamaha letzten Freitag offiziell das bekannt, was der Autor dieser Zeilen bereits im November aus den Worten von Lin Jarvis herausgehört hatte: Jorge Lorenzo wurde nach seinem Rücktritt als Yamaha-Testfahrer verpflichtet! Und der 32-jährige Mallorquiner nahm auch umgehend die Testarbeit mit der M1 auf.

Sensation Lorenzo

Gleich machten sich auch Spekulationen darüber breit, ob der fünffache Weltmeister und 68-fache GP-Sieger trotz seiner Rücktrittserklärung einige Renneinsätze auf dem Motorrad, das ihn zu den größten Erfolgen trug, mit Wildcard bestreiten könnte. Yamaha meint, dass keine vorgesehen seien, sie aber Material zur Verfügung stellen würden, wenn Lorenzo es wolle. Er selbst betont, dass er sich darauf freue, Motorrad zu fahren und das Limit zu pushen – und das bei einem entspannteren Lebensstil. Aber vielleicht kehrt sein Kampfgeist ja auch zurück.

Rookies dürfen üben

Da man bei den weiter beschränkten Testtagen den Rookies genügend Zeit geben will, sich auf die MotoGP-Saison vorzubereiten, durften auch Álex Márquez, Brad Binder und Iker Lecuona fahren. Die Hersteller mit Konzession durften ihre Werksfahrer ebenfalls fahren lassen, so testete auch Pol Espargaró bereits die neue KTM.

Stefan Bradl setzte seine Testtätigkeit von Jerez fort und fuhr einen Honda-Prototyp mit neuer Aerodynamik. Am Sonntag werden dann die Werksfahrer die Lenkerstummel ergreifen. ■



MOTOGP

Stefan Bradl mit einem der Honda-Prototypen: Testarbeit fortgesetzt

MotoGP

Aprilia: Neues Motorrad und Savadori

Die sehnsüchtig erwartete Aprilia RS-GP20 ist in Sepang angekommen und hat ihre ersten Runden hinter sich. Doch Aprilia kann nicht auf Andrea Iannone zugreifen.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche postete Aleix Espargaró ein Bild der verhüllten neuen MotoGP-Aprilia, aus Sepang setzte das Aprilia-Team nun selbst ein Handy-Foto des Prototypen ab, von dem es offensichtlich nur ein Exemplar gibt.

Die Ähnlichkeit zu Lösungen anderer Hersteller ist nicht zu übersehen, doch es sind auch klare Aprilia-Gene am Rahmen und an der Schwinge zu erkennen. Bradley Smith führte das Motorrad zuerst aus, das mit großen Sky-Aufklebern bestückt ist, weil der italienische Satelliten-Sender das Projekt mitverfolgt. Dazu sind die Namen aller Aprilia-Mitarbeiter kleingedruckt auf ihr verewigt. Der Brite wird die gesamten Testtage fahren, vielleicht auch mehr, denn Andrea Iannone ist weiterhin von der FIM gesperrt.

Bislang hat sich das Team noch nicht zu den konkreten Plänen für die Saison geäußert. Als Testfahrer wurde Lorenzo Savadori nominiert. Der Ex-Superbike-WM-Pilot, der letztes Jahr eine MotoE-Saison bestritt, fuhr in Sepang zunächst die alte RS-GP für Messfahrten.

Noch wirkt das neue Motorrad mit dem 90-Grad-V4-Triebwerk etwas roh, aber vor allem der hochmotivierte Aleix Espargaró kann es kaum erwarten, wie es sich bis zum Ende der Testtage entwickelt. ■



APRILIA

Die neue RS-GP20: Layout wie Honda und KTM, Leitbleche wie Ducati

NACHRICHTEN

MOTOGP

Marc Márquez probierte die Belastbarkeit seiner operierten Schulter wie letztes Jahr vor dem Sepang-Test auf einem kleineren Motorrad aus. Während er 2019 das Honda NSF 100 Minibike fuhr, übte er diesmal mit einer serienmäßigen Honda NSF 250 Moto3, wie sie im European Talent Cup verwendet wird. Laut eigener Aussage wird der Weltmeister in Sepang zu 70 bis 80 Prozent fit sein.

MOTO2/MOTO3

Letzte Woche wurden auf der Ranch von Valentino Rossi in Tavullia die Teams des neunfachen Weltmeisters für die diesjährige Moto2- und Moto3-WM vorgestellt. Die Kalex-Moto2 von Luca Marini und Marco Bezzecchi sowie die KTM-Moto3 von Celestino Vietti und Andrea Migno wirken durch einen silbernen Kiel etwas heller als 2019. Pablo Nieto bleibt weiter Teamchef, Luca Brivio wird die koordinativen Aufgaben der beiden Teams übernehmen, Roberto Locatelli wird Riding Coach der VR46-Piloten.

MOTOE

Der Finne Niki Tuuli, historischer erster Sieger eines MotoE-Rennens beim Auftakt auf dem Sachsenring, wird auch dieses Jahr im Team von Aki Ajo fahren. Tuuli hatte beste Meisterschafts-Chancen, bis er sich in Misano verletzte und durch den Bruch des linken Oberschenkels und des linken Handgelenks für den Rest der Saison außer Gefecht gesetzt wurde. Noch bei Saisonende war nicht klar, wie schnell der 24-jährige Finne genesen würde. Nun hat er das Gröbste hinter sich und fühlt sich bereit für die Saison. Und Aki Ajo gibt ihm eine weitere Chance.

MOTORRAD-WM

Österreich kann auf eine weitere Weltbestleistung stolz sein. Als bester Grand Prix des Jahres 2019 wurde der Österreich-GP auf dem Red Bull Ring ausgezeichnet.



Toprak Razgatlioglu: Mittlerweile kann er mit der Yamaha spielen – und er ist superschnell

WORLDSBK

Wenn die Katze...

...aus dem Haus ist, tanzen die Mäuse auf dem Tisch. Bei Abwesenheit von Weltmeister Jonathan Rea trumpften bei Tests in Portimão andere auf. Vor allem die Yamaha-Piloten und Scott Redding.

Von: **Imre Paulovits**

So gut gelaunt hatte man Loris Baz nur selten erlebt. „Jetzt muss ich nur noch ein paar Kilos abhungern, und die Saison kann von mir aus losgehen“, freute sich der 1,90 große Ten-Kate-Yamaha-Pilot. Der 27-jährige Franzose hatte am zweiten Tag der Tests bis ganz kurz vor Schluss die Bestzeit inne, erst in der letzten Runde konnten Toprak Razgatlioglu und Scott Redding noch schneller fahren. Doch Baz zeigte, dass auch das Team und das Paket von Ten Kate mit ihm das Zeug hat, um Siege zu fahren.

