MOTOR SPORT aktuell

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

NR. 25 / 04. JUNI 2020

F1: Williams-Rennstall vor Verkauf

# Pleite noch vor Kostendeckel?



Formel-1-Kalender

## Terminplan für die Europa-GPs

DTM-Kalender

## Spa-Comeback nach 15 Jahren

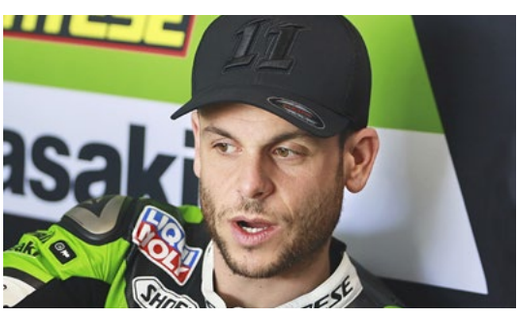
Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30

4 190525 902500 25



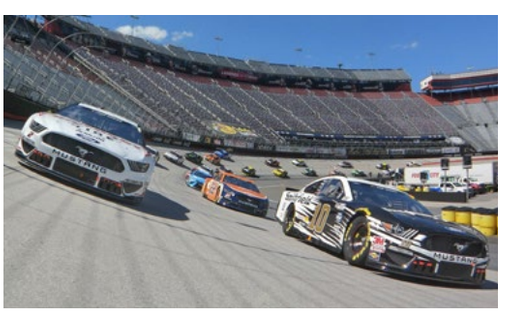
Walter Röhrl vs. Sébastien Ogier

## Zwei Weltmeister im Aufschriebsvergleich



Sandro Cortese im Interview

## Schulter-OP nach der Rennpause auskuriert



NASCAR: Drama in Bristol

## Keselowski-Sieg dank Last-Minute-Kollision

# Inhalt

## Automobil:

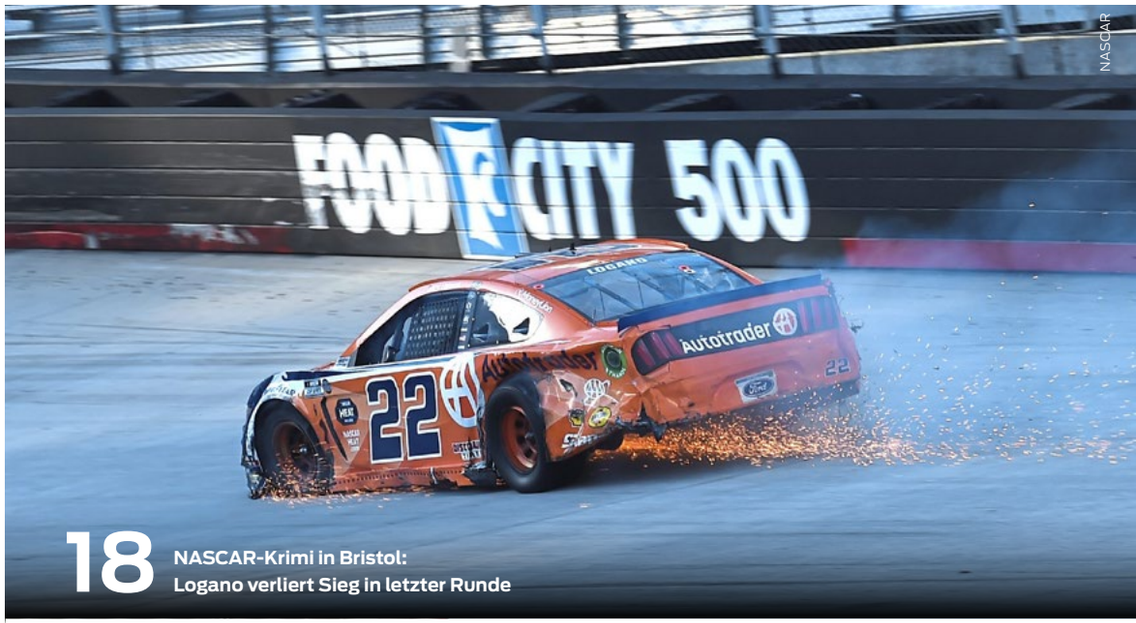
**Formel 1** Kommt der Sparplan für die Königsklasse zu spät? **S. 4**
**Formelsport** Motorenbauer Ilmor in der Corona-Zeit **S. 6**
**Formelsport** Welche Bücher neu und lesenswert sind **S. 7**
**Formelsport** Hintergründe und News aus der Formel 1 **S. 8**
**Sportwagen** Warum der Porsche 917 LH nie Le Mans gewann **S. 10**
**Sportwagen-WM** Interview mit Toyota-Pilot Mike Conway **S. 12**
**Sportwagen** News aus der GT- und Prototypenszene **S. 13**
**Rallye-WM** Der „Arganil"-Aufschrieb 1980 und 2019 **S. 14**
**Rallye-WM** Interview mit WM-Laufsieger Hayden Paddon **S. 16**
**Rallye** Aktuelle Hintergründe und News aus WM und EM **S. 17**
**Tourenwagen** NASCAR-Berichte und aktuelle Nachrichten **S. 18**
**Historie** Der Ruch-Mustang aus der DTM-Saison 1990 **S. 20**
**Simracing** Fünfter Lauf zur DNLS und weitere Berichte **S. 22**

## Motorrad:

**Superbike-WM** Das große Interview mit Sandro Cortese **S. 24**
**Motorrad-WM** Hintergründe und News aus den Klassen **S. 26**
**Historie** Das Duell Schwantz/Rainey in Salzburg 1990 **S. 28**
**Historie** Wie die MV Agusta Tre Cilindri 1965 zum Hit wurde **S. 30**
**Straßensport** Aktuelles aus Superbike-WM und IDM **S. 32**
**Motocross-WM** Interview mit Vizeweltmeister J. Seewer **S. 33**
**Supercross-WM** Tomac gewinnt erstes Rennen in Utah **S. 34**
**Offroad** Aktuelles aus Enduro-WM und weiteren Serien **S. 35**

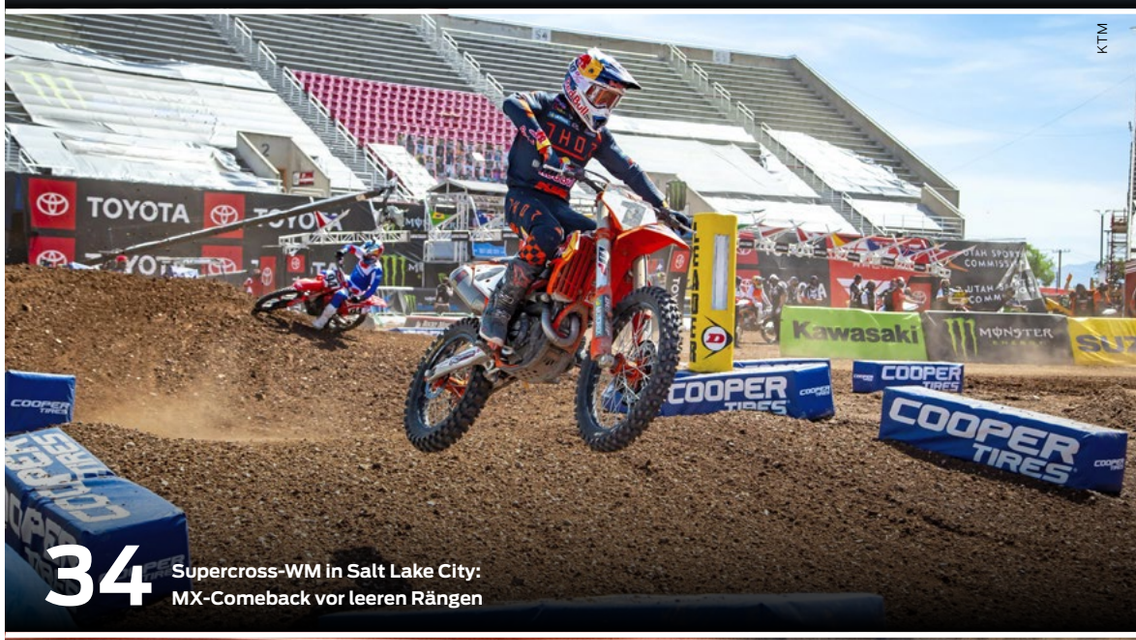
## Leserservice:

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




NASCAR

18 **NASCAR-Krimi in Bristol: Logano verliert Sieg in letzter Runde**




KTM

34 **Supercross-WM in Salt Lake City: MX-Comeback vor leeren Rängen**




PORSCHE

10 **Le-Mans-Historie – vor 50 Jahren: Warum siegten die Langheck-Porsche nicht?**

# Editorial

Windkanalbonus und umgekehrte Startaufstellung: Brauchen wir so etwas? Im Sinne eines fairen Wettkampfs und der Glaubwürdigkeit auf keinen Fall.

Eigentlich war an dieser Stelle ein Kompliment geplant. Ein Kompliment für die vielen Sparmaßnahmen, die FIA, Rechteinhaber und die Teams über Monate ausgehandelt haben, um gut durch die Coronakrise zu kommen und danach mehr Chancengleichheit in einem vernünftigen Finanzrahmen zu bieten. Manche Regeln wie die Homologation von Teilen oder die Motorbeschränkungen sind für mich unnötig verkompliziert worden, doch damit lässt sich leben. Wir wissen ja: Die Formel 1 wird einfach nicht glücklich mit einfachen Lösungen. Weil sich jeder gegen jedes Schlupfloch absichern will, das dem Gegner möglicherweise helfen könnte.

Womit ich aber überhaupt nicht leben kann, sind Versuche, diese neue Chancengleichheit jetzt schon wieder zu untergraben. Ich tue mich schwer damit, dass schlechter platzierte Teams mehr Windkanalzeit bekommen. Wenn alle in einem realisierbaren Budgetrahmen arbeiten, muss ich keine Geschenke mehr verteilen. Wer dann noch hinten rumfährt, hat es einfach nicht anders verdient. Wenigstens ist mehr Windkanalzeit keine Garantie dafür, dass man damit ein schnelleres Auto hat.

Völlig inakzeptabel aber finde ich, dass die Formel 1 wieder einmal ernsthaft über Qualifikationsrennen mit umgekehrter Startreihenfolge diskutiert. Das ist ein unlauterer Eingriff in den Wettbewerb. Damit werfe ich alle Bemühungen über mehr Chancengleichheit gleich wieder über den Haufen. Über das Thema Startaufstellung darf ich als echter Racer noch nicht einmal diskutieren. Es stimmt mich bedenklich, dass sich nur Mercedes gegen diesen Unsinn stemmt.

Eine Startaufstellung, bei der der Letzte der Erste ist, egal ob im richtigen Rennen oder einem Qualifikationslauf, ist Klamauk. Und nichts anderes. Er schadet der Glaubwürdigkeit unseres Geschäfts. Das ist so, als müsste Bayern München jedes Spiel mit einem Rückstand von 0:2 beginnen. Da werden Schlechte belohnt und Gute bestraft. Selbst wenn ein Quali-Rennen mit einem Williams in der ersten und einem Mercedes in der letzten Startreihe die Supershow böte, darf man es nicht zulassen. Da frage ich mich: Was kommt als Nächstes? Ein Zwangs-Boxenstopp? Eine Umleitung für die Schnellen oder eine Abkürzung für die Langsamen? Macht Euch nicht zu viele Hoffnungen auf spannende Rennen! Die Fahrer würden nicht mehr Risiken eingehen als sonst. Weil sie sich sonst für das Rennen bestrafen und die Kostenrechnung des Teams nach oben treiben.

Auch der Einwand, dass manche TV-Anstalten sich gerade bei Doppelschlägen wie am Red Bull Ring oder in Silverstone mehr Action wünschen, ist kein Argument. Ein TV-Sender, der Spannung um jeden Preis fordert, soll einen anderen Sport übertragen. Im Fußball gibt es auch langweilige Spiele. Keiner verlangt deswegen, dass die Mannschaft, die im Rückstand ist, einen Bonus-Elfmeter bekommen soll. Sport muss einfach und nachvollziehbar sein. Künstliche Elemente vertreiben nur die Fans.



**Michael Schmidt**
**Redakteur**




BOEROECZKY

**30** **Motorrad-Historie – MV Agusta Tre Cilindri: Die längste Siegesserie der Geschichte**

**WENIGER ACTION**
Die Formel-1-Bosse sowie neun von zehn Teams wollten für den Saisonstart ein neues Qualifying-Format ausprobieren. Wir erklären, warum die Idee wohl nicht umgesetzt wird.
**Seite 8**

**WILDER HENGST**
In unserer Serie alter Tracktests erinnert sich MSa-Reporter Claus Mühlberger an eine unterhaltsame Probefahrt mit dem DTM-Mustang aus der Saison 1990.
**Seite 20**

**WIE GEHT'S WEITER?**
Wo schlägt die Motorrad-WM dieses Jahr noch ihre Zelte auf? Wie liefen die KTM-Tests in Spielberg? Und wie lang wird Valentino Rossi seine Karriere noch fortsetzen? Die MotoGP-News.
**Seite 26**




MOTORSPORT IMAGES

# Kommt der Sparkurs zu spät?

Die Formel 1 hat die reduzierte Budgetdeckelung und viele Sparmaßnahmen verabschiedet. Sie sollen im Feld für mehr Chancengleichheit sorgen. Doch möglicherweise kommen der Sparkurs und die Gleichstellung zu spät. Einige Teams werden den Kostendeckel gar nicht schaffen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Kuh ist vom Eis. Wenigstens auf dem Papier. Die Formel-1-Teams haben einstimmig alle Sparmaßnahmen genehmigt, die die Königsklasse sicher durch die Coronakrise bringen sollen. Das Placet des FIA-Weltrats war nur noch Formsache. Der Rettungsschirm teilt sich in Sofortmaßnahmen und die Absicherung der Zukunft. Ein Großteil der Komponenten am Auto wird bis Ende 2021 homologiert. Die Motorenhersteller müssen mit weniger Prüfstandsstunden auskommen und dürfen nur noch eine Entwicklungsstufe pro Jahr an den Start bringen. Die Budgetdeckelung beginnt 2021 mit 145 statt wie ursprünglich geplant 175 Millionen Dollar. 2022 sinkt das Limit auf 140, ein Jahr später auf 135 Millionen. Kundenteams müssen Abzüge für Teile akzeptieren, die sie bei Mitbewerbern einkaufen. Damit haben Teams wie Haas und Alpha Tauri nur rund 125 Millionen Dollar zur Verfügung.

Ist damit alles gut? Wahrscheinlich nicht. Es ist gut möglich, dass der Sparkurs einige Teams nicht mehr erreicht. Weil sie nicht mehr da sind oder gar nicht auf das Budgetlimit kommen. Und damit herrscht doch wieder Ungleichheit im Feld. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko zeigt das Dilemma auf: „Red Bull muss sein Budget halbieren. Alpha Tauri muss sich anstrengen, das Limit überhaupt zu erreichen.“ Man darf sich von den Zahlen nicht täuschen lassen. Die Fahrergehälter, die vier Millionen Dollar für Pirelli und die 15 Millionen für den Motor sind nicht im Budgetdeckel drin. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben tiefe Wunden hinterlassen und dem System seine Schwachstellen aufgezeigt. Selbst wenn in diesem Jahr noch 15 Rennen stattfinden, werden maximal 60 Prozent der üblichen Ausschüttung die Teams erreichen. Die Kosten aber laufen weiter. Trotz Kurzarbeit, Homologation, Entwicklungsstopp oder der Budgetdeckelung. Am Ende werden die Einsparungen nicht das abdecken, was an Einnahmen fehlt.

> „Die Formel 1 war finanziell nicht nachhaltig. Hätten wir nicht gehandelt, hätten wir unsere Zukunft riskiert. Jetzt gewinnen die Fans und der Sport.“
>
> McLaren-Chef Zak Brown

## Williams in der Krise

Erste Anzeichen sieht man schon jetzt. Williams hat seinen Rennstall zum Verkauf angeboten. In Teilen oder ganz. Die finanzielle Lage ist beim drittältesten Formel-1-Teilnehmer schon seit Jahren angespannt. Doch der Verkauf von Firmenanteilen galt immer als Tabubruch. Bereits im letzten Geschäftsjahr ist der Umsatz des Formel-1-Geschäfts von 130,7 auf 95,4 Millionen Pfund gesunken. Unter dem Strich lag Williams mit 13 Millionen Pfund in den roten Zahlen. Die Bilanz wird Ende des Jahres noch dramatischer ausfallen. Da ist ein Verkauf Ultima Ratio. Auch bei McLaren läuten die Alarmglocken. Die Sportwagensparte meldete einen Verlust von 81 Millionen Pfund im ersten Quartal. Es wurden nur noch 307 statt wie vorher 953 Straßenautos verkauft. Der Kollaps auf dem Welt-

markt hat auch die Geldgeber aus dem Mittleren Osten vorsichtig gemacht. Schon genehmigte Investitionen für den neuen Windkanal und Simulator wurden eingefroren. McLaren entlässt 1200 Mitarbeiter, 70 davon im Rennteam. Bis Ende des Jahren werden in der Formel-1-Sparte wahrscheinlich noch einmal 150 Leute ihren Job verlieren. McLaren will seine historischen Autos für 250 Millionen Pfund beleihen. Williams hat sein Tafelsilber schon verpfändet.

Auch bei Haas gibt es Probleme. Gene Haas hätte zwar das Geld, die Krise durchzustehen, doch der amerikanische CNC-Werkmaschinen-König steckt in einer Sinnkrise. Ihm fehlt der Glaube, dass er mit seinem kleinen Team jemals gegen die Großen etwas ausrichten kann. Deshalb war es so wichtig, dass der Budgetdeckel so weit wie möglich abgesenkt wird. Als Motivation für die Frustrierten.

Es gibt auch gute Nachrichten. Renault bleibt in der Formel 1. Die Franzosen galten als größter Wackelkandidat. Vorstandschefin Clotilde Delbos versicherte den Aktionären: „Wir bleiben über 2020 hinaus in der Formel 1. Die neuen Finanzregeln sind gut für uns, weil wir weniger in die Abrüstung investieren müssen als unsere Mitbewerber." Auch von Mercedes kommen positive Signale. In einer offiziellen Stellungnahme der Presseabteilung heißt es: „Wir werden als Werksteam in der Formel 1 bleiben. Der Sport hat die richtigen Maßnahmen getroffen, um die Folgen der Covid-19-Pandemie und die künftige finanzielle Nachhaltigkeit zu adressieren."

Tatsächlich könnte es sich für Mercedes lohnen. Mit einem Budgetdeckel von 145 Millionen Dollar macht das Team Gewinn und kann damit die Verluste der Motorenabteilung kompensieren. Die fallen wegen der eingeschränkten Entwicklung und höheren Preise für die Kundenmotoren geringer aus als bislang. Bernie Ecclestone wundert sich über den Treueschwur der Hersteller. „Ich hätte beiden empfohlen, auszusteigen. Renault, weil sie nichts, Mercedes, weil sie alles gewonnen haben. Bei so vielen Siegen können die eigentlich nur noch verlieren."

## Der beste Kompromiss

Zwei Monate lang wurde um die Sparmaßnahmen gerungen. McLaren, Haas, Williams und

> „Als Renault und Mercedes wäre ich aus der Formel 1 ausgestiegen. Die einen, weil sie nichts, die anderen, weil sie alles gewonnen haben."
>
> Bernie Ecclestone

Alfa Romeo wollten das Limit auf 100 Millionen drücken. Ferrari wehrte sich mit Händen und Füßen gegen eine Absenkung des Budgetdeckels. Maranello stimmte erst zu, als sichergestellt war, dass den Kundenteams die nominalen Entwicklungskosten für eingekaufte Teile angerechnet werden. Der von der FIA festgelegte Kostenfaktor wird vom Budget abgezogen, egal, ob der tatsächliche Einkaufspreis darunter oder darüber liegt. Bezahlt der Kunde mehr als den Richtwert, geht die Differenz nicht in die Bücher ein. Ferrari spricht jetzt vom bestmöglichen Kompromiss. „Die hatten Angst, dass sie von ihren Kundenteams verblasen werden", spottete einer der Konkurrenten.

Für die Teams beginnt jetzt ein schwieriger Prozess. Sie müssen sich innerhalb eines halben Jahres fit für die Zeit unter dem neuen Budgetdeckel machen. Bei feststehenden Kosten für die Renneinsätze dreht sich alles um die Frage, wie viele Angestellte ich mir leiste, damit am Ende auch noch genug Geld für die Entwicklung übrig bleibt. Und wie viel Arbeit ich außer Haus gebe, ohne die Qualitätskontrolle zu beschädigen und wichtiges Know-how zu verlieren.

## Es gibt keinen Königsweg

Die Antwort auf diese Frage wird von Team zu Team unterschiedlich ausfallen. Das Modell Haas funktioniert nicht für Ferrari und umgekehrt. Mercedes kann nicht wie Racing Point plötzlich auf 500 Leute reduzieren. Genauso wenig Sinn würde es machen, wenn Racing Point auf 600 Mitarbeiter aufstockt. Es gibt keinen Königsweg. Effizienz wird belohnt. Experten glauben, dass Ferrari der Verlierer und McLaren der Gewinner sein könnte. „Ferrari war noch nie effizient", nörgelt Ecclestone. „Die hatten schon früher dreimal so viel Geld wie wir, Weltmeister aber wurde Brabham."

Der Notplan der FIA ist ein kompliziertes Konstrukt. Die Homologation von Teilen umfasst neun Paragrafen mit 90 Unterpunkten und ist auf neun Seiten niedergeschrieben. Die neuen Windkanalregeln erstrecken sich über elf Absätze und 30 Erklärungen. Ersparen wir uns die Details. Nur so viel: Ferrari, Honda, Mercedes und Renault dürfen nur noch auf neun Motor- und vier ERS-Prüfständen testen. Von unbegrenzt auf 800 Stunden für den Motor und 400 Stunden für die MGU-H und MGU-K. Ab 2022 reduziert sich das weiter.

Schlechte Leistung wird belohnt, was etwas widersinnig ist, nachdem man alle Anstrengungen unternommen hat, die Teams gleichzustellen. Wer in der Konstrukteurs-WM auf Platz 5 landet, darf acht Mal im Jahr je eine Woche für 45 Testläufe in den Windkanal. Für besser platzierte Teams reduziert sich die Nutzung pro WM-Position um zweieinhalb (2021) und fünf Prozent (2022). Von Rang 6 abwärts erhöht sie die Nutzungsdauer entsprechend. Alle sechs Monate wird Bilanz gezogen. Ferrari kämpfte vergeblich dagegen. Der WM-Dritte wollte, dass die Windkanalzeiten an das tatsächliche Budget gekoppelt werden. Wer weniger Geld hat, sollte öfter in den Windkanal dürfen. Das fand keine Zustimmung. ■




MOTORSPORT IMAGES

**Ferrari, Mercedes und Red Bull müssen ordentlich Personal abspecken**




RED BULL

**In den Fabriken der Topteams steht eine Neuordnung der Strukturen an**




XPB

**Mittelfeldteams wie McLaren und Renault wollen jetzt vorne angreifen**




MOTORSPORT IMAGES

# Homeoffice und Schichtarbeit

In unserer Serie darüber, wie sich der Motorsport in der Coronakrise organisiert, nehmen wir diesmal Motorbauer Ilmor unter die Lupe. Dort antwortet man mit Homeoffice und Schichtbetrieb auf die geänderten Bedingungen. Der Chef selbst kann seine Firma nicht besuchen.

Von: **Michael Schmidt**

Mario Illien sitzt seit Mitte März in der Schweiz fest. Normalerweise wäre er seitdem alle zwei Wochen für jeweils vier Tage nach England gependelt. Doch die Ilmor-Motorenfabrik in Brixworth muss seit Ausbruch der Coronakrise ohne ihren Chef auskommen. „Ich müsste nach jeder Einreise nach England erst einmal für zwei Wochen in Quarantäne. Das lohnt sich nicht." So sieht er seine Mitarbeiter nur bei Videokonferenzen. In England arbeiten 105 Leute für Ilmor, in den USA weitere 132. Die betreuen sämtliche Triebwerke für die Rennen zur Nascar- und IndyCar-Serie und bauen Bootsmotoren auf.

In Brixworth und der US-Filiale bei Detroit läuft alles derzeit auf Sparflamme. Auch Ilmor ist eine Geisel der Politik. „85 Prozent der Ingenieure entwickeln derzeit im Homeoffice. Alle Besprechungen finden auf Videoplattformen statt. Die Jungs, die Honda in der Formel 1 zuarbeiten, wurden wegen der Arbeitssperre dort auf Urlaub geschickt." Für die 15-köpfige Formel-1-Truppe ging die Arbeit Ende Mai wieder los. 49 Tage lang durften weder Honda in Japan noch sämtliche Partnerfirmen Entwicklung betreiben. Die längste Pause der Formel-1-Geschichte war Teil des Sparplans, der Teams und Motorenhersteller entlasten soll.

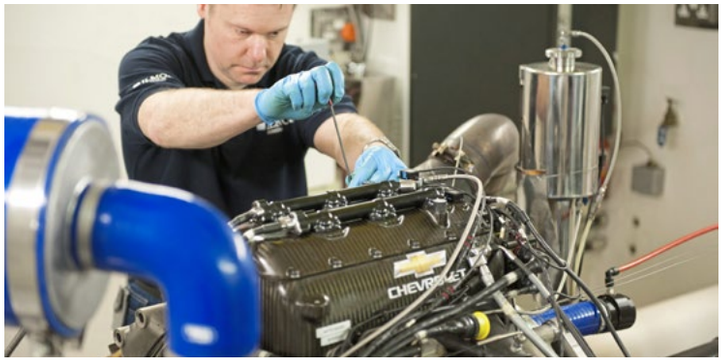
## IndyCar rüstet ab

Auch an der IndyCar-Front musste abgerüstet werden. „Wir arbeiten ungefähr 30 Prozent vom normalen Umfang", schätzt Illien. Die Prüfstände laufen auf Sparflamme. Seine Monteure arbeiten in zwei Schichten zu je 24 Mann. So sollen Kontakte untereinander reduziert werden. In der letzten Mai-Woche war die Fabrik in England komplett geschlossen.

Mit der Entwicklungsarbeit hält man sich zurück, weil von den leidgeplagten Teams Signale kommen, dass die Leasingkosten für die Motoren gesenkt werden müssen. Momentan bezahlt jedes Team pro Auto eine Million Dollar an den Motorlieferanten. Der Rest wird von den Namensgebern Chevrolet und Honda zugeschossen. Weil zu befürchten ist, dass die Teams in diesem Jahr weniger bezahlen werden, sparen die Motorenhersteller schon jetzt. In einem zweiten Schritt werden sie die Laufzeiten der V6-Turbos verlängern. Die werden im Moment alle 2500 Meilen (4025 Kilometer) getauscht. Für den geplanten Start der IndyCar-Serie im Juni auf dem Texas Motor Speedway ist Ilmor gerüstet. „Die Motoren sind schon alle in den USA. Die werden dort von unserer US-Filiale betreut. Auch die Leute an der Front arbeiten von den USA aus."

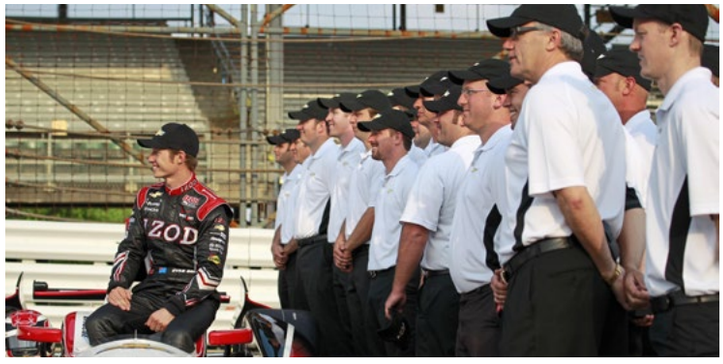
## Neuer Motor in Arbeit

Trotz der unsicheren Zeiten denkt man bei Ilmor schon über die Zukunft nach. 2022 stellt IndyCar auf neue Regeln um. Die Motoren sollen mehr Leistung bekommen. Dafür soll der Hubraum von 2,2 auf 2,4 Liter steigen. Hinzu kommt ein Hybridantrieb. „Die Arbeit am neuen Motor ist derzeit nicht behindert. Zurzeit befinden wir uns noch in der Berechnung und Konstruktion", erklärt Illien. Alle anderen Projekte liegen auf Eis oder sind gestrichen. Viele seiner Mitarbeiter sind derzeit in Kurzarbeit. Der Staat zahlt die Hälfte des Gehalts. Ilmor legt bis auf 75 Prozent drauf. Illien verspricht: „Wenn der Rennsport wieder losgeht, werden auch bei uns alle wieder voll an die Arbeit zurückkehren." ■




MOTORSPORT IMAGES

**Eine feste Größe in der IndyCar-Szene: Ilmor-Motoren mit dem Chevy-Siegel**




MOTORSPORT IMAGES

**Sieger 2019: Autos mit Motoren von Ilmor gewannen zwölfmal das Indy 500**

# Achtung, lesenswert!

Die Coronakrise hat auch ihre guten Seiten: Die Leute lesen wieder mehr. Wer seine Zeit sinnvoll nutzen will, sollte sich zwei neue Bücher besorgen. Maurice Hamilton schreibt über das Leben von Niki Lauda. Der Schweizer Edi Wyss erzählt von seinem Aufstieg vom Rennmechaniker bis zum Top-Restaurator alter Autos.

Von: **Michael Schmidt**

Wie füllt man die rennlose Zeit? Indem man über Rennen, Rennfahrer oder Rennautos liest. Lektüre gibt es genug. Erst kürzlich sind wieder zwei Bücher mit dem Prädikat „lesenswert“ auf den Markt gekommen. Fangen wir mit dem berühmten Gesicht an. Der englische Rennsport-Journalist Maurice Hamilton hat ein Buch über Niki Lauda geschrieben. „Nicht schon wieder“, werden Sie in einem ersten Reflex vielleicht sagen. Bücher über Österreichs Rennsport-Ikone gibt es genug. Doch Hamilton zog den Rückblick auf das Leben des berühmtesten Österreichers der letzten Jahrzehnte von einem anderen Blickwinkel auf. Er lässt neben alten Tonbandmitschnitten mit Lauda auch dessen Wegbegleiter zu Wort kommen. In dem Buch mit dem Titel „Es ist nicht einfach, perfekt zu sein“ versucht der Autor, den Menschen und Rennfahrer Lauda durch einen Blick von außen zu erklären.

Die Liste der Interviewpartner, die sich an Lauda erinnern, füllt eine halbe Seite, von Bernie Ecclestone bis Max Mosley, von Lewis Hamilton bis Alain Prost. Der frühere Ferrari-Rennleiter Daniele Audetto kommt zu Wort, genauso wie Konstrukteur Mauro Forghieri, Marlboro-Chef John Hogan, John Watson, Teamkollege bei Brabham und McLaren, Gerhard Berger, Kompagnon Toto Wolff und Niki Laudas Söhne.

## Der Weg zum Buch

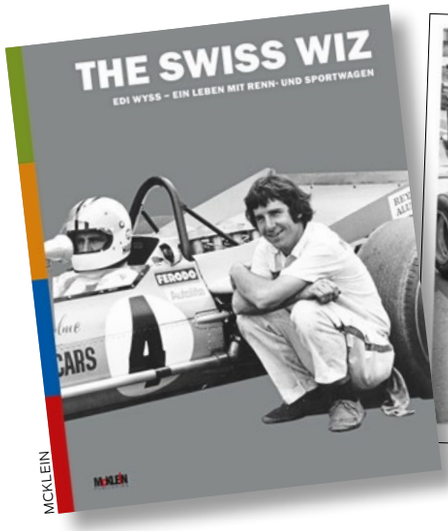
Eigentlich wollte Hamilton gar kein Buch über Lauda schreiben. Die Idee dazu sei ihm erst in der Woche nach dessen Tod gekommen, als er sah, welche Anteilnahme, Anerkennung und welchen Respekt vor Laudas Person das auslöste. Die Motorsportgemeinde ehrte den dreifachen Weltmeister in Monte Carlo mit Stickern auf den Autos, roten Kappen und einer Gedenkminute vor dem Start. Lauda bekam eine Art Staatsbegräbnis – in Wien mit Menschenschlangen, die im strömenden Regen vor dem Stephansdom warteten, um sich von ihm zu verabschieden.

Die Lauda-Story beginnt mit einer persönlichen Begegnung des Autors bei einem Formel-2-Rennen 1971 im Mallory Park. Lauda macht sich über den Siegelring lustig, den dieser damals an seiner linken Hand trug. Und die Geschichte geht spannend weiter. Mit dem finanziellen Balanceakt, der ihn zu March brachte, über Selbstmordgedanken, als der Plan zu scheitern drohte, bis zur Notlüge bei B.R.M. und dem Anruf von Ferrari nach dem GP Monaco 1973 in seinem Büro. Wir erfahren alle Einzelheiten über seinen Nürburgring-Unfall, warum er sich vier Jahre später von Ferrari trennte, wie ihm die Ausfallserie bei Brabham die Motivation raubte, vom Comeback mit McLaren und wie er Hauptsponsor Marlboro aufwiegelte, um Ron Dennis und John Barnard zu einem früheren Einsatz des Porsche V6-Turbo zu zwingen. Bewegend auch die Geschichte von Toto Wolff über letzten Tage mit seinem Kompagnon in Ibiza, bevor die Lungentransplantation in Wien den Anfang vom Ende einläutete. Das im Edel-Verlag erschienene Buch mit 396 Seiten und einem Fototeil in der Mitte ist für 24,95 Euro im Buchhandel oder bei allen Online-Bestellportalen erhältlich.



MSA

Eine ganz andere Geschichte ist die des Schweizers Edi Wyss. Der gelernte Mechaniker, der sich mit dem Technikum auch theoretisches Wissen aneignete, erzählt seinen Weg vom Fan zum Rennmechaniker bis hin zu einem Unternehmer, der alte Autos restauriert. Unter dem Titel „The Swiss Wiz“ erzählt Wyss, wie viel Beharrlichkeit und Entbehrungen nötig war, in seinem Traumberuf Fuß zu fassen. Man musste nur den Mut dazu haben, die richtigen Leute zu fragen. Zuerst Joakim Bonnier, dann Tyler Alexander, der die Can-Am Filiale von McLaren in den USA leitete. Gerade die erste Zeit Ende der 60er, Anfang der 70er-Jahre vermittelt einen guten Einblick, wie der Motorsport-Tross damals von Rennen zu Rennen tingelte, wie Ingenieure und Mechaniker improvisieren mussten und welche Arbeitsstunden man leisten musste, um im Geschäft zu bleiben. Wyss war überall. In der Formel 1, in Indianapolis, der Can-Am-Serie, Sportwagenrennen. Heute ein Rennen in Europa, morgen eines in den USA. Die wunderschön bebilderte und locker erzählte Geschichte eines Mannes, der sein Hobby zum Beruf und seine Erfahrungen schließlich zu einer Lebensgrundlage mit eigener Firma machte, gibt es für 79,90 Euro bei der McKlein Media GmbH & Co KG. ■







**Motorsport aus der Insider-Perspektive: Die Story von Edi Wyss**

Formel 1

# Europa-Plan steht

Die F1-Verantwortlichen haben den provisorischen Fahrplan für die ersten acht Rennen des Jahres veröffentlicht. Hockenheim ist noch nicht dabei.

Von: **Tobias Grüner**

Die Termine für den Saisonauftakt 2020 stehen fest. Am 5. Juli geht es in Spielberg erstmals um Pokale und WM-Punkte. Und weil so viele Rennen wie möglich in den engen Zeitplan gequetscht werden müssen, gibt es nur sieben Tage später an gleicher Stelle direkt noch den zweiten Österreich-GP. Rennen Nummer 3 folgt ebenfalls direkt eine Woche später in Budapest (19.7.).

Zwei Wochen nach dem ersten „Triple-Header" folgt direkt der nächste. Die Lockerung der Coronaregeln in England lassen zwei Silverstone-Rennen am 2. und 9. August zu. Von der Insel geht es im Anschluss direkt weiter nach Barcelona (16.8.) zum sechsten Rennen des Jahres. Nach einer Woche Pause komplettieren die Klassiker in Spa-Francorchamps (30.8.) und Monza (6.9.) dann das Europa-Programm.

Ein Deutschland-Grand-Prix ist im ersten Kalender nicht vorgesehen. Bei den Überseerennen gibt es aber einige Wackelkandidaten, für die Hockenheim einspringen könnte. Auf keinen Fall dabei sein wird Zandvoort. Das große Comeback in Holland soll nicht ohne Zuschauer stattfinden und wurde deshalb abgesagt. ■



RED BULL

**Zusätzlich zum GP Österreich gibt es noch den „Steiermark Grand Prix"**

Formel 1

# Sprint statt Quali?

Um bei den Doppel-Events in Spielberg und Silverstone für Abwechslung zu sorgen, haben die F1-Bosse mit den Teams über ein neues Qualifikationsformat diskutiert.

Von: **Tobias Grüner**

Die Idee ist nicht neu. Schon in der vergangenen Saison wurde hinter den Kulissen heiß über neue Quali-Varianten debattiert, um mehr Abwechslung in die Startreihenfolge zu bringen. Einer der Vorschläge sah vor, das Einzelzeitfahren durch ein Sprintrennen zu ersetzen, bei dem die in der WM bestplatzierten Fahrer von hinten losfahren müssen. Das Ergebnis soll dann die Aufstellung des Hauptrennens bilden.

Eigentlich sollte die Idee bei einigen ausgewählten Rennen ausprobiert werden. Doch als es in der Strategiegruppe zur Abstimmung kam, meldeten Mercedes und Red Bull Bedenken an. Nun steht das Thema erneut auf der Agenda. Die F1-Bosse befürchten, dass die Doppelschläge in Spielberg und Silverstone etwas eintönig werden könnten, was das Kräfteverhältnis angeht. Von dem 30-minütigen Sprintrennen als Quali-Ersatz erhofft man sich zusätzliche Würze. Dieses Mal wäre Red Bull an Bord. Teamchef Christian Horner signalisierte früh seine Unterstützung. Doch Mercedes will sich offenbar nicht auf das Experiment einlassen. Schon bei der ersten Diskussion des Themas im Rahmen der Telefonkonferenz der Teamchefs kündigte der Weltmeister an, dem Vorhaben die Zustimmung zu verweigern. Weil es sich beim Umbau des Qualifying-Formats um eine massive Regeländerung handelt, wird Einstimmigkeit aller Beteiligten benötigt. Die FIA will nun einen angepassten Vorschlag entwickeln, der dann zur Abstimmung gestellt wird. ■



WILHELM

**Die F1-Bosse wollen für mehr Abwechslung bei den Doppelrennen sorgen**

## NACHRICHTEN

### MOTOREN TEURER

Die Formel 1 senkt die Kosten, damit die Kundenteams überleben können. Das gilt aber nicht für alle Bereiche. Die Motoren werden teurer. Ferrari, Honda, Mercedes und Renault können ab nächstem Jahr 15 statt 12 Millionen Euro pro Saison für ihren Motorenservice verlangen.

### AUTOS SCHWERER

Obwohl die Chassis und rund 20 Komponenten bis Ende 2021 in der Entwicklung eingefroren sind, steigt das Mindestgewicht von 746 auf 749 Kilogramm.

### KEIN SONDERSTATUS

Ab 2021 müssen die F1-Motoren für die Kundenteams absolut identisch mit den Werkstriebwerken sein. Das schließt erstmals auch die Software, den Kraftstoff und das Öl mit ein. Einzige Ausnahme: Ein Kunde bevorzugt einen anderen Kraftstoffhersteller als das Werk.

### MONZA VERLÄNGERT

Im Zuge der Verkündung des neuen Kalenders hat der Bürgermeister von Monza bekannt gegeben, dass der Vertrag mit der Formel 1 frühzeitig um ein Jahr bis 2025 verlängert wurde.

### TESTTRÄGER BEI AUKTION

Toyota lässt sein letztes F1-Auto als Coronahilfe versteigern. Der Prototyp für die Saison 2010 namens TF109-01 wurde bei Testfahrten von Timo Glock und Jarno Trulli pilotiert, kam aber wegen des F1-Ausstiegs nach der Saison 2009 nicht zum Renneinsatz.

### HAMILTON WECKT F1 AUF

Lewis Hamilton hat kritisiert, dass sich in der „weißen Formel 1" niemand gegen den Rassismus in der Gesellschaft positioniert. Nach dem Aufruf verschickten Leclerc, Sainz, Norris, Latifi und Pérez Nachrichten über die sozialen Medien, in denen sie ihre Unterstützung für den Kampf gegen Rassismus erklären.



# Zeitvorteil

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






**1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun**

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




**2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift**

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

**Für Sie zur Wahl**

## Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

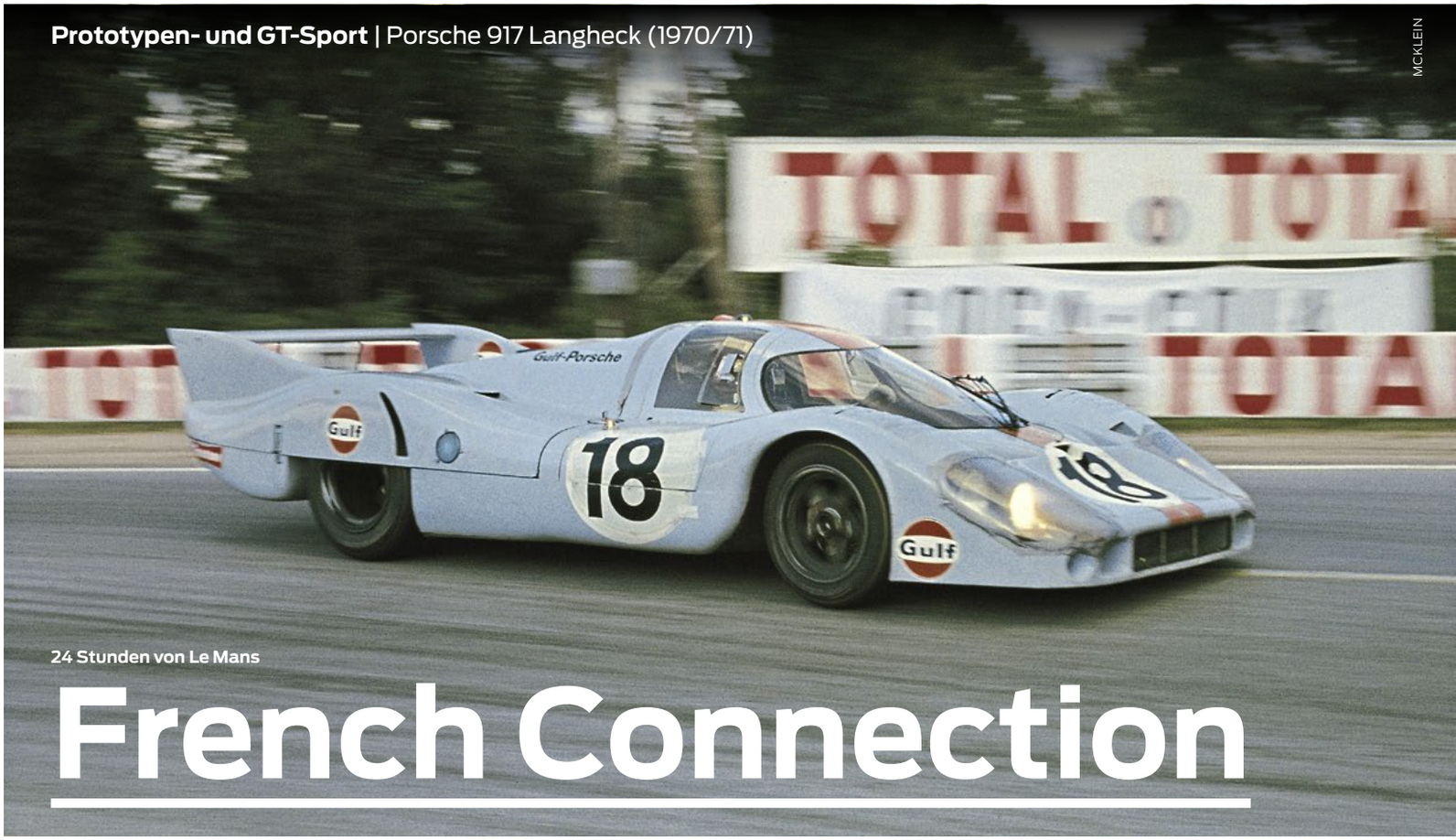
• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

# www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

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




MCKLEIN

24 Stunden von Le Mans

# French Connection

Vor 50 Jahren feierte Porsche den ersten Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Wie auch im Jahr darauf gewann ein 917 mit Kurzheckkarosserie. Warum konnte dagegen der für Le Mans maßgeschneiderte, fast 390 km/h schnelle 917 mit Langheck nie gewinnen?

Von: **Dirk Johae**

Sogar Teamchef John Wyer überwand seine Skepsis: 1971 setzte er in Le Mans endlich den Porsche 917 mit Langheck-Karosserie ein, das mit Abstand schnellste Auto im Feld. Mit der neuen Rekordgeschwindigkeit von 386 km/h jagte Wyers Fahrer Jackie Oliver im Vortest über die lange Hunaudières-Gerade. Mit einem Rundenschnitt von 250,44 km/h stellte er eine neue Rekordmarke auf. Im Juni ging die Rekordjagd weiter: In seiner besten Qualifying-Runde nahm Polesitter Jackie Oliver dem schnellsten 917 mit Kurzheck 4,8 Sekunden ab.

Doch Wyer, der als Teamchef vor der Porsche-Liason dreimal Le Mans gewonnen hatte, wusste genau, dass im Rennen vor allem Zuverlässigkeit und ein planmäßiger Verlauf zählten. Aber auch mit all der Erfahrung von Wyer und seiner Mannschaft wurde der lange 917 trotz seiner überlegenen Schnelligkeit kein Siegerauto.

## Mit leeren Händen

Der 917 LH wurde zur härtesten Prüfung für die Ehe von Porsche und dem britischen Spitzenteam JWAE. Beide Autos fielen aus, auch der vom Martini International Racing Team eingesetzte Langheck-917 mit Vic Elford und Gérard Larrousse. Bis zu diesen Problemen hatten diese drei Trainingsschnellsten das Feld angeführt.

Das Martini-Auto machte bereits in der neunten Rennstunde mit Motorschaden schlapp. Das Lüfterrad hatte sich gelöst und war wie eine Frisbeescheibe in die Botanik abgetaucht. Die beiden Gulf-Langhecks krankten an defekten Radaufhängungen hinten links. Zunächst kam das Auto von Siffert und Bell an die Box. Diagnose: Radträger, Feder und Stoßdämpfer wurden getauscht. Fünf Stunden später hielt der zweite Gulf-Langheck mit dem gleichen Leiden an der Box. „Beide Schäden waren sehr wahrscheinlich das Ergebnis von Überhitzung in diesem Bereich aufgrund der teilweise abgedeckten Hinterräder der Langheck-Karosserie“, analysierte Wyers Technikchef John Horsman diese Defekte in seinem Buch „Racing in the Rain“ von 2006.

In nur 18 Minuten tauschten die Wyer-Mechaniker am Auto der Polesitter Rodriguez und Oliver Radaufhängung und Antriebswelle. Rodriguez kämpfte sich wieder bis auf den zweiten Platz vor, bis ein Ölschlauch platzte. Die Teamkollegen Siffert/Bell schieden am Morgen mit einem Riss im Motorblock aus. John Horsman zog eine bittere Bilanz: „Wenn das Rennprogramm von Porsche ausschließlich John Wyer überlassen worden wäre, wie wir es bei der Vereinbarung 1969 auch erwartet hatten, wäre der Langheck-Wagen nie gebaut worden.“

Warum aber hielt Porsche an den Langheckversionen fest? Der Wyer-Ingenieur meinte: „Piëch konzentrierte sich entschlossen auf Innovationen an der Technikfront, ohne genügend an das Gewinnen von Rennen zu denken.“ Und er fügt an: „Für die Renn-erfolge waren wir angeheuert worden.“ So wurde der 917 Langheck zum Sinnbild für einen tiefen Graben zwischen Stuttgart und Slough, dem Sitz von JWAE.

## Feinschliff für 1971

Jedoch galt der 64 Zentimeter längeren Heckpartie im Vergleich zum Kurzheck nicht das alleinige Augenmerk: „Eine Bugschürze mit einer scharfen Unterkante und einer dahinter liegenden




PORSCHE

**Regen-Tanz im „Hippie-Auto“: Kauhsen/Larrousse im 917 LH 1970**

Hohlkehle verbesserte und stabilisierte den Abtrieb vorn“, berichtet Norbert Singer in seinem neuen, gerade erschienenen Buch. Gerade bei hohen Geschwindigkeiten war die Abtriebsbalance entscheidend. John Wyer hatte moniert, dass der Auftrieb an der Vorderachse auf der Geraden zu groß wurde. Darunter litt die Richtungsstabilität. Dieses Langheck-Leiden war mit der Überarbeitung 1971 kuriert.

Noch in der 917-Ära galt die Aerodynamik von Rennwagen als schwarze Magie. Deshalb suchte Porsche schon beim 917 Langheck der ersten Generation von 1969 die Unterstützung von Spezialisten in Frankreich bei SERA. So hieß die vom Konstrukteur, Rennfahrer und Le-Mans-Kenner Charles Deutsch gegründete Firma in Paris. Ihr Auftrag: Entwicklung eines 917 Langheck speziell für den Einsatz in Le Mans, gut für einen deutlich höheren Topspeed auf der fünf Kilometer langen Hunaudières-Geraden. Auf diesem ultraschnellen Abschnitt, einem abgesperrten Stück der Nationalstraße RN 138, wurden die Autos damals noch nicht durch zwei Schikanen eingebremst.

Für die Entwicklung nutzte SERA den Windkanal des Eiffel-Instituts. Mit Erfolg: Schon das 1970er-Langheck war auf der langen Geraden rund 40 km/h schneller als die Kurzheck-Version. Vic Elford erzielte im Auto von Porsche Salzburg mit 3.19,8 Minuten die beste Trainingszeit.

## Überholen leicht gemacht

Der Brite war der größte Fan des 917 Langheck: „Er hatte eine so überlegene Höchstgeschwindigkeit“, schwärmte der Werksfahrer. „Wann immer ich ein anderes Auto überholen wollte, wartete ich einfach bis zum Ausgang der nächsten Kurve und zog vorbei.“ Doch diese Überlegenheit schützte nicht vor technischen Gebrechen: Elford und Kurt Ahrens schieden nach 17 Stunden mit einem Defekt am 4,9-Liter-V12 aus. Dagegen gewannen Willi Kauhsen und Gérard Larrousse mit dem 917 LH 4,5 des Martini-Teams die Energie-Index-Wertung und wurden Gesamtzweite. Ihr lilagrünes „Hippie-Auto“ zählt zu den beliebtesten Le-Mans-Rennwagen aller Zeiten. Kauhsen erledigte wie Ahrens etliche Tests mit dem 917 LH. Dabei überstanden beide Werksfahrer jeweils einen schweren Testunfall unverletzt.

Letztlich schnitt das noch unausgereifte Langheck von 1970 besser ab als der Nachfolger im Jahr darauf. Dafür ist das jüngere Auto mit den abgedeckten Hinterrädern der eleganteste 917. Zwei Jahre nach dem so unglücklich verlaufenen Rennen in Le Mans gab es für den „Langen“ noch ein Happy-End: Die hintere Partie stand nämlich Pate für das Heck des ultimativen, rund 1200 PS starken Can-Am-Bruders 917/30, mit dem Mark Donohue 1973 überlegen die Meisterschaft gewann. ■

## DIE TECHNIK (1971)

**Motor und Kraftübertragung**
V12 (180°), 2 x DOHC, gebläsegekühlt, Mittelabtrieb,
Hubraum 4907 ccm,
Leistung 600 PS bei 8400/min,
max. Drehmoment 549 Nm bei 6500/min,
Fünfgang-Schaltgetriebe

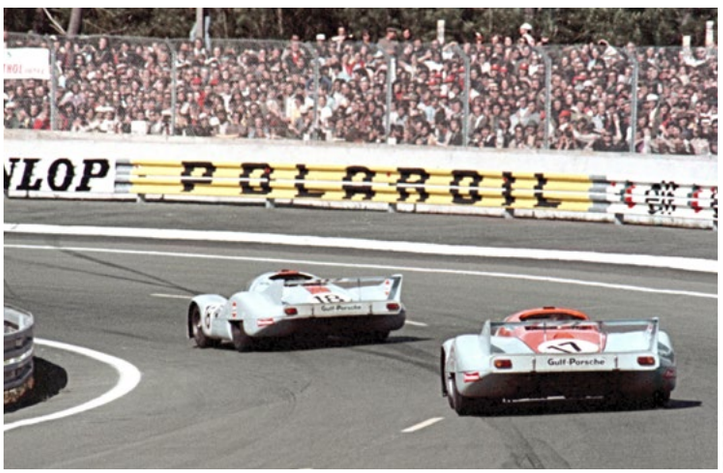
**Chassis, Maße und Gewicht**
Radstand: 2300 mm
L x B x H:
4780 x 2032 x 1180 mm,
Kunststoffkarosserie, Gitterrohrrahmen (Leichtmetall)
Reifen: Firestone
Felgen: v 10,5 x 15, h 17 x 15
Gewicht 840 kg

**Fahrleistungen**
Vmax 386 km/h



MOTORSPORT-IMAGES

**Werkstatt in Teloché: 917 Langheck (M.) mit 917 K und 917/20 „Sau“**



PORSCHE

**Gulf-Langheck-Geschwader: Oliver/Rodriguez vor Siffert/Bell**



MOTORSPORT-IMAGES

**Rund 40 km/h schneller: Elford/Ahrens passieren 1970 einen Gulf-917 K**

# „Ich bin kein Handicap-Fan“

Der Toyota-Werksfahrer Mike Conway über die Coronakrise, den modifizierten Kalender für die Sportwagen-WM und das Saisonhighlight in Le Mans, das heuer unter völlig veränderten Bedingungen stattfinden wird.

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




MOTORSPORT-IMAGES

**Eine Folge der Coronakrise ist unter anderen, dass die Sportwagen-WM den Winterkalender wieder abgeschafft hat und 2021 auf ein traditionelles Format zurückwechselt. Ihre Meinung?**
Als Fahrer denkt man zunächst erst einmal an die Folgen für die eigene vertragliche Situation. Seit der Einführung des Winterkalenders wurden natürlich auch die Laufzeiten der Verträge entsprechend angepasst, das muss nun wahrscheinlich alles wieder umgestellt werden.

**Wie bereitet sich ein Profirennfahrer wie Sie auf den Neustart nach der Corona-Pandemie vor?**
Primär geht es darum, bereit zu sein für den Moment, wo wir wieder loslegen können. Wir alle wissen, dass der Startpunkt lange Zeit ein bewegliches Ziel war, jetzt kommt etwas mehr Gewissheit ins Spiel, weil der nächste WM-Lauf wohl wirklich wie geplant Mitte August in Spa stattfinden soll. Auf diesen Termin fiebern wir jetzt alle hin.

**Von Spa geht es für die WEC nach Le Mans, wo das 24h-Rennen heuer erst am 19./20. September stattfindet. Welche Auswirkungen wird der späte Termin auf das Rennen haben?**
Weil das Rennen in Le Mans so spät stattfindet, werden sich viele Rahmenbedingungen verändern, auf die wir uns neu einstellen müssen, das wird eine sehr knifflige Aufgabe. Die Anzahl der Nachtstunden wird sich zum Beispiel gegenüber dem Termin im Juni deutlich erhöhen. Das bedeutet für uns, dass jeder Pilot mindestens zwei Mehrfachstints

„Wir werden in Le Mans diesmal viel länger in der Nacht fahren als beim Termin im Juni.“

Toyota-Werkspilot Mike Conway

in der Nacht absolvieren muss, bei dem Termin im Juni war es maximal ein Nachtstint. Für uns Fahrer macht das die Sache nochmal anspruchsvoller. Dazu werden natürlich die Temperaturen insgesamt kühler sein, vermutlich ist auch das Temperaturdelta zwischen Tag und Nacht noch einmal deutlich größer – all diese Dinge werden das Rennen natürlich beeinflussen.

**Es dürfte sich sehr komisch anfühlen, wenn das Rennen in Le Mans wirklich ohne Zuschauer stattfinden sollte …**
Ich persönlich hoffe immer noch sehr, dass die Behörden Zuschauer in Le Mans zulassen werden. Auf einer kleineren Strecke wie in Spa kann man vielleicht noch damit leben, vor leeren Rängen zu fahren. Aber ein 24h-Rennen ohne Fans auf der Monsterstrecke in Le Mans – das ist für mich unvorstellbar, und es würde sich sehr seltsam anfühlen.

**Wie schwierig ist es vor diesem Hintergrund, die Vorbereitung wirklich ernst zu nehmen?**
Das fällt mir nicht schwer, denn ich spüre, dass die Fans alle auf die Rückkehr des Sports warten – genauso wie wir selber. Das ist ja das Gleiche bei anderen Sportarten wie Fußball. Wichtig ist, dass wir die Nachfrage nach dem Sport wieder erfüllen. Und sollte es bei den Events Handicaps oder Beschränkungen wegen der Coronakrise geben, so können wir alle damit leben. Wichtig ist nur, dass der Sport zurückkommt. Und für uns als Fahrer ist wichtig, dass wir die Saison zu Ende fahren können – und einen Meister bestimmen.

**Apropos Meisterschaft: Das private Rebellion-Team ist Euch aufgrund des Handicapsystems ganz schön auf die Pelle gerückt …**
Ich bin kein großer Fan dieses Systems. Du wirst bestraft, wenn Du schnell bist und Rennen gewinnst. Wenn das bei jedem WM-Lauf passiert, dann fühlt sich das sehr seltsam an. In Bahrain hätten wir nach diesem Muster eigentlich gar nicht siegen dürfen, daher hatten wir dann einen Vorsprung, aber bei den nächsten Rennen werden wir für diesen Sieg teuer bezahlen müssen, das haben wir schon in Austin gesehen. Und auch das Rennen in Spa wird für uns mit der Einstufung sehr schwierig.

**Aber in Le Mans werden die Uhren dann sozusagen wieder auf null gestellt, korrekt?**
Das ist richtig, aber Rebellion war auch 2019 in Le Mans sehr stark, sie stellten im Schnitt aller Runden das zweitschnellste LMP1-Auto im Feld – noch vor unserem Schwesterwagen! Dazu waren sie in der Nacht sehr stark, und die Nacht wird diesmal wegen des Termins im September viel länger dauern.

**Die LMP1-Teams haben ihre Reifenentscheidungen für das Rennen in Le Mans schon getroffen. Das basierte aber auf dem Juni-Termin …?**
So habe ich es auch verstanden. Für uns ist das ein Problem, denn es fällt uns bei Toyota tendenziell schwerer, in der kalten Nacht die Temperatur im Reifen zu halten. Wenn die Nächte im September noch mal deutlich kühler sind als im Juni, könnte sich das Problem potenzieren. Und ich will mir gar nicht ausmalen, was passiert, wenn es bei diesen kalten Temperaturen auch noch zu regnen beginnt. In den letzten Jahren hatten wir sehr viel Glück, was das Wetter in Le Mans betrifft. Das könnte 2020 umschlagen – mit einer langen Nacht und womöglich mit tiefen Temperaturen und viel Regen …

**Aktuell führen Sie mit Ihren Teamkollegen José María López und Kamui Kobayashi die WM-Wertung noch an …**
Das stimmt, aber es sind nur fünf Punkte Vorsprung, und laut der Handicap-Einstufung werden unsere Teamkollegen in Spa ein paar Zehntel schneller sein.

**Sie hatten auch einen Vertrag mit Whelen Engineering für die IMSA-Saison 2020 …**
Ja, aber das war leider nur für Daytona. Ich würde gerne mehr Rennen fahren, aber es gibt jetzt vermutlich viele Terminüberschneidungen. Ich liebe die Rennen in Amerika, das ist harter Rennsport ohne Kompromisse. Ich würde in Zukunft gerne mal eine volle Saison in der IMSA-Serie fahren. ■




PEUGEOT

**Sportwagen-WM (WEC): Peugeot-Spekulationen**

# Konzeptfrage bei Peugeot

Peugeot lässt sich weiter Zeit mit einer klaren Aussage darüber, ob sie ab 2022 mit einem Hypercar nach FIA-Reglement in der Topklasse der Sportwagen-WM antreten oder womöglich doch auf die günstigere LMDh-Klasse aus Amerika umschwenken. Auch ein Kompromiss ist nicht ausgeschlossen.

Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot sagt: „Wir sind sehr zufrieden, dass die Eckpunkte des LMDh-Reglements jetzt veröffentlicht wurden. Noch wichtiger ist für uns, dass die Eckpunkte der Balance of Performance (BOP) stehen, die ja garantieren sollen, dass beide Fahrzeugkonzepte, also die Hypercars nach FIA-Reglement und die LMDh-Autos nach IMSA-/ACO-Reglement, in Zukunft voll wettbewerbsfähig sein werden. Es war wichtig, dass alle Autos mit dem gleichen Gewicht, der gleichen Leistung und vergleichbarer Aero-Konfiguration an den Start gehen. Damit ist klar, dass man keine Nachteile hat, egal welches Konzept man auswählt."

Finot bestätigt, dass Peugeot gerade die Kostenfrage evaluiert. Hier sind die LMDh-Autos prinzipiell im Vorteil, da sie mehr Gleichteile aus der LMP2-Klasse verwenden. Andererseits ist Total als Miteigentümer des Batterieherstellers Saft bei Peugeot an Bord – was auf ein LMH-Auto hindeuten könnte. Insider sagen einen Kompromiss voraus: Peugeot könnte sich mit Ligier zusammentun und ein Hypercar auf der Basis eines Einheitschassis von Ligier entwickeln. ■ MS

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### GO FÜR 24h PORTIMÃO!

Die Creventic-Serie hat das 24h-Rennen in Portimão vom 12. bis 14. Juni in Portugal bestätigt. Damit ist das Langstreckenrennen eines der ersten größeren Motorsport-Events, das nach dem Corona-Lockdown wieder stattfindet. Laut Informationen der Veranstalter sind die Grenzen für den internationalen Transport durch Frankreich und Spanien geöffnet, die Hotels seit dem 1. Juni wieder in Betrieb. Nach dem Aufenthalt in Portugal soll keine Quarantäne notwendig sein. Auf Wunsch bieten die Organisatoren auch eine Chartermaschine mit Platz für 160 Personen an. Insgesamt sind 19 Teams eingeschrieben. Jedes erhält eine eigene Box, um die Abstandsregeln zu garantieren.

### IMSA: 15 TEAMMITARBEITER

Die amerikanische IMSA-Serie hat ihre Ablaufpläne für die beiden ersten Rennen in Daytona (4. Juli) und Sebring (18. Juli) bekannt gegeben. Wie erwartet werden beide Events ohne Zuschauer stattfinden, der Ablauf wird auf zwei Tage reduziert. Die Mitarbeiteranzahl der teilnehmenden Teams wird auf 15 beschränkt, inklusive der Fahrer. Für Daytona sind Spotter erlaubt, aber sie dürfen nicht ins Infield. Hersteller und Teams dürfen keine PR-MItarbeiter zu den beiden Rennen entsenden. Für Daytona und Sebring wird außerdem die Anzahl der Medienvertreter sehr stark limitiert sein.

### ACO MIT ASIEN-KALENDER

Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat den Kalender für die Asian Le Mans Series wegen der Corona-Pandemie ein zweites Mal angepasst und überarbeitet: Jetzt finden binnen weniger Wochen im Januar 2021 vier 4h-Rennen auf der Buriram-Rennstrecke in Thailand (9. und 11. Januar) sowie auf dem Sepang International Circuit in Malaysia (23. und 26. Januar) statt. Die eigentlich geplanten Rennen in Shanghai (China) und in Suzuka (Japan) wurden gecancelt.

### LADIES-TEAM IN GTE-PRO

Das Gear Racing Team hat seine Nennung für das 24h-Rennen in Le Mans, das bekanntlich von Mitte Juni auf den 19./20. September verschoben wurde, von der GTE-Am-Klasse in die GTE-Pro-Klasse umgeswitcht. Das gab Gear-Teamchef Mark Ruggieri bekannt. Das US-Team will ein Ladies-Team in Le Mans einsetzen, doch es gibt Schwierigkeiten mit den Bestimmungen für Bronze-Fahrer: Offenbar konnte das Team nicht genügend weibliche Bronze-Fahrer finden. Bisher ist nur Christina Nielsen als Gear-Pilotin gesetzt.

### GINETTA: LMH-PLATTFORM?

Der britische LMP1-Konstrukteur Ginetta will ein modifiziertes Chassis für die neue Hypercar-Plattform ab 2021 anbieten. Ginetta-Boss Lawrence Tomlinson behauptet, er habe zwei potenzielle Kunden für ein LMH-Monocoque.





# Durchblick im Nebel

Vor 40 Jahren erteilte Walter Röhrl der versammelten Weltelite eine Lehrstunde. Das Erfolgsgeheimnis im Nebel von „Arganil“ lag auch an seinen präzisen Streckennotizen. Zum Jubiläum vergleichen wir das Zeitdokument mit einem Aufschrieb von Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit 14 Minuten Vorsprung gewannen Walter Röhrl und Christian Geistdörfer im Fiat 131 Abarth 1980 die Rallye Portugal. Noch beeindruckender der Abstand auf der 42 Kilometer langen Kultprüfung „Arganil“. Nachts und im Nebel schenkten die Deutschen ihren besten Verfolgern, Waldegaard und Thorszelius im Mercedes 450 SLC, 4.58 Minuten ein – satte sieben Sekunden pro Kilometer!

„Wir wussten um das wechselhafte Wetter und dass dort Nebel kommen kann“, erinnert sich Röhrl. „In meinem Kopf lief einfach nur ein Film ab. Das geht natürlich nur, wenn der Aufschrieb perfekt passt.“

## Röhrl mit britischem System

Zu Beginn seiner Karriere fuhr Röhrl eher auf Sicht. „Die Strecken in meiner Heimat kannte ich ja mehr oder weniger auswendig. Bevor wir 1973 zu Opel kamen, brachte mein damaliger Beifahrer Jochen Berger das britische System mit“, so Röhrl. Anders als beim gängigen Zahlen-System von 1 (sehr langsam) bis 5 (sehr schnell) werden die Kurvenradien umschrieben. Röhrls Grundgerüst liest sich wie folgt: SR („Scharf Rechts“), KR („Kehre Rechts“), MR („Mittel Rechts“) und R („Rechts“). Die Perfektion zeigt sich im Detail. „Mittel Rechts“ reicht von einer sehr langsamen !MR- („Achtung Mittel Rechts minus“) über MR-, MR, !MR+, MR+ bis zu MR++. Noch präziser: „Die folgende ‚!!R-‘ ist nahezu identisch mit der ‚MR++‘ und war beim Aufschreiben eine Bauchentscheidung“, weiß Copi-




Röhrl / Geistdörfer (1980)

GEISTDÖRFER



MCKLEIN

**Konkurrenz deklassiert: Röhrl/Geistdörfer bei der Rallye Portugal 1980**



MCKLEIN

1 **70** (Meter), **∩** „Kuppe“, **R-** „sehr schnelle Rechts“, **≈** (Wellen), **zu**, **MR+** „mittelschnelle Rechts plus“, **gl** „glatt“ ...

2 **mzm** „macht zu, macht auf“ ...

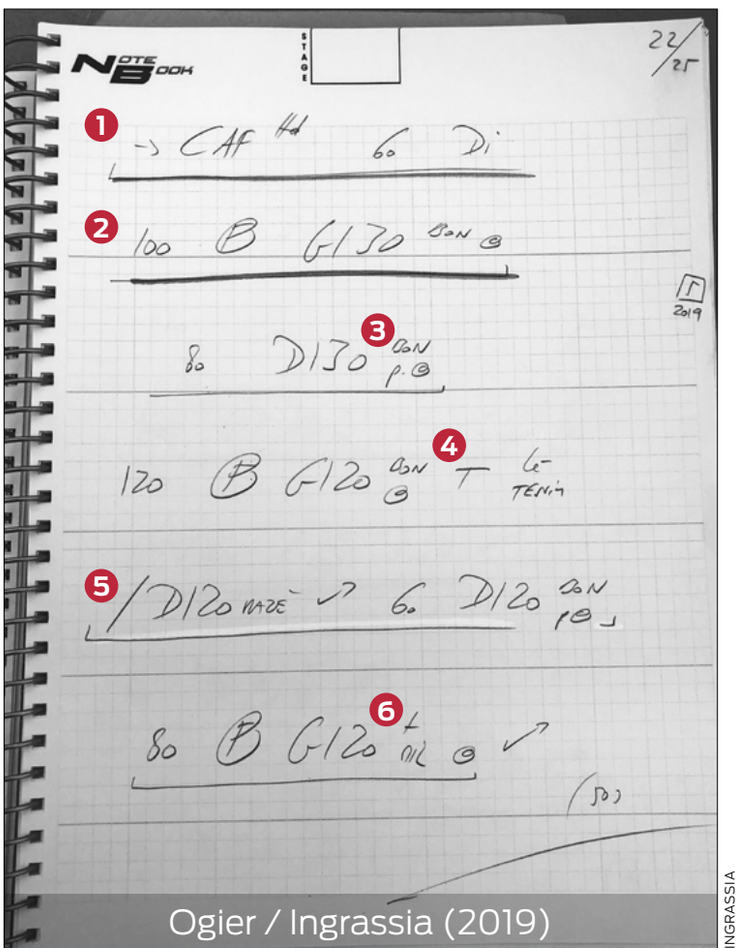
3 **80** (Meter), **L i** „Links innen“, **80** (Meter), **!R-** (fast sehr schnelle Rechts), **i** „innen“, **50** (Meter), **Mauer**, **KR** „Kehre Rechts“ – Hinweis: doppelt unterstrichen = sehr schnell vorlesen!

4 **30** (Meter), **!L-** (fast sehr schnelle Links), **l** „lang“, **60** (Meter), **ML** (Mittelschnelle Links), **gl** „glatt“, **2x** (zweimal in Folge gleicher Radius) ...

5 **—>** „sofort“ **∩** „Kuppe“, **Ri** „Rechts innen“



AT WORLD




Ogier / Ingrassia (2019)

INGRASSIA




TOYOTA

**Aktuelle Tabellenführer: Mexiko-Sieger Ogier/Ingrassia im Toyota Yaris WRC**



TOYOTA

**1** **—>** „für“, **C** „crest“ (Kuppe), **AF** „a fond“ (voll), **ttd** „tout droit“ (geradeaus), **60** (Meter), **D** „Droite“ (Rechts), **i** (kurz)

**2** **100** (Meter), **F** „frein“ (bremsen), **G** „Gauche“ (Links), **130** (Grad Radius = schnell,) **bon** (lang), **©** „cut“ (schneiden) ...

**3** **p.©** (sehr wenig schneiden = halbes Rad). Zudem: **p** © (wenig, ein Rad) über **mi-**© (halbes Auto) bis **pleine-**© (ganzes Auto)

**4** **T** „ta“ (spät), **Le-** (genau), **Tenir** (Linie halten),

**5** **/** „direkt“ **D** (Droite = Rechts) **120** (Grad Radius = mittelschnell) **RAZE** (knapp, streifen) ...

**6** **+** „plus“ (schneller) **mil** (halb lang) ...

lot Christian Geistdörfer, mit dem Röhrl seinen Aufschrieb perfektionierte, aber nie veränderte. „Mein Aufschrieb von der Monte im Kadett GT/E war zu 95 Prozent identisch mit jenem im Audi Quattro. Es ging für mich immer nur darum, den Fahrstil mit dem Auto anzupassen, denn die Streckeninfos waren ja die gleichen“, verrät der Regensburger, der schon früh Wellen und Kuppen („voll, dreiviertel, halb“) und die Anfahrposition detailliert notieren ließ. Heute Standard, wie ein Blick in die Aufzeichnungen von Sébastien Ogier zeigt. Röhrl staunt dennoch, besonders bei den Sprüngen. „Wir kontrollierten unseren Aufschrieb ja faktisch im Renntempo. Wie wissen die heute bei einer Abfahrgeschwindigkeit von 70 km/h auf Schotter, wo sie bei der Rallye mit Tempo 180 landen“, rätselt der Weltmeister von 1980 und 1982. „Deswegen braucht man mittlerweile zwei, drei volle Saisons, um vorne mitfahren zu können“, sagt der sechsmalige Weltmeister Ogier.

## Schneiden, was das Zeug hält

„Da helfen auch keine Videos“, unterstreicht dessen Copilot Julien Ingrassia. „Wir haben einmal versucht, einen Basisschrieb mittels Onboard-Videos zu machen, das war vertane Zeit, da passte rein gar nichts.“ Einig sind sich die Champions unter anderem darin, kurze Entfernungen, Röhrl unter 30 Meter, Ogier unter 20 Meter, in „sofort“, „direkt“, „für“ und „wird“ zu übersetzen.

Der größte Unterschied zwischen ihren Notizen ist jedoch der Fahrzeugtechnik geschuldet. „Ich habe vielleicht mal über eine Wiese abgekürzt“, gibt Röhrl zu, „aber in meiner ganzen Karriere habe ich nicht einen Cut geschrieben. Kurvenschneiden war mit unseren Autos schlicht nicht möglich. Ob Opel, Fiat, Lancia oder Audi, wir hätten uns sofort ein Rad ausgerissen.“

Anders Ogier. In seinem von Landsmann Loeb („Der war ja schon Weltmeister“) übernommenen System mit Zehner-Graden von 70 bis 150° für den Kurvenradius finden sich neben weiteren Details ein halbes Dutzend Varianten, um Kurven zu schneiden: Von „Gar nicht“, (No-©) über „nur streifen!“ („RAZE“), „ein halbes Rad“ (p.©), „ein Rad“ (p©), „halbes Auto“ (mi.©), bis „ganzes Auto“ (Pleine-©). Kaum eine Kurven-Ansage kommt ohne passendes Schnittmuster aus.

Auch die Herausforderungen für die Copiloten haben sich verändert: Vor 40 Jahren saß Geistdörfer bis zu 20 Stunden im Cockpit und betete den Aufschrieb bei brüllendem Motor durch eine „mickrige Gegensprechanlage“ vor. Dagegen werden Ingrassias Lesekünste im WRC vom hohen Tempo und den Fliehkräften beim Bremsen und in den Kurven so sehr strapaziert, dass dieser mit einer speziellen Atemtechnik arbeitet. ■

# „Habe meine Zukunft im Blick“

Acht Podiumsplätze und ein WM-Sieg in Argentinien stehen auf der Habenseite von Hayden Paddon. Um beim WM-Comeback der Rallye Neuseeland an diese Erfolge anzuknüpfen, hatte der Ex-Hyundai-Werkspilot einen klaren Plan. Doch dann kam das Coronavirus. In MSa spricht der 33-jährige Kiwi über den geplatzten Traum und neue Pläne.

Von: **Reiner Kuhn**



PGR

**Seit über einer Woche null Infektionen. Ist Neuseeland die Insel der Glückseligen?**
Man hat hier schnell und konsequent reagiert und dadurch verhältnismäßig wenig Corona-Fälle oder gar Tote. Aber auch hier ist die wirtschaftliche Situation schwierig und angespannt. Das spürt man auch im Sport.

**Anfang April wurde die neuseeländische Rallye-Meisterschaft abgesagt. War das nicht etwas voreilig?**
Es ist müßig, nun noch darüber zu diskutieren. Zudem ist die Landesmeisterschaft nur eine von mehreren Serien. Wichtiger ist, dass es die unterschiedlichen Rallyes noch gibt. Nächstes Wochenende geht es mit einem Rallyesprint wieder los. Danach folgen weitere Veranstaltungen, darunter auch Bergrennen. Die erste größere Rallye soll im August stattfinden.

**Gibt es dabei spezielle Hygiene-Vorschriften oder Abstandsregelungen?**
Die gibt es. Aktuell sind Veranstaltungen mit bis zu 100 Personen erlaubt, schon bald soll es auf 500 oder gar 1000 Personen erhöht werden. Das reicht für kleine Teams mit Familie und Freunden. Im Juli soll die Situation aber schon wieder anders aussehen.

**Die Rallye-WM soll nach acht Jahren Pause Anfang September wieder in Neuseeland gastieren. Wie sehen Sie die Chancen, dass dies klappt?**
Im Moment schauen alle auf die Regierung. Auch wenn sich die Situation aktuell schnell ändert, glaube ich eher nicht an den WM-Lauf in diesem Jahr – allem voran aufgrund der Reisebeschränkungen. Als Insel kann Neuseeland die Pandemie verhältnismäßig einfach kontrollieren, indem man sich abgeschottet und die Grenzen dicht macht, selbst zu unseren australischen Nachbarn. Ich kann mir nicht vorstellen, dass in zwei, drei Monaten schon wieder alles offen sein wird und man Leute aus der ganzen Welt willkommen heißt. Für eine Sportveranstaltung scheint mir das Risiko zu groß. Ich denke, insgeheim plant man schon für kommendes Jahr.

„Ob die Rallye Neuseeland stattfindet, ist offen. Klar ist nur, dass ich nicht am Start stehen werde.“

Hayden Paddon

**Platzt damit auch Ihr WRC-Start beim Heimspiel?**
Klar ist aktuell nur, dass ich in dieser Saison sicher nicht am Start stehen werde.

**Dabei waren sie beim Team 2C Compétition neben WRC2-Weltmeister Pierre-Louis Loubet für mehrere WM-Läufe gesetzt …**
Die Betonung liegt auf ‚war‘. Geplant waren vier Läufe: Sardinien, Portugal, Finnland sowie als Highlight Neuseeland. So hätte ich mich erst ans Auto gewöhnen und in Finnland auch auf schnelle und feine Schotterpisten einschießen können. Da ich die aktuellen Strecken in Neuseeland kenne, wäre die Chance groß gewesen, ganz vorne mitzumischen. Aber nachdem die ersten beiden Läufe gestrichen wurden und auch meine Heimrallye mehr als wackelt, macht es keinen Sinn. Hinzu kommt, dass durch die aktuelle Situation die Finanzierung nicht mehr gewährleistet ist. Statt im WRC werde ich diese Saison bestenfalls in jenem Hyundai i20 AP4 sitzen, mit dem wir 2018 die nationale Meisterschaft gewonnen haben.



PRG

**Paddon: Nur in der FIA-Asien-Pazifik-Meisterschaft im Hyundai i20 AP4**

## Hayden Paddon

**Geburtstag:** 20. April 1987
**Geburtsort:** Timaru (NZ)
**Herkunftsland:** Neuseeland

**WM-KARRIERE**
2002: erste Rallyesprints
2007: 1. von 80 WM-Starts
2008: Landesmeister NZ
2010: PWRC-3., 1 Sieg
2011: PWRC-1., 4 Siege
2012: SWRC-4., 2 Siege
2014–2018 WRC mit Hyundai (1 Sieg)
2018: Landesmeister NZ

**Werden Sie 2021 einen neuen Anlauf wagen?**
2007 habe ich hier mein WM-Debüt gegeben, 2010 im Mitsubishi die PWRC gewonnen und 2012 im Skoda die SWRC. Natürlich werde ich alles daransetzen, beim WM-Lauf in meiner Heimat auch in einem WRC zu starten, das war immer mein Traum. Ob es klappt, wird sich zeigen. Jetzt konzentrieren ich mich aber erst einmal auf andere Dinge.

**Die denn wären?**
Auch wenn ich mit 33 im besten Fahreralter bin, habe ich meine Zukunft außerhalb des Cockpits im Blick. Mit PRG (Paddon Rally Group) setzen wir nicht nur diverse Crosskarts oder die von uns aufgebauten Hyundai i20 AP4 ein. Mit dem Hyundai Kona EV Rally entwickeln wir zudem ein vollelektrisches Rallyeauto. ■



Nach seinem Rally2-Test darf Weltmeister Ott Tänak wieder in den i20 WRC steigen

HYUNDAI

Rallye-WM

# Ende des Testverbots

Ende Mai endete das von der FIA verhängte Testverbot für die WRC-Teams. Bis zur FIA-Weltratssitzung am 19. Juni gilt nun ein „Gentleman Agreement“, auf das man sich mit den drei Herstellern einigte.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Mitte März dreht sich kein Rad mehr in der Rallye-Weltmeisterschaft. Damit ist jetzt Schluss: Ab Juni können die Werksteams von Hyundai, M-Sport und Toyota wieder mit der Testarbeit beginnen. Vergangene Woche hat man sich mit der FIA auf ein spezielles Übereinkommen verständigt: Zwischen dem 1. und 19. Juni, dem Tag der nächsten FIA-Weltratssitzung, darf jedes Team maximal vier Tage testen. Danach gelten die vom Weltrat veröffentlichten neuen Test-Regularien.

„Die Teams sind sich einig, dass wir sparen und kosteneffizienter agieren müssen. Dazu zählt auch, dass wir das Testen kontrollieren“, sagte M-Sport-Teamchef Richard Millener. „Für eine vernünftige Entscheidung brauchen wir genauere Informationen zum restlichen Kalender.“ Man soll sich darauf verständigt haben, dass im weiteren Saisonverlauf kein Hersteller mehr als drei Tage vor einem europäischen WM-Lauf testen wird. Diese Regelung soll die bisherige 42-Tage-Begrenzung ersetzen.

Zwar haben alle Werksteams bereits Teststrecken in Finnland angemietet, noch ist aber offen, ob die Rallye wie geplant vom 6. bis 9. August stattfinden wird. Eine Entscheidung darüber wollen die örtlichen Veranstalter bis Mitte Juni und damit rechtzeitig vor der FIA-Weltratssitzung treffen.

Toyota hat die Entwicklungsfahrten mit dem brandneuen 2021er-Auto vorerst zurückgestellt und lässt Sébastien Ogier, Elfyn Evans und Kalle Rovanperä nach der Zwangspause mit dem aktuellen Yaris WRC testen. In der momentanen Situation sei es wichtiger, dass sich die Fahrer bestmöglich auf den nächsten Lauf vorbereiten. „Wenn sie mehr Erfahrung mit dem Yaris gesammelt haben, können sie uns auch mehr Input für das neue Modell geben“, ist sich Toyota-Technikchef Tom Fowler sicher. ■

Rallye-WM

# Latvalas neue Chance

Der bei Toyota aussortierte Jari-Matti Latvala ist überzeugt, dass ihm die Corona-Zwangspause bei der Rallye Finnland in die Karten spielen könnte.

Ein Mann, ein Wort. „Wie bei der Rallye Schweden werden wir auch in Finnland fünf Yaris WRC an den Start bringen“, bestätigte Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen. Heißt, neben dem Werks-Trio Ogier, Evans und Rovanperä wird nicht nur Werks-Junior Takamoto Katsuta dabei sein, sondern auch Ex-Werkspilot Jari-Matti Latvala. Letzterer startete nach 13 Jahren in Schweden erstmals wieder als Privatfahrer und plante, vor seiner Heimrallye auch auf Sardinien zu starten. Doch das Coronavirus machte dem Finnen einen Strich durch die Rechnung.

Womöglich profitiert der 35-jährige Finne nun am meisten von der Corona-Zwangspause. „Man möge mich nicht falsch verstehen, oder gar denken, ich würde diese schreckliche Situation zu meinem Vorteil nutzen wollen. Aber wenn die anderen Fahrer zur Rallye Finnland kommen, ohne hinter dem Steuer gesessen und ordentlich getestet zu haben, könnte mir das vielleicht in die Karten spielen. Denn auch für sie wird es alles andere als einfach, in Finnland gleich wieder den richtigen Speed zu finden“, so Latvala, der bei seiner Heimrallye in den vergangenen zehn Jahren acht Mal auf dem Siegerpodest stand und bisher drei Mal gewinnen konnte. ■ RK




ROESELER

**Latvala: Plötzlich Heimvorteil?**

Rallye-EM

# Italien gibt Gas

Ende Juli soll die Rallye-EM mit der Rallye Rom beginnen. Um alle Beteiligten bestmöglich vor einer Corona-Infektion zu schützen, sind umfangreiche Schutzmaßnahmen geplant.

In Italien laufen die Vorbereitungen für die erste internationale Großveranstaltung seit März auf Hochtouren. Vom 24. bis 26. Juli soll in Rom der Saisonauftakt der Rallye-EM stattfinden und aller Welt zeigen, dass man nach schwierigen Monaten nun in der Lage ist, mit der Corona-Pandemie umzugehen.

Damit die Rallye wie geplant über die Bühne gehen kann, wurden umfangreiche Maßnahmen verabschiedet. Nicht nur Teams, Offizielle und Helfer sind verpflichtet, sich auf einer speziellen Plattform vorab zu registrieren, auch für Zuschauer gilt diese Prozedur. Besucher müssen die Zuschauerpunkte angeben, an denen sie die Rallye sehen möchten. Anschließend erhalten sie einen Zugangscode, der ihnen den Zutritt ermöglicht. ■ RK



ERC

**Kolosseum mit Ansage: Fans müssen ihre Zuschauerpunkte anmelden**

# Elliott fast perfekt



Zu übermütig: Chase Elliott (#9) verpasste den dritten Sieg innerhalb einer Woche nach einer Kollision mit Joey Logano (#22)

NASCAR

Chase Elliott (Chevrolet) hat seine Durststrecke beendet und gewann das zweite Rennen in Charlotte. Auch beim Rennen in Bristol am Sonntag hatte er Siegchancen, doch nach einem Crash staubte Brad Keselowski (Ford) den Erfolg ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Es hätte die perfekte Woche für Chase Elliott werden können. Nachdem er schon beim zweiten Darlington-Rennen sowie beim Coca-Cola 600 bis kurz vor Schluss Siegchancen hatte, erlöste er sich mit einem Sieg in der dritten Liga, also der Truck Series, am Dienstag der vergangenen Woche in Charlotte. Ganz nebenbei griff er dabei auch das ausgelobte „Kopfgeld“ auf Kyle Busch ab: Kevin Harvick lobte 50 000 Dollar für denjenigen Cup-Fahrer aus, der Kyle Busch in einem Truck-Rennen schlägt. Der Seriensponsor legte die gleiche Summe obendrauf und Elliott sahnte den gesamten Preistopf ab – natürlich nicht fürs eigene Bankkonto, sondern für eine Corona-Hilfsorganisation.

Nachdem das zweite Cup-Rennen in Charlotte wegen Regens von Mittwoch auf Donnerstag verschoben werden musste, legte Elliott zwei Tage später nach. Mit seinem ersten Cup-Sieg des Jahres streifte er endlich das Pech ab, das ihn in den zwei Rennen zuvor verfolgt hatte.

## Logano und Elliott crashen

Wiederum drei Tage später hätte Elliott seine Woche perfekt machen können. Hinter der Staatsgrenze zu Tennessee stand der neunte Lauf der Cup-Series an, und auch wenn es diesmal im „Thunder Valley“ mangels Zuschauern etwas ruhiger war, die TV-Zuschauer konnten dennoch einen typischen Bristol-Kracher verfolgen. Nicht weniger als 16 Gelbphasen – inklusive zweier Competition Cautions und der zwei Stage-Pausen – wurden nach 500 Runden in der Rennchronik notiert.

Elliott war von Beginn an wieder vorne dabei. Zwar hatte Pole-Mann Brad Keselowski (Ford) zunächst das Feld angeführt, doch Elliott gewann die erste Stage und holte damit einen weiteren Playoff-Punkt. Auf Stage-Sieg Nummer 4 des Jahres folgte 125 Runden später Nummer 5 – auch das zweite Segment ging also an den Hendrick-Piloten, der bislang noch ohne Short-Track-Sieg in seiner Cup-Vita auskommen muss.

Und er muss weiter warten: Zehn Runden vor Schluss übernahm Elliott die Führung von Denny Hamlin (Toyota), der im Überrundungsverkehr ins Straucheln geraten war und in die Mauer rutschte. Nach der letzten Gelbphase wurde es aber noch einmal richtig eng: Elliott und Joey Logano (Ford) kämpften in der drittletzten Runde erbittert um die Führung. Logano hatte sie gerade an sich gerissen, da verschätzte sich Elliott, traf den Penske-Ford mit der Nummer 22, und beide rutschten längsseits in die Streckenbegrenzung. Mit waidwunden Autos liefen die beiden Streithähne, die danach entsprechend Gesprächsbedarf hatten, auf Platz 21 und 22 ein.

Abstauber wurde Keselowski, der sich in der letzten Caution als erster Spitzenfahrer neue Reifen geholt hatte. Auch für ihn gab es also, nach dem Coca-Cola 600, den zweiten Sieg innerhalb sieben Tagen. ■

## NASCAR CUP SERIES

**Charlotte/North Carolina (USA)**
8. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 2. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 3. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 4. | Ricky Stenhouse Jr. (USA) | Chevrolet |
| 5. | Kurt Busch (USA) | Chevrolet |
| 6. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 7. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 8. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 9. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 10. | Kevin Harvick (USA) | Ford |

**Bristol/Tennessee (USA)**
9. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 2. | Clint Bowyer (USA) | Ford |
| 3. | Jimmy Johnson (USA) | Chevrolet |
| 4. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 5. | Erik Jones (USA) | Toyota |
| 6. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 7. | Kurt Busch (USA) | Chevrolet |
| 8. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 9. | Christopher Bell (USA) | Toyota |
| 10. | Bubba Wallace (USA) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 9 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Harvick (Ford) | 370 Punkte |
| 2. | Logano (Ford) | 346 |
| 3. | Elliott (Chevrolet) | 325 |
| 4. | Keselowski (Ford) | 315 |
| 5. | Bowman (Chevrolet) | 289 |
| 6. | Truex Jr. (Toyota) | 280 |
| 7. | Hamlin (Toyota) | 276 |
| 8. | Blaney (Ford) | 274 |
| 9. | Kyle Busch (Toyota) | 256 |
| 10. | Kurt Busch (Chevrolet) | 253 |

DTM

# Nach 15 Jahren: Spa-Comeback!

Noch bevor nächste Woche die DTM mit den offiziellen ITR-Testfahrten aus der verlängerten Winterpause zurückkehrt, hat man den überarbeiteten Kalender für die Saison präsentiert – mit einem spektakulären Rennstrecken-Comeback.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass wir Ihnen diesen hier noch nicht offiziell präsentieren können, liegt daran, dass er genau am Tag zwischen Redaktionsschluss und Erscheinungstermin vorgestellt werden sollte. Nach MSa-Informationen sieht der Fahrplan jedoch folgendermaßen aus: Am 11./12. Juli soll der Norisring als Schauplatz für den Saisonauftakt dienen. Hier fehlt anscheinend nur noch eine Genehmigung, bevor der Event stattfinden darf. Danach feiert man nach 15 Jahren das Comeback in Spa, wo am 1. und 2. August gefahren werden soll. 2005 holte Mika Häkkinen dort seinen ersten DTM-Sieg.

## Dreimal Back-to-back

Am 15./16. August sowie eine Woche später (22./23. August) plant man, am Lausitzring Station zu machen. Danach geht es Schlag auf Schlag: Am 5./6. September steht Assen auf jenem Plan, der MSa zu Redaktionsschluss vorlag. Am 12./13. September sowie am 19./20. September sind am Nürburgring die nächsten Back-to-Back-Events geplant.

Am 10./11. Oktober und 17./18. Oktober steht Zolder im Plan, ehe am 7./8. November in Hockenheim die Saison beschlossen wird.

Ab kommendem Montag und bis Donnerstag (8. bis 11. Juni) dröhnen aber zunächst für vier Tage am Nürburgring die DTM-Motoren. Bei den ITR-Testfahrten haben die Werks- und Privatteams von BMW und Audi die Chance, sich endlich auf die Saison einzustimmen. ■




WILHELM

**Erstmals seit 2005 soll die DTM wieder in Spa-Francorchamps gastieren**

WTCR

# Der Fahrplan steht

Auch die WTCR hat ihren Kalender bekannt gegeben. Der Salzburgring und die Nürburgring-Nordschleife sind mit von der Partie.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie bereits kolportiert, besteht der Kalender aus sechs Events, die allesamt in Europa abgehalten werden. Beim Auftakt am Salzburgring (12./13. September) werden nur zwei Rennen absolviert, ebenso beim Auftritt im Rahmenprogramm des 24h-Rennens am Nürburgring zwei Wochen später (25./26. September).

Bei allen weiteren Events werden drei Rennen absolviert, als da wären: 10./11. Oktober Slovakiaring, 17./18. Oktober Hungaroring, 31. Oktober/1. November Motorland Aragón, und ganz neu im Kalender: Das Finale am Adria Raceway am 14./15. November. Insgesamt werden damit also 16 Rennläufe absolviert.

„Das Ziel war immer, so viele Rennen wie möglich zu fahren, um die WTCR, die Jobs und den Sport zu schützen“, sagte Serienpromoter François Ribeiro. „Rennen außerhalb Europas zu planen, wäre eine zu große Unsicherheit gewesen.“ Mit anderen Worten: Ob man überhaupt in Asien fahren kann, wohin man wochenlang sämtliches Material verschiffen müsste, ist noch unklar. Und hätte man noch länger mit der Absage der Asien-Rennen gewartet, wäre es mit den Terminen auf europäischen Strecken eng geworden.

Einen Plan für die Saison 2021 gibt es ebenfalls schon in den Köpfen der Weltcup-Macher: Hier möchte man auf zwei Kontinenten – also Europa und Asien – acht Events mit jeweils zwei Rennen absolvieren. ■



TCR

**Saisonstart in Österreich: Am Salzburgring wird Mitte September gefahren**

## NACHRICHTEN

### WTCR: MÜNNICH BENENNT DIE MANNSCHAFTEN

Das Münnich-Team, das in diesem Jahr alle vier Honda in der WTCR einsetzt, hat seine Fahrerduos bekannt gegeben: Wenig überraschend tun sich Esteban Guerrieri und Néstor Girolami zusammen, im Schwesterteam fahren somit Attila Tassi und Tiago Monteiro.

### WTCR: ZENGO ZURÜCK

Nach einem Jahr Pause kehrt Zengo Motorsport mit zwei Autos in die WTCR zurück. Der erste der beiden neuen Cupra ist bereits mit dem Ungarn Bence Boldisz besetzt.

### TCR GERMANY: FUGEL-BRÜDER FAHREN WIEDER

Seit letzter Woche ist es offiziell: Dominik und Marcel Fugel starten 2020 erneut in der ADAC TCR Germany. Wie üblich treten sie mit Honda an und fahren wieder zusammen mit den Halder-Geschwistern.




SABINE HOFMANN

**Der historische Tracktest – Ford Mustang DTM des Berliner Ruch-Teams von 1990**

# Vollblüter aus der Hauptstadt

In loser Folge widmet sich Motorsport aktuell in einer neuen Serie den erfolgreichsten, aber auch den kuriosesten Rennautos der letzten Jahrzehnte. Und zwar nicht in Form von trockenen Lehrstunden, sondern mit Erlebnisberichten aus erster Hand über teils wahrhaft erschreckende, immer aber faszinierende Autos. Die zweite Folge von „Der historische Tracktest“ beschäftigt sich mit dem Ford Mustang, mit dem der Berliner Installateur Gerd Ruch zwischen 1988 und 1994 fast hundert DTM-Rennen bestritt.

Von: **Claus Mühlberger**

Ford und die DTM – das war eine komplizierte Beziehung, die früh scheiterte. Mitte der 80er-Jahre hatten die Motorsportler aus Köln einen Turbo im Stall, zuerst den noch eher braven Sierra XR4Ti, ab 1988 dann den ebenso rassigen wie rasanten, mit mächtigem Heckflügel protzenden Sierra Cosworth. Die nur mit Saugmotoren bewaffnete Konkurrenz tat sich schwer gegen Fords Kraftprotze. Ärger war programmiert.

Und so endete die Ford-Ära 1989, ein Jahr nachdem Klaus Ludwig im Sierra des Grab-Teams die Meisterschaft für sich entschieden hatte. Immer höher wurde das Zusatzgewicht, immer kleiner der Air-Restrictor. Die Ford-Leute fühlten sich ungerecht behandelt. Die Saugmotor-Konkurrenz von BMW und Mercedes ihrerseits ärgerte sich über angebliche Tricksereien am Lufteinlass, die aber nie stichhaltig bewiesen wurden. Dennoch: Das Tischtuch war zerschnitten, Ford verduftete aus der DTM. Auf Nimmerwiedersehen, wie die Geschichte später lehrte. Denn das vom späteren Ford-Europachef Martin Leach initiierte DTM-Projekt mit dem Mondeo kurz nach dem Neustart der Serie wurde schnell wieder verworfen.

Und so war es ein kleines Privatteam aus Berlin, das zwischen 1988 und 1994 die Flagge mit der blauen Pflaume hochhielt. Die Berliner Gebrüder Gerd und Jürgen Ruch, beide eher stämmig von Gestalt, brachten ab 1988 einen vierrädrigen Wonneproppen an den Start, den 530 PS starken Mustang.

Für das Ponycar war dies übrigens keine Premiere in der DTM. 1984, im ersten Jahr der Serie, hatte Manfred Trint, im Hauptberuf Flugkapitän bei der Condor, mit seinem Mustang das Rennen auf dem Fliegerhorst von Wunstorf gewonnen.

In die Nähe von Siegen kamen die Ruch-Brüder nie. Auch Top-10-Platzierungen lagen fast immer in sehr weiter Ferne. Doch vielleicht war es gerade diese chronische Erfolglosigkeit, gepaart mit dem Charme der Underdogs, die das Mustang-Team




SABINE HOFMANN

**Ein Auto wie ein Pferd, sein Jockey Gerd Ruch (Mitte) und seine Trainer**

zu Lieblingen der Fans machte. Der Mustang war, wenn man so will, ein „One-Trick-Pony“. Auf der Überholspur war Gerd Ruch der Chef – aber nur, solange es geradeaus ging. Der Berliner Amateur bremste früher als die anderen und der Mid-Corner-Speed des Mustang war klar langsamer als derjenige der M3 oder 190 E 2.5-16.

## Ein echtes Showtalent

Als waschechter Ami hatte der Mustang Showtalent: Beim Gaswegnehmen erfreute er das Publikum mit meterlangen Flammen aus dem Auspuff. Die Schubabschaltung war zwar vor 30 Jahren schon erfunden, aber bei einem Durchschnittsverbrauch von rund 60 Litern kam’s auf dieses bisschen unnütz durch Gezündel verbrannte Benzin wohl auch nicht mehr an.

„Ein Auto wie ein Pferd“ – so lautete die Überschrift meines Tracktests, der im Sommer 1990 im Magazin „sport auto“ erschien. Eine kleine Präzisierung: Solange es geradeaus ging, war der Mustang geradezu der „Galopper des Jahres“. Doch Kurven lagen dem Ami-Renner mit der hinteren Starrachse, einer Leihgabe aus dem Ford Capri, nicht besonders. Hier erinnerte er eher an ein störrisches Springpferd, das vor Hindernissen auch mal verweigert.

„Er wechselt schnell und überraschend die Gangart“, habe ich damals notiert. „Vom Untersteuern ins Übersteuern und wieder zurück. In langsamen Kurven gibt er sich störrisch, er schiebt beharrlich über die Vorderräder. Gibt man Gas, wirft er umgehend das Stummelheck herum. Die Servolenkung ist fast so gefühllos wie bei einem Straßenkreuzer der 70er-Jahre. Besonders gewöhnungsbedürftig sind schnelle Kurven. Da wackelt der Mustang derart intensiv mit dem Hinterteil, dass ich zunächst an einen schleichenden Plattfuß dachte.“

Gerd Ruch, der Besitzer, nickte verständnisvoll. „Ja, unser Auto ist sehr kopflastig, aber es hapert auch mit der Abstimmung.“ Natürlich konnte sich die kleine Berliner Mannschaft keine Testfahrten leisten. Und so mussten Gerd Ruch und auch sein Bruder Jürgen, der ab und zu einen zweiten Mustang an der Start brachte, mit diesem Manko leben. Bei einem Jahresbudget von 100 000 Mark sind keine großen Sprünge drin.

## Unfreundlicher Empfang

Kompensation für den Kurvenfrust gab’s beim Beschleunigen. In 11,3 Sekunden preschte der Mustang von 50 km/h zur 200er-Marke. Damit war er um zwei Sekunden schneller als der zeitgenössische DTM-BMW M3. Warum wir nicht aus dem Stillgestanden gemessen haben? Ganz einfach: In der DTM wurde damals fliegend gestartet, und so war der erste Gang des Fünfganggetriebes ins Unendliche übersetzt. Er reichte bis 105 km/h.

Der Umgangston in der DTM war damals übrigens ziemlich derb. „Haut doch ab mit eurer Schrottkarre“, bekam Ruch zu hören, als er erstmals mit dem Mustang aufkreuzte. Doch der Berliner erkämpfte sich Respekt: auch mit starken Aufholjagden. Und zwei Jahre nach dem Debüt stellte Ruch zufrieden fest: „Inzwischen grüßen uns alle im Fahrerlager.“ ■

## DIE TECHNIK

### Motor und Kraftübertragung

V8-Saugmotor,
Hubraum 4939 cm³,
Leistung 530 PS
bei 6800/min,
max. Drehmoment 540 Nm
bei 5400/min,
Fünfgang-Schaltgetriebe,
Hinterradantrieb,
Sperrdifferenzial 90 %

### Maße und Gewicht

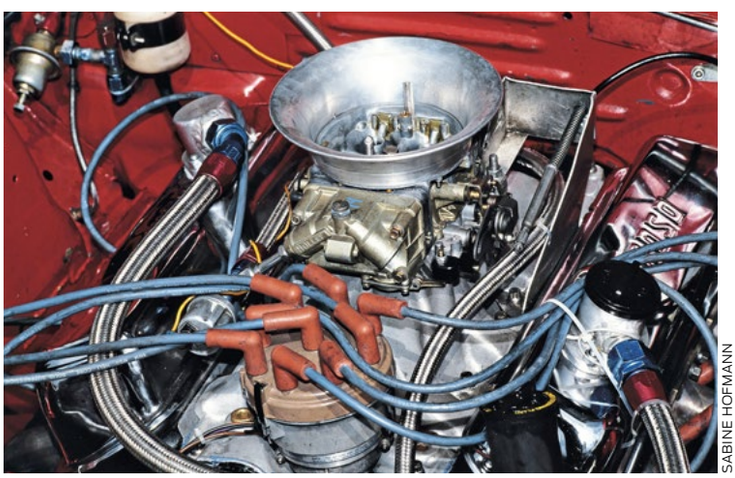
Länge 4650mm,
Breite 1735 mm,
Stahlkarosserie,
Reifengröße 245/620-17
Gewicht 1160 kg

**Fahrleistungen** (Messwerte)
50–100 km/h 2,5 s
50–200 km/h 11,3 s



SABINE HOFMANN

**Ganz nah an der Serie: Servolenkung, elektrische Fensterheber – alles da**



SABINE HOFMANN

**530 PS lieferte der V8 mit fünf Litern Hubraum und Vierfachvergaser**



SABINE HOFMANN

**Selbstverständlich wurde die Beschleunigung gemessen – per Peiselerrad**

**Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie, 5. Lauf**

# Erster Mercedes-Triumph

Beim fünften Lauf zur Digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie konnte Mercedes-AMG den ersten Sieg feiern. Sie profitierten beim Mahle 3h-Rennen auch von Fehlern und Problemen der Gegner.

Von: **Michael Bräutigam**




VLN/DNLS BY VCO

**Erstmals im Mamba-Design unterwegs und schon Sieger: Philip Ellis und Jack Sedgwick erlösten endlich Mercedes**

Das schnellste Auto ist – trotz erneuter BOP-Anpassungen – der Mercedes noch immer nicht. Doch Philip Ellis und Jack Sedgwick lieferten beim Halbzeitrennen der digitalen VLN-Serie einen Null-Fehler-Job ab und sicherten sich, Mercedes und dem MANN-Filter Team HTP-Winward den ersten Sieg. „Wir haben die letzten Male viel zu kämpfen gehabt, sodass sich der Sieg jetzt richtig gut anfühlt", so Ellis, der auch zugab: „Ohne Zweifel haben wir heute von den Fehlern und Problemen der Konkurrenz profitiert."

Beim reinen Speed war die Konkurrenz von Audi und BMW wieder vorne. Besonders stach das Team Williams eSports (Audi) heraus, das schon den zweiten Lauf gewinnen konnte. Sami-Matti Trogen war wie seinerzeit die absolute Spitze des Feldes, fuhr souverän auf Pole und zog den Gegnern auf und davon. Doch wie auch einige andere an diesem Tag, erlebte Trogens Fahrpartner Dominik Staib einen Absturz der Simulation – kurz bevor er ins virtuelle Auto einsteigen sollte. Trogen fuhr also weiter und überschritt die Maximalfahrzeit: Disqualifikation.

Die Schwestermannschaft vom Mahle Racing Team (Agustín Canapino/Alex Arana) war nach einer Kollision mit dem BS+Competition-BMW (Philipp Eng/Alexander Voß) und Einschlag in der Hohenrain-Schikane schon früh aus dem Spitzenkampf. Das Eng-Team erhielt für die Kollision eine Stop-and-Go-Strafe und landete eigentlich auf Platz 4 – doch wie beim vierten Lauf fuhr man nicht aus eigener Kraft zurück an die Box und wurde ebenfalls disqualifiziert. BMW freute sich mit dem Team BMW Bank (Bruno Spengler/Nils Koch) sowie den beiden Walkenhorst-Z4 (Mikkel Jensen/Christian Krognes und David Pittard/Sam Michaels/Scott Michaels) dennoch über die Plätze 2 bis 4. Auf Platz 5 lief der beste Audi von Raceunion (Florian Bodin/Marvin Otterbach) ein.

## Thriller-Finish in der SP3T

In der Cup-2-Klasse gab es mit Martin Ascher und Marcus Jirak – Sohn des früheren VLN-Meisters Walter Jirak – bekannte Sieger. Nur sieben Sekunden trennten die Routiniers letztlich vom zweitplatzierten Porsche 911 GT3 Cup des Teams SimRC (Claudius Wied/Simon Grossmann), das Team GermanSimRacing #Cyan (Keanu Buschmann/Till Norwig) machte das Podest komplett.

Die Porsche-Cayman-Cup-Klasse (Cup 3) sah mit CoRe SimRacing (Sindre Setsaas/Carl E. Jansson/Matti Sipilä) klare Sieger, die am Ende die Gesamtsieger zwischen sich und die direkte Konkurrenz brachten und somit sogar eine Runde vor Sorg Rennsport eSports (Christian Bug/Sascha Bürger) und Team RSO (Manuel Waibel/Nils Carstensen) im Ergebnis stehen haben.

Einen wahren Thriller gab es um den Sieg in der SP3T-Klasse, wo sich CoRe SimRacing (Marius Golombeck/Patrick Kubinji) erst im finalen Windschattenduell sowie im körperbetonten Zweikampf in der Hohenrain-Schikane der letzten Runde gegen das Team SimRC TCR (Jürgen Frank/Diogo C. Pinto/Felix Luding) durchsetzen konnte. Das Team Heusinkveld komplettierte mit Michael Schöttler, Marcel Tie und Max Riedmüller das Podest der Klasse, in der nur Audi RS 3 LMS am Start stehen. Der nächste DNLS-Lauf findet bereits am 13. Juni statt. ■




VLN/DNLS BY VCO

**Wieder Sieger der Porsche-911-Cup-Klasse: Ascher/Jirak (Ascher Racing)**



VLN/DNLS BY VCO

**SP3T-Kampf bis zur letzten Kurve: CoRe (#403) gewann vor SimRC TCR**

Formel E Race at Home Challenge

# Vandoorne jetzt vorn

Stoffel Vandoorne (Mercedes) hat sich beim sechsten Lauf der virtuellen Formel E den Sieg gesichert. Vor dem Final-Wochenende liegt er einen Punkt in Führung.

Von: **Michael Bräutigam**

Pechvogel des Tages war auch im virtuellen New York BMW-Pilot Maximilian Günther. Von Platz 2 gestartet, wurde er wie schon in Berlin in der ersten Kurve herumgedreht und fand sich danach am Ende des Feldes wieder. Die erneute Nullrunde führte dazu, dass mit nun 32 Punkten Rückstand und bei noch zwei ausstehenden Rennen die Chancen auf den Titel zu einer sehr theoretischen Angelegenheit werden.

Das Titelduell zwischen Pascal Wehrlein (Mahindra) und Vandoorne spitzte sich in New York noch einmal dramatisch zu. Wehrlein musste aufgrund einer Strafe aus Berlin fünf Startplätze nach hinten und fuhr aus der siebten Position bis auf P2 vor. Nachdem er Berlin-Sieger Oliver Rowland (Nissan) kassiert hatte, ging es nur noch darum, die zweite Position zu halten – Vandoorne war da schon über alle Berge.

Der Belgier schnappte sich, nach drei Podestplätzen in Folge, mit seinem ersten Sieg auch die Tabellenführung. Vor dem Doppel-Finale am Samstag/Sonntag steht es zwischen Vandoorne und Wehrlein 105 zu 104 Punkte. ■




FACEBOOK/STOFFEL VANDOORNE

**Im sechsten Anlauf endlich gewonnen: Der neue Tabellenführer Vandoorne**

DTM eSports Classic Challenge

# Großes Eifel-Finale

Auf der virtuellen Nürburgring-Nordschleife endete die DTM eSports Classic Challenge. Lars Brugman (BMW) und Bence Bánki (Audi) holten die Siege beim Finale.

Von: **Michael Bräutigam**

Für das „Bonus Race“, wie man das Finale nannte, hatte man sich bei der DTM etwas einfallen lassen und fuhr zwei Rennen auf der Nordschleife – eines mit den 1992er-Autos, eines mit den 2016er-Boliden. Im ersten Durchgang mischte Bence Bánki mit einem Opel Omega das Feld auf, wie es das Original nie konnte, musste sich am Ende aber Lars Brugman und Ben Tuck (beide BMW) geschlagen geben. Brugman pflügte dabei vom zehnten Startplatz durchs Feld. Immerhin hielt Bánki als frisch gebackener WTCR-eSports-Champion noch den realen DTM-Champion René Rast (Audi) im Kampf um den letzten Podestplatz hinter sich. Rast wurde bester DTM-Pilot.

Der zweite Lauf mit den 2016er-Autos war dann aber eine Angelegenheit für Bánki. Der Slowake, diesmal im Audi, sicherte sich wie fürs erste Rennen die Pole und lag nach einem schwächeren Start zunächst hinter Tuck. Doch auf der Döttinger Höhe schnappte sich Bánki wieder die Führung und gab sie nicht mehr ab.

Tuck hielt sich im Duell um P2 hauchdünn vor Petr Kubovský (Mercedes), womit er also in beiden Rennen den undankbaren Platz des „ersten Verlierers“ belegte. Erst auf dem sechsten Platz landete mit Lucas Auer (BMW) der erste reale DTM-Pilot in einem Rennen, das – bis auf DTM-Trophy-Fahrer Ben Tuck – von den Simracern dominiert wurde.

Rasts Rennen war früh vorbei, nachdem er sich in der ersten Runde ausgangs der Kallenhard-Kurve drehte und nach einem harten Einschlag aufgab. ■




YOUTUBE/DTM

**Zwei Poles, Platz 3 und ein Sieg: Bence Bánki war „Mister Nordschleife“**

## NACHRICHTEN

### SRO E-SPORT GT SERIES: ERSTER PORSCHE-SIEG

Louis Delétraz hat Porsche in Barcelona den ersten Sieg in der SRO E-Sport GT Series beschert und damit die Tabellenführung der Pro-Wertung übernommen. Arthur Kammerer (McLaren) setzte sich in der Silver Series durch. Über die Strecke fürs Finale am 21. Juli dürfen die Fans mittels Social-Media-Kanäle der SRO entscheiden.

### TCR EUROPE: NAGY UND HOMOLA GEWINNEN

Dániel Nagy und Mat'o Homola (beide Hyundai) hießen die Laufsieger am virtuellen Hungaroring, wo der dritte Event der TCR Europe Sim Racing Series stattfand. Nagy bleibt Gesamtführender.

### SUPERCARS: MCLAUGHLIN VERLIERT WEITER BODEN

Der achte Event der Supercars Eseries führte die Protagonisten ins virtuelle Phillip Island und Interlagos, wo insgesamt drei Läufe ausgetragen wurden. Zwei Siege gingen an Shane van Gisbergen, einer an Anton de Pasquale (beide Holden). Van Gisbergen baut damit seine Tabellenführung aus. Scott McLaughlin (Ford), lange Tabellenführer, verliert nach P9/P9/P2 weiter Boden auf seinen Landsmann.

### RALLYCROSS: AUCH HIER IST VAN GISBERGEN TOP

Van Gisbergen ist nicht nur in seiner angestammten Serie vorne, auch beim Auftakt der virtuellen Rallycross-WM auf dem Yas Marina Circuit war der Neuseeländer vorn. Im Finale gewann er vor Weltmeister Timmy Hansen.

### TRUCKRACING: KISS HOLT DOPPELSIEG BEI AUFTAKT

Mit den Rennen am Hungaroring wurde die Saison der virtuellen Truck-EM eröffnet. Sieger wurde in beiden Läufen Norbert Kiss, der mangels virtueller Verfügbarkeit seines angestammten Mercedes in der digitalen Truck-EM mit einem MAN startet.




PEDERCINI RACING




**Sandro Cortese auf der Pedercini-Kawasaki in Phillip Island: Gleich einen Top-Ten-Platz herausgefahren**

PEDERCINI RACING

Nach einem turbulenten WM-Auftakt hatte Sandro Cortese viel Zeit, seine Fitness nach der Schulter-OP letzten Winter wieder herzustellen. Im MSa-Interview erzählt der 30-Jährige, wie er sich auf die Fortsetzung der Superbike-WM vorbereitet.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie haben Sie die Zeit seit dem WM-Auftakt und dem Ausbruch der Corona-Pandemie verbracht?**
Ich habe die Zeit genutzt, um körperlich wieder auf 100 Prozent zu kommen. Ich hatte ja im Winter die schwere Schulteroperation, so war es das einzig gute an dieser ganzen Krise, dass ich Zeit hatte, meine Fitness auf den Zustand von zuvor zu bringen. Die Verletzung war bis zum WM-Auftakt zwar ausgeheilt, aber ich hatte konditionell und muskulär abgebaut, weil ich in der Verletzungsphase und der Rehabilitationsphase nicht voll trainieren konnte. Es war also meine Aufgabe, daran zu arbeiten, dass ich wieder topfit werde. Ich bin sehr viel Fahrrad gefahren und habe zu Hause trainiert. Ich habe dieses Jahr schon mehr Ki-

## Sandro Cortese

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

**WM-KARRIERE**
2005: 125 ccm, Honda (26.)
2006: 125 ccm, Honda (17.)
2007: 125 ccm, Aprilia (14.)
2008: 125 ccm, Aprilia (8.)
2009: 125 ccm, Derbi (6.)
2010: 125 ccm, Derbi (7.)
2011: 125 ccm, Aprilia (4.)
2012: Moto3, KTM (1.)
2013: Moto2, Kalex (19.)
2014: Moto3, Kalex (9.)
2015: Moto3, Kalex (11.)
2016: Moto3, Kalex (15.)
2017: Moto3, Suter (18.)
2018: SSP, Yamaha (1.)
2019: SBK, Yamaha (12.)
2020: SBK, Kawasaki (zurzeit 12.)

**HOBBYS**
Motocross, Videospiele

# „Ich denke, wir könnten noch sieben bis acht Rennen haben“

lometer mit dem Fahrrad absolviert als im ganzen vergangenen Jahr.

**Letzte Woche sind Sie auch mit Jonas Folger und Marcel Schrötter Minibike gefahren. Konnten Sie ansonsten noch Motorrad fahren?**
Nein. Das kommt jetzt langsam wieder. Ich hoffe, dass wir nun irgendwann zum Testen gehen und uns auf die neue Saison, die dann kommt, vorbereiten.

**Werden Sie mit den beiden nun regelmäßig fahren?**
Im Moment ist noch nichts geplant, es ist aber jedes Mal sehr kurzfristig, weil es von der Gokartbahn abhängt. Die Teilnehmerzahl ist wegen der Kontaktsperre ganz strikt begrenzt. Man muss auch diszipliniert sein und selbst einhalten, dass man sich nicht zu nah kommt. Platz hat es ja genug, und beim Fahren ist der Kontakt eh nicht so da. Der Jonas war es, der das zuletzt organisiert hat; wenn wir wieder etwas machen können, wird er sich sicher melden.

**Wie ist Ihre Kommunikation mit dem Pedercini-Team?**
Wir sind fast täglich in Kontakt. Wir unterhalten uns stets über Updates und was passiert. Es ändert sich ja wöchentlich etwas, und da ist es wichtig, dass wir kommunizieren und darüber nachdenken, was wir als nächsten Schritt machen können.

**Was hat das Team in der Zeit des Lockdowns in Italien machen können?**
Nicht allzu viel. Die Motorräder sind sehr spät zurückgekommen, die Mechaniker sind weit verstreut über Italien, manche sind auch aus Spanien. Da war es schon sehr schwierig, dass überhaupt etwas gemacht werden konnte. Seither haben sie wieder angefangen, aber eigentlich gibt es nicht viel zu tun. Das Motorrad steht ja da. Kawasaki hat fertige Kunden-Motorräder, die man bestellen kann. Die hat das Team bestellt, und so steht es im Moment auch da. Man kann im Moment keine Entwicklung betreiben, wie wir es wünschen würden, solange wir keine Tests haben.

**Wie haben Sie die Zeit, als es in Italien so schlimm war, erlebt?**
Ich hatte meinen Hauptkontakt zu meiner Familie in Italien, die in Kalabrien lebt. Meine Oma und Tanten mussten über zwei Monate komplett im Haus bleiben. Es war der absolute Notstand. Nur zum Einkaufen oder in die Apotheke durfte man raus, alles andere war nicht erlaubt, man durfte nur in den eigenen vier Wänden sein.

„Das Level in der Superbike-WM ist extrem hoch, höher als letztes Jahr. Mein erstes Ziel sind da erst einmal Top-Ten-Plätze.“

Sandro Cortese

**Woran wollen Sie beim nächstmöglichen Test weiterarbeiten?**
Bisher war meine Hauptaufgabe, das Motorrad überhaupt richtig kennenzulernen. Selbst nach einem kompletten Wochenende ist das Verständnis noch nicht da. Es ist schwierig zu wissen, was das Motorrad macht, das Gefühl muss erst aufgebaut werden. Jetzt sind drei Monate vergangen; bis ich das erste Mal wieder fahren kann, werden es wohl vier sein, und da wird das Gefühl wieder ein ganz anderes sein.

**Wie ist das Gefühl überhaupt mit der Kawasaki – im Vergleich zur Yamaha?**
Eigentlich sehr gut. Ich habe mich vom ersten Moment an sehr wohlgefühlt und war froh, dass es nur eine so kurze Anlaufzeit gebraucht hat.

**Was ist anders als bei der Yamaha?**
Man muss mit der Kawasaki sehr stark abbremsen, sie darf nicht so einen Kurvenspeed haben wie die Yamaha. Dafür hat sie ihre Stärken auf der Bremse. Der Motor ist sehr stark, man spürt die Power aber nicht, weil sie sehr sanft verläuft. Aber Topspeed und Kraftentfaltung sind super.

**Denken Sie, dass man mit diesem Motorrad Podestplätze rausfahren kann?**
Um realistisch zu sein, muss ich mich erst mit dem Team einarbeiten. Das erste Ziel sind erst einmal Top-Ten-Plätze. Das Level in der Superbike-WM ist extrem hoch, höher noch als letztes Jahr. Honda ist ja werkseitig eingestiegen. Wir müssen uns erst einmal Schritt für Schritt herantasten und dann schauen, in welche Richtung es geht. Dass man mit einem Kundenmotorrad aufs Podest fahren kann, hat Toprak Razgatlioglu letztes Jahr bewiesen. Aber er kannte das Motorrad auch in- und auswendig. Er ist die Kawasaki zuvor in der Superstock gefahren, dann ein Jahr in der Superbike-Version, so hat auch er eine Anlaufzeit gebraucht, bis er um Podestplätze und Siege kämpfen konnte.

**Wie hatten Sie es geschafft, sich so kurz vor Saisonbeginn mit dem Pedercini-Team zu einigen?**
Die ganze Sache wäre nicht möglich gewesen ohne Liqui Moly, die mich wie schon die letzten Jahre auch in dieser schwierigen Zeit unterstützt und mir den Rücken gestärkt haben. Auch Pedercini hatte einen sehr schwierigen Winter, aber wir haben dann im letzten Moment zusammengefunden.

**Hat Ihr Vertrag auch eine Option für das nächste Jahr?**
Nein, er ist ausschließlich für ein Jahr. Wir haben über die Zukunft nichts ausgemacht. Es war ja sehr schwierig, drei Wochen vor Saisonbeginn einen Vertrag auszuhandeln, und da haben wir gesagt, wir machen es für ein Jahr und schauen, was die Zukunft bringt.

**Wie haben Sie den WM-Auftakt in Australien in Erinnerung?**
Ich war überrascht und froh, dass ich gleich so gut eingestiegen bin. Wenn ich sehe, wie ich heute körperlich dastehe und wie ich in Australien war, dann ist das heute ein komplett anderer Sandro. Ich habe extrem viel trainiert und denke, dass mein Körper jetzt auch viel widerstandsfähiger ist. Für den Start war Phillip Island sehr gut, aber ich bin sicher, wenn wir uns noch weiterentwickeln, können wir auf jeden Fall noch besser fahren.

**Wie sehen Sie die weitere Superbike-WM-Saison?**
Ich denke, es könnten noch sieben bis acht Rennen werden. Wenn ein Rennen wieder ermöglicht wird, dann werden auch viele weitere folgen. Die Zeit spielt da auch eine Rolle. Wenn am 1. August wie geplant das erste Rennen stattfindet, dann bleiben uns noch vier Monate. Und selbst wenn wir dann nur zwei Rennen pro Monat fahren, kommen wir auf insgesamt acht Rennen, und das wäre mehr als die Hälfte der Saison. Mit Phillip Island hätten wir gar neun Rennen, 13 wären es ursprünglich gewesen. Dann wären wir mit einem blauen Auge davongekommen.

**Wie empfinden Sie die Situation der Superbike-WM in Deutschland?**
Leider fällt der deutsche Lauf in Oschersleben dieses Jahr aus; und leider sind auch Wildcard-Einsätze, so wie ich das verstanden habe, wegen der Coronakrise nicht erlaubt. Da können wir nur hoffen, dass in Zukunft alles ein wenig besser wird.

**Was haben Sie noch im Programm, bis es wieder losgeht?**
Ich kann nicht viel machen, außer Fahrrad zu fahren und mich körperlich fit zu halten. Ich warte eigentlich nur darauf, dass es wieder losgeht. ■

Motorrad-WM

# WM nur noch in Europa?

Letzte Woche wurden die Grands Prix von Japan und Australien, die Ende Oktober stattgefunden hätten, sowie der GP von Silverstone abgesagt. Die Reisebeschränkungen könnten die Motorrad-WM auf Europa beschränken.

Von: **Imre Paulovits**



REPSOL

**Auf dem tollen Phillip-Island-Kurs wird dieses Jahr keine MotoGP gefahren**

Wenn sich auch alles auf die Wiederaufnahme der WM und den ersten Schlagabtausch der MotoGP vorbereitet, mussten FIM und Dorna am Wochenende gleich drei Hiobsbotschaften an die Motorradwelt richten: Sowohl der ursprünglich für den 18. Oktober geplante GP von Japan in Motegi als auch der eine Woche später angesetzte GP von Australien auf Phillip Island mussten abgesagt werden, ebenso der Grand Prix von Großbritannien am 30. August in Silverstone.

Die Reisebeschränkungen für Übersee werden voraussichtlich sobald nicht gelockert, also musste bereits jetzt die Absage ausgesprochen werden. Dies verdeutlicht erst die wahre globale Corona-Situation und macht uns klar, dass noch eine lange Zeit vergehen wird, bis die Menschheit wirklich vollends zur Normalität zurückkehren kann. Die Grands Prix in Thailand und Malaysia wurden noch nicht abgesagt, aber wenn man sieht, dass der Universitäts-Unterricht in Malaysia bis Ende des Jahres ausgesetzt wurde, muss schon sehr viel passieren, dass in Sepang noch ein Grand Prix durchgeführt werden kann. Carmelo Ezpeleta betonte, dass er derzeit so plane, dass bis Mitte November in Europa gefahren werden soll. Man wolle sehen, wo danach eventuell in Übersee noch Rennen möglich seien.

Die Dorna setzt ihre Bemühungen, die Motorrad-WM ab Mitte Juli in Jerez wieder aufzunehmen, mit vollem Einsatz fort. Es wurde ein sehr striktes Protokoll erarbeitet. Ihm zufolge dürfen die Mitglieder des Paddocks nur organisiert zwischen Strecke und Unterkunft hin und her pendeln und werden streng kontrolliert. Die nationale spanische Sportbehörde CSD steht der Dorna dabei zur Seite. „Die Regierung versteht, wie wichtig Motorradsport in Spanien ist“, so Irene Lozano, Präsidentin der CSD. „Er hat einen sehr hohen Stellenwert in der Gesellschaft und spiegelt nicht nur den Sport, sondern auch den Fortschritt in Spanien wider.“

Doch dafür, dass am geplanten Termin wieder gestartet werden kann, muss bald eine Entscheidung bei der Gesundheitsbehörde fallen. Bis zum 19. Juni sind es nur noch sechs Wochen, die ersten Tests würden sogar noch früher stattfinden. Und die Organisation der Logistik, um das gesamte Material und Personal unter Einhaltung des aufwendigen Protokolls nach Jerez zu bringen, braucht Zeit. ■

MotoGP

# KTM testet am Red Bull Ring

Letzte Woche konnte KTM mit Dani Pedrosa und Pol Espargaró zwei Tage lang den Red Bull Ring nutzen und die RC16 wieder laufen lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Dröhnen der österreichischen MotoGP-Motoren hallte wider aus den Wäldern bei Spielberg. KTM hatte die Strecke letzten Mittwoch und Donnerstag gemietet, um mit Dani Pedrosa und Pol Espargaró zu testen. Es war eine Erleichterung, nicht nur für alle Anwesenden. Und auch der erste Hoffnungsschimmer, die schnellsten Motorräder der Welt wieder gegeneinander fahren zu sehen.

„Die Pause war einfach zu lang. Wir müssen jetzt die Fahrer und die Motorräder wieder auf Speed bringen“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Wir haben dabei zwei Linien gefahren: Wir haben mit reduziertem Personal organisiert, dazu haben wir den ursprünglich schon früher geplanten Entwicklungstest für Dani Pedrosa durchgezogen. Wir hatte einige Dinge kurz vor dem Shutdown fertig, die wir gern probiert hätten. Als wir dann gemerkt haben, dass es möglich ist, Pol Espargaró nach Österreich zu bekommen, haben wir ihn kurz entschlossen geholt.“

Der Test hat dabei ganz neue Erkenntnisse gebracht. „Wir haben gesehen, dass es für die Rennfahrer enorm wichtig ist, regelmäßig zu fahren“, verrät Beirer. „Wir haben bei beiden Fahrern gesehen, dass nach der Pause die Konzentration und das visuelle Verarbeitungsvermögen der Geschwindigkeit erst wieder gefunden werden mussten, und wie weit weg das Limit plötzlich ist. Es war genauso wichtig zu sehen, wie die Motorräder nach der langen Standzeit laufen, sie werden ja sonst ständig bewegt und zerlegt. Die kleinste Korrosion an einer Verbindung durch salzwasserhaltige Luft könnte im Rennen einen Ausfall hervorrufen. Dem gilt es akribisch vorzubeugen. Es war auch für die Leute wichtig, aus dem Büro zu sein.“ ■



MOTOGP

**Pol Espargaró: Die Augen wieder an die Geschwindigkeit gewöhnen**

MotoGP

# Hört Rossi doch auf?

Bislang klang alles danach, als wolle Valentino Rossi seine Karriere fortsetzen. Doch nun sprach er bei einem Interview erstmals von seinem Rücktritt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Coronakrise hat den Motorsport schwer gebeutelt, und sie könnte auch maßgeblich dafür sorgen, dass die längste Karriere, die es in der Motorrad-WM je gegeben hat, dieses Jahr zu Ende geht.

Ein Aufschrei ging letzte Woche durch die weltweit nicht gerade kleine Fangemeinde von Valentino Rossi. Der neunfache Weltmeister sprach in einem Interview mit der britischen TV-Reporterin Suzi Perry erstmals davon, wie es sein würde, wenn er zurücktritt. „Es wird nichts Positives dabei sein. Ich werde einfach traurig sein, wenn ich meinen letzten Grand Prix fahre“, meinte Rossi. „Doch vielleicht hat diese Saison, die wegen der furchtbaren Zeit der Coronakrise so viele Ungewissheiten mit sich bringt, den Vorteil, dass es mir nicht so schwerfällt.“ Rossi erwähnte auch, dass er während dieser Zeit zu Hause mit seiner Freundin und seiner Mutter glücklich war.

Harter Tobak, nachdem er noch eine Woche zuvor verlautbart hatte, dass er auch bei Petronas-Yamaha mit vollem Einsatz dabei wäre und nicht nur eine Abschiedstour fahren wolle. Die Entscheidung ist aber noch lange nicht gefallen. Und wenn man auf die Vergangenheit zurückschaut, wie geschickt Rossi Statements in Medien platziert hat, könnte es auch sein, dass er sich einfach bessere Konditionen für 2021 erhandeln will. ■



VR46

**Rossi (4. v. l.): Rücktrittsgedanken, aber am Wochenende Training in Misano**

Virtueller GP

# Lorenzo: Veni, vidi, vici

Jorge Lorenzo wollte in Barcelona ein Comeback per Wildcard geben. Weil dies nicht möglich ist, fuhr er virtuell – und gewann!

Von: **Imre Paulovits**

Man kann es jetzt auslegen, wie man will. Aber eines ist sicher: Der Siegeswillen des fünffachen Weltmeisters Jorge Lorenzo ist ungebrochen. Sicherlich hatte er mehr Zeit, mit dem Computerspiel zu üben, als seine aktiven MotoGP-Kollegen, die sich körperlich auf die hoffentlich bald beginnende Saison vorbereiten müssen. Aber man sah es dem 33-jährigen Mallorquiner einfach an, dass er nichts anbrennen lassen wollte. Er spielte den fünften virtuellen GP dieses Jahres, dessen Spielplatz diesmal Silverstone war, vom Sitz eines Auto-Simulators aus. Er fuhr auch umgehend die Pole-Position vor Fabio Quartararo heraus, doch dann räumte Takaaki Nakagami beide Yamaha-Piloten in der ersten Runde ab. Lorenzo kämpfte sich aber wieder durchs Feld und gewann schließlich vor Tito Rabat und Quartararo.

In der Moto2 war Bo Bendsneyder der klare Joystick-Dominator und feierte einen Start-Ziel-Sieg. Marcel Schrötter vergab einen Podestplatz durch Sturz. In der Moto3 war Aspar-Pilot Stefano Nepa der überlegene Spieler. ■




YAMAHA

**Jorge Lorenzo: Aus dem Simulator-Sitz heraus virtueller GP-Sieger in Silverstone**

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Jack Miller unterschrieb letzte Woche einen Vertrag im Ducati-Werksteam für 2021 mit Option auf 2022. Wer Teamkollege des 25-jährigen Australiers wird, steht noch nicht fest. Es ist aber sehr unwahrscheinlich, dass Ducati sich von Andrea Dovizioso trennen wird, der in den letzten drei Jahren die Vizeweltmeisterschaft für die Bologneser eingefahren hat. Der Nachfolger Millers bei Pramac soll ein Moto2-Pilot werden.

### MOTORRAD-WM

Pablo Nieto, Sohn des 13-fachen Weltmeisters Ángel Nieto, feiert am Donnerstag, den 4. Juni, seinen 40. Geburtstag. Pablo Nieto folgte den Fußstapfen seines berühmten Vaters. Er debütierte 1998 bei den 125ern auf einer Derbi und blieb über seine ganze, bis 2008 dauernde Karriere hinweg in der kleinsten GP-Klasse. 2003 gewann er den Portugal-GP in Estoril, insgesamt stand er sieben Mal auf dem Podest und war 2002 und 2004 WM-Sechster. Heute leitet Nieto für Valentino Rossi die Moto2- und Moto3-Teams von VR46.

### MOTORRAD-WM

Der neunfache Weltmeister und 39-fache GP-Sieger Carlo Ubbiali verstarb am Dienstag im Alter von 90 Jahren.

### MOTORRAD-WM

Auch wenn die Coronakrise in Spanien noch lange nicht ausgestanden ist, zeigte sich letzte Woche auf dem Circuit Barcelona-Catalunya, wie sehr sich das Land der meisten GP-Piloten auf die Normalität und die Wiederaufnahme der Rennen vorbereitet. Zum zweiten Mal gab es einen Trainingstag für WM-Piloten, an dem diesmal Álex Rins, Aleix Espargaró, Jorge Martín, Xavi Vierge, Albert Arenas, Gabriel Rodrigo und Raul Fernandez mit Superstock-Motorrädern teilnahmen. Auch Ana Carrasco trainierte wieder mit ihrer Supersport-300-Kawasaki.




# Der ewige Zweikampf

Die Fehde zwischen Wayne Rainey und Kevin Schwantz zog sich wie ein roter Faden durch die Karrieren der beiden US-Stars. 1990 auf dem Salzburgring kämpften sie über 29 Runden Kopf an Kopf.

Von: **Imre Paulovits**

Sie hatten sich die ganze Renndistanz über in den Augen, aber auf dem Siegerpodest würdigten sie sich keines Blickes. Kevin Schwantz und Wayne Rainey waren an diesem Wochenende auf dem Salzburgring eine Klasse für sich, wie eigentlich in der ganzen Saison 1990. Aber ihre Rivalität ging weit über den Kampf um Siege und Titel hinaus. Schon bei den US-Superbikes prallten die Charaktere des akribisch arbeitenden Kaliforniers und des knapp vier Jahre jüngeren, extrovertierten Nachwuchstalents aus Texas aufeinander, und sie bildeten unglaublich motivierende Feindbilder. 1988 kamen sie gleichzeitig in die 500er-WM, und ihre Rivalität erfuhr eine neue Ebene. Während Rainey in Kenny Roberts' Yamaha-Team seine Karriere akribisch weiter aufbaute, wurde Schwantz durch seine stürmische Herangehensweise und seine Rodeoritte auf der Werks-Suzuki schnell zum Publikumsliebling.

Unter dem Strich war Rainey aber der erfolgreichere. 1989 wurde er Vizeweltmeister hinter Eddie Lawson, und da das eigentliche Yamaha-Werksteam von Giacomo Agostini mit Freddie Spencer unterging, bekam Roberts das Marlboro-Geld und machte 1990 ein Superteam mit den beiden Erstplatzierten des Vorjahres. Doch Lawson wurde gleich in Suzuka von der Strecke gerempelt und brach sich den linken Knöchel, und beim zweiten Grand Prix in Laguna Seca brach er sich noch den rechten dazu – diesmal so kompliziert, dass er die nächsten fünf Grands Prix auslassen musste. So geriet die WM 1990 zu einem Zweikampf zwischen Rainey und Schwantz, und die Fehde der beiden erlebte die nächste Ebene.

## Wenn zwei sich streiten

In Misano prallten die beiden Streithähne das erste Mal so aufeinander, dass sie den Rest der Welt weit hinter sich ließen. Auf dem Nürburgring ließ Schwantz Rainey das erste Mal klar hinter sich. Der Suzuki-Star hatte mit der Trainingsbestzeit, dem Sieg und der schnellsten Rennrunde das Wochenende klar dominiert, Rainey hatte keine Chance. Und mit diesem Schwung kam Schwantz nach Salzburg. Er fuhr auf den ersten Startplatz und seine Botschaft an Rainey war klar. So sehr sich der Kalifornier und das Team auch bemühten, die akribische Abstimmungsarbeit brachte ihn im Rennen zwar auf Augenhöhe, doch Schwantz war in den letzten Runden einfach der Stärkere. Auf welchem Niveau sich ihr Kampf dabei abspielte, zeigt die Tatsache, dass selbst Mick Doohan fast eine halbe Minute auf sie einbüßte.

In dem mächtigen Team von Roberts qualmten danach die Köpfe, es kam erstmals Nervosität auf. Und Schwantz ließ es sich nicht nehmen, nach seinen zwei gefeierten Siegen in Folge einige bissige Kommentare von sich zu geben. Doch eine Woche später in Rijeka, beim tragischen letzten Jugoslawien-Grand-Prix, ließ Rainey Schwantz und der Suzuki-Truppe keine Chance und triumphierte vom Anfang bis zum Schluss. Wenn auch der Texaner in Assen zurückschlug und Rainey wieder knapp besiegte und dann in Le Mans und Donington erneut zwei Siege aufeinander folgen ließ: In Anderstorp und Brünn lagen seine Nerven blank, während Rainey mit zwei Siegen endgültig seinen Weg zum ersten WM-Titel ebnete.

Schwantz wurde in den nächsten Jahren fast zur tragischen Figur, die letztendlich immer



Da flogen die Funken: Kevin Schwantz (#34) und Wayne Rainey lieferten sich einen Kampf über die volle Distanz

KEULEMANS



ARCHIV

Luca Cadalora konnte sich bei den 250ern am Schluss durchsetzen



MOTOGP

Sieger Kevin Schwantz und Wayne Rainey



KEULEMANS

Start der 125er: In Reihe 1 Stefan Prein (#7) und Ralf Waldmann (#31), Loris Capirossi (#61) mit Blitzstart, Sieger Martínez (#55)

## ZAHL DES RENNENS

# 195

km/h war der Durchschnitt der schnellsten Runde von Kevin Schwantz. Der Salzburgring war einer der klassischen Hochgeschwindigkeitskurse. Aber da er dafür zu wenig Auslaufzonen hatte, war er bei den Fahrern der Königsklasse auch sehr gefürchtet.

an ihrem Feindbild zerschellte. Bis Rainey in Misano 1993 seinen tragischen Sturz hatte und Schwantz dadurch doch den WM-Titel gewann. Dieser Schicksalsschlag wischte alle Feindseligkeiten weg – die beiden GP-Legenden sind seither Freunde.

### Fehde bei den Kleinen

Die Königsklasse war auf dem Salzburgring 1990 nicht die einzige, in der die Charaktere aufeinanderprallten. Bei den 250ern hatte sich im selben Jahr ein sonderbarer junger Amerikaner aufgemacht, die Welt zu erobern. John Kocinski hatte sich mit seiner Art aber wenig Freunde bei den etablierten Fahrern der mittleren Klasse gemacht, in der es zwischen den aufstrebenden Piloten der Alten Welt ohnehin bereits brodelte – sie waren dabei, einen Generationswechsel einzuleiten. Helmut Bradl war drauf und dran, die Kräfteverhältnisse unter den Deutschen neu zu sortieren, Luca Cadalora hatte sich selbst den WM-Titel zum Ziel gesetzt und hielt nichts von dem Amerikaner in denselben Farben, die auch er selbst schon länger fuhr. Doch auf dem Nürburgring hatte sich noch ein junger Niederländer in diese Gesellschaft gemischt: Wilko Zeelenberg überrumpelte beim Wimpernschlagfinale den routinierten Carlos Cardús und WM-Leader John Kocinski, und so kam auch er mit frischem Schwung nach Salzburg.

In einem Siebener-Pulk, der den heutigen in der Moto2 in nichts nachstand, rauften Cadalora, Kocinski, Zeelenberg und Bradl mit den Routiniers Martin Wimmer, Reinhold Roth und Jacques Cornu und rissen mit ständigen Positionswechseln die Zuschauer von den Sitzen. Zum Schluss konnte sich Cadalora vorne etwas absetzen und gewann vor Wimmer und Kocinski.

Auch bei den 125ern gab es einen unheimlich knappen Zieleinlauf. Dabei schlug Routinier Jorge Martínez den aufstrebenden 17-jährigen Loris Capirossi knapp, der sich noch zu großen Taten aufschwingen sollte. ■

## ERGEBNIS

**Grand Prix von Österreich, Salzburgring, 10. Juni 1990, 500 ccm**

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|
| **1.** | Kevin Schwantz (USA) | Suzuki | 38.21,304 min |
| **2.** | Wayne Rainey (USA) | Yamaha | + 0,561 s |
| **3.** | Mick Doohan (AUS) | Honda | + 25,304 s |
| **4.** | Pierfrancesco Chili (I) | Honda | + 37,304 s |
| **5.** | Niall Mackenzie (GB) | Suzuki | + 46,434 s |
| **6.** | Sito Pons (E) | Honda | + 46,871 s |
| **7.** | Christian Sarron (F) | Yamaha | + 1.06,073 min |
| **8.** | Jean-Philippe Ruggia (F) | Yamaha | + 1.19,575 min |
| **9.** | Juan Garriga (E) | Yamaha | + 1 Runde |
| **10.** | Randy Mamola (USA) | Cagiva | + 1 Runde |

# Ultimative Herrscherin

Vor 55 Jahren debütierte ein Rennmotorrad, dessen Siegesserie bis heute die längste der WM-Geschichte ist. Um die Dreizylinder-MV Agusta ranken sich Legenden, und ihre Rennerfolge setzen sich heute unter betuchten Classic-Racern unvermindert fort.

Von: **Imre Paulovits**

Sie kamen mit einem Knall. Beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring, dem Auftakt zur Weltmeisterschaft 1965 in der 350er-Klasse, fuhr der damals 22-jährige Giacomo Agostini mit der neuen Dreizylinder-MV Agusta allen auf und davon. Der junge Mann aus guter Familie wurde im Jahr zuvor auf Morini Italienischer 350er-Meister, und Graf Domenico Agusta glaubte mit ihm den italienischen 500er-Weltmeister der Zukunft gefunden zu haben, was MV zum absoluten Triumph noch fehlte.

„Als Graf Agusta mit mir den Vertrag unterschrieb, wartete bereits die neue Dreizylinder-350er auf mich“, erinnert sich Agostini. „Sie passte mir auf Anhieb wie ein Maßanzug.“ Dies entsprach genau der Vorstellung von Graf Agusta. Er war überzeugt, dass, wenn man an die 250er-Zweizylinder einen Zylinder anhängt, man ein handliches kleines Motorrad bekommt, das zum Fahrstil der Italiener passt, die auf den engen Straßenkursen der Apenninen-Halbinsel aufgewachsen waren.

## Chefsache

Seine Techniker waren von der Idee zunächst gar nicht überzeugt. Rennleiter Arturo Magni und Ingenieur Mario Rossi, Leiter der Serienentwicklung, versuchten den Grafen davon abzubringen, doch der blieb stur. So entwarfen Rossi und der junge technische Zeichner Enrico Sironi Anfang 1963 auf Basis des 250er-Twins eine 350er-Dreizylinder. Doch mit

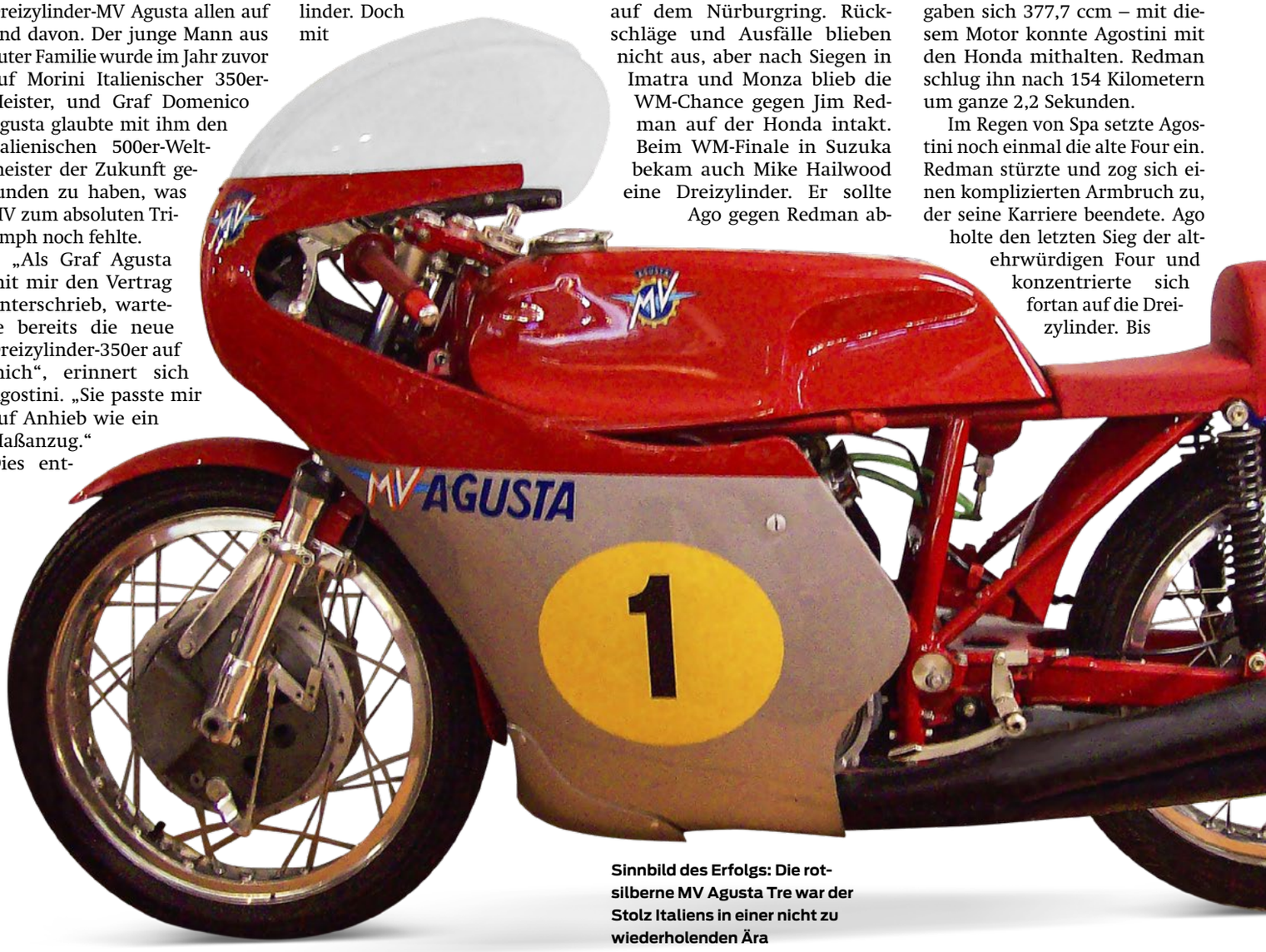
> „Als ich zu MV kam, wartete die Dreizylinder bereits. Sie war mir auf den Leib geschnitten.“
>
> Giacomo Agostini

den Zweiventil-Köpfen und Haarnadel-Ventilfedern war die Leistung enttäuschend. Sie zeichneten deshalb Vierventilköpfe mit 72 Grad Ventilwinkel, und diese brachten die gewünschte Leistung. Mit dem verstärkten Fahrwerk der 250er entstand bis Ende 1964 ein komplettes Motorrad.

„Ago“ debütierte mit ihr vor der WM-Saison in Imola, dann folgte der Traum-WM-Einstand auf dem Nürburgring. Rückschläge und Ausfälle blieben nicht aus, aber nach Siegen in Imatra und Monza blieb die WM-Chance gegen Jim Redman auf der Honda intakt. Beim WM-Finale in Suzuka bekam auch Mike Hailwood eine Dreizylinder. Er sollte Ago gegen Redman abschirmen, doch dieser fiel wegen eines defekten Zündkondensators zurück. Hailwood gewann, der Titel ging aber an Redman und Honda.

1966 wechselte Hailwood zu Honda, und das Team konzentrierte sich ganz auf Agostini. Doch die neuen Honda 500 Four waren in Hockenheim unantastbar, und Jim Redman gewann 26 Sekunden vor Agostini auf der alten Vierzylinder-MV. In Assen waren die Honda wieder eine Klasse für sich, und so wurde im Feuer des Gefechts das erfolgreichste Rennmotorrad der 1960er-Jahre geboren. Von der 350er-Dreizylinder-MV gab es zwei Varianten: mit 52,9 x 53 mm und mit 55 x 49 mm Bohrung/Hub. Mit dem Kurzhubzylinder auf der Langhub-Kurbelwelle ergaben sich 377,7 ccm – mit diesem Motor konnte Agostini mit den Honda mithalten. Redman schlug ihn nach 154 Kilometern um ganze 2,2 Sekunden.

Im Regen von Spa setzte Agostini noch einmal die alte Four ein. Redman stürzte und zog sich einen komplizierten Armbruch zu, der seine Karriere beendete. Ago holte den letzten Sieg der altehrwürdigen Four und konzentrierte sich fortan auf die Dreizylinder. Bis




**Sinnbild des Erfolgs: Die rotsilberne MV Agusta Tre war der Stolz Italiens in einer nicht zu wiederholenden Ära**

Finnland wurden die Zylinder auf 58 mm ausgebohrt, das ergab 420 ccm. Damit hängte Ago Hailwood in den Wäldern von Imatra um 40 Sekunden ab, doch dieser konterte mit zwei klaren Siegen in Ulster und bei der TT. Beim WM-Finale in Monza musste Hailwood gewinnen, wollte er den Titel. MV Agusta hatte für diesen alles entscheidenden Kampf den Motor mit Erweiterung der Bohrung auf 60,5 mm und Verlängerung des Hubs auf 55 mm auf 474 ccm gebracht, und Ago heizte der Honda ein, bis diese mit Ventilschaden ausrollte und er Weltmeister war.

## Legendäre Kämpfe

Für 1967 erreichte die 500-3 mit 62 mm Bohrung und 55 mm Hub 498 ccm und bekam eine neue Verkleidung. Agostini focht mit ihr gegen Hailwood und die Honda das größte WM-Duell aus, das es bis dahin gegeben hatte. Am Ende hatte Ago auf dem Sachsenring, in Hockenheim, Spa, Imatra und Monza gewonnen, Hailwood auf der Isle of Man, in Assen, Brünn, Ulster und im kanadischen Mosport. Sie waren punktgleich, ein zweiter Platz mehr von Agostini sicherte ihm die Titelverteidigung.

Als Honda sich Ende 1967 zurückzog, blieben Agostini und die MV allein auf weiter Flur. Von 1968 bis 1972 holten sie alle WM-Titel bei den 350ern und 500ern. Insgesamt gewann Ago auf der Dreizylinder 42 350er- und 59 500er-WM-Läufe. Währenddessen wurde die Trecilindri ständig weiterentwickelt. 1969 wurden die MV-Agusta-Gabel und -Trommelbremse durch welche von Ceriani ersetzt.



WIKI COMMONS

1971 kam eine Lockheed-Doppelscheibenbremse am Vorderrad, die Motoren bekamen 56 Grad Ventilwinkel und wurden noch kurzhubiger. Die 350er beendete ihre Karriere 1972 mit 56 x 46,2 mm und leistete 68 PS bei 15000/min. Die 500er, die den Kampf gegen Honda 1967 mit 78 PS bei 12000/min gewonnen hatte, kam 1973 bei einer Konfiguration von 62,5 x 54 mm auf 84 PS bei 13500/min.

## Geheimnis gelüftet

All dies war aber lange ein Geheimnis, das erst 2010 endgültig gelüftet wurde. Enrico Sironi war inzwischen nicht nur Leiter des Museo Agusta in Cascina Costa, er entwickelte mit der Firma HRT Racing von Ezio und Maurizio Mascheroni ab 2006 auch den Dreizylinder-Motor der MV Agusta F3 und der Brutale! Er hatte auch alle alten Zeichnungen, und mit HRT legte er die letzte Variante der 500er-Trecilindri noch einmal auf. Als 2010 sechs absolut authentische Exemplare fertig waren, kaufte sich sogar Giacomo Agostini eine.

Als HRT die Technik in allen Details präsentierte, zeigte sich, warum dieses Motorrad so schnell und zuverlässig war. Für einen gesunden thermischen Haushalt waren sämtliche Wellen hohlgebohrt und führten Öl zur Kühlung. Es wurden überall hoch belastbare Nadellager verwendet, an der Kurbelwelle wurden sie in der Mitte von zwei massiven Böcken und vier Zugankern gehalten. Die Brennräume hatten keine Ventilsitze, sondern waren als komplette Bronzekalotten eingegossen. Ebenso führten Bronze-Einsätze die Tassenstößel. Die kurzen Slipperkolben hatten nur einen dünnen Kompressionsring und einen ebensolchen Ölabstreifring.

Neben HRT kam auch Kay Engineering in England an die Zeichnungen und baut seither genauso hochwertige Replicas. Diese gilt es heute bei der Classic-TT zu schlagen. So lebt die Legende der Trecilindri weiter. ■

## TECHNISCHE DATEN

| MV Agusta 500 Trecilindri (1973) | |
|---|---|
| **Motor** | Luftgekühlter Reihendreizylinder-Viertakter, dohc, vier Ventile pro Zylinder |
| **Bohrung x Hub** | 62,5 x 54 mm |
| **Hubraum** | 497 ccm |
| **Leistung** | 84 PS bei 13500/min |
| **Leergewicht** | 118 kg |



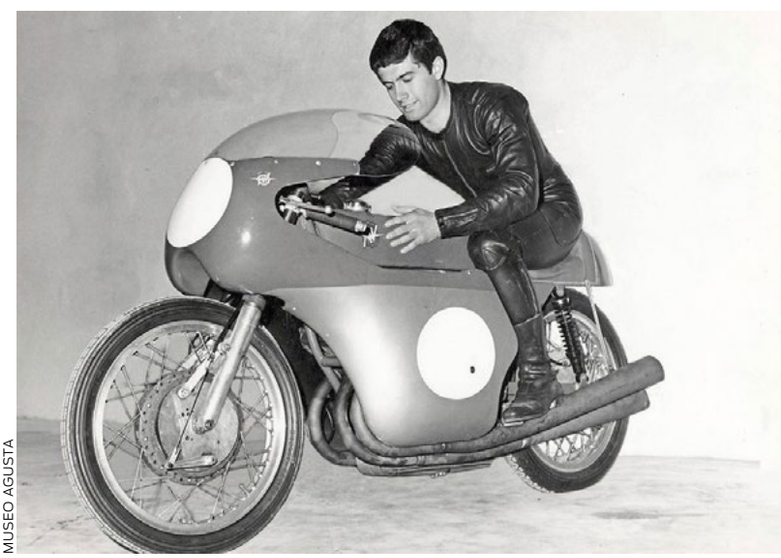
MUSEO AGUSTA

**Kompakt, leicht, stabil: Das Gesamtpaket machte die MV Agusta so stark**



MUSEO AGUSTA

**Wahrer Rennmotor: Kompromisslos auf Leistung und Belastbarkeit ausgelegt**



MUSEO AGUSTA

**Dezember 1964: Erster Kontakt des jungen Agostini mit Dreizylinder-Prototyp**




MUSEO AGUSTA

**Kämpfe für die Ewigkeit: Agostini (#1) auf der MV und Hailwood auf der Honda**

Superbike-WM

# Krummi testet Ducati

Die Coronakrise bringt auch unerwartete Kapriolen: So kam Supersport-Weltmeister Randy Krummenacher an einen Test mit dem Ducati-Superbike.

Von: **Imre Paulovits**

Weil Stammpilot Leon Camier wegen der Reisebeschränkungen nicht nach Misano kommen konnte, musste sich das Barni-Ducati-Team nach Ersatz umsehen. Randy Krummenacher war von seinem Wohnsitz in Italien aus verfügbar, daher entschied sich das Team, die geplanten Abstimmungsarbeiten sowie den Test der sozialen Distanz-Auflagen und der Schutzkleidung, die beim Neustart der Superbike-WM nötig sind, mit dem amtierenden Supersport-Weltmeister durchzuführen. Ducati hatte dazu noch Testfahrer Michele Pirro und Samuele Cavalieri auf der Strecke.

Krummenacher fuhr mit der Panigale V4 R 60 Runden und blieb mit 1.35,494 weniger als eine Sekunde über der Pole-Position-Zeit von Jonathan Rea. Teamchef Marco Barnabo war auch voll des Lobes über den 30-jährigen Schweizer: „Er hat mich wirklich überrascht, denn er hat zuvor noch nie auf einem solchen Motorrad gesessen und war trotzdem konstant schnell. Er hat uns viel geholfen, sodass wir alles durchprobieren konnten und eine gute Basis haben, wenn wir Ende Juni mit Leon testen können." Aber auch Krummenacher hatte sichtlich Freude an dem Test mit der bärenstarken Ducati. „Es hat richtig Spaß gemacht", freute er sich. „Ich habe mich auf der Ducati gleich wohlgefühlt, der Tag ist wie im Flug vergangen." ■



WORLDSBK

**Randy Krummenacher auf Barni-Ducati: Test-Ersatz für Leon Camier in Misano**

IDM Superbike 1000

# HRP: Lausitzring-Test

Seit ein paar Tagen dürfen Trainingsveranstalter auf die Rennstrecken. Und das haben einige IDM-Piloten auch genutzt.

Von: **Toni Börner**

HRP aus Wittenberge hat dieses Jahr viel Arbeit vor sich: Die Honda CBR 1000 RR-R ist brandneu und muss erst noch für den Renneinsatz aufgestellt und entwickelt werden. Die Wochen des Lockdowns hat Jens Holzhauer in seiner Werkstatt damit verbracht, die Bikes für den Schleizer Neuzugang Julian Puffe und den Italiener Alex Polita aufzubauen. Auf dem Lausitzring konnten Puffe und Polita den Racing-Umbau ihrer neuen Arbeitsgeräte letztes Wochenende testen. „Wir haben das erste Mal die neue Elektronik bekommen, allerdings fehlen uns noch die dazugehörigen Steuerteile", so Puffe. „Wir mussten aber sowieso bei null anfangen."

Nach so einer langen Pause schielte auch niemand großartig auf die Zeiten: „Wir sind viel mit alten und auf harten Reifen gefahren und haben vieles durchprobiert. Es fehlen aber immer noch viele Teile, und unser Einsatzmotorrad ist gerade einmal halb fertig. Jetzt wird bei HRP alles ausgewertet, und dann gehen wir in vier Wochen noch einmal richtig testen. Aber eines kann ich sagen: Auf der Geraden sind wir jetzt schon richtig schnell." ■



HRP

**Alessandro Polita: Mit Teamkollege Julian Puffe erstmals wieder auf der Strecke**

## NACHRICHTEN

**SUPERBIKE-WM**
Die Dorna arbeitet mit Volldampf an einem Kalender, mit dem die Superbike-WM 2020 fortgeführt werden kann. So soll es am 1./2. August in Jerez losgehen, ein Wochenende später, am 8./9. August, sollen die nächsten Rennen in Portimão stattfinden. Die Runde in Assen, die auf den 22./23. August verschoben wurde, soll auch stattfinden. Jedoch wird eine weitere Verschiebung ins Auge gefasst, sollten die Vorschriften es erfordern. Es wird auch nach einem späteren Termin gesucht, an dem der Lauf in Donington abgehalten werden kann.

**SUPERBIKE-WM**
Kawasaki hat die Option auf WM-Leader Alex Lowes eingelöst. Der 29-jährige Zwillingsbruder von Moto2-Pilot Sam Lowes freute sich über die gute Nachricht während der Zwangspause: „Ich habe mich auf dem Motorrad und im Team vom ersten Moment an wohlgefühlt."

**SUPERBIKE-WM**
Auch Yamaha-Werkspilot Michael van der Mark war wieder auf der Rennstrecke. Der 27-jährige Holländer fuhr in Assen eine Serien-R1 mit Slicks. Auch Moto2-Pilot Bo Bendsneyder und die Supersport-Piloten Jaimie van Sikkelerus, Glenn van Straalen, Scott Deroue, Koen Meuffels und Jeffrey Buis nutzten den Circuit van Drenthe.

**IDM SUPERBIKE 1000**
Weil IDM-Champ Ilya Mikhalchik und seine Kollegen Vladimir Leonov und Tim Eby wegen der Reisebeschränkungen nicht verfügbar waren, erledigte Teamchef Werner Daemen das Rollout der Motorräder auf der neu asphaltierten Strecke von Zolder mit seinem Teampersonal.

**IDM**
Wegen der Coronakrise hat Yamaha das Debüt des R3 bLU cRU Cups auf 2021 verschoben.

# „Reduzieren auf Sport pur“

Der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer befindet sich nach dem Corona-Lockdown wieder im Training. Ob der 25-jährige Vizeweltmeister in diesem Jahr noch mal um WM-Punkte kämpft, ist weiterhin ungewiss.

Von: **Thomas Schiffner**



QUATEMBER

Seit Kurzem haben etliche Strecken in Europa ihre Tore wieder geöffnet. Natürlich mit den notwendigen Vorsichtsmaßnahmen, aber für Vollprofis wie Jeremy Seewer war das der ersehnte erste Schritt zurück in den Alltag eines Rennfahrers. Nun fehlen eigentlich nur noch die Rennen.

**Wo trainieren Sie im Moment, und wie waren Ihre ersten Eindrücke?**
Ich trainiere derzeit in Belgien und Holland. Die Strecken, auf denen ich gefahren bin, waren bisher Lommel, Olmen und Arnheim. Am häufigsten natürlich Lommel, weil ich in der Nähe eine Wohnung habe. Die Bedingungen auf den Strecken werden eigentlich von Tag zu Tag besser. Lediglich der erste Tag in Lommel war speziell, weil sich das Training nach so langer Zeit komisch angefühlt hat. Joël Smets hat das aber toll organisiert, dass alle WM-Piloten, die in der Nähe wohnen, dort trainieren konnten. Das waren immerhin so 20 bis 25 Piloten. Alles war safe für uns, weil keine Hobbyfahrer unterwegs waren, damit hatte die Strecke auch einen guten Flow. Am Rande habe ich schon das eine oder andere Gespräch mit Piloten geführt, und man war richtig froh, sich wiederzusehen. Alle versuchen, das Beste aus der Situation zu machen. Und wenn man den Helm aufhat und wieder fährt, ist sowieso alles Schlechte vergessen.

**Wie gestaltet sich das Leben mit Corona in der Schweiz und Ihrer zweiten Heimat Belgien?**
Ich bin jetzt erst seit zwei Wochen wieder in Belgien, und seitdem laufen die Dinge hier wieder relativ normal. Die Einschränkungen, was Restaurants anbelangt, sind allerdings noch massiv, fast alle sind noch geschlossen. Die Wochen vorher habe ich in der Schweiz verbracht. Und weil wir sehr abgeschieden wohnen, hatte ich viel Freiheit. Ich bin häufig mit der 450er von meinem Bruder auf der SX-Strecke vor unserem Haus gefahren. Es war halt kein Factory-Bike. Aber man behält trotzdem das Gefühl für das Motorrad, und das ist sehr wichtig. Meine Eltern haben auch wie immer gearbeitet, also war alles in der Zeit relativ normal für mich, bis auf die fehlenden Rennen. Zum Team hatte ich kaum Kontakt, muss ich sagen, da war schon eine Weile Funkstille. Tja, ohne Motorradfahren gibt’s halt nicht viel zu besprechen.

> „Als Werksfahrer muss ich mir keine Sorgen machen. Und Gesundheit ist wichtiger als Geld.“
>
> Jeremy Seewer

**Wie motiviert sich ein Jeremy Seewer ohne Rennen?**
Das ist das Allerschwierigste – dass man kein Ziel hat. Klar, man hält sich fit und trainiert. Aber wir Rennfahrer sind programmiert, auf ein bestimmtes Ziel hinzuarbeiten. Es geht ja nicht um Topform, aber das persönliche Fitness-Level sollte schon in Ordnung sein. Doch man weiß nicht, wann und ob es 2020 überhaupt weitergeht. Das ist wirklich eine Herausforderung.

**Erleben wir noch WM-Rennen dieses Jahr? Wie lautet Ihre Prognose?**
Das große Problem ist die finanzielle Seite. In Amerika sollte das mit Supercross klappen wegen der Fernsehgelder. Aber ohne Zuschauer in Europa Motocross-WM fahren? Wer soll die finanzielle Last übernehmen? Da sehe ich schwarz. Es ist eh nur möglich, wenn das ganze Drumherum, das in den letzten Jahren immer größer geworden ist, auf das absolut Notwendige reduziert wird. Also Sport pur.

**Mussten Sie in den vergangenen Wochen finanzielle Einbußen hinnehmen? Haben Sie Sorgen um die Zukunft?**
Ich muss erst mal abwarten, wie sich alles entwickelt. Natürlich wird jeder irgendwo seinen Beitrag zu dieser Corona-Krise leisten müssen, auch wir Fahrer. Und auch die Werksfahrer. Ich habe da aber keine Ängste. Ich denke, wir werden schon bezahlt werden. Aber man redet intern schon über andere Lösungen, da ja derzeit nun mal keine Rennen gefahren werden. Im Moment ist alles im Stand-by-Modus. Das wirkliche Ausmaß dieser Pandemie werden wir erst noch zu spüren bekommen. Wenn wir wirklich in diesem Jahr noch zehn WM-Rennen fahren könnten, wäre das sicher erst mal ausreichend. Als Werksfahrer muss ich mir zum Glück jetzt noch keine Sorgen machen um meine Existenz. Und außerdem ist Gesundheit wichtiger als Geld.

**Es gibt Befürchtungen, dass kleinere Privatteams durch Corona kaputtgehen. Wie ist Ihre Meinung dazu?**
Das wird richtig hart für kleinere Teams, wenn Sponsoren abspringen. Ich denke, da wird es nach der Corona-Zeit einige Teams nicht mehr geben, und das ist sehr schlecht für unseren Sport. Das betrifft aber nicht nur Motocross, sondern sehr viele Sportarten.

**Wo und wann findet der erste WM-Lauf 2020 statt?**
Ich glaube nicht, dass der erste GP wie geplant am 2. August in Orlyonok/Russland über die Bühne geht. Realistisch betrachtet glaube ich eher an einen Beginn Ende August / Anfang September. Aber wo, da habe ich auch keinen Plan. ■

## Jeremy Seewer

**Geburtstag:** 18. Juli 1994
**Geburtsort:** Bülach (CH)
**Herkunftsland:** Schweiz

**KARRIERE**
**2006** Schweizer Meister 65 ccm
**2008** Schweizer Meister 85 ccm
**2011** Junioren-WM 125 ccm Platz 2
**2012** EMX 250 ccm Platz 5
**2013** EMX 250 ccm Platz 2
**2014** MX2-WM Platz 10
**2015** MX2-WM Platz 5
**2016** MX2-Vizeweltmeister
**2017** MX2-Vizeweltmeister
**2018** MXGP Platz 8
**2019** MXGP-Vizeweltmeister

**Hobbys**
Freunde treffen, Mountainbike




FELD ENTERTAINMENT

# Die Zeitenwende

Auch unter Corona-Bedingungen und in einem „Geisterrennen“ behielt Eli Tomac einen kühlen Kopf. Der Kawasaki-Pilot baute mit einem historischen Sieg in Utah seinen Vorsprung in der WM-Tabelle auf Ken Roczen auf acht Punkte aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Bild am Pfingstsonntag hatte etwas Gespenstisches: Aus dem Rice-Eccles-Stadium in Salt Lake City, das zur University of Utah gehört, drangen nur die Geräusche der Radladerfahrzeuge, die ihren Streckendienst versahen, und das Surren der Stromaggregate. Hinter der offenen Arena ragten die teils noch schneebedeckten Berge der Rocky Mountains empor. Menschen: Kaum zu sehen.

Doch die Idylle täuschte. Für das wegen der Covid-19-Pandemie erste von sieben binnen 22 Tagen angesetzten Geisterrennen ohne Zuschauer galt der Leitsatz „ein Unglück kommt selten allein“: Wegen des durch den Eingriff eines weißen Polizisten vorletzten Montag zu Tode gekommenen Afroamerikaners George Floyd und den schweren Unruhen im ganzen Land verhängte der Gouverneur auch für Salt Lake City eine Ausgangssperre. Es war bis zuletzt unsicher, ob das SX – auch ohne Zuschauer – würde stattfinden können.

Es fand statt. Und es gab, von außen betrachtet, keine Probleme bei der Abwicklung.

## Auf 1300 Metern Höhe

Für alle 40 WM-Piloten und die 40 250er-Fahrer der Ost-Meisterschaft war es der erste Tag im Rennmodus seit 85 Tagen. Auf 1300 Metern Höhe, am Fuße der Rockys, hieß das Duell Eli Tomac (Kawasaki) gegen Ken Roczen (Honda). Und es begann schon im Qualifying: Tomac führte, und kurz vor Schluss machte dessen Teamkollege Adam Cianciarulo Roczens Runde kaputt. Doch der Tabellenzweite aus Florida konterte und fuhr mit Zeitablauf die schnellste Runde vor den Kawas.

Auch in den beiden Heatraces lief alles reibungslos: Das erste gewann Tomac mühelos vor Titelverteidiger Cooper Webb und Blake Baggett (beide auf KTM). In Heat 2 hielt sich Roczens rote Honda vor Cianciarulo, Justin Brayton und Ex-Champion Jason Anderson schadlos.

Auch Chad Reed ist wieder dabei: Der Evergreen von Down Under, der die Saison auf Honda begann, reitet jetzt eine KTM!

Zu den 18 Fahrern aus den Heatraces kamen Alex Ray, Kyle Cunningham, Kyle Chisholm und der Schwede Fredrik Noren aus dem Last Chance hinzu. Die



HRC

**Kein schlechter „Corona“-Auftakt, aber es wird schwerer: Ken Roczen**




CUDBY

**An Cooper Webb (#1) biss sich Roczen vor leeren Rängen die Zähne aus**

Strecke war bei hohen Temperaturen erst staubig, dann wurde gewässert, und es wurde glatt und glatter mit ständigem Wechsel der Verhältnisse.

Start zum 20 Minuten plus 1-Runde-Finale: Roczen hatte sein Gatter weit rechts, also außen und abseits von Tomac gewählt. Blake Baggett schoss davon zum Holeshot, hinter ihm Barcia, Brayton, Tomac, Webb und Friese. Der Deutsche kam in ein paar Wellen und geriet weit raus: „Ich hatte einen anständigen Start, wurde aber abgedrängt und verlor dadurch einige Plätze." Als Achter nahm K-Roc die Jagd auf, doch saß schon bald als Fünfter Cooper Webb im Nacken. Heißsporn Cianciarulo verabschiedete sich schon in Runde 2 nach einem Sturz, bei dem er noch von Webb überrollt wurde.

Als Tomac hinter Baggett und Barcia einen heftigen Patzer baute, gingen Webb und Roczen beide an „ET" vorbei, und es schien nun für den Thüringer zu laufen. Doch Tomac berappelte sich, attakierte erneut und kam in der Rhythmus-Sektion wieder vor Roczen. Und noch vor „Halbzeit" übernahm er die Spitze von Baggett, der dann beim Überrunden sehr schnell auch hinter Webb und Roczen zurückfiel.

Nun hatte K-Roc fünf Punkte Rückstand auf den Leader und hätte Druck auf Webb ausüben müssen. Stattdessen fuhr Tomac jetzt sein eigenes Rennen. Aber Roczen verlor nicht nur auf Tomac, sondern auch auf den KTM-Star Boden.

## Roczen mit Schutzengel

In der letzten Runde passierte es: K-Roc sprang quer ab, landete auf einem Strohballen und konnte nur mit größter Mühe die Honda in Balance halten. Da Jason Anderson weit hinter ihm rangierte, rettete der Thüringer den Podiumsplatz ins Ziel. „Das Fahren war wie in einem Zug. Es war schwer, Zeit gutzumachen. Ich hatte heute einen Engel auf meiner Schulter sitzen. Eli war superstark. Als ich fast stürzte, das war echt schlimm. Ich rollte dann einfach weiter, um die Punkte heimzubringen ", kommentierte Roczen seine Niederlage mit „Happy End".

Cooper Webb wurde gefragt, ob er sein Rennen als Sieg bewerten wolle: „Nein, es war Platz 2. Eli fuhr ein paar starke Runden, und ich habe im Mittelteil erst etwas Speed und dann meinen Rhythmus verloren."

Tomac ließ sich gar nicht auf Rechenspiele ein: „Es ist so cool, endlich wieder Rennen zu fahren. Am Ende war es ein guter Tag für die Punkte."

Da die restlichen sechs Rennen als „englische Wochen" abgespult werden, können wir in der nächsten MSa bereits die Salt-Lake-City-Rennen 2 und 3 analysieren. ■

### SUPERCROSS-WM

**Salt Lake City (USA), 31. Mai**

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

### MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 11 von 17 Läufen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Eli Tomac | 252 Punkte |
| 2. | Ken Roczen | 244 |
| 3. | Cooper Webb | 220 |
| 4. | Justin Barcia | 210 |
| 5. | Jason Anderson | 189 |
| 6. | Malcolm Stewart | 164 |
| 7. | Justin Hill | 148 |
| 8. | Justin Brayton | 143 |
| 9. | Dean Wilson | 142 |
| 10. | Aaron Plessinger (USA), Yamaha | 136 |



CUDBY

**Holeshot, aber nur Siebter: KTMs Blake Baggett**



PAIRAN

**Enduro-WM**

# Überschneidungen wegen Terminchaos

Viele Termin-Verschiebungen durch Corona führen zwangsläufig zu Überschneidungen. Die Enduro-fahrer bekommen das als Erste zu spüren.

Vom ursprünglichen Terminkalender der Enduro-Weltmeisterschaft sind nur noch Frankreich (8.–20. September) und Zschopau (16.–18. Oktober) übrig geblieben. Dazwischen wurde nun am 25.–27. September der italienische Lauf in Spoleto geschoben, die Läufe von Spanien (6.–8. November) und Portugal (3.–15. November) wurden hintendran gehängt.

Damit umfasst die Meisterschaft nur noch fünf Wettbewerbe, wobei der MSC „Rund um Zschopau" schon gesagt hat, dass er ohne Zuschauer-Zulassung und mit Einschränkungen durch besondere Zuschauer-Auflagen nicht veranstalten kann.

Das Prädikat der Damen-WM wurde auch von Zschopau zum neuen Finallauf im portugiesischen Marco de Canaveses verschoben.

Internationale Überschneidungen gibt es beispielsweise mit dem auf den 7./8. November verschobenen Europameisterschaftslauf in Italien. Dies ist der letzte verbliebene EM-Lauf, nachdem die anderen drei Wettbewerbe bereits ersatzlos abgesagt wurden. National überschneidet sich der WM-Lauf in Spoleto mit dem Deutschen Enduro-Championat in Tucheim, was für die deutschen Fahrer in den Open-Klassen bedauerlich ist, weil diese, allen voran Vizemeister Robert Riedel, außerordentlich erfolgreich waren. ■ RP

## NACHRICHTEN

### ERSTES GEISTERRENNEN IN DEUTSCHLAND

Während 90 Prozent der Bahnrennen 2020 in Deutschland wegen Covid-19 bereits abgesagt sind, schwimmt der MC Meißen ausdrücklich gegen den Strom: Er setzte für kommenden Samstag (6. Juni) ein „Geisterrennen" ohne Zuschauer an. Neben zwei 500er-Klassen soll vor allem der Nachwuchs Rennpraxis bekommen.

### CARDIFF-GP GESTRICHEN

Längst überfällig, wurde auch der britische Speedway-GP in Cardiff (18.07.) offiziell vom Kalender 2020 gestrichen. Neuer Termin: 17.07.2021

### E-BIKE-ENDURO

Mit dem verwirrenden Namen E-Bike-Enduro bezeichnet die FIM den Fahrrad-Enduro-Wettbewerb, eine Art Rundstreckenrennen, das mit E-Bikes (Fahrrädern) ausgetragen wird. Schon im letzten Jahr hatte man beim Motocross-GP in Imola die Auftakt-Veranstaltung ausgetragen. Durch die Termin-Verschiebung in diesem Jahr fällt der Lauf in Alfsee aus. Am 8.11. ist der Lauf im belgischen Lac de L'Eau d'Heure geplant, der Termin in Frankreich ist noch offen. Bislang waren sich FIM und der Fahrradverband UCI über die Hoheitsrechte der Elektro-Fahrräder uneinig.

MOTOR SPORT aktuell

# MOTORMARKT

## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi




**A8 L 55 TFSI quattro,** EZ 08/2018, 10000 km, 250 kW (340 PS), Vollleder braun, Holzdekor Esche, 4 x Sitzklima, 369° Kamera, B & O, Pano, RSE, 1.Hd,, Garantie, uvm.... 63.780,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52997*

## BMW



**Z 3 M Roadster,** EZ 05/2002, 37000 km, 239 kW (325 PS), Gutachten Note 1-2, 1. Hand, 49.900,- € (MwSt. awb.). SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721/35454-70, www.savex.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52943*

## Chevrolet



**Corvette Cabrio C5,** EZ 04/1998, 39800 km, 253 kW (344 PS), 24.900,- € (MwSt. awb.). SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721/35454-70, www.savex.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52944*

## Jaguar

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



**F-Type Coupe R, 2014, 24500 km, 2. Hd,** 405 kW/550 PS, Vollausst., neuwertig, 57.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Wolfratshauser Str. 64,82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52990*

## Arden

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

## Lotus

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

### Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

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

**Chiffre**

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

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

## Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



**blackSportsCarrier: Sprinter 316 CDI** Kombi - „SP Stream Umbau“, 9-Sitzer Vorführwagen, EZ 03/2019, ca. 1000 km, Euro 6 D, SP Stream Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Sportlenkrad, Interieurteile in Hochglanz, 360° Kamera, MBUX Multimediasystem, Distronic, alle Assistenten, NAVI Comand online, el. Schiebetür mit Trittstufe, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 6,4; komb. 6,9; CO2 komb. 181 g/km, CO2-Effizienz: D 76.149,- € (MwSt. awb.). Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52939*

**Suche SLK u. SL,** bar. Tel. 05505/5846 H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



**mattDYNAMIC - „V 300 d HARTMANN VP Spirit"**, EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20 , Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,8; auß.orts 5,7; komb. 6,1; CO2 komb. 161 g/km, CO2- Effizienz: B, zum Preis von 76.950,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52940*

## Mitsubishi

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

## Porsche



**2011 Porsche 997 GT3 RS 4.0,** nur 600 Exemplare, perfekter Sammlerzustand, erst 57 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



**2006 Porsche Carrera GT,** absolute Farbrarität: Zanzibar Red. Erst 4.581 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

**Kaufe 911, Turbo + RS.** 0172/9342421H



**2015 Porsche 918 Spyder,** Weissach Paket, Sonderfarbe, 1. Hd., erst 1.090 km! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

## Renn/Rallye

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

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

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

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

**www.Rennsportshop.com**

## Renntransporter




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

## Smart

**www.berlin-tuning.com** H

## Subaru

**www.allrad-daewel.de** 0651/86503 H

## Volvo

**Teileversand für Volvo & Saab.** T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

## VW




**>>>Das exklusive Understatement<<<**
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

## Geschäftsverbindungen

BestWater



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

## Versicherungen




Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

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

## Zubehör

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

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

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

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

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

msa 25/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



MCLAREN

**In Woking erinnerte man mit 50 Kerzen und einer Bronzestatue an den 50. Todestag von Firmengründer Bruce McLaren**

## Weit überzogen

**Zum Rauswurf von Daniel Abt**
**MSa 24/2020**

Mit Verwunderung habe ich gelesen, dass Daniel Abt aus dem Audi-Formel-E-Team verbannt wird. Grund dafür ist eine Schummelei bei einem Computerspiel. Er wurde richtigerweise disqualifiziert und zu einer Geldstrafe verdonnert. Ich finde aber, dass die Reaktion von Audi weit überzogen ist. Vor dem Hintergrund der Vorfälle beim DTM-Lauf in Spielberg 2015 („Timo schieb ihn raus“) wirkt der Kündigungsgrund schon sehr fadenscheinig. Daniel Abt verliert für eine Lächerlichkeit seinen Arbeitsplatz, wohingegegen Audi-Motorsportchef Wolfgang Ullrich damals eine Vertragsverlängerung bekam. Oder ist das etwa nur eine willkommene Gelegenheit, einem verdienten DTM-Piloten den Arbeitsplatz zu erhalten? Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

**Frank Mentel**
**per E-Mail**

Die Situation rund um Daniel Abt hat vor Augen geführt, wie lächerlich die aufgebauschte Wichtigkeit von Simracing ist. Es ist ein Computerspiel. Punkt. Und hat mit wirklichem Racing nichts zu tun.

**Alfred Raidl**
**A-1140 Wien**

## Komplexer Sport

**Zu „Fahren nach Zahlen“**
**MSa 24/2020**

Da der Rallyesport gegenüber anderen Motorsportarten etwas komplexer aufgebaut ist, habt ihr mit eurem Artikel von Reiner Kuhn einen tollen Beitrag zum Verständnis dieser Sportart beigetragen. Nicht nur schön geschrieben, sondern auch einfach und verständlich erklärt, sodass auch für „Nicht-Motorsportler“ der Rallyesport etwas transparenter wurde. Gerade in der aktuellen Zeit, in der die Motoren zwangsläufig ruhen, ist es toll, solch interessante Dinge über den Rallyesport zu lesen.

**Tarek Hamadeh-Spaniol**
**per E-Mail**

**KONTAKT**

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

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

# Termine

## TV-Programm

**Automobil**

**Täglich von Donnerstag, 04. Juni, bis Sonntag, 07. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 08.30 | Formel E 2019/2020, div. Rennen | Eurosport 2* |

**Donnerstag, 04. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 15.50 | WEC Austin/NASCAR Bristol (Wh.) | Sport 1+* |
| ab 23.00 | Rallye-EM, diverse Events | Eurosport 1 |

**Samstag, 06. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 11.50 | NASCAR Charlotte 1 & 2/Bristol (Wh.) | Sport 1+* |
| 17.55 | Formel 1, GP Abu Dhabi 2010 | Sky Sport 2* |
| 23.00 | Formel 1, GP Belgien 1998 | Sky Sport 2* |

**Sonntag, 07. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 04.15 | NASCAR Cup Series, 6.–9. Lauf (Wh.) | Sport 1+* |
| ab 06.30 | Formel 1, div. Rennen 2007–2015 | Sky Sport 2* |
| ab 20.30 | Formel 1, div. Rennen 1996–2012 | Sky Sport 2* |
| 21.00 | NASCAR Cup Series, Atlanta **LIVE** | Motorvision TV* |

**Montag, 08. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 05.40 | NASCAR Cup Series, 6.–9. Lauf (Wh.) | Sport 1+* |
| 14.00 | Formel E, Rennen nicht bek. (Wh.) | Eurosport 1 |
| 15.00 | WTCR 2019, Saisonrückblick | Eurosport 1 |
| 20.40 | NASCAR Cup Series, Atlanta (Aufz.) | Sport 1+* |

**Dienstag, 09. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| 00.00 | WEC, 24 h von Le Mans (Jahr unbek.) | Eurosport 1 |

**Motorrad**

**Samstag, 06. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 23.00 | Endurance-WM 2017–2020, div. Events | Eurosport 1 |

**Sonntag, 07. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| 15.45 | Rossi vs. Márquez – Duell der Giganten | Servus TV |
| ab 23.00 | Endurance-WM 2019, div. Events | Eurosport 1 |

**Montag, 08. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| ab 20.55 | Diverse Motorrad-Sendungen | Motorvision TV* |

## Simracing-Übertragungen

**Samstag, 06. Juni und Sonntag, 07. Juni**

| | | |
|---|---|---|
| je 16.30 | Formel E Race at Home, 7. Lauf & Finale **LIVE**<br>www.youtube.com/user/FIAFormulaE | |

*kostenpflichtig

## Geplante Rennveranstaltungen

**Automobil**

| | | |
|---|---|---|
| **04.–07.06.** | Rallye-WM, Sardinien **– verschoben –** | I |
| **06.06.** | Formel E, Jakarta **– ausgesetzt –** | RI |
| **06.06.** | IndyCar Series, Fort Worth/Texas | USA |
| **06./07.06.** | WTCR/Truck-EM, Slovakiaring **– verschoben –** | SK |
| **06./07.06.** | GT Masters/TCR/F4, Spielberg **– verschoben –** | A |
| **07.06.** | Formel 1/F2, Baku **– abgesagt –** | AZ |
| **07.06.** | NASCAR Cup Series, Atlanta/Georgia | USA |

**Motorrad**

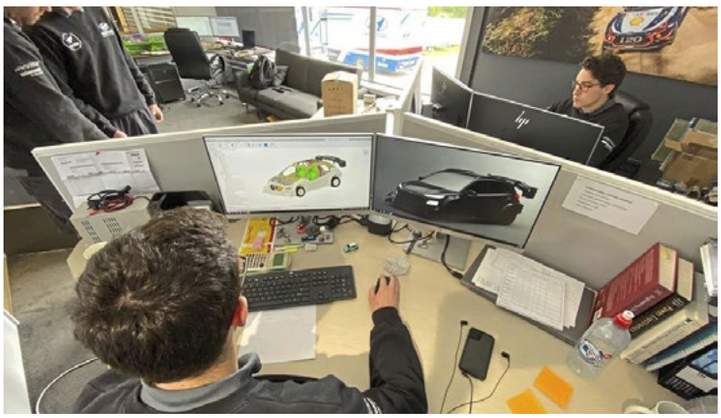
| | | |
|---|---|---|
| **30.05.–12.06.** | Tourist Trophy, Isle of Man **– abgesagt –** | GBM |
| **06.06.** | Speedway Meißen („Geisterrennen“) | D |
| **06.06.** | Div. Speedway-Rennen **– abgesagt –** | D/SLO/LV/GB |
| **06./07.06.** | Enduro-WM, Spoleto **– verschoben –** | I |
| **06./07.06.** | Endurance-WM/IDM, Oschersleben **– abgesagt –** | D |
| **06./07.06.** | Trial-WM, Motegi **– verschoben –** | J |
| **07.06.** | Motorrad-WM, Barcelona **– verschoben –** | E |
| **07.06.** | Supercross-WM, Salt Lake City/Utah (3) | USA |
| **07.06.** | Grasbahn-EM, Bielefeld **– abgesagt –** | D |
| **07.06.** | Supermoto-DM, St. Wendel **– abgesagt –** | D |

# Vorschau




INDYCAR

**IndyCar: Mit dem Lauf in Texas kann die Saison 2020 endlich gestartet werden**



PRG

**Rallye: In Neuseeland entsteht ein Elektro-Renner auf Basis des Hyundai Kona**




NASCAR

**NASCAR: Auf dem 1,5-Meilen-Oval in Atlanta geht die Action in die nächste Runde**



REPSOL

**Motorrad-WM: Wann kann die MotoGP-Saison 2020 wirklich losgehen?**

# Aus über 25 digitalen Magazinen jetzt für zu Hause wählen

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







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

**Gleich bestellen unter:**
**shop.motorpresse.de/epaper**