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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 01. APRIL 2020

Formel-1-Einnahmen brechen ein

Kleine Teams vor dem Kollaps



IndyCar-Kalender

Indy 500 in den August verlegt

Sportwagen-WM (WEC)

Porsche-Rückkehr in die Topklasse?

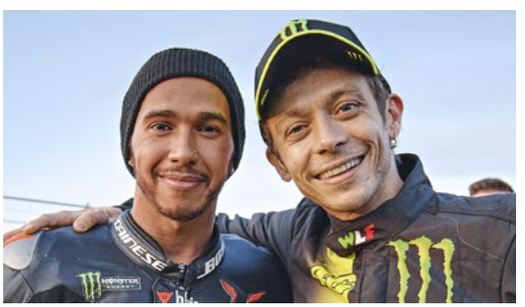
Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30

4 190525 902500 16



Motorrad-WM: Moto2-Technik

Großer Aufwand für jedes Hundertstel



Ergebnisse MSa-Leserwahl

Das sind Ihre besten Fahrer des Jahres!



Tracktest Hyundai i30 N TCR

Wie fährt sich das TCR-Erfolgsmodell?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit HaasF1-Teamchef Guenther Steiner **S. 4**
Formel 1 So hart trifft die Corona-Krise Reifenlieferant Pirelli **S. 6**
Formelsport Indy-500-Verlegung und weitere Nachrichten **S. 8**
Historie GP von Belgien 1985: Ein Rennen in zwei Akten **S. 10**
Sportwagen GT-Masters-Meister Niederhauser im Interview **S. 14**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 16**
Rallye-WM Das abgespeckte Hybrid-Reglement 2022 **S. 18**
Rallye-WM Interview Sébastien Ogier und aktuelle News **S. 19**
Tourenwagen Tracktest mit dem Hyundai i30 N TCR **S. 22**
Tourenwagen Neues aus DTM, WTCR und Co. **S. 24**
Simracing Wie digitaler Rennsport jetzt durchstartet **S. 26**
Leserwahl Die Fahrer und Automodelle des Jahres 2019 **S. 28**

Motorrad:

Leserwahl Das sind Ihre Favoriten in der Zweiradfraktion **S. 30**
Straßensport Interview mit Markus Reiterberger **S. 32**
Motorrad-WM So hart ist der Moto2-Konkurrenzkampf **S. 34**
Motorrad-WM Wie die Stars die Corona-Zeit bewältigen **S. 36**
Historie Joe Leonard als Champ auf zwei und vier Rädern **S. 38**
Straßensport Virtuelle MotoGP und aktuelle Nachrichten **S. 40**
Motocross So sehen die US- und WM-Fahrpläne aus **S. 42**
Offroad Bahnsport-Update und weitere Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



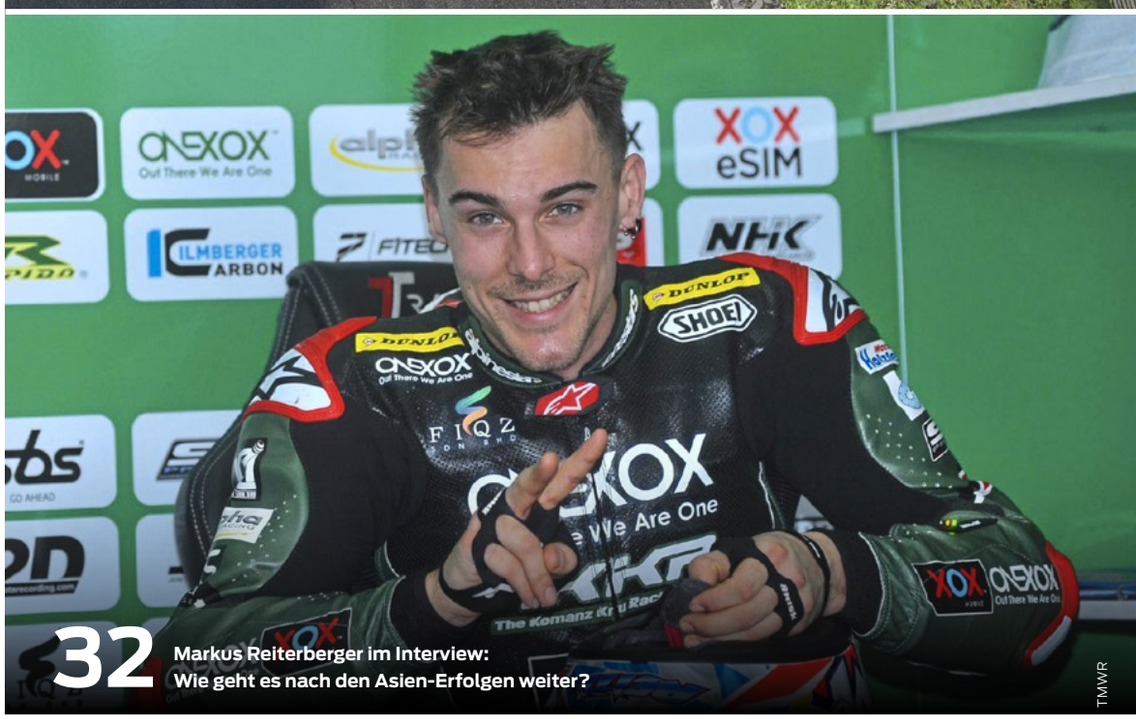
INDYCAR

38 **Rennsport-Historie – Joe Leonard: Ausnahmetalent auf zwei und vier Rädern**



BMW

26 **Neue Simracing-Aktivitäten im Überblick: In der Pause entdecken viele Serien das Thema eSports**



TMWR

32 **Markus Reiterberger im Interview: Wie geht es nach den Asien-Erfolgen weiter?**

Editorial

Die Themen von heute: Wann geht es weiter? Wie sehen die Planungsszenarien der Hersteller aus? Und wie Sie MSa bekommen, ohne das Haus zu verlassen!

Das Gespräch ist die Keimzelle der journalistischen Information. Und wenn der Journalist mal nicht zur Rennstrecke kann wie zurzeit, muss er halt zum Telefonhörer greifen. Die Gespräche kreisen dabei immer um das gleiche Thema: Wann geht es endlich weiter? Darauf hat leider im Moment niemand eine Antwort. „Wir sind als Akteur im Motorsport hier nur Passagier und müssen einfach warten“, sagt Pascal Zurlinden, Leiter GT Werksmotorsport bei Porsche. Virologen und Infektiologen halten das Zepter des Handelns in der Hand – der Rest muss hoffen und warten.

Die Hersteller denken dabei in gestaffelten Szenarien, zum Beispiel: Die Saison startet im Juni. Oder im September. Oder sie startet im Worst-Case-Fall überhaupt nicht, weil die Pandemie erst im Spätherbst abebbt und die Rennstrecken wegen der Witterungsbedingungen dann in Mitteleuropa geschlossen sind. In diese gestaffelten Szenarien werden auch alle Unteraspekte gepackt: Wie viele Rennen kann man je nach Zeitpunkt des Saisonstarts noch fahren? Was passiert mit den Rennkalendern? Werden verschobene Rennen nachgeholt? Oder komplett gecancelt? Einige Serien, die sogenannte Winterkalender fahren, könnten auch zwei Saisons in eine packen, wenn sich der Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des Rennsports immer weiter nach hinten verschiebt – die Sportwagen-WM (WEC) könnte diesen Ansatz ebenso in Erwägung ziehen wie die Formel E.

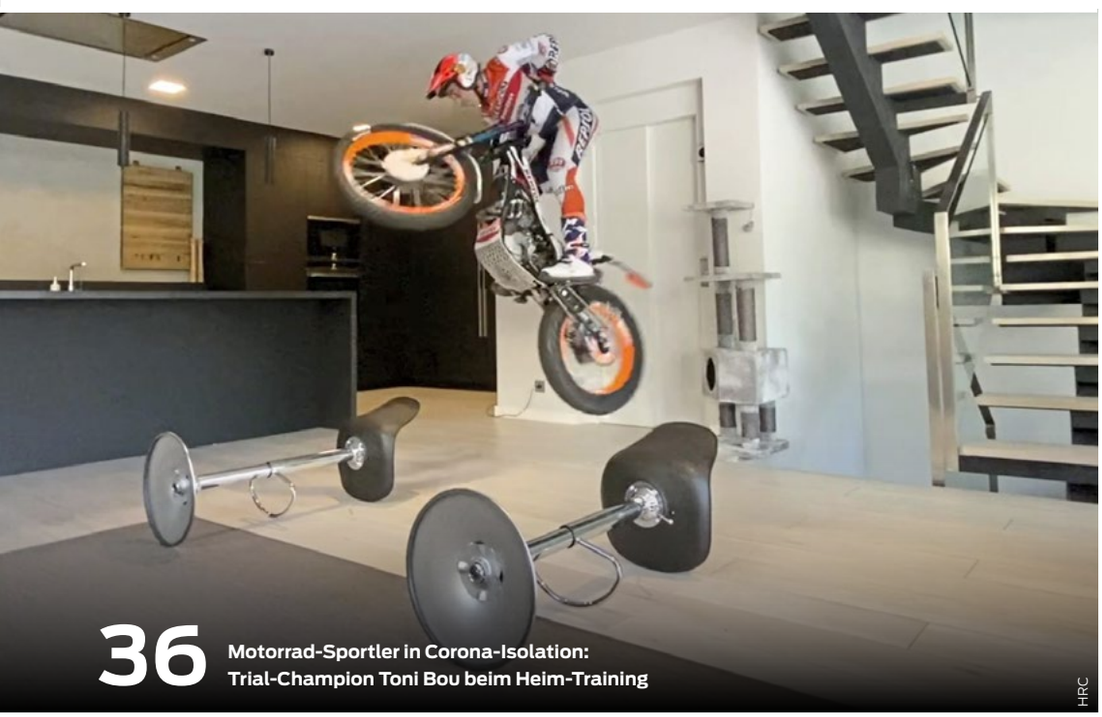
Diese ausgeklügelten Szenarien sollen alle operativen Aspekte abdecken. Doch die Unsicherheit spielt immer mit: Geld ist das Schmiermittel des Motorsports. Wie viel Geld ist nach der Krise noch da? Können Rennpromoter oder Serien eine Zwangspause von mehreren Monaten überleben? Die gleiche Frage gilt für Teams, Zulieferer oder die Sponsoren – ja sogar für die Hersteller selbst! Die Fragen lassen sich erst beantworten, wenn der Motorsport wieder aus den Löchern kriecht. Noch ein spannender Aspekt: Große Serien sind international besetzt, die Pandemie breitet sich aber ungleichzeitig über die Erde aus – auch das könnte die Wiederaufnahme des Rennsports verzögern.

Natürlich verfolgen wir als Journalisten all diese Handlungsstränge stündlich und täglich, mit dem Ziel, die Kernpunkte einmal in der Woche für Sie, liebe Leser von Motorsport aktuell, kompetent aufzubereiten und kritisch zu bewerten. Die Abonnenten haben den Vorteil, dass Sie noch nicht mal das Haus verlassen müssen – denn Motorsport aktuell kommt ja zu ihnen.

Allen anderen Lesern wollen wir in Zeiten der Pandemie und des Zuhausebleibens mit unserer „Stay Safe“-Initiative die gleichen Möglichkeiten bieten: So können Sie Motorsport aktuell für drei Monate für 14,99 Euro digital als ePaper im PDF-Format lesen. Obendrein erhalten Sie einen Gutschein über 10 Euro, sodass sich der effektive Preis des Angebots auf 4,99 Euro reduziert. Unter der Webadresse https://shop.motorpresse.de/epaper/ können Sie dieses Angebot und viele weitere lukrative Digital-Abos bestellen. Stay safe!



Marcus Schurig
Redakteur



36 Motorrad-Sportler in Corona-Isolation: Trial-Champion Toni Bou beim Heim-Training

HRC

REIFEN WERDEN EINGELAGERT
Wenn keine Rennen auf dem Programm stehen, werden auch keine Reifen gebraucht. Was macht F1-Ausrüster Pirelli nun mit all den vorproduzierten Gummis?
Seite 6

SPAREN IN DER RALLYE-WM
Nicht nur in der Formel 1 werden Zukunftspläne wegen Corona umgeschrieben. Auch in der Rallye-WM will man das Reglement für 2022 aus Kostengründen nochmals anpacken.
Seite 18

NEUER DTM-RENNKALENDER
Die DTM-Organisatoren haben sich lange Zeit gelassen mit der Absage des Saisonstarts. Jetzt wurde der komplett umgekrempelte Kalender endlich der Öffentlichkeit vorgestellt.
Seite 24



MOTORSPORT IMAGES

Im Interview spricht Haas-Rennleiter Guenther Steiner über die Corona-Krise, die Existenzfrage angesichts drohender finanzieller Ausfälle und mögliche Chancen, die sich aus der aktuellen Lage ergeben.

Von: **Andreas Haupt**

Erzählen Sie uns vom Innenleben bei Haas.
Wir befinden uns seit dem 19. März im Shutdown, die einzelnen Standorte des Teams sind geschlossen. Ich glaube, die Entscheidung der FIA, die Pause von August nach vorne in den März und April zu ziehen, ist eine gute Lösung, um Zeit zu gewinnen. Wir müssen sehen, ob die Welt das Coronavirus in den Griff bekommt. Wenn nicht, müssen wir sicher den Shutdown verlängern, weil es keinen Sinn macht, die Gesundheit der Leute zu riskieren.

Wie lief die Phase zwischen der Absage des Rennens in Australien bis zum Shutdown?
Bei uns ist seit Australien alles lahmgelegt. Die Mitarbeiter, die in Australien waren, sind gar nicht mehr in die Fabrik zurückgekehrt. Der Rest war noch im Büro. Wir haben nach der elektronischen Abstimmung der FIA sofort die Gelegenheit für die vorgezogene Pause genutzt, weil Ferrari auch zusperrte, und wir deshalb keinen Zugang mehr zum Windkanal hatten. Wir waren vorher schon nicht mehr im Windkanal. Unsere Designer haben aber im Büro am Auto gearbeitet oder aus dem Home Office.

Das Virus hat die Welt im Würgegriff. Kann man momentan als Formel-1-Rennstall überhaupt planen?
Absolut nicht. Weil ja niemand weiß, wie es weitergeht. Wir können nur alle darauf hinarbeiten, so schnell wie möglich wieder Rennen zu fahren. Das Problem: Wir können tausende Szenarien

Guenther Steiner

Geburtsdatum: 07.04.1965
Geburtsort: Meran
Herkunftsland: Italien

„Wir müssen sichern, dass alle zehn Teams überleben“

durchspielen. Aber Fakt ist, dass keiner weiß, wann es losgehen kann. Wir können nur danach schauen, dass wir bereit sind, das bestmögliche Produkt auf die Beine zu stellen, sobald dieser Virus im Griff ist. Damit wir so viele Rennen wie möglich bis zum Ende des Jahres fahren. Wir müssen sicherstellen, mit den Finanzen gut umzugehen. In diesem Jahr werden wir weniger Geld erhalten, weil wir nicht alle Rennen fahren können. Wir müssen schauen, dass alle Teams nächstes Jahr noch dabei sind.

„Es wird ein paar neue Formate geben. Es sind Chancen, die wir bekommen, die es sonst nicht geben würde, weil wir uns nicht einigen können.“

Guenther Steiner

Weniger Rennen führen zu weniger Geld aus dem Topf der Rechteinhaber. Stellt sich für ein Team wie Haas damit die Existenzfrage?
Die stellt sich. Aber ich bin der Meinung, dass man Probleme immer positiv angehen muss. Ein Problem schafft auf der anderen Seite auch neue Möglichkeiten. Wenn wir alle zusammenarbeiten, alle zehn Teams an einem Strang ziehen, kommen wir aus dieser Situation vielleicht sogar besser heraus. Für den Sport und alle unsere Mitarbeiter.

Wie meinen Sie das? Eine Möglichkeit wäre es, den ab 2021 angedachten Kostendeckel von 175 Millionen US-Dollar zu senken. Denken Sie in diese Richtung?
Genau. Dass man schaut, wo man Geld einsparen kann. Wir haben eine Situation, die wir nicht ändern können. Wir müssen realistisch damit umgehen. Wir bekommen weniger Geld, wollen aber alle im Geschäft bleiben. Da müssen wir uns auf Einschnitte einigen, die den Sport in der Zukunft aber vielleicht interessanter machen können. Dass wir alle näher zusammenkommen. Wir sollten nicht das Negative sehen, sondern das Positive. Das erste Ziel von allen ist es, glaube ich, dass alle zehn Teams im nächsten Jahr in Melbourne wieder am Start stehen.

War es angesichts der sich zuspitzenden Lage falsch, nach Australien zu gehen?
Ich bin am Sonntag vor dem Rennen in Australien angekommen – also drei Tage, bevor wir für gewöhnlich an der Strecke anfangen zu arbeiten. Am Sonntag gab es in Australien überhaupt noch kein Problem mit dem Corona-Virus. Es war nur ein Problem von anderen Ländern. Drei Tage später war es eine völlig andere Welt. So ein Grand Prix hat eine Vorlaufzeit. Das konnten wir vor sechs Wochen nicht wissen. Jetzt sind wir natürlich alle schlauer. Im Nachhinein war es die falsche Entscheidung. Aber als wir sie treffen mussten, war es die richtige. Man will ja weitermachen. Wir sind ja da, um Dinge zu machen, und nicht, um sie nicht zu machen. Speziell in unserem Geschäft. Es geht immer vorwärts. Deshalb sagt man: Wenn es eine Chance gibt, probieren wir es. Wir haben es versucht. Es ist leider schiefgegangen, aber wir haben keinen Schaden angerichtet. Sicher, wir haben alle finanzielle Schäden erlitten. Aber wir haben keinen Schaden bei den Leuten in Australien angerichtet.

Die Rennen werden verschoben oder wie im Fall von Monaco ganz abgesagt. Werden die Teams einbezogen?
Nein. Da braucht es nicht den Input der Teams. Die Rennen können nicht ausgetragen werden. Die Entscheidung treffen FIA, Formel-1-Management und die lokalen Veranstalter.

Wie schwer wiegt der Schaden von ausbleibenden Sponsoren-Einnahmen?
Den Schaden kann man noch nicht ausmachen, weil man nicht genau weiß, was wir später im Jahr machen und wann wir fahren können. Wir wissen ja nicht, wann wir wieder anfangen. Ich wenigstens nicht. Wir haben die Situation nicht im Griff, weil nicht von uns abhängt. Ich glaube, die Sponsoren haben Verständnis, wenn ein paar Rennen ausfallen.

Angenommen, die Formel 1 kann im zweiten Halbjahr fahren: Ist es dann überhaupt möglich, mit dem aktuellen Format für das Rennwochenende so viele Events bis Jahresende unterzubringen?
Es wird daran gearbeitet, dass aus gewissen Rennen Zweitages-Veranstaltungen werden anstatt wie jetzt drei Tage. Das ist aber alles noch work in progress. Es gibt so viele offene Fragen. Es wird im Hintergrund viel beraten, was möglich ist und was nicht. Es wird sicher ein paar Formate geben, die neu sind, weil wir dazu gezwungen werden. Das schafft uns wiederum die Möglichkeit zu sehen, ob sie besser sind oder schlechter funktionieren. Wenn etwas nicht funktioniert, wissen wir wenigstens, dass wir es in Zukunft nicht mehr machen. Es sind Chancen, die wir bekommen, die es sonst nicht geben würde, weil wir uns nicht einigen können. Jetzt müssen wir gewisse Sachen machen, um zu überleben.

Die Aufschiebung der neuen Regeln von 2021 auf 2022 wurde einstimmig beschlossen. War die Einigkeit unter den Teams vielleicht nie so groß wie im Moment?
Es ist sicher besser im Moment. Ich glaube, die Leute sind anderen gegenüber kompromissbereiter. Dass es perfekt ist, würde ich aber nicht sagen.

Wie viele Grands Prix brauchen die Teams, um sicher zu überleben?
Die Frage kann ich nicht genau beantworten. Ich weiß nicht exakt, wie viel wir bekommen, wie das Geld von den Fernsehverträgen reinkommt oder den Sponsoren der Formel 1. Deswegen habe ich keine Ahnung, wie viele Rennen sie machen müssen, und wie viel für uns dann abfällt.

Dann anders: Was passiert, wenn die Saison komplett ausfällt?
Sollten wir keine Weltmeisterschaft haben, wird es für viele Teams schwierig werden zu überleben.

Teambesitzer Gene Haas hatte in Interviews angedeutet, dass er anhand des Saisonstarts beurteilen will, ob es für Haas sinnvoll ist, über 2020 hinaus in der Formel 1 zu bleiben. Was ändert sich daran angesichts der Corona-Krise?
Im Moment ist die Situation so unsicher. Wir schauen einfach, dass wir gut durchkommen durch die Zeit, in der unsere Leute zu Hause sind – dass alle bezahlt werden. Das stellt Gene sicher. Dass wir nicht kurzfristig verschwinden. Danach müssen wir einfach schauen, wie es weitergeht und was er machen will. Es ist nicht leicht für uns, dass es keine Rennen gibt. Wir können nicht zeigen, wo wir eigentlich stehen. Uns bleibt nichts anderes übrig als abzuwarten.

Wie führt man ein Team durch eine Krise, die keiner je selbst erlebt hat? Wie bewahrt man die Ruhe? Gibt es tägliche Telefonkonferenzen? Wie kann man sich das vorstellen?
Ich spreche täglich mit meinen engsten Mitarbeitern. Das sind keine großen Konferenzen, sondern persönliche Gespräche. Sie geben die Infos dann an ihre Abteilungen weiter. Wir beruhigen sie: Ihr werdet bezahlt, auch wenn es in den Zwangsurlaub geht. Der Rückhalt ist wichtig. Zu Hause denkt man über viel mehr Sachen nach als in der Firma. Wir versuchen, unsere Mitarbeiter so weit wir können zu informieren, was in naher Zukunft passiert. ■



XPB

Pirelli ist als Reifenlieferant einer der Technikpartner der Formel 1 und investiert Geld. Ohne Rennen leidet die Sichtbarkeit der Marke

Reifen-Management

Die Corona-Krise trifft den Wanderzirkus Formel 1 mit voller Härte: FIA, Liberty Media, Teams – und Technikpartner wie Pirelli, die Geld in die Serie stecken, um durch Sichtbarkeit den eigenen Markenwert zu erhöhen. Wie stellt sich der italienische Reifenlieferant in der schwierigen Lage auf?

Von: **Andreas Haupt**

Die Welt überschlägt sich aktuell mit Schreckensnachrichten. Vor diesem Hintergrund tut jede positive Meldung doppelt gut. Noch mehr, wenn sie über den positiven Verlauf der Krankheit berichtet. Der Pirelli-Mitarbeiter, der sich wie ein McLaren-Angestellter mit dem Virus Covid-19 angesteckt hatte und danach in Quarantäne musste, ist auf dem Weg der Besserung. Er fühle sich den Umständen entsprechend in Ordnung und zeige keine Symptome der Erkrankung, heißt es aus der Pirelli-Zentrale. Doch jetzt wird es leider wieder düsterer: Die Formel 1 befindet sich in der Krise. Die ersten acht Rennen der Saison sind entweder verschoben oder abgesagt. Keiner weiß, wann und wo die 2020er Saison eröffnet werden kann – und in welcher Form. Vor Juli rechnet keiner ernsthaft mit einem Grand Prix. Doch im Moment ist noch nicht einmal Abu Dhabi am Saisonende sicher. Selbst Virologen können nicht voraussehen, ob die weltweit ergriffenen Maßnahmen ausreichen, um das Coronavirus einzudämmen – und auszurotten.

Schon jetzt ist klar: In diesem Jahr wird das Geld in der Königsklasse nicht sprudeln wie sonst üblich. Alle Parteien sind zum Sparen gezwungen. Deshalb wird im nächsten Jahr mit den bestehenden Autos weitergefahren und die Regelrevolution um eine Saison auf 2022 verschoben. Damit entgehen die Teams einer doppelten Fahrzeugentwicklung.

Alle müssen sparen

Auch Reifenlieferant Pirelli spart Entwicklungskosten. Die Einführung der 18-Zoll-Räder ist ausgesetzt. Es würde keinen Sinn machen, sie an die alten Autos zu schrauben. Dafür wären Änderungen nötig – an Federn, Dämpfern, Aufhängungen. Und

> „Die Alterung eines Motorsportreifens ist nicht so dramatisch. Wir können Reifen weiter nutzen, die zwischen sechs und zehn Monaten gelagert wurden."
>
> Mario Isola, Pirelli

die würden die Kosten hochtreiben. „Weil die Chassis-Regeln aufgeschoben werden, machen wir 2021 mit 13 Zoll weiter", erklärt Pirelli-Rennleiter Mario Isola. Es ist damit die dritte Spielzeit mit der aktuellen Reifen-Spezifikation. Ohne Tests will Pirelli an den 13-Zöllern nichts ändern.