Überhaupt zeigte sich Yamaha sehr stark. Der Topspeed, im Vorjahr die Achillesferse der R1, liegt nun deutlich höher, und die Werks-Rennabteilung im italienischen Gerno di Lesmo hat viele neue Teile angefertigt, um auch dem Fahrwerk auf die Sprünge zu helfen. „Es freut uns besonders, dass nicht nur die beiden Werksfahrer Toprak Razgatlioglu und Michael van der Mark ganz vorne dabei sind, sondern alle Yamaha-Piloten – inklusive den beiden Newcomern Federico Caricasulo und Garrett Gerloff – und auch das Ten-Kate-Kundenteam mit Loris Baz so stark fuhren.“

„Wir haben hier mit Rennreifen Zeiten erreicht wie Johnny Rea letzten Herbst“, freute sich Toprak Razgatlioglu noch mehr als über die Bestzeit. „Wir sind viele Runden tiefe 1.41er gefahren, ich habe mich viel besser an das Motorrad anpassen können, es fühlt sich nun sehr natürlich an.“ Sein Teamkollege Michael van der Mark sah nach den zwei Testtagen zwar recht ausgelaugt aus, der Holländer hatte aber ein noch schelmischeres Grinsen als sonst im Gesicht. „Wir hatten so viel Material zum Testen für Fahrwerk, Motor und Federung, wir haben es rauf und runter getestet und mussten die richtige Kombination finden“, sagte er. „Ich konnte meine Pace ständig verbessern und meine schnellste Runde kam gar mit Rennreifen. Wir können wirklich nicht klagen.“

> „Wir haben mit Rennreifen Zeiten erreicht wie Johnny Rea letzten Herbst. Ich habe mich an das Motorrad gewöhnt, es fühlt sich jetzt ganz natürlich an.“
>
> Toprak Razgatlioglu

Fortschritte bei Ducati

Dass Scott Redding, der am Sonntag die Bestzeit erzielt hatte, dies am Montag nicht wiederholen konnte, bereitete ihm aber kein Kopfzerbrechen. „Es gibt Tage, an denen alles fließt und welche, an denen nicht“, stellte Redding fest. „Am ersten Tag floss es, am zweiten nicht. Es waren zu viele Pausen, die Strecke war nie völlig frei, ich bin ständig auf 600er aufgefahren und es gab vier rote Flaggen – ich kam nie in einen Rhythmus und hatte einen Fehler in meiner schnellsten Runde. Ich bin trotzdem sehr zufrieden. Dies ist keine Strecke für die Stärken der Ducati, und trotzdem waren wir vorn dabei. Wir haben viel mit Rennreifen gearbeitet und mit einem Paket abgeschlossen, mit dem ich beruhigt nach Australien gehen kann.“ Sein Teamkollege Chaz Davies fuhr die fünftschnellste Zeit. „Es war kühler als beim Rennen im letzten September, da ist es schwierig zu sagen, was die Zeiten wirklich Wert sind“, so Davies. „Wir konnten aber viel arbeiten und das alte und das neue Material gegeneinander nach Vorteilen prüfen. Wir haben auch noch zwei Tage in Phillip Island, danach werde ich mich sicher konkurrenzfähiger fühlen.“

Auch BMW-Werkspilot Tom Sykes hatte nach dem zweiten Testtag sein breites Grinsen wiedergefunden. „Wir haben sehr viel Zeit gehabt, um am Fahrwerk, an der Elektronik, an den Bremsen und anderen Details zu arbeiten“, verriet Sykes. „Wir haben versucht, den Zeitenmonitor auszublenden und nur die Arbeit durchzuziehen, damit wir verstehen, in welche Richtung wir in Phillip Island gehen müssen. Wir haben viel gelernt, und auch die Platzierung war zum Schluss nicht schlecht.“

Nun bleiben allen noch zwei Testtage in Australien, bevor die WM dort am 29. Februar beginnt. ■



WORLDSBK

Scott Redding: Nach Bestzeit am ersten Tag diese am zweiten knapp verfehlt



BMW

Tom Sykes: Viel probiert, zum Schluss auch bei den Zeiten näher gekommen

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Portimão (P), 26.–27. Januar 2020, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.40,804
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.40,883
3.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	1.40,994
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.41,426
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.41,599
6.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	1.41,655
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	1.41,786
8.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	1.42,030
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.42,045
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.42,309
11.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	1.42,462
12.	Eugene Laverty (GB)	BMW S 1000 RR	1.42,503
13.	Xavi Forès (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,802
14.	Sandro Cortese (D)	Ducati Panigale V4 R	1.42,936
15.	Christophe Ponsson (F)	Aprilia RSV4 RF	1.43,480
16.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,559
17.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	1.43,766
18.	Leon Camier (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.46,602

Supersport

1.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	1.44,385
2.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	1.44,660
3.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	1.44,784
4.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	1.44,849
5.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	1.45,570
6.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	1.45,872
7.	Hikari Okubo (J)	Honda CBR 600 RR	1.45,893
8.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	1.46,326
9.	Danny Webb (GB)	Yamaha YZF-R6	1.47,073
10.	Jamie van Sikkelerus (NL)	Yamaha YZF-R6	1.47,168
11.	Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	1.47,549

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Wo die Werks-Honda stehen, bleibt weiter unklar. Álvaro Bautista war weiter damit beschäftigt, Teile miteinander zu vergleichen und sich ein Motorrad für den WM-Auftakt zusammenzustellen. Leon Haslam hingegen fuhr die sechstbeste Zeit in Portimão. „Wir können uns noch keinen Reim auf die Honda machen“, meinte auch Michael van der Mark. „Wir wissen nicht, wann sie mit welchen Reifen fahren, wie weit sie mit dem sind, was sie probieren. Aber eines ist sicher: Auf den Geraden ist das neue Motorrad eine Rakete.“ Leon Haslam zeigte sich auch sichtlich zufrieden. „Wir haben Fortschritte gemacht und waren zum Schluss mit Rennreifen innerhalb von einer Zehntelsekunde zur Konkurrenz. Das kann sich in einem so frühen Stadium wirklich sehen lassen“, so Haslam. „Hoffentlich geht es so weiter.“

SUPERSPORT-WM

Philipp Öttl hatte alle Hände voll zu tun, die anspruchsvolle Strecke von Portimão mit der 600er-Supersport-Kawasaki kennenzulernen. „Das ist wirklich keine Strecke, die man in zehn Runden gelernt hat“, stellte der deutsche Klassenumsteiger fest. „Es geht rauf und runter und hat viele Wellen, da braucht man wirklich ein paar Runden mehr, bis man gut dabei ist. Wir sind viel mit dem härteren SC1-Reifen gefahren, wenig mit dem SC0, mit dem ich meine schnellste Zeit gefahren bin. Insgesamt bin ich auf etwa 135 Runden gekommen. In den ersten beiden Sektoren war ich recht gut, aber im letzten habe ich noch zu viel Zeit verloren. Wir müssen schauen, wie der Test in Phillip Island noch wird, auf einer Strecke, die alle kennen. Aber ich bin recht zuversichtlich, dass der WM-Start gut wird.“

Superbike-WM

Kann Leon Camier in Australien fahren?

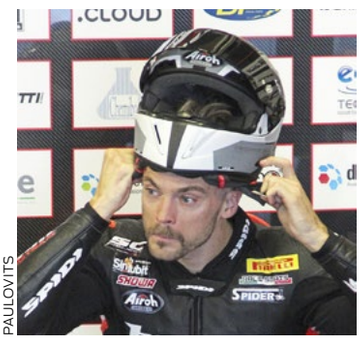
Eigentlich sollte nur Sandro Cortese die Barni-Ducati in Portimão testen, doch dann fuhr auch Leon Camier einige Runden. Es ist aber noch nicht klar, ob er in Australien fahren kann.

Von: **Imre Paulovits**

Lange Zeit sah sich Leon Camier das Geschehen nur an, dann ging er mit John Laverty, dem Bruder von BMW-Werksfahrer Eugene Laverty, in sein Wohnmobil, und am Nachmittag wagte er sich in sein Rennleder. „John ist Physiotherapeut und hat mich durch die Mangel gedreht. Dabei bekam ich plötzlich das Gefühl, dass etwas in meiner Schulter besser geworden ist, worauf ich in den letzten zwei Wochen in der Reha vergeblich gewartet hatte“, erzählte Camier.

Der lang gewachsene Brite drehte knapp 30 vorsichtige Runden, vermied aber sichtlich jedes Risiko. „Mir fehlte die Kraft, ich nahm es möglichst locker, aber es war es zumindest wert, ein Gefühl zu bekommen“, stellte Camier fest.

Nun versucht er in seiner Heimat Andorra noch etwas Kraft und Beweglichkeit hinzuzugewinnen. Ob dies aber reichen wird, dass er alle Trainings und Rennen am Rennwochenende in Phillip Island durchstehen kann, wird er erst dort wissen. Wer die Barni-Ducati fährt, wird dann vor Ort entschieden. ■



PAULOVITS

Leon Camier: Doch Helm aufgesetzt

Neue Konkurrenz kommt

Die Superbike-WM 2020 verspricht spannend zu werden. Die neuen Bikes sind bereits schnell, und das Feld ist zusammengerückt. Es gehören aber viele Tricks dazu, bis Serien-Bikes so schnell sind.

Von: **Imre Paulovits**

Für 2020 treten bei BMW, Ducati und Kawasaki drei bereits erprobte Modelle gegen neue von Honda und Yamaha an, wobei bei Letzterer viel von der früheren Superbike-Entwicklung in die Serie geflossen ist. Die neue Fireblade RR-R ist eine völlige Neukonstruktion und übernimmt Errungenschaften aus der MotoGP.

Neues bei den Alten

BMW hat im zweiten Jahr der S 1000 RR alle Teile gründlich überarbeitet und viel Zeit für den Motor aufgewendet. Tom Sykes grinste nur, als man ihn fragte, wie viel er noch auf den Geraden auf die schnellsten Motorräder einbüße. Durch Änderung der Sitzfläche und der Tankform wurde offensichtlich an der Gewichtsverteilung gearbeitet. Man sah auch neue Schwingen, dazu brachten die Nissin-Techniker neue Bremsenteile. Das Motorrad von Eugene Laverty hatte eine andere Ergonomie als das von Sykes, der Nordire kam auch sichtlich besser zurecht als zuletzt im November.

Ducati arbeitete nach den Versuchen an der Gewichtsverteilung im November vor allem an den Steifigkeiten. Am Rahmen lässt das Reglement nicht viel Spielraum, so gab es mindestens vier verschiedene Einarmschwingen. Die Serie und die der Kundenteams ist aus Guss, das Werksteam probierte aus Aluprofilen zusammengeschweißte Teile. Manche ohne, andere mit aufgeklebten Verstärkungen, mit Alufolie überzogen oder aus Kohlefaser. Dazu gab es Öhlins-Gabeln mit verschiedenen Steifigkeiten. Leon Camier meinte, seine Barni-Ducati mache für ihn einen zu steifen Eindruck für ein Superbike, das könnte die letztjährigen Probleme von Chaz Davies und die Stürze von Álvaro Bautista im heißen Abschnitt der Superbike-WM erklären.

Die Neuen kommen.

Yamahas neues R1-Superbike ist eine direkte Evolution des Vorgängermodells. Die Motorentwicklung lief in Japan, das Fahrwerk entwickelte zum großen Teil die Truppe von Andrea Dosoli in Italien. Auffällig war bei den Tests, wie die einzelnen Komponenten immer wieder mit denen aus dem Vorjahr verglichen wurden. Dazu gab es unterschiedliche Federelemente, Hebeleien und Gabelbrücken. Es war zu hören, dass auch die neue Aerodynamik nach einer anderen

> „Mir wirkt die Ducati Panigale V4 R zu steif für ein Superbike und die Pirelli-Reifen. Ich denke, dass das Werksteam deshalb so viel an den Steifigkeiten arbeitet."
>
> Leon Camier

Fahrwerksabstimmung verlangt. Die neuen Öhlins-Federelemente ließen die Schweden von allen ihren Teams probieren.

Die neue Honda wurde so gut es geht vor neugierigen Blicken abgeschirmt. Was deutlich zu sehen war, waren die edlen Spezialteile, von denen es alles, was geändert werden darf, in mehreren Ausführungen gab. Wie sehr alles noch am Anfang steht, zeigte die Auspuffanlage. Man arbeitet wieder mit Akrapovic – die Krümmerrohre waren aber noch von HRC, das hintere Stück dann von Akrapovic.

Kawasaki ließ den Portimão-Test aus und Jonathan Rea fuhr auch in Jerez wenig. Sie testeten stattdessen in Barcelona. In Jerez ließ sich erahnen, dass Rea weiter an der Gewichtsverteilung arbeitet, er benutzte auch wieder den Handbremshebel für die Hinterradbremse mit dem hochgedrehten Kupplungshebel darüber. ■



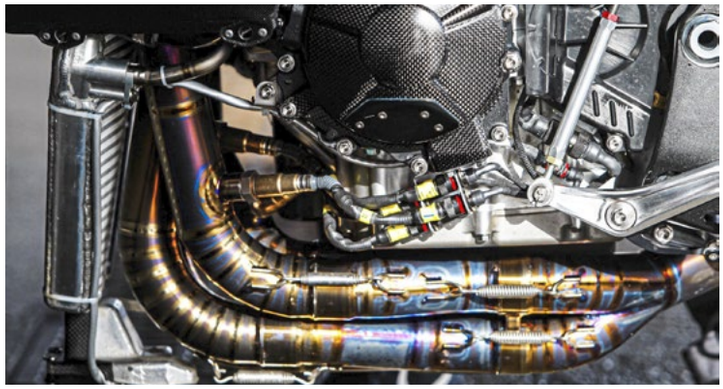
PAULOVITS

BMW S 1000 RR: Andere Ergonomie beim Motorrad von Eugene Laverty



DUCATI

Ducati: Beim Werks-Superbike unterschiedliche Schwingen getestet



WORLDSBK

Werks-Honda: Hochedle Teile, Auspuff vorn noch von HRC, hinten von Akrapovic



PAULOVITS

Yamaha: Viele Fahrwerksteile probiert, für hinten auch verschiedene Umlenkhebel

„Hoffe, dass es weitergeht“

Trotz guter Ergebnisse konnte Sandro Cortese für 2020 keinen Platz in der Superbike finden. Im MSa-Interview spricht der 30-Jährige über die Gründe und seine Hoffnungen.

Von: **Imre Paulovits**



PAULOVITS

Sandro Cortese

Geburtstag: 6. Januar 1990
Geburtsort: Ochsenhausen (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125 ccm, Honda (26.)
2006: 125 ccm, Honda (17.)
2007: 125 ccm, Aprilia (14.)
2008: 125 ccm, Aprilia (8.)
2009: 125 ccm, Derbi (6.)
2010: 125 ccm, Derbi (7.)
2011: 125 ccm, Aprilia (4.)
2012: Moto3, KTM (1.)
2013: Moto2, Kalex (19.)
2014: Moto3, Kalex (9.)
2015: Moto3, Kalex (11.)
2016: Moto3, Kalex (15.)
2017: Moto3, Suter (18.)
2018: SSP, Yamaha (1.)
2019: SBK, Yamaha (12.)

HOBBYS
Motocross, Videospiele

Wie haben Sie die Zeit seit dem WM-Finale im letzten Oktober verbracht?
Ich bin sofort danach an meiner Schulter operiert worden und habe die restliche Zeit in der Reha verbracht. Am 22. Januar bin ich von der Reha nach Hause, dann gleich in den Flieger und zum Superbike-WM-Test nach Jerez geflogen. In der Reha kann man von den Kräften her natürlich nicht so trainieren wie sonst, weil die Schulter nicht so belastbar ist, wie man es gewohnt ist.

Wie kam es, dass Sie für 2020 kein Team für die Superbike-WM finden konnten?
Ich war mir mit Ten Kate einig, und Yamaha hat versucht, mich da zu unterstützen. Aber leider hat mich Ten Kate zum Schluss nicht einmal angerufen oder sich sonst wie bei mir gemeldet. Ich habe dann in einem Interview gelesen, dass sie sich für ein Ein-Mann-Team entschieden haben. Ich warte deshalb eigentlich bis heute auf einen Anruf, dass sie mir sagen, dass ich dort nicht fahre. Für mich ist natürlich eine Welt zusammengebrochen. Ich wollte zu dem Zeitpunkt auch mit Yamaha weitermachen. Nach einem Jahr, denke ich, wäre ein Wechsel zu früh gewesen. Jetzt müssen wir schauen, ob sich irgendwo noch eine Tür öffnet.