Die Entwicklung der 18-Zoll-Räder liegt auf Eis. Pirelli hatte die Niederquerschnittsreifen im Vorjahr bereits mit Renault, McLaren und Mercedes ausprobiert. Und im Februar vor den Testfahrten mit Ferrari. 17 Testtage waren 2020 noch eingeplant. Doch an weitere Sessions ist nicht zu denken. Erstens, weil das zweite Halbjahr im Idealfall vollgestopft sein wird mit Rennwochenenden, sollte sich die Lage normalisieren. Zweitens, weil dadurch Kosten gesenkt werden. Die Formel 1 dreht momentan jeden Cent um, um allen Teams das Überleben zu sichern. „Wir werden zu gegebener Zeit einen Plan für 2021 erstellen, um die 18-Zoll-Räder richtig testen zu können", sagt Isola.

Im Moment kann die Formel 1 nur abwarten und den Betrieb so am Laufen halten, dass man sofort starten kann, sobald es das Virus zulässt. Im Fall von Pirelli heißt das: „Wir versuchen, alles zu organisieren. Nicht nur die zukünftige Reifenentwicklung, sondern auch die Produktion der Reifen für die diesjährige Weltmeisterschaft. Wann immer sie auch startet. Wir müssen Prioritäten setzen, um die Situation mit der notwendigen Flexibilität zu handhaben", berichtet Isola.

Bis Baku vorproduziert

Pirelli hat bisher Reifen bis zum inzwischen verschobenen Rennen in Baku produziert, das heißt für die Übersee-Grands-Prix in Bahrain, Vietnam, China und Aserbaidschan sowie die Europa-Rennen in den Niederlanden und Spanien. „Die Produktion ist auf

die Deadlines der FIA ausgerichtet, was die Reifenauswahl der Teams anbetrifft. Die Deadline für die Reifennominierung für Aserbaidschan war der 27. Februar. Da bekamen wir die Information, welche Reifen wir herstellen müssen. Deshalb lief diese Produktion bereits. Für Zandvoort hatten die Teams uns ihre Listen geschickt. Da lag die Deadline Anfang März. Für Spanien war es der 12. März. Für Monaco hatten wir die Produktion noch nicht gestartet."

F1-Reifen in Rumänien

Die noch nicht ausgelieferten Reifen lagert Pirelli in temperaturgeregelten Containern. Dadurch behalten sie ihre Renntauglichkeit. „Die Alterung eines Motorsportreifens ist nicht so dramatisch. Wir können Reifen nutzen, die zwischen sechs und zehn Monaten lagern", erklärt Isola. Das verschafft Pirelli eine gewisse Flexibilität. Oder anders: Die Formel 1 muss sich erst einmal nicht um Reifen sorgen. Zumal die Produktion weiterläuft

> „Ich will nicht einfach sagen, dass alles möglich ist. Wir müssen auch an die Menschen denken. Wir organisieren uns nicht mit zwei Crews."
>
> Mario Isola, Pirelli

– wenn auch im Schmalspur-Modus. Pirelli fertigt die Reifen für Formel 1 und Formel 2 in einem Werk in Slatina in Rumänien: „Wir haben die Produktion verlangsamt, und warten, bis wir einen Entwurf des überarbeiteten Kalenders haben. Die Reifen, die wir noch herstellen, können wir ins Lager packen und für jedes Rennen nutzen."

Dieser Puffer wird notwendig sein, um die Logistik eines komprimierten Rennkalenders stemmen zu können. In der Regel hat der Reifenlieferant vor einem Übersee-Rennen 14 Wochen und vor einem Europa-Grand-Prix acht Wochen Zeit, um die Reifen zu produzieren und anzuliefern. So viel Luft wird man nicht mehr haben, wenn ein Rennen direkt auf das nächste folgt.

Return-on-Invest geringer

Die Formel 1 hofft, wenigstens 15 bis 18 Rennen abhalten zu können. Manche Planspiele sehen sogar vier Rennen an vier auf-einanderfolgenden Wochenenden vor. Pirelli steht den Plänen zwar offen gegenüber und will gemeinsam Lösungen finden, warnt aber gleichzeitig davor, das Personal nicht über die Belastungsgrenze zu treiben. Pirelli denkt dabei speziell an die Mechaniker an der Strecke, die körperlichen Strapazen ausgesetzt sind.

„Wir sind in derselben Situation wie die Teams. Ich will nicht einfach sagen, dass alles möglich ist", führt Isola aus. „Wir müssen auch an die Menschen denken. Wie stressig ist es für sie, drei oder vier Rennen am Stück zu haben? Wir haben das mit dem Triple-Header vor zwei Jahren schon einmal durchgemacht. Ich kann mir nicht vorstellen, vier Rennen am Stück zu haben, und zwischendurch vielleicht sogar den Kontinent zu wechseln. Das wäre noch schlimmer. Wir organisieren uns nicht mit zwei verschiedenen Crews, wie zum Beispiel die Nascar-Serie. Auch keines der Teams unterhält zwei Crews, die sich abwechseln könnten. Vier Rennen ohne Stopp könnten zu viel sein."

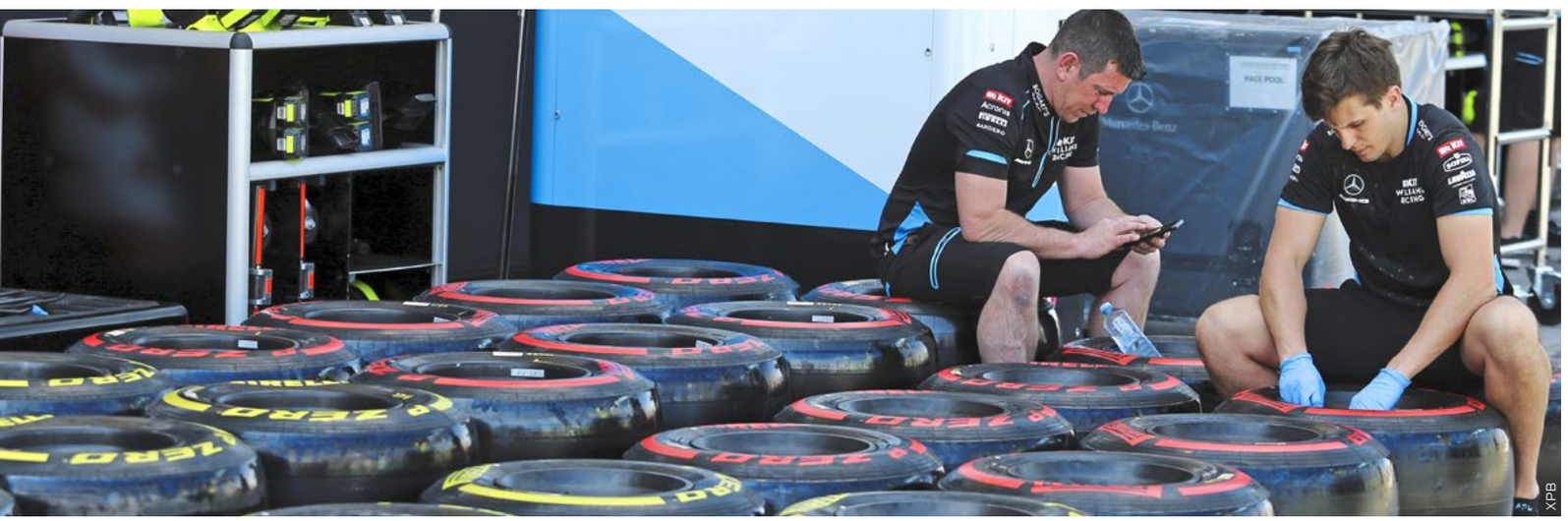
Natürlich hat Pirelli ein Interesse daran, so oft wie möglich zu fahren. „Wir sind in der Formel 1 für Sichtbarkeit. Wir wollen unsere Marke präsentieren. Weniger Rennen bedeuten weniger Sichtbarkeit. Aber in dieser Situation müssen wir vernünftigen Lösungen die Priorität einräumen", sagt Isola. „Wir haben ein anderes Vertragsmodell als die Teams. Wir kriegen kein Geld für jedes Rennen. Wir sind ein Technik-Partner der Weltmeisterschaft. Wir investieren Geld in die Meisterschaft. Der Return-on-Investment fällt mit weniger Rennen also schmaler aus." ■



Formel-1-Boss Chase Carey und Pirellis Mario Isola: Die Krise trifft alle



Weiter auf alten Reifen: Die Einführung der 18-Zoll-Räder ist verschoben



Rumsitzen und abwarten: Der schnellste Wanderzirkus der Welt ist Stillstand nicht gewohnt. Das Coronavirus zwingt die Formel 1 zu ruhen

IndyCar

Indy 500 im August

Nach langer Diskussion haben sich die IndyCar-Verantwortlichen dazu entschieden, den Indy Grand Prix und das Indy-500-Rennen von Indianapolis zu verlegen.

Von: **Tobias Grüner**

Das traditionsreiche 500-Meilen-Rennen von Indianapolis wurde bisher immer im Mai ausgetragen. Doch dieses Jahr macht das Coronavirus den Veranstaltern einen Strich durch die Rechnung. Lange wurde noch versucht, den Termin mit Gewalt durchzuziehen. Doch mit der weiteren Ausbreitung der Pandemie in den USA blieb am Ende keine andere Wahl als die Verschiebung auf den 23. August zu verkünden.

Um das Mega-Event, das sich über knapp zwei Wochen zieht, im Kalender unterzubringen, waren größere Verschiebungen nötig. Das am 16. August geplante Rennen in Mid-Ohio musste auf den 9. August vorgezogen werden. Der Lauf in St. Louis wurde vom 22. August auf den 30. August nach hinten verlegt.

Neben dem 500-Meilen-Klassiker wurde auch der sogenannte Indy-Grand-Prix ein Opfer des Virus. Das Infield-Rennen, das normalerweise den Auftakt zur großen Indy-Party bildet, wurde als Doppelveranstaltung mit der Nascar auf den 4. Juli verlegt. Bereits gekaufte Tickets sollen ihre Gültigkeit für die neuen Termine behalten. ■



MOTORSPORT IMAGES

Der 200-Runden-Klassiker in Indianapolis wird erst im August gestartet

Formel 1

Angst um die Existenz

Unter den Formel-1-Teams geht die Angst um, die Corona-Krise könnte viele ruinieren. Je weniger Rennen, desto schärfer die Sparmaßnahmen. Der neue Formel-1-Vertrag liegt derzeit auf Eis.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 wurde von der Corona-Krise voll getroffen. Viele Teams haben Existenzängste. Und sie haben Angst, die Automobilhersteller könnten am Ende die Corona-Krise als Vorwand verwenden, durch die Hintertür zu verschwinden. Im Augenblick laufen bei den Teams nur Kosten auf. Die Einkünfte? Gleich null. Keiner weiß, wann die GP-Saison 2020 startet. Im Juli? Im September? Vielleicht gar nicht?

Das 2020er-Chassis wurde bereits bis Ende 2021 homologiert. Die kleinen Teams kämpfen darum, noch andere Komponenten einzufrieren. Ferrari und Red Bull wehren ab. Sie wollen 2021 neue Getriebe bauen. Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer fordert: „Je weniger Rennen, desto mehr muss homologiert werden. Finden gar keine statt, müssen wir nächstes Jahr mit den 2020er-Melbourne-Autos plus Aero-Upgrade fahren. Bei 15 Rennen müssten Getriebe, Aufhängungen, Crashstrukturen und Radträger festgeschrieben werden. Das spart zehn Millionen Pfund.“ Auch der neue F1-Vertrag liegt auf Eis. Liberty Media rechnete mit den ersten Unterschriften im April. Das aber ist in der Corona-Krise in weite Ferne gerückt. Ein Teamchef meinte: „Bevor sich irgendein Team für fünf Jahre verpflichtet, müssen wir alle erst einmal wissen, ob wir diese Krise überleben. Im Moment wird über den Vertrag gar nicht geredet. Es gibt jetzt wichtigere Dinge zu tun.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Die kleinen Teams versuchen weitere Sparmaßnahmen durchzudrücken

NACHRICHTEN

MINDESTENS 15 RENNEN

Formel-1-Chef Chase Carey forderte die Teams zum Durchhalten auf. Man wolle wenigstens 15 bis 18 Rennen in dieser Saison durchziehen. 15 Grands Prix sind eine kritische Größe. Offenbar sind viele TV-Verträge, darunter auch der lukrativste von Sky England, so ausgestattet, dass bei weniger als 15 Rennen die Bedingungen neu verhandelt werden können.

KEIN ASTON-MARTIN-CHEF

Viele Gerüchte um Mercedes-Teamchef Toto Wolff: Demnach verhandelt der Österreicher gerade mit Mercedes über einen Ausstieg zum Ende der Saison. Um dann zusammen mit seinem Kumpel Lawrence Stroll Aston Martin zu übernehmen. Das Mercedes-Formel-1-Team hat inzwischen dementiert: „Toto wird nicht Chef von Aston Martin. Auch alle anderen Spekulationen sind falsch.“

HILFE IN CORONA-KRISE

Ingenieure der Mercedes-F1-Motoren-Entwicklung haben zusammen mit dem University College in London ein Beatmungsgerät entwickelt, das bereits von den Behörden genehmigt wurde und nun in großer Stückzahl produziert werden kann. In nur fünf Tagen wurde demnach geschafft, was normalerweise Jahre dauert. Die ersten 100 Geräte sollen nun schnell gebaut und in Krankenhäusern ausprobiert werden.

SUPER FORMULA FÄHRT

Nicht die komplette Motorsport-Welt steht still. Die japanische Super-Formula-Serie hat in der vergangenen Woche zwei Testtage auf der Strecke in Fuju durchgezogen. Die schnellste Zeit setzte Ryo Hirakawa direkt in der ersten Session. Wann es weitergeht, ist allerdings noch nicht klar. Ein weiterer geplanter Test in Suzuka wurde kurzfristig abgesagt. Auch die ersten beiden Saisonrennen fielen dem Virus schon zum Opfer.

MADE FOR
WINNERS



DRIVERS: ESTRE / CHRISTENSEN / LIETZ

SPA FRANCORCHAMPS 24H WINNER 2019

GPX RACING

BATHURST 12H WINNER 2019

EARL BAMBER RACING



DRIVERS: WERNER / OLSEN / CAMPBELL



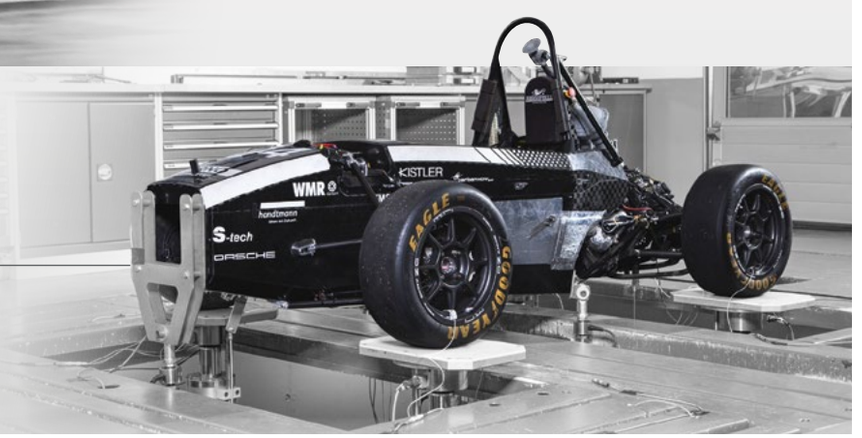
DRIVERS: FÜBRICH / GRIESSNER

VLN WINNER 2019

PIXUM TEAM ADRENALIN MOTORSPORT

1ST PLACE FORMULA STUDENT COMBUSTION

RENNSTALL ESSLINGEN



www.MediaTel.biz

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW®

www.KWsuspensions.de



GP Belgien 1985

Baustellenverkehr

Der GP Belgien 1985 war ein Rennen in zwei Akten. Teil eins wurde bei tropischen Temperaturen nach drei Trainingssitzungen abgesagt. Der frisch verlegte Asphalt war aufgebrochen. Was am 2. Juni nicht klappte, wurde am 15. September nachgeholt. Mit einem Sieg von Ayrton Senna.

Von: **Michael Schmidt**

Nach der Absage des GP Australien 2020 lag die Frage auf der Hand. Gibt es Parallelen dazu in der 70-jährigen Geschichte der Formel 1? Es gibt sie. Allerdings mit einem Unterschied. In Melbourne fiel der Vorhang; bevor sich ein einziges Rad gedreht hatte. Die Autos standen nur in ihren Garagen. Am 2. Juni 1985 wurde wenigstens gefahren. Drei Trainingssitzungen lang. Dann wurde acht Stunden diskutiert, bis die Sportkommissare John Corsmit, Roger Peart und Jean-Luc Hendrickx van den Bosch am Samstagabend um 19.45 Uhr den GP Belgien aus Sicherheitsgründen für beendet erklärten. Sie hatten den Mut, der ihren Kollegen 1975 am Parc Montjuïc fehlte, als schlampig montierte Leitplanken den GP Spanien an den Rand einer Absage brachten. Immerhin, das Rennen in Spa wurde 105 Tage später nachgeholt. Dieses Glück wird der GP Australien nicht haben.

Sechs Millionen verpulvert

Beim GP Spanien 1975 konnte der Veranstalter den GP-Zirkus noch erpressen. Er drohte damit, die Autos im Fahrerlager einzusperren. Die Belgier klammerten sich ebenfalls mit allen Mitteln an ihren Grand Prix. Auch Bernie Ecclestone wollte fahren. Doch der Grand Prix wäre wohl mehr eine Rallye geworden als ein reguläres Autorennen. Was war passiert? Der Veranstalter hatte für umgerechnet sechs Millionen Euro den Streckenbelag erneuern lassen, um bei Regen eine bessere Drainage zu garantieren. Die Umbauarbeiten wurden wegen schlechten Wetters erst zehn Tage vor dem Rennen fertig. Pikanterweise herrschten dann am ersten Juni-Wochenende in Spa tropische Temperaturen, was dazu führte, dass die noch nicht gefestigte Teerschicht aufweichte. Schon nach dem Freitagstraining sah die Strecke aus wie ein Flickenteppich. Der „Wunderbelag“ zerbröselte unter der Belastung von Autos, die acht Sekunden schneller waren als 1983 bei ihrem ersten Auftritt auf der umgebauten Strecke von Spa.

ZAHL DES RENNENS

8,569

Sekunden war Michele Alboreto bei seiner besten Runde im Freitagstraining schneller als die Pole-Position von Alain Prost aus dem Jahr 1983.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Ayrton Senna	Lotus-Renault	43 Runden	1:34.18,893 h = 189,845 km/h
2.	Nigel Mansell	Williams-Honda	43 Runden	1:34.48,315 h + 0.29,422 min
3.	Alain Prost	McLaren-Porsche	43 Runden	1:35.15,002 h + 0.56,109 min
4.	Keke Rosberg	Williams-Honda	43 Runden	1:35.35,183 h + 1.16,290 min
5.	Nelson Piquet	Brabham-BMW	42 Runden	- 1 Runde
6.	Derek Warwick	Renault	42 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Alain Prost (McLaren-Porsche) 2.01,730 min = 205,241 km/h

DAS RESULTAT

GP Belgien 1985, 15. September 1985, Spa-Francorchamps

Wetter:	15 C, bedeckt, Regen
Distanz:	43 Runden à 6,940 km = 298,620 Kilometer
Nennungen:	25
Gestartet:	24
Gewertet:	13
Führungswechsel:	2
Pole-Position:	Alain Prost (McLaren-Porsche) 1.55,306 min = 216,676 km/h



Flickwerk: Arbeiter kehren den Rollsplit von der Strecke. Geflickte Stellen brachen sofort wieder auf

WILHELM

Beim Beschleunigen aus den langsamen Kurven lagen bis 1000 PS an der Kette. Das grub tiefe Furchen in den Asphalt. Michele Alboreto stand mit seinem Ferrari nach dem ersten Trainingstag mit 1.56,046 Minuten auf der provisorischen Pole-Position.

Die Rallye von Spa

Nachbesserungsarbeiten in der Nacht halfen nicht viel. Im Gegenteil, sie machten die Lage nur noch schlimmer. Die Baufirma kleisterte die Löcher mit einer neuen Teerschicht zu, die nur ein paar Stunden Zeit hatte, sich zu festigen, bevor sie wieder von einer Meute von 17 Formel-1-Autos malträtiert wurde. Der Rest blieb aus Protest in der Box. Nach nur 27 Minuten am Samstag brach der Asphalt erneut auf. Das dritte Training wurde abgebrochen. Die Rundenzeiten auf dem Rollsplit waren um 25 Sekunden langsamer als am Vortag. Philippe Alliot rutschte von der Strecke. An Nelson Piquets Brabham zerbrach der Frontflügel. Steine vom Vordermann trafen ihn wie ein Kugelhagel. Die Fahrer traten in Streik. „Hier kann man bestenfalls eine Rallye fahren“, spottete Niki Lauda. Sie blieben auch hart, als der Veranstalter weitere Arbeiten an der Strecke in der Nacht zum Rennen versprach und Ecclestone bettelte, den Belgiern doch eine Chance zu geben.

Die Piloten jedoch hatten genug von den vielen leeren Versprechungen. Sie erinnerten sich an 1973 in Zolder und 1984 in Dallas, als Nachbesserungsarbeiten am Asphalt in der Nacht vor dem Rennen ebenfalls ins Leere gelaufen waren.

Erst als FIA-Präsident Jean-Marie Balestre nach einem Telefongespräch mit Niki Lauda und Alain Prost Rückendeckung zusicherte und dem Veranstalter erklärte, er werde kein Rennen unter lebensgefährlichen Bedingungen dulden, war die Schlacht geschlagen. Den Zuschauern jedoch wurde erklärt, dass der Grand Prix am Sonntag trotz des Ausfalls der zweiten Qualifikationseinheit wie geplant stattfinden werde. Sie bekamen am Sonntag jedoch nur ein Formel-3000-Rennen geboten. Auch die wesentlich langsameren Autos gruben tiefe Löcher in den Belag. Die FIA ließ Milde walten. Für eine Strafe von 10 000 Dollar durfte der GP Belgien einen zweiten Anlauf nehmen. Das Rennen wurde auf den 15. September verlegt. Bei üblichem Spa-Wetter. Ayrton Senna gewann im Lotus-Renault im Mix zwischen Regen und Trockenheit seinen zweiten Grand Prix. ■



WILHELM

Abbruch: Nach 27 Minuten im dritten Training war Schluss



WILHELM

Diskussion: Lauda, Ecclestone



WILHELM

Zweiter Anlauf: Senna siegte bei der Neuansetzung im September



WILHELM

Zwei Zuschauer, leere Strecke

LIQUI MOLY SCHAFFT DIE ZEHNSATION



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

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

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

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

Auto Zeitung
TOP MARKE 2020
GOLD
Schmierstoffe

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

Auto Zeitung
TOP MARKE 2020
SILBER
Pflegemittel

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

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

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

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN

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

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

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

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

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

MOTORRAD
BEST BRAND 2020
Kategorie: Öle/Schmiermittel

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



LIQUI MOLY

MOTORÖLE
ADDITIVE
FAHRZEUGPFLEGE

Liebe Kunden,

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

Eine Marke, alles aus einer Hand: über 4.000 Produkte rund um Motoröle, Additive, Fahrzeugpflege, chemische Problemlöser und Serviceprodukte.

Bleiben Sie gesund!

Ihr Ernst Prost



www.my-liqui-moly.de



ADAC GT MASTERS

Patric Niederhauser ist gemeinsam mit Kelvin van der Linde der amtierende ADAC GT Masters Champion. Bis zu diesem Highlight war die Karriere des Schweizers von vielen Rückschlägen geprägt. Doch jetzt geht es steil bergauf: Seit diesem Jahr ist er Audi-Werksfahrer.

Von: **Bianca Leppert**

Sie sind zum Audi-Werksfahrer befördert worden. Sind Sie jetzt am Ziel Ihrer Träume?
Klar, da geht ein Traum in Erfüllung. Ich habe lange darauf hingearbeitet. Es hat auch lange gedauert, bis ich realisiert habe, was das wirklich bedeutet. Ich hatte einen super Winter und konnte mich zum ersten Mal richtig auf das Training konzentrieren. Die Marke Audi bzw. Audi Sport vertreten zu können, ist nun eine große Ehre.

Wie kam es denn überhaupt dazu?
Die ersten Kontakte sind Ende der vergangenen Saison entstanden. Durch unseren Titelgewinn im ADAC GT Masters haben sich die ersten konkreten Gespräche ergeben. Ich hatte mir große Hoffnungen gemacht. Ende November wusste ich es dann final.