War Ten Kate die einzige Option?
Ich habe zwar mit mehreren gesprochen, aber Ten Kate hat mir in Doha bestätigt, dass ich bei ihnen fahren kann. Wir haben uns mit Yamaha-Motor-Europe-Präsident Éric de Seynes, mit Andrea Dosoli und Kevin Bos getroffen und sie haben mich im Team willkommen geheißen. Es hieß, am Montag gibt es den Vertrag. Es war eigentlich alles vereinbart,

„Ich war mit Ten Kate einig und Yamaha hat versucht, mich zu unterstützen. Aber dann haben sie sich für ein Ein-Mann-Team entschieden.“

Sandro Cortese

ich habe auch alles meinen persönlichen Sponsoren verkauft. Ich war mir sicher, weil ich auch alle Flächen bekommen habe, die mir im Vertrag zustanden. Aber leider haben sie sich dann zurückgezogen. Zum Zeitpunkt von Katar hätte ich noch bei Go Eleven fahren können, bei Orelac, und bei Puccetti waren wir auch lange im Gespräch. Da mir Yamaha aber unbedingt helfen wollte, sie mir zugesagt haben, dass es weitergeht, und ich auch bei Yamaha bleiben wollte, gab es auch keinen Grund für mich, zu einem anderen Team zu gehen.

Wann wussten Sie, dass es mit Ten Kate/Yamaha nichts wird?
In der Woche, in der ich hätte hinfahren und meinen offiziellen Vertrag unterschreiben sollen, haben sie mir gesagt, bitte warte noch eine Woche. Das war dann das letzte Gespräch. Ich hatte da bereits meine Operation hinter mir, weil es wichtig war, bis zum Test wieder fit zu sein. Dann saß ich mit operierter Schulter zu Hause, hatte null Perspektive, weil schon alle Türen zu waren. Man muss trotzdem an sich glauben und sagen, ich gebe trotzdem alles, um fit zu werden. Drei Monate sind eine extrem kurze Zeit, das sieht man auch an den anderen GP-Piloten. Bis man so belastbar ist, dass man wieder mit Gewichten anfangen kann, vergehen allein zwei Monate. Ich bin jetzt sehr glücklich, dass mir Barni Racing ermöglicht hat, vier Tage zu testen.

Wie war der Test in Portimão?
Der Test war ganz in Ordnung, ich habe viel ausprobiert und bin viel gefahren. Ich war auch nicht zu zweit weg von den anderen Ducati-Fahrern. Viele haben auch einen Qualifyer draufgemacht, wir nicht. Wir haben uns auf das Basis-Setup konzentriert, und im Großen und Ganzen bin ich zufrieden.

Wie ist das weitere Abkommen mit Barni?
Es ging erst einmal nur um die beiden Tests. Leon Camier sollte jetzt zurückkommen, und was dann die Zukunft bringt, steht noch in den Sternen. Ich würde natürlich gern mit diesem Motorrad weiterarbeiten, aber leider sieht es auch so aus, dass die finanziellen Möglichkeiten es nicht zulassen. Ich möchte mich weiter fit halten, zeigen, dass ich schnell bin und auf Weltniveau arbeiten kann. Mal schauen, was dann die Zukunft bringt. Ich werde versuchen, als Ersatzfahrer einzuspringen, aber natürlich nur dort, wo eine gewisse Erfolgsaussicht besteht. Es ist ohnehin schwierig, als Ersatzfahrer auf ein unbekanntes Motorrad zu steigen und zu glänzen.

Wie versuchen Sie sich für 2021 vorzubereiten?
Das ist jetzt noch schwierig zu sagen. Ich weiß noch nicht, ob ich in Phillip Island am Start stehen kann. Ich versuche, gesundheitlich wieder klarzukommen, der Rest ergibt sich dann. ■

Gespann-WM

Max Deubel wird 85

Mit vier Weltmeister- und fünf Deutschen Meistertiteln ist Max Deubel einer der erfolgreichsten deutschen Motorsportler. Am Mittwoch feiert er seinen 85. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**



FROHMEYER

Wenn es Max Deubel heute auch etwas ruhiger angehen lässt – seine Energie und seine oberbergische Frohnatur sind unverändert geblieben. Der vierfache Weltmeister ist auch mit 85 Jahren noch bei bester Gesundheit. „Aber ich tue auch etwas dafür“, stellt er klar. „Ich mache zweimal die Woche Fitness, und mein Boxer will regelmäßig ausgeführt werden und hält mich auf Trab.“

Deubel wurde am 5. Februar 1935 in Mühlenau, heute ein Stadtteil von Wiehl, geboren, und seit dem ersten Rennen auf dem Nürburgring, den er mit 14 Jahren mit seinem Vater besuchte, war er vom Rennvirus infiziert. An seine Führerscheinprüfung erinnert sich der gelernte Werkzeugmacher noch heute mit einem Schmunzeln: „Es lag Schnee, so sah der Fahrprüfer davon ab, mich eine Acht fahren zu lassen.“ 1955 versuchte er sich mit Beifahrer Horst Höhler mit einem BMW-Gespann in der Ausweisklasse. 1958 kaufte er sich ein RS-Gespann, gewann damit alle vier Läufe zum Junior-Pokal und wurde Meister. Mit der Lizenz ging es in der Deutschen Meisterschaft schnell weiter aufwärts. 1961 wurde Emil Hörner sein Beifahrer, und die beiden wurden das erfolgreichste deutsche Duo der nächsten fünf Jahre. Sie gewannen von 1961 bis 1965 fünf Mal die Deutsche Meisterschaft und von 1961 bis 1964 vier Mal in Folge die Weltmeisterschaft. Dabei fuhren sie mit ihrem berühmten BMW-Gespann mit blauem Tank und weißer Verkleidung, vorne links von Max und Moritz geschmückt, 12 GP-Siege heraus, davon drei auf der Isle of Man. Nach zwei Vizeweltmeisterschaften hängte Deubel Ende 1966 seinen Helm an den Nagel.

Begeisterter Funktionär

Er hatte sich bereits 1962 mit seiner Gaststätte „Zum schnellen Max“, das später zum „Hotel Deubel“ wurde, selbstständig gemacht. Dazu wurde er Vertreter der Erzquell Brauerei in Bielstein. Doch dem Rennsport konnte er nicht fernbleiben. „Schon ein Jahr, nachdem ich meine aktive Laufbahn beendet hatte, begann ich mich beim ADAC als Sportfunktionär zu betätigen“, blickt Max Deubel zurück. „Das waren Aufgaben, die in keinem Lehrbuch stehen und in die man hineinwachsen muss.“ Deubel wuchs auch dort immer weiter, war Rennleiter auf dem Nürburgring, Motorradreferent des ADAC Gaues Nordrhein und Sportpräsident des OMK. Er wurde auch in die FIM berufen und war dort über Jahre Vizepräsident der Sicherheitskommission. „Doch damit war 2015 Schluss“, bekennt er. „Ich war seit 1985 bei der FIM. Ich dachte, nach 30 Jahren und mit 80 Jahren kann man es andere machen lassen.“

Trotzdem ist Max Deubel dem Motorsport verbunden geblieben. Er besucht noch immer regelmäßig Rennen und verfolgt mit besonderem Interesse die Entwicklung und den Nachwuchs im deutschen Rennsport. „Ich denke, als Nächstes werde ich zur Deutschen Speedweek nach Oschersleben gehen. Ich finde es klasse, wie die sich um den Motorradsport kümmern“, kommt das Schwärmen noch immer in ihm durch. Entsprechend sind ihm auch die Fans treu geblieben.

Und die 85 Jahre? Das ist nur eine Zahl. Wir wünschen Max Deubel auch weiterhin gute Gesundheit und viel Lebensfreude. ■



WITTEMBERG

Max Deubel und Emil Hörner: Vierfache Weltmeister im BMW-RS-Gespann

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000

Florian Alt ist der neue Fahrer im Wilbers-BMW-Racing-Team. Die von BMW unterstützte Superbike-Mannschaft verpflichtete den 23-jährigen Gummersbacher, der in der IDM Superbike 1000 als zweifacher Vizemeister noch eine Rechnung offen hat. „Ich möchte endlich den Superbike-IDM-Titel holen“, erklärt der 1,89 Meter große Blondschopf. „Dazu brauche ich ein Top-Motorrad mit einer entsprechenden Mannschaft.“ Technik-Chef Burkhard Stember: „Auch wir wollen den letzten Schritt machen und den Titel gewinnen! Florian ist jung und extrem motiviert.“ Eigentlich war Stammfahrer Bastien Mackels wieder im Team vorgesehen. Teamchef Benny Wilbers unterbreitete dem 34-Jährigen einen leistungsbezogeneren Vertrag, den lehnte Mackels ab.

IDM SUPERSPORT

Letzten Freitag wurden die erfolgreichsten Motorsportler des ADAC Sachsen für ihre Leistungen im Jahr 2019 ausgezeichnet, und der 23-jährige Max Enderlein verteidigte 2019 seinen Titel in der IDM Supersport 600. Dem Hohenstein-Ernstthaler von der Freudenberg WorldSSP Academy gelangen dabei sechs Siege. Für 2020 lautet der Plan: „Das Triple holen.“ Dennoch wird der Fokus auf Wildcard-Einsätzen in der Supersport-WM liegen. Geplant ist die Teilnahme an den spanischen Läufen und der deutschen WM-Runde in Oschersleben. Die IDM wird der Yamaha-Pilot als Trainings- und Präsentationsplattform nutzen.

IDM

Pirelli bleibt für weitere zwei Jahre exklusiver Reifenlieferant für die Soloklassen der IDM. Die Italiener beliefern die Rennklassen IDM Superbike 1000, IDM Supersport 600/Superstock 600 sowie die Supersport 300, neu ins Boot kommt dieses Jahr der Yamaha bLU cRU-Cup.

Eisspeedway Grand Prix Almaty

Hans Weber: Schock-Crash

Titelverteidiger Daniil Ivanov startete die Saison in Kasachstan mit einem Doppelsieg. Rückkehrer Harald Simon verblüffte die Szene am Samstag mit dem ersten WM-Podiumsplatz seiner Karriere. Nach gutem Beginn am Samstag stürzte Hans Weber am zweiten Tag schwer.

Von: **Thomas Schiffner**



GOOD SHOOT/REYGONDEAU

Daniil Ivanov: Der Titelverteidiger fuhr im Medeo-Stadion unantastbar

Bei klimakritischen 4 Grad (plus) begann im 1800 Meter hoch gelegenen Medeo-Stadion in Almaty die Kampagne der kältesten Motorsportart. Vor wenigen hundert Zuschauern wurde unter den fünf Russen im GP der russische Meister Dmitry Khomitsevich als Favorit eingestuft. Doch bei der WM ist oft alles anders: Weltmeister Daniil Ivanov gab am Samstag keinen und am Sonntag nur einen Punkt ab. Er führt die WM nun nach dem neuen GP-Punktesystem (20-18-16-14-12-etc.) schon wieder mit Punktemaximum vor Khomitsevich, Dmitry Koltakov und Igor Kononov an.

Erstes GP-Finale für Simon

Doch wer eine weitere unangefochtene Dominanz der Russen erwartete, sah sich getäuscht. Dabei war ihr Spielverderber weder der Schwede Martin Haarahiltunen noch Hans Weber – sondern Harald Simon! Der 52-jährige Waldviertler begeisterte nach einem Jahr verletzungsbedingter Pause. Am Samstag fuhr er mit 8 Punkten ins Halbfinale 2. Bei einem Dreikampf mit Haarahiltunen und Koltakov unterlief dem Russen ein Fahrfehler, der den Zweiten Haarahiltunen zurückwarf, was Simon ausnutzte, um von P4 auf P2 durchzustechen. Gegen Ivanov, Khomitsevich und Kononov bestritt der Österreicher sein erstes GP-Finale überhaupt und schnappte Kononov in der letzten Runde noch den dritten Podiumsplatz weg!

Am Sonntag stand Simon wieder im zweiten Semi, verpasste jedoch durch einen Fehler knapp als Dritter den möglichen Finaleinzug gegen Koltakov.

„Eishans" Johann Weber fuhr am Samstag ein gutes Rennen, verlor aber Punkte durch einen Ausfall in seinem zweiten Lauf: „Vermutlich hat ein Eisbrocken die Klammer vom Zündunterbrecher runtergeschossen. Ansonsten bin ich zufrieden mit dem Tag. Alles andere wäre Jammern auf hohem Niveau", erklärte der 35-jährige Oberbayer am Samstagabend. Weber wurde im ersten Semi nach schlechtem Start hinter drei Russen Vierter.

Unter Zorns Motorrad

Ein dramatisches Ende gab es für den einzigen Deutschen am Sonntag in Heat 12: In einem Dreikampf zwischen Kononov, Zorn und Weber griff Weber Zorn von außen an, Zorn flog über Webers Motorrad, dabei geriet Weber unter Zorns Maschine und rutschte darunter in den Innenraum. Zorn blieb bei dem Horrorcrash unverletzt, Weber wurde von der Ambulanz in eine Klinik in Almaty gebracht. Sonntagnacht gab Webers Ehefrau Entwarnung: „Hans geht's gut, er bleibt heute noch zur Überwachung im Krankenhaus. Er hat noch etwas Schmerzen, aber sonst ist alles in Ordnung!"

Martin Haarahiltunen fuhr am Samstag im Semifinale durch Koltakovs Fehler knapp am Finale vorbei. Am Sonntag stürzte der Schwede in Lauf 3 und wurde nur Zehnter: „Der Sturz hat mein Rennen zerstört. Ich musste mein zweites Bike nehmen. Damit hatte ich keine Pace mehr." ■



GOOD SHOOT/REYGONDEAU

Premiere: Simon (r.) am Podium

EISSPEEDWAY-WM

Almaty (KAZ), 1. Februar

1.	Daniil Ivanov (RUS)	21 Punkte
2.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	19
3.	Harald Simon (A)	11
4.	Igor Kononov (RUS)	14
5.	Dmitry Koltakov (RUS)	12
6.	Dinar Valeev (RUS)	11
7.	Martin Haarahiltunen (S)	13
8.	Johann Weber (D)	8
9.	Niclas Svensson (S)	6
10.	Stefan Svensson (S)	5
11.	Franz Zorn (A)	5
15.	Charly Ebner (A)	1

Almaty (KAZ), 2. Februar

1.	Daniil Ivanov (RUS)	20 Punkte
2.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	19
3.	Dmitry Koltakov (RUS)	16
4.	Igor Kononov (RUS)	15
5.	Dinar Valeev (RUS)	10
6.	Harald Simon (A)	9
7.	Stefan Svensson (S)	9
8.	Niclas Svensson (S)	9
9.	Lukas Hutla (CZ)	6
11.	Franz Zorn (A)	5
14.	Charly Ebner (A)	2
16.	Johann Weber (D)	2

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 10 Läufen

1.	Daniil Ivanov	40 Punkte
2.	Dmitry Khomitsevich	36
3.	Dmitry Koltakov	28
4.	Igor Kononov	28
5.	Harald Simon	27
6.	Dinar Valeev	23
7.	Stefan Svensson	17
8.	Niclas Svensson	17
9.	Martin Haarahiltunen	17
10.	Franz Zorn	12
12.	Johann Weber	10
15.	Charly Ebner	5



Webb (#1) attackiert Roczen, der Deutsche strauchelt und wird nur Dritter

CUDBY

Punkte eingebüßt

Ken Roczen führt nach fünf der 17 Saisonrennen alle Statistiken an. Auch in Oakland hätte er gewinnen können. Doch Kawasaki-Star Eli Tomac und KTMs Cooper Webb standen ihm im Weg.