Was verändert sich durch diesen Vertrag in Ihrem Leben?
Sehr vieles. Ich habe vorher zu 100 Prozent im Familienbetrieb gearbeitet. Das war immer ein Kompromiss mit dem Rennenfahren. Ich hatte wenig Zeit zu trainieren. Nach einem Acht-Stunden-Arbeitstag schaffst du es vielleicht drei bis vier Mal die Woche zum Training, und nicht so wie jetzt mit zwölf Einheiten. Die letzten paar Jahre wusste ich teilweise im Februar oder März nicht, wo und ob ich überhaupt fahre. Das war ein ständiger Kampf, Sponsoren zu suchen und ein vernünftiges Paket zu schnü-

Patric Niederhauser

Geburtstag: 8. Oktober 1991
Geburtsort: Münsingen
Herkunftsland: Schweiz

„Der Motorsport war eine gute Lebensschule“

ren. Das ist natürlich etwas anderes, wenn du schon im Dezember weißt, dass du im nächsten Jahr mehrere Programme fährst.

Seit dem Titelgewinn im ADAC GT Masters stehen Sie im Rampenlicht. Vorher waren Sie eher etwas unter dem Radar, oder?
Jeder Rennfahrer hat ja das Gefühl, er sei der Beste. Ich war mir aber schon bewusst, wie viel in meiner Karriere eigentlich schieflief. Ich hatte bereits im Formelsport große Schwierigkeiten, das Budget zusammenzubekommen. Auch danach hat es dann finanziell nicht mehr gereicht, um in ein Top-GT-Programm einzusteigen. Das ist dann eine Abwärtsspirale. Für die Lamborghini Super Trofeo, die ich danach fuhr, hat sich keiner so richtig interessiert. Auch danach mit Lamborghini lief viel schief – obwohl ich gute Leistungen zeigen konnte. Auch bei Aust Motorsport im ADAC GT Masters hatten wir gute Rennen. Ein vierter Platz ist zum Beispiel ein gutes Resultat, bringt aber nicht so viel Aufmerksamkeit wie ein Sieg.

Ärgert man sich da, weil man es eben nicht allen beweisen kann?
Ich habe letztes Jahr gemerkt: Ich kann nicht erst seit 2019 Auto fahren. Aber es war die erste Saison, in der wirklich alle Puzzleteile perfekt zueinander gepasst haben.

Sie waren also zur richtigen Zeit am richtigen Ort?
Ich war eigentlich schon 2018 in der Blancpain GT Asia-Serie in einer guten Position. Ich hatte das Glück, dass ein Ingenieur auf mich aufmerksam wurde und konnte so für Gruppe M Racing fahren. Bis zum letzten Wochenende habe ich um die Meisterschaft gekämpft. Die Leute in Europa haben das aber nicht gesehen. Die Serie ist nicht mit dem ADAC GT Masters-Feld vergleichbar, aber die ersten fünf Autos waren alle sehr stark unterwegs. Der Vorteil war, dass HCB-Rutronik Racing durch die Resultate in Asien auf mich aufmerksam wurde und wir ins Gespräch kamen.

Sie sind im vergangenen Jahr nebenher ja auch noch GT4 gefahren. Hatten Sie keine Sorge, dass sich das mit der GT3 beißt?
Ich war Ende Dezember noch auf der Suche nach einem Cockpit. Reiter Engineering hat mir dann einen Platz inklusive Entwicklung für KTM angeboten. Ich hatte da schon zugesagt, bevor das ADAC GT Masters-Engagement kam. Und ich bin niemand,

> „Ich habe letztes Jahr gemerkt: Ich kann nicht erst seit 2019 Auto fahren. Aber zum ersten Mal haben alle Puzzleteile zueinander gepasst.“
>
> Patric Niederhauser

der dann jemanden im Stich lässt. Natürlich hat der Wechsel zwischen den Autos nicht unbedingt geholfen, auch weil der KTM X-Bow einen ganz anderen Fahrstil erfordert hat als der Audi R8. Trotzdem hat es ja mit der Meisterschaft geklappt. Ich würde es unterm Strich immer wieder machen.

Sie sind in dieser Saison wieder mit Ihrem Teamkollegen Kelvin van der Linde am Start. Wie haben Sie sich bisher gegenseitig beeinflusst?
Ich lerne jeden Tag an der Strecke dazu. Ich bin etwas älter als Kelvin und konnte ihm vielleicht durch meine Erfahrungen aus den harten Jahren etwas mitgeben. Generell haben wir beide voneinander profitiert. Kelvin hat sich als Werksfahrer im Team nie in den Vordergrund gestellt, sondern war ein Teamplayer. Das hat gezeigt, dass du ohne diese Eigenschaft in einer Meisterschaft wie dem ADAC GT Masters nicht weiterkommst.

Sie haben Ihre Karriere in der italienischen Formula Abarth gestartet. Die war nicht ganz so populär wie die Formel-Nachwuchsserien in Deutschland.
Ich habe einen Riesennachteil: Ich habe meine Karriere in Italien begonnen und fahre jetzt in Deutschland. Deshalb kennen mich hier nicht so viele – in Italien hingegen schon. Die Formel Abarth hatte im ersten Jahr 42 Teilnehmer mit bekannten Namen wie Raffaele Marciello, den ich im ersten Jahr geschlagen habe. Es war damals die größte Meisterschaft in der Nachwuchskategorie, weil der Formel Renault Eurocup damals zusammengebrochen war.

Nach der GP3 war dann die Formel-Karriere beendet. Sehen Sie es heute als Stärke, dass Sie durch so viele Täler gegangen sind?
Jeder hat mal Tiefen in seiner Karriere. Ich habe aber wirklich eine harte Zeit durchgemacht. Mir wurde teilweise so viel versprochen und nichts davon gehalten. Aber die negativen Erlebnisse haben mich nur stärker gemacht. Entweder es bricht dich und du gehst daran kaputt, oder du schaffst es irgendwie, weiterhin an dich zu glauben. Das war bei mir der Fall. Ich habe nie das Selbstvertrauen verloren. Natürlich kamen Zweifel auf, aber ich habe nie den Glauben verloren, dass ich gut genug bin, um vorne mitzufahren und zu gewinnen. Der Motorsport war so gesehen wirklich in jeder Hinsicht eine gute Lebensschule für mich.

Ihre Freundin, Marylin Niederhauser, hat zufällig den gleichen Nachnamen und fährt ebenfalls Rennen. Geben Sie sich gegenseitig Tipps?
Ja, wir haben uns an der Kartbahn kennengelernt, sind seit über sieben Jahren ein Paar, wohnen zusammen und tauschen uns viel aus. Wir sind 2018 auch ein GT4-Rennen gemeinsam in Most gefahren und konnten es gewinnen. Das war für mich ein ganz besonderer Tag und Erfolg und wird ewig in meiner Erinnerung bleiben. Für mich ist es nur positiv, jemanden an der Seite zu haben, der mich versteht, der ähnlich denkt wie ich und eben die gleiche Leidenschaft hat.

Kommt Ihr Freundeskreis auch eher aus der Motorsport-Szene?
Ich habe mehrere Freundeskreise. Aus dem Rennsport ist Nico Müller einer meiner besten Kumpels. Wir kommen aus derselben Ecke in der Schweiz und sind seit Kartzeiten schon gute Freunde. Wir sind oft zusammen unterwegs, zum Beispiel Kartfahren mit Neel Jani oder dem Moto2-Fahrer Dominique Aegerter. Aus der Schulzeit kommen auch ein, zwei Freundeskreise. Ich gehe oft Klettern oder Bouldern – meist im Winter in der Halle, im Sommer ist kaum Zeit. Das ist meine zweite Leidenschaft geworden. ■



ADAC GT MASTERS

Mit HCB-Rutronik Racing holte Patric Niederhauser den Titel im GT Masters

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Porsche bestätigt konkretes Interesse an neuer LMDh-Topklasse

Porsche-Rückkehr möglich!

Porsche sendet schon seit Monaten klare Signale an die Regelgeber, dass die Schwaben eine Rückkehr in die Le-Mans-Topklasse LMDh erwägen. Nur on the record ausgesprochen hat das so bisher niemand. Das hat sich seit dieser Woche Montag geändert. Und ist mit Sicherheit auch kein Zufall …

Von: **Marcus Schurig**

Porsche Motorsport hat am vergangenen Montag eine Konferenzschaltung mit Journalisten abgehalten, der Ansprechpartner war Pascal Zurlinden als Leiter der Porsche-Werkssportprogramme. Der gebürtige Elsässer bestätigte dabei, dass der Porsche Vorstand die Motorsportabteilung mit einem Evaluierungsauftrag versehen habe, „um das neue Regelwerk (für die LMDh-Klasse) zu prüfen und zu bewerten, welche Optionen möglich sind."

Zurlinden stellte klar, dass sich Porsche ernsthaft mit dem Thema LMDh beschäftige, aber bis jetzt noch keine Entscheidung getroffen worden sei. Eine saubere Bewertung könne erst erfolgen, wenn das neue LMDh-Reglement fertiggestellt und publiziert sei. „Im Moment sind die Regeln noch nicht kommuniziert, dabei handelt es sich aber nur um eine Verzögerung von wenigen Tagen wegen der Sebring-Absage und der Corona-Krise", sagte Zurlinden weiter.

Mit dieser öffentlichen Aussage stellt sich Porsche erstens hinter das neue LMDh-Reglement, dass die Hypercars der WEC und die DPI 2.0 der IMSA-Serie in eine neue Topklasse zusammenfasst, die in beiden Serien startberechtigt und siegfähig sein wird. Und Porsche evaluiert mit Sicherheit kein Hypercar, sondern die DPI-Variante, für die sich die Schwaben seit geraumer Zeit im Hintergrund stark gemacht haben.



PORSCHE

Pascal Zurlinden, Leiter Werkssport Porsche, bestätigte das LMDh-Interesse

Zweitens setzt Porsche damit ein klares Statement für ein mögliches LMDh-Engagement – und dass wohlgemerkt zu einer Zeit, in der aufgrund der Corona-Pandemie nahezu alle Autohersteller in eine Art Totenstarre verfallen sind. Deutlicher kann ein Bekenntnis also eigentlich nicht ausfallen. Nun ist eine Evaluierung oder Machbarkeitsstudie noch keine juristisch bindende Zusage, aber formulieren wir es so: Wenn die Regelgeber ihren Job machen und sich die Corona-Krise nicht zur Wirtschaftspandemie auswächst, dann wird Porsche kommen. Die Signalwirkung ist nicht zu unterschätzen: Alle Hersteller linsen immer mit einem Auge darauf, was Porsche macht. Daher könnte die Ansage von Zurlinden schon zeitnah für Nachzieheffekte sorgen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

PORSCHE: ENDURANCE!

Porsche Motorsport eilte in der vergangenen Saison 2019 von Erfolg zu Erfolg: Titel in der WEC, IMSA und IGTC sprechen dafür, dass die Rennschwaben vieles richtig gemacht haben. Eine ganz besondere Herausforderung bestand 2019 darin, dass Porsche Motorsport binnen sieben Tagen gleich zwei wichtige 24h-Rennen zu bestreiten hatte: erst das 24h-Rennen in Le Mans, in der Folgewoche das 24h-Rennen am Nürburgring. Aus dem Marathon wurde ein 94 Minuten langer Film, Titel: ENDURANCE: The Documentary about Porsche at the Two Toughest GT Races in the World. Da wir uns in Zeiten der Corona-Krise eh alle langweilen, sei der Film allen Fans als Trost empfohlen, hier der Link: https://www.porsche.com/endurance/ Der Film ist auch auf dem Youtube-Portal verfügbar.

ACO: TESTTAG GECANCELLED

Wenige Tage nach der Verschiebung des 24h-Rennens in Le Mans auf den 19./20. September hat der WM-Ausrichter und Le-Mans-Veranstalter ACO auch den Testtag gestrichen. „Normalerweise findet der Testtag immer zwei Wochen vor dem Rennen statt", erklärte ACO-Präsident Pierre Fillon. „Doch das würde bedeuten, dass wir erst das 24h-Motorrad-Rennen ausrichten, dann den Testtag und kurz darauf das 24h-Rennen im Rahmen der Sportwagen-WM – das können wir als ACO aber so nicht leisten." Als Ersatz sind nun zusätzliche Test-Sessions am Mittwoch vor dem Rennen geplant.

GEILE ZEIT, DRITTE AUFLAGE

Der GruppeC-Buchverlag hat sein Standardwerk zur Geschichte der Deutschen Rennsportmeisterschaft (Einfach eine GEILE ZEIT – Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972 bis 1985; ISBN: 978-3-948501-03-7) um eine dritte, überarbeitete Auflage ergänzt. Erweitert wurde der Inhalt um zwei Kapitel: zum einen um 30 Kurzporträts von Rennfahrern, die besonders nachhaltige Spuren



in der DRM hinterlassen haben. Zum anderen um eine Sammlung von subjektiven persönlichen Erinnerungen prominenter Akteure an entscheidende Momente dieser Epoche. Die Neuauflage ist für 50 Euro hier bestellbar: www.gruppec-verlag.de/

HYPERCAR IN DAYTONA?

Das Langstrecken-Werksteam von Toyota, TMG, schielt mit einem Auge auf die Option, nach den neuen LMDh-Regeln eventuell auch das Hypercar für die Sportwagen-WM (WEC) in der nordamerikanischen IMSA-Serie einzusetzen. Teamchef Rob Leupen insistiert, dass das neue Reglement nicht zur Einbahnstraße werden soll, sprich nur die DPI-2.0-Wagen von Amerika in die WEC wandern. „Es wäre ja genau so gut denkbar, dass Toyota unter dem Banner Lexus Racing unser WEC-Hypercar in der IMSA-Serie einsetzt", so Leupen. Hintergrund der Aussage sind vermutlich Gerüchte, wonach sich Lexus Racing in Amerika intensiv an den Reglementsdiskussionen für die DPI-2.0-Klasse beteiligt haben soll und auch Interesse hat, ein solches Topauto einzusetzen.

BEST BRAND 2019

SONAX – EINE STARKE MARKE!

SONAX®
MADE IN GERMANY





LIEBE MOTORSPORTFREUNDE

Vielen Dank liebe Leser! Sie haben SONAX die Auszeichnung „Best Brand 2019“ in der Kategorie „Automobil Pflegemittel“ als auch „Motorrad Pflegemittel“ verliehen. Wir freuen uns über Ihre konstante Bestätigung unserer Marke und unserer Produkte. Die Auszeichnung motiviert uns, Ihnen weiterhin Pflegemittel in brillanter Qualität „Made in Germany“ zu liefern.

Ihr Manfred Hoffmann,
geschäftsführender Gesellschafter SONAX GmbH

SONAX 1950 70 Years 2020 MADE IN GERMANY

www.facebook.com/
SONAXAutopflege

www.sonax.de

XTREME



Zurück in die Zukunft

RED BULL

Um Entwicklungs- und Einsatzkosten zu senken, werden die ab 2022 am Start stehenden Hybrid-Boliden abgerüstet.

Von: **Reiner Kuhn**

In weniger als 20 Monaten haben die aktuellen World Rally Cars ausgedient. Deren Nachfolger – offiziell als „Rally1“ bezeichnet – kommen zwar mit Hybrid-Antrieb daher, sollen im Vergleich zu den aktuellen WRCs aber zwischen 30 und 40 Prozent günstiger werden und künftig rund 500 000 Euro kosten. Um das ehrgeizige Ziel zu realisieren, müssen reichlich Abstriche gemacht werden. Zwar sollen die Werksboliden ihre spektakuläre Optik behalten, doch abgesehen vom riesigen Heckflügel werden die aerodynamischen Freiheiten deutlich enger gefasst. Zusätzliche Anbauteile, wie Flaps an der Fahrzeugfront oder den Seiten, soll es nicht mehr geben.

Noch gravierender sind die technischen Einschränkungen unter dem Blech, respektive Karbon-Kleid. Zum einen wird die FIA nicht nur das Design von der Sicherheitszelle und zahlreiche Bauteile vom Tank bis hin zu den Sitzbefestigungen vorgeben und damit die Spielräume der Hersteller einschränken. Auch bei den Hilfsrahmen, Querlenkern oder Radnaben wird abgerüstet. Dem nicht genug, werden die Federwege verkürzt und die Dämpfer vereinfacht.

Alte „Traktor-Technik“

Darüber hinaus haben sich die Vertreter von Ford, Hyundai und Toyota mit den FIA-Offiziellen in der technischen Arbeitsgruppe der Rallye-WM darauf verständigt, viele der aktuell in ihren WRCs verwendeten Hightech-Komponenten zu verbannen. So werden flüssigkeitsgekühlte Bremsen ganz verschwinden.

Wichtiger: Der Allradantrieb wird ab 2022 wie schon von 2011 bis 2016 ohne Mitteldifferenzial auskommen müssen und die Werksboliden damit deutlich näher an die „Rally2“-Kundensportfahrzeuge (ehemals R5) heranrücken. „Traktor-Technik aus den Fünfzigern“, spottete der frühere Rallye-Haudegen Rauno Aaltonen schon vor Jahren über starren Durchtrieb in den Fahrzeugen der Königsklasse. Die Herstellervertreter verteidigen dagegen den technologischen Rückschritt.

„Sind wir ehrlich: Keinen Menschen interessiert es, wie viele Differenziale in so einem Auto verbaut sind. Solange die Action stimmt, sollten wir jede Möglichkeit nutzen, um die Entwicklungs-, Test- und Einsatzkosten zu senken“, stellt Hyundai Sportchef Andrea Adamo stellvertredend für seine Amtskollegen klar.

Anders beim Getriebe: In einem Rundschreiben hat FIA-Rallyedirektor Yves Matton vor der Rallye Mexiko verkündet, dass die Kraft künftig über ein Fünfstatt wie bisher Sechsganggetriebe portioniert wird und die Fahrstufe statt per Schaltwippe wieder mittels einer sequenziellen Schaltung gewählt werden soll. „Bei der Schaltung gehen wir gerne mit“, sagt Mike Norton, bei Ford Performance für Rallyetechnik verantwortlich. „Aber bei dem zu erwartenden Drehmoment dürfte es nicht nur zweckmäßiger, sondern auch günstiger sein, bei der bisherigen Sechsgang-Lösung zu bleiben, anstatt komplett neue Fünfganggetriebe zu entwickeln.“

Stark und standfest

Ähnlich scheint die Argumentation bei der Wahl der künftigen Verbrennungsmotoren. Wurden vor wenigen Wochen noch günstigere, weil auf Serienaggregaten basierende Rally2-Triebwerke forciert, soll es nun doch bei der teureren, aber deutlich stärkeren und zugleich standfesteren „Global Race Engine“ bleiben.

Im April will die FIA den Lieferanten für die rund 80 Kilo schwere Hybrid-Einheit aus Batterie und 100 kW starkem Elektromotor, mit dem künftig innerorts knapp zehn Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden sollen, bekannt geben. Im Mai will die technischen Arbeitsgruppe dann das ab 2022 gültige Reglement so weit konkretisieren, dass der FIA-Weltrat im Juni das neue Reglement absegnen kann. Den Herstellern bleiben dann noch eineinhalb Jahre bis zum ersten WM-Start mit der neuen Fahrzeuggeneration. ■

Neben der Hybrid-Einheit aus Batterie und 100 kW starkem Elektromotor werden alle Bauteile und Komponenten der künftigen Rally1-Autos danach konzipiert, ob sie aus Marketingsicht einen Mehrwert bringen oder nicht.



KUHN

Kein Risiko: Die frei konzipierbare „Global Race Engine“ soll bleiben

„Ich versuche positiv zu bleiben“

Auch Sébastien Ogier sitzt zu Hause. Wir sprechen mit dem WM-Leader über sein neues Team und Auto, aber auch sein Karriere-Ende.

Von: **Reiner Kuhn**



ROESELER

Wie erleben Sie die aktuelle Coronavirus-Situation?
Es ist eine schwierige Zeit. Das Wichtigste: Wir sind gesund. Das Gleiche gilt für meine Eltern in Frankreich. Und ja, zumindest ein kleiner Mann ist ziemlich glücklich. Unser Sohn Tim freut sich, dass Mama und Papa den Tag um ihn herum sind. Auch wenn es mal stressig ist, genieße ich die gemeinsame Zeit. Ansonsten versuche ich positiv zu bleiben. In solchen Momenten nimmt man einfache Dinge bewusster wahr.

Stehen Sie in ständigem Kontakt mit dem Team?
Ich telefoniere mit Tommi (Teamchef Mäkinen) oder meinem Renn-Ingenieur. Nach der Rallye Mexiko hatten wir unser Debriefing am Telefon und sprachen zudem über die Arbeiten des Teams in diesen Tagen. Ich bin gespannt, wann wir uns wiedersehen und wieder normal zusammenarbeiten.

Wann sitzen Sie wieder in Ihrem Dienstwagen?
Hoffentlich bald. Denn das würde auch heißen, diese schwierige Zeit ist vorüber. Fakt ist aber, dass bis Juli alle WM-Läufe abgesagt sind. Es bleibt also nichts anderes übrig, als abzuwarten und zu hoffen.

Wie wurden Sie bei Toyota aufgenommen?
Der Empfang war sehr herzlich. Bei Toyota gibt es zwei Seiten, zum einen das Werksteam mit den Ingenieuren, Mechanikern und Teammitgliedern, mit denen man direkt zusammenarbeitet. Dann gibt es noch die japanische Seite mit dem Konzernvorstand. Anfang Januar reisten wir zur Teamvorstellung nach Tokio. Es war sehr beindruckend, wie begeistert und euphorisch dort alle waren. Dieses Gefühl überträgt sich auch auf einen selbst.

„Noch ein Jahr dranhängen? Für diese Frage ist es zu früh. Ich hoffe, wir fahren noch viele Rallyes. Denn meine letzte Saison stelle ich mir schon anders vor.“

Sébastien Ogier

Apropos Gefühl. Wie fährt sich der Yaris WRC?
Am ersten Monte-Testtag waren die Bedingungen extrem schwierig. Einen Tag später hatte ich dann ein riesiges Grinsen im Gesicht. Das Auto fühlte sich prima an und reagierte auf alle Veränderungen. Auch wenn ich noch nicht das ganze Potenzial ausschöpfen konnte, das Vertrauen war da, um ans Limit zu gehen.

Waren Sie vom Speed ihrer beiden Teamkollegen Kalle Rovanperä und Elfyn Evans überrascht?
Elfyns Qualitäten auf kniffligen Asphaltpisten wie bei der Monte oder in Deutschland sind mittlerweile bekannt. Seine Leistung in Schweden war echt beeindruckend, er war immer am Limit und hat dominiert. Auch was Kalle bei seinen drei ersten WRC-Auftritten gezeigt hat, war klasse. Man kann nur den Hut ziehen.

Verraten Sie uns Ihr Erfolgsrezept in Mexiko?
In der dünnen Höhenluft muss man einen sauberen Strich fahren und auf die Reifen aufpassen. Natürlich will ich jede einzelne Rallye gewinnen. Bei der brutalen Konkurrenz ist das aber einfach nicht drin. Um Weltmeister zu werden, muss man auch mal mit Platz 2 oder 3 zufrieden sein und die Punkte mitnehmen.



ROESELER

Traumbilanz: In Mexiko holte Ogier bisher sechs Siege und zwei Mal Platz 2

Sébastien Ogier

Geburtstag: 17. Dezember 1983
Geburtsort: Gap (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2006: erste Rallye
2007: Sieger Peugeot-Cup
2008: erster von 152 WM-Läufen, Junioren-Weltmeister
2010: erster von 48 WM-Siegen
2013–2018: 6-mal Weltmeister

HOBBYS
Ski, Mountainbike, Golfen

Sie sind Tabellenführer ...
... bin aber noch nicht Weltmeister. Und selbst in solchen Zeiten will ich über so etwas auch nicht nachdenken. Im Gegenteil: Ich hoffe, wir fahren in dieser Saison noch viele Rallyes.

Könnten Sie sich bei einer verkürzten Saison vorstellen, noch ein Jahr dranzuhängen?
Es ist zu früh, diese Frage zu beantworten. Allerdings stellte ich mir meine letzte Saison schon anders vor. Eigentlich wollte ich ja nur mehr Zeit mit meiner Familie verbringen. Kurioserweise ist dies aktuell der Fall. So gesehen wäre es eine Option. Warten wir die nächsten Monate ab.

Tommi Mäkinen würde sich sicher freuen.
(Lacht) Ganz sicher. Vor dem Saisonbeginn sagte er mir, dass er davon überzeugt ist, dass ich mich bei Toyota so wohlfühlen werde, dass ich nochmals verlängere. Vor ein paar Wochen hätte ich das noch ausgeschlossen.