Von: **Thomas Schiffner**

Zwei Saisonsiege, 113 WM-Punkte, vier Holeshots, 43 Führungsrunden – Ken Roczen liegt im Winter 2020 in allen von der AMA offiziell geführten Statistiken nach einem knappen Saisondrittel auf Platz 1. Vor allem führt der 25-jährige Thüringer auch nach dem fünften Rennen im RingCentral Coliseum von Oakland die WM-Tabelle an. Doch sein Vorsprung ist von acht auf drei Punkte zusammengeschmolzen.

Dabei wäre der dritte Saisonsieg in Kalifornien für den Honda-Leader durchaus möglich gewesen. Roczen gewann sein Heat Race vor seinem größten Konkurrenten Eli Tomac und vor Blake Baggett. Damit hatte er im 21-Runden-Finale wieder eine ausgezeichnete Startposition, die er mit seinem vierten Holeshot ausnutzte. Im Verlauf des Rennens führte er 13 Runden und wurde dennoch nur Dritter.

Eli Tomac hatte anfangs mit einem unsanften Pass seinen Markenkollegen Adam Cianciarulo aus dem Weg geräumt. Damit war er Zweiter. Schnell hatte der Mann aus Colorado zu Roczen aufgeschlossen und konnte acht Minuten vor Schluss an ihm vorbeigehen. Wenig später machte Tomac im Sand jedoch einen Fehler, musste die Strecke verlassen und war wieder Zweiter.

Entscheidung letzte Kurve

Tomac: „Anfangs war ich geduldig, doch für diesen Fehler könnte ich mich in den A... beißen!“ Zwei Minuten vor Rennende hatte Tomac Roczen wieder vor sich und kam fast mühelos vorbei. Beinahe zeitgleich passierte Cooper Webb Cianciarulo und hatte Roczen in Schlagdistanz vor sich. Der Titelverteidiger aus Florida wechselte in der letzten Rechtskurve von außen nach innen, blockte Kenny und fuhr als Zweiter über den Zielsprung. Über die Legalität seiner Aktion gab es unterschiedliche Meinungen. Doch Roczen hatte sich seinen rechten Fuß zwischen den beiden Maschinen eingeklemmt und humpelte von der Bahn. „Es ist nichts Schlimmes. Mein Fuß war eingeklemmt. Er ist geschwollen“, erklärte K-Roc anschließend. „In den letzten Wochen habe ich mich sehr gut gefühlt. Heute war alles schwieriger. Daher bin ich mit dem Podiumsplatz zufrieden. In den letzten drei Runden habe ich einige Fehler gemacht, die mich viel Zeit kosteten.“ Zum Manöver von Webb, dessen Attacke Roczen in 2018 bereits eine mehrmonatige Verletzungspause eingebracht hatte: „Wenn du in der letzten Runde hinter jemand herfährst, dann kannst du dir die Linien raussuchen. Und genau das hat Cooper gemacht.“

Webb nach seinem Erkältungs-Handicap in den letzten Rennen: „Ich denke, ich bin es heute konservativ angegangen und nicht so verrückt wie all die anderen Jungs. Heute war ein Schritt in die richtige Richtung.“

Ken Roczen hat schon am kommenden Samstag in San Diego die Chance auf seinen dritten Saisonsieg und darauf, sein Punktepolster wieder auszubauen. ■



FELD

Zweiter Tagessieg: Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

Oakland (USA), 1. Februar

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Ken Roczen (D)	Honda
4.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
5.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
6.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
7.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
8.	Justin Hill (USA)	Honda
9.	Blake Baggett (USA)	KTM
10.	Malcolm Stewart (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	113 Punkte
2.	Eli Tomac	110
3.	Justin Barcia	98
4.	Jason Anderson	96
5.	Cooper Webb	95
6.	Adam Cianciarulo	90
7.	Malcolm Stewart	75
8.	Justin Brayton (USA), Honda	73
9.	Blake Baggett	69
10.	Zach Osborne (USA), Husqvarna	63

NACHRICHTEN

BOLT BAUT FÜHRUNG AUS

Der Brite Billy Bolt gewann nach La Coruña letzten Samstag auch den vierten Lauf zur SuperEnduro-WM in Budapest. Der Husqvarna-Pilot konnte mit den Plätzen 3/1/1 seine Führung in der WM weiter ausbauen. Die beiden KTM-Fahrer Jonny Walker und Taddy Blazusiak belegten in Ungarns Hauptstadt die Plätze 2 und 3. In der WM führt Bolt vor der Schlussrunde in Lodz (14.03.) mit 227 Punkten vor dem Polen Blazusiak (209) und Walker (192). In der Junior-WM liegt Leon Hentschel nach den Plätzen 4/2/3 nun mit zwei Punkten Rückstand hinter dem Bulgaren Teodor Kabakchiev auf Rang 2.

NUMMER VIER FÜR BOU

Trial-Gott Toni Bou gewann auch den vierten Lauf der X-Trial-WM im Palau Sant Jordi in Barcelona. Landsmann Adam Raga musste sich erneut mit Platz 2 vor Jorge Casales begnügen. Drei Rennen vor Schluss führt Bou die Indoor-WM mit 80 Punkten vor Raga (60) und Jaime Busto (28) .

WIEDER GAJSER-SIEG

Beim zweiten Rennen der italienischen MX-Meisterschaft im sandigen Ottobiano präsentierte sich das Honda-Werksteam mit Weltmeister Gajser und Mitch Evans vier Wochen vor dem WM-Auftakt in Form. Gajser siegte souverän im MX1-Endlauf und im Superfinale, gefolgt vom jungen Australier Evans. Als Dritter kam der Litauer Arminas Jasikonis mit der Werks-Husqvarna in beiden Endläufen ins Ziel. Ebenfalls in Topform präsentierte sich der Thüringer Henry Jacobi, der im MX1-Finale nach gutem Start von Platz 7 aus noch bis auf Platz 4 vorrückte. Leider stürzte der Yamaha-Pilot im Superfinale MX1/MX2 zweimal, blieb aber weitgehend unversehrt. Die MX2-Klasse gewann Jacobis Teamkollege Maxime Renaux (F). Auch im abschließenden Superfinale wurde Renaux als Sechster bester MX2-Fahrer. ■

Alle Bahnsport-Weltmeister

JAHR	SPEEDWAY-WM	LANGBAHN-EM/WM	EISSPEEDWAY-WM	SPEEDWAY-TEAM-WM
1936	Lionel van Praag (AUS)	Basse Hveem (N)*		Schweden
1937	Jack Milne (USA)	Josef Hofmeister (D)*		Polen
1938	Bluey Wilkinson (AUS)	Josef Hofmeister (D)*		Schweden
1949	Tommy Price (GB)	Josef Hofmeister (D)*		Schweden
1950	Freddie Williams (GB)	Timo Laine (FIN)*		Schweden
1951	Jack Young (GB)	Bertil Strid (S)*		Polen
1952	Jack Young (GB)	Bertil Strid (S)*		Polen
1953	Freddie Williams (GB)	Kurt W. Petersen (DK)*	Gabdrahmann Kadyrov (SU)	Schweden
1954	Ronnie Moore (NZ)	Björn Knutsson (S)*	Boris Samorodov (SU)	Großbritannien
1955	Peter Craven (GB)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahmann Kadyrov (SU)	Polen
1956	Ove Fundin (S)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Schweden
1957	Barry Briggs (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Antonin Svab (CS)	Großbritannien
1958	Barry Briggs (NZ)	Ivan Mauger (NZ)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1959	Ronnie Moore (NZ)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1960	Ove Fundin (S)	Don Godden (GB)*	Milan Spinka (CS)	England
1961	Ove Fundin (S)	Jon Ödegard (N)*	Sergej Tarabanko (SU)	England
1962	Peter Craven (GB)	Ivan Mauger (NZ)	Sergej Tarabanko (SU)	Australien
1963	Ove Fundin (S)	Ole Olsen (DK)	Sergej Tarabanko (SU)	England
1964	Barry Briggs (NZ)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1965	Björn Knutsson (S)	Egon Müller (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	Neuseeland
1966	Barry Briggs (NZ)	Ivan Mauger (NZ)	Anatolij Bondarenko (SU)	England
1967	Ove Fundin (S)	Anders Michanek (S)	Vladimir Ljubitsch (SU)	Dänemark
1968	Ivan Mauger (NZ)	Egon Müller (D)	Sergej Kasakov (SU)	USA
1969	Ivan Mauger (NZ)	Alois Wiesböck (D)	Sergej Kasakov (SU)	Dänemark
1970	Ivan Mauger (NZ)	Karl Maier (D)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1971	Ole Olsen (DK)	Michael Lee (GB)	Vladimir Suchov (SU)	Dänemark
1972	Ivan Mauger (NZ)	Karl Maier (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1973	Jerzy Szczakiel (PL)	Shawn Moran (USA)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1974	Anders Michanek (S)	Erik Gundersen (DK)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1975	Ole Olsen (DK)	Simon Wigg (GB)	Nikolai Nischenko (SU)	England
1976	Peter Collins (GB)	Erik Gundersen (D)	Jarmo Hirvasoja (FIN)	USA
1977	Ivan Mauger (NZ)	Karl Maier (D)	Sergej Iwanov (SU)	Dänemark
1978	Ole Olsen (DK)	Karl Maier (D)	Juri Iwanov (GUS)	USA
1979	Ivan Mauger (NZ)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Fadeev (RUS)	USA
1980	Michael Lee (GB)	Simon Wigg (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Schweden
1981	Bruce Penhall (USA)	Kelvin Tatum (GB)	Per-Olof Serenius (S)	Dänemark
1982	Bruce Penhall (USA)	Gerd Riss (D)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Polen
1983	Egon Müller (D)	Tom Dunker (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Dänemark
1984	Erik Gundersen (DK)	Kelvin Tatum (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	USA
1985	Erik Gundersen (DK)	Gerd Riss (D)	Vladimir Fadeev (RUS)	Australien
1986	Hans Nielsen (DK)	Kelvin Tatum (GB)	Kyrill Drogalin (RUS)	Schweden
1987	Hans Nielsen (DK)	Gerd Riss (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Australien
1988	Erik Gundersen (DK)	Robert Barth (D)	Per-Olof Serenius (S)	Australien
1989	Hans Nielsen (DK)	Robert Barth (D)	Vitali Khomitsevich (RUS)	Schweden
1990	Per Jonsson (S)	Gerd Riss (D)	Dmitri Bulankin (RUS)	Schweden
1991	Jan O. Pedersen (DK)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
1992	Gary Havelock (GB)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
1993	Sam Ermolenko (USA)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
1994	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
1995	Hans Nielsen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
1996	Billy Hamill (USA)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
1997	Greg Hancock (USA)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
1998	Tony Rickardsson (S)	Joonas Kylmäkorpi (FIN	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
1999	Tony Rickardsson (S)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Daniil Iwanov (RUS)	Polen
2000	Mark Loram (GB)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Daniil Iwanov (RUS)	Dänemark
2001	Tony Rickardsson (S)	Erik Riss (D)	Dmitri Koltakov (RUS)	Schweden
2002	Tony Rickardsson (S)	Jannick de Jong (NL)	Dmitri Khomitsevitch (RUS)	Polen
2003	Nicki Pedersen (DK)	Erik Riss (D)	Dmitri Koltakov (RUS)	Polen
2004	Jason Crump (AUS)	Mathieu Tresarrieu (F)	Dmitri Koltakov (RUS)	Russland
2005	Tony Rickardsson (S)	Martin Smolinski (D)	Daniil Iwanov (RUS)	Russland
2006	Jason Crump (AUS)	Dimitri Berge (F)		
2007	Nicki Pedersen (DK)			
2008	Nicki Pedersen (DK)			
2009	Jason Crump (AUS)			
2010	Tomasz Gollob (PL)			
2011	Greg Hancock (USA)			
2012	Chris Holder (AUS)			
2013	Tai Woffinden (GB)			
2014	Greg Hancock (USA)			
2015	Tai Woffinden (GB)			
2016	Greg Hancock (USA)			
2017	Jason Doyle (AUS)			
2018	Tai Woffinden (GB)			
2019	Bartosz Zmarzlik (PL)			

*bis 1970 Europameisterschaft



Der aktuelle Speedway-Weltmeister: Bartosz Zmarzlik (Polen)



Historisch: Speedway-WM-Finale Kattowitz 1973 vor 133 000 Zuschauern



Einziger deutscher Speedway-Weltmeister: Egon Müller



Erfolgreichster Langbahn-Pilot der Geschichte: Gerd Riss



Unübertroffen: Neun WM-Titel für Ivan Mauger

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1962 Alfa Romeo 2600 Touring Spider, Borrani Zentralverschlussfelgen, deutsche 1A Restaurierung, € 134.850,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Audi



RS6 Avant 4.0 TFSi Performance Plus, EZ 08/2018, 12900 km, 445 kW (605 PS), Nogaroblau Exclusive Edition, Akrapovic-Auspuff, B&O, Keramik, 305 km/h, Neupreis 162.000,- €, 99.899,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstrasse 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/9220-0, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51582

Bentley



1927/37 Bentley 4 ¼ litre, authentischer Zustand, mit dokumentierter Historie… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



326 4T Cabrio, 2000 km, 37 kW, BMW Zertifikat, kompl. Dokumentation, sehr seltener 4 -Türer, 159.800,- €. Gebr. Stehling oHG, Wiebestr. 36, 10553 Berlin, Tel. 030/6625766, www.youngtimer.biz H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51702

Ferrari



1962 Ferrari 250 GT/E, exzellenter Zustand, FIVA Pass, umfangreiche Historie. € 325.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar



1958/61 Jaguar XK 150 OTS, dunkle Farbe, restaurierter Zustand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Arden

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

Lancia



1957 Lancia Aurelia B24 S Convertible, Matching No./Colours, restauriert von Markenspezialisten. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

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

Maserati

Maserati Trofeo gesucht. 0171/4167106 H

Maserati 4200 GT ges. 0171/4167106 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung. 0211/9217273, www.brueggemann.de H

Mercedes



1989 Mercedes 190 E EVO I, erst 23038 km! Schweizer Erstauslieferung! € 159.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H



1969/71 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, nur deutsche Originalfahrzeuge … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Mini

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



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

Porsche



944 Turbo Cup, Bj. 4/1986, 69400 km, 221 kW (300 PS), Preis auf Anfrage. 55232 Alzey, Tel. 0172/6641901

mehr: motor-klassik.de Nr. 51646

968 Turbo S gesucht. 0171/4167106 H



Porsche 911 Turbo, 66000 km, Bj. 82, deutsch, original, 15 Jahre im Besitz, von privat, 99.911,– €. Tel. 02666/218100

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Verkaufe Motor F.3 Fiat Abarth Novamotor, Motor Lotus Esprit Turbo, Modus M1 F.3 mit Typenschild ohne Motor + Getriebe zu rest. E-mail: matrab994@gmail.com, Tel. +39/335202547 H

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

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

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

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

Renntransporter



Algema Renntransporter, silber, kompl. Alu, für Autos bis 5 m oder Motorräder. EZ 18.05.2009, zul. Ges.Gew. 3,1 t, 100 km/h Zul., TÜV 11/2021, 2 große Seitenklappen, Heckklappe als Auffahrrampe mit 2 Zusatzrampen, Liftachse, Kippmech., Mover, Innenbel., Rückf.kam., 2 Ersatzräder, 2 Motorradkippständer, Handseilwinde, VB 14.900,- €. andreas-racing-team@web.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 8/20

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	Anzeigenpreise gewerblich* € 2 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 3 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 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 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland: 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
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



NÜRBURGRING

Nürburgring-Renovierung: In der Mercedes-Arena lieferten sich Asphaltmaschinen und Straßenwalzen heiße Duelle

Aston kein Verlust?