Was halten Sie vom ab 2022 gültigen Hybrid-Reglement?
Da es mich nicht mehr tangieren wird, habe ich es nur überflogen. Ehrlich gesagt, liest es sich nicht gerade aufregend. Ich bin sicher, sie werden keinen einzigen WRC-Piloten finden, der sich auf diese Autos freut. ■



Nun im Herbst? Das portugiesische WM-Spektakel bei Fafe

ROESELER

Rallye-WM

Die Suche nach der Lücke

Nach Argentinien wurden nun auch die WM-Läufe in Portugal und auf Sardinien auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Offen bleibt, wann sich ein Zeitfenster für eine Wiederholung bietet.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Corona-Krise hat auch die Rallye-WM fest im Würgegriff. Nach Argentinien mussten auch die Organisatoren in Portugal und auf Sardinien ihre Läufe verschieben.

„Alle Beteiligten arbeiten daran, für diese Rallyes neue Termine zu finden“, sagt Oliver Ciesla, Geschäftsführer des WRC-Promoters. „Zwar müssen wir abwarten, wie sich die Situation durch COVID-19 verändert. Mit dieser Entscheidung haben wir uns aber gut drei Monate Luft verschafft, bevor Mitte Juli die Rallye Kenia ansteht.“ Allerdings glauben nur die größten Optimisten daran, dass sich ausgerechnet auf dem schwächsten Kontinent die Situation bis dahin positiv verändert.

Sollte es in der Königsklasse erst im August in Finnland weitergehen, wäre dies dennoch keine Katastrophe. Denn im Gegensatz zu anderen Serien wurden in der Rallye-WM schon in Monte Carlo, Schweden und Mexiko WM-Zähler vergeben.

Das Ziel bleibt dennoch, möglichst viele WM-Rallyes zu absolvieren. „Dabei gilt es, die Logistik der Meisterschaft, die Möglichkeiten der Teilnehmer, wieder zu reisen, und die Fähigkeit des betreffenden Landes, einen WM-Lauf zu einem solchen Zeitpunkt auszurichten, zu berücksichtigen“, so Ciesla.

Aktuell wird deshalb auch geprüft, welche Veranstaltungen im Spätsommer und Herbst ihren Termin um eine Woche rücken könnten, um Lücken für verschobene Rallyes zu schaffen. Gleichzeitig wird an Plänen gearbeitet, den einen oder anderen europäischen WM-Lauf von aktuell insgesamt sechs auf vier Tage zu verkürzen und damit mehr Rallyes in einem kürzeren Zeitfenster möglich zu machen. So wäre im Oktober ein Dreierpack aus Portugal, Deutschland und Großbritannien drin. Dagegen scheint der kostenintensive Überseetrip nach Argentinien in dieser Saison vom Tisch. ■

Rallye-WM

Erfolgsbasis Schnee

Glenn Olsson, Chef der Rallye Schweden, ist sauer. Der Motorklub Jämtland aus Östersund im hohen Norden bewirbt sich ebenso als WM-Austragungsort wie eine Gruppe aus der Region Norrbotten.

Im Sommer wollte Glenn Olsson, Chef der Rallye Schweden, der FIA sein Konzept für den WM-Lauf im Februar 2021 präsentieren. Dreh- und Angelpunkt sollen der Servicepark in Torsby und das Värmland bleiben. „Eine Variante beinhaltet einen sogenannten Remote-Service, durch den wir mit einer Tagesetappe nochmals zwei Fahrstunden weiter in den Norden kämen“, so der 44-jährige Rallyemacher.

Doch bevor der Schwede seine Pläne vorlegen konnte, meldet sich aus dem hohen Norden Thomas Fuchs, Chef des Motorklub Jämtland, zu Wort und bietet das schneesichere Östersund als neuen Austragungsort an. Dem nicht genug, möchten nun auch vier Orte in der Region Norrbotten die Topliga künftig zu Gast haben. Luleå, Piteå, Kalix und Boden machen bei ihrer Bewerbung gemeinsame Sache und erhoffen sich einen deutlichen Impuls für die lokale Wirtschaft.

Ein Umzug der Rallye Schweden scheint aber nur auf dem Papier einfach, denn neben den Strecken schauen die FIA und der WM-Promoter auf die Infrastruktur, angefangen bei genügend Hotelbetten und einem nahe gelegenen Großflughafen. Hier haben Olsson und das Värmland die Nase klar vorn. ■ RK



ROESELER

Unter Druck: Glenn Olsson

International

Anderer Kundenservice

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie stehen viele Räder still. Bei Hyundai Motorsport wird weitergearbeitet, wenn auch unter veränderten Bedingungen.

Auch bei den im bayerischen Alzenau beheimateten Hyundai-Werkssportlern musste in Windeseile eine Homeoffice-Struktur eingerichtet werden. „Wir halten uns ständig gegenseitig auf dem Laufenden“, berichtet Motorsport-Direktor Andrea Adamo. „Das ist bei weitem nicht ideal, aber auch lange nicht das größte Problem, was die Welt jetzt hat. Bei uns arbeiten 250 Leute aus 27 unterschiedlichen Ländern. Wir wollten ihnen die Möglichkeit geben, nach Hause zu kommen, bevor die Situation schlimmer wird.“

Von zu Hause aus halten die Mitarbeiter der Kundensportabteilung Kontakt zu den Teams und konzentrieren sich darauf, auf den Beginn des Rennbetriebs nach der Krise hinzuarbeiten. Optimisten spekulieren auf den lettischen EM-Lauf Ende Mai. ■ RK



HYUNDAI

Aktuell eher im Leerlauf: Kundensportabteilung von Hyundai Motorsport

HATTRICK!

LESERWAHL
RACER DES JAHRES 2019
AUTOMOBIL FAHRER
Kategorie Formel E
MOTOR SPORT aktuell

HYLA gratuliert seinem Markenbotschafter zu einem besonderen Erfolg: Zum dritten Mal in Folge haben die fachkundigen Leser der *MOTORSPORT aktuell* Daniel Abts Leistungen in der Formel E honoriert und ihn zum RACER DES JAHRES in der Kategorie *Formel E* gewählt. Glückwunsch zum verdienten Hattrick!

Eine starke Leistung zeigt auch das HYLA Raumreinigungssystem mit satten 2,5 m^3 Ansaugleistung pro Minute und 99,9 Prozent Reinigungswirkung. Damit ist HYLA eines der leistungsstärksten und gesündesten Raumreinigungssysteme, die es gibt – weltweit. Und das wohl praktischste obendrein: Denn die Luft wird beim Staubsaugen im gleichen Arbeitsgang gereinigt. All das ist ebenfalls eine preisgekrönte Höchstleistung: HYLA wurde 2017 beim renommierten PLUS X AWARD als MOST INNOVATIVE BRAND ausgezeichnet.

HYLA, Daniel Abt und das Formel-E-Team Audi Sport ABT Schaeffler – innovative und leistungsstarke Partner.



HYLA®

HYLA macht Atmen zum Erlebnis!

www.hyla.com



Gleiche Gene: Der Straßen-i30 N und die TCR-Version sind nicht so verschieden, wie es scheint

Der Dauermeister

Seit zwei Jahren fährt der Hyundai i30 N TCR Titel um Titel ein. 2019 jubelte man unter anderem in der WTCR, TCR Europe und ADAC TCR Germany. Wie sich der Koreaner mit deutschen Wurzeln fährt, durfte MSa beim Tracktest in Erfahrung bringen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es wird eine Zeit nach Corona geben. So wie es eine Zeit vor dem Virus gab, in die auch – zur prophylaktischen Beruhigung der Gemüter – dieser Tracktest fällt. Schauplatz für die schnelle Probefahrt ist der Circuito Tazio Nuvolari in der Nähe von Cervesina. Der nur 2,8 Kilometer kurze Rennkurs in der Lombardei ist zwar eher in die „Kategorie Micky Maus“ einzuordnen, doch außer richtig schnellen Ecken bietet die Strecke alles, was man zum Erleben der verschiedenen fahrdynamischen Zustände benötigt.

Um dem Journalisten direkt richtig einzuheizen, wird er auf den heißen Sitz neben Gabriele Tarquini gesetzt – zunächst in den Hyundai i30 N als Serienmodell. Der WTCR-Champion von 2018 lässt die Kurven im Zeitraffer hinter sich, die Pirellis krallen sich vorne wie hinten in den Asphalt, ohne dass merkliches Unter- oder Übersteuern die Lenkradarbeit zu stören scheint.

Eine gute Basis für ein Rennauto, denn laut TCR-Regularien muss beispielsweise die Hinterachskonstruktion der Serie entstammen. „Ich dachte, der i30 N TCR ist toll. Dann bin ich das Straßenauto gefahren und wusste, warum er so gut ist“, berichtet Fahrlehrer Tarquini. Er knallt schon mit dem zivilen i30 N so hart über die Innenkerbs der letzten Schikane, dass ich mich frage, wann endlich ein Rad abreißt. „Kein Problem, das kann das Auto locker“, kommentiert der Italiener mit einem Lächeln.

Nach der wilden Fahrt darf ich ans Steuer und mich einschießen. Anschließend zwänge ich mich in den Strampler, setze den Helm auf und darf mich in die Rennschale werfen. In den nächsten rund zehn Minuten kann ich die TCR-Version des Hyundai-Topmodells auf Herz und Nieren testen. Größter Unterschied: Im Straßenmodell wird durch eine klassische H-Kulisse geschaltet, im Rennauto per Wippen.

> Der Hyundai i30 N ist einer der großen Erfolgsfaktoren seines TCR-Bruders. Laut Regularien der Kategorie muss u.a. die Hinterachskonstruktion übernommen werden. Auch der Motor stammt aus der Serie.

Zeit für ein letztes Briefing: „Selbst mit kalten Reifen wirst du sofort guten Grip haben“, ist einer der Hinweise, die mich als Laien schon mal sehr beruhigen. „Man darf das Auto nicht überfahren“, ist ein Tipp, von dem ich mir im Laufe der Fahrt wünschen würde, ich hätte ihn mir mehr zu Herzen genommen.

Nur kurzes Abtasten

Jetzt aber los: Noch in der Boxengasse fällt mir die extrem direkte Lenkung auf. Das kleine Lenkrad und eine sehr sportliche Übersetzung sorgen dafür, dass es bei 60 km/h fast unmöglich ist, so zu lenken, dass es von außen nicht total besoffen aussieht.

Dass die Servounterstützung dabei dezent ausfällt, hilft aber, sobald man einmal auf der Strecke ist. Um die erste, mittelschnelle Kurve geht es dennoch vorsichtig, denn direkt im Anschluss folgt eine enge Rechts.

Hinter der folgenden noch engeren Links wartet die Kurve, auf die ich am gespanntesten bin. Eine zügige Links-Rechts-Kombination, in der – so die Anweisung – genau beim Umsetzen vom 3. in den 4. Gang geschaltet wird. Denkt man zehn Jahre zurück, dann wäre das für jeden Front-

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Bauart: Reihenvierzylinder-Turbomotor
Hubraum: 1998 ccm
Bohrung x Hub: 86 mm x 86 mm
Leistung: max. 265 kW/360 PS bei 7000/min (je nach BOP)
Drehmoment: max. 460 Nm PS bei 3500/min (je nach BOP)
Einbaulage: Frontmotor, quer

KRAFTÜBERTRAGUNG
Antrieb: Frontantrieb, einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial
Getriebe/Schaltung: Sechsgang-Renngetriebe (Xtrac), Schaltwippen
Kupplung: Zweischeiben-Sintermetallkupplung

FAHRWERK/RÄDER/BREMSE
Vorderachse: MacPherson, verstellbare Dämpfer, Stabilisator
Hinterachse: Vierlenkerachse, verstellbare Dämpfer, Stabilisator
Felgen: 10 x 18 Zoll (Braid)
Bremsen: vorn innenbel. Scheiben, Ø 380 mm; Sechskolben-Sättel (Brembo), hinten Bremsscheiben, Ø 278 mm; Zweikolben-Sättel

CHASSIS/KAROSSERIE
Aufbau: Serienkarosse mit hochfestem Leichtbau-Überrollkäfig
Karosserie: Stahlblech und Faserverbundwerkstoffe
Maße: L 4450 mm x B 1950 mm, Spurbreite 1610 mm
Radstand: 2650 mm
Mindestgewicht: 1265 kg (Basisgewicht inkl. Fahrer)

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit: ca. 260 km/h (je nach BOP/Setup)
0–100 km/h: ca. 4,5 Sekunden

PREIS
128 000 Euro zzgl. MwSt

triebler wohl die absolute Mutkurve gewesen. Ich bleibe erst mal im Dritten. Wieder eine enge Rechts, dann eine Doppel-Links, wo man hinter der A-Säule den zweiten Scheitelpunkt nur erahnen kann. Die Links-Rechts-Schikane vor der Zielkurve lässt die Grasnarbe am Ausgang schneller näher kommen, als es einem in der Outlap lieb ist. Dann um die 180-Grad-Rechtskurve zurück auf die Zielgerade. Nach nur einer Runde fühlt es sich im Auto an, als würde man seit Jahren eine innige Beziehung führen.

Entsprechend vertrauensvoll geht es in der zweiten Runde schon zügiger zur Sache, im dritten Umlauf ist die einstige Anspannung vollends der puren Fahrfreude gewichen.

Bremsen fast wie mit ABS

In meiner schnellsten Runde stehen vor dem ersten Bremspunkt 207 km/h auf der Uhr. Von der fünften Welle geht's zurück in die Drei. Ein leichtes Tänzeln der Hinterachse beim Einlenken sorgt nicht einmal für Aufregung, denn im selben Moment kann man geradezu hören, wie einem das Heck ins Ohr flüstert: „Lass mal, ich mach das schon." So viel Stabilität im Leben gibt einem kein Bausparvertrag.

Die nachfolgende Rechts ist eine der Ecken, die für Verbremser wie gemacht sind. Doch hier hat Cheftester Tarquini mit seinem Bremsenfetisch ganze Arbeit geleistet. Die Kombination aus Bremspedal, -scheiben und -sätteln macht es im Trockenen nahezu unmöglich, die Vorderreifen zu blockieren – ohne ABS!

Die zügige Links-Rechts-Kombination hält ebenfalls, was sie verspricht. Punktgenaues Einlenken und ein klebendes Heck, ohne in heilloses Untersteuern zu geraten. Auch die Kerbs in der Zielschikane erlauben Räubern ohne Reue. Ah, da war sie wieder, die Grasnarbe. Egal, in diesem Auto gerät nichts außer Kontrolle. Noch mal kurz vom Gas und das Einlenken wirkt wie geplant.

Als ich in die Box beordert werde, merke ich, dass die Vorderachse dringend eine Abkühlung braucht. Bei all dem unkomplizierten Fahrspaß habe ich die extrem sensiblen Yokohama-Reifen wohl doch etwas zu sehr gefordert. Als ich Tarquini meinen – bleibenden – Eindruck schildere, wird er vor Stolz direkt ein paar Zentimeter größer. „War auch eine Menge Arbeit", gesteht er. Arbeit, die sich anscheinend ausbezahlt. Die vielen Titel sprechen schließlich für sich. ■


HYUNDAI
Alles schön aufgeräumt: Im i30-Cockpit findet sich jeder zurecht


HYUNDAI
Einweisung: Der i30 sitzt schon beim Einsteigen wie ein Schuh


HYUNDAI
Debriefing mit dem Cheftestfahrer: Tarquini und der MSa-Redakteur


HYUNDAI
Klebriges Heck: Selbst mit kalten Reifen ist Übersteuern fast unmöglich

Termine

Mehr Verschiebungen

Die anhaltende Corona-Krise sorgt für immer mehr Rennabsagen. In Australien freundet man sich schon mit dem Gedanken an, bis 2021 zu fahren.

Von: **Michael Bräutigam**



BTCC

Warten, dass es losgeht: Die BTCC startet frühestens im Juli

Es sind wirklich schwierige Zeiten für Motorsport-Fans, und auch die Tourenwagen bleiben von immer weiteren Terminverschiebungen nicht verschont. Neben der DTM (siehe unten) hat nun auch die BTCC auf Anweisung der britischen Motorsportbehörde alle Events bis Ende Juni abgesagt. Zu den bereits abgesagten drei Auftaktveranstaltungen kommen nun also auch noch die Events in Thruxton und Oulton Park.

Während NASCAR nach wie vor bei den bislang sieben verschobenen Rennen bleibt und alle 36 Rennen in diesem Jahr über die Bühne bringen will, sieht die Sache Down Under etwas anders aus. Die australische Supercars-Serie spielt laut ihrem Boss Sean Seamer „einige Szenarien" durch, wie man die bislang abgesagten Rennen nachholen kann: „Wenn wir bis in den späten (australischen) Sommer oder gar bis ins nächste Jahr gehen müssen, sind wir vorbereitet."

Für die Tourenwagen-Fans aus Norddeutschland nicht uninteressant: Die TCR Dänemark hat sowohl den Vorsaisontest als auch die ersten beiden Events verschoben. Der Event auf dem Jyllandsringen wird nachgeholt, für das Classic Race Aarhus gibt es aber 2020 keine Alternative.

Ebenfalls von Rennabsagen betroffen sind die TCR Asia und TCR Japan. Der fürs Wochenende geplante Super-TC2000-Auftakt in Rosario wurde – Stand Montag – noch nicht abgesagt. ■

NACHRICHTEN

WTCR: MULLER UND EHRLACHER ZUSAMMEN
Yvan Muller und sein Neffe Yann Ehrlacher werden in diesem Jahr ein Zweiergespann bilden und das Team Cyan Racing Lynk & Co vertreten. Die zwei weiteren Piloten wurden offiziell noch nicht benannt.

TCR EUROPE: VUKOVIC DABEI, NAGY WECHSELT
Vukovic Motorsport wird in diesem Jahr zwei Renault Mégane an den Start bringen, einen davon wird Jack Young pilotieren. Ex-WTCC-Pilot Dániel Nagy wechselt Hyundai-intern das Team und geht von M1RA zu den WTCR-Champions von BRC Racing.

NASCAR: HILL GEWINNT
Timmy Hill gewann das zweite eNASCAR-Einladungsrennen auf der virtuellen Strecke von Fort Worth/Texas und durfte damit beim Simracing seinen ersten „Cup-Sieg" feiern.

DTM

Saisonstart erst im August?

Die DTM hat vergangene Woche ihren überarbeiteten Rennkalender vorgestellt. Demnach startet die Saison Mitte Juli am Norisring und geht bis in den November hinein.

Von: **Michael Bräutigam**

Während andere Serien ihre Rennen tröpfchenweise absagen und auf unbestimmte Zeit verschieben, hat die ITR gleich Nägel mit Köpfen gemacht. Vergangene Woche präsentierte man einen Kalender, der nur noch ein Fragezeichen offen lässt. Zwar stehen alle Termine fest, wann jedoch in St. Petersburg (Igora) und Anderstorp gefahren wird, wird noch zwischen zwei möglichen Wochenenden entschieden.

Ansonsten hat man praktisch die gesamte erste Saisonhälfte (Zolder, Lausitzring, St. Petersburg, Anderstorp, Monza) in die Monate ab August verlegt. Der Norisring, der als erste Station der zweiten Saisonhälfte im Kalender stand, soll nun als neuer Ort für den Auftakt dienen.

Auch Norisring wackelt

In Stein gemeißelt ist aber auch der Event auf der Stadtstrecke in Nürnberg noch nicht. Tatsächlich soll am heutigen Mittwoch (1. April) bereits die Entscheidung fallen. „Wir sind nicht der Hockenheimring, wo man eine Woche vorher die Türen aufsperrt oder auch nicht", sagte Wolfgang Schlosser, erster Vorstand des veranstaltenden Motorsport Club Nürnberg, im Hinblick auf die Vorlaufzeit sowohl für den Aufbau der Strecke als auch diverse abzuschließende Verträge. „Mein Bauchgefühl sagt, dass wir das Rennen absagen müssen."

Möglicherweise wird man aber auch einen anderen Termin finden und den Event später stattfinden lassen. „Später" ist dabei sowieso ein gutes Stichwort. Nicht nur der Saisonstart, auch das Ende fällt in diese Kategorie. Nach neuem Fahrplan würden die letzten beiden Events in Hockenheim sowie beim neuen Saisonfinale in Monza an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden im November stattfinden.

Fest steht: Die Fans müssen ebenso wie die ITR flexibel bleiben. Denn noch zeichnet sich nicht ab, wann wieder Rennen gefahren werden können. ■

NEUE DTM-TERMINE 2020

11./12.07.	Norisring (D)
01./02.08.	Igora/Anderstorp (RUS/S)
08./09.08.	Zolder (B)
22./23.08.	Brands Hatch (GB)
05./06.09.	Assen (NL)
12./13.09.	Nürburgring (D)
03./04.10.	Igora/Anderstorp (RUS/S)
17./18.10.	Lausitzring (D)
07./08.11.	Hockenheim (D)
14./15.11.	Monza (I)



WILHELM

DTM-Klassiker in Gefahr: Fällt die Rush Hour am Norisring dieses Jahr aus?



AKRAPOVIČ

Akrapovič d.d., Malo Hudo 8a, 1295 Ivančna Gorica, Slowenien

www.akrapovic.com



BMW/IRACING

Verblüffend echt: Bruno Spengler führt vor Nicky Catsburg das virtuelle IMSA-Rennen in Sebring an

Verdammt nah dran

Während der Motorsport und so ziemlich jede andere Sportart momentan zur Pause verdammt sind, steht das Simracing in diesen Zeiten verstärkt im Fokus. Viele Rennserien lassen ihre Stars in virtuellen Rennen antreten.

Von: **Michael Bräutigam**

Seit einigen Wochen hat das Coronavirus eine Pandemie ausgelöst, wie sie kaum jemand von uns zu befürchten gewagt hat. Wer nicht in systemrelevanten Berufen arbeitet, ist in Zwangsurlaub, Kurzarbeit oder – sofern möglich – Homeoffice. Und weil auch die Sportwelt stillsteht, fehlt die Ablenkung vom Alltag. Fans von Fußball, Handball oder Wintersport bleibt momentan nicht viel anderes übrig, als Wiederholungen zu schauen. Die Social-Media-Abteilungen der Clubs sind ebenso wie TV-Sender bemüht, mit Clips und Highlight-Sendungen den Ball am Rollen zu halten. Doch der Motorsport und seine Anhänger haben eine echte Alternative: Simracing.

Die Akzeptanz für den professionellen Umgang mit Rennsimulationen ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Dazu werden Hard- und Software immer besser, mehr und mehr Rennprofis sitzen regelmäßig zu Hause vorm Lenkrad und messen sich online.

Was liegt da näher, als dem Sport, der weder in die Schublade „eSports“ noch „Motorsport“ so richtig passt – aber eben doch vieles aus beiden Welten verbindet –, eine Chance zu geben?

Reale Teams involviert

Als klar wurde, dass der erste Lauf zur VLN Nürburgring Langstrecken-Serie abgesagt wird, stampfte man mithilfe der Simracing-Community Simracing Deutschland e. V. in wenigen Tagen ein digitales Ersatzrennen aus dem Boden. Statt das reale Rennen zu streamen, übertrug die VLN das virtuelle Spektakel auf allen Kanälen. Auch wenn sich am Ende die Sim-Profis durchsetzten, namhafte Ableger realer Rennteams wie Phoenix Racing, Walkenhorst Motorsport, Sorg Rennsport und sogar das BMW-Werksteam mit u. a. Martin Tomczyk waren im Feld vertreten und sorgten für eine echte Verbindung zum realen Racing.

Was möglich ist, zeigten die US-Amerikaner: Nachdem sowohl die 12h von Sebring als auch der NASCAR-Lauf in Homestead verschoben werden mussten, beraumte man virtuelle Ersatzrennen an – mit einem Großteil der realen Fahrer! Im IMSA-Rennen über 90 Minuten fuhren Bruno Spengler, Nicky Catsburg und Jesse Krohn einen BMW-Dreifachsieg ein. Spengler, seit einem halben Jahr Simracer, war nach dem Rennen ehrlich glücklich: „Ich hatte tatsächlich Gänsehaut, als ich über die Ziellinie gefahren bin. Ich freue mich riesig über den Sieg, denn das Rennen war wirklich hart. Generell muss ich sagen, dass Simracing wirklich sehr fordernd ist.“

Die NASCAR-Rennen werden sogar im US-Fernsehen live übertragen. Die etatmäßigen Kommentatoren Mike Joy und Jeff Gordon lassen dabei im Verbund mit den realistischen Bewegtbildern aus der Simulation „iRacing“ fast vergessen, dass es kein echtes Cup-Rennen ist. Das Feedback war eindeutig: Bitte mehr davon! Und das, obwohl sich gerade bei NASCAR die Kommentarspalten normalerweise vor Anfeindungen überschlagen.

Mittlerweile ist auch die virtuelle IndyCar-Saison gestartet (Sieger in Watkins Glen: Sage Karam), die Supercars-Serie startet am 8. April mit dem gesamten (!) Starterfeld. Die WTCR schickt zehn Piloten in eine virtuelle „Preseason“ gegen 20 Simracing-Profis. Und die renommierte Simracing-Mannschaft Team Redline organisiert aktuell regelmäßige, prominent besetzte Rennen (u. a. mit Max Verstappen) unter dem Motto „Real Racers Never Quit“, die natürlich auch live gestreamt werden.

Auch Formel 1 und MotoGP haben virtuelle Ableger mit realer Fahrerbeteiligung gestartet, die jedoch nicht direkt „Simracing“ sind. Die offizielle F1-Software ist tatsächlich nur ein „Spiel“ und, wenngleich anspruchsvoll, keine Simulation. Das MotoGP-Spiel ist zwar auch nicht gerade für jedermann, aber hier fehlt zusätzlich die Hardware – beim Auto-Simracing hat man ja Lenkrad und Pedale vor sich. Dennoch: Der Sim-Szene bietet sich gerade eine große Chance. Zur überwiegend großen Freude von Fans und Fahrern wird sie anscheinend auch genutzt. ■

Ist Simracing eine echte Ergänzung oder nur Lückenfüller? Ist es für Sie als Leser interessant? Schicken Sie uns Ihre Meinung an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



NASCAR/IRACING

Virtuelles NASCAR-Duell: Denny Hamlin (links) gegen Dale Earnhardt Jr.



IRACING

Aeroscreen-Premiere: Sage Karam gewann den virtuellen IndyCar-Auftakt



WTCR/RACEROOM

Die WTCR schickt zehn reale Piloten ins Rennen gegen 20 Simracing-Profis



KOCH MEDIA/MOTOGP20

Auch die MotoGP fährt digitale Rennen mit Beteiligung von Márquez und Co.

„Viele neue Fans gewonnen“

Marc Hennerici, Geschäftsführer der ADAC Travel & Event Mittelrhein GmbH, ist Organisator der ADAC SimRacing Expo und einer der größten Simracing-Förderer in Deutschland.

Von: **Michael Bräutigam**



PRIVAT

„Spätestens jetzt sieht jeder, welche Plattform Simracing bieten kann.“

Sind Sie überrascht, dass Simracing plötzlich so ein großes Thema ist?
Die jetzige Situation führt dazu, dass sich viele Menschen die Zeit nehmen und dem Ganzen eine Chance geben. Die stellen schnell fest, dass es echt guter Motorsport ist. Auch die neu dazugestoßenen Fahrer merken, dass sie nervös werden, der Puls hochgeht und dass sie auch beim Simracing schwitzen. Sie merken, dass es ihnen etwas bringt. Über diese Dynamik bin ich erfreut. Und ein Stück weit überrascht.

Wäre das denkbar gewesen, wäre Corona zehn Jahre früher gekommen?
Ich denke nicht. Die Rennen waren schon gut, auch die Simulationen und die Hardware waren in Ordnung. Das Thema eSports war in der Breite vor zehn Jahren aber noch nicht bekannt. Es gab auch noch zu wenige Rennfahrer, die sich überhaupt an das Thema herangetraut haben.

Ist die Zeit also jetzt einfach reif fürs Simracing?
Absolut. Spätestens jetzt sieht jeder, welche Plattform Simracing bieten kann und vor allem, was sie kostet. Gegenüber einer realen Motorsportplattform, die ich gar nicht abschaffen will, reden wir bei den Kosten über einstellige Prozentzahlen. Die Reichweiten betragen aber nicht einstellige Prozentzahlen, sondern bis zu 30 oder 40 Prozent der realen Reichweiten. Dazu hat man eine authentische Plattform, die Motorsport bietet und Breitensport ermöglicht.

Wie viel Potenzial steckt noch im Simracing?
Hardwareseitig ist es schwer vorstellbar, was noch kommen soll. Softwareseitig gibt es natürlich einige Wünsche, die die Simracer haben. Beispielsweise ein Feld von 150 Autos auf der Nürburgring-Nordschleife oder dass man reale Wetterbedingungen eins zu eins direkt auf die Strecke bringt. Mit fortschreitender Technik werden wir uns da heranrobben.

Wie wird sich das Interesse nach überstandener Corona-Krise verhalten?
Wenn der reale Motorsport wieder losgeht, rückt Simracing in den Hintergrund. Das ist auch gut so. Aber jetzt haben wir so viele neue Fans und Rennfahrer gewonnen, dass im November die Plattformen stehen müssen. Idealerweise wird Simracing dann ausgetragen, wenn der reale Motorsport in der Winterpause ist – mit noch besseren Formaten, als wir bisher gesehen haben. NASCAR, IMSA oder VLN machen ja schon vor, wie es geht.

Welche langfristige Perspektive hat das Simracing?
Ich bin immer vorsichtig, weil in einem Hype viele Dinge auch einfach verglühen. Am Ende ist es für Vater und Sohn einfach eine tolle Möglichkeit, zu Hause Motorsport nachzuempfinden. Ob da jetzt die ganze Welt draufschaut wie im Moment, ist eigentlich egal. Mit der besser werdenden Technik werden die Leute auch in Zukunft Simracing betreiben. Es ist wahrer Breitensport, wie es ihn in der Motorsport-Realität nicht gibt. ■



WILHELM

F1- und Leser-Champion

Im Dezember und Januar hatten wir Sie, liebe Leser, gebeten, Ihre persönlichen Fahrer und Automodelle des Motorsportjahres 2019 zu wählen. Nun stellen wir Ihnen die Sieger vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Lewis Hamilton hat in der Saison 2019 das sportliche Geschehen bestimmt, zudem setzte er sich diesmal auch bei der Leserwahl zum „Racer des Jahres“ in der Kategorie Formel 1 durch. Trotz geringerem Stimmenanteil als im Vorjahr (16,8 %) konnte er sich knapp gegen Charles Leclerc, Max Verstappen und Sebastian Vettel behaupten.

Bei der Fahrerwahl gab es mit Mick Schumacher (Formelsport), Daniel Abt (Formel E), René Rast (Tourenwagen), Sabine Schmitz (Langstrecke Nürburgring) und Michael Ammermüller (Markenpokale) gleich in fünf der neun Kategorien dieselben Sieger wie im Vorjahr. Ammermüller gelang mit 55 Prozent der Stimmanteile auch der deutlichste Sieg innerhalb einer Kategorie. Sein dritter Titel im Porsche Supercup brachte ihm so einen weiteren Gewinn.

Weitere deutliche Siege

Auch Mick Schumacher (46,3 %) und René Rast (41,6 %) konnten sich in ihrer Kategorie ganz deutlich durchsetzen. Ebenso klar siegte Michelle Halder, die als Junior-Meisterin der ADAC TCR

FAHRER DES JAHRES

Formel 1	Formelsport	Formel E	Sportwagen	Tourenwagen
1. Lewis Hamilton (16,1 %)	1. Mick Schumacher (46,3 %)	1. Daniel Abt (22,6 %)	1. Fernando Alonso (29,3 %)	1. René Rast (41,6 %)
2. Charles Leclerc (15,4 %)	2. Nyck de Vries (11,5 %)	2. André Lotterer (17,6 %)	2. Kévin Estre (13,2 %)	2. Marco Wittmann (15,1 %)
3. Max Verstappen (15,2 %)	3. Jamie Chadwick (10,4 %)	3. Sébastien Buemi (9,8 %)	3. Philipp Eng (7,5 %)	3. Nico Müller (8,2 %)
4. Sebastian Vettel (14,8 %)	4. Scott Dixon (3,5 %)	4. Pascal Wehrlein (9,4 %)	4. Kelvin v.d. Linde (7,5 %)	4. Luca Engstler (6,5 %)
5. Nico Hülkenberg (10,4 %)	5. Felix Rosenqvist (3,3 %)	5. Jean-Éric Vergne (6,5 %)	5. Juan Pablo Montoya (7,3 %)	5. Yvan Muller (6,2 %)

MODELLE DES JAHRES

Mini Cars	Kleinwagen	Kompaktklasse	(Obere) Mittelklasse	Sportw./Luxusklasse
1. Fiat/Abarth 500 (64,2 %)	1. Hyundai i20 (13,7 %)	1. BMW Zweier/2er (16,2 %)	1. Audi A5/S5/RS 5 (31,6 %)	1. Porsche 911 (23,3 %)
2. Renault Twingo (17,4 %)	2. VW Polo (11,6 %)	2. Hyundai i30 (12,8 %)	2. BMW 6er/M6 (21,4 %)	2. Audi R8 (9,0 %)
3. Kia Picanto (5,8 %)	3. Ford Fiesta (10,6 %)	3. Audi A3/S3/RS 3 (12,1 %)	3. BMW 4er/M4 (21,2 %)	3. Mercedes-AMG GT (8,1 %)
4. Smart Fortwo (5,0 %)	4. Toyota Yaris (9,5 %)	4. VW Golf (9,0 %)	4. BMW Dreier/3er (7,3 %)	4. Ford GT (7,6 %)
	5. Citroën C3 (8,9 %)	5. Alfa Romeo Giulietta (8,1 %)	5. Opel Insignia (6,7 %)	5. BMW 8er/M8 (6,3 %)



HYUNDAI

Kleinwagen-Sieger: Hyundai i20



BMW

Bester Kompakter: BMW Zweier



PORSCHE

Sportwagen-Dominator: Porsche 911



AUDI

RS-5-Doppelsieg: Audi gewann die „Mittelkl

Germany die „Nachwuchs“-Wahl mit 41,2 Prozent klar anführt.

Die Sportwagen-Klasse ging nach den Erfolgen im abgelaufenen Jahr wenig überraschend an Fernando Alonso. Der Spanier holte 2019 Gesamtsiege bei gleich zwei 24h-Klassikern (Le Mans und Daytona) und ließ sich zudem im Juni zum Sportwagen-Weltmeister krönen. Dahinter landeten schon deutlich abgeschlagen die GT-Spezialisten Kévin Estre (13,2 %) und Philipp Eng (7,5 %).

Unter den Rallye-Akteuren lag der Rekordweltmeister Sébastien Loeb am höchsten in der Lesergunst. Trotz nur sporadischer Hyundai-Einsätze konnte er sich gegen den amtierenden Weltmeister Ott Tänak durchsetzen. Der entthronte sechsfache Champion Sébastien Ogier landete wie in der WM nur auf Rang 3.

Der höchste Stimmenanteil eines „Fahrers nach Wahl“, der also nicht zu den je 15 von der Redaktion vorgeschlagenen Piloten pro Kategorie gehörte, geht mit 0,9 Prozent an den Rallye-Nachwuchsmann Martin Ritschel. Interessant: In der Kategorie „Rallye“ wurde Walter Röhrl (0,1 %) von einigen anscheinend großen Fans gewählt.

Bei den Fahrzeugmodellen gab es eigentlich nur eine große Überraschung. Nach jahrelanger Dominanz des VW Polo und seines Konzernbruders Audi A1/S1 setzte sich diesmal der Hyundai i20 in der Wertung der Kleinwagen durch. Da spielte sicher auch der Marken-WM-Titel eine Rolle. Spannend ist trotzdem, dass sich der VW Polo, den es in der aktuellen Generation nur als R5-Version gibt, zumindest bei der Leserwahl im Feld der World Rally Cars von Hyundai, Ford, Toyota und Citroën halten konnte.

Bei den anderen vier Klassen platzierten sich die üblichen Verdächtigen vorne. Bei den Mini Cars, wo nur vier Modelle antraten, gewann einmal mehr der Fiat/Abarth 500.

Porsche bleibt die Macht

BMW, Audi und Porsche teilten die anderen drei Wertungen unter sich auf. Der BMW 2er war bei den Kompaktwagen unter 17 Kandidaten der Sieger. In der Mittelklasse gewann der Audi A5/S5/RS 5 nach seiner Traumsaison in der DTM wenig überraschend.

Die „Königsklasse“ der Sportwagen/Luxusmodelle ging einmal mehr nach Zuffenhausen. Der Porsche 911 machte seinem Status als Ikone alle Ehre und wurde trotz der harten Konkurrenz von 25 Gegnern mit einem Stimmenanteil von 23,3 Prozent klarer Sieger. Auf den Plätzen folgen der Audi R8 (9,0 %) und der Mercedes-AMG GT (8,1 %).

Für ein Kuriosum haben die MSa-Leser übrigens bei der nebenstehenden Wahl der Zubehör-Marken (Best Brands) gesorgt. Mit Pirelli und Michelin gab es in der Kategorie „Rennreifen“ zwei Marken mit genau gleich vielen Stimmen, womit sich beide über den Sieg freuen konnten. ■

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Sportauspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Rennsitze/-schalen	RECARO
3. Sportsitze	RECARO
4. Federn	Eibach
5. Felgen	BBS MOTORSPORT
6. Helme	SCHUBERTH
7. Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge	brembo
8. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
9. Pflegemittel	SONAX MADE IN GERMANY
10. Rennreifen	PIRELLI, MICHELIN
11. Straßenreifen	MICHELIN
12. Sportfahrwerke	BILSTEIN
13. Gewindefahrwerke	BILSTEIN
14. Filter	MANN FILTER
15. Zündkerzen	NGK SPARK PLUGS, NTK TECHNICAL CERAMICS
16. Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile	kfzteile24 WIR SIND AUTO



lasse“, René Rast die „Tourenwagen“

FAHRER DES JAHRES

Langstrecke Nürburgring	Rallye	Markenpokale	Nachwuchs
1. Sabine Schmitz (24,9 %)	1. Sébastien Loeb (19,5 %)	1. Michael Ammermüller (55,0 %)	1. Michelle Halder (41,2 %)
2. Maro Engel (16,1 %)	2. Ott Tänak (18,3 %)	2. Sebastiaan Bleekemolen (5,9 %)	2. Oliver Solberg (10,6 %)
3. Volker Strycek (15,4 %)	3. Sébastien Ogier (13,3 %)	3. Julien Andlauer (5,5 %)	3. Sheldon van der Linde (10,6 %)
4. Frank Stippler (9,4 %)	4. Timo Scheider (10,8 %)	4. Marcel Marchewicz (3,9 %)	4. Jonathan Aberdein (4,5 %)
5. Pierre Kaffer (7,2 %)	5. Thierry Neuville (10,7 %)	5. Lukas Wanner (3,6 %)	5. Marius Zug (3,7 %)



PORSCHE

Höchster absoluter Stimmenanteil: Michael Ammermüller



ADAC

Die beste Nachwuchsfahrerin 2019: Michelle Halder



YAMAHA

Champion der Herzen

Valentino Rossi bleibt der Liebling der Massen. Der neunfache Weltmeister gewann zum sechsten Mal in Folge unsere Leserwahl.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist unglaublich, wie seine Popularität die Jahre überdauert: Valentino Rossi hatte letztes Jahr eine schwere Saison, er konnte keinen einzigen Sieg erringen und stand auch nur zweimal auf dem Podest. Der siebte WM-Rang ist das schlechteste Ergebnis seiner WM-Karriere, nur zu Ducati-Zeiten war er so weit hinten. Mit 41 Jahren und immer stärkeren jungen Gegnern hat er es auch immer schwerer. Doch seine Leidenschaft ist geblieben. Auch sein Charisma, mit dem er die Fans noch immer überzeugt, sorgte dafür, dass er die MotoGP-Kategorie unserer Leserwahl zum sechsten Mal in Folge gewonnen hat. Mit 30,4 Prozent der Stimmen zwar nicht mehr ganz so deutlich wie noch ein Jahr zuvor, doch er weiß am besten, dass ein knapper Sieg ein genauso guter ist wie ein haushoher.

Doch die Jungen sitzen ihm auch hier im Nacken, allen voran Fabio Quartararo, der die Herzen der Leser genauso im Sturm erobert hat wie die MotoGP-Klasse. Wenn er Weltmeister Marc Márquez auf der Strecke auch nicht schlagen konnte, liegt er hier klar vor ihm.

Die beiden Intact-Piloten Tom Lüthi und Marcel Schrötter haben zwar beim WM-Finale in Valencia die Team-Weltmeisterschaft der Moto2 um Haaresbreite verloren, dafür konnten sie zusammen über die Hälfte aller Stimmen bei unserer Leserwahl gewinnen. Tom Lüthi setzte sich hier wie auch in der WM gegen seinen Teamkollegen durch. Die Leser rechneten dem Schweizer hoch an, wie er bei seiner Rückkehr in die Moto2 seine Motivation wiederfand, auftrumpfte und sich auch nach technischen Problemen wieder nach oben arbeitete, auch wenn dies für den WM-Endkampf zu spät kam.

KTMs Kämpfer Brad Binder landete hinter den beiden auf Platz 3, deutlich vor Weltmeister Álex Márquez und den scheidenden Deutschsprachigen Dominique Aegerter, Philipp Öttl und Lukas Tulovic.

Der kleingewachsene Italiener Lorenzo Dalla Porta hat uns in der Moto3 mit einem spannenden WM-Kampf gegen den brillanten Spanier Arón Canet aus dem neugegründeten Team von Peter Öttl und Max Biaggi begeistert. So wie er sich in der zweiten Hälfte der Saison durchsetzen konnte, hat er seinen WM-Widersacher auch in der Leserwahl geschlagen. In der gemeinsamen Wertung mit der neu eingeführten MotoE-Klasse liegen die beiden klar vorn, vor dem Schweizer Intact-MotoE-Piloten Jesko Raffin.

Was Superbike-Weltmeister Jonathan Rea geleistet hat, als er in einer unglaublichen Aufholjagd seinen schon weit enteilten Gegner Álvaro Bautista noch abfangen konnte, wurde ihm von den Lesern hoch anerkannt.

Auch Sandro Corteses Rookie-Jahr in der großen Klasse der seriennahen WM wussten sie zu würdigen. Doch auch Neuling Álvaro Bautista hat die Herzen erobert und platzierte sich vor

ZUBEHÖR-MARKEN

1. Auspuffanlagen	AKRAPOVIČ
2. Bremsbeläge	brembo
3. Fahrwerke	ÖHLINS
4. Helme	SHOEI
5. Motorradbekleidung	DAINESE
6. Öle/Schmierstoffe	LIQUI MOLY
7. Pflegemittel	SONAX MADE IN GERMANY
8. Rennreifen	MICHELIN
9. Straßenreifen	MICHELIN
10. Uhren	BREITLING 1884

BWM-Werkspilot Markus Reiterberger und Supersport-Weltmeister Randy Krummenacher.

Im nationalen Straßensport wurde IDM-Rückkehrer Luca Grünwald zum liebsten Deutschen in der international offenen Meisterschaft, immerhin konnte sich IDM-Superbike-Meister Ilya Mikhalchik zwischen die Deutschsprachigen schieben.

Ken Roczen bleibt eine Institution. Er gewann die Motocross-Klasse vor Evergreen Tony Cairoli und Larissa Papenmeier. Die Kategorie Offroad/Bahnsport ging an WESS-Sieger Manuel Lettenbichler vor FMX-Weltmeister Luc Ackermann und Langbahn-Weltmeister Martin Smolinski. Die Nachwuchsklasse gewann Neu-GP-Pilot Dirk Geiger.

Aber wir alle haben durch die Wahl etwas dazugewonnen und dazugelernt, denn durch die Teilnahme und die Stimmen der Leser verstehen wir sie besser und können MSa noch mehr ihren Interessen anpassen. Dafür wollen wir uns bei allen Teilnehmern herzlich bedanken. ■

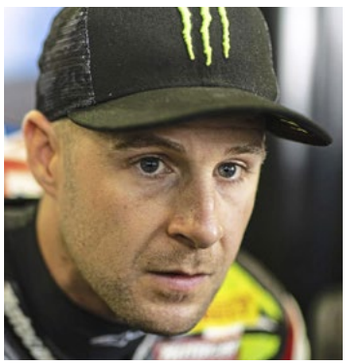


GLÄNZEL

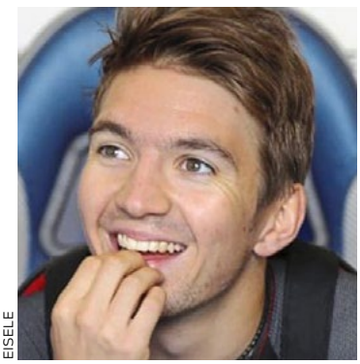
Moto2: Rückkehrer Tom Lüthi


LEOPARD

Moto3/MotoE: Lorenzo Dalla Porta


KAWASAKI

Superbike-WM: Jonathan Rea


EISELE

Straßensport national: Luca Grünwald

FAHRER DES JAHRES

MotoGP	Moto2	Moto3/MotoE	Superbike/SSP/SST
1. Valentino Rossi (30,4 %)	1. Tom Lüthi (32,8 %)	1. Lorenzo Dalla Porta (21,3 %)	1. Jonathan Rea (32,8 %)
2. Fabio Quartararo (24,3 %)	2. Marcel Schrötter (24,0 %)	2. Arón Canet (18,4 %)	2. Sandro Cortese (22,1 %)
3. Marc Márquez (18,9 %)	3. Brad Binder (12,5 %)	3. Jesko Raffin (10,5 %)	3. Álvaro Bautista (13,0 %)
4. Stefan Bradl (4,9 %)	4. Álex Márquez (8,6 %)	4. Niccolò Antonelli (8,1 %)	4. Markus Reiterberger (9,3 %)
5. Andrea Dovizioso (4,7 %)	5. Dominique Aegerter (4,9 %)	5. John McPhee (7,4 %)	5. Randy Krummenacher (8,8 %)

Straßensport National	Motocross	Offroad/Bahnsport	Nachwuchsfahrer
1. Luca Grünwald (28,2 %)	1. Ken Roczen (33,8 %)	1. Manuel Lettenbichler (23,3 %)	1. Dirk Geiger (18,4 %)
2. Ilya Mikhalchik (19,6 %)	2. Tony Cairoli (11,8 %)	2. Luc Ackermann (15,4 %)	2. Lukas Fienhage (10,5 %)
3. Max Enderlein (14,5 %)	3. Larissa Papenmeier (10,8 %)	3. Martin Smolinski (9,1 %)	3. Matthias Meggle (7,8 %)
4. Julian Puffe (13,7 %)	4. Henry Jacobi (9,3 %)	4. Toni Bou (8,6 %)	4. Lennox Lehmann (7,1 %)
5. Nico Thöni (3,4 %)	5. Dennis Ullrich (6,4 %)	5. Dennis Schröter (8,3 %)	5. Marcel Brenner (6,6 %)

MODELLE DES JAHRES

Sportler	Enduro/Supermoto	Naked Bikes
1. Ducati Panigale V4 R (26,2 %)	1. KTM 350/450 EXC-F (13,5 %)	1. BMW R nine T (34,1 %)
2. BMW S 1000 RR (21,3 %)	2. KTM 450 Rally (11,3 %)	2. Triumph Street Triple (27,2 %)
3. Kawasaki ZX-10RR Ninja (14,0 %)	3. KTM 300 EXC (8,3 %)	3. Yamaha MT-07 (13,2 %)
4. Yamaha YZF-R1 (8,1 %)	4. Husqvarna FS 450 (7,1 %)	4. Kawasaki Z650 (11,3 %)
5. Aprilia RSV4 RF (4,7 %)	5. Honda CRF 450 Ra. (6,1 %)	5. Suzuki SV 650 (6,6 %)



CUDBY

Motocross: Superstar Ken Roczen



DUCATI

Sportler: Ducati Panigale V4 R


MITTERBAUER

Enduro: KTM 350/450 EXC-F


BMW

Naked Bike: BMW R nine T

DIE GEWINNER

1. Preis:
1 Auto-Jahres-Abo von ViveLaCar
Andreas Becker,
D-66265 Heusweiler

2. Preis:
1 KW-Gewindefahrwerk
Sven Schiegel,
D-96215 Lichtenfels

3. Preis:
1 Satz BBS-Leichtmetallräder aus der Design Line
Laura Brostean,
D-63674 Altenstadt

4. Preis:
1 RECARO Gaming-Sitz
Daniel Jahn,
D-01471 Radeburg

5. Preis:
1 Satz Giti-Reifen
Kimberly Voß,
D-21614 Buxtehude

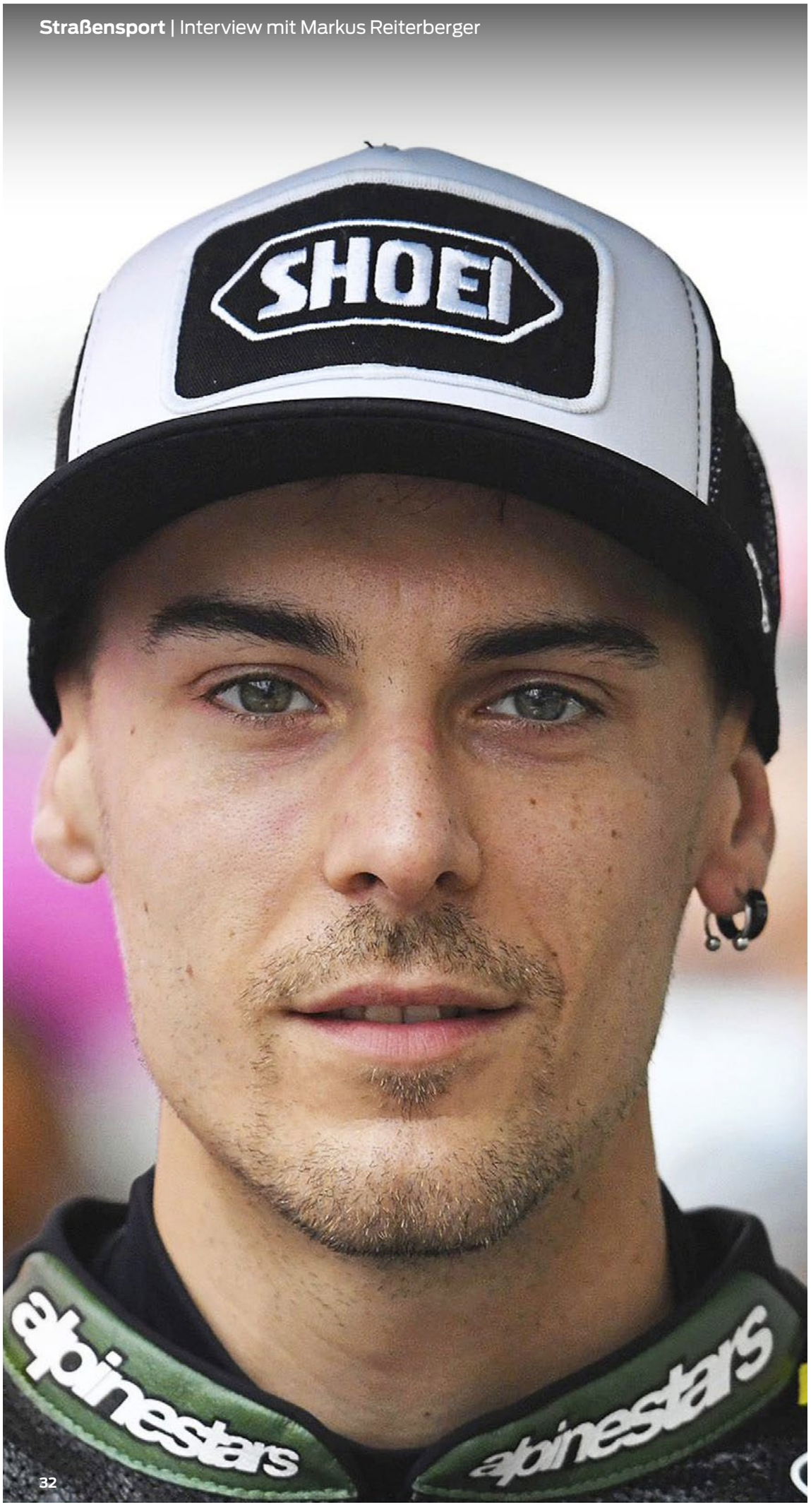
6.–10. Preis:
1 Satz MANN-FILTER für Ihr Auto + exklusives Spark-Modellauto
Isabella Emmerling,
D-92342 Freystadt

Katja Held,
D-91224 Pommelsbrunn

Florian Baum,
D-67149 Meckenheim

Sebastian Beier,
D-53902 Bad Münstereifel

Thomas Häßler,
D-04319 Leipzig



TMWR PHOTO

Markus Reiterberger hat nach einem Sieg beim Auftakt der Asia Road Racing Championship beste Aussichten, die Serie zu gewinnen. Im MSa-Interview erklärt der 26-Jährige, welche Pläne er verfolgt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie verbringen Sie Ihre Zeit während der Corona-Krise?
Ich versuche, ganz normal weiterzumachen, wie vor der Corona-Krise. Vormittags gehe ich ins Training, ab mittags bin ich dann in meiner Werkstatt und schraube viel an meinen eigenen Sachen und an Kunden-Mopeds. Ich habe das Zweitakt-Tuning von Waldi übernommen und mache viele Kreidler-, Zündapp- und Hercules-Sachen. Mein Fokus ist aber auf dem Rennsport. Ich trainiere und ernähre mich gesund, damit ich fit bin, wenn es weitergeht.

Wie kamen Sie eigentlich in die Asiatische Superbike-Meisterschaft?
Ganz ehrlich war mein Ziel die Superbike-WM. Wir haben lange geschaut, ob ich irgendwie unterkomme. Wir haben auch in der AMA geschaut und der BSB, auch die IDM war im Gespräch. Aber ohne der IDM etwas wegzunehmen, ich wollte einfach etwas Neues erkunden. Ich wollte auch

Markus Reiterberger

Geburtstag: 9. März 1994
Geburtsort: Trostberg (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2007: MotoGP Rookies Cup (8.)
2008: MotoGP Rookies Cup (11.)
2010: Yamaha R6-Cup (1.)
2011: SST-1000-Cup, BMW (6.)
2012: SST-1000-Cup, BMW (6.)
2013: IDM-SBK, BMW (1.)
2014: IDM-SBK, BMW (2.)
2015: IDM-SBK, BMW (1.)
2016: SBK-WM, BMW (16.)
2017: IDM-SBK, BMW (1.)
2018: SST-100MW (1.)
2019: SBK-WM, BMW (14.)
2020: ARRC, BMW (zurzeit 2.)

Hobbys
Speedway, Motorräder bauen

„Ich bin froh, dass ich diesen Schritt gemacht habe“

mein vertrautes Umfeld haben und ein Team, das voll und ganz hinter mir steht und meine Aussagen umsetzen kann. Da habe ich mich mit Werner Daemen schnell wieder auf die Endurance-WM geeinigt, und durch den Support von BMW bin ich in der Asia Road Racing Championship untergekommen. Ich war dann in Sepang beim 8-Stunden-Rennen und habe mit den Leuten geredet und mir alles angeschaut. Ich bin froh, dass ich den Schritt gemacht habe, und dankbar, dass ich bei einem so guten Team bin, speziell mit der Unterstützung von Alpha Racing. Ich habe wieder einen Fahrwerk-Techniker, mit dem ich jahrelang Erfolge einfahren konnte. Auch die Zusammenarbeit des Crewchiefs mit meinen Leuten ist sehr gut. Ich habe auch meinen Mechaniker, den Wolfgang Kampe, mitnehmen können. Es wäre schön, wenn ich mit solchen Leuten in der WM zusammenarbeiten könnte.

Wie ist das Niveau dort?
Die ersten paar Trainings war ich an zweiter Stelle hinter Broc Parkes. Dazu ist der Federico Sandi noch hinzugekommen. Die Japaner und die Honda-Teams, die am Start sind, darf man auch nicht unterschätzen. Deshalb schätze ich das Niveau relativ hoch ein. Wenn man die Rundenzeiten betrachtet, die wir in Sepang gefahren sind, sind sie deutlich schneller als die bei der Endurance-WM. Und nur eine Sekunde langsamer, als ich mit meinem WM-Superbike war. Wenn man bedenkt, dass wir ein Stocksport-Reglement haben und mit Dunlop-Reifen fahren, ist das alles auf einem sehr guten Niveau.

Hat diese Meisterschaft eine andere Atmosphäre als die Meisterschaften in Europa?
Ich bin noch am Anfang, ich weiß derzeit noch nicht einmal, wer wie ausschaut und heißt. Aber die Hauptkonkurrenten kenne ich, die Atmosphäre im Team und im Fahrerlager ist gut. Mal schauen, wie es sich entwickelt. Auf alle Fälle sind die Leute in Asien sehr freundlich und zuvorkommend.

Von wo aus wird das SAG-Team in der Asia-Meisterschaft geleitet?
Das Team ist in Kuala Lumpur stationiert, von dort wird es auch geleitet.

„Wenn sich in der Superbike-WM etwas auftut, wo ich noch einmal mein Potenzial aufzeigen kann, will ich auf alle Fälle wieder dahin.“

Markus Reiterberger

Wie ist die Unterstützung von BMW?
Wir haben Teile- und Elektronik-Support, ich habe sehr gute Motoren und gute Elektronik. Wir waren am Rennwochenende in Sepang in ständigem Kontakt mit dem Werk, wir haben Feedbacks geliefert und sie haben geholfen.

Wie ist das Motorrad, das Sie dort fahren, im Vergleich zu den WM-Superbikes?
Es ist nach dem Reglement ein Stocksport-Motorrad auf Dunlop-Slick-Reifen. Mit der neuen BMW S 1000 RR haben wir aber ein sehr starkes Serien-Bike. Es muss ein wenig anders gefahren werden als das WM-Superbike. Man kann nicht so brutal hart bremsen, man muss flüssiger fahren und laufen lassen. Der Vorteil ist aber, dass die Reifen über die komplette Distanz konstant sind. Die Rennen haben schon Spaß gemacht.

Wie wollen Sie die unbekannten Strecken kennenlernen?
Die meisten Strecken kenne ich. In Sepang, Suzuka und Buriram war ich schon, die Strecken, die ich nicht kenne, sind nur Adelaide in Australien und Zhuhai in China. Generell tue ich mich da sehr leicht. Ich schaue mir ein paar Onboard-Videos an, dann merke ich mir die Drehzahl und die Gänge, und dann bin ich nach ein, zwei Trainings bereits gut dabei. Da mache ich mir wenig Sorgen.

Was sind Ihre Ziele für die Asia Championship?
Mein Ziel ist ganz klar, die Meisterschaft zu gewinnen. Ich will möglichst viele Rennen gewinnen und mich für etwas Neues empfehlen. Dazu hart arbeiten und Spaß haben, wie in Sepang.

Werden Sie auch alle Endurance-WM-Läufe für BMW fahren?
Auf alle Fälle. Ich habe mit Werner Daemen einen Vertrag über das komplette Jahr. Sofern die Rennen stattfinden, bin ich dabei.

Inwieweit müssen Sie sich für die Endurance- und die Superbike-Rennen unterschiedlich vorbereiten?
Um ehrlich zu sein, bereite ich mich gleich vor. Ich bin schon viele Endurance- und viele Superbike-Rennen gefahren. Superbike ist auf ein paar Runden sehr anstrengend, weil man wirklich alles geben muss, um das letzte Zehntel herauszupressen. Man muss auch immer auf Angriff fahren. Das ist körperlich und psychisch sehr anspruchsvoll. Dazu muss man körperlich sehr gut trainiert sein und viel Motorrad fahren. Bei Endurance geht man nicht ganz auf das Letzte, man fährt konstant, spart Sprit und geht einfach schonend mit dem Bike um. Zum Glück habe ich einen einigermaßen schonenden Fahrstil, der für beides gut ist.

Wie viel Zeit bleibt Ihnen neben dem Rennsport für Ihre Werkstatt?
Momentan sehr viel. Ich habe letzten Winter sehr hart gearbeitet und mir einen Ausstellungsraum für meine ganzen Rennsport-Sachen eingerichtet. Daneben habe ich einen Raum mit Hebebühne, der dritte Raum ist der Zerspanungsraum. Als die Saison begonnen hat, habe ich aber keine Aufträge mehr angenommen. Weil ich aber nicht mit allem fertig geworden bin, kann ich sie jetzt abarbeiten. Aber ich achte immer darauf, dass ich bereit für den Rennsport bin, wenn es wieder losgeht.

Was sind Ihre Ziele für die nähere und für die weitere Zukunft?
In diesem Jahr will ich erst mal die Asia-Meisterschaft gewinnen. Auch die Endurance-WM ist ein ganz wichtiges Thema. Wir liegen auf Platz 2 und haben die theoretische Chance, Weltmeister zu werden. Für dieses Ziel ackern wir uns alle im Team ab. Ich hoffe, dass ich noch einmal in die Superbike-WM komme, und das mit den richtigen Leuten. Letztes Jahr hatte ich auch sehr gute Leute um mich herum, leider hat nicht alles zusammengepasst und es hat nicht zu einer Fortsetzung geführt. Wenn sich etwas auftut, wo ich noch einmal mein Potenzial aufzeigen kann, will ich auf alle Fälle noch einmal dahin. ■



TMWR PHOTO

Reiterberger auf der SAG-BMW: „Gutes Material und gute Unterstützung“



POLARITY

Moto2-Feld beim WM-Auftakt in Katar: Hersteller enger zusammengerückt, Kalex aber weiter im Vorteil

Jagd auf Tausendstel

In der knallhart umkämpften Moto2 schreitet die Entwicklung im unbarmherzigen Konkurrenzkampf in großen Schritten voran. Im zweiten Jahr mit dem Triumph-Motor arbeiten die Hersteller weiter an den Details und versuchen, die neuen Reifen so gut es geht zu verstehen.

Von: **Imre Paulovits**

Als 2019 die neue Ära der Moto2 mit dem 765-ccm-Triumph-Dreizylinder losging, lagen die Zeiten gleich auf einem erstaunlichen Niveau, was von einem ebenso erstaunlichen Entwicklungsstand zeugte. Zwar musste ab Jerez durch die Einführung eines neuen Hinterreifens, der nicht so recht mit der bis dahin ausgearbeiteten Abstimmung harmonieren wollte, noch einmal umgedacht werden, aber zum Schluss standen überall neue Rundenrekorde an. Über den Winter wurden noch einmal die Ärmel hochgekrempelt, neue Ideen weiterverfolgt und Problemzonen beseitigt. Dazu wurde für diese Saison die Programmierung der Motorbremse freigegeben, was erfahrenen Technikern und Fahrern zusätzliche Möglichkeiten bietet. Nach dem WM-Auftakt lässt sich sagen, dass Kalex weiterhin die Nase vorn hat, doch die Konkurrenz hat aufgeschlossen.

Neuer Reifen, neue Balance

Alle Hersteller mussten sich nach dem neuen Hinterreifen im letzten Jahr nun auf eine neue Dunlop-Vorderreifen-Generation umstellen. Dunlop hat rechtzeitig zu den Wintertests neue Vorderreifen mit geändertem Unterbau und voluminöserer Kontur gebracht, die in vier verschiedenen Mischungen getestet und für gut befunden wurden. „Man kann mit dem neuen Reifen vor allem weiter in die Kurven reinbremsen“, verriet Italtrans-Kalex-Pilot Enea Bastianini. Tom Lüthi lobte vor allem die bessere Grip-Balance zwischen vorne und hinten.



THANNER

Den 2020er Kalex-Rahmen gibt es in zwei Varianten



PAULOVITS

Speed Up arbeitete im Winter an der Aerodynamik bei Verkleidung ...

Aus den Daten, die die Fahrwerks-Hersteller in der letzten Saison sammelten, setzten sie für die neue Saison bei den Steifigkeitsverhältnissen und der Gewichtsverteilung an. Kalex hatte einen Rahmen mit geänderten Steifigkeiten und einen mit geänderter Gewichtsverteilung für die ersten Tests vor der Winterpause vorbereitet. Letzteren, um einen geänderten Gewichtstransfer zu erzeugen. Dann machte das Wetter einen Strich durch die Rechnung und nur das Pons-Team konnte den Rahmen mit geänderter Gewichtsverteilung testen. Prompt entschied sich dieses Team auch dafür, mit diesem weiterzuarbeiten. Für die anderen war es ein zu großes Risiko, ihn ungetestet einzusetzen, sie bekamen alle den mit geänderten Steifigkeitsverhältnissen. Da Kalex mittlerweile 22 Fahrer ausstattet, wurde auch die Service-Mannschaft der Augsburger um einen Mitarbeiter aufgestockt, und der Saisonstart war für Produktionsleiter Klaus Hirsekorn eine harte logistische Nuss.

Speed Up stark im Kommen

Speed Up konnte bereits letztes Jahr zum Schluss der Rennen ein sehr hohes Tempo gehen, und auch bei wenig Grip hatten sie immer wieder Vorteile. Als einen der Problempunkte machten die Italiener aber die Aerodynamik aus. „Wir haben in den entscheidenden ersten Runden, wo das Feld noch dicht beisammen ist, immer wieder Plätze verloren, weil uns die Kalex aus dem Windschatten überholen konnten, wir sie aber nicht“, verriet Werksfahrer Jorge Navarro. So arbeitete man im Winter mit neuen Verkleidungsteilen und versuchte, den Luftfluss mit einem neuen vorderen Schutzblech günstiger um die Verkleidung zu leiten. Speed Up mietete sich auch beim Superbike-WM-Test in Jerez ein, um ungesehen von der Konkurrenz neue Aerodynamik- und Fahrwerksteile zu probieren. Sie arbeiteten dabei mit Navarro und Fabio di Giannantonio auch daran, mehr aus frischen Reifen herauszuholen. Sie und Aufsteiger Arón Canet, der sich auf dem Motorrad gleich wohlfühlte, fuhren bei den Tests und in den Trainings bei heißem Wetter auch gleich sehr gute Zeiten. Im Rennen konnten sie das Potenzial aber nicht wie erwartet nutzen.

Japan holt auf

Das japanische NTS-Fahrwerk, das vom holländischen RW-Team eingesetzt wird, hat sich auch weiter an die Spitze herangearbeitet. Neben Arbeiten an der Aerodynamik und den Steifigkeiten schaffte die japanische Edelschmiede, ihr Motorrad über sechs Kilo abzuspecken. Bo Bendsneyder schaffte in Losail in der Qualifikation den erstaunlichen fünften Platz und fuhr im Rennen als Elfter sein bislang bestes Moto2-Ergebnis ein, was weiter hoffen lässt.

Zum Jubiläumsjahr trägt die MV Agusta Moto2 die traditionellen Farben Rot und Silber, die Motorräder von Stefano Manzi und Simone Corsi sind für viele die schönsten im Moto2-Feld. Es ist in diesem Jahr 70 Jahre her, dass MV Agusta in die Motorrad-WM eingestiegen ist, und da soll auch mehr als die Optik überzeugen. Im Vorjahr hatten die Italiener öfter Probleme mit der Motorentemperatur, die neue Verkleidung wurde deshalb nicht nur für besseren Luftwiderstand optimiert. Im Winter wurden zwei neue Rahmen und mehrere Schwingen probiert, man versuchte auch beim Gewicht etwas einzusparen.

> Weil der Vorderreifen, der in Katar benutzt wurde, nicht weiterverwendet wird, könnte es bei Wiederaufnahme der Rennen wieder neue Kräfteverhältnisse geben.

Die Techniker haben nun Zeit, während der Zwangspause die nächsten Schritte durchzugehen. Denn wenn die Rennen wieder beginnen, wird es eine nächste Generation von Dunlop-Vorderreifen geben. „Der Reifen, der in Katar gefahren wurde, sollte nur noch in Thailand eingesetzt werden, dann kommt die nächste Evo-Stufe von Dunlop“, weiß Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. „Wir hatten sie auch bereits getestet. Der in Katar eingesetzte Reifen scheint etwas temperatursensibler zu sein. Mit ihm hatten einige Fahrer Probleme über die Distanz, das sollte bei den nächsten Rennen behoben sein. Wie sich die Kräfteverhältnisse dadurch verändern werden, können wir noch nicht sagen.“

Hinterradbremse von Hand

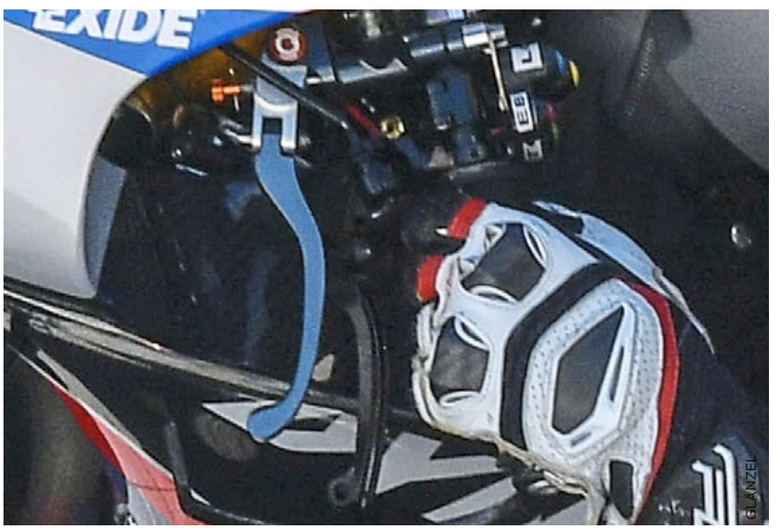
Auch in der Moto2 bedienen Fahrer die Hinterradbremse vermehrt mit der linken Hand. Nicht als Daumenbremse, wie von Mick Doohan in den 1990er-Jahren eingeführt, sondern mit einem richtigen Handbremshebel, wie bei einem Roller. Die Vorteile sind klar: Während der rechte Fuß beim Hanging-off-Stil ständig in anderen Winkeln zum Bremspedal steht und in voller Rechts-Schräglage gar nicht ans Pedal kommt, kann die linke Hand ständig auf dem Hebel ruhen. Dazu ist das Gefühl mit dem dünnen Handschuh viel direkter als durch die vergleichsweise dicke Schuhsohle. Die Feinmotorik der Hand ist auch deutlich besser entwickelt als die des Fußes, und im Gehirn gibt es mehr Verbindungen zwischen den beiden Händen als zwischen der rechten Hand und dem rechten Fuß.

Diese Entwicklung wurde dadurch erst möglich, dass die Kupplung nur noch am Start benutzt wird und beim Hoch- und Runterschalten stattdessen der elektronische Blipper die Last aus dem Antriebsstrang nimmt. Superbike-WM-Pilot Michael van der Mark war der Erste, der seinen Kupplungshebel nach oben drehte und an dessen ursprüngliche Position einen Bremshebel montierte. Dieses Jahr fährt auch Jonathan Rea mit diesem System, und auch Marc Márquez hat damit getestet. Auch in der MotoE ließen viele Fahrer die Hinterradbremse an den Lenker wandern, und nun fahren sowohl Marcel Schrötter als auch Tom Lüthi bei Intact mit Handbremshebel. Allerdings wurden die Hebel anders platziert als bei den Superbike-Kollegen. Der Kupplungshebel wurde leicht nach unten gedreht, von weiter innen am Lenker verläuft der Bremshebel über diesen so, dass er dort, wo ihn die Finger greifen, auf der gleichen Höhe ist wie der rechte Bremshebel für die Vorderradbremse. ■



PAULOVITS

... und am Vorderrad-Schutzblech, um beim Topspeed aufzuholen



G. LANZEL

Zwei Hebel links: Die Intact-Piloten bremsen das Hinterrad mit der linken Hand

Stars unter Quarantäne

Nicht nur wir, auch die Stars der MotoGP müssen zu Hause bleiben. Gerade in Spanien und Italien, wo die meisten herkommen, ist die Lage besonders ernst. Deshalb kommen sie auch alle ihrer Vorbildfunktion nach, appellieren an die Fans, daheim zu bleiben, und posten fleißig auf ihren Kanälen in den sozialen Medien, wie sie diese Zeit verbringen.

Von: **Imre Paulovits**



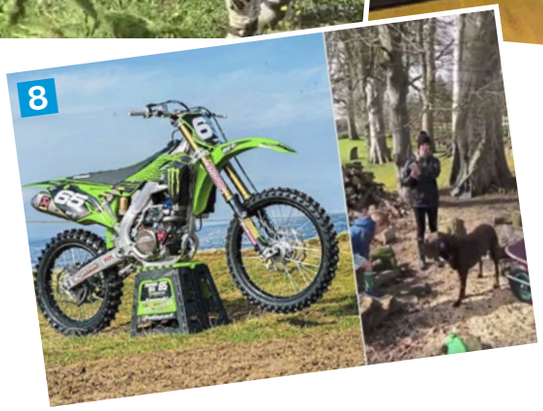














1. Valentino Rossi postete dieses Bild von sich mit dem italienischen Appell: distanti ma uniti – fern, aber vereint.

2. Fabio Quartararo sitzt daheim mit einem Gemälde, das ihn als Spieler um die WM-Trophäe zeigt – und wartet auf die Fortsetzung

3 Aleix Espargaró gewährt uns Einblick in seinen Übungsraum mit Rennrädern, Fitness-Computer und großem Bildschirm

4. Maverick Viñales zeigt sich mit dem Sandsack in seinem Trainingsraum – und beim Yoga auf seinem Balkon

5. Für Danilo Petrucci ist Sonntag der Tag des Motors – und wenn nur mit der Motorsense im Garten

6. Álex Rins fühlt sich mit einer Flasche alkoholfreiem Bier vor dem Fahrsimulator wie Carlos Sainz

7. Marc Márquez hält während der Ausgangssperre über Videokonferenz ständigen Kontakt mit seiner Crew

8. Jonathan Rea träumt von seinem Trainingsmotorrad und arbeitet bis dahin mit Frau, Kind und Hund im Garten



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



Joe Leonard (#1) 1957 auf der Columbus-Halfmile neben seinem Dauerrivalen Carroll Resweber (#12)

Amerikas Surtees

John Surtees ist bis heute der einzige Fahrer, der sowohl bei den 500ern als auch in der Formel 1 Weltmeister wurde. Es gab zur gleichen Zeit aber auch einen, der das Gleiche in Amerikas Königsklassen vollbrachte: Joe Leonard.

Von: **Imre Paulovits**

Die USA haben eine genauso lange Motorsport-Tradition wie Europa, nur entwickelte sich auf der anderen Seite des Atlantik von Beginn an vieles anders. Weil es dabei vor allem auf vier Rädern schon immer viel Geld zu verdienen gab, hatten die talentierten Nachwuchs-Piloten meist die prestigeträchtigen Nationalen Meisterschaften im Blick. Nur die hochtalentierten und abenteuerlustigen Piloten Dan Gurney und Mario Andretti kamen für längere Zeit in die Formel 1. Auch zeigten ab Mitte der 1970er-Jahre Kenny Roberts, Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey und Kevin Schwantz, auf welchem Niveau in den Staaten Motorradsport betrieben wurde.

Die wichtigsten Meisterschaften im US-Motorradsport wurden ab 1932 in der Class C ausgetragen, in der mit leicht modifizierten und stark gestrippten Serienmotorrädern gefahren wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich ein regelrechter Boom in vielen Regionen Amerikas. Die AMA nutzte die Chance und schrieb ab 1946 die Grand National Championship aus. Zunächst wurde der höchste amerikanische Motorradtitel jedes Jahr bei einem einzigen Rennen auf der Springfield Mile vergeben. Ab 1954 wurde dann eine ganze, landesweite Serie von Rennen daraus. Damals war nur ein kleiner Teil der Straßen in diesem weiten Land asphaltiert, so gab es Straßenrennen, deren Belag oft zwischen Asphalt, Kopfsteinpflaster und Lehm oder Sand wechselte. Sie wechselten sich in der Meisterschaft mit Rennen auf Dirt-Track-Bahnen von unterschiedlicher Länge ab sowie dem TT Steeplechase, Dirt-Track-Strecken mit Links- und Rechtskurven und einem Sprunghügel.

All dies hat in den USA eine Tradition zurück bis zu den Anfängen. Und weil gute Fahrer auch überall starteten, war es selbstverständlich, dass auch alle Disziplinen in den Kalender aufgenommen wurden. Daher musste der Fahrer, der die begehrte Nummer-1-Tafel des Grand-National-Champions erringen wollte, in allen Disziplinen gut sein – eben der Beste des Landes.

Geniales Multitalent

Dies wurde im ersten Jahr der Serie der damals 22-jährige Joe Leonard. Der Kalifornier hatte als 19-jähriger mit einer privaten Triumph begonnen, der Harley-Davidson-Händler Tom Sifton erkannte sein Talent und förderte ihn. So wurde er schon im zweiten Jahr, in dem er als Profi antrat, der Maßstab für alle anderen. Von den 18 Grand-National-Rennen gewann Leonard 1954 acht, davon vier in Folge in drei verschiedenen Disziplinen. Wenn er seinen Titel 1955 auch an Brad Andres verlor, er holte ihn sich 1956 zurück und verteidigte ihn 1957. Die nächsten Jahre zog Leonard gegen Carroll Resweber, für viele der größte Flat-Tracker aller Zeiten, in der Endabrechnung zwar den Kürzeren, er gewann bis 1961 aber insgesamt 27 Grand-National-Rennen, davon zweimal die 200 Meilen von Daytona, dreimal das Laconia Classic Straßenrennen und siebenmal die Peoria-TT.

Doch nach der Saison 1961 zog es ihn zu den Autos. Auch dort schaffte er nach nur zwei Jahren den Sprung in die höchste Liga, die USAC, die heutige IndyCar – nur dass damals auch dort sowohl auf Asphalt als auch auf Dirt-Track-Strecken gefahren wurde. Bereits in seinem zweiten Jahr in der vierrädrigen US-Königsklasse holte Leonard beim 150-Meilen-

Rennen auf dem Meilen-Oval von Milwaukee seinen ersten Sieg. Die 1960er-Jahre waren für Leonard aber eine Odyssee, in einer Saison fuhr er für bis zu vier verschiedene Rennställe. Daher saß er auch in so exotischen Autos wie dem Lotus 56 Turbinen-Rennwagen, mit dem er bei den 500 Meilen von Indianapolis 1968 die Pole-Position mit einem Schnitt von 276,161 km/h herausfuhr und bis neun Runden vor dem Ziel führte, bevor die Welle der Kraftstoffpumpe brach.

Bester des Super-Trios

1970 einigte er sich mit Parnelli Jones. Der organisierte für 1971 ein gigantisches Budget und ein Super-Team, neben Leonard mit dem bereits dreifachen USAC-Champion Mario Andretti und dem amtierenden Meister Al Unser. Doch der smarte Routinier überflügelte seine beiden höher gehandelten Teamkollegen und gewann die Meisterschaft mit einem Sieg in Ontario und vier weiteren Podestplätzen. Er verteidigte seinen Titel im Folgejahr in überlegener Manier mit drei Siegen und fünf Podestplätzen.

Doch dann verspielte das Team seinen technischen Vorsprung und mit ihm auch die Sponsoren. Trotzdem konnte sich Leonard beim Saisonauftakt 1974 in Ontario als Vierter in Szene setzen. Doch eine Woche später platzte ihm beim 500-Meilen-Rennen am selben Ort in der 146. von 200 Runden der rechte Vorderreifen. Er knallte in die Wand, und die Front seines Autos wurde abgerissen. Leonard, der bis dahin von größeren Verletzungen verschont geblieben war, erlitt schwere Brüche an beiden Beinen und Füßen, dazu eine Platzwunde an der Stirn. Er versuchte 1975 eine Rückkehr, doch seine Füße konnten weder die Pedale richtig betätigen noch schafften sie die vorgeschriebene ärztliche Untersuchung. Joe Leonard hängte den Helm nach über 20 Jahren professionellem Motorsport an den Nagel.

Wie seine drei Grand-National-Meisterschaften bei den Motorrädern und zwei USAC-Titel bei den Autos einzuordnen sind, wissen seine Gegner am besten. Dick Mann zählt Joe Leonard zusammen mit Cal Rayborn und Kenny Roberts zu den drei größten Straßen-Rennfahrern, die die USA je hatten. Mario Andretti, der später Formel-1-Weltmeister wurde, spricht von Leonard bis heute in den höchsten Tönen – schließlich wurde er in einer Zeit, wo er selbst am Zenit seiner Fähigkeiten war, von ihm zwei Jahre hintereinander nach allen Regeln der Kunst geschlagen. US-Legende A.J. Foyt nannte ihn „Pelican Joe“, weil er sich wie ein Pelikan von seinem Sog tragen ließ, und wenn man es am wenigsten erwartete, unten durchtauchte.

Außerdem verstand Leonard es, das Material zu schonen, und trotzdem das meiste herauszuholen – etwas, das die Motorrad-Rennfahrer seiner Zeit bei den langen Rennen mit der fragilen Technik lernen mussten.

Zwei vom gleichen Schlag

So schafften Joe Leonard und John Surtees unter ganz unterschiedlichen Bedingungen das gleiche Kunststück auf zwei und vier Rädern, das ihnen seither niemand gleichtun konnte. Leider verließen sie uns auch kurz nacheinander. Joe Leonard starb nur 48 Tage nach Surtees am 27. April 2017. ■



INDYCAR

Wahrer Champ: Joe Leonard gewann seine beiden USAC-Titel gegen so starke Teamkollegen wie Mario Andretti und Al Unser

ZAHL DES LEBENS

33

Rennen in den US-Königsklassen auf zwei und vier Rädern gewann Joe Leonard während seiner Karriere. 27 bei den Motorrädern und 6 bei den Autos. Seine acht Siege 1954 in einer Saison blieben bis 1986 ein Rekordwert in der Grand National Championship.

Joe Leonard

Geburtstag: 4. August 1932
Geburtsort: San Diego/Cal.
Todestag: 27. April 2017
Herkunftsland: USA

KARRIERE
1954: GNC, Harley-Dav. (1.)
1955: GNC, Harley-Dav. (3.)
1956: GNC, Harley-Dav. (1.)
1957: GNC, Harley-Dav. (1.)
1958: GNC, Harley-Dav. (2.)
1959: GNC, Harley-Dav. (5.)
1960: GNC, Harley-Dav. (2.)
1961: GNC, Harley-Dav. (2.)
1964: USAC, Offenhauser (24.)
1965: USAC, Hailbrand Ford (6.)
1966: USAC, Eagle Ford (4.)
1967: USAC, Lotus Ford (9.)
1968: USAC, Morris Ford (20.)
1969: USAC, Eagle Ford (20.)
1970: USAC, Colt Ford (20.)
1971: USAC, Colt Ford (1.)
1972: USAC, Colt-Offenh. (1.)
1973: USAC, Parnelli-Off. (15.)
1974: USAC, Eagle-Off. (30.)



AMA

Höhepunkt auf zwei Rädern: Leonard 1961 bei seinem dritten Laconia-Sieg



AMA

Leonard als 19-Jähriger auf Triumph

MotoGP

Álex Márquez siegt

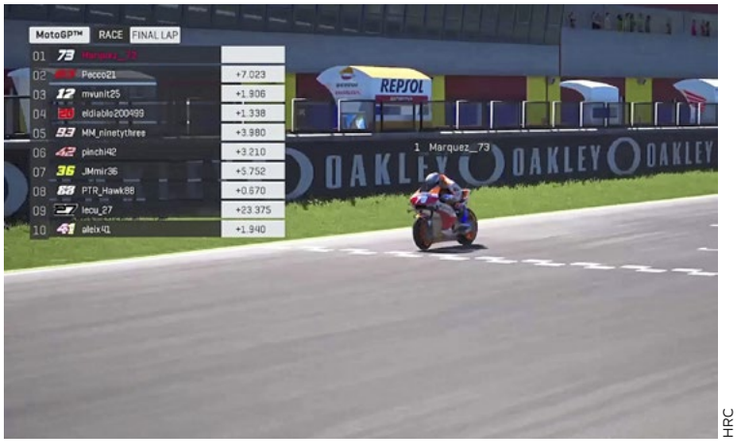
Der erste Sieger eines MotoGP-Rennens in diesem Jahr ist Moto2-Weltmeister Álex Márquez. Allerdings nicht auf der Rennstrecke, sondern auf der Spielkonsole.

Von: **Imre Paulovits**

Weil wegen des Coronavirus derzeit nicht gefahren werden kann und die Menschen möglichst zu Hause bleiben sollen, hatte die Dorna für letzten Sonntag ein Rennen von MotoGP-Fahrern auf der Sony PS4-Konsole mit dem offiziellen MotoGP-Spiel organisiert. Über das Internet waren zehn Fahrer miteinander verbunden, und Kommentator Jack Appleyard kommentierte ebenfalls von zu Hause aus.

Wenn Fabio Quartararo zuvor auch sagte, er wäre nicht schlecht bei dem Spiel, aber noch viel besser mit dem richtigen Motorrad, zeigte er sich im Qualifying klar überlegen und qualifizierte sich für die Pole-Position vor Francesco Bagnaia und Maverick Viñales. Doch im Rennen „stürzten" Quartararo und Viñales, dafür setzte sich Álex Márquez gleich an die Spitze und duellierte sich mit Bagnaia. Mit der Zeit setzte sich der Moto2-Weltmeister ab, während Quartararo noch einmal zu Boden musste.

Zum Schluss zeigten die beiden Yamaha-Piloten eine beeindruckende Aufholjagd, konnten aber den Sieg von Álex Márquez vor Bagnaia nicht verhindern. „Ich habe mich bei der Abstimmung mit einem indonesischen Profi-Gamer ausgetauscht", verriet der jüngere Márquez seine Taktik. Am 12. April um 15 Uhr soll das zweite virtuelle MotoGP-Rennen folgen. ■



HRC

Sieg für Álex Márquez: Auf der Spielkonsole war er klar überlegen

Motorrad-WM

Sarron: Rentenalter?

Christian Sarron, 250er-Weltmeister von 1984, wurde letzte Woche 65 Jahre alt. Aufs Altenteil will sich der beliebte Franzose aber nicht zurückziehen.

Von: **Michael Sonnick**

Am 27. März feierte Christian Sarron seinen 65. Geburtstag. Der Mann aus Clermont-Ferrand fuhr seinen ersten WM-Lauf 1976, ging bei 148 Grand-Prix-Rennen an den Start, sieben davon gewann er. Seinen ersten WM-Punkt holte sich der Yamaha-Pilot 1976 als Zehnter beim GP in Brünn bei den 350ern, bereits ein Jahr später siegte er im Regenrennen der 250-ccm-Klasse auf dem Hockenheimring mit nur 0,1 Sekunden Vorsprung vor dem japanischen Kawasaki-Piloten Akihito Kiyohara. 1984 gelang ihm sein größter Erfolg. Mit drei Grand-Prix-Siegen auf dem Salzburgring, dem Nürburgring und in Silverstone holte sich Sarron den WM-Titel in der 250-ccm-Klasse vor Manfred Herweh. Als Weltmeister stieg er in die Halbliterklasse auf und gewann 1985 erneut das Regenrennen auf dem Hockenheimring, im Ziel hatte er über 11 Sekunden Vorsprung auf Freddie Spencer. Im Endklassement wurde Sarron dann als bester Europäer WM-Dritter hinter Spencer und Eddie Lawson. 1989 wurde er nochmals WM-Dritter in der Königsklasse hinter Eddie Lawson und Wayne Rainey.

1994 gewann Christian Sarron mit seinem Bruder Dominique den Bol d'Or auf Yamaha. Ein Jahr später trat er als Aktiver zurück und wurde Teammanager des Yamaha-Superbike-WM-Teams.



HAAS

Christian Sarron: Noch immer topfit

Später startete Christian Sarron eine zweite Karriere als TV-Kommentator. Der freundliche Franzose, der auch Deutsch spricht, nimmt außerdem seit Jahren an Classic-Veranstaltungen teil und ist dort mit der 500er-Yamaha und seinem klassischen Fahrstil ein gern gesehener Gast. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Da nicht abzusehen ist, wann die Motorrad-WM weitergeht – der GP in Jerez am ersten Mai-Wochenende wurde offiziell abgesagt – und das Material in Katar in Transportkisten auf die Weiterreise wartet, haben sich Dorna, IRTA, FIM und MSMA darauf verständigt, dass die Homologation der MotoGP-Verkleidungen über digitale Zeichnungen geschieht. Die Motorenteile, die der technischen Abnahme vorliegen müssen, hatte Honda bereits nach dem Katar-Test abgegeben, die restlichen Hersteller haben sie nun per Versand verschickt.

SUPERBIKE-WM

Die Superbike-WM-Runde in Assen, die für den 17.–19. April geplant war, wird verschoben. Als neuer Termin wurde der 21.–23. August bekannt gegeben. Der Termin vom 8.–10. Mai in Imola steht weiter im Kalender, ist aber genauso gefährdet wie die WM-Runde vom 22.–24. Mai in Aragón.

IDM

Nach dem Sachsenring Classic am 8.–10. Mai, wo die IDM-Saison ihren Anfang nehmen sollte, wurde nun auch der Termin vom 22.–24. Mai auf dem Red Bull Ring abgesagt. „Unter anderen Bedingungen hätten wir unsere Saison gerne mit allen IDM-Starterfeldern und Partnerserien auf dem Red Bull Ring eröffnet, aber wir müssen jetzt reagieren", sagte IDM-Serienmanager Normann Broy. „Für die Corona-Krise gibt es keinen Zeitplan und auch nicht für die Ausrichtung der IDM in dieser Situation." Nun wird mit Hochdruck an Terminen ab Juni gearbeitet, um eine bestmögliche IDM-Saison auszurichten.

NORTHERN TALENT CUP

Nach den Absagen der Superbike-WM in Assen und der IDM auf dem Red Bull Ring muss der Kalender des Northern Talent Cup nun völlig neu erstellt werden.

Wie ein Sechser im Lotto

Die Feuerprobe Motocross-WM für das erste deutsche Factory-Team Diga Procross GasGas Juniors unter Justin Amian ist bestanden. Seine MX2-Piloten Jeremy Sydow und Simon Längenfelder ließen es in den Top 10 in Valkenswaard richtig krachen. Grund genug, den jungen deutschen Teamchef zu befragen.

Von: **Frank Quatember**



GASGAS

Wie ist das Gefühl, innerhalb von kürzester Zeit zum Team-Manager eines Werksteams zu werden?
Das Gefühl ist einfach unbeschreiblich und macht mich richtig stolz. Wir, mein Team und alle, die daran mitarbeiten, repräsentieren nun weltweit das neue Projekt von GasGas in der MX2. Der Alltag hat sich insofern verändert, dass wir nun noch viel enger mit dem Werk zusammenarbeiten, was mir persönlich sehr gefällt, da ich Struktur als Schlüssel zum Erfolg sehe. Wir haben die beiden besten Nachwuchs-Athleten, die Deutschland momentan zu bieten hat, im Team. Beide Athleten haben großes Potenzial und das gewisse Etwas, um vorne in der Motocross-WM zu fahren.

Ein deutsches Team mit zwei deutschen Fahrern, Jeremy Sydow und Simon Längenfelder. Welche Strategie verfolgen Sie? Wäre auch die MXGP-Klasse ein Ziel?
Seitdem ich das Team gegründet habe, habe ich Fahrer aus aller Welt im Team gehabt. Die größten Unterschiede verbergen sich in der Kultur und den vielen landesspezifischen Eigenschaften. Das heißt aber nicht, dass es mit den eigenen Landsleuten am besten klappt und man am erfolgreichsten ist. Mit Jeremy und Simon bin ich bisher sehr zufrieden, beide ziehen zusammen mit dem Team an einem Strang und haben sich über den Winter bereits sehr gut weiterentwickelt. Unser Haupt-Augenmerk und Fokus liegt auf der MX2-WM. Im MXGP ist Gas-Gas mit Standing Construct sehr gut aufgestellt. Meine Leidenschaft galt schon immer der MX2.

„Über die Leistungen meiner Fahrer im zweiten Lauf in Valkenswaard war ich sprachlos. Sie haben die Früchte ihrer Winterarbeit geerntet."

Justin Amian

Inwieweit sind Sie und Ihr Vater privat in das GasGas-Team involviert? Wer trägt das finanzielle Risiko und die Kosten?
Ich bin alleiniger Eigentümer des Teams DIGA Procross. Mein Vater ist erfolgreicher Geschäftsmann im Bereich Arbeitssicherheit und ist operativ nicht in das Motocross-Team involviert. Dennoch werde ich von meiner Familie und weiteren Sponsoren finanziell unterstützt, dafür ein dickes Danke. Die Zusammenarbeit mit der KTM Group funktioniert sehr gut und ist für mich und das Team wie ein Sechser im Lotto. Es geht nicht darum, wer etwas entscheidet, denn alle ziehen gemeinsam an einem Strang. Für uns geht es darum, wie wir uns als Team weiterentwickeln und wie wir es schaffen, alle gemeinsam GasGas mehr ins Spotlight zu bringen. In der KTM Group haben wir die richtigen Fachleute, die uns dabei helfen. Jeden Einzelnen zu benennen, würde etwas den Rahmen sprengen.



ARCHER

Schon im zweiten Saisonrennen 2020 fuhr Jeremy Sydow in die Top 10

Justin Amian

Geburtstag: 13. Mai 1994
Geburtsort: Köln
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
bis 2012: Amateur-Motocrosser
2011: Gründung Team DIGA Procross
2015/16: Unterstützung durch Suzuki
2017: Umstieg auf Husqvarna (Privatteam)
2020: GasGas Factory Team MX2

Wie fällt Ihre Bilanz nach den ersten zwei WM-Läufen aus?
Die Ergebnisse sind gut, aber wir sind noch nicht bei 100 Prozent. Über die Leistung meiner Fahrer im zweiten Lauf in Valkenswaard war ich sprachlos. Beide haben den ganzen Winter hart gearbeitet und die ersten kleinen Früchte geerntet. Jetzt gilt es, konzentriert und fokussiert weiterzuarbeiten und in den nächsten Rennen hoffentlich an die Ergebnisse anzuknüpfen. Ob Sydow oder Längenfelder, bei uns gibt es keine Nummer 1. Die GasGas-MX2 Motorräder sind absolute Prototypen, die die KTM Group in Zusammenarbeit mit uns gestaltet hat. Sie haben viel Potenzial, und ich bin fest davon überzeugt, dass man mit diesem Bike Weltmeister werden kann.

Wie gehen Sie bzw. Ihr Team mit den aktuellen Corona-virus-Entwicklungen um?
Wir müssen alle zusammenhalten, uns an die Vorgaben halten, damit wir schnellstmöglich wieder zur Normalität zurückkehren können. Unsere Athleten sind jetzt erst mal zu Hause bei ihren Familien und werden dort nach Absprache mit unseren Trainern individuell weitertrainieren. Wir als Team arbeiten konzentriert im Workshop weiter, um noch besser aus der Unterbrechung zurückzukommen. Ich hoffe, dass wir spätestens im dritten Quartal 2020 wieder Racing sehen und wünsche mir, dass wir alle gesund bleiben und uns nicht die Freude am Leben nehmen lassen. ■



Der nächste Start in der MXGP-Klasse – im Juni in Russland?

INFRONT

Motocross in Zeiten des Coronavirus

Fortsetzung in Russland?

Nach dem zweiten MXGP-Rennen in den Niederlanden musste der Promoter die Corona-Notbremse ziehen und die nächsten sieben Termine verlegen, darunter auch den Deutschland-GP in Teutschenthal. Ob es tatsächlich am 7. Juni in Russland weitergeht, entscheidet allein das Virus mit seiner weiteren Ausbreitung.

Von: **Thomas Schiffner**

Zunächst sah es danach aus, als müsse die Motocross-WM, wie viele andere Sportarten, nur eine kleine Pause einlegen. Doch die Liste der Absagen und Terminverlegungen infolge der weltweiten Corona-Pandemie wurde lang und länger. Inzwischen ist der 2020er-Kalender komplett auf den Kopf gestellt.

An einem Ziel hält Infront Moto Racing hartnäckig fest: Alle 18 ausstehenden GP-Rennen noch in diesem Jahr durchzuführen. Denn jeder gestrichene Event bedeutet eine Lücke in der Kasse des Promoters. „Wir müssen auf das hören, was uns die Ärzte raten: Händewaschen, Abstand halten, keine Kontakte, eine Schutzmaske tragen. Vielleicht werden wir das WM-Finale Ende November in Argentinien sehen. Ich würde jedenfalls jedem Fahrer ernsthaft empfehlen, seinen Vertrag vom 1. Januar bis 31. Dezember zu datieren, so wie es die Werksteams machen!“, hofft Infront-Motocross-Boss Giuseppe Luongo.

Der aktuelle Kalender sieht das 20. und letzte Rennen der Saison am 11. November in Neuquén vor. Tatsächlich könnte das Terminchaos 2020 für den einen oder anderen Fahrer zum Problem werden. MXGP-Star Glenn Coldenhoff: „Es sieht so aus, als gäbe es monatelang keine Rennen mehr. Bei meinem Crash in Holland habe ich mir das Bein verbrannt, für mich war es schön, die letzten 14 Tage zu relaxen. Aber ich fürchte, es werden noch mehr Rennen verschoben oder abgesagt, und mein Vertrag endet am 1. November!“

Saison bis Ende November

Einen Coldenhoff auf GasGas dürfte die KTM-Gruppe wohl kaum in die Wüste schicken, aber für einen weniger erfolgreichen Fahrer könnte sich ein Team für die letzten drei Rennen im November die Kosten sparen.

Der beste deutschsprachige WM-Pilot Jeremy Seewer versucht, sich mit der Situation zu arrangieren: „Fakt ist, wir alle müssen da durch und Rücksicht aufeinander nehmen. Wenn man es positiv sieht: Die einfachen Dinge genießen. Manchmal ist es nicht schlecht, zwei Gänge runterzuschalten.“

Damit der (Termin-) Plan von Infront aufgeht, muss sich die Ausbreitung des Virus bald verlangsamen, sonst ist der Restart am 7. Juni in Russland auch nicht realistisch. Stolperstein für den MXGP könnte werden, dass im derzeit noch in Europa am schlimmsten von Covid-19 betroffenen Italien gleich drei GP-Rennen stattfinden sollen.

In den USA sind alle Supercross-Rennen bis einschließlich 2. Mai wegen der Ausbreitung von Covid-19 abgesagt. Promoter Feld Entertainment kommuniziert offiziell eine „Verlegung“ der Rennen 11 bis 17 auf einen späteren Zeitpunkt dieses Jahr.

Gibt es noch SX in 2020?

Obwohl Insider damit rechneten, dass bestenfalls noch die beiden letzten Rennen gefahren werden, verkündete die FIM letzten Freitag, dass für alle sieben RennenNachholtermine gesucht werden. Doch freie Termine gäbe es erst nach der Outdoor-Saison der US-Nationals, bei denen praktisch ein identisches Fahrerfeld am Start steht.

Indes hat auch Outdoor-Promoter MX Sports Pro Racing Inc. seine elf Rennen bereits verlegt. Wegen Corona beginnt die Saison erst am 13. Juni in Jacksonville/Florida – wenn sie dann startet. Das Finale ist für den 5. September in Kalifornien geplant, sodass dem Indoor-Millionen-Business Supercross wenig Zeit für eine Fortsetzung der Saison bliebe.

Feld wird durch die Absage von mindestens fünf Events hart getroffen, denn nicht nur für Fahrer und Teams geht es um Millionen. Der Konzern selbst hat wegen der Krise jüngst 900 Mitarbeiter entlassen müssen.

Auch für Motocross gilt: Die Welt wird nach der Krise eine andere sein. ■

MOTOCROSS-WM 2020*

07.06.	Orlyonok (RUS)
14.06.	Kegums (LV)
28.06.	Saint-Jean-d'Angely (F)
05.07.	Maggiora (I)
19.07.	Pietramurata (I)
26.07.	Loket (CZ)
02.08.	Lommel (B)
09.08.	Teutschenthal (D)
16.08.	Uddevalla (S)
23.08.	KymiRing (FIN)
06.09.	Afyonkarahisar (TR)
13.09.	Shanghai (RC)
20.09.	Imola (I)
11.10.	intu Xanadu - Arroyomolinos (E)
18.10.	Agueda (P)
01.11.	Jakarta (RI)
08.11.	Palembang (RI)
22.11.	Neuquén (RA)
27.09.	Motocross of Nations Ernée (F)

* Stand: 29.03.2020

US-MX-NATIONALS 2020*

13.06.	Jacksonville (Florida)
20.06.	High Point (Pennsylvania)
27.06.	Southwick (Massachusetts)
04.07.	RedBud, Buchanan (Michigan)
11.07.	Thunder Valley, Lakewood (Colorado)
18.07.	Spring Creek, Millville (Minnesota)
25.07.	Washougal (Washington)
15.08.	Unadilla, New Berlin (New York)
22.08.	Budds Creek, Mechanicsville (Maryland)
29.08.	Ironman, Crawfordsville (Indiana)
05.09.	Pala (Kalifornien)

* Stand: 29.03.2020

Coronablüten



Speedway-GP im Nationalstadion in Warschau nicht vor August

QUASCHNING

Auch in der Welt des Bahnsports ist in Zeiten des Coronavirus nichts mehr wie vorher. Während alle internationalen Ligen und viele Rennen in Deutschland bereits verlegt oder abgesagt sind, hat die FIM Europe nun ein Eisspeedway-Rennen mitten im Hochsommer terminiert.

Von: **Thomas Schiffner**

Es schien vielen zunächst als verfrühter April- oder schlechter Corona-Scherz: Die am 21./22. März wegen der Pandemie abgesagte Eisspeedway-Europameisterschaft im polnischen Tomaszow Mazowiecki wurde neu terminiert: auf den 8. August. Doch FIM Europe und der Veranstalter meinen es ernst, zumal man in der hochmodernen Indoor-Arena unabhängig von der Außentemperatur jederzeit sogenanntes Sommereis herstellen kann.

Bis letzte Woche war der Speedway-GP die wohl einzige Motorsportserie ohne Terminverschiebungen. Doch jetzt wurde – erwartungsgemäß – der GP-Auftakt in Warschau verschoben: vom 16. Mai auf den 8. August.

Warschau-GP verlegt

Ausgerechnet auf den polnischen Sommer-Eisspeedwaytermin und noch dazu auf den Langbahn-GP-Termin in Forssa (FIN). Das bereitet einem Fahrer erhebliche Kopfschmerzen: Martin Smolinski ist der einzige Bahnsportler, der beide GP-Wettbewerbe bestreitet. Den Warschau-GP darf er sich nicht entgehen lassen, startet er nicht in Forssa, kann er auch 2020 den Langbahn-Titel nicht zurückholen.

Am schwierigsten wird die Corona-Situation für Teterow werden: Der Deutschland-GP soll dieses Jahr am Pfingstsamstag (30.5.) stattfinden, da am Pfingstsonntag auf dem benachbarten Bergring mit „100 Jahre Bergring“ die größte Veranstaltung der Vereinsgeschichte zelebriert werden soll. Der MC Bergring selbst ist bei einer Entscheidung nur Zuschauer: GP-Veranstalter ist Promoter BSI Speedway; eine Genehmigung - oder eine Corona-Absage- erteilt das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Bereits verschoben wurde die Team-WM (SoN) mit Vorläufen in Landshut (geplant 25.4.) und Daugavpils (2.5.) sowie dem Finale in Manchester (8./9.5.). Neue Termine gibt es (noch) nicht.

Noch stehen die Termine der Langbahn-WM mit fünf GP-Läufen. Am fraglichsten aber ist der Auftakt in Herxheim, weil bereits für den 21. Mai terminiert. Sollte das Rennen an Christi Himmelfahrt von den Behörden nicht genehmigt werden, so ist auch ein Ersatztermin unwahrscheinlich, denn nur an diesem einen Tag im Jahr kann die MSV Herxheim mit einer Besucherzahl jenseits der 10 000 rechnen, die zur Finanzierung nötig wäre.

Derzeit ruhen auch die großen Speedway-Ligen in Polen, Schweden und Großbritannien. Für die wenigen deutschen Speedway-Profis wie Erik Riss, Michael Härtel, Kai Huckenbeck, Kevin Wölbert, Tobias Busch, Valentin Grobauer oder Max Dilger bedeutet das: Arbeitslosigkeit ohne Leistungsanspruch. ■



SCHIFFNER

In der Zwickmühle: Smolinski

BAHNSPORT-WM-TERMINE

Speedway Grand Prix	
30.05.	Teterow (D)
13.06.	Prag (CZ)
18.07.	Cardiff (GB)
25.07.	Hallstavik (S)
01.08.	Wroclaw (PL)
08.08.	Warschau (PL)
15.08.	Mallila (S)
29.08.	Togliatti (RUS)
12.09.	Vojens (DK)
03.10.	Torun (PL)
Langbahn WM	
21.05.	Herxheim (D)
20.06.	La Réole (F)
05.07.	Mühldorf am Inn (D)
08.08.	Forssa (FIN)
26.09.	Rzeszow (PL)
05.09.	Longtrack of Nations Morizès (F)

Stand: 29. März 2020

NACHRICHTEN

X-TRIAL-WM BEENDET

Auch die X-Trial-WM-Saison nahm wegen der Corona-Pandemie ein vorzeitiges Ende: Der letzte, für 25.04. geplante Lauf in Andorra wurde abgesagt. Damit ist der Stand nach dem fünften Lauf in Bilbao der WM-Endstand: 1. Toni Bou, 100 Punkte; 2. Adam Raga, 75; 3. Jeroni Fajardo, 34; 4. Binoit Bincaz, 28; 5. Jorge Casales, 28. Toni Bous Titelverteidigung stand bereits vor dem letzten Lauf fest. Der Rekordweltmeister hält seine Fans in der Krise mit einem Video vom Heimtraining in seinem Haus in Andorra bei Laune: https://trial.hondaracingcorporation.com/report/interview-toni-bou/?lang=en.

INZELL 2021 TERMINIERT

Als erster von Corona betroffener Veranstalter hat der DMV Südbayern ein neues Datum für das Eisspeedway in Inzell veröffentlicht, allerdings für 2021: 12.–14. März, Eisspeedway-GP inklusive des gerade abgesagten „Legendenrennens“ mit Verabschiedung von Günther Bauer.

KTM-TEAM CORONAFREI

Der fünffache Motocross-Weltmeister Joël Smets informierte in Belgien über die aktuelle Lage im KTM-Werksteam. Antonio Cairoli und Jorge Prado sind aus Sicherheitsgründen in Belgien geblieben, während Rene Hofer und Jeffrey Herlings sich bei ihren Familien in Österreich bzw. Holland aufhalten. Das gilt auch für den Franzosen Tom Vialle. Bislang gebe es keinen Fall von Coronavirus im KTM-Team, das komplette Unternehmen der Mattighofener ist aber bis mindestens 10. April geschlossen, erklärte KTM-Rennsportdirektor Joël Smets im belgischen TV.

GP CARDIFF WACKELT

Der für den 18. Juli geplante Speedway-GP Großbritannien kann an diesem Termin kaum laufen: Das Principality Stadium Cardiff wird derzeit zu einem Not-Hospital mit 2000 Betten umgebaut. ■

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



218 i Cabrio Sport Line, EU 6, EZ 01/2016, 41200 km, 100 kW (136 PS), Steptronic, Sportsitze, PDZ, 1. Hd. u.v.m., 24.990,- € (MwSt. awb.). VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Hafenstraße 4, 76726 Germersheim, Tel. 07274/94840, www.bmw-vogel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52252



M4 Competition - Purple Summer, EZ 04/2018, 10859 km, 331 kW, Dakota-Leder, Aeropaket, RF-Kamera, Open-Air Paket u.v.m., 79.950,- € (MwSt. awb.). BMW Autohaus J.B. Lell GmbH Wunsiedel, Kemnather Str.55, 95632 Wunsiedel, Tel. 09232/9965-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52214

BMW Alpina



B4 S Bi-Turbo Coupé, NW, 6d-temp, 324 kW, Switch-Tronic, Harman Sound, DAB, Alpina Heckspoiler, HuD, Kamera u.v.m., 90.450,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 6,5 außero., 11,5 innero., 8,3 komb., CO2 190 g/km, Kl. E. Autohaus J. B. Lell e.K., Industriestr. 20, 92421 Schwandorf, Tel. 09431/7444-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52212

De Tomaso



Pantera GTS, EZ 02/1975, 59300 km, H-Kennz., kein Import, top restauriert, Werksdoku., 129.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52237

Ferrari



328 GTS Targa, Bj. 4/1988, 27900 km lt. Tacho, 199 kW (271 PS), Klima, technisch und optisch in perfektem Zustand, Sammlerfahrzeug, 82.000,- €. 9431 St. Stefan, Tel. 0043/664/2222795

mehr: motor-klassik.de Nr. 52245

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



Ferrari 288 GTO, Bj. 12/1984, rot, Leder schwarz, Klima, elektr. Fensterheber, Matching Numbers, außergewöhnlich gut dokumentierte Service- und Besitzhistorie, ehem. F1 Ferrari Pilot, großer Ferrari Classiche Service 12/19, inkl. Ferrari Classiche, Preis auf Anfrage. Napoleone Classic Cars GmbH, Wildrosenweg 4, 81929 München Giovanni Napoleone, Tel. +49/172/8668822, gn@napoleone.cc H

Jaguar



XJS Insignia, Bj. 2/1994, 70725 km, 222 kW (302 PS), grün-metallic, 12 Zylinder, LHD, nur 64 Exemplare in dieser Ausstattung gebaut. Absolute Rarität und selten. 47.500,- €. 50259 Pulheim, Tel. 02234/2191940

mehr: motor-klassik.de Nr. 52153



E-Type Roadster 4.2, Bj. 7/1971, 75500 mls, 154 kW (209 PS), 6 Zylinder, LHD, Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, 84.950,- €. OT-Automobile-Classic GmbH, Inh. Otmar Tautges, Ruhrau 29, 45279 Essen. Tel. 0201/537575 H

Lamborghini



1966/68 Lamborghini 400 GT, Matching Numbers, nur 1A Qualität… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036/7006, www.cargold.com H

Lotus

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

Mercedes



SLR 722 S Roadster, Bj. 2009, 8947 km, krystal Antimon, Leder Nappa, Carbon-Keramik Bremse, Sidepipes, limitiert auf 150 Stück. 697.220,- €. Mercedes-Benz Classic Center München, Arnulfstr. 61, 80636 München, Tel. 089/1206–5800, www.classic-center-muenchen.de H



SL 63 AMG Unikat, 45100 km, 463 kW (630 PS), 1050 Nm, EU6, TÜV eing., Drivers Package Vmax >300, Vollausstattung, designo diamantweiß, Klima, Nappa Ledersitze, Panorama Variodach, 89.300,- €. Raum Regensburg, Tel. 0171/7246712

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52282

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Porsche



Cayman GT4 Clubsport, 20533 km, Teilleder, Navi, 1. Hand, privat, Xenon, NR-Fzg., Porsche Approved 05/2020, unfallfrei, 84.900,- €. Chiffre 3672111

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52286



993 2S, Bj. 9/1996, 121000 km, 210 kW (286 PS), blau Zenithblaumetallic, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, SHZ, VB 89.993,- €. 81247 München, Tel. 0172/2772555

mehr: motor-klassik.de Nr. 52158



2010 Porsche 997 GT2 RS, erst 5.330 km! Nur 500 Exemplare, Deutsche Auslieferung. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H



911 S, Bj. 2005 , nur 17700 km, 6-Gang, unfallfrei, Leder schwarz, perfekter Zustand, 69.950,- €. Tel. 0170/7866775

Renn/Rallye

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

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



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

Volvo



Volvo PV 544, Bj. 1961, H-Kennz., TÜV 11/21, Dekra Note 2, top Pflegezustand, unfallfrei, Vollrestauration in 2010 dokumentiert, Lederausstattung, 25.000,- €. 45357 Essen, Tel. 0201/604779

mehr: motor-klassik.de Nr. 52135

VW



VW T2b Westfalia, Originaler Westfalia aus dem Westen der USA. Selbst gefunden und zurückgebracht. Technisch überholt. Originaler Unterboden. 70 PS Motor mit Doppelvergaser umgerüstet. H-Kennzeichen, Gasanlage mit Herd, Einrichtung - alles Original. Nur in gute, erfahrene Liebhaberhände abzugeben. Festpreis 37.000,- Euro. Tel. 07153/49203



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

www.Rennsportshop.com

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

Geschäftsverbindungen



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

Immobilien

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

Literatur

Werkstatthandbücher u. E.-Kataloge Tel. 0521/403956

Modellautos

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

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Verschiedenes

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

Zubehör

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

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

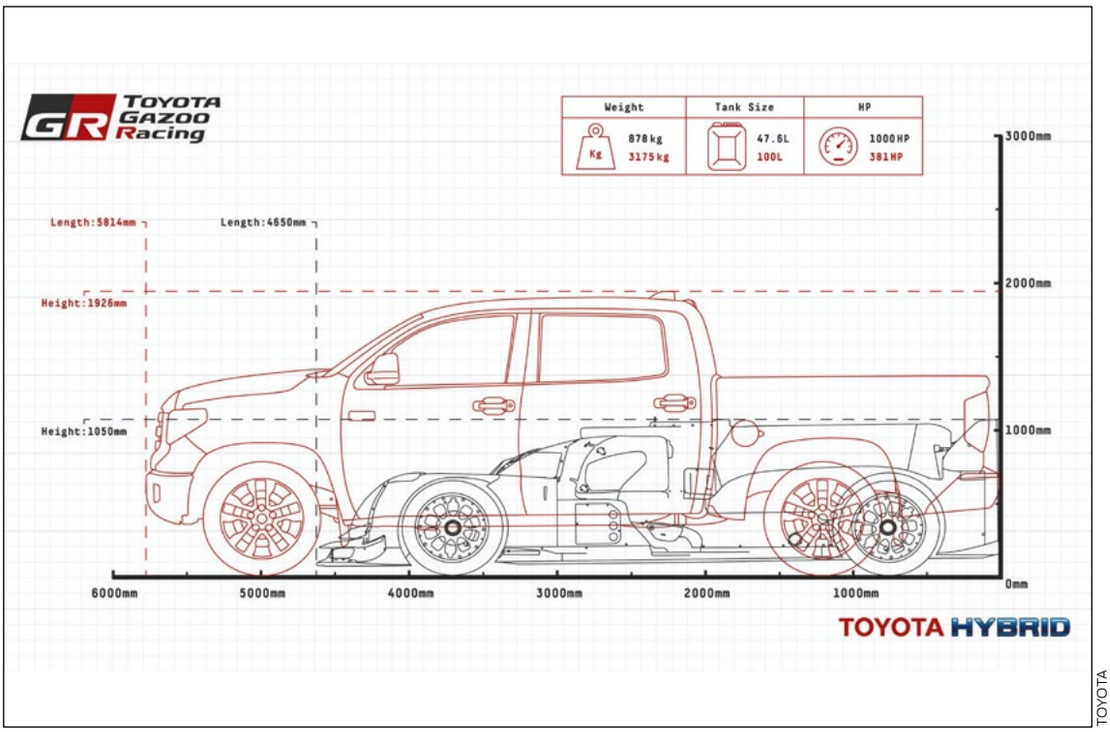


REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



TOYOTA

Wollten Sie nicht auch immer schon mal wissen, wie sich ein LMP1-Auto im Größenvergleich mit einem Pickup schlägt?

Mehr Technik, mehr Historie

zum MSa-Corona-Programm MSa 15/2020

In dieser rennarmen Zeit wäre es sehr schön, wenn Ihr Euch mal den Motorrad-Rennfahrern der Nachkriegszeit widmen würdet. Namen wie Knees, Baltisberger, Zeller, Kluge, Ivy oder Hocking sind den meisten der heutigen Fans leider total unbekannt, aber diese und viele andere haben uns den Motorradrennsport damals lebendig gemacht und ebenso begeistert wie heute Márquez, Lüthi usw. Ich verfolge den Sport schon seit 1949, bin seitdem ein begeisterter „Fernsehgucker“ und versäume kein Rennen (sofern es übertragen wird).

Gottfried Glöckner
D-15518 Briesen

In der Zeit ohne Motorsport könnte in der Auto-Redaktion mal etwas mehr Wert auf die Technik gelegt werden. Warum sieht man von den Formel-1-Rennern immer nur uninteressante Flügel und geänderte Luftleitbleche? Wen interessieren diese minimalen Details? Vielmehr sollten beispielsweise auch mal die Reglements der Formel 2, Formel 3 und Formel 4 präsentiert werden. Welche Motoren sind vorgeschrieben? Wer baut sie? Leistung? Getriebe? Wer liefert das Chassis? So etwas wird nie erwähnt. Dazu Fotos! Oder wie funktioniert die BOP bei so unterschiedlichen Typen wie dem riesigen Bentley gegenüber sportlichen Mittelmotor-Autos? Restriktor, Ladedruck, Gewicht?

Gerhard Kravagna
per E-Mail

Um das Gefühl fürs Lenkrad nicht völlig zu verlieren, setzen sich viele Formel-1-Stars momentan zu Hause in den Rennsimulator. Ich spiele seit Jahren FIFA Fußball auf der Playstation 4, aber leider wird mein linker Fuß davon auch nicht besser! Am besten macht man es wie Dr. Helmut Marko und geht täglich in den Wald, wandert auf den Berg und atmet dort Zweitakt-Öl.

Wolfgang Walbrunn
D-83555 Gars

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 02. April

ab 04.50	NASCAR Cup, 1.–4. Lauf (Wh., bis 18.35)	Sport 1+*
ab 18.35	Monster Jam, 5 Folgen (Wh., bis 20.40)	Sport 1+*
21.25	Racing Files – McLaren (Reportage)	Motorvision TV*

Freitag, 03. April

17.10	Legendäre Rennstrecken (Reportage)	Motorvision TV*

Samstag, 04. April

12.00	Formel E, Marrakesch (Wh.)	Eurosport 2*
13.00	Langstrecken-WM, Austin (Zus./Wh.)	Eurosport 2*
ab 14.00	Monster Jam, Denver & Nashville	Sport 1
14.00	Rallye Dakar 2020 (Zus./Wh.)	Eurosport 2*

Sonntag, 05. April

08.10	PS – Automagazin (Wh.: 19.10)	N-TV
ab 12.15	div. Motorsport-Events (Wh., bis 22.15)	Motorvision TV*
13.00	24h Le Mans 2019, Highlights	Eurosport 2*
14.00	WTCR 2019, Saisonrückblick	Eurosport 2*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
22.15	NASCAR Cup, Daytona 500 (Wh.)	Motorvision TV*
ab 23.25	Supercars Adelaide, Highlights 1./2. Lauf	Sport 1+*

Montag, 06. April

08.30	24h Le Mans 2019, Highlights	Eurosport 1
13.05	Einstieg in den Motorsport (Reportage)	WELT

Dienstag, 07. April

ab 08.30	div. Motorsport-Events (Wh., bis 11.30)	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 04. April

14.00	Enduro-WM 2019, Valpaços (Wh.)	Motorvision TV*
14.30	Trial-WM 2019, Pietramurata (Wh.)	Motorvision TV*
14.55	Motocross-WM 2019, Lommel (Wh.)	Motorvision TV*
15.25	IoM TT 2018, Superbike-TT (Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 05. April

11.15	MX Masters 2019, Fürstlich Drehna (Wh.)	Motorvision TV*

Montag, 06. April

21.00	SuperEnduro-WM, Krakau (Wh.)	Motorvision TV*
21.30	X-Trial-WM 2019/2020, La Réunion (Wh.)	Motorvision TV*
22.25	Motocross-WM 2019, Imola (Wh.)	Motorvision TV*

Simracing (offizielle Serien)

Samstag, 04. April

ca. 12.30	Digitale VLN Langstrecke, 2. Lauf **LIVE**	vln.de
22.00	IndyCar iRacing Chall., Birmingham **LIVE**	indycar.com

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

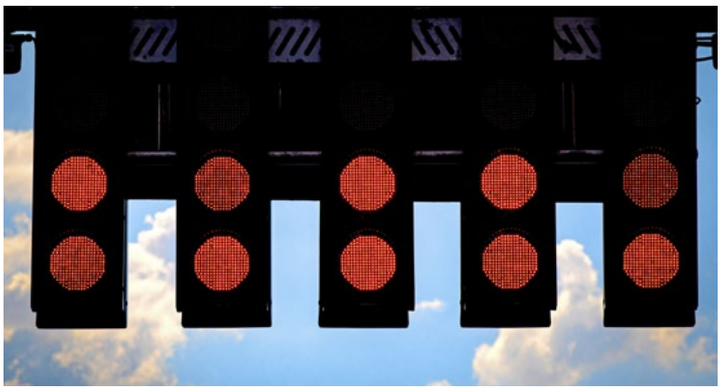
Automobil

04.04.	Formel E, Rom **– ausgesetzt –**	I
04.04.	VLN Nürb. Langstr.-Serie, 2. Lauf **– verschoben –**	D
05.04.	Formel 1, Hanoi **– verschoben –**	VN
05.04.	IndyCar Series, Birmingham **– ausgesetzt –**	USA
05.04.	NASCAR Cup Series, Bristol **– verschoben –**	USA

Motorrad

04.04.	AMA-Supercross-WM, Denver **– verschoben –**	USA
03.–05.04.	Eisspeedway/-WM, Heerenveen **– abgesagt –**	NL
05.04.	Motorrad-WM, Austin **– verschoben –**	USA
05.04.	Motocross-WM, Pietramurata **– verschoben –**	I
05.04.	Speedway Team Cup, Wolfslake **– ausgesetzt –**	D

Vorschau



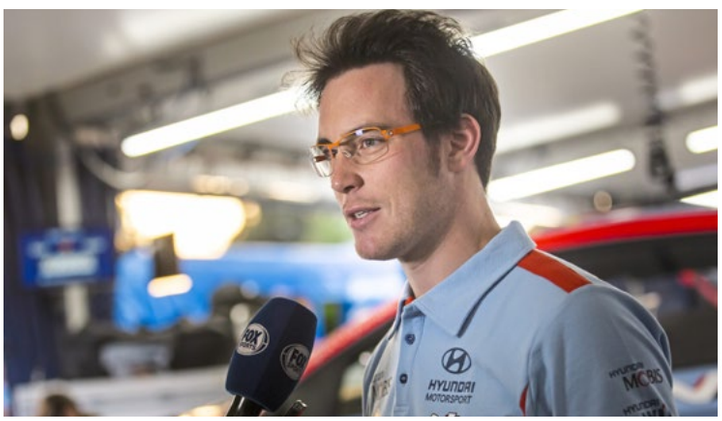
XPB

Formel 1: Wie geht es in der Königsklasse nach der Corona-Krise weiter?



TOYOTA

Langstrecken-WM: Letzte Infos zum Toyota Hypercar für die Le-Mans-Topklasse



HYUNDAI

Rallye-WM: Interview mit Hyundai-Werkspilot Thierry Neuville



HONDA

MotoGP: Wie wären die Motorräder der Anfangszeit nach heutigen Maßstäben?

MANN FILTER

Beste Filtermarke 2019.

Wir sagen wieder danke und geben noch mehr Gas für Sie.

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



MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter-motorsport.com