Zur DTM-Saison 2020
MSa 07/2020

Ist Aston Martin wirklich so ein Verlust? Im Augenblick betrachtet, ja, auf die Dauer aber eher weniger. Anscheinend war das DTM-Engagement nicht so professionell aufgestellt, dass es über mehrere Jahre belastbar und vor allem erfolgreich gewesen wäre. Vielleicht ist das Ganze jetzt aber auch die Chance, die DTM ganz neu aufzustellen. Sich von den „hochgezüchteten" Boliden zu verabschieden und zu bezahlbaren Tourenwagen zurückzugelangen. Man kann nur hoffen, dass sich zukünftig nur noch Hersteller auf der DTM-Bühne bewegen, die wissen, wie man sich seriös und langfristig engagiert. Gerhard Berger wünsche ich ein gutes Händchen dabei, die DTM wieder zu dem zu machen, was sie einmal war. Mit einem prall gefüllten Starter-Feld mit vielen Teams und Herstellern.

Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

Die Zeiten, als Audi und Mercedes die DTM, mit einem attraktiven Rahmenprogramm, zu zweit gestemmt haben, sind vorbei. Bei Audi, wo man nach dem Abgas-Skandal sparen muss, und bei BMW, wo man gefühlt noch auf der Suche nach dem Fokus ist, wäre man über ein Ende der DTM vielleicht gar nicht so unglücklich. Im GT-Sport und der Formel E winken Einnahmen und Image. Schade!

Michael Thomae
D-32427 Minden

Motoren-Rätsel

Zum 24h-Rennen in Daytona
MSa 07/2020

Jede MSa-Ausgabe ist eine Freude, doch verliere ich mich regelmäßig wegen der Vielzahl von Motor-Konzepten in den diversen Sportwagen-Klassen. Ob Cadillac Sauger-V8 oder Mazda Turbo-Vierzylinder einsetzt, muss ich nachschauen. Dass Porsche Boxer-Sechser verwendet, allerdings in unterschiedlichen Größen, kann angenommen werden. Es wäre informativ, wenn es im Text oder im Kasten der Resultate kurze Hinweise auf die jeweiligen Motoren geben würde.

José M. Oliver
CH-8702 Zollikon

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.

07.03.2020	**DSK – Freies Fahren am Hockenheimring**
06.04.2020	**DSK – Freies Fahren am Bilster Berg**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 06. Februar

22.15	NASCAR Cup 2019, All-Star Race (Wh.)	Motorvision TV*

Freitag, 07. Februar

11.00	Porsche GT Magazin	Sport 1+*
15.20	Mille Miglia 2019 (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
20.00	Supercars 2019, Symmons Plains 1 (Wh.)	Motorvision TV*

Samstag, 08. Februar

08.55	NASCAR Cup 2019, Charlotte (Wh.)	Motorvision TV*
19.00	Green Hell/Manthey Racing (Reportage)	Motorvision TV*
19.30	Targa Florio/Mille Miglia (Reportage)	Motorvision TV*
20.00	Supercars 2019, Symmons Plains 2 (Wh.)	Motorvision TV*
20.55	Trophée Andros, Serre Chevalier (Zus.)	Motorvision TV*

Sonntag, 09. Februar

08.10	PS – Automagazin (Wh.: 19.10)	N-TV
08.45	NASCAR Cup 2019, Darlington (Wh.)	Motorvision TV*
13.30	Truck-EM 2019, Most (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	Supercars 2019, Phillip Island 1 (Wh.)	Motorvision TV*

Montag, 10. Februar

21.15	Supercars 2019, Phillip Island 2 (Wh.)	Motorvision TV*

Dienstag, 11. Februar

21.25	Alfa Romeo im Motorsport (Reportage)	Motorvision TV*
22.25	NASCAR Cup 2019, Indianapolis (Wh.)	Motorvision TV*

Mittwoch, 12. Februar

00.05	Formel E Mexico City, Vorschau	Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 07. Februar

22.20	WESS 2019, RB Romaniacs (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
22.50	IoM TT 2019, Senior TT (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

Samstag, 08. Februar

16.15	Enduro-WM 2019, Valpaços (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
16.45	Trial-WM 2019, Motegi (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
17.15	MX-WM 2019, Teutschenthal (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 09. Februar

14.30	MX Masters 2019, Tensfeld (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09.02.	NASCAR Busch Clash, Daytona/Florida	USA

Motorrad

08.02.	Supercross-WM, San Diego/Kalifornien	USA
08./09.02.	Eisspeedway-WM, Togliatti	RUS

Vorschau



XPB

Formel 1: Haas zeigt als erstes Team Bilder vom neuen Auto für 2020



AUDI

Nürburgring Langstrecken-Serie: Alles neu in der ehemaligen VLN



EURO NASCAR

NASCAR Whelen Euro Series: US-Rennspektakel auf dem alten Kontinent

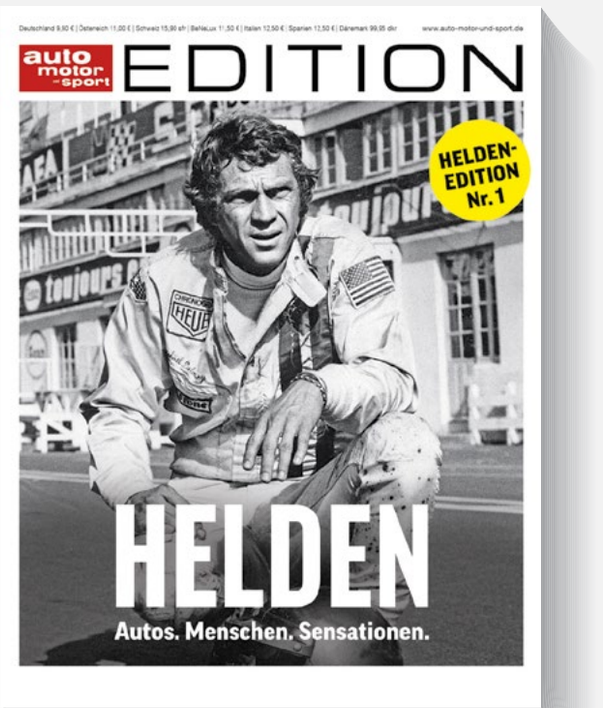


YAMAHA

MotoGP: Beim Test in Sepang können die Stars endlich wieder Gas geben

auto motor und sport

GESCHICHTEN FÜR DIE EWIGKEIT



In diesem Heft haben wir sie alle versammelt: unsterbliche Legenden, unbekannte Helden und unglaubliche Geschichten. Die AUTO MOTOR UND SPORT *EDITION* ab jetzt im Handel oder online.

0711 . 32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition

