

Abbe-Service, 70188 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

# MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 13 / 11. MÄRZ 2020

## Letzte Infos zum F1-Saisonstart **Wer schlägt die Silberpfeile?**



Formel 1: Streit über FIA-Deal  
**Protest-Brief der  
Ferrari-Gegner**

Formel 1: Angst vor Coronavirus  
**Bahrain-Rennen  
ohne Zuschauer**

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



Motocross-WM: GP Niederlande  
**Gajser und Herlings im  
Schlamm unschlagbar**



Formel 2: Testfahrten in Bahrain  
**Erste Proberunden mit  
neuen 18-Zoll-Gummis**



Moto2-WM: Saisonstart in Katar  
**Underdog Nagashima  
feiert WM-Auftaktsieg**

# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** So liefen die Rennsimulationen bei den Tests **S. 4**

**Formel 1** Vor dem Saisonstart: Welches Team steht wo? **S. 6**

**Formel 1** Ferrari im Fadenkreuz und weitere Hintergründe **S. 8**

**Formelsport** F2- und F3-Tests, Aktuelles aus der Formel E **S. 10**

**Historie** Vergessene Rennstrecken: Clermont-Ferrand **S. 12**

**IndyCar** Die Zukunft der Serie und Saisonvorschau **S. 14**

**Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 18**

**Sportwagen-Historie** Der Porsche-Jäger Ferrari 512 S **S. 20**

**Rallye-WM** Ausblick auf den dritten WM-Lauf in Mexiko **S. 22**

**Rallye** Neues aus den Serien und Vorschau auf die EM **S. 23**

**Tourenwagen** Eine Allgäuer Erfolgsgeschichte in Asien **S. 26**

**Tourenwagen** Neues aus DTM, NASCAR und TCR **S. 28**

## Motorrad:

**Motorrad-WM** Japanische Überraschung in der Moto2 **S. 30**

**Motorrad-WM** Hintergründe und Ergebnisse aus Katar **S. 32**

**Motorrad-WM** Moto3: KTM-Pilot bezwingt Honda-Meute **S. 34**

**MotoGP** Wie geht es jetzt für die Königsklasse weiter? **S. 36**

**Superbike-WM** Woher kommt die hohe Leistungsdichte? **S. 37**

**Straßensport** Reiterberger-Sieg in Asien und weitere News **S. 38**

**Offroad** Supercross-WM in Daytona, Nachrichten **S. 39**

**Motocross-WM** Schlamm-schlacht in Valkenswaard **S. 40**

**Eisspeedway** Interview mit WM-Fahrer Hans Weber **S. 42**

## Leserservice:

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



**14** IndyCar-Zukunft: Wie entwickeln sich die US-Renner technisch weiter?

INDYCAR



**08** Streit um Ferraris Motor-Trickereien: Die Konkurrenz droht mit rechtlichen Schritten

XPB



**38** Asiatische Superbike-Meisterschaft: Deutscher Sieger in Sepang

ARRC



34

Moto3-WM in Katar:  
KTM feiert Sieg Nr. 100 in der Wüste

KTM



29

NASCAR-Cup-Rennen in Phoenix:  
Logano gewinnt trotz Pannenserie

MOTORSPORT IMAGES

### LONGRUN-ANALYSE

Sie wollen jetzt wissen, wer als Favorit zum Formel-1-Saisonauftritt in Melbourne reist? Die Analyse der Rennsimulationen bei den Testfahrten in Barcelona liefert erste Antworten.

Seite 4

### VERGESSENE RENNSTRECKEN

Clermont-Ferrand trägt den Spitznamen Kleiner Nürburgring. Wir erinnern noch einmal an legendäre Rennen, die den Ruf der französischen Grand-Prix-Strecke prägten.

Seite 12

### ENGSTLER-ERFOLGE

Der Rennstall von Franz Engstler expandierte in den letzten 15 Jahren erfolgreich auf dem asiatischen Kontinent. Wir werfen einen Blick auf das Fernost-Engagement der Allgäuer.

Seite 26

# Mercedes hat die Nase vorn



Die Rennsimulation ist die harte Währung bei Testfahrten. Aus ihr lässt sich mehr herauslesen als aus den schnellsten Runden. Diesmal erschwerte das Wetter die Analyse. Lewis Hamilton fuhr das schnellste Rennen, aber er war auch am besten Tag unterwegs.

Von: **Michael Schmidt**

**W**er hat das schnellste Auto im Feld? Zwei Wochen lang treibt diese Frage die Formel-1-Gemeinde um. In Melbourne dann müssen die Hochrechnungen zeigen, was sie wert waren. Im letzten Jahr haben wir uns alle getäuscht. Ferrari fuhr als Favorit nach Australien und reiste geschlagen wieder ab.

Diesmal könnten die Prognosen näher an der Wahrheit liegen. Mercedes ist nach allen Analysen der Klassenprimus. Nicht nur, weil Valtteri Bottas mit 1.15.732 Minuten die absolut

schnellste Runde gedreht hat. Auch weil Lewis Hamilton bei der Rennsimulation die beste Figur machte. Bei einem Longrun ist die Benzinmenge am Start bekannt. Das schafft Transparenz. Man kann die wahre Stärke nur noch über den Motormodus verschleiern. Die Mercedes-Ingenieure behaupten: „Da liegen sechs bis neun Zehntel pro Runde drin, je nachdem wie weit man runterdreht.“

## Der Tag bestimmt die Zeit

Die größten Unsicherheitsfaktoren waren diesmal das Wetter und der Grip auf der Strecke. Lewis Hamilton fuhr seinen Longrun am zweiten Tag. Sein Dauerlauf war mit Abstand der beste von allen Teilnehmern. Es war aber auch mit Abstand der beste Tag, an dem überhaupt ein Rennen simuliert wurde. Hamiltons Durchschnittszeit über 62 gezeitete Runden lag bei 1.21.073 Minuten. Valtteri Bottas spulte eine seiner Rennsimulationen am fünften Tag ab. Wegen starkem Wind herrschten die schlechtesten Bedingungen während der zwei Wochen in Barcelona. Bottas kam über 60 Runden nur auf

einen Durchschnittswert von 1.24.167 Minuten.

Sebastian Vettel und Antonio Giovinazzi saßen im gleichen Boot. Auch sie schnitten unter Wert ab. Vettel war im Schnitt um 1,2 Sekunden langsamer als Teamkollege Charles Leclerc. Esteban Ocon war am vierten Tag auch nicht viel besser dran. Der Franzose verlor auf Stallrivale Daniel Ricciardo sieben Zehntel pro Umlauf. Kaum anzunehmen, dass das im Ernstfall auch so wäre. Max Verstappen und Daniel Ricciardo erwischten an Tag 3 die zweitbesten Bedingungen. Die meisten spulten am letzten Testtag eine Renndistanz ab und sind deshalb ganz gut miteinander vergleichbar.

**„Wir sind unsere Rennsimulation mit gedrosselter Leistung gefahren. Dafür war sie gar nicht mal so schlecht.“**

Otmar Szafnauer

Wir haben insgesamt 13 Rennsimulationen untersucht und dabei den Durchschnitt für die einzelnen Stints ermittelt. Alle teilten sich ihr virtuelles Rennen in jeweils drei Abschnitte ein. Nur Vettel, Verstappen und Russell bauten längere Unterbrechungen in ihre virtuellen Rennen ein. Unabsichtlich. In allen drei Fällen stoppte eine rote Flagge den Testbetrieb.

## Red Bull in Deckung

Allen Trickereien zum Trotz: Mercedes gab auch im Longrun den Ton an. Hamilton hatte nicht nur den Vorteil der besten Streckenbedingungen. In dem frühen Stadium der Testfahrten war der Weltmeister auch noch mit normaler Motorleistung unterwegs. Red Bull fuhr am dritten Tag noch nicht mit dem Aerodynamik-Paket, das erst für die zweite Woche fertig wurde. Da muss man laut Red Bull drei Zehntel pro Runde abziehen. „Dann sehen wir in unserem Longrun gar nicht mehr so schlecht aus“, hofft Sportdirektor Helmut Marko. Ferrari hat laut Teamchef Mattia Binotto weitgehend gezeigt, was möglich

war. In den ersten beiden Stints hinkte Leclerc Hamilton im Mercedes durchschnittlich um sieben Zehntel hinterher. Im letzten waren es nur zwei Zehntel. Allerdings war der um neun Runden kürzer als der des Mercedes-Piloten. Im Vergleich zu Verstappen war Leclerc in den ersten beiden Abschnitten einen Hauch langsamer, im letzten klar schneller.

Red Bull wagte sich mit dem neuen Aero-Paket in der zweiten Woche nicht mehr aus der Deckung. Man investierte viel Zeit, die richtige Abstimmung zu finden. Es blieb bei Turns von fünf bis zehn Runden – ohne große Aussagekraft. Max Verstappen fuhr meistens härtere Reifen als die Konkurrenz, er brach schnelle Runden ab und spulte auch keine echte Renndistanz mehr herunter. Deshalb bleibt Red Bull eine „Wundertüte“, wie sich Vettel ausdrückte. Der Ferrari ist vielleicht nicht ganz so schlecht, wie er gemacht wird. Zumindest dort, wo alle mit maximalem Abtrieb fahren müssen. Dann spielt der gestiegene Luftwiderstand eine geringere Rolle. Mercedes liegt mit seiner Einschätzung von sechs Zehnteln Rückstand für Ferrari wahrscheinlich nah bei der Wahrheit.

### Enges Rennen im Mittelfeld

Im Mittelfeld geht es wie erwartet unglaublich eng zu. Nach den Longruns liegt McLaren knapp vor Renault und Racing Point. Im Mittel der 60 Runden kam Carlos Sainz auf 1.22,666 Minuten, Daniel Ricciardo auf 1.22,678 Minuten und Sergio Pérez auf 1.22,791 Minuten pro Runde. Selbst Romain Grosjean liegt mit einem Durchschnittswert von 1.22,934 Minuten noch in Reichweite. „Wir sind besser, als es aussieht“, hoffen die Amerikaner. Das große Fragezeichen ist hier der Ra-

cing Point von Pérez. Der Mexikaner war bei seinem Longrun am letzten Tag auf Anraten von Mercedes wie auch Russell im Williams mit gedrosselter Leistung unterwegs, was Racing Point ganz gelegen kam. Bloß kein weiteres Aufsehen erregen. Nach den starken Einzelrunden der Mercedes-Kopie hatten Konkurrenz-Teams bei der FIA schon angefragt, ob es da mit rechten Dingen zugegangen sei.

Interessanterweise sind Sainz und Ricciardo im ersten Stint die identische Durchschnittszeit gefahren: 1.23,940 Minuten. Der eine über 18, der andere über 21 Runden. Da waren Pérez und Grosjean schneller. Renault-Technikchef Marcin Budkowski liefert die Erklärung für den bescheidenen Auftakt der Rennsimulation: „Daniel hat ein bisschen zu sehr auf die Reifen geachtet, und er war wohl noch etwas eingerostet. Ab dem zweiten Stint ist er explodiert.“ Da war der Australier ein Zehntel schneller als Sainz und vier Zehntel schneller als Pérez. Nur Grosjean legte den Mittel-Stint schneller zurück. Am Ende hatte Sainz leicht die Nase vor Ricciardo. Pérez fällt leicht, Grosjean stark ab.

Alpha Tauri legte einen für die Streckenverhältnisse eher schwachen Longrun hin. Mit einem Gesamtschnitt von 1.23,517 Minuten lag Daniil Kvyat nur 0,144 Sekunden vor Williams-Pilot Russell. Williams demonstriert auch hier, dass man zum Feld aufgeschlossen hat. Im letzten Stint konnte Russell den Alpha Tauri bei fast gleich langer Laufzeit sogar schlagen. Am schlechtesten von allen Teams schneidet Alfa Romeo ab. Doch Antonio Giovinazzi hatte Pech mit dem Timing. Er war zur gleichen Zeit unterwegs wie Vettel. Rückstand auf den Werks-Ferrari: im Schnitt 1,1 Sekunden. ■



Grauer Testalltag: Eine fast leere Strecke, kaum Zuschauer



Viele Unterbrechungen bei Red Bull: Verstappen testet ein Kiesbett



Wer führt das Mittelfeld an? Hier liegt Renault vor Racing Point

## DIE RENNSIMULATIONEN DER TEAMS

Fahrer	Team	Tag	Stint 1	Stint 2	Stint 3
Hamilton	Mercedes	2	1.22,218 min (16)*	1.21,290 min (17)	1.20,315 min (29)
Leclerc	Ferrari	6	1.22,970 min (20)	1.21,914 min (21)	1.20,594 min (20)
Verstappen	Red Bull	3	1.22,821 min (16)	1.21,881 min (10)	1.21,214 min (25)
Sainz	McLaren	6	1.23,940 min (18)	1.22,891 min (21)	1.21,376 min (21)
Ricciardo	Renault	3	1.23,940 min (21)	1.22,784 min (17)	1.21,391 min (22)
Pérez	Racing Point	6	1.23,859 min (15)	1.23,196 min (22)	1.21,706 min (23)
Grosjean	HaasFI	6	1.23,543 min (22)	1.22,415 min (16)	1.22,296 min (8)
Vettel	Ferrari	5	1.24,090 min (20)	1.22,971 min (16)	1.22,336 min (24)
Ocon	Renault	4	1.24,507 min (20)	1.23,108 min (20)	1.22,081 min (16)
Kvyat	Alpha Tauri	6	1.24,446 min (19)	1.23,390 min (20)	1.22,796 min (21)
Russell	Williams	6	1.24,519 min (17)	1.24,032 min (17)	1.22,614 min (20)
Bottas	Mercedes	5	1.25,189 min (20)	1.24,159 min (24)	1.22,904 min (16)
Giovinazzi	Sauber	5	1.25,189 min (20)	1.24,158 min (24)	1.22,903 min (16)

\* Durchschnittszeit über die in Klammern angegebene Anzahl von Runden

# Titelträume und Ausstiegsängste



XPB

## Mercedes-AMG F1 Team – W11 EQ Performance

Mercedes will als erstes Team sieben WM-Titel in Folge einfahren. Deshalb gingen die Ingenieure bei der Entwicklung des neuen Silberpfeils volles Risiko. Der W11 ist überall am Limit gebaut – auch am Limit des Reglements. So ist noch nicht klar, ob das DAS-System, mit dem der Fahrer am Lenkrad die Spur verstellen kann, in Melbourne auch zum Einsatz kommt. Gut möglich, dass Mercedes aus Angst vor Protesten freiwillig verzichtet. Auch die vorderen Bremshutzen haben die Gegner bei der FIA moniert. Da droht dem Team von Toto Wolff Ärger.



XPB

## Scuderia Ferrari – SF 1000

Ferrari hatte den Ärger mit den FIA-Kontrollleuren bereits im Vorjahr an der Backe. Die Schiedsrichter meldeten Bedenken beim Motor an, die aus Mangel an verwertbaren Beweisen aber nicht mit Punktabzug bestraft wurden. Für 2020 darf Ferrari die Tricks im Graubereich des Reglements jedoch nicht mehr anwenden. Die Konkurrenz wird in Melbourne genau beobachten, wie viel Power der SF 1000 noch mobilisiert. Nach der Affäre steht Teamchef Mattia Binotto unter Druck. Viele Niederlagen auf der Strecke kann sich der Capo nicht mehr erlauben.



XPB

## Red Bull Racing – RB16

Nach den Wintertests scheint Red Bull als zweite Kraft hinter Mercedes nach Melbourne zu reisen. Die Optimisten im Team sehen den RB16 sogar auf einem Level mit dem Silberpfeil. Die erste Saison mit Motorenpartner Honda wurde noch als Übergangsjahr deklariert. Nun soll der Titel-Angriff folgen. Gelingt das nicht, droht Honda die Investitionen zu reduzieren. Und auch Max Verstappen bleibt nur an Bord, wenn das Auto konstant siegfähig ist. Ein Fragezeichen schwebt über Alex Albon. Der Thailänder steht immer noch ohne Podium da.



XPB

## McLaren F1 Team – MCL35

Den größten Sprung nach vorne legte in der vergangenen Saison McLaren hin. Das Team aus Woking führte das Mittelfeld locker an. Unter Teamchef Andreas Seidl soll dieses Jahr direkt der nächste Schritt folgen. Das Ziel lautet, den Aufwärtstrend fortzusetzen und den Rückstand zu den Topteams deutlich zu reduzieren. Die Testfahrten in Barcelona haben aber gezeigt, dass Mercedes, Ferrari und Red Bull noch nicht in Reichweite liegen. Stattdessen müssen sich Carlos Sainz und Lando Norris wohl erst einmal nach hinten orientieren.



XPB

## Renault Sport F1 Team – R.S.20

Nach der enttäuschenden Vorsaison hat die Renault-Teamleitung etwas Druck herausgenommen. Sollte in den ersten Rennen kein Wunder passieren, will man das Jahr 2020 vorzeitig abschreiben, um sich so früh wie möglich auf die Entwicklung des nächsten Autos zu konzentrieren. Nach dem Marschplan müssen die Franzosen 2021 zu den Top-teams aufschließen, sonst droht der Vorstand den Stecker zu ziehen. Spannung verspricht das Teamduell: Hülkenberg-Nachfolger Esteban Ocon gilt als Heißsporn. Er fordert Daniel Ricciardo heraus.

Geht es so weiter wie in der zweiten Hälfte der Vorsaison, dann verspricht das letzte Jahr vor der großen Regelreform 2021 noch einmal jede Menge Drama und Action. Die zehn Teams starten allerdings mit sehr unterschiedlichen Vorzeichen in das neue Formel-1-Jahr. Für manche geht es um den Titel, für andere ums nackte Überleben. Vor dem mit Spannung erwarteten Auftakt in Melbourne haben wir die letzten Infos noch einmal Rennstall für Rennstall übersichtlich zusammengefasst.

Von: **Tobias Grüner**



### **Scuderia Alpha Tauri – AT01**

An den neuen Namen und den Look des Autos müssen sich die Fans erst noch gewöhnen. Personell ist beim ehemaligen Toro-Rosso-Team jedoch alles beim Alten geblieben. Noch müssen Pierre Gasly und Daniil Kvyat nicht um ihre Plätze fürchten. Im Red-Bull-Juniorkader ist noch kein neuer Max Verstappen in Sicht. Technisch haben die Ingenieure in Faenza ihre Zusammenarbeit mit Red Bull noch einmal intensiviert. Zusammen mit dem verbesserten Honda-Motor hat Teamchef Franz Tost einen Top-5-Platz als Zielvorgabe ausgegeben.



### **Racing Point F1 Team – RP20**

Kein Auto sorgte bei den Wintertestfahrten für so viele Diskussionen wie der neue Racing Point. Die Techniker rückten mit einer exakten Kopie des Vorjahres-Mercedes in Barcelona an. Zunächst machte die Konkurrenz noch Witze, doch schnell schlug die Stimmung in Ärger um. Der RP20 zeigte von der ersten Runde an eine gute Pace. Viele Experten erwarten die rosa Rennwagen beim Saisonstart an der Spitze des Mittelfeldes. Fährt Racing Point ins Rampenlicht, droht aber auch Ärger, sollte Besitzersohn Lance Stroll keine Leistungssteigerung zeigen.



### **Alfa Romeo Racing – C39**

Vor wenigen Jahren schrammte Sauber noch knapp an der finanziellen Pleite vorbei. Doch mittlerweile fährt der Schweizer Rennstall wieder in ruhigem Fahrwasser. Im ersten Jahr unter dem Alfa-Romeo-Banner sprang 2019 ein achter Platz heraus. Das Ziel der Teamführung lautet, nun in den vorderen Teil des Mittelfeldes aufzurücken. Die Testfahrten sorgten allerdings für keinen allzu großen Optimismus. Kimi Räikkönen wird seinen Helm wohl nach der Saison an den Nagel hängen. Die Frage lautet, ob Antonio Giovinazzi gleich auch noch ersetzt wird.



### **Haas F1 Team – VF-20**

Haas mischte das Establishment in seinen ersten drei Formel-1-Jahren ordentlich auf. Doch auf Platz 5 im Jahr 2018 folgte im Vorjahr der Absturz auf Rang 9 in der Teamwertung. Neben der sportlichen Pleite sorgte das US-Team auch mit der Trennung von Hauptsponsor Rich Energy für ordentlich Negativschlagzeilen. Teamchef Günther Steiner steht extrem unter Druck. Sollte man nicht zu alter Stärke zurückfinden, droht Teambesitzer Gene Haas, den Laden nach der Saison zuzusperren. Die Testfahrten gaben immerhin etwas Anlass zur Hoffnung.



### **Williams Racing – FW43**

Die Formel 1 im Jahr 2019 bestand aus einer Dreiklassengesellschaft, wobei die dritte Klasse am Ende des Feldes alleine mit Williams besetzt war. In der Winterpause scheint das Team die Wende aber geschafft zu haben. Der FW43 präsentierte sich bei den Tests deutlich konkurrenzfähiger als sein Vorgänger. Der Anschluss ans Mittelfeld ist wieder hergestellt. Mit Nicholas Latifi hat Williams den einzigen echten Rookie im Feld verpflichtet. Man darf gespannt sein, ob der Kanadier George Russell mehr Gegenwehr bietet als Robert Kubica im Vorjahr.



# Ferrari im Fadenkreuz

Der Ferrari-Skandal eskaliert. Nach dem wachsenden FIA-Statement meldet sich jetzt die Konkurrenz. Sie fordert Aufklärung und härtere Strafen.

Von: **Michael Schmidt**

**D**iese Geschichte kann der FIA, Ferrari, ja vielleicht der ganzen Formel 1 noch auf den Kopf fallen. Der Weltverband verschickte eine Pressemitteilung, die mehr verschweigt als aufklärt, zwischen den Zeilen aber den Eindruck erweckt, Ferrari hätte 2019 mit dem Motor geschummelt. Die FIA konnte die Geschichte aber nicht ganz unter den Teppich kehren, weil es zu viele Mitwisser gab. Mercedes und Red Bull wussten von der Untersuchung und forderten ein Ergebnis. Mercedes aus Prinzip, Red Bull aus finanziellen Gründen.

Die Anwälte des Verbandes haben lange an dem sechszeiligen Text gefeilt, der alle wissen lässt, dass es eine Untersuchung gab, deren Ergebnis aber geheim bleibt. Wäre alles in Ordnung gewesen, wäre das so auch kommuniziert worden. Ferrari ist aber offenbar über das Ziel hinausgeschossen. Das jedenfalls ist die Meinung des Verbandes. Ferrari behauptet das Gegenteil.

Der Beweis müsste vor Gericht geführt werden. Die FIA kann nur nachweisen, dass Ferrari

theoretisch mehr Benzin eingespritzt haben könnte als erlaubt, dass sie vor den Rennen mehr Benzin im Tank gehabt haben könnten als im Datenblatt angegeben, aber nicht, dass dies auch tatsächlich so geschehen ist. Dazu müssten sie den Motor auf einem Prüfstand laufen lassen. Die FIA hat aber keinen Prüfstand. Der Informant, der Mercedes auf die Spur brachte, taugt nicht als Zeuge. Er hätte direkt zur FIA gehen müssen. So könnte ihn Ferrari wegen Verrats betriebsinterner Geheimnisse an einen Konkurrenten verklagen. Der Whistleblower wird also lieber im Untergrund bleiben.

## Teams fordern Transparenz

Wegen der verfahrenen Situation wählte die FIA den Notausgang. Das Mittel der internen Einigung ist im Reglement verankert. Es wird immer dann angewandt, wenn es einen dringenden Ver-

**Würde Ferrari alle Punkte für 2019 verlieren, bekämen alle anderen mehr Geld: Höhere Prämien, den Anteil von Ferrari und bessere Sponsorvergütung.**

dacht gibt, der aber nicht hundertprozentig bewiesen werden kann. Die andere Partei muss in so einem Deal Zugeständnisse machen. Ferraris Konkurrenz läuft Sturm. Sie will totale Transparenz.

In einem Brief an die FIA fordern McLaren, Mercedes, Racing Point, Red Bull, Renault, Alpha Tauri und Williams Aufklärung. „Wir sind überrascht und schockiert von dem FIA-Statement vom Freitag, dem 28. Februar,

über den Abschluss der Untersuchung des Ferrari-Motors. Eine internationale Sportbehörde hat die Aufgabe, in Sachen Kontrolle, Rechtschaffenheit und Transparenz nach den höchsten Standards zu handeln. Wir haben erhebliche Einwände dagegen, dass sich FIA mit Ferrari nun auf ein vertrauliches Abkommen geeinigt haben und behalten uns rechtliche Schritte vor.“

Es geht auch ums Geld. Würde die FIA Ferrari alle WM-Punkte von 2019 streichen, würden alle Teams bis auf Weltmeister Mercedes einen Platz aufrücken. Damit würden sich auch die Prämien erhöhen. Red-Bull-Sportdirektor Helmut Marko präzisiert: „Uns geht ein zweistelliger Millionenbetrag verloren, wenn wir Dritter statt Zweiter werden. Nicht nur, weil für den zweiten Platz mehr ausgeschüttet wird. Auch unsere Sponsorverträge sind leistungsbezogen.“ ■



Ferrari-Chef Binotto unter Druck



FIA-Technikchef Tombažič leitete die Ferrari-Untersuchung



Formel 1

# Mercedes im Visier

Red Bull schießt sich auf Mercedes ein. Anwälte prüfen, ob das „DAS“-System legal ist. Außerdem gibt es Zweifel an den vorderen Bremsbelüftungen.

Von: **Michael Schmidt**

In der Ferrari-Affäre machen Mercedes und Red Bull gemeinsame Sache. Doch sonst ist man sich spinnefeind. Red Bull hat weiter große Zweifel, ob die aktive Spurverstellung von Mercedes legal ist. „DAS“ ist nach Einschätzung der FIA Teil der Lenkung. Doch selbst in diesem Fall ist der Trick von Mercedes laut Red Bull nicht regelkonform. Technikchef Adrian Newey nennt den Knackpunkt: „Die Lenkung ist zum Lenken da. Wenn man an ihr dreht oder zieht, soll-

te sich die Richtung ändern. Das ist bei Mercedes nicht der Fall.“

Sportchef Helmut Marko droht: „Unsere Anwälte prüfen das gerade. Das System bringt vielleicht keine zwei Zehntel, kann aber in bestimmten Phasen ein Vorteil sein. Gerade wo die Reifen so schwer aufzuwärmen sind und wo alles so eng ist, kann

der kleinste Vorteil entscheidend sein.“ Gut möglich, dass Mercedes in Melbourne auf „DAS“ verzichtet. Die Fahrer sollen noch nicht überzeugt sein. Es lenkt sie zu stark ab. Auch die vorderen Bremschutten des Mercedes W11 hat Red Bull im Visier. Sie sollen nach Artikel 11.4. eine unerlaubte Aerodynamik-Hilfe sein. ■



Alles legal am Silberpfeil? Der Mercedes steht unter genauer Beobachtung

STEFAN BALDAUF

Formel 1

# Geister-Rennen in Bahrain

Gegen das Corona-Virus hat auch die Formel 1 keine Chance. Die Organisatoren in Bahrain haben nun entschieden, am Rennwochenende keine Zuschauer an die Strecke zu lassen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Welt befindet sich aktuell im Ausnahmezustand. Auch die Formel-1-Welt ist fest im Griff der Corona-Panik. Viele Fahrer bestiegen ihre Flieger zum Auftaktrennen in Melbourne nur mit Mundschutz – und mit einem mulmigen Gefühl. Dass Teammitglieder von Ferrari überhaupt reisen dürfen, stand bis zuletzt auf der Kippe, nachdem die italienischen Behörden für viele Regionen im Norden des Landes eine Art Ausgangssperre verhängt hatten. Die Bewegungsfreiheit der Bürger wurde einge-

schränkt. Reisen darf nur noch, wer einen triftigen Grund vorweisen kann. Das trifft auf die Angestellten der Scuderia zu.

Während die Australier den Saisonauftakt wie geplant durchziehen, werden beim zweiten Rennen in Bahrain schwere Geschütze aufgeföhren. Die Organisatoren erklärten zwei Wochen vor dem Rennen, keine Zuschauer an die Strecke zu lassen. „Vor dem Hintergrund der anhaltenden globalen Ausbreitung von Covid-19

wäre es nicht richtig, ein großes Sportereignis durchzuführen, das Tausende internationale Gäste und lokale Fans zusammenbringt“, heißt es in der Mitteilung der Veranstalter. „Um zu vermeiden, dass weder der Sport noch die globale Fangemeinde über Gebühr geschädigt sind, wird das Rennwochenende als TV-Event durchgezogen.“ Das heißt: Fans bleiben draußen, Vertreter der Teams und der Medien sind aber mit von der Partie. ■



Letztes Jahr kamen am Rennsonntag 36 000 Fans an die Strecke in Bahrain

BAHRAIN GP

## NACHRICHTEN

### MEHR HELM-DESIGNS

Um die Fahrer in den Cockpits von außen besser zu erkennen, hatte die FIA 2015 wechselnde Helmdesigns verboten. F1-Piloten durften nur noch bei einem Rennen pro Jahr mit einem Spezialhelm antreten. Diese Regel hat der FIA-Weltrat nun gekippt. Die Fahrer dürfen sich nun in Sachen Design wieder frei austoben.

### RED-BULL-ERSATZMANN

Das F1-Team von Red Bull Racing hat den Brasilianer Sérgio Sette Câmara als Test- und Ersatzfahrer verpflichtet. Der 21-Jährige, der in dieser Rolle zuletzt bei McLaren angestellt war, soll außerdem Sébastien Buemi bei der Simulatorarbeit unterstützen. Dank Platz 4 in der vergangenen Formel-2-Saison besitzt Sette Câmara eine gültige Superlizenz für die Formel 1.

### ERSTE DÜNEN-FAHRT

Zwischen den Barcelona-Tests und dem Saisonauftakt in Melbourne hat Max Verstappen die erste Runde mit einem Formel-1-Renner auf der frisch renovierten Strecke in Zandvoort absolviert. Vor allem die neuen Steilkurven begeisterten den Lokalmatador bei seiner Fahrt im Red Bull RB8 von 2012. „Man muss das Lenkrad richtig festhalten. Am Rennwochenende könnte das mit geöffnetem DRS interessant werden.“

### ÖKO-SILBERPFEILE

Mercedes hat ein ambitioniertes Umwelt-Programm vorgestellt. Noch in diesem Jahr will das Weltmeister-Team klimaneutral arbeiten. Den Ausstoß von Treibhausgasen will der Rennstall durch eine Kompensation nach dem Gold-Standard ausgleichen. Parallel soll der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Teams stark verringert werden. Auch die Konkurrenz muss bald nachziehen. Bis 2030 soll die gesamte Königsklasse klimaneutral unterwegs sein.

Formel 2

# Erste Runden mit 18-Zöllern

In Bahrain traf sich das komplette Formel-2-Feld der Saison 2020 zum ersten Kräftemessen. Im Fokus der Probefahrten standen die neuen Pirelli-Reifen im 18-Zoll-Format.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Motorsport-Fans bekamen bei den Testfahrten in Bahrain einen ersten Vorgeschmack auf die neue Formel-2-Saison, die im Rahmen des Grand-Prix-Wochenendes an gleicher Stelle am 21. März beginnt. Zumindest wenn das Corona-Virus nicht noch dazwischenfunkt.

Insgesamt absolvierten die Nachwuchstalente sechs Sitzungen à zweieinhalb Stunden. Die gute Nachricht vorneweg: Ein dominanter Pilot im 22 Mann starken Feld ist noch nicht in Sicht. Die Wochenbestzeit sicherte sich am Schlußtag Luca Ghiotto. Der Hitech-Pilot umrun-



Glühende Bremsen hinter 18-Zoll-Felgen – ungewohnte Bilder in der Formel 2

dete den Wüstenkurs in 1,41.252 Minuten. Damit unterbot der Italiener die Vortagesbestzeit von Jehan Daruvala um acht Tausendstel. Die drittschnellste Runde drehte MP-Pilot Felipe Drugovich (+ 0,072 s).

Auch Mick Schumacher war zum Start in sein zweites Formel-2-Jahr gut unterwegs. Die schnellste seiner 198 Runden reichte im Wochenklassement immerhin zu Rang 6, knapp drei

Zehntel hinter der Bestmarke. Mit Spannung erwartet wurde das erste Aufeinandertreffen des Deutschen mit seinem neuen Prema-Teamkollegen Robert Shwartzman. Der Formel-3-Champion fährt wie Schumacher in der Ferrari-Nachwuchsakademie und darf sich deshalb berechnete Hoffnungen auf ein F1-Cockpit für 2021 machen. Beim ersten Vergleich sprang für den hoch gehandelten Rookie der elf-

te Platz in der Wochenwertung heraus. Im eng gestaffelten Feld fehlte Shwartzman nur ein gutes Zehntel auf Messlatte Schumacher. Der Schweizer Louis Delétraz landete zwei weitere Zehntel dahinter auf Rang 13.

Auf schnelle Runden legten die Piloten aber gar nicht so viel Wert. Die meiste Zeit wurde in Bahrain damit verbracht, die neuen 18-Zoll-Reifen von Pirelli zu testen. Fans müssen sich an den neuen Look erst noch gewöhnen. Die Fahrer erwartete ein ganz neues Walkverhalten der Gummis, die in leicht veränderter Form nächstes Jahr auch in der Formel 1 zum Einsatz kommen. Offenbar sind die Geheimnisse der neuen Gummis nicht so einfach zu entschlüsseln: „Wir konnten unser Programm ohne Probleme durchziehen und haben viele Daten gesammelt. Das Reifenmanagement ist aber immer noch eine große Baustelle. Da werden wir im Laufe der Saison sicher noch viel dazulernen“, erklärte Schumacher nach Abschluss der Testwoche. ■

Formel 3

# Frauen-Power in der Formel 3

Neben der Formel 2 drehte auch die dritte Monoposto-Liga einige Übungsrunden in Bahrain. Den Spitzenplatz in der Wochentabelle sicherte sich am Ende Campos-Pilot Alexander Peroni.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Formel 3 bekommt in der deutschen Medienlandschaft normalerweise nicht besonders viel Aufmerksamkeit. Das dürfte sich dieses Jahr allerdings ändern, was vor allem an Sophia Flörschs Auftritten in der internationalen Junior-Serie liegt. Teamchef Adrián Campos hatte die schnellste deutsche Rennfahrerin erst kurz vor dem

Bahrain-Test als Neuzugang bestätigt. Die Münchnerin wurde in der Wüste quasi ins kalte Wasser geschmissen: „Das ist meine erste Saison mit den Pirelli-Reifen, mit DRS und dem Mecachrome-Motor. Ich muss also noch viel lernen. Für mich geht es vor allem darum, mich jedes Rennwochenende zu steigern, gut mit dem Team zu arbeiten und dabei Spaß zu haben“, erklärte die 19-Jährige zum Start in das Formel-3-Abenteuer. Das Debüt in Bahrain konnte sich durchaus sehen lassen. Wären ihr bei der Zeitenjagd mit frischen Reifen am Abschlußtag nicht zweimal rote Flaggen in die Quere gekommen, hätte am Ende auch mehr rauspringen können als Platz 24 im Wochenklassement.

Auch Rookie-Kollege David Schumacher stand beim ersten gemeinsamen Test des 30er-Fel-

des unter genauer Beobachtung. Der Sohn von Ralf Schumacher landete mit achteinhalb Zehnteln Rückstand auf Position 17 und war damit immerhin der schnellste deutsche Fahrer – knapp gefolgt von Lirim Zendeli. Lukas Dunner aus Wien fand sich am Ende auf Rang 28 wieder.

Die schnellste Runde der Woche drehte Flörschs Campos-Teamkollege Alexander Peroni. Der Australier, der die Vorsaison nach einem Horror-Crash in Monza vorzeitig beenden musste, raste dabei 27 Tausendstel schneller durch die Wüste als HWA-Pilot Jake Hughes. ■



Neben der F3-Saison tritt Flörsch auch noch beim 24h-Rennen in Le Mans an

Formel E

# Fanboost war Schuld

Der Trainingsunfall von Daniel Abt in Mexiko hatte, wie erst jetzt bekannt wurde, eine sehr seltsame Ursache.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**as Freie Training in Mexiko begann mit einem Schreckmoment: In Kurve 9 prallte Daniel Abt mit seinem Audi sehr heftig und in stumpfem Winkel in die zum Glück mit TecPro gepolsterte Streckengrenzung. Der 27-Jährige wurde per Helikopter ins Krankenhaus gebracht. Nach einigen Untersuchungen nahm Abt dann doch am Rennen teil, schied aber nach einem Dreher vorzeitig aus.

„Der heftigste Unfall meiner Karriere“, resümierte der Bayer. „20 g beim Aufprall. Das Auto

hat plötzlich Gas gegeben.“ Die Untersuchungen zeigten, dass ein Programmierfehler der Software schuld war. Im Zusammenhang mit dem Fanboost wurden falsche Parameter eingegeben.

Der Fehler betraf alle vier Audi: Abt und Lucas di Grassi in den Werksautos sowie Robin Frijns und Sam Bird in den bei-

den Monoposti des Kundenteams Virgin. „Daniel hatte das Pech, dass er als Erster auf eine schnelle Runde ging. So hat's ihn erwischt“, erklärte ein Teammitglied. „Es hätte auch den anderen drei Audi-Fahrern passieren können.“ Zum Glück war der Programmierfehler schnell identifiziert und abgestellt. ■



Daniel Abt nach seinem Mexiko-Unfall: „Das Auto hat Gas gegeben“

SCREENSHOT FORMULA E

Formel E

# GEN 3 mit Schnellladen

In zwei Jahren soll es in der Formel E wieder Boxenstopps geben – zum Schnellladen.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**ie Pläne für die nächste Generation der Formel E-Autos nehmen immer konkretere Gestalt an. Ab Saison 9 (2022/2023) sollen bei den GEN-3-Autos die Boxenstopps zurückkehren. Allerdings steht dann nicht wie bis 2018 ein Wechsel des Autos an, sondern es wird Strom gebunkert. „Man will mit 450 bis 600 kW nachladen“, sagt Burkhard Göschel, Chef der FIA-Kommission für Elektromobilität. Der ehemalige BMW-Technikvorstand verrät auch, dass man für diese extrem hohen Ladeströme Energiepuffer benötigt, und nicht auf die normale Stromversorgung zurückgreifen kann: „Sonst würde in der Stadt das Licht ausgehen.“ Die FIA prüft derzeit, ob als Energiepuffer die 54-kWh-Akkus verwendet wer-

den können, die in den aktuellen GEN-2-Autos stecken. Angepeilt sind Stopps von etwa 30 Sekunden. In dieser Zeit sollen die E-Renner rund 5 kWh laden, genug für drei oder vier Runden.

Die GEN-3-Autos sollen zudem kräftiger werden. Angepeilt sind 400 bis 500 PS. Rekuperierte wird dann auch über die Vorderachse. „So lässt sich wesentlich mehr Energie zurückgewinnen als wenn man nur die Hinterräder dazu benutzt“, erklärt Göschel.

An zwei wesentlichen Eckpfeilern des Reglements wird aber nicht gerüttelt. Erstens: Die Batterie bleibt ein Einheitsbauteil. So sollen Kostenexzesse verhindert werden. Zweitens: Auch die GEN-3-Autos werden nur über geringen Abtrieb verfügen. Ende 2020, zum Start der Saison 7, debütiert aber erst mal das Modell GEN 2 Evo mit neuer Verkleidung und Heckfinne sowie mit frei stehenden Rädern. Technologisch bleibt aber alles beim Alten. ■



Im Herbst 2020 kommt der GEN 2 Evo. Die GEN 3 debütiert 2022

FORMULA E

## NACHRICHTEN

### WO BLEIBT DAS GLYCERIN?

Ein unangenehmes Thema verfolgt die Formel E schon seit längerer Zeit: Die Generatoren zur Stromproduktion werden vielerorts – so auch zuletzt in Marokko – mit Diesel gefüttert. Dies bringt der Elektroserie viel Häme ein. Die beteiligten Hersteller und auch die FIA sind darüber natürlich nicht glücklich. „Das CO<sub>2</sub>-neutrale Glycerin ist nicht überall verfügbar“, bedauert Burkhard Göschel, Chef der FIA-Kommission für Elektromobilität. „Wir sind aber mit brutalem Nachdruck daran, eine Lieferkette zu etablieren.“

### SAUDI-CONNECTION

Nach dem Dragon-Team des US-amerikanischen Medienmillionärs Jay Penske kommt nun auch das Mercedes-Formel-E-Team in den Genuss von Petrodollars aus Saudi-Arabien. Die Stuttgarter Elektrotrenner werden künftig von Neom gesponsert, jener Zukunftsstadt, die als Prestigeobjekt von Kronprinz Mohammed bin Salman gilt. Für dieses gigantische Bauvorhaben kalkuliert das Königshaus mit Kosten von knapp einer halben Billion Euro.

### ROM IST ABGESAGT

Das für den 4. April geplante Formel E-Rennen in Rom wurde wegen Corona abgesagt. Als gefährdet gilt auch Seoul (2. Mai).

### MÜNCHEN HAT INTERESSE

München, ab 2021 neue Heimat der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA), bekundet grundsätzliches Interesse an der Austragung eines Formel-E-Rennens. „Wir würden aber auf keinen Fall Startgeld bezahlen“, sagt ein mit der Sache vertrauter Manager. Klar sei außerdem: „Auf der Theresienwiese, dem berühmten Oktoberfestgelände, würde sicherlich nicht gefahren werden.“ Eher käme ab 2022 wohl ein Stadtkurs auf dem Olympia-gelände infrage.



Clermont-Ferrand

# Der kleine Nürburgring

Viele spektakuläre Rennstrecken bekamen das Prädikat „kleiner Nürburgring“. Aber nur eine verdient es auch. Clermont-Ferrand war in jeder Beziehung eine Miniaturausgabe der Nordschleife. Ich sage nur: 51 Kurven auf 8,055 Kilometern.

Von: **Michael Schmidt**

**W**ie viele Rennstrecken gibt es, auf denen Rennfahrer über Übelkeit geklagt haben? Der Circuit de Charade war eine von ihnen. Ein echtes Monster. 1958 in die Hügel oberhalb von Clermont-Ferrand hineinmodelliert, schlängelte sich die 8,055 Kilometer lange Berg-und-Talbahn mit einem Höhenunterschied von 179 Metern in 51 Kurven immer in Blickwei-

te des Puy de Dôme durch die Vulkanlandschaft des Zentralmassivs. Es ist gar nicht so einfach, die Strecke zu finden. Viele Wege führen hin, aber alle über französische Provinzstraßen, auf denen man leicht mal die richtige Abfahrt verpassen kann. Das erste Mal war ich 1985 da, als es den alten Kurs noch im Originalzustand gab. Ich pirschte mich vom Süden über eine schmale Passstraße an und stand plötzlich vor einer T-Kreuzung. Es war die Rennstrecke, deutlich zu erkennen an den alten Leitplanken, die die Straße dort einsäumten.

## Wie Eau Rouge in Spa

Damals war es noch möglich, die komplette Strecke abzufahren, weil sie zur Gänze aus öffentlichen Straßen bestand. Seit 1989 gibt es eine verkürzte Version als permanenten Kurs, der nur noch für Provinzrennen und Fahrtrainings öffnet. Er ist rund um das Start-Ziel-Gelände entstanden,

das noch identisch mit der Urversion ist. Fahren wir eine Runde auf Frankreichs schwierigster Strecke: Auf die kurze Zielgerade und eine mittelschnelle Linkskurve folgt die längste Gerade des Kurses. Früher war sie 900 Meter lang. Heute biegt man auf halber Höhe in den neuen Teil ein. Der Rest der Geraden mündet in einen Kreisverkehr, der im Zuge des Umbaus neu entstanden ist. Von hier kann man der alten Strecke noch folgen.

Der Kreisel zerhackt die Rechtskurve am Ende der Geraden. Sie mündete in ein Bergstück, das mit der Ortsdurchfahrt durch Charade beginnt und nach atemberaubend schnellen Kurven in einer Haarnadel mündet. Den Panoramablick auf die Stadt Clermont-Ferrand konnten die Fahrer nicht genießen. Der Passage schließt sich eine Serie von fünf engen S-Kurven an, die alle sehr ähnlich aussehen und leicht zu verwechseln sind. Es

war die Stelle, an der die Fahrer immer seekrank wurden. Dann wird es wieder schneller. Es geht zuerst leicht bergauf, dann wieder steil bergab in einen Streckenteil, der stark an Eau Rouge erinnert. Nur dass es in sechs Scheitelpunkten rechtsherum geht. Schlüsselstelle der Grave-noire-Kurve ist eine Senke (siehe Aufmacherfoto), nach der es so steil bergauf geht wie in Spa. Das ist der Streckenteil, an dem Le Mans-Ass Ivor Bueb in einem Formel-2-Rennen 1959 tödlich verunglückte.

Was dann folgt, bezeichnet Jean Alesi als den schwierigsten Teil der Strecke. „Wahnsinnig schnell, wahnsinnig eng, total unübersichtlich. 48 Jahre nach dem letzten Grand Prix endet die alte Strecke abrupt an einem Zaun, hinter dem die neue Strecke die Trasse der alten übernimmt. Das langsame S, das den Vollgasabschnitt abschloss, gibt es heute nicht mehr. Auf der neu-



an. Der Kurs schraubt sich hier in einer Naturarena mit tollem Überblick für die Zuschauer zwei Kilometer lang bis hoch zu Start und Ziel.

### Steine als Risikofaktor

Der ehemalige Formel-1-Pilot Louis Rosier war einer der Initiatoren des Projekts. Er erlebte die Fertigstellung der für 108 Millionen Francs gebauten Strecke nicht mehr. Sie wurde im Juli 1958 eröffnet. 1965 erhielt die Achterbahn erstmals den Zuschlag für einen Grand Prix. Jim Clark fuhr mit seinen Gegnern Schlitten. Jackie Stewart gewann 1969 und 1972, Jochen Rindt 1970. Der Österreicher hasste die Strecke. Er benutzte absichtlich einen offenen Jet-Helm um besser Luft holen zu können. Wie am Nürburgring bestimmten die großen Meister und Streckenkenner das Tempo. Chris Amon und Jean-Pierre Beltoise feierten in der Auvergne unbelohnte Sternstunden. Mit der vierten Ausgabe 1972 ging das Formel-1-Kapitel auf einer der letzten Naturrennbahnen zu Ende. Die Topografie an zwei Bergrücken entlang erlaubte keine großzügigen Auslaufzonen. Mangels Randsteinen schleuderten die Piloten beim Kurvenschneiden immer wieder Steine hoch, die für nachfolgende Kollegen zu gefährlichen Geschossen wurden. Jochen Rindt erlitt im Training zum GP Frankreich 1970 einen Streifschuss auf der Oberlippe. Helmut Marko erwischte es schlimmer. Ein von Ronnie Peterson aufgewirbelter Stein durchschlug das Visier und verletzte den B.R.M.-Piloten so schwer am Auge, dass er seine Karriere aufgeben musste. ■

MSA

en Umgehungsstraße kann man noch den letzten Teil des ehemaligen Kurses erkennen. Er mutet mit insgesamt fünf Haarnadelkurven wie eine Bergrennstrecke

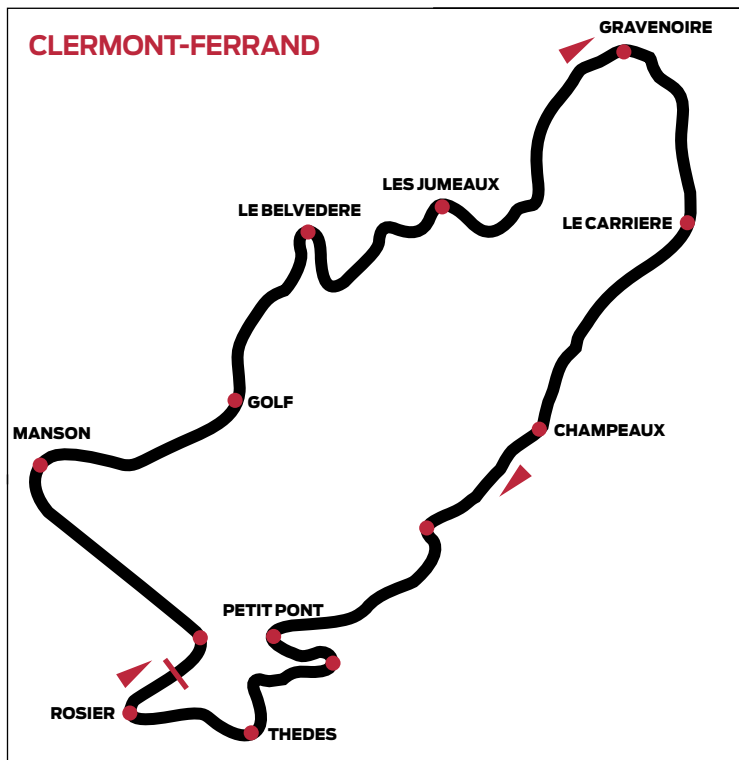


Startrunde zum GP Frankreich 1965: Wunderbare Naturarena

### DIE SIEGER (FORMEL 1)

1965	Jim Clark	Lotus-Climax	143,583 km/h
1969	Jackie Stewart	Matra-Cosworth	157,251 km/h
1970	Jochen Rindt	Lotus-Cosworth	158,391 km/h
1972	Jackie Stewart	Tyrrell-Cosworth	163,454 km/h

Rekord: 2.53,4 min = 167,232 km/h (Chris Amon, Matra MS120D, 1972)



### STRECKENDATEN

Lage:	10 km westlich von Clermont-Ferrand
Länge:	8,055 km (1958–1988), 3,975 km (seit 1989)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	27
Linkskurven:	24
Schnellster Teil:	Carrefour de Champeaux
Langsamster Teil:	Epingle Marlboro



Die Bergmeister: Wilson Fittipaldi und Carlos Pace in einer der Spitzkehren



# Perspektivwechsel

Diese Woche startet die IndyCar-Serie in die neue Saison, parallel muss die Zukunft neu sortiert werden: Für 2022 kommt ein neues Chassis, leistungstärkere Motoren und ein Einheits-Hybridsystem. Die IndyCar-Ingenieure erklären die Zukunftspläne.

Von: **Marcus Schurig**

**W**enn die Chassis von Dallara und die Motoren von Honda und Chevrolet 2022 in die Rente geschickt werden, haben sie satte zehn Jahre Rennsport auf dem Buckel. Das ist zu einem guten Teil Absicht, zum anderen Teil Zufall: Einerseits hat die IndyCar-Serie in den letzten zehn Jahren einige technische Schleifen gedreht. Dazu gehört die Einführung der Hersteller-Aero-Kits wie auch deren Abschaffung in 2018 oder der Aeroscreen, der 2020 sein Debüt gibt. Auch die Motoren wurden über die Jahre opti-

miert, in Bezug auf Leistung ebenso wie Verbrauch. Stillstand sieht also sicher anders aus. Dennoch ist es langsam Zeit für neue „Inhalte“. Doch das ist alles nicht so einfach: Ursprünglich hätten 2021 die neuen Motoren mit mehr Hubraum und deutlich mehr Power eingeführt werden sollen, 2022 dann das neue Chassis. Die gestaffelte Einführung sollte die IndyCar-Teams vor einer Überforderung schützen.

Doch die vorgezogene und Ressourcen bündelnde Einführung des Aeroscreens sowie die im August 2019 beschlossene Ergänzung des Powertrains um eine Hybridkomponente ließen eine Verschiebung der neuen Motoren um ein Jahr angezeigt sein.

## 900 PS als neue Benchmark

Mit der Einführung des Hybrid-systems hofften die IndyCar-Macher, vielleicht noch einen dritten Hersteller zum Mitmachen zu bewegen, doch dieser Wunsch hat sich nicht erfüllt. Wie also sieht die Zäsur für 2022 konkret aus? Wo steht die IndyCar-Serie bei der Vorbereitung? Und wie knifflig ist der technische Neu-

anfang, weil die Autos auf so vielen unterschiedlichen Streckentypen funktionieren müssen?

Beginnen wir mit dem Motor: Der Hubraum der V6-Biturbo-Motoren steigt von 2,2 auf 2,4 Liter an. Während die Motoren heutzutage quer über alle Streckentypen zwischen 600 und 750 PS Leistung haben, sollen sie ab 2022 an der 900-PS-Mauer kratzen. Und die PS-Zahlen sollen weiter steigen. „Die Fahrer hatten sich für deutlich mehr Leistung ausgesprochen – und der Fokus unserer Serie liegt nun mal auf dem Piloten“, sagt Darren

Sansum, der bei IndyCar die Motorenentwicklung mit den Herstellern leitet und koordiniert.

Die Leistung wird wie das Push-to-Pass-System von der IndyCar-Serie über verschiedene Parameter gesteuert: Auf den schnellen Superspeedways ist der Ladedruck auf 1,3 bar begrenzt, womit die Leistung bei knapp über 600 PS liegt. Auf den Rund- und Stadtkursen und seit 2019 auch auf den kurzen Ovalen beträgt der Ladedruck 1,5 bar. Für jede Rennstrecke variiert zudem auch die Leistung vom Push-to-Pass-System.

Ab 2022 soll dieses Niveau sukzessive angehoben werden: „Auf den Speedways bleibt der Ladedruck bei 1,3 bar, aber mit den neuen Motoren und dem größeren Hubraum erwarten wir hier eine kleine Steigerung“, sagt Sansum. „Für die Rund- und Stadtkurse sowie die kurzen Ovale erhöhen wir den Ladedruck auf 1,6 bar.“ Dazu soll das Power-Delta für die Push-to-Pass-Funktion je nach Streckentyp ebenfalls angehoben werden. „Das hängt aber letztlich an der Spezifikation des neuen Hybrid-

**„Für die Rund- und Stadtkurse sowie für die kurzen Ovale erhöhen wir ab 2022 den Ladedruck von 1,5 auf 1,6 bar. Für die Speedways bleibt es aber bei 1,3 bar.“**

Darren Sansum, Direktor Motor



Triple Trouble: 2022 werden parallel neue Motoren, neue Chassis und ein Einheits-Hybridsystem eingeführt

INDYCAR



Der neue Aeroscreen, der 2020 eingeführt wird, hat Ressourcen bei der Vorbereitung für die Saison 2022 gebunden

aus einem Grund: „Das Indy 500 ist für nur zwei Motorenhersteller ein irrsinniger Aufwand, Honda und Chevrolet haben bei diesem Rennen jeden verfügbaren Motor im Umlauf“, so Sansum. Der neue IndyCar-Besitzer Roger Penske sagt: „Für die reguläre Saison reichen zwei Motorenhersteller, aber fürs Indy 500 gibt es so viele Sponsoren-Anfragen, dass wir 50 Autos in der Qualifikation laufen lassen könnten – wenn wir genügend Motoren hätten.“

### Hybridformel ungeklärt

Honda und Chevrolet arbeiten bereits mit Hochdruck an den neuen Triebwerken, auch wenn

die Ernüchterung darüber, dass partout kein dritter Hersteller anbeißen will, bei Honda schon zu der öffentlich geäußerten Überlegung führte, warum man das liebe Geld dann überhaupt investieren solle.

Noch weniger Klarheit gibt es beim Hybridsystem: Die IndyCar-Macher haben zwar eine Ausschreibung lanciert, doch die Spezifikation hat man kurioserweise den Anbietern überlassen. „Wir haben nur die Ziele definiert, aber nicht, wie man sie erreicht“, sagt Sansum. „Damit geben wir den Zulieferern die Möglichkeit, ihre eigenen Ideen einzubringen, bei der Rekupera-

tion ebenso wie bei der Energiespeicherung. In der Summe wollen wir ein sehr kompaktes und leichtes System.“

Was feststeht: Die Energie für das System soll an den hinteren Bremsen rekuperiert und wieder an die Hinterräder geboostet werden. Der E-Motor soll im Getriebereich ins Packaging integriert werden. Das spricht für ein kleines System im Bereich 30 bis 40 Kilo, mit einer Leistung um 50 PS aufwärts. Auf die Frage, wie auf den Superspeedways ohne nennenswerte Bremsvorgänge Energie rekuperiert werden soll, hat IndyCar noch keine Antwort – beziehungsweise schiebt die Beantwortung den möglichen Ausrüstern in die Schuhe: „Auch hier müssen die Technikpartner Vorschläge machen“, so Sansum.

### Chassis: Abtrieb und Grip

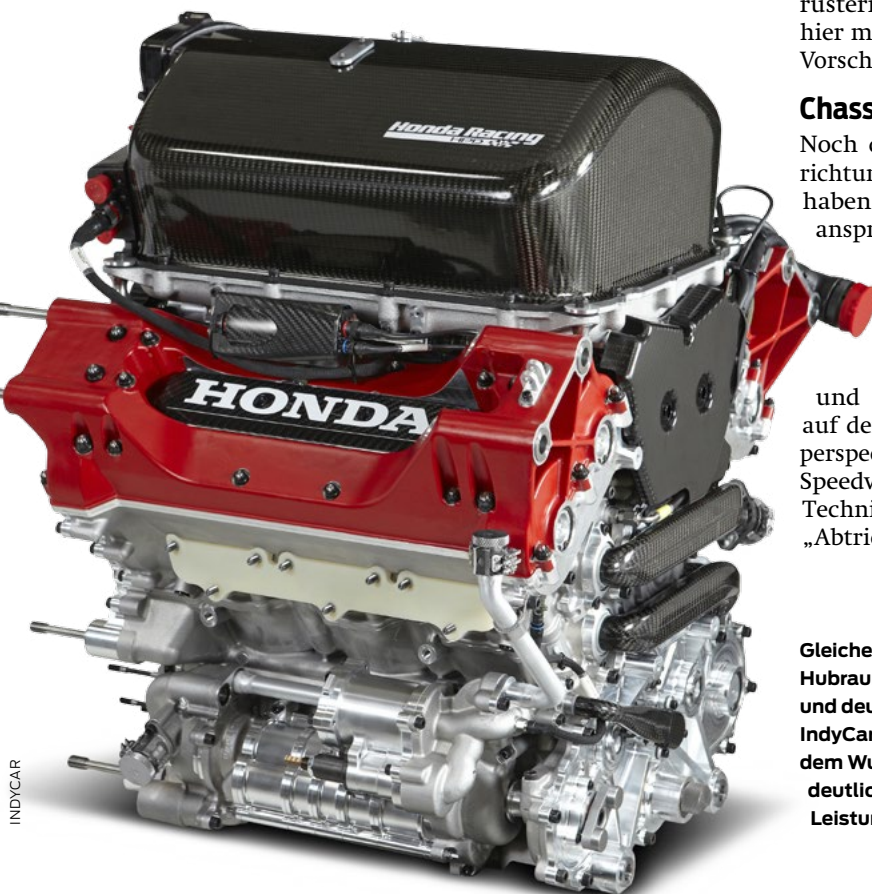
Noch diffiziler ist die Neuausrichtung beim Chassis, denn hier haben die Aerodynamiker die anspruchsvolle Aufgabe, einen vernünftigen Kompromiss zu finden, der auf allen verwendeten Streckentypen funktioniert – also auf Straßen- und Rundkursen ebenso wie auf den kurzen Ovalen und Superspeedways. Besonders bei den Speedways wollen die IndyCar-Techniker kein Risiko eingehen: „Abtrieb und Grip sind auf den

systems, das ja theoretisch ganz alleine die Zusatzleistung beim Push-to-Pass stellen könnte oder auch im Zusammenspiel mit dem Verbrennungsmotor. Am Ende werden die Piloten beim Push-to-Pass deutlich mehr Leistung zur Verfügung haben“, sagt Sansum.

Trotz mehr Leistung verzichtet die IndyCar-Serie aber weiterhin auf Ladeluftkühlung: „Wir verwenden ja E85-Ethanol als Kraftstoff, und aufgrund seiner chemischen Eigenschaften können wir auf Ladeluftkühlung verzichten, solange wir das Level bei der Aufladung im niedrigen Bereich halten“, erklärt Sansum, der betont, dass die Temperaturen bei der Evolution der Motoren die größte Herausforderung seien: „Wir verwenden für 2022 ein komplett neues Turboladerpaket, um die Temperaturseite unter Kontrolle zu halten.“ IndyCar wird die Kraftstoff-Spezifikation für 2022 beibehalten, was es erlaubt, weiterhin auf Ladeluftkühlung zu verzichten.

Der Traum vom dritten Hersteller ist noch akut, aber primär

INDYCAR



INDYCAR

Gleiches Konzept, mehr Hubraum, neue Turbolader und deutlich mehr Power: Die IndyCar-Serie folgt für 2022 dem Wunsch der Fahrer nach deutlich mehr PS und mehr Leistung vom Push-to-Pass

Speedways eng miteinander verknüpft. Und weil die Geschwindigkeiten mit über 370 km/h sehr hoch sind, müssen wir genau aufpassen, was wir tun“, so Tino Belli, Direktor Aerodynamik bei der IndyCar-Serie.

Belli verweist auf die Erfahrungen, die bei der Einführung des Einheits-Aero-Kits UAK18 gemacht wurden, der 2018 die Hersteller-Aero-Kits ablöste: „Die Fans werden sich daran erinnern, dass wir beim Indy 500 mit dem UAK18-Kit viele Dreher hatten, und zwar immer bei den Piloten, die zuvor problemlos im Pulk gefahren und dann in sauberer Luft unterwegs waren. Der Grund war, dass wir beim UAK-Kit die hinteren Beam Wings sowie die Rear Guards weglassen konnten, was Gewicht sparte. Gleichzeitig verstärkten wir die seitlichen Crashstrukturen, was in Summe dazu führte, dass sich die Gewichtsverteilung um 1,9 Prozent nach vorne verlagerte.“

Kleinigkeiten haben im Oval eine riesige Wirkung: „Durch die minimale Änderung der Gewichtsverteilung war der Vorderreifen auf den Superspeedways am Limit, was Untersteuern erzeugte. Die Piloten regelten im Verkehr mit den Weight Jackers nach, aber wenn die Autos dann ohne Verkehr unterwegs waren, hatten sie zu viel Grip vorne, was zu den Drehern führte. Wir müssen also sehr vorsichtig sein, wenn es um die Speedway-Konfiguration geht.“

Firestone musste für 2019 übrigens einen neuen Vorderreifen fürs Indy 500 nachschieben, dazu

gab es asymmetrisch verwendbare Flaps vorne sowie mehr Abtrieb hinten, um die Instabilität aus dem Vorjahr zu glätten.

Belli arbeitet derzeit mit einer Taskforce des bisherigen Chassis-Partners Dallara an den Rechenmodellen für das neue Fahrzeug – und das, obwohl Dallara aktuell gar keinen Vertrag für den Bau des neuen Autos hat. Die Ableitungen und Zielsetzungen für das neue Chassis-Konzept stammen aus zehn Jahren Erfahrung, die man mit dem IR-12-Modell von Dallara gesammelt hat.

### Pack Racing unterbinden

Und daraus hat man Grundprinzipien abgeleitet: „Wir haben für jede Form von Ovalrennen unterschiedliche Aero-Regeln, um das sogenannte Pack Racing zu unterbinden“, erklärt Belli. „Denn das extreme Pulk-Fahren auf den Superspeedways ist wegen der hohen Geschwindigkeiten gefährlich – das ist unsere größte Herausforderung, die beim Design des neuen Autos berücksichtigt werden muss.“

Belli illustriert das mit einem Beispiel: „Wir haben Jahre der Übung und Erfahrung benötigt, um beim Rennen auf dem Texas Speedway das Feld so zu sortieren, dass Pack Racing kein Faktor mehr war. Dann wurde die Strecke neu asphaltiert, dazu änderten sich Parameter bei der Geometrie der Rennstrecke – und wir mussten bei null beginnen. Wegen der engen Verzahnung von Abtrieb und Haftung ist der Reibungskoeffizient der Ovale von entscheidender Bedeutung.“



„Wegen der hohen Topspeeds auf den Ovalen wollen wir nicht zu viel auf einmal ändern, da wir sonst unseren abgesicherten Korridor verlassen würden.“

Tino Belli, Direktor Aerodynamik

Auch beim Sicherheitskonzept dominieren die Anforderungen auf den Ovalen die Grundauslegung des Chassis: „Das Ziel besteht darin, trotz mehr Leistung von Motor und Hybridsystem, die Topspeeds in Indianapolis auf dem aktuellen Niveau von knapp über 370 km/h zu halten. Entscheidend ist aber, dass die sogenannte Spin Stability hoch bleibt, die sicherstellen soll, dass die Aerodynamik so ausgelegt ist, dass das Auto am Boden bleibt, wenn es sich dreht.“ Der Grund ist natürlich die Sicherheit: Bis 2015 waren die Fahrzeuge nur

auf Eindreh-Ereignisse im Winkel von 90 und 135 Grad ausgelegt – nicht aber zum Beispiel auf Rückwärtsfahrt mit hohen Tempi nach Drehern, also bei Yaw-Winkeln von 180 Grad. Das führte zum Einsatz der sogenannten Beam Wings im Heck, wo sich bei Rückwärtsfahrt Flaps öffneten, die den Abtrieb um 250 Kilo erhöhten und das Auto gleichzeitig stark abbremsten. 2018 kam der sogenannte Dome Skid dazu, ein Unterbodenmodell, das den seitlichen Luftangriff bei 90 Grad Yaw-Winkel reduzierte.

### Geisterauto für die Zukunft

Insgesamt ist das Bemühen zu erkennen, nicht zu viel zu verändern: „Die Stabilitätsprognosen für Highspeed-Dreher verändern sich mit zunehmender Geschwindigkeit – das wollen wir auf jeden Fall vermeiden. Aufgrund der unterschiedlichen Streckentypen und wegen der hohen Speeds auf den Ovalen ist es eine gute Regel, nie zu viel auf einmal zu ändern, weil wir sonst den abgesicherten Korridor verlassen würden.“

Und der hängt an den beiden zentralen Stellgrößen Abtrieb und Reifengrip. Belli und seine Kollegen bei Dallara haben bereits ein sogenanntes Geisterauto entwickelt, das Chevrolet und Honda sowie Reifenpartner Firestone verwenden, um zentrale Auslegungsparameter zu definieren. „Außerdem nutzen wir das Geisterauto, um das Verkehrsverhalten und das Verkehrsverhalten der neuen Fahrzeuggeneration volldynamisch zu simulieren“, erläutert Belli. ■



Gischt als Indikator für Abtrieb: Je höher die Gischtfontänen, umso höher der Level bei der Downforce



Die Piloten haben sich schnell an den Aeroscreen gewöhnt. Wie lange brauchen die Fans?



# Safety first!

Die neuen IndyCar-Bosse blicken bereits auf die nächste Rennwagen-Generation im Jahr 2022. Doch auch in der kommenden Saison stehen den Piloten und den Zuschauern einige wichtige Änderungen bevor. Wir bringen Sie auf den neuesten Stand.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Rennsportfans haben sich gerade erst an den Halo-Bügel in der Formel 1 gewöhnt, da kommt die IndyCar-Serie mit ihrer Version eines Cockpitschutzes namens Aeroscreen um die Ecke. Statt eines Titangestells haben die Piloten in der US-Serie eine Scheibe vor der Nase. Einen Vorgeschmack darauf bekamen die Beteiligten beim ersten gemeinsamen Test in Austin Mitte Februar. Obwohl regnerisches Wetter die Fahrzeit limitierte, zogen die Beteiligten ein positives Fazit: „Die Erprobung war deutlich weniger dramatisch als erwartet. Bis auf kleinere Reflektionen, die wir noch in den Griff kriegen sollten, gab es gar keine

Probleme“, erklärte Andretti-Pilot Alexander Rossi zufrieden. Der 12,8 Kilogramm schwere Aeroscreen, bestehend aus einem fünfteiligen Titanrahmen und einer 9,6 Millimeter dicken Polycarbonat-Scheibe, wird von den österreichischen Rennsportspezialisten von Pankl angefertigt.

Die Schutzvorrichtung hält nicht nur Objekte vom Helm des Piloten fern, sie erhöht auch die Steifigkeit des Chassis um zehn Prozent. Eine eingebaute Heizung soll gegen das Beschlagen des Aeroscreens bei kühl-feuchten Bedingungen helfen. Unter der vorderen Kante sind zudem kleine Lüftungsschlitze eingelassen, die bei Hitzerenen für Kühlung sorgen. Um immer eine klare Sicht zu gewährleisten, sind die Scheiben mit bis zu acht Abreißfolien versehen, die beim Boxenstopp Lage für Lage entfernt werden können. Zur Wartung des Cockpits durch die Mechaniker lässt sich der gesamte Aeroscreen in weniger als 15 Minuten montieren oder demonstrieren. „Wenn man damit mal einen Tag gefahren ist, fühlt es sich richtig nackt an, wenn man ohne Aeroscreen im Auto sitzt“, zeigte sich Penske-Pilot Will Power begeistert. Erstaunlicherweise ist der aerodynamische Einfluss des wuchtigen Bauteils viel geringer als gedacht. „Durch

die optische Präsenz glauben die meisten, der Einfluss des Aeroscreens auf die Überströmung sei riesig – dabei ist er fast vernachlässigbar“, erklärt Ingenieur Tino Belli, der bei den IndyCars für die Aerodynamik zuständig ist. Der Grund: Die IndyCar-Renner generieren einen Großteil des Abtriebs über den Unterboden und nicht über die Flügel.

## Piloten wechseln Teams

Die Reaktionen der Fans auf die Bilder von den ersten Testfahrten fielen allerdings eher verhalten aus. Wie bei allen neuen Dingen braucht wohl auch der Aeroscreen noch ein wenig Zeit, bis sich die Zuschauer damit angefreundet haben. Der Akzeptanz helfen würde es sicher, wenn die ersten Rennen der neuen Saison ordentlich Action bieten. Wenn auf dem Stadtkurs in St. Petersburg am 15. März erstmals die Lichter der Startampel ausgehen, ist Josef Newgarden der gejagte Mann. Der Penske-Pilot würde gerne als erster Fahrer seit Dario Franchitti (2011) seinen Titel erfolgreich verteidigen. Für Tony Kanaan, den Meister von 2004, wird es die letzte Saison. Der 45-jährige Brasilianer kündigte Ende Januar seinen Rücktritt an. Über den Winter gab es zudem einige Personal-Rochaden. Das neu aufgestellte Team Arrow

McLaren Schmidt Peterson geht mit den beiden Rookies Oliver Askew und Pato O'Ward an den Start. Beim Indy 500 kommt auch noch der zweifache F1-Champion Fernando Alonso dazu. Marcus Ericsson wechselte zu Ganassi. Publikumsliebbling James Hinchcliffe muss sich mit einem abgespeckten Programm bei Andretti begnügen. Für den Kanadier stehen aktuell nur drei Rennen auf dem Plan. Bei Dale Coyne Racing wurde Vierfach-Champion Sébastien Bourdais durch Rookie Alex Palou ersetzt. Bourdais teilt sich dafür ein Foyt-Cockpit mit Kanaan und Rookie Dalton Kellie. ■

## INDYCAR TERMINE 2020

15. März	St. Petersburg
5. April	Alabama
19. April	Long Beach
26. April	Austin
9. Mai	Indianapolis GP
24. Mai	Indy 500
30. Mai	Detroit 1
31. Mai	Detroit 2
6. Juni	Texas
21. Juni	Elkhart Lake
27. Juni	Richmond
12. Juli	Toronto
18. Juli	Iowa
16. August	Mid-Ohio
22. August	St. Louis
6. September	Portland
20. September	Laguna Seca

24h-Rennen Nürburgring/Nürburgring Langstrecken-Serie

# Nur ein Manthey-Grello

Das 24h-Rennen Nürburgring wartet vor allem im Porsche-Lager mit einigen Überraschungen auf. Manthey Racing bringt nur ein Auto an den Start. Die bisherige Stammbesetzung fährt unter anderem bei Frikadelli Racing.

Von: **Bianca Leppert**

**D**ie Vorreiterrolle von Manthey Racing auf der Nürburgring-Nordschleife war jahrelang in Stein gemeißelt. Wer mit einem Porsche auf den Gesamtsieg schielte, musste erst mal an dem Team aus Meuspath vorbei. Bei der diesjährigen Ausgabe des 24h-Rennens Nürburgring stehen die Vorzeichen etwas anders als bisher.

So verkündete zunächst Frikadelli Racing, dass man mit den Werksfahrern Kévin Estre, Michael Christensen, Earl Bamber und Laurens Vanthoor an den



Manthey Racing wird nur mit einem Grello beim 24h-Rennen vertreten sein

Start gehen wird. Das sorgte bereits für Gemunkel. Denn es sind die Herren, die bisher im Dienst von Manthey Racing standen. Ein Anzeichen dafür, dass sich etwas im Porsche-Gefüge verschiebt. Und tatsächlich bringt die Eifler Mannschaft dieses Mal nur einen gelben Grello an den Start, den sich die Porsche-Piloten Matt Campbell, Mathieu Jaminet, Lars Kern und Nordschleifen-Rookie Julien Andlauer teilen.

Böse Zungen könnten nun behaupten, man habe Manthey die Favoriten-Rolle aberkannt. Das sieht Teammanager Bernhard Demmer aber anders: „Wir haben nach wie vor denselben Auftrag und dieselbe Porsche-Nähe.“ Die Erklärung dahinter: Die zweite Generation des Porsche 911 GT3 R ist sehr gefragt, auch KCMG setzt neuerdings auf den Elfer. Manthey war in die Erprobung stark eingebunden und sieht das

hohe Interesse auch als Resultat seiner guten Arbeit. „Man nimmt uns nichts weg, sondern man stellt sich insgesamt breiter auf“, sagt Demmer. „Wir sehen uns mit Porsche als eine Einheit.“

Das unterstreichen auch die Bewegungen im Hintergrund. Manthey Racing übernimmt in immer mehr Bereichen im GT3-Sport eine Support-Rolle gemeinsam mit Porsche. Sprich: Man unterstützt einzelne Teams ganz individuell mit Einzelpersonen, Engineering-Support oder im Bereich Mechanik. Die Entwicklung geht vom reinen Einsatzteam hin zu einem Einsatz- und Supportteam. „Das beansprucht natürlich auch Ressourcen“, sagt Demmer.

Hat man denn mit einem Auto überhaupt noch eine Siegchance beim Rennen zweimal rund um die Uhr? „Das ist eine Frage der Perspektive“, meint Demmer. „Die Anzahl der Autos erhöht natürlich deine Siegchance. Logistisch ist ein Auto kein Problem, zwei sind gut wegen der Synergieeffekte. Bei einem Auto hast du eben nur einen Schuss.“ ■

Sportwagen-WM (WEC): Nennliste für das 24h-Rennen in Le Mans

# Le Mans: 62 Autos, aber ...

Aus 75 Anträgen fischten die hohen Herren des ACO nach viel Gutdünken 62 Teams, die im Juni beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt antreten dürfen. Die Topklasse LMP1 ist mit sechs Fahrzeugen dabei so schlecht besetzt wie niemals zuvor.

Von: **Marcus Schurig**

**N**eben zwei Toyota und zwei Rebellion sind in der LMP1-Klasse auch zwei Ginetta genannt. Der ACO hätte sogar die Chance gehabt, mehr LMP1-Autos zuzulassen, doch das deutsche Kolles-Team steht mit seinem Fahrzeug nur auf der Reserveliste. Grund sind alte Ani-

mositäten und offenbar auch unbeglichene Rechnungen.

Das Starterfeld in Le Mans setzt sich erstens aus allen Teilnehmern der laufenden WEC-Saison 2019/20 zusammen, dazu gibt es zweitens automatische Einladungen für Teilnehmer und Meister aus den regionalen Le-Mans-Rennserien in Europa, Asien und dazu zwei Einladungen für den amerikanischen IMSA-Bereich. Das mit sechs Wagen schwächliche LMP1-Fahrzeugfeld wird immerhin durch 24 Einladungen in der LMP2-Prototypenklasse aufgehübscht.

In der GTE-Pro-Klasse treten 2020 nach dem WM-Ausstieg von BMW und Ford nur noch elf statt wie bisher 17 GTE-Fahrzeuge an. Die WEC-GTE-Teams von Porsche, Ferrari und Aston Martin sind ebenso an Bord wie das IMSA-Corvette-Werksteam, Risi-

Ferrari (mit Olivier Pla und Sébastien Bourdais) sowie das Core-Porsche-Werksteam, womit die Schwaben wie in den Vorjahren in Le Mans abermals vier GTE-Werkswagen an den Start bringen werden. Die GTE-Am-Klasse schließlich hat 17 Teilnehmer aufzubieten.

Auch der Startplatz für die Garage 56 für technische Innovation wurde nach vier Jahren erstmals wieder vom ACO besetzt: Hier bringt das Team Association SRT41 von Frédéric Sausset einen LMP2-Wagen für vier behinderte Sportwagenpiloten an den Start. ■



Wie im Vorjahr (Bild) starten auch 2020 wieder 62 Rennwagen in Le Mans

# Blick in die Zukunft

Das Coronavirus macht auch vor der GT Winter Series nicht Halt. So fiel das Finale im Motorland Aragón ins Wasser. Planungen für 2020/2021 laufen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Strecke in der Nähe von Alcañiz sollte Schauplatz des Finales der Premiersaison werden. Doch obwohl man mit 14 Nennungen gut aufgestellt gewesen wäre, konnten keine Rennen stattfinden. „Einen Tag vor dem Event teilte uns die Strecke von Aragón mit, dass sie das Rennen nicht durchführen können“, bedauert Markus Gedlich, dessen Firma Gedlich Racing als Promoter der GT Winter Series fungiert. Der Grund: Eine Gruppe Sportwarte hatte sich darauf geeinigt, aufgrund der Gefahren durch das Coronavirus nicht zu kommen. Dadurch war nicht mehr das zur Durchführung von Rennen notwendige Personal verfügbar.

„Wir können und wollen uns nicht den Vorgaben der Behörde widersetzen, weswegen wir leider die Absage klaglos schlucken mussten“, sagt Projektleiter Robin Selbach. Gefahren wurde im Rahmen der Trackdays von „Endless Summer“ natürlich trotzdem, sodass die Teilnehmer der



GT WINTER SERIES/VAN CAUWENBERGE

Beim Finale konnte Rennleiter Werner Aichinger keine Startfreigabe erteilen

GT Winter Series – darunter Mathol Racing, Joos Racing, East Racing und einige private Starter – trotzdem auf rund zwölf Stunden Streckenzeit kamen und den anspruchsvollen, 5,5 Kilometer langen Kurs genießen konnten.

## Planungen laufen schon

Selbach zieht trotz der kurzfristigen Finalabsage ein positives Fazit: „Wir haben exakt den Nerv der Teams getroffen: nicht nur geballt im Sommer Racing betreiben und im Winter nichts zu tun haben, sondern das Racing ganzjährig durchführen.“

Die Planungen für die Folgesaison laufen deshalb auch be-

reits. Die Rahmenbedingungen sollen demnach früh im Jahr feststehen, wie Selbach erklärt: „Wir planen mit der Veröffentlichung eines endgültigen Kalenders vor der Sommerpause, so dass sich alle Teams rechtzeitig vorbereiten und in die Vermarktung gehen können.“

Ein paar Infos gibt es bereits: Im Dezember wird es erneut einen Kickoff-Event im Ascari Race Resort geben. Danach geht es wieder an die Algarve nach Portimão. Ein bis zwei Strecken in Spanien stehen ebenfalls auf der Liste, wobei sowohl in Aragón als auch auf dem früheren F1-Kurs in Jerez gefahren werden soll. ■

## NACHRICHTEN

### SCHUBERT MIT RÜCKKEHR

Das GT-Rennteam von Torsten Schubert kehrt nach einem Jahr Pause 2020 wieder mit BMW-Power in die Serie ADAC GT Masters zurück: Auf dem ersten BMW M6 GT3 werden Joel Eriksson und Aidan Read fahren, auf dem zweiten BMW wechseln sich Henric Skoog sowie die BMW-Werksfahrer Erik Johansson und Nick Yelloly ab. Seit 2010 konnte das Team von Torsten Schubert zehn Laufsiege im ADAC GT Masters feiern, 2018 setzte das ostdeutsche Team zwei Honda NSX GT3 in der GT-Masters-Serie ein.

### FIA: JA ZUR KONVERGENZ

Bei der Weltratssitzung der FIA in Genf wurden die Konvergenzbemühungen für eine gemeinsame transatlantische Topklasse im Langstreckensport bestätigt und bekräftigt. Angesichts der Tatsache, dass die FIA nach übereinstimmenden Berichten von Teilnehmern in den Verhandlungen zwischen ACO (WEC) und IMSA überhaupt keine Rolle spielt, mutet die Verlautbarung der FIA etwas skurril an. Dennoch proklamiert die FIA, dass die neue Topklasse aus DPI 2.0 und den Hypercars – also der gescheiterten FIA-Klasse – bei Gewicht, Leistung und Aero-Spezifikation die gleichen Performance-Fenster erreichen sollen. Verhandeln werden das freilich andere...



# LOGO FAHREN PRÄMIE SPAREN

Sponsoring bis zu 10.000 € pro Team



Jetzt Angebot anfordern

Telefon +49(0)7641 933070, [start@rennkasko.de](mailto:start@rennkasko.de)



# Enzos Porsche-Jäger



MOTORSPORT-IMAGES

Der Jubel kannte keine Grenzen: Ferrari schlug beim WM-Lauf in Sebring den Erzrivalen Porsche. Das Rennen ging als einer der spannendsten Sportwagen-Läufe in die Geschichte ein. Warum blieb dieser große Erfolg ein Einzelfall?

Von: **Dirk Johae**

**A**ls Hollywood-Star Steve McQueen in Sebring 1970 die dramatischen letzten Runden seines ersten WM-Einsatzes als Fahrer erlebte, waren die Pläne für seinen Film „Le Mans“ bereits fertig: Den Handlungsrahmen lieferte der Kampf zwischen den Sportwagen-Giganten Porsche und Ferrari. In der Realität blieb das Duell zwischen dem 917 und dem 512 jedoch ein ungleicher Fight. Bei allen Rennen außer Sebring behielt Porsche die Nase vorn. Am schmerzlichsten waren für Ferrari die Niederlagen in Monza und Le Mans. Beim Heimrennen verloren Ignazio Giunti und Nino Vaccarella gegen den Gulf-Porsche von Ex-Ferrari-Fahrer Pedro Rodríguez und Leo Kinnunen. Knapp anderthalb Minuten fehl-

ten im Ziel.

Zwei Monate später wurde Le Mans zum kompletten Desaster: Alle Werksautos fielen aus. Bester 512 S war das N.A.R.T.-Auto von Sam Posey und Ronnie Bucknum auf dem vierten Platz hinter drei Porsche. Die Scuderia stellte den 512 S aufs Abstellgleis und entwickelte den „Modificato“ ausschließlich für Kundenteams.

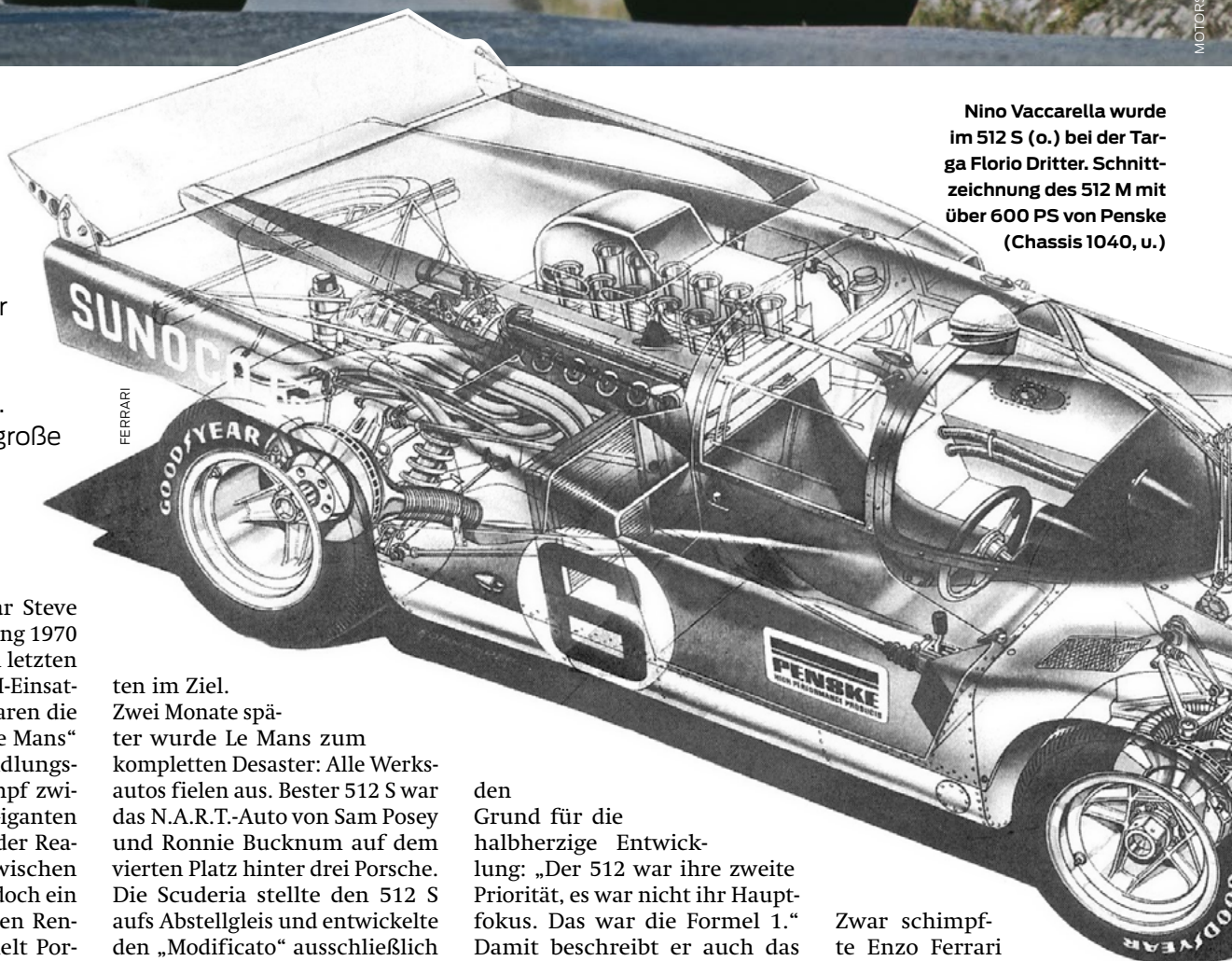
Brian Redman, als Porsche-Werksfahrer damals Ferrari-Kontrahent, erklärt später: „Wenn Ferrari nur halb so viel Anstrengungen in den 512 gesteckt hätte wie Porsche in den 917, wäre es ein konkurrenzfähiges Auto geworden.“ Der Brite nennt auch

den Grund für die halbherzige Entwicklung: „Der 512 war ihre zweite Priorität, es war nicht ihr Hauptfokus. Das war die Formel 1.“ Damit beschreibt er auch das große Dilemma von Ferrari-Ingenieur Mauro Forghieri.

## Ohne Windkanal-Test

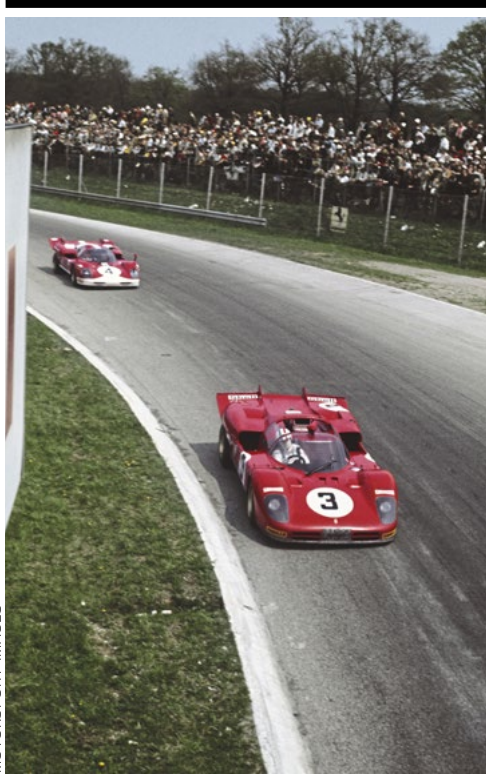
Parallel zur Entwicklung des neuen Formel-1-Modells 312 B sollte die Kleinserie des 512 entstehen. 25 Autos forderte das Sportgesetz zur Homologation.

Nino Vaccarella wurde im 512 S (o.) bei der Targa Florio Dritter. Schnittzeichnung des 512 M mit über 600 PS von Penske (Chassis 1040, u.)



Zwar schimpfte Enzo Ferrari über die „Absurdität, die von dem anachronistischen Sportreglement gewollt war.“ Doch der Kommentator entwickelte seinen Ehrgeiz nach der willkommenen Beteiligung von Fiat, das im Sommer 40 Prozent der Ferrari-Anteile übernommen hatte. Falls die

## DIE ERFOLGE



MOTORSPORT-IMAGES

**Debüt:** 24h von Daytona 1970  
**WM-Einsätze:** 25 (Werk)  
**Einsatzzeit:** V12 1970/71  
**WM-Siege:** 1  
**Pole-Positions:** 5  
**WM-Punkte:** 61

## DAS DETAIL



WOLFGANG WILHELM

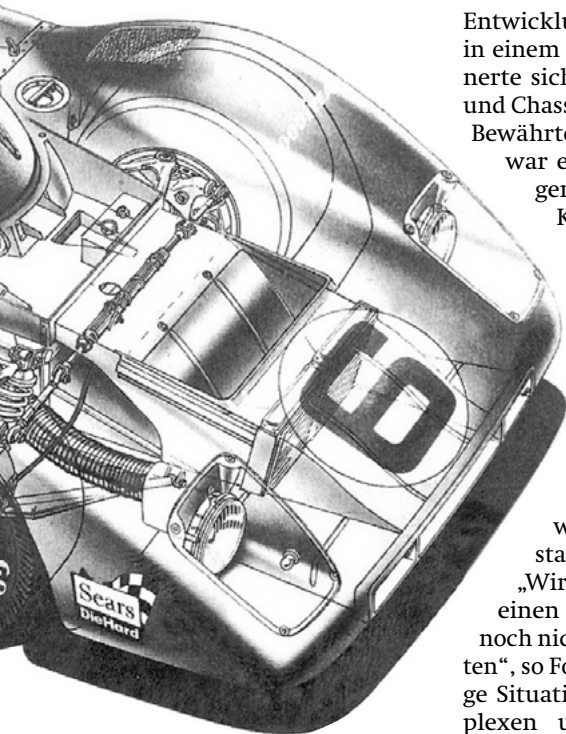
In Sebring kam erstmals der Ferrari 512 S als Spider zum Einsatz. Die offene Version des Sportwagens war 40 Kilo leichter als die geschlossene Berlinetta-Version. Die Fahrer mochten den Spider lieber als die Berlinetta mit Dach und dem engen Cockpit. Das Foto-Auto mit Chassis 1006 war beim 12-Stunden-Rennen von Sebring für das US-Team N.A.R.T. von Importeur Luigi Chinetti mit Ronnie Bucknum und Sam Posey im Einsatz. Das Team mit der Startnummer 24 schied aus. Dieser Ferrari war später Teil der Sammlung im legendären Rosso Bianco Museum. 2007 erzielte dieser 512 S mit 2,6 Millionen Euro bei einer Auktion einen hohen Preis.

## DIE TECHNIK



WOLFGANG WILHELM

**Bezeichnung:** Ferrari 512 S  
**Motor:** 60°-V12 (Typ 261), 550 PS bei 8500/min  
**Getriebe:** Ferrari 5-Gang  
**Vorderachse:** Doppelte Querlenker, Federbein  
**Hinterachse:** Doppelte Querlenker, Federbein  
**Reifen:** Firestone (Werksauto)  
**Länge:** 4060 mm  
**Breite:** 2000 mm  
**Höhe:** 972 mm  
**Radstand:** 2400 mm  
**Spur vorne:** 1518 mm  
**Spur hinten:** 1511 mm  
**Tank:** 120 l (2 x 60 l)  
**Gewicht:** 840 kg



Entwicklungszeit. „Er entstand in einem einzigen Monat“, erinnerte sich Forghieri. Bei Motor und Chassis setzte sein Team auf Bewährtes. Das V12-Triebwerk war ein verkleinerter Ableger des bulligen CanAm-Kraftwerks von 1968.

Das Chassis war in herkömmlicher Form als Stahlrohrrahmen ausgeführt, der mit Leichtmetallblechen beplankt war. Ein Novum gab es bei den Karosserieteilen, die aus Fiberglas gefertigt wurden. Die Form entstand auf dem Reißbrett. „Wir hatten keine Zeit für einen Test im Windkanal, noch nicht einmal für 30 Minuten“, so Forghieri. „Eine irrwitzige Situation bei so einem komplexen und über 300 km/h schnellen Rennwagen.“ Doch er funktionierte: In Daytona, Sebring und Brands Hatch, 1971 auch in Watkins Glen, stand ein 512 auf der Pole-Position. Der neue 512 war schnell, aber zu

selten erwies sich der Ferrari in den Rennen als zuverlässig genug. Bei insgesamt 25 Einsätzen von Werksautos musste die Scuderia zwölf Ausfälle hinnehmen. In der Erfolgsbilanz stehen dagegen nur acht Podiumsplätze in insgesamt zehn Rennen.

### Meisterleistung in Sebring

An allein drei dieser Erfolge war Mario Andretti beteiligt. Forghieri verpflichtete den Italo-Amerikaner erst im Dezember 1969 für die US-Läufe. Andrettis Meisterleistung war der Einsatz vor 50 Jahren in Sebring: Nach dem Ausfall seines eigenen Autos wechselte der 30-Jährige für den Schluss-Stint in den 512 S von Nino Vaccarella und Ignazio Giunti. Zu diesem Zeitpunkt waren die Werks-Porsche bereits mit Fahrwerksschäden ausgefallen. Andretti liebte den 512 S: „Aber ich saß im Auto der Teamkollegen nicht gut, weil Giunti und Vaccarella größer waren als ich.“ Trotzdem nahm er dem führenden Peter Revson im Porsche 908/2 von Steve McQueen pro Runde rund sechs Sekunden

ab. Andretti überholte den Porsche, musste jedoch kurz vor Schluss noch ein paar Liter nachtanken. Doch die verlorene Führung eroberte er sich zurück und gewann knapp mit nur 22,1 Sekunden Vorsprung.

Im Vorgriff auf das Verbot der Fünfliter-Sportwagen in der WM ab 1972 wechselte das Werksteam bereits eine Saison vorher auf den 312 PB, den offenen Sport-Prototyp mit drei Liter Hubraum. Für Kunden gab es die Evolutionsstufe 512 M mit wind-schlüpfrigerer Karosserie und einem auf rund 600 PS aufgerüsteten V12. Ein Auto baute das erfolgreiche US-Team von Roger Penske auf und konnte dabei auf Unterlagen von Mauro Forghieri zurückgreifen. Zu den leichteren Karosserieteilen zählte auch die große Motorhaube, auf der jetzt ein durchgehender Heckflügel saß. Die Feinarbeit am Triebwerk übernahm Traco. Doch trotz dieser Überarbeitung wurde der Sunoco-Ferrari kein Siegerauto. Der dritte Platz in Daytona und zwei Poles waren die besten Resultate für den 512 M. ■

neue Grand-Prix-Waffe nicht gezündet hätte, sollten erwartete 512-Erfolge für Ablenkung sorgen. Für den Gruppe-5-Sportwagen blieb nur eine extrem kurze

# Schwerer Atem



Bisher konnten die Toyota-Teams in Mexiko nur wenig Staub aufwirbeln

ROESELER

Nicht nur die Temperaturen von knapp 30 Grad Celsius machen den Teams und Turbomotoren in Mexiko zu schaffen. Mit Höhen bis 2700 Meter über Normalnull sind die Schotterprüfungen rund um Leon die höchstgelegenen der Saison.

Von: **Reiner Kuhn**

**E**s ist so weit, beim dritten von insgesamt 13 WM-Läufen wechselt die Rallye-WM auf den bevorzugten Schotterbelag. Die Freude darüber hält sich vor allem bei Elfyn Evans in Grenzen. Denn nach Rang 3 beim Saisonauftakt in Monte Carlo und seinem Sieg in Schweden führt der Toyota-Pilot die Tabelle an und muss in Mexiko zuerst in die Bahn. Nicht nur der Waliser weiß: Nirgends ist der Straßenfeger-Effekt spürbarer als in den Höhenlagen rund um Leon.

Rauf auf den Schotter heißt es deshalb im doppelten Wortsinn: Auf der Wertungsprüfung „El Chocolate“ erreichen die Wettbe-

werbsautos bei 2700 Meter über Normalnull den höchsten Punkt der WM-Saison. So weit oben fällt auch den knapp 400 PS starken Turbo-Vierzylindern das Atmen schwer. Die Triebwerke büßen bis zu 25 Prozent ihrer Leistung ein. Verständlich, dass die Fahrer versuchen, ihren Fahrstil an die kraftloseren Dienstwagen anzupassen. Keiner scheint dies besser zu können als Evans' Toyota-Teamkollege Sébastien Ogier, wie dessen Mexiko-Bilanz von fünf Siegen und zwei zweiten Plätzen eindrucksvoll beweist.

## Sordo mit Rückenwind

Eine Erfolgsstatistik, von der die beiden Stammfahrer aus dem Hyundai-Lager beim staubigen Höhenritt nur träumen können. Bei jeweils acht Starts stehen für Thierry Neuville (drei Mal Dritter) und Ott Tänak (ein Mal Zweiter) gerade einmal vier Podiumsplätze auf der Habenseite.

Auch deshalb richten sich alle Augen auf Dani Sordo, der sein Saisondebüt im dritten Werkswagen kaum erwarten kann. „Die ersten drei bis vier Fahrer haben sicher einen Nachteil. Ich dagegen komme von ganz hinten und hatte einen guten Test sowie ei-



ROESELER

Macht Druck von hinten: Dani Sordo

nen gelungenen Probegalopp“, macht der spanische Reiter eine Kampfansage.

Neun World Rally Cars der neuesten Generation bilden die Spitze des mit 40 Teams größten Starterfeldes seit zwölf Jahren. Direkt dahinter gehen drei WRC2- und elf WRC3-Teilnehmer mit ihren Turboallradlern auf die Zeitenjagd. Während Ken Block mit seinem „Cossi V2“ genannten Ford Escort eher dem Spektakel frönt, sorgen am Ende des WM-Feldes gleich fünf Teams für das offizielle Debüt des auf den 1. März in der kleinsten FIA-Klasse homologierten Renault Clio Rally5. Der WM-Lauf kommt trotz 24 Wertungsprüfungen über insgesamt 324,85 km auf nur 959,25 Gesamtkilometer. ■

## WM-NACHRICHTEN

### CORONA-VIRUS

Am Wochenende gab Guana-jatos Gesundheitsminister grünes Licht für den WM-Lauf, „trotz bestätigter Corona-Fälle in Mexiko“. „Wir haben ein epidemiologisches Überwachungssystem implementiert, um alle Teammitglieder zu überwachen. Schon am Flughafen in Leon wurde bei allen Personen die Körpertemperatur gemessen. Auch während der Rallye werden im Servicepark und an Zuschauerpunkten Kontrollen durchgeführt.“

### UNTER BEOBACHTUNG

Personen aus China und Iran, aber auch aus Südkorea, Japan und Italien stehen aktuell besonders im Fokus. Verständlich, dass das Team von Motorsport Italia, welches den Skoda des Brasilianers Paulo Nobre betreut, beim WRC3-Test am Montag vom Gesundheitspersonal des Veranstalters besucht und auf Anzeichen des Corona-Virus getestet wurde.

### ÜBERSEE-REKORD

14 Teams bedeuten das bisher größte Zweitliga-Feld außerhalb Europas. Besonders in der WRC3 ist die Luft dünn: Die Lokalhelden Benito Guerra und Ricardo Triviño treffen auf ihren Skoda-Kollegen Kajetan Kajetanowicz, die Talente Oliver Solberg (VW) und Marco Bulacia (Citroën) sowie Alberto Heller (Ford).

### FIA ZU WRC-TESTREGELN

Hyundais Wettbewerbstest vor Mexiko geht laut FIA in Ordnung: Der Veranstalter hätte für die beiden WRCs einen eigenen Zeitplan erstellt, sodass diese quasi eine eigene Rallye fahren. Dass der WRC von Tänak mit nicht homologierten Teilen antrat und man so einen direkten Vergleich mit dem von Sordo gesteuerten aktuellen Werkswagen ziehen konnte, stört den Weltverband ebenso wenig, wie dass die befahrenen Strecken der Rallye Serras de Fafe identisch mit jenen der Rallye Portugal sind. ■ RK

Rallycross-WM

# Deutsche WM-Strecke ist fertig

Für das WM-Gastspiel am Nürburgring entstand in der Mühlenbachschleife eine neue Rallycross-Strecke.

Von: **Reiner Kuhn**

**H**ektische Betriebsamkeit statt Winterschlaf am Nürburgring. In den vergangenen drei Monaten entstand in der Mühlenbachschleife jene Rallycross-Strecke, auf der am ersten August-Weekende die Weltelite beim sechsten von insgesamt zehn WM-Läufen antritt.

In der vergangenen Woche stellte Nürburgring-Geschäftsführer Mirco Markfort gemeinsam mit dem Promoter der Rallycross-WM, IMG-Geschäftsführer Paul Bellamy, die in die Grand-Prix-Strecke eingebettete Piste für knapp 600 PS starke Allradboliden vor. Die Gesamtlänge beträgt knapp über einen Kilometer, fast 60 Prozent davon führen über Festbelag. Die sogenannte Joker-Lap, die in jedem Rennen mindestens einmal zu durchfahren ist, misst 280 Meter. Dieser Streckenabschnitt ist auch gleichzeitig der längste aller Schotterpassagen und dürfte mit

dem dann erhöhten Anteil an losem Untergrund womöglich zu ganz speziellen Strategien führen.

Während für die Asphaltabschnitte die traditionelle Rennstrecke genutzt wird, mussten die Schotterabschnitte komplett neu konzipiert und hergerichtet werden. Doch während jener Streckenverlauf, der durch das Kiesbett des Schumacher-S führt, immer wieder zurückgerüstet werden muss, um bei Rennveranstaltungen wie bisher als Auslaufzone zu dienen, bleibt die Strecke der Joker-Lap erhalten und soll gestrandeten Rundstre-

ckenfahrzeugen künftig als Notausgang dienen, um im Falle eines Falles wieder auf den festen Untergrund der Strecke zurückzukommen. „Ich bin positiv überrascht, sowohl vom Streckenlayout als auch der Beschaffenheit“, sagt Rallycross-Experte und Teamchef Manfred Stohl nach dem Studium einer ersten Onboard-Aufnahme.

Zusätzliches Schmankehl: Am Samstag, dem 2. August, steigt parallel zum Rallycross-WM-Lauf auf der Kurzanbindung und Nordschleife des Rings der sechste Lauf zur VLN-Langstreckenmeisterschaft. ■



Blick auf den neuen Schotterabschnitt neben dem Schumacher-S



Das Streckenlayout zeigt die unterschiedlichen Streckenbeschaffenheiten

Deutsche Rallye-Meisterschaft

# Timo Bernhard wechselt das Terrain

Statt im GT-Sportwagen sitzt Porsche-Markenbotschafter Timo Bernhard künftig hinterm Rallyesteuer eines Volkswagen Polo.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**ach Mattias Ekström (Skoda Fabia) hat sich mit Timo Bernhard ein weiteres Rundstrecken-Ass einen Rallyeboliden zugelegt und wird wie der Schwede höchstpersönlich hinterm Lenkrad sitzen. „In unserem Alter ist das doch eine tolle Variante, um abzutrainieren“, scherzt der 39-jährige Saarländer und erklärt: „Es ist ja bekannt, dass mein Vater und ich den Rallyesport und seine besonderen Herausforderungen sehr mögen und auch immer wieder mal mit Copiloten unterwegs waren.“

Nun steht neben diversen Porsche auch ein allradangetriebener VW Polo in den Hallen des KÜS Team75.

Bernhards Wahl ist verständlich, kennt der Porsche-Markenbotschafter doch zahlreiche VW Motorsport-Mitarbeiter, allen voran Vertriebsleiterin Juliane Gründl, aus gemeinsamen Zeiten beim Stuttgarter Sportwagenbauer.

Anders als die diversen Rundstreckenautos, die im ADAC GT Masters, der GT4 oder beim 24h-Rennen auch von Gastfahrern gesteuert werden, bleibt der Rallyebolide dem Teamchef vorbehalten. „Anfragen zwecklos.“

Nach einem kurzen Probegalopp als Vorwagen bei der regionalen Rallye Südliche Weinstraße will Bernhard mit Beifahrer

Marco Glasen nun vornehmlich in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) starten. Allerdings wird der Polo ausgerechnet bei der heimischen Rallye Saarland-Pfalz (21./22. August) stehen bleiben. „Es gibt klare Prioritäten. An dem Wochenende muss ich als Teamchef in Zandvoort an der Boxenmauer stehen“, so Bernhard abschließend. ■



Andere Welt: Künftig mit Copilot im allradangetriebenen Volkswagen Polo



Allein am Steuer: Timo Bernhard



**Zweijahresplan:  
Dinkel kennt seinen  
Skoda, nicht aber  
die EM-Strecken.**

# Neue Vielfalt

DORRENBACHER

Entgegen dem allgemeinen Trend erfährt die Rallye-EM weiter mächtig Zulauf. Neben zahlreichen internationalen Topfahrern mischen in dieser Saison gleich drei Deutsche und ein Österreicher mit.

Von: **Reiner Kuhn**

**M**ehr Tradition geht nicht. Dennoch fehlte es der seit 1953 ausgetragenen Rallye-EM und dem damit ältesten Championnat lange an Strahlkraft. Geschichte. Seit Promoter Eurosport Events auf ein klares Konzept und mehr oder weniger gut finanzierte Privatiers setzt, blüht die kontinentale Topserie mächtig auf. Neben der Quanti-

tät kehrten auch die Qualität und nicht zuletzt die Spannung zurück, wie acht verschiedene Sieger bei den acht Läufen 2019 eindrucksvoll unterstreichen.

Wie im Vorjahr werden erneut jeweils die Hälfte der acht Saisonläufe auf Schotter und genauso viele auf Asphalt ausgetragen. Nochmals optimiert wurden das Format und der Modus. So sollen kontinentale Rallyes inklusive der Streckenbesichtigung künftig nur noch über maximal vier Tage stattfinden. „Zudem unterstützen wir die Teams bei der Logistik zu den Läufen auf den Azoren, nach Gran Canaria und Zypern“, wirbt EM-Koordinator Jean-Bapiste Ley um Teilnehmer.

Änderungen auch bei der Wertung: Statt die besten zehn erhalten nun 15 Teams jedes Laufes EM-Punkte. Des Weiteren werden zur Jahreswertung künftig die

besten sieben statt wie bisher sechs Ergebnisse gewertet. Konstanz zahlt sich also aus.

Nicht gerade die Stärke von Topfavorit Alexey Lukyanuk (Citroën), der sich nach dem Titelgewinn 2018 im Vorjahr mit der Vizemeisterschaft zufriedengeben musste. Auch Bruno Magalhães, mit 41 EM-Starts der erfahrenste aller EM-Teilnehmer, wird es schwer haben, sich nach den Plätzen 3 (2014) und 2 (2015) im vom portugiesischen Importeur unterstützten Hyundai endlich zum Europameister zu krönen.

## Breen kehrt zurück

Denn kein Geringerer als Hyundai-Werksfahrer Craig Breen, 2015 noch in Peugeot-Diensten EM-Vize, soll in der kontinentalen Topliga neben dem i20-Kundensportmodell auch die Reifenentwicklung des indischen MRF

Konzerns vorantreiben. Unterstützung erhält er vom finnischen Meister Emil Lindholm (Skoda), der ebenfalls MRF-bezahlt antritt. Auf dem Zettel sollte man zudem dessen Markenkollegen Eyvind Brynildsen und den EM-Dritten und Azoren-Sieger 2019, Lukasz Habaj, sowie den amtierenden U28-Champion Filip Mareš haben. Auch der Ungar Norbert Herczig (VW), der Tscheche Erik Cais (Ford) oder der Ire Callum Devine (Hyundai) könnten Farbe ins Spiel bringen.

Das wollen auch die deutschsprachigen Fahrer. Beste Karten, womöglich in die Fußstapfen von Walter Röhrl (1974), Jochi Kleint (1979), Erwin Weber (1992), Armin Schwarz (1996) oder Armin Kremer, der im Jahr 2001 die EM-Krone letztmals nach Deutschland holte, zu treten, hat Marijan Griebel (Citroën). Nach der Junior-Meisterschaft 2016 und der U28-Krone 2017 wäre es der dritte EM-Titel für den Teamkollegen von Topfavorit Lukyanuk.

Während Albert von Thurn und Taxis (Skoda) konstant in die Top 10 fahren will, ruft Dominik Dinkel (Skoda) diese Saison als Lehrjahr aus und hofft, auf den gemachten Erfahrungen künftig aufbauen zu können. Auch Niki Mayr-Melnhof (Ford) hat einen Mehrjahresplan. Nach vier Proberitten im Vorjahr startet der österreichische Meister von 2018 nun bei allen acht EM-Läufen und will damit den Grundstein legen, um 2021 um Siege und möglichst auch den begehrten EM-Titel mitzukämpfen. ■

## EM-KALENDER 2020

26.–28.03.	Azoren/P (Schotter)*
07.–09.05.	Gran Canaria/ES (Asphalt)*
29.–31.05.	Lettland (Schotter)*
26.–28.06.	Polen (Schotter)*
24.–26.07.	Italien (Asphalt)*
28.–30.08.	Tschechien (Asphalt)*
09.–11.10.	Zypern (Schotter)
06.–08.11.	Ungarn (Asphalt)

\* U27- & U28-Junioren-EM



Profi Breen: Rallye-EM als Entwicklungsfeld



Favorit Lukyanuk: Schnell, aber nicht konstant



Allrounder Mayr-Melnhof: Mit vollem Programm



# Alleskönner

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

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE

## Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



# Im Osten viel Neues

2005 wagte das Allgäuer Team Engstler Motorsport die Expansion auf den asiatischen Kontinent. 15 Jahre später hat man sich ein weitreichendes Netzwerk aufgebaut und fährt von Erfolg zu Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

**Z**ugegebenermaßen ließen die Erfolge gar nicht lange auf sich warten. 2005 sicherte sich Franz Engstler in einem BMW 320i gleich im allerersten Jahr in Asien den Titel in der damaligen Asiatischen Tourenwagenmeisterschaft (ATCC). „Da haben viele Leute gesagt: Wenn ihr mit einem DTM-Fahrer daherkommt, ist das ja kein Wunder“, erinnert sich Teammanager Kurt Tremel. Was lag also näher, als sich einheimische Fahrer zu suchen? Der Vizetitel 2006 mit dem Japaner Masaki Kano und der erneute Titelgewinn 2007 durch den Thailänder Jack

Lemvard ließen die Skeptiker nach und nach verstummen.

Die europäische und speziell deutsche Arbeitsweise war für die ganz anders geprägten einheimischen Teams völlig ungewohnt. Während auf dem alten Kontinent Effizienz großgeschrieben wird, sorgt in Asien vor allem eine möglichst große Anzahl der Mitarbeiter für hohes Ansehen. Da staunten seinerzeit also einige der Alteingesessenen nicht schlecht, als Franz Engstler erst tatkräftig beim Ausladen und Vorbereiten der Autos half und wenig später mit Helm und Overall im Cockpit saß. „Die konnten gar nicht begreifen, dass ein ‚Mechaniker‘ bei uns Rennen fährt“, sagt Tremel und muss schmunzeln.

„Aber da muss man sich als Europäer wirklich revidieren“, erklärt der Österreicher, der sich auch an die teils hinderliche Höflichkeit gewöhnen musste. „In Deutschland bekommst du bei einem Briefing sofort Feedback, ob alles verstanden wurde. In Asien wird immer freundlich gelächelt und genickt, bevor viel-

leicht mal eine Rückfrage kommt.“ Die Angst vor Gesichtsverlust durch mögliche Kritik sei oft einfach zu präsent.

## Mehr Wachstum mit TCR

Über die Jahre musste man sich also an Asien generell sowie die länderspezifischen Dinge gewöhnen. „Da muss man einfach drauf eingehen und sich auch die Zeit nehmen“, kommentiert Tremel den Weg zur vollständigen Völkerverständigung. Apropos: „Für China braucht man auf jeden Fall einen Übersetzer, weil Englisch dort nicht geläufig ist.“

Nach einiger Zeit in der Tourenwagen-WM – fast in allen Jahren auch mit asiatischer Fahrerbeteiligung und mit einem abschließenden Privatfahrertitel für Franz Engstler – wurde das fortlaufende Engagement in Asien mit Einführung der TCR-Kategorie nochmals intensiviert. Die TCR-Serien Middle East, Asia, China und Malaysia stehen nun ebenso im Portfolio wie die ADAC TCR Germany und Wildcard-Einsätze in der WTCR. In einer der Letzteren ließ man sich na-



Das Fernost-Engagement zahlt sich auch für die Partner aus. Hauptsponsor Liqui Moly fasste auch dank Engstler Fuß in Asien, Bremsenpartner Pagid verdoppelte die Verkaufszahlen.

türlich auch das „Quasi-Heimrennen“ in Sepang 2019 nicht nehmen und setzte zwei Autos ein.

„Heimrennen“ deshalb, weil man sich mittlerweile auch in Asien eine Basis gesucht hat. Im Dezember 2018 wurde der Workshop im Motorsport Park direkt am Sepang Circuit bezogen. Er ist der Dreh- und Angelpunkt aller fernöstlichen Aktivitäten. In den Seecontainer geht – nach einem



Quasi ein Heimspiel: Wildcard-Einsatz für Mitchell Cheah bei der WTCR 2019 in Sepang

WTCR

anderem in der ADAC TCR Germany), garniert mit 65 Podestplätzen und 32 Laufsiegen. Damit ist Engstler Motorsport das erfolgreichste TCR-Team weltweit.

Und was bringt 2020? Das Jahr begann zumindest schon einmal gut, denn sowohl Luca Engstler als auch das Hyundai Team Engstler konnten ihre Titel in der TCR Malaysia verteidigen. In der TCR Asia, wo Luca 2018 und 2019 schon Meister wurde, tritt man ebenfalls wieder an – diesmal mit zwei Hyundai Veloster. Auch die TCR China steht mit auf dem Programm, zumindest wenn sie wie geplant stattfindet (Stichwort: Coronavirus). Natürlich wird aber nicht nur in Asien Vollgas gegeben. In der TCR Germany wird man ebenso erneut am Start stehen – vermutlich wieder mit drei Autos – wie beim 24h-Rennen am Nürburgring, wo man wie im Vorjahr einen Hyundai i30 N Fastback einsetzen wird. Der letztjährige Einsatzwagen vom Ring ist übrigens keineswegs der Schrottplatz zum Opfer gefallen. Er wird 2020 als Sportgerät in besagter Nachwuchsförderung dienen und unter anderem in den Langstreckenrennen der nationalen Meisterschaft eingesetzt.

### Austauschprogramm

Mitchell Cheah, wie erwähnt einer der Förderpiloten aus dem Sepang-Kader, fuhr 2019 schon im Engstler-Schwesterteam Oettinger in der TCR Germany und ist beileibe nicht der einzige Malaysier, der in Europa zum Einsatz kommt. Auch die mittlerweile acht Mechaniker aus Malaysia kommen in der deutschen Serie zum Zug und werden dort weiter ausgebildet – auch da hilft Engstler also, zu stetigem Wachstum und mehr Professionalisierung im asiatischen Motorsport beizutragen.

Übrigens: Neben dem Teamwork made in Germany sind auch die hiesigen Produkte in Nahost beliebt. Der langjährige Engstler-Hauptsponsor Liqui Moly hat sein Geschäft in Asien durch die Renneinsätze ab 2005 erst richtig ins Rollen gebracht. Bremsenspezialist und Technikpartner Pagid hat die Verkaufszahlen verdoppelt, seit man sich in Asien engagiert. „In Europa ist der Markt gesättigt, in Asien gibt es im Motorsport noch Wachstumspotenzial“, weiß Kurt Tremel. Der große Schritt nach Asien hat also viele Gesichter – und viele Gewinner. ■



ARCHIV ENGSTLER

Aus der Anfangszeit: ATCC mit Markus Lungstrass und Franz Engstler



BRÄUTIGAM

Dreh- und Angelpunkt in Asien: Workshop direkt am Sepang Circuit



ENGSTLER MOTORSPORT

Kurt Tremel, Mohan Thind und Franz Engstler beim „Einzug“ in Sepang 2018



TCR

Erfolge satt: Luca Engstler (2. v. r.) holte 2019 den zweiten TCR-Asia-Titel

DTM

# Kampf um Auto Nummer 16

Nachdem bislang 15 Fahrer für die DTM-Saison 2020 fix waren, scheint sich nun in Form eines dritten WRT-Audi noch ein Cockpit aufzutun. Derweil hat Robert Kubica seinen ART-BMW enthüllt.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie neue und wahrscheinlich letzte Chance auf ein DTM-Stammcockpit für diese Saison wird sich, sofern sie zustande kommt, wahrscheinlich noch diese Woche manifestieren. Um das Feld zumindest auf 16 Autos aufzustocken, hat sich einem Bericht von motorsport-total.com zufolge DTM-Boss Gerhard Berger selbst dafür stark gemacht, dass auch der Audi-Testträger für Rennen fit gemacht und eingesetzt wird.

Das designierte Einsatzteam wäre WRT, die damit ein Dreiergespann am Start hätten. Die Kapazitäten, so wird Teamchef Vincent Vosse zitiert, seien zu-



Robert Kubica stellte vergangene Woche das Fahrzeugdesign für seine DTM-Premiersaison vor

mindest vorhanden. Kandidaten gibt es mindestens zwei. Einer davon hatte sogar einen Vorvertrag mit WRT für die Saison 2019: Ferdinand Habsburg. Nach dem Aus von R-Motorsport könnte er nun ein Jahr später beim belgischen Team andocken.

Hoffnungen macht sich auch Sergey Sirotkin. Der Ex-Williams-F1-Pilot wäre für das Russland-Comeback der DTM in St. Peters-

burg (Igora Drive) ein Garant für hohe Zuschauerzahlen.

## Keine Zuschauer beim Test

Das Pendant zum möglichen dritten WRT-Audi ist bei BMW das von ART eingesetzte Auto für Robert Kubica. Der Pole enthüllte auf einer Veranstaltung seines Sponsors PKN Orlen vergangene Woche das Design für seine erste DTM-Saison. Wenig überraschend

wurde das Tuch von einem rot-weißen Auto gezogen.

Der Kubica-Hype, speziell bei seinen Landsleuten, hat derweil schon einen Dämpfer bekommen. Auf die Nachricht, dass der ITR-Test nach Hockenheim verlegt wird, kam letzte Woche die Meldung, dass dieser ohne Zuschauer stattfinden wird. Auch hier will man in Sachen Coronavirus kein Risiko eingehen. ■

NASCAR

# Eine neue Zeitrechnung beginnt

2021 wird in der NASCAR Cup Series eine neue Fahrzeuggeneration Einzug halten. Die Zäsur wird dabei noch extremer ausfallen als bisher angenommen.

Von: **Michael Bräutigam**

**S**o richtig mochte ja keiner glauben, dass das, was in den vergangenen Wochen und Monaten auf diversen Ovalen seine Runden drehte, tatsächlich ein naher Technikverwandter der kommenden Cup-Autos ist. Denn abgesehen vom infernalischen V8-Sound und einem – kleinen – Spoiler am Heck erinnerte nicht viel an NASCAR.

Die größte Änderung fällt beim Blick in die Radkästen auf, wo sich nicht die seit Jahr und

Tag bekannten 15-Zoll-Stahlfelgen zeigen, sondern BBS-Leichtmetallfelgen im 18-Zoll-Format.

## Getriebe wie Supercars?

Befestigt sind diese nicht wie bisher mit fünf Muttern, sondern einer großen Zentralmutter. Und wer bei den Videos genau aufpasst, dem fallen auch die häufi-

gen Schaltwechsel auf. Statt der 4-Gang-H-Schaltung soll ab 2021 vermutlich ein sequenzielles 6-Gang-Getriebe zum Einsatz kommen – wahrscheinlich das Xtrac P1293, das auch die australischen Supercars verwenden.

Die Aufhängungstechnik stellt ebenfalls einen Zeitsprung dar. Statt getrennter Dämpfer und

Federn soll ein modernes Gewindefahrwerk zum Einsatz kommen. Das zumindest wollen Beobachter, die bei den Tests vor Ort waren, erkannt haben. Abgerundet wird die Neuerfindung der Cup-Autos durch ein Aero-Paket, das weniger Abtrieb und Verwirbelungen erzeugen soll.

Dass das alles, zuletzt unter dem Codenamen „P3“ in Fontana, keine Dummys waren, bestätigte vergangene Woche der Innovations- und Entwicklungsleiter von NASCAR, John Probst: „Das Auto entspricht wahrscheinlich zu 99 Prozent dem, welches ab 2021 im Wettbewerb zu sehen sein wird.“

Mit den Änderungen, die angesichts stark schrumpfender Zuschauerzahlen überfällig seien, wolle man wieder mehr Bezug und Relevanz zu den Serienfahrzeugen herstellen. ■



Eine echte Zäsur: Das fast fertige NASCAR-Auto der nächsten Generation

# Buri neu im Hyundai

Antti Buri verpasste 2019 nur knapp den Meistertitel in der ADAC TCR Germany. Mit einem Markenwechsel soll es nun zum ganz großen Pokal reichen.

Von: **Michael Bräutigam**

**P**unktgleich mit Meister Max Hesse überquerte der Finne im letzten September die Ziellinie beim Saisonfinale. Eine Ein-Sekunden-Strafe ließ ihn aber noch auf Platz 3 der Tabelle zurückfallen. In diesem Jahr will Buri mehr: Schon vor dem letzten Rennen 2019 verkaufte er all seine Rennwagen und gab an, dass die Doppelbelastung Teamchef/Fahrer vielleicht das letzte bisschen Performance kostet. Jetzt ergibt sich im Team Engstler eine neue Konstellation.

Die Hyundai-Mannschaft verpflichtete nicht nur Buri, sondern stellt sich mit dem österrei-



Buri wechselt zu Engstler: Mit Hyundai noch öfter auf dem Podium?

chischen Youngster Nico Gruber – Laufsieger in der abgelaufenen TCR Malaysia – an dessen Seite fahrerisch komplett neu auf.

Um die restlichen Teilnehmer ist es nach wie vor relativ ruhig. Das wird in den nächsten Tagen jedoch anders, denn am 15. März endet die Einschreibefrist. Nach aktuellem Stand sind viele der bekannten Teams wieder am Start, wobei Steibel und Lubner zumindest als Stammteams

wahrscheinlich fehlen werden. Insgesamt wird ein Feld von rund 20 Autos erwartet.

Handfeste News gibt es bereits in Sachen Reglement: Hier wird nun das Punktesystem aus der WTCR angewendet, also gibt es 25 Punkte für den Sieg und einen Zähler für P15. Bislang wurden die Top 20 belohnt. Außerdem gibt es im Q2 nur noch Punkte für die Top 3. Das Preisgeld wird ebenfalls angeglichen. ■

## NACHRICHTEN

### WTCR: TESTABSAGE UND NEUE REGULARIEN

In der letzten Märzwoche sollte der offizielle WTCR-Test im Motorland Aragón stattfinden. Da u. a. viele Beteiligte der Serie in Norditalien ansässig sind (z. B. BRC, JAS und WSC), hat man den Test jetzt wegen der Corona-Gefahr abgesagt. Es soll noch diese Woche ein Ersatztermin bekannt gegeben werden. Derweil hat der FIA-Weltrat auf seiner Sitzung vergangenen Freitag alle Regeländerungen abgenickt.

### WTCR: CORONEL WIRD ZUM AUDI-FAHRER

Was lange ein schlecht geheftetes Geheimnis war, ist jetzt offiziell: Tom Coronel bleibt dem Team Comtoy Racing treu, wechselt aber intern von Cupra auf den Audi RS 3 LMS. Der 47-jährige Holländer will in der bevorstehenden Saison sein insgesamt 500. Tourenwagen-Rennen bestreiten.

## NASCAR

# Schon zweiter Sieg für Logano

Mit seinem zweiten Saisonsieg fuhr sich Joey Logano (Ford) in Phoenix bis auf einen Punkt an den Tabellenführenden heran.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Champion von 2018 erlebte wohl das, was man als durchwachenes Rennen bezeichnen könnte, nachdem Missgeschicke in der Boxengasse ihn zweimal weit zurückgeworfen hatten. Erst war es ein herrenloser Reifen, der ihn auf P28 bugsierte. Dann kostete ein defekter Wagenheber in der finalen Stage noch einmal wertvolle Track-Position. Doch Logano hatte den Speed, und sein neuer Crewchief Paul Wolfe den richtigen Riecher in Sachen Boxenstrategie, um in der entscheidenden Phase ganz vorne zu sein.

Nach einigen Gelbphasen ging das Rennen in die Overtime, wo Logano als Führender das Feld in

den letzten Restart führte. Dabei konnte er sich Kevin Harvick (Ford) vom Hals halten. „Ich habe eine Berührung erwartet, und ich hätte ihm deshalb auch keinen Vorwurf gemacht“, sagte Logano. Doch der Markenkollege kam nicht nah genug dran für ein Bump-and-Run-Manöver.

### Keselowski unbelohnt

„Wir hatten das schnellere Auto“, befand der Geschlagene, neuer Tabellenführer und seines Zeichens ein Spezialist auf der Strecke, die 2020 auch das Saisonfinale beheimatet. Zu Beginn war er der einzige Pilot, der Polemann Chase Elliott (Chevrolet) Paroli bieten konnte.

Elliott geriet dank einer losen Radmutter in Rundenrückstand, versackte im Verkehr und mehr als P7 war danach nicht mehr drin. Noch mehr Pech hatte Loganos Penske-Teamkollege Brad Keselowski. Der führte lange und gewann Stage 2, doch die späten Cautions warfen ihn taktikbedingt auf P11 zurück. ■



Zweiter Saisonsieg: Joey Logano hatte in Phoenix die richtige Taktik

## NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)  
4. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Cole Custer (USA)	Ford
10.	William Byron (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung  
nach 4 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	164 Punkte
2.	Logano (Ford)	163
3.	Elliott (Chevrolet)	144
4.	Bowman (Chevrolet)	138
5.	Johnson (Chevrolet)	131
6.	Blaney (Ford)	123
7.	Larson (Chevrolet)	121
8.	Almirola (Ford)	121
9.	DiBenedetto (Ford)	118
10.	Keselowski (Ford)	118



# Japanisches Wunder

Nicht einer der im Winter hoch gehandelten Favoriten gewann den Moto2-WM-Auftakt in Katar, sondern Underdog Tetsuta Nagashima. Tom Lüthi haderte, Marcel Schrötter kam erst zum Schluss in Schwung.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r suchte nach Worten, dann kamen ihm die Tränen. Nachdem Tetsuta Nagashima im Parc fermé von seinem Team beglückwünscht, gedrückt, in die Luft geworfen und tausendfach umarmt wurde, befragte ihn der empathische Simon Crafar, der selbst zu gut weiß, welche Gefühle der erste GP-Sieg mit sich bringt. „Es ist unglaublich, Shoya Tomizawa war mein Freund, mein Idol, und jetzt stehe ich genau dort, wo er vor zehn Jahren Geschichte geschrieben hat...“ Und dann rannen ihm die Tränen die Wangen herunter.

Die Karriere des heute 27-jährigen Japaners, der völlig untypisch für einen Rennfahrer seiner Generation verheiratet ist und drei Kinder hat, war bislang alles andere als geradlinig. Nach Minibike und Japanischer Meisterschaft nahm er bereits 2013 im Team Japan Italy Racing von Gianluca Montiron mit einer Wildcard an seinem Heim-GP in Motegi an der Moto2-WM teil. Nach der missglückten WM-Saison 2014 versuchte er sich für zwei Jahre im Team von Aki Ajo in der Spanischen Meisterschaft, bevor er sich 2017 mit SAG wieder in die WM wagte. Vor zwei Jahren schien seine Chance gekommen zu sein, als er bei Idemitsu Honda Asia fahren konnte, doch nach einer weiteren missglückten Saison fiel er wieder durch den Rost. Er ging zurück zu SAG und fing neu an. Dass Aki Ajo ihn für dieses Jahr in sein nun mit Kalex bestücktes KTM-Werksteam aufnahm, verstanden die wenigsten. Doch das Auge des finnischen Weltmeisters irrt nicht. Die Ruhe,

„Shoya Tomizawa war mein Idol und mein Freund, wir sind zusammen in einem Team gefahren. Jetzt stehe ich da, wo er vor zehn Jahren stand.“

Tetsuta Nagashima

mit der Nagashima die Kalex selbst in den haarigsten Situationen lenkt, ist genauso unglaublich wie das Limit, an dem er den rutschenden Vorderreifen entlangbalancieren kann. Und ganz zum Schluss, als bei allen die Reifen nachließen, spielte er diese beiden Karten schonungslos aus: Er fuhr den verdutzten Lorenzo Baldassarri und Enea Bastianini davon, niemand konnte da mithalten.

Nach 70 Grands Prix hat Nagashima das erste Mal auf dem Podest gestanden, mit einem überle-

genen Sieg. Wenn es auch nur der WM-Auftakt war: Man wird das Gefühl nicht los, dass man noch mehr von diesem stillen Japaner hören wird, mit dem zuvor niemand so wirklich gerechnet hat.

## Neue Favoriten

Doch Nagashima war nicht die einzige Überraschung an diesem Wochenende. Der 22-jährige Amerikaner Joe Roberts, im Vorjahr nur zweimal als 14. in den Punkten, entpuppte sich plötzlich als Spitzenfahrer, war schon am ersten Tag Schnellster und sicherte sich dann mit neuem Rekord die Pole-Position. Das Geheimnis hinter dem wundersamen Aufstieg des Kaliforniers ist neben dem Wechsel von KTM auf Kalex der neue Coach bei American Racing. Es ist Ex-MotoGP-Star John Hopkins, der genau wie Roberts als Kind britischer Eltern in Kalifornien aufwuchs. Die beiden sind den ganzen Winter über zusammen von Minibikes bis Motocross alles Erdenkliche gefahren, und Hopkins hat seinen Landsmann völlig umge-

OF  
AR

cuit | 2020

**Moment voller Emotionen: Nach einer langen und schweren Karriere kann Tetsuta Nagashima im richtigen Team um Siege fahren**

QNB



Auch Lorenzo Baldassarri (#7) und Enea Bastianini meldeten sich zurück



US-Hoffnung: Joe Roberts (#16)



Marcel Schrötter (#23) kam erst zum Schluss in Fahrt, Tom Lüthi (#12) warfen zwei Stürze in FP2 zurück

krempelt. „Es hat ihm nie an Talent gefehlt, nur an Selbstsicherheit“, weiß Hopkins. „Dazu hat er fahrerisch genau die gleichen Probleme, für die ich lange nach Lösungen gesucht habe. So hatte ich mit ihm leichtes Spiel.“ Wenn Roberts auch wie einer der Sieganwärter aussah, so reichte es schließlich nicht fürs Podest, aber das Team feierte ihn, als hätte er gewonnen.

Welch schmaler Grat Sieg und Niederlage in diesem Rennen trennte, wurde bei Luca Marini sichtbar: Der Italiener leistete die meiste Führungsarbeit, schien vorn davonzuziehen, doch dann war sein Vorderreifen am Ende, und er fiel bis ins Mittelfeld zurück. Schlimmer noch: Er wurde in der letzten Kurve von Jake Dixon zu Fall gebracht.

### Erst am Ende schnell

Bei Marcel Schrötter ging es genau andersherum. Erst in den letzten Runden kam er richtig in Schwung, fuhr schneller als alle anderen, doch die Zeit ging ihm aus, um weiter als bis auf

Platz 7 vorzufahren. „Er hat wieder gezeigt, dass er einen heimlich sanften, aber schnellen Stil hat“, konnte Teamchef Jürgen Lingg dem Ganzen etwas Positives abgewinnen. „Deshalb hat der Vorderreifen bei ihm länger gehalten. Er hatte nach der ersten Runde vier Sekunden Rückstand, genau wie im Ziel. Jetzt muss auch er sein Selbstvertrauen finden.“ Aber Schrötter war auch ein Opfer der Umstände: Aus Q1 kam er als Schnellster ins zweite Qualifying, doch mit dem Reifen dort kam es zu starken Vibrationen, und so war nicht mehr als Startplatz 13 drin.

Seinen Teamkollegen Tom Lüthi erwischte es noch schlimmer. Nach den vielversprechenden Testfahrten fuhr er auch im ersten freien Training die Bestzeit, doch dann wollte nichts mehr klappen. „Immerhin bin ich noch in die Punkte gefahren, und vielleicht hilft uns die Erfahrung, die wir hier gesammelt haben, später in der Saison weiter, wenn es darauf ankommt.“ ■

## DREI FRAGEN AN TETSUTA NAGASHIMA



### WIE FÜHLEN SIE SICH NACH DIESEM UNGLAUBLICHEN SIEG?

Es ist wie ein Traum. Das ganze

Wochenende war gut, nur im Qualifying habe ich einen kleinen Fehler gemacht, der mich auf den 14. Startplatz zurückgeworfen hat. Ich musste deshalb von Anfang an sehr hart pushen, aber das scheint bei mir immer so sein zu müssen. Ich habe schon im Vorjahr zweimal knapp das Podest verpasst, jetzt hat es geklappt, und das ganz oben.

### WIE FÜHLEN SIE SICH JETZT IN AKI AJOS TEAM?

Ich kenne Aki von 2016 aus der Spanischen Meisterschaft. Er ist ein absoluter Spezialist im GP-Fahrerlager. Auch letztes Jahr habe ich mich in meinem

Team sehr wohlfühlt, dann habe ich mich aber entschieden, zu Ajo zu wechseln, und ich bin sehr glücklich über diese Entscheidung.

### WO SIND SIE MIT SHOYA TOMIZAWA ZUSAMMEN GEFAHREN?

Wir fahren in einem Team, er war aber immer weiter. Ich habe mit drei Jahren mit Rennen angefangen, er hat mir immer weitergeholfen. Als er vor zehn Jahren das erste Moto2-Rennen gewann, war ich noch in der japanischen Highschool-Meisterschaft. Ich habe seine Rennen im Fernsehen verfolgt, er war mein Held. Wenn er auch noch im gleichen Jahr tödlich verunglückt ist, fühle ich so, als würde er noch heute in der MotoGP fahren. Auch heute, als ich gewonnen habe, habe ich ihn bei mir gefühlt.

# Lorenzo mit Wildcard in Barcelona

Es kommt, wie es kommen musste. Nachdem sich Jorge Lorenzo bei den Wintertests auf der Yamaha M1 auf Anhieb wieder wohlfühlte, wird er bei seinem Heim-GP in Barcelona mit einer Wildcard an den Start gehen.

Von: **Imre Paulovits**

**W**enn die MotoGP in Katar auch nicht fuhr, die größte Schlagzeile kam doch aus ihren Reihen: Jorge Lorenzo postete ein Video, in dem er bekannt gibt, dass er sich nach reiflicher Überlegung dazu entschlossen hat, beim Grand Prix von Valencia mit einer Wildcard anzutreten. Dann joggt er lässigen Schrittes davon – ganz der Sportler, bereits mitten in der Vorbereitung.

Noch beim Test in Sepang gab sich Jorge Lorenzo völlig unverbindlich. Ob er sich einen Wildcard-Einsatz vorstellen könnte? Diese Frage lag natürlich auf der Hand. „Ich konzentriere mich erst einmal auf meine Aufgaben beim Testen und versuche das bestmögliche Gefühl für die



Jorge Lorenzo und die Yamaha M1: In Barcelona wieder im Renneinsatz

Yamaha M1 aufzubauen“, war die ausweichende Antwort. Aber schon im nächsten Satz folgte die Aussage, dass sich die Yamaha seit 2016, als er sie zuletzt fuhr, kaum verändert hat, und dass er auf ihr wieder seinen natürlichen Fahrstil spürt.

Der fünffache Weltmeister war beim Test so locker drauf wie schon Jahre nicht mehr. Blickt man auf seine Karriere zurück, war er in solchen Phasen fast un-

bezwingbar. Sein natürlicher Speed und sein samtweicher Fahrstil konnten ihn in eine andere Liga heben. Doch Verletzungen haben dafür gesorgt, dass er sich nicht über seinen Selbsterhaltungstrieb erheben konnte. Lorenzo fühlt sich nun wieder frei. Ob das dafür reicht, den inneren Schweinehund zu überwinden, die nötige Fitness anzutrainieren und gegen die neue Generation zu bestehen? ■

## KOMMENTAR

**EINMAL AUS DEM SCHATTEN TRETEN** – das wünschen sich alle, die es in ihren Sportarten ganz an die Spitze gebracht haben, aber eben noch nicht in der obersten Liga spielen. Die Moto2 und die Moto3 hatten in Katar nun die Gelegenheit dazu. Und die beiden kleineren GP-Klassen haben sich in dieser Rolle mehr als würdig gezeigt. Sicher, die MotoGP hat in den letzten anderthalb Jahrzehnten alles in den Schatten gestellt, was sonst noch auf zwei Rädern fährt, und dass die Moto3 und die Moto2 nur noch als Zwischenstationen dienen, um die weltbesten Fahrer in die Königsklasse zu bringen, gehörte mit zum Erfolgskonzept, das die Dorna entwickelt hat. Doch jetzt konnten wir uns zurückbesinnen, auf Zeiten, in denen es Grand Prix auch ohne die Königsklasse gab, und auf Zeiten, in denen die Helden über die Klassen verteilt waren. Gut, dass es heute noch funktioniert.



**Imre Paulovits**  
Leiter  
Motorradsport

## AUS DEM FAHRERLAGER

### VÖLLIGE LEERE

Das Fahrerlager von Losail hatte beim WM-Auftakt etwas Gespenstisches. Statt dem bisherigen Flair von orientalischer Gemütlichkeit, bei der sich Gäste in Beduinenzelten auf Teppichen und Sitzkissen ausruhen und mit Gleichgesinnten treffen konnten, herrschte eine geradezu befremdende Isoliertheit. Wegen der Vorsichtsmaßnahmen gegen die Ausbreitung des Corona-Virus wurden die Fans, die zuvor teure VIP- oder Fahrerlagerkarten gekauft hatten, nicht in das Fahrerlager gelassen, sondern auf Tribünen verwiesen. Dazu blieb die MotoGP aus, die zwei Drittel des Fahrerlagerareals besetzt und einen ebensolchen Anteil des GP-Personals ausmacht. So wirkte der Losail International Circuit fast

leiblos. Es waren zwar Mitglieder der MotoGP-Teams angereist, aber nur, um das Material in die Transportkisten zu packen. Intact-Teamchef Jürgen Lingg brachte es auf den Punkt: „Das Fahrerlager glich bei diesem Grand Prix eher einem privaten Moto2-Test.“

### MOTOGP-GÄSTE

Die meisten MotoGP-Piloten verfolgten das Geschehen in Losail von zu Hause aus. Aleix Espargaró war hingegen mit seiner ganzen Familie bereits vorzeitig angereist und blieb so übers Wochenende, um sich die Rennen anzusehen. Auch von den Mitgliedern des Suzuki-Werksteams blieben einige für die Rennen. Teamchef Davide Brivio hatte nach dem Test das ganze Team vorsorglich in Katar

gelassen, falls es Einreisebeschränkungen geben sollte. Hätten alle seine Weitsicht gehabt, hätte der Katar-GP in seinem vollen Umfang über die Bühne gehen können.

### TAG DER FRAUEN

Der Motorsport gilt zwar als Männer-Domäne, das schönere Geschlecht hat sich aber längst in allen Positionen in der Motorrad-Weltmeisterschaft

etabliert. Rennfahrerinnen, Elektronikerinnen, dazu viele Frauen in der Organisation, der Kommunikation, oder gar als Teamchefin, wie die Deutsche Milena Koerner bei MV Agusta Forward Racing. Zum Internationalen Frauentag rief Dorna-Presseschefin Friné Velilla alle anwesenden Frauen des Fahrerlagers für ein gemeinsames Foto zusammen. „Die Motorrad-WM ist unser Leben. Wir haben die gleiche Passion wie die Männer.“ ■ IP



Die Frauen von Katar: Gemeinsames Bild aller im Paddock tätigen Damen



## MOTO2-ERGEBNISSE

**Losail (Q) – 8. März 2020** 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet.  
Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 26 Grad. Schnitt des Siegers: 161,3 km/h

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Runde	Reifen v./h.	Punkte
1. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	20	40.00,192 min	293.4 km/h	1.59,218 min	S/S	25
2. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	20	+1,347 s	292.6 km/h	1.59,309 min	S/S	20
3. Enea Bastianini (I)	Kalex	20	+1,428 s	291.1 km/h	1.59,494 min	S/S	16
4. Joe Roberts (USA)	Kalex	20	+1,559 s	295.0 km/h	1.59,334 min	H/S	13
5. Remy Gardner (AUS)	Kalex	20	+1,901 s	293.4 km/h	1.59,402 min	S/S	11
6. Jorge Navarro (E)	Speed Up	20	+2,381 s	291.8 km/h	1.59,423 min	S/S	10
7. Marcel Schrötter (D)	Kalex	20	+4,490 s	292.6 km/h	1.59,462 min	S/S	9
8. Arón Canet (E)	Speed Up	20	+4,703 s	291.1 km/h	1.59,459 min	S/S	8
9. Xavi Vierge (E)	Kalex	20	+7,118 s	293.4 km/h	1.59,403 min	S/S	7
10. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+8,904 s	293.4 km/h	1.59,533 min	S/S	6
11. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	20	+9,730 s	290.3 km/h	1.59,737 min	S/S	5
12. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	20	+11,410 s	294.2 km/h	1.59,343 min	S/S	4
13. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	20	+12,701 s	290.3 km/h	1.59,935 min	S/S	3
14. Jake Dixon (GB)	Kalex	20	+12,717 s	290.3 km/h	1.59,659 min	S/S	2
15. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	20	+16,208 s	289.5 km/h	2.00,125 min	S/S	1
16. Edgar Pons (E)	Kalex	20	+16,256 s	291.8 km/h	1.59,746 min	S/S	-
17. Héctor Garzo (E)	Kalex	20	+16,869 s	291.1 km/h	2.00,033 min	H/S	-
18. Nicolò Bulega (I)	Kalex	20	+16,932 s	290.3 km/h	2.00,018 min	S/S	-
19. Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	20	+19,639 s	290.3 km/h	2.00,114 min	H/S	-
20. Jorge Martín (E)	Kalex	20	+20,662 s	291.1 km/h	1.59,442 min	S/S	-
21. Simone Corsi (I)	MV Agusta	20	+27,291 s	284.9 km/h	2.00,497 min	H/S	-
22. Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	20	+34,514 s	294.2 km/h	2.00,877 min	S/S	-
23. Jesko Raffin (CH)	NTS	20	+34,664 s	289.5 km/h	2.00,645 min	S/S	-
24. Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	20	+45,850 s	287.2 km/h	2.01,050 min	S/S	-
25. Somkiat Chanttra (T)	Kalex	19	+1 Runde	280.5 km/h	2.00,337 min	S/S	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Luca Marini (I)	Kalex	19	+1 Runde	290.3 km/h	1.59,509 min	S/S	-
Kasma D. Kasmayudin (MAL)	Kalex	8	+12 Runden	295.8 km/h	2.01,242 min	S/S	-
Augusto Fernández (E)	Kalex	2	+18 Runden	293.4 km/h	2.00,981 min	H/S	-

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Roberts	1.58,136 min
2. Marini	1.58,136 min
3. Bastianini	1.58,243 min
4. Navarro	1.58,316 min
5. Bendsneyder	1.58,410 min
6. Gardner	1.58,457 min
7. Bezzecchi	1.58,513 min
8. Martín	1.58,532 min
9. Baldassarri	1.58,582 min
10. Vierge	1.58,626 min
11. Di Giannantonio	1.58,640 min
12. Fernández	1.58,683 min
13. Schrötter	1.58,706 min
14. Nagashima	1.58,738 min
15. Bulega	1.58,785 min
16. Canet	1.58,795 min
17. Pons	1.59,136 min
18. Lüthi	1.59,284 min
19. Chanttra	1.58,961 min
20. Dixon	1.59,051 min
21. Manzi	1.59,214 min
22. Raffin	1.59,232 min
23. Garzo	1.59,432 min
24. Ramírez	1.59,548 min
25. Syahrin	1.59,703 min
26. Izdihar	2.00,201 min
27. Dalla Porta	2.00,347 min
28. Corsi	2.00,364 min
29. Kasmayudin	2.01,617 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Nagashima	25
2. Baldassarri	20
3. Bastianini	16
4. Roberts	13
5. Gardner	11
6. Navarro	10
7. Schrötter	9
8. Canet	8
9. Vierge	7
10. Lüthi	6

### WM-STAND HERSTELLER

Marke	Punkte
1. Kalex	25
2. Speed Up	10
3. NTS	5
4. MV Agusta	1

### WM-STAND TEAMS

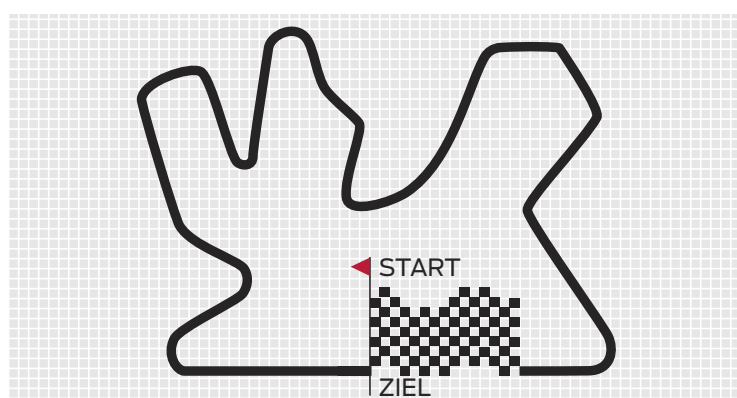
Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	25
2. Flexbox HP 40	20
3. Ital Trans Racing Team	16
4. Liqui Moly Intact GP	15
5. American Racing	13
6. Beta Tools Speed Up	13
7. Onexox TKKR SAG Team	11
8. Petronas Sprinta Racing	9
9. Aspar Team	8
10. NTS RW Racing GP	5

„Bisher habe ich nur einen Grand Prix gewonnen. Um an die WM zu denken, ist es jetzt noch viel zu früh.“

Tetsuta Nagashima

Rundenrekord: **1.58,711, Tom Lüthi (Kalex), 2019**  
Trainingsrekord: **1.58,136, Joe Roberts (Kalex), 2020**  
Topspeed-Rekord: **299,1 km/h, Marcel Schrötter (Kalex), 2020**

### LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM



Tetsuta Nagashima: Auftaktsieger und WM-Leader – wie vor 10 Jahren Tomizawa

Moto3

# Albert Arenas bringt KTM wi

Seit 2014 hatte KTM nicht mehr in Katar gewonnen, und die Wintertests waren stark Honda-lastig. Doch Albert Arenas stellte die Erwartungen auf den Kopf.

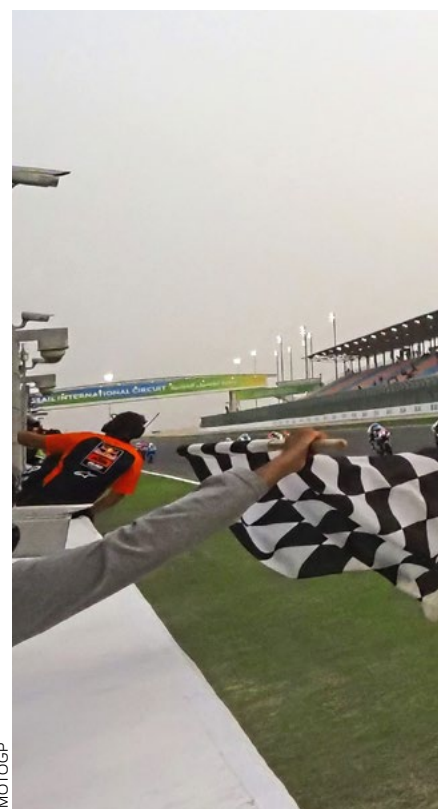
Von: **Imre Paulovits**

**E**r sticht unter den jungen Wilden der Moto3 hervor. Der 23-jährige Spanier Albert Arenas ist ruhig, hochintelligent und besonnen – aber auch unglaublich schnell. Schon in der letzten Saison konnte er die Kraft dieser Ruhe mehrfach auf den Punkt bringen, und selbst mit der leistungsmäßig unterlegenen KTM schaffte er es, den späteren Weltmeister Lorenzo Dalla Porta in Buriram zu schlagen – trotz mehreren langen Geraden. Beim WM-Auftakt wirkte der Mann aus Girona noch gefasster – und ein gewisser Schalk war nicht zu verken-

nen. Genau wie eine Riesenportion Selbstsicherheit.

KTM hatte seit Beginn des MotoGP-Projekts einfach nicht mehr die Manpower, sich in dem benötigten Maß um das Moto3-Motorrad zu kümmern. Doch nachdem Firmenchef Stefan Pierer im Sommer einen Strich unter die Moto2 gemacht hatte, hatte es für Rennleiter Pit Beirer höchste Priorität, den Niederlagen, die das Motorrad, das die Mattighofener auch auf dem Asphalt zu Weltmeistern gemacht hat, erlitten hatte, ein Ende zu bereiten. Über den Winter wurden viele neue Fahrwerksteile getestet, doch den Trumpf ließ KTM bis zuletzt im Ärmel. Selbst am letzten Testtag in Katar hatten die Teams noch nicht ihre endgültigen 2020er-Motoren. Man wollte der Entwicklungsabteilung bis zum Schluss Zeit lassen, noch Verbesserungen einzubringen, also bis zum Tag vor dem ersten Trainingstag, an dem die Motoren verplombt werden mussten.

Das Ergebnis konnte sich nun sehen lassen. Bis auf die Leopard-Honda, die auch ihre Markenschwestern fast immer hinter sich lässt, wechselten sich die KTM und die Honda-Piloten bei den Top-Speed-Werten ab. Viele Fahrer bescheinigten auch dem Fahrwerk ein verbessertes Einlenkverhalten, und auch wenn Tatsuki Suzuki die Pole-Position herausfuhr, war es im Rennen doch Albert Arenas, der über den Großteil der Distanz das Tempo vorgab und die Konkurrenten im Griff hatte. In der letzten Runde fuhr er zwei fehlerfreie erste Sektoren, wurde auch nicht nervös, als John McPhee wieder aufschloss, fuhr eine absolut perfekte letzte Kurve und ließ dem Schotten beim Beschleunigen zum Zielstrich keine Chance. „Es war das beste Rennen meines Lebens“, war danach die Ruhe bei Arenas vorbei. „Ich habe jede einzelne Runde genossen. Ich musste es zwar vom Start bis zum Ziel richtig managen, aber das ist mir bestens gelungen.“ ■



MOTO3P

Moto3

## Neue Saison begann für Öttls Team harzig

Nach dem Ein-Mann-Team mit Ausnahmetalent Arón Canet mussten sich Peter Öttl und Max Biaggi völlig neu organisieren. In Katar fuhr nur Alonso López die Husqvarna in die Punkte.

**R**omano Fenati ist mit elf Siegen und 24 Podiumsplätzen der erfolgreichste Moto3-Pilot aller Zeiten. Doch die Umstellung von der Honda auf die Husqvarna mit KTM-Technik verlief schwieriger, als er es selbst erwartet hätte. Trotzdem schaffte es der 24-jährige Italiener bis zum dritten freien Training, in die Top 10 vorzudringen. Dann lief es aber gegen den Italiener. Fenati fand keinen Windschatten und sackte auf Startplatz 18 ab, sein 18-jähriger Teamkollege Alonso López wurde aufgehalten, ihm blieb nur Startplatz 25.

Während er bis auf den 13. Platz vorfuhr und drei Punkte für sich und Husqvarna holte, schaffte Fenati nach Problemen mit der Motorbremse nur Rang 17. „Die Platzierung von Alonso geht für das erste Rennen mit dem neuen Motorrad in Ordnung“, resümierte Peter Öttl. „Was bei Romano war, müssen wir genauer analysieren. Als der Grip nachgelassen hat, fuhr er die Zeiten der Spitze.“ ■ IP



MAX RACING

Drei Punkte: Alonso López

### NACHRICHTEN

#### MOTO3

Bevor das erste Training losging, wurden die Moto3-Piloten zu einem Briefing einberufen und die FIM-Stewards machten ihnen klar, dass die Strafen in diesem Jahr für undisziplinierte Fahrer deutlich härter ausfallen werden als letztes Jahr, bis hin zu Disqualifikationen und Sperrungen von Trainingssitzungen oder gar Rennen. Viel besser wurde es bei der Suche nach Windschatten für die Geraden aber nicht. Nach dem Rennen kam für viele die kalte Dusche. Jaume Masiá, Gabriel Rodrigo, Raúl Fernández und Tony Arbolino wurden wegen Überfahren der Streckengrenzung um einen Platz nach hinten versetzt. Masiá kostete es den Podestplatz.

#### MOTO3

Auch Prüstel GP musste in diesem Jahr völlig umstellen. Mit Jason Dupasquier und dem

noch 15-jährigen Barry Baltus, der erst ab dem GP von Le Mans an den Start gehen kann, haben sie in diesem Jahr ganz auf Nachwuchsförderung gesetzt. Auch Dirk Geiger, der bis Baltus' Einsatz die zweite Prüstel-KTM fährt, wurde ins kalte Wasser geworfen. Trotzdem gab es einige Highlights für den deutschen und den Schweizer Rookie, die sich bei ihrem ersten WM-Lauf achtbar aus der Affäre zogen.

#### MOTO3

Der 19-jährige Österreicher Maximilian Kofler, der nach vier Wildcard-Einsätzen nun bei CIP die gesamte Saison bestreiten kann, hatte im WM-Feld alle Hände voll zu tun. Doch zum Schluss fand er sich auf dem 27. Platz wieder, verlor weniger als eine halbe Minute auf den Sieger und erfüllte so die Erwartungen von Teamchef Alain Bronec.

# eder nach vorn



Nerven behalten: Albert Arenas (#75) ließ sich vor dem Zielstrich nicht austricksen

## Asia Talent Cup

# Cup der vielen jungen japanischen Talente

Letztes Jahr wurde der Asia Talent Cup zwischen den Japanern Sho Nishimura und Takuma Matsuyama ausgefochten. Ihnen folgten nun noch mehr Talente aus Nippon.

Das erste Rennen entwickelte sich bald zu einem Duell zwischen dem 15-jährigen Kanta Hamada und dem 14-jährigen Taiyo Furusato, das das ältere der beiden japanischen Supertalente für sich entschied, nachdem er sich beim Windschattenfahren geschickter positioniert hatte.

Mit Syarifuddin Azman konnte sich ein deutlich älterer, 18-jähriger Malaysier zu ihnen gesellen, hinter ihm folgte die Spitzengruppe in Tausendstelsekunden-Abständen.

Im zweiten Rennen ließ sich Azman nicht von den Jüngeren an der Nase herumführen. Er beobachtete die Windschattenspiele sehr genau, und als Furusato auf den Zielstrich zufuhr, zog er an ihm vorbei, mit Hamada und dem Australier Harrison Voight im Schlepptau. Das nächste Rennen sollte beim Grand Prix in Buriram stattfinden, fällt aber zusammen mit diesem aus. ■ IP

## CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Kanta Hamada (J)	45
2. Syarifuddin Azman (MAL)	41
3. Taiyo Furusato (J)	33
4. Gun Mie (J)	24
5. Harrison Voight (AUS)	20



Cup-Leader Kanta Hamada

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Losail (Q) – 8. März 2020 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,840 km über 18 Runden à 5,380 km. 31 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Albert Arenas (E)	KTM	18	38.08,941 min	2.06,212 min	25
2. John McPhee (GB)	Honda	18	+0,053 s	2.05,958 min	20
3. Ai Ogura (J)	Honda	18	+0,344 s	2.05,788 min	16
4. Jaume Masiá (E)	Honda	18	+0,247 s	2.05,884 min	13
5. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	18	+0,789 s	2.05,987 min	11
6. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	18	+0,426 s	2.06,046 min	10
7. Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+0,559 s	2.06,081 min	9
8. Filip Salac (CZ)	Honda	18	+0,823 s	2.06,136 min	8
9. Dennis Foggia (I)	KTM	18	+0,964 s	2.05,936 min	7
10. Raúl Fernández (E)	KTM	18	+0,834 s	2.05,876 min	6
11. Sergio Garcia (E)	Honda	18	+1,261 s	2.05,843 min	5
12. Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+1,485 s	2.06,247 min	4
13. Alonso López (E)	Husqvarna	18	+1,602 s	2.06,154 min	3
14. Kaito Toba (J)	KTM	18	+2,790 s	2.06,175 min	2
15. Tony Arbolino (I)	Honda	18	+2,575 s	2.05,895 min	1
16. Andrea Migno (I)	KTM	18	+3,180 s	2.06,265 min	-
17. Romano Fenati (I)	Honda	18	+5,802 s	2.06,585 min	-
18. Yuki Kunii (J)	Honda	18	+5,829 s	2.06,192 min	-
19. Ayumu Sasaki (J)	Honda	18	+6,109 s	2.06,156 min	-
20. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	18	+8,457 s	2.06,365 min	-
21. Carlos Tatay (E)	KTM	18	+8,480 s	2.06,595 min	-
22. Stefano Nepa (I)	KTM	18	+16,240 s	2.06,683 min	-
23. Davide Pizzoli (I)	KTM	18	+21,450 s	2.07,353 min	-
24. Riccardo Rossi (I)	Honda	18	+26,209 s	2.07,597 min	-
25. Jason Dupasquier (CH)	KTM	18	+26,412 s	2.07,190 min	-
27. Maximilian Kofler (A)	KTM	18	+28,517 s	2.07,314 min	-
29. Dirk Geiger (D)	KTM	18	+41,931 s	2.08,087 min	-

## WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Arenas	25
2. McPhee	20
3. Ogura	16
4. Masiá	13
5. Suzuki	11
6. Rodrigo	10
7. Alcoba	9
8. Salac	8
9. Foggia	7
10. Fernández	6

## WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	25
2. Honda	20
3. Husqvarna	3

## WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Aspar Team Gaviota	25
2. Petronas Sprinta Racing	20
3. Leopard Racing	20
4. Kömmerling Gresini Moto3	19
5. Honda Team Asia	16
6. SIC58 Squadra Corse	11
7. Rivacold Snipers Team	9
8. Red Bull KTM Ajo	8
9. Estrella Galicia 0,0	5
10. Red Bull KTM Tech3	4

## STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Suzuki	2.04,815 min
2. Fernández	2.04,823 min
3. Arenas	2.04,925 min
4. Binder	2.05,026 min
5. Ogura	2.05,065 min
6. Masiá	2.05,086 min
7. Migno	2.05,129 min
8. Öncü	2.05,176 min
9. McPhee	2.05,242 min
10. Arbolino	2.05,327 min
11. Alcoba	2.05,343 min
12. Toba	2.05,421 min
13. Rodrigo	2.05,512 min
14. S. Garcia	2.05,586 min
15. Kunii	2.05,843 min
16. Vietti	2.05,906 min
17. Tatay	2.06,003 min
18. Fenati	2.06,165 min
19. Foggia	2.05,793 min
20. Salac	2.05,966 min
21. Sasaki	2.06,040 min
22. Nepa	2.06,056 min
23. Rossi	2.06,128 min
24. Pizzoli	2.06,376 min
25. López	2.06,511 min
26. Kofler	2.06,786 min
27. Yamanaka	2.06,821 min
28. Geiger	2.07,258 min
29. Dupasquier	2.07,260 min
30. J.J. Garcia	2.07,495 min

Weltmeister Marc Márquez in Austin: Wird in vier Wochen dort gefahren?



REPSOL

Da wurde klar, dass wir den Grand Prix ohne die MotoGP austragen müssen, da wir diese 14 Tage nicht mehr hatten. Zum Glück waren die letzten Tests der Moto2 und der Moto3 erst in der Woche vor dem Grand Prix, deshalb waren alle Teammitglieder dieser Klassen bereits in Katar, und wir konnten zumindest diese beiden Rennen durchziehen.“

### Austin im Notstand

In vier Wochen soll es in Austin/Texas weitergehen. Aber am Wochenende hat dort Bürgermeister Steve Adler (nicht der Ex-Guns-N'-Roses-Drummer) auf Empfehlung von Dr. Mark Escott, dem Interims-Leiter der Gesundheitsbehörde, den Notstand ausgerufen. Dazu gehört auch, dass alle Veranstaltungen mit über 2500 Teilnehmern nur dann genehmigt werden, wenn die bei einem Notstand vorgesehenen Infektions-Verhütungsmaßnahmen erbracht werden können. Das traditionelle SXSW Musik- und Filmfestival der Kulturstadt Austin, das vom 13. bis 22. März stattfinden sollte, wurde daraufhin bereits abgesagt. Ob der Grand Prix of the Americas die nötigen Maßnahmen erbringen kann, muss sich zeigen. Derzeit sieht es für Argentinien noch gut aus, vorausgesetzt, dass der in Italien lebende Teil des Grand-Prix-Trosses den bis dahin auferlegten Quarantäne-Bestimmungen gerecht wird.

Laut Vertrag mit der FIM muss die Dorna pro Jahr mindestens 13 Grands Prix veranstalten. Ezpeleta will, wenn es geht, alle 20 verwirklichen. Dabei hat er die vier Rennen auf der Iberischen Halbinsel als Joker. „Dort können wir relativ flexibel arbeiten“, verriet er seine Vorgehensweise. „So haben wir bereits den jetzt abgesagten Thailand-GP auf sein letztjähriges Datum schieben können, weil wir das ursprünglich für dieses Datum angesetzte Rennen in Aragón eine Woche vorverlegen konnten. Aber vor Mai können wir die spanischen Grands Prix nicht mehr starten.“

### MotoGP zu Weihnachten?

Es ist aber auch noch nicht abzusehen, wie sich das Virus weiter ausbreitet und welche Maßnahmen kurz- und mittelfristig auch in Europa getroffen werden. Ezpeleta machte in dieser Situation deutlich, wie weit er bereit ist zu gehen: „Wenn es für die Motorrad-WM 2020 nötig ist, werden wir auch zu Weihnachten fahren – dort, wo es dann noch warm ist.“ ■

# Wo geht es weiter?

Der WM-Auftakt fand wegen des Corona-Virus ohne die MotoGP statt. Doch wie sieht es mit den nächsten Rennen aus? Und wird es eine komplette Weltmeisterschaft geben?

Von: Imre Paulovits

Die Pandemie des Covid-19-Virus hat eine tiefe Furche in die Motorrad-WM geschnitten. Nicht nur, dass der mit Spannung erwartete Auftakt der MotoGP-Klasse in Katar abgesagt werden musste. Es ist auch noch nicht abzusehen, welche weiteren Grands Prix noch abgesagt oder verschoben werden, bis man die Ausbreitung des Erregers in den Griff bekommt.

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hat trotzdem nichts von seiner Entschlossenheit und seinem Kampfgeist eingebüßt. Der 73-jährige Spanier sagte es geradeheraus: „Nur die Regierungen können das Vorgehen in dieser Situation bestimmen. Wir werden aber alles in unserer Macht Stehende versuchen, um die Weltmeisterschaft mit 20 Rennen über die Bühne zu bringen. Unser Job ist es, Rennen zu veranstalten, und das werden

wir nach Möglichkeit auch tun.“

Dass die Dorna dabei keine Mühen scheut, zeigte sich schon vor dem Katar-GP, als man versuchte, das MotoGP-Rennen noch zu retten. „Als die Flüge aus Italien limitiert wurden, versuchten wir, einen Charter-Flug von Nizza aus zu organisieren“, verriet Ezpeleta. „Und zwar nicht nur für die Italiener, sondern für alle MotoGP-Teilnehmer, die in Italien leben. Alle MotoGP-Teams haben aus Fairnessgründen akzeptiert, dass sie bei diesem GP nur eine fest-

gelegte Höchstzahl von Technikern einsetzen dürfen, weil es bei einigen von ihnen nicht möglich war, bei den bereits bestehenden Beschränkungen alle nach Katar zu bringen. Wir waren mit der Regierung von Katar ständig in Kontakt, und sie waren immer offen und hilfsbereit. Wir haben auch über eigene Quarantäne-Stationen gesprochen. Am Sonntag kam der Erlass, dass alle, die in den letzten 14 Tagen in Italien waren, für weitere 14 Tage in Quarantäne müssen, wenn sie nach Katar einreisen.



MOTOGP

Carmelo Ezpeleta: „Unser oberstes Ziel ist es, eine komplette WM zu veranstalten“

# Woher Leistungsdichte?

Das Superbike-WM-Feld ist so zusammengedrückt, wie man es sich im letzten Jahr nicht hätte vorstellen können. Und die Konkurrenz hat den Leistungsvorteil der Ducati eingeholt.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ie Wintertests haben es erahnen lassen, nach dem Rennwochenende in Phillip Island haben wir nun Gewissheit: Den Durchmarsch eines Piloten wie zu Beginn des letzten Jahres Álvaro Bautista auf seiner Ducati oder die drückende Überlegenheit von Weltmeister Jonathan Rea auf seiner Kawasaki wird es dieses Jahr wohl nicht geben. Dafür einen spannenden WM-Kampf mit mindestens drei Herstellern und fünf Fahrern.

## Neue Rekordwerte

Vor einem Jahr hatte Jonathan Rea gestöhnt: „Uns fehlen 25 PS zur Ducati.“ Ob es wirklich so viel war oder nicht: Die Topspeed-Rekorde von Álvaro Bautista wurden seither weit übertroffen – und zwar von gleich vier Herstellern. Fuhr der Spanier letztes Jahr mit der damals neuen Ducati Panigale V4 R 324,3 km/h, wurde dieser Wert heuer gleich von vier Herstellern überboten: Alex Lowes war mit der Kawasaki 329,3 km/h schnell, Álvaro Bautista mit der Honda ebenfalls, Toprak Razgatlioglu brachte die Yamaha auf 326,3 km/h, und auch Tom Sykes stellte mit der BMW exakt die letztjährige Ducati-Bestmarke ein. Rekordhalter bleibt trotzdem Ducati: Chaz Davies fuhr 330,3 km/h, so schnell waren die Superbikes in Australien noch nie, auch nicht, bevor das Reglement die Veränderungen am Motor einschränkte. Auch die MotoGP fährt nur 15 km/h schneller.

Doch woher kommt diese Leistungssteigerung? Die Konkurrenz macht's. Damit Hersteller, deren Homologationsmodell mehr für die Straße ausgerichtet ist, konkurrenzfähig sind, erlaubt das Reglement Modifikationen am Zylinderkopf, so kann man durch Know-how konzeptionell bedingte Nachteile egalisieren. Die einzige



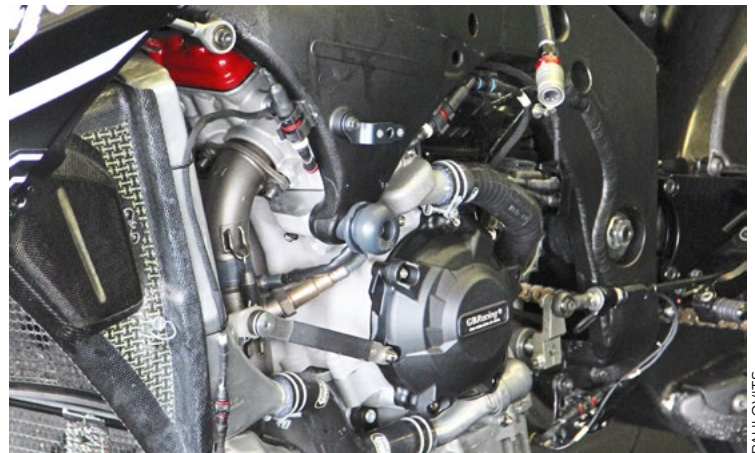
Superbike-WM-Auftakt in Phillip Island: Ausgeglichenes Feld wie schon lange nicht mehr

KAWASAKI

Bedingung: Die Leistungsteile müssen für Privatteams zu einem festgesetzten Preis erwerblich sein. Da die Superbike-WM bei allen Herstellern, die teilnehmen, einen höheren Stellenwert bekommen hat, wird mehr Geld für die Entwicklung ausgegeben. BMW ist letztes Jahr wieder eingestiegen, Yamaha hat nach mehreren Jahren Anlauf ein neues Modell entwickelt, Kawasaki und Ducati engagieren sich schon seit Jahren intensiv. Und nun hat Honda mit der CBR 1000 RR-R ein neues Motorrad auf den Markt gebracht, mit dem der weltgrößte Hersteller seine Kompetenz erneut beweisen will.

## Die perfekte Einheit

Dass aber ein perfekt auf den Fahrer abgestimmtes Motorrad mehr wert ist als jede Leistung, zeigen nicht nur die letzten WM-Titel von Jonathan Rea und seiner über die Jahre immer mehr auf seinen Fahrstil optimierten Kawasaki. Die Rennzeiten von Álvaro Bautista mit der Ducati aus dem letzten Jahr, mit der er sich sichtlich wohlfühlte und die dazu mit seinem Fahrstil so harmonierte, dass er die Reifen schonen konnte, konnte niemand erreichen. ■



Kawasaki: Arbeiten an Motor und Fahrwerk, Verstärkung am Rahmen

PAULOVITS



Yamaha: Beim neuen Modell sehr viel Motorleistung gefunden

PAULOVITS

Asia Road Racing Championship

# Reiterberger: Auftaktsieg

Nachdem Markus Reiterberger keinen Platz in der Superbike-WM finden konnte, fährt er in der asiatischen Superbike-Meisterschaft. Er begann sie mit einem Sieg.

Von: **Imre Paulovits**

**N**ein, ein Spaziergang wird die Asia Road Racing Championship nicht, das war Markus Reiterberger klar, als er einen Vertrag für die Superbike-Klasse bei SAG-BMW unterschrieb, die im Vorjahr mit Azlan Shah den Titel gewonnen haben. Doch dieses Jahr wurde überall aufgerüstet, viele Teams haben neuestes Werkstoffmaterial, bei Yamaha fährt Broc Parkes eine 2020er R1, im Okada-Ducati-Team fährt Ducati-Testpilot Lorenzo Zanetti. Trotzdem konnte Reiterberger schon bei den Tests brillieren, und er unterbot dabei den bestehenden ARRC-Superbike-Rekord in Sepang.



Markus Reiterberger auf der SAG-BMW: Rundenrekorde und ein Sieg in Sepang

Auch die erste Pole-Position ging mit einer Sekunde Vorsprung an den 25-jährigen Bayern, doch dann musste er sich bei einem tropischen Gewitterguss dem Heimvorteil der Asiaten beugen. Das Rennen wurde mit 45 Minuten Verspätung gestartet, und der Japaner Yuki Ito setzte sich gleich in der ersten Runde mit drei Sekunden ab. Dann zog auch Broc Parkes an Reiterberger vorbei. Als dieser einmal ausritt, waren

auch zwei Thailänder vorbei. Parkes stürzte, so beendete „Reiti“ sein erstes Asia-Rennen als Vierter.

Im zweiten Lauf ließ er aber nichts mehr anbrennen und gewann klar vor den Yamaha-Piloten Apiwat Wongthananon und Broc Parkes. In der Meisterschaft liegt er nur zwei Punkte hinter Wongthananon zurück auf P2. Bis zum nächsten Lauf hat er etwas Zeit, der ist am zweiten Mai-Wochenende in Australien. ■

IDM Superbike 1000

## Florian Alt mit der #51

IDM Superbike-1000-Rückkehrer Florian Alt fliegt am 13. März mit Technik-Chef Burkhard Stember und zwei Mechanikern nach Aragón zur ersten Ausfahrt mit der Wilbers-BMW.

Von: **Anke Wiczorek**

**L**etzten Samstag kam der 23-jährige Gummersbacher von einem Test für die Endurance-WM aus Le Mans zurück und hat seine Klamotten in den Team-Lkw von Wilbers abgeladen. Ab diesen Freitag findet ein zweitägiger Roll-out mit den neu aufgebauten BMW S 1000 RR statt, dem ein viertägiger Test in Valencia folgt. Auf Alt kommen einige Neuheiten zu. Das Wilbers-Team hat die S 1000 RR auf-

gerüstet. Hinten arbeitet jetzt ein komplett neues Federbein, entstanden aus der Kooperation von Wilbers mit ZF.

Gewöhnen muss sich Alt auch an seine neue Startnummer. Statt der gewohnten „66“ muss er sich mit der „51“ anfreunden. „Die #66 hat sich wieder MGM

Yamaha reserviert, weil Maximilian Weihe damit schon letztes Jahr gefahren ist. Es hat deshalb bei der Vergabe Vortritt. Daraufhin hat sich Florian für die ersten beiden Nummern seiner Postleitzahl entschieden“, klärt Burkhard Stember über die Neuerung auf. ■



Zwei BMW S 1000 RR stehen für Florian Alt fertig aufgebaut zum Testen bereit

### NACHRICHTEN

#### ENDURANCE-WM

In der letzten Woche mietete sich SERT privat den Bugatti-Circuit von Le Mans, um sich auf das am dritten April-Wochenende stattfindende 24-Stunden-Rennen vorzubereiten. Die neu besetzte Equipe, die den WM-Auftakt beim Bol d'Or im September gewonnen hat und derzeit WM-Führende ist, teilten sich die Strecke mit dem VRD Igol Pierret Experiences Yamaha-Team, wo auch Florian Alt fährt. Doch viel mehr als einen Shake-down konnten die Teams nicht durchführen, die Strecke war für ganze drei Stunden trocken, und das bei acht Grad Lufttemperatur und böigem Wind. Das VRD-Team wird als Nächstes einen dreitägigen Test in Barcelona vom 23. bis 25. März durchführen und hofft dort auf bessere Bedingungen.

#### IDM SUPERBIKE 1000

Die Bikerbox Racing-Team-Besitzer Sepp Buchner und Jakob Bayer kehren in die höchste Prädikatsklasse der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft zurück, wo sie mit Marvin Fritz im Jahr 2016 den Titel gewannen. Letztes Jahr sorgten sie im letzten IDM-Lauf für den einzigen Yamaha-Sieg in der Saison, als Marvin Fritz mit ihnen als Gastfahrer in Hockenheim gewann. Nun brachte ein Anruf von Bastien Mackels alles ins Rollen. Der Belgier war auf Jobsuche, nun gehört er mit der Yamaha YZF-R1M des Teams Bayer-Bikerbox zum Kreis der Titelfavoriten.

#### IDM SUPERSTOCK 600

Die Superstock-600-Klasse geht 2020 mit dem offiziellen IDM-Prädikat an den Start und ist nur noch für Teilnehmer mit A-Lizenz geöffnet. Die Absprache mit dem DMSB, die Klasse als Cup durchzuführen und somit auch Fahrern mit B-Lizenz anzubieten, galt für zwei Jahre. Mit der Vergabe des offiziellen Meisterschaftsstatus wird die IDM Superstock 600 deutlich aufgewertet.

## NACHRICHTEN



# Vorteil Tomac

Startgewinner Plessinger (#7), Webb (#1), hinten lauert Tomac (#3)

CUDBY

Die Supercross-WM bleibt auch nach dem zehnten Rennen in Daytona völlig offen. Im Titelduell zwischen Eli Tomac und Ken Roczen holte sich der Kawasaki-Star seinen fünften Tagessieg und schob sich damit wieder drei Punkte vor den Deutschen.

Von: **Thomas Schiffner**

**E**igentlich hatte Ken Roczen alle Trümpfe in der Hand, um nach Atlanta auch im Infield des Daytona Speedway seinen vierten Saisonsieg zu landen. Der amerikanisierte Thüringer gewann sein Heat Race vor den Yamaha-Piloten Aaron Plessinger und Justin Barcia. Im ersten Heat Race waren Titelverteidiger Cooper Webb (KTM) und Jason Anderson (Husqvarna) vor Topfavorit Eli Tomac.

Damit hatte Roczen die erste Startplatzwahl und setzte den Holeshot, während Jason Anderson zunächst die Führung übernahm. Roczen konnte aber schon in der ersten Runde Anderson

Platz 1 ab und kontrollierte fortan das Rennen von vorn.

Eli Tomac hatte einen seiner maßvollen Starts: „Ich nahm das zweite Gatter und war Sechster. Das war nicht schrecklich, aber auch nicht gut, denn ich hatte alle schnellen Jungs vor mir.“ Nichtsdestotrotz startete Tomac eine seiner berühmten Aufholjagden und arbeitete sich nach vorn, während Roczen mit 5,9 Sekunden Vorsprung vor Cooper Webb und Anderson führte.

## Daytona-Sieg 4 für Tomac

Nach knapp halber Renndistanz schnappte sich Tomac in der Splitlane Anderson und hatte jetzt nur noch Webb zwischen sich und Roczen. Im Sand passierte Tomac Webb und hatte in den letzten vier Minuten Roczen in Schlagdistanz. In der viertletzten Runde ging der Mann aus Colorado vorbei, obwohl K-Roc sich wehrte und noch mal zum Gegenangriff blies.

Doch Tomac flog mit 0,7 Sekunden Vorsprung über den Zielstrich und gewann zum vierten Mal in den letzten fünf Jahren Daytona. Nur Ricky Carmichael ist auf dem offenen Kurs in Florida noch erfolgreicher. Tomac

zeigte sich zufrieden: „Ich war in der Lage, Ken einzuholen, und er machte ein paar Fehler, die ich ausnutzen konnte.“

Roczen, der 14 der 18 Runden geführt hatte: „Ja, ich habe ein paar Fehler gemacht. Ich habe versucht, wieder ranzukommen. Ich gab nicht auf. Ich hatte eine gute Pace. Es war mein bestes Ergebnis bisher in Daytona.“

Cooper Webb schaffte es, mit seinem dritten Platz in der Tabelle an Justin Barcia vorbeizugehen und liegt jetzt mit zwei Punkten mehr als der Yamaha-Pilot auf Rang 3: „Ich war als Zweiter in einer guten Position, aber Eli war in der Lage, mich zu überholen. Ich begann, eine Menge Fehler zu machen und musste ihn passieren lassen. Ich denke, ich bin an einem Punkt, wo ich gesund genug bin, um mich zu behaupten. Ich will jetzt aber wieder einen Sieg haben.“

Tomac hat nun bei 107 SX-Starts 32 Siege auf seinem Konto, aber war noch nie Champion. Am Samstag in Indianapolis wird Roczen versuchen, wieder zu kontern. Inzwischen hat der Deutsche wegen des Corona-Virus alle PR-Termine und Autogrammstunden abgesagt. ■



Diesmal „nur“ Zweiter: Ken Roczen

## SUPERCROSS-WM

Daytona (USA), 7. März

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

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 10 von 17 Läufen

1. Eli Tomac	226 Punkte
2. Ken Roczen	223
3. Cooper Webb	197
4. Justin Barcia	195
5. Jason Anderson	170
6. Malcolm Stewart	152
7. Justin Hill	141
8. Justin Brayton	129
9. Dean Wilson	129
10. Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	128

## IESSPEEDWAY-GP INZELL WG. CORONA ABGESAGT

Nach Red.schluss am Montag erreichte uns die Nachricht, dass der für kommendes Wochenende (13.-15. März) vorgesehene Eisspeedway-GP Inzell vom Veranstalter wegen des Corona-Virus abgesagt und ersatzlos gestrichen werden musste. Damit fällt auch das geplante „Legendenrennen“ am Freitagabend aus. Am Sonntag hatte das Bundesgesundheitsministerium empfohlen, alle Veranstaltungen mit mehr als 1000 Teilnehmern wegen der Epidemie abzusagen. Dem ist offenbar das Landratsamt bzw. das Land Bayern gefolgt.

## PAPENMEIER GP-SIEGERIN IN VALKENSWAARD

Die deutsche Yamaha-Pilotin Larissa Papenmeier rückt mit dem Tagessieg in Valkenswaard auf die zweite Position in der WM-Tabelle vor. Die 30-Jährige aus Bünde belegte im ersten Finale der Frauen am Samstag Platz 3, nachdem sie in der spannenden Schlussphase von der Italienerin Fontanesi kurz vor dem Ziel unsanft per Ellbogencheck abgedrängt worden war. Im zweiten Lauf machte Papenmeier mit dem Holeshot und einem ungefährdeten Laufsieg ihren Erfolg im Sand klar und liegt in der WM-Wertung nur fünf Punkte hinter der Führenden.

## BANDSCHEIBENPROBLEME BEI JACOBI

Der Thüringer Henry Jacobi musste nach dem rasanten Auftaktrennen in England einen Dämpfer im Schlammkasten von Valkenswaard hinnehmen. Bereits am Samstag hatte der Yamaha-Pilot Probleme mit der Bandscheibe, die von einem Sturz in Matterley Basin stammen, bekam aber nach einem Check-up am Sonntagmorgen grünes Licht für einen Start. Sein erster Run endete nach zwei Stürzen im Rennverlauf. In Rennen 2 hatte der Deutsche bereits nach wenigen Runden technische Probleme, die in Runde 8 zum Ausfall führten. ■



# Schlammotto

MXGP-Start: v.l. Gajser (#243), Jacobi (#29), Prado (#61), Seewer (#91), Herlings (#84)

KTM gelang beim schlammigen Gastspiel in Valkenswaard die Revanche, Jeffrey Herlings und Tom Vialle holten die Tagessiege und die Red Plates. Im Dauerregen wurde der zweite WM-Lauf im Kalender für etliche Piloten zur Lotterie.

Von: **Frank Quatember**

**D**as alles beherrschende Thema rund um die holländische Sandstrecke waren nicht die Wetterkapriolen, sondern ein Virus namens Corona, das die Welt in Atem hält. Der Große Preis der Niederlande fand statt, obwohl zahllose Teilnehmer aus den extrem betroffenen Regionen in Norditalien an der Strecke waren. Am Sonntag wurde bekannt, dass der GP von Trentino in den Juli verschoben wird, eine beunruhigende Nachricht mehr. Es bleibt abzuwarten, wie sich der Kalender in den nächsten Wochen verändert, alles scheint denkbar.

Zurück zum Sportlichen. In der MXGP-Klasse heißt das Duell der Stunde Tim Gajser gegen Jeffrey Herlings. Auf seiner Heimstrecke schaffte „The Bullet“ den neunten Heimsieg und stand noch lange Zeit nach Rennschluss den Medien brav Rede und Antwort. „Das war auch für mich als Holländer ein extrem schwieriger Track, es ging schon ein bisschen ums Überleben. Am Ende des Tages bin ich froh, dass sich die Änderungen, die wir am Samstag vorgenommen haben, ausgezahlt haben. Meine Starts haben heute auch vieles einfacher gemacht. Wir haben nun schon viele Verletzungen erlebt, und es wird noch viel passieren, deshalb liegt meine Priorität darauf, konstant zu fahren.“

## Motorschaden bei Gajser

Für Titelverteidiger Tim Gajser gab es bereits am Tag zuvor einen Dämpfer. Der Slowene dominierte das Qualifying mit sicherer Hand, bis er bei einem Sprung hart aufsetzte und der Motor der HRC-Honda den Geist aufgab. Gajser musste tags drauf von weit außen das Rennen aufnehmen und setzte zweimal erfolgreich

alles auf eine Karte. „Mein Startplatz war schon sehr bescheiden, deshalb war ich mit meinen beiden Starts in den Top 5 sehr zufrieden“, sagte der dreimalige Weltmeister erleichtert. „Der Kampf mit Jeffrey im zweiten Umlauf war am Limit, ich habe hinter ihm nicht viel gesehen.“

Platz 3 auf dem Tagespodium der Topklasse ging an Husky-Werkspilot Arminas Jasikonis, der beim Samstags-Qualifying mit seinem Speed selbst den Sandkönig Herlings verblüffte. Nach dem schlechten Auftakt in England eine Woche zuvor fiel dem langen Litauer ein Stein vom Herzen: „Es war hart im letzten Lauf, ich musste am Ende auch rausfahren zum Brillenwechsel.“

„Als Prado vor mir stürzte, lag auch ich mit verbogenem Lenker im Dreck. Das Motorrad war nicht mehr fahrbar.“

Jeremy Seewer

Aber der Einsatz und das Podium heute waren es wert. Das war eine kleine Rückzahlung für das Vertrauen meines Teams.“

Henry Jacobi erlebte ein Wochenende zum Vergessen. Trotz guter Starts fand der Thüringer nie in die Erfolgsspur, wurde in Lauf 1 in der Startrunde hart von einem Kontrahenten abgeräumt und schied im zweiten Lauf mit technischem K.o. aus.

## Sturz von Seewer

Ähnlich erging es dem Schweizer Jeremy Seewer: „Zuerst fast der Holeshoot, danach ein selbstverschuldeter Sturz. Bei dem Boden kam ich aus dem Mittelfeld nicht mehr weiter vor. In der Einführungsrunde zu Lauf 2 bekam ich Riesenprobleme mit der Technik, habe mich gerade noch an den Start gerettet. Wieder war der Start super, bis Prado vor mir stürzte und ich mit verbogenem Lenker im Dreck lag. Das Motorrad war nicht mehr fahrbar.“

Während Multichampion Tony Cairoli wie schon in England unauffällig, aber erfolgreich Punkte als Tagesvierter sammelte, erlebten einige der Top-Piloten einen gebrauchten Tag. HRC-Honda-





WAGNER



WAGNER

Heimspiel und am Schluss Tagessieger: Jeffrey Herlings

MX2-Duell des Tages – der Saison? Tom Vialle (#28) gegen Jago Geerts

Rookie Mitchell Evans stürzte in Lauf 1 und kugelte sich dabei die rechte Schulter aus. Glenn Coldenhoff, Arnaud Tonus und Clément Desalle waren allesamt vom Sturzpech verfolgt und verloren trotz teils spektakulärer Aufholjagden Boden im Kampf um die WM.

Auch die MX2-Klasse wurde kräftig im Dauerregen durchgespült, nur an der Spitze tobte weiterhin der Kampf Tom Vialle gegen Jago Geerts. Der belgische Yamaha-Pilot war schnellster Fahrer des Wochenendes, konnte sich aber sonntags lediglich im

ersten Lauf die 25 Punkte für den Sieg sichern. KTM-Werkspilot Vialle gelang zweimal der perfekte Holeshoot, während sein härtester Gegner im zweiten Finale einen Highsider produzierte und der nachfolgende Mikkel Haarup in die Yamaha krachte. Für Jago Geerts war der Crash schmerzhaft: „Ich habe mir die Rippen geprellt und eine Weile kaum Luft bekommen.“ Mit der zweiten Luft ging es dann aber rasant nach vorn bis auf Position 7; damit erreichte Geerts überraschend noch das Tagespodium vor dem starken Jed Beaton (Husqvarna). Dritte

Plätze in beiden Läufen und Platz 2 in der Tagesabelle belegte der Franzose Maxime Renaux (Yamaha). Rene Hofer, die Nr. 2 hinter Vialle bei KTM MX2 Factory, fiel nach tollem ersten Lauf im zweiten in ein tiefes Loch, musste mit Federungsproblemen an die Box und blieb punktlos.

### Längenfelder Fünfter

Für das neue deutsche GasGas-Werksteam unter Justin Amian gab es Grund zur Freude. Im zweiten Lauf drehten die beiden Youngster Jeremy Sydow und Simon Längenfelder sensationell

auf und kämpften lange um das Laufpodium. Der erst 15-jährige Bayer Längenfelder musste sich erst in der Schlussrunde geschlagen geben, fuhr aber einen glänzenden fünften Platz in das Ziel. Auch Sydow war happy: „Für meinen schlechten Platz am Gatter klappte es in Lauf 1 prima. Mit Platz 14 im Ziel und meinem Speed war ich zufrieden. Im zweiten Lauf begann ich sogar als Dritter, war sogar kurz auf 2, bevor ich etwas meinen Rhythmus verlor und zu Boden musste. Am Ende war ich Achter und in der Serie jetzt auf Platz 10!“ ■

## MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

Valkenswaard (NL): 8. März, 2. WM-Lauf, Wetter: Dauerregen, 10 Grad. **1. Lauf:** 36 Fahrer gestartet, 36 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	35.32,235 min = 46,785 km/h
2. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 21,202 s
3. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	17	+ 44,398 s
4. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 1.07,180 min
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 1.12,199 min
6. Clément Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 1.18,522 min
14. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde
17. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde
27. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde
29. Valentin Guillod	Honda	15	+ 2 Runden

## MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

Valkenswaard (NL): 8. März, 2. WM-Lauf, Wetter: Dauerregen, 10 Grad. **1. Lauf:** 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	35.04,291 min = 47,406 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 13,869 s
3. Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 33,897 s
4. Rene Hofer (A)	KTM	17	+ 38,788 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 42,149 s
6. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 1.00,429 min
7. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 1.05,699 min
14. Jeremy Sydow (D)	GasGas	16	+ 1 Runde
21. Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 1 Runde
22. Roland Edelbacher (A)	Husqvarna	16	+ 1 Runde

## MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MXGP

**2. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 16 Runden à 1,630 km (= 26,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	34.37,958 min = 45,183 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 22,846 s
3. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	16	+ 1.35,368 min
4. Shaun Simpson (GB)	KTM	16	+ 1.41,290 min
5. Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 1.50,139 min
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Honda	15	+ 1 Runde
15. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde
20. Tom Koch (D)	KTM	14	+ 2 Runden
26. Henry Jacobi (D)	Yamaha	8	+ 8 Runden
29. Valentin Guillod (CH)	Honda	6	+ 10 Runden

## MOTOCROSS-GP NIEDERLANDE / MX2

**2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,630 km (= 26,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tom Vialle (F)	KTM	16	36.15,446 min = 43,158 km/h
2. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	16	+ 56,527 s
3. Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 1.05,861 min
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	16	+ 1.09,024 min
5. Sim. Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 1.14,697 min
6. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 1.15,229 min
7. Jago Geerts (B)	Yamaha	16	+ 1.30,616 min
8. Jeremy Sydow (D)	GasGas	16	+ 1.36,043 min
16. Roland Edelbacher (A)	Husqvarna	15	+ 1 Runde
26. Rene Hofer (A)	KTM	14	+ 2 Runden

## WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings	94
2. Tim Gajser	85
3. Antonio Cairoli	68
4. Clément Desalle	60
5. Gautier Paulin	58
6. Glenn Coldenhoff	56
9. Jeremy Seewer	42
14. Henry Jacobi	23
16. Arnaud Tonus	23
25. Valentin Guillod	5

1. KTM	94 Punkte
2. Honda	92
3. Yamaha	66

## WM-STAND MX2

1. Tom Vialle	87 Punkte
2. Jago Geerts	82
3. Jed Beaton	74
4. Maxime Renaux	61
5. Rene Hofer	53
6. Mikkel Haarup (DK), Kawa	52
7. Thomas Kjer Olsen	51
8. Ben Watson	48
10. Jeremy Sydow	35
17. Simon Längenfelder	16

1. KTM	90 Punkte
2. Yamaha	88
3. Husqvarna	75

# „Will einen GP gewinnen“

Nach sechs GP-Rennen und Bronze in der Team-WM ist Hans Weber in der Eisspeedway-Weltelite angekommen. Doch das reicht dem Oberbayern noch nicht. Vor dem Heim-GP in Inzell verrät er MSa seine nächsten Ziele.

Von: **Thomas Schiffner**

## Wie fällt Ihre Zwischenbilanz nach sechs von zehn GP-Rennen aus?

Man kann echt zufrieden sein. Bei den zwei Finalteilnahmen war auch ein bisschen Glück dabei. Shadrinsk war sehr gut am zweiten Tag; ich habe nach den Vorläufen mit Valeev auf Platz 1 gelegen. Obwohl wir massive Startprobleme hatten. Der technische Faktor spielt eine große Rolle, aber es ist auch Kopsache, wie du das umsetzen kannst. Wir haben von der technischen Seite jetzt versucht, alles rauszuholen. In Kasachstan hat es das ein oder andere Problem von Verbandsseite gegeben. Darauf will ich aber nicht eingehen. Dann kam der schwere Crash mit Franky (F. Zorn, die Red.) dazu.

## Sie standen in sechs GP zweimal im Finale, es wäre aber noch mehr möglich gewesen ohne die Stürze. Waren die vermeidbar?

Der Sturz mit Franky war nicht vermeidbar. Ich hätte vom Gas gehen müssen, das ist aber nicht meine Art. Das Problem war, dass sich sein Vorderrad in meiner Hand eingehakt hatte, und das zog mich zurück und das Motorrad klappte ein. Die Chance war 50:50, die Lücke war da. Und ich versuche immer, die Lücken zu nutzen.

## Sie sind bekannt für die Fahrten am Limit. Ist es nur dann möglich, die Russen zu schlagen, wenn man übers Limit geht?

Wenn man sieht, dass ein Iwanov in Shadrinsk mit allen Mitteln versucht, an mir vorbeizukommen, wo fährt er dann? Am Limit. Alle fahren am Limit. Auf diesem hohen Level musst du an dein



SCHIFFNER

„Der Sturz mit Franky Zorn war nicht vermeidbar. Ich hätte vom Gas gehen können. Das ist aber nicht meine Art.“

Johann Weber

Limit gehen. Jetzt kommt es darauf an, wie es um deine Technik bestellt ist. Wo ist dein persönliches Limit? Motorrad fahren können alle, alle 15 Grand-Prix-Fahrer. Dann ist es eine Kopsache, wie weit du dein Limit treiben kannst.



Leben am Limit: Johann Weber, der „Eishans“, ist noch siegeshungrig



Johann Weber

**Geburtstag:** 15. Juni 1984  
**Geburtsort:** Schliersee (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

2014: Einzel-WM, Platz 17  
2015: Einzel-WM, Platz 12  
2016: Einzel-WM, Platz 18  
2017: Einzel-WM, Platz 14;  
Team-WM, Platz 3  
2018: Einzel-WM, Platz 14;  
Deutscher Vizemeister  
2019: Einzel-WM, Platz 5;  
Deutscher Vizemeister  
2020: Einzel-WM, derzeit Platz 6;  
Team-WM, Platz 3; Deutscher Meister

## HOBBYS

Motocross, Klettern

tolles Zusammenspiel. Er ist maßgeblich daran beteiligt, dass es so läuft, wie es läuft.

## Es läuft sehr gut. Gibt es für das Heimrennen in Inzell einen Matchplan, eine Strategie?

Ja, das Finale zu erreichen. Ich will einen Grand Prix gewinnen. Das wollte ich in Shadrinsk schon. Ich bin der Meinung, dass es möglich ist, das hat man gesehen. Jetzt ist es Zeit anzugreifen.

## Ohne Ihre vielen Stürze und Verletzungen könnten Sie noch weiter sein. Kann man die Stürze minimieren? Oder gehören sie zu Ihrem Naturell als Racer?

Ich bin der Meinung, wenn ein Motorrad 100-prozentig funktioniert, ist es wahnsinnig schwierig, runterzufallen. In der Zeit nach 2014 hatte ich ein großes Fahrwerksproblem, und es war wahnsinnig schwierig, aus diesem Tal rauszukommen. Ich als Fahrer muss spüren, wie das Motorrad liegt. Man sieht ja, was letztes Jahr ging und was ich heuer mit dem Motorrad umsetzen kann.

## Wo sehen Sie sich am Abend des 5. April in Heerenveen?

Auf dem Treppchen. Ich habe das Ziel, da oben reinzukommen. In der WM werde ich es 2020 nicht mehr schaffen, da fehlen zu viele Punkte. Wichtig ist, dass ich mich in den letzten vier Rennen gut präsentiere. ■

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW



**M5 F90 First Edition 1/4.4i V8**, 9162 km, 441 kW (600 PS), Frozen Dark Red-Metallic, VB 84.000 € (MwSt. awb.), unfallfrei, 400 Stk. limitiert. Eibach Tieferlegungsfedern. Tel. 07150/9574-0, kontakt@eisenmann-technik.de. 71282 Hemmingen

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52077



**530e SPORT**, 6d-temp., EZ 04/2019, 25000 km, 185 kW (251 PS), Glasdach, Wippen, Connected eDrive, HUD, LED, 1. Hd., 47.890,- € (MwSt. awb.), jw-marhoffer GmbH, In den Rotwiesen 11, 69242 Mühlhausen, Tel. 06222/9398200, www.bmw-jw-marhoffer.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52102

## Ferrari



**Mondial**, 52000 km, 221 kW (300 PS), rot, Klima, SHZ, sehr gepflegtes Fahrzeug aus deutschem Besitz, nur privat und selten bei gutem Wetter gefahren, mit Mehrwertsteuer! VB 53.000,- € Brutto! 83707 Bad Wiessee, Tel. 0171/7360630

## Jaguar

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



**1978 Jaguar XJ6 Coupé**, bildschön restauriert in seltener Sonderfarbe. Sonderpreis € 29.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

## 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 0711/1 82 - 25 50

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Mercedes



**GLE 350 d 4Matic**, 12500 km, 200 kW (272 PS), schwarz, Klima, Vollaussstattung, Neufahrzeug ohne Zulassung, Neupreis 117.400,- €, Verkaufspreis 94.500,- €. 51147 Köln, Tel. 02203-63125, info@prd-tuning.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52055

## VANSPO RTS.D E

### VanPartner by Mercedes-Benz



**4x4 VP GRAVITY - der Off Roader "V250 dMatic"** EZ 03/2017, ca. 31800 km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Radlauf- und Heckschürzenaufsätze, mattschwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu- Radsatz KRONA mit Allterrain Bereifung 235/55 R18 General Grabber, Dachgepäckträger Frontrunner, konsequente Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6, div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, Distronic, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (!) Standheizung, 6 Einzelsitze uvm., zum Preis von 57.715,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52080



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



**Früher, ungeschweißter MB 190 SL**, Neuwagenzustand, Bj. 18.01.56, Mille Miglia zugelassen, nach Datenkarte komplett im Jahre 2019 restauriert und danach ungefahren, Farbe DB 534 feuerwehrot, Leder DB 1060 creme, Matching Numbers, Kübelsitze, Solexvergaser usw., Classic Data Zustand: 1, für 189.500,- zu verk. Tel. 04351/44411



**Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG**, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

## VANSPO RTS.D E

### VanPartner by Mercedes-Benz



**Der Abenteurer "V 250 Marco Polo Horizon"** - VANSPO RTS.D E VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 06/2018, ca. 29000 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre in Hochglanz schwarz sowie 19 Zoll Mercedes Räder (Bereifung 245/45 R19), Hubdach mit Schlafmöglichkeit sowie Liegepaket im Fond, Interieur- u. Exterieur-Pakete, ILS- LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, 2x Schiebetür elektr., Comand Online uvm., zum Preis von 60.200,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52081



# www.Rennsportshop.com

## Renn/Rallye

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

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

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

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

## Renault



**Avantime Privilege V 6**, 110000 km, 154 kW (209 PS), dunkelgrün, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 9200,- € (MwSt. awb.). Renate Esenwein, Heerweg 16, 75438 knittlingen, Tel. 07043/805252  
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52057

## 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 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

## Smart

www.berlin-tuning.com H

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

## Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

## Tesla



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

## VW



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



**Golf GTI "Performance" TSI**, EZ 10/2019, 6000 km, 180 kW (245 PS), LED, Rear View, Sportpaket, Discover Media, Subwoofer u.v.m., 19" LMR, 41.250,- € (MwSt. awb.). Lenz GmbH - Ihr Autohaus, Friedrichsdorfer Landstrasse 38, 69412 Eberbach, Tel. 06271-921810, www.lenz-ih-autohaus.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52008



**Touareg 4.0 I V8 TDI One Million**, EZ 02/2020, 6000 km, 310 kW, Pano, St.-HZ, Kamera, NP 127.100,- € jetzt nur 94.990,- € (MwSt. awb.). Lenz GmbH - Ihr Autohaus, Friedrichsdorfer Landstrasse 38, 69412 Eberbach, Tel. 06271-921810, www.lenz-ih-autohaus.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52007

# Kfz-Leitungen.de

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

## Geschäftsverbindungen

## Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

## Verschiedenes

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

## Versicherungen



**MOTORSPORT VERSICHERUNGEN**

Versicherungen für den Motorsport  
**Rennkasko**  
**Veranstalterhaftpflicht**  
 sportvers.de

## Zubehör

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

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

## Immobilien



**Traumhafte Immobilie**, im Gewerbegebiet von Göttingen, 1900 qm Nutzfläche auf einem parkähnlichen Grundstück von 3700 qm mit einem Haus und einer Einliegerwohnung in sehr guten Zustand. W37079@gmx.de

# YOKOHAMA

www.yokohama.de

**YOKOHAMA Reifentechnologie – auf den Rennstrecken der Welt für die Straße entwickelt.**

TEST DEUTSCHLANDS BESTE REIFEN YOKOHAMA VERBRÄUCHERWERTUNGEN 2020/2020 MONDRIJN www.deutschlandstest.de

ADAC TCR Germany OFFIZIELLER REIFENPARTNER

AUTO ZEITUNG SEHR EMPFEHLENSWERT YOKOHAMA BluEarth-A AE-50 Dimension 225/45 R18 August 2020

TUV SÜD

**ADVAN Sport V105** **GEOLANDAR A/T G015** **BluEarth-A AE-50** **BluEarth-4S AW21**

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 Wiczorek  
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



MOTORSPORT IMAGES

Für Moto2-Pilot Augusto Fernández endete das Katar-Rennen vorzeitig. Immerhin sorgte der Spanier für spektakuläre Bilder

## Elektro-Spannung Formel E in Marrakesch MSa 12/2020

Ich finde, Motorlärm gehört zum Rennsport dazu! Aber ich finde die Rennen der Formel E spannender als die von der Formel 1. Bei der Formel 1 braucht man nur die ersten drei Runden anschauen, dann weiß man, wer gewinnt. Ich finde nur, dass die Strecken bei der Formel E ein wenig breiter sein müssten, dann könnten die Piloten noch besser überholen.

**Jörg Heyl**  
D-07338 Neuenbeuthen

## Mythos Ferrari? Ferrari Motoren-Tricksereien MSa 12/2020

Es wäre beschämend, wenn eine Weltmarke, ein Mythos wie Fer-

rari, beschießen muss, um Erfolg zu haben! Und was wäre so ein WM-Titel wert? Vorausgesetzt, bei der Konkurrenz ist alles legal!

**Peter Braune**  
D-82399 Raisting

## Zu viel LMP1 Langstrecken-WM in Austin MSa 11/2020

Warum schreibt ihr immer noch zwei Seiten über die angebliche LMP1? Die ist längst so lächerlich, dass man sie höchstens mal kurz am Rande beleuchten sollte. Die LMP2, die neben den GTE-Autos den größten Teil der Starter stellt, wird nur mit ein paar Zeilen erwähnt. Natürlich wollen wir Neues über die LMP1 erfahren, aber belohnt die „Macher“ der Serie doch nicht mit einer so großen Berichterstattung. Außer-

dem könntet ihr mal die vielen verschiedenen Fahrzeuge aus unterschiedlichen Serien technisch durchleuchten. Auch Track-Tests wären nicht schlecht. Ihr bekommt die hochwertigen Autos heutzutage sicher nicht mehr einfach so „ausgeliehen“, aber etwas mehr müsste doch möglich sein? Leider seid ihr ja mittlerweile die einzige Motorsport-Zeitung in Deutschland. Ich wünsche mir, dass ihr weitermacht und noch etwas besser werdet.

**Ernst-Willi Kreitz**  
D-50169 Kerpen

## KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell**  
«Leserbriefe»  
70162 Stuttgart  
E-Mail: msa-lesertribune@  
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.

**14.03.2020** VLN Test- und Einstellfahrten  
**21.03.2020** VLN 1 – 66. ADAC Westfalenfahrt  
**27.03.2020** RCN Prüf- und Einstellfahrten  
**04.04.2020** VLN 2 – 45. DMV 4-Stunden-Rennen

Weitere Infos im Internet: www.dskeve.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 13. März

01.55	Formel 1 Melbourne, FP1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
01.55	Formel 1 Melbourne, FP1 <b>LIVE</b>	N-TV
05.55	Formel 1 Melbourne, FP2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
05.55	Formel 1 Melbourne, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV/ORF 1
16.30	Formel 1 Melbourne, FP1/FP2 (Zus.)	Sky Sport 2*

#### Samstag, 14. März

03.55	Formel 1 Melbourne, FP3 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
06.00	F1 Melbourne, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
06.45	Formel 1 Melbourne, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
06.55	Formel 1 Melbourne, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
12.00	Monster Jam, New Orleans (Zus.)	Sport 1
20.55	Trophée Andros, Super Finale (Wh.)	Motorvision TV*

#### Sonntag, 15. März

05.00	F1 Melbourne, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
05.15	F1 Melbourne, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
ca. 05.35	F1 Melbourne, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
ab 09.55	Supercars Adelaide, die Rennen (Aufz.)	Motorvision TV*
10.40	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	ORF 1
18.30	NASCAR Cup Series, Atlanta <b>LIVE</b>	Motorvision TV*
20.00	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1*

### Motorrad

#### Freitag, 13. März

ab 20.55	Div. Offroad-Events 2019 (Wh.)	Motorvision TV*
----------	--------------------------------	-----------------

## Streams/Internet

#### Freitag, 13. März

03.00	Rallye-WM Mexiko, WP 1 <b>LIVE</b>	dazn.de*
-------	------------------------------------	----------

#### Samstag, 14. März

05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 1./2. Tag	redbull.tv
18.00	Rallye-WM Mexiko, WP 15 <b>LIVE</b>	dazn.de*
18.00	SuperEnduro-WM, Lodz <b>LIVE</b>	motorsport.tv*

#### Sonntag, 15. März

00.00	Rallye-WM Mexiko, WP 18 <b>LIVE</b>	redbull.tv
00.00	Rallye-WM Mexiko, WP 18 <b>LIVE</b>	dazn.de*
05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 3. Tag	redbull.tv
18.00	Rallye-WM Mexiko, WP 24 (P. Stage) <b>LIVE</b>	dazn.de*

#### Montag, 16. März

05.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights 4. Tag	redbull.tv
-------	-------------------------------------	------------

#### Dienstag, 17. März

03.00	Rallye-WM Mexiko, Highlights	redbull.tv
-------	------------------------------	------------

\*kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

12.-15.03.	Rallye-WM, Mexiko	MEX
15.03.	Formel 1, Melbourne (+ Supercars)	AUS
15.03.	IndyCar Series, St. Petersburg/Florida	USA
15.03.	NASCAR Cup Series, Atlanta/Georgia	USA

### Motorrad

13.03.	Eisspeedway, Legenden-Rennen Inzell	D
14.03.	SuperEnduro-WM, Lodz	PL
14.03.	AMA-Supercross-WM, Indianapolis/Indiana	USA
14.03.	Langstreckenrennen, Daytona 200/Florida	USA
14./15.03.	Eisspeedway-WM, Inzell	D

# Vorschau



Formel 1: Die Winterpause endet mit dem Saisonauftakt in Melbourne



Rallye-WM: In Mexiko steht die erste Schotterallie des Jahres auf dem Plan



IndyCar: Auf dem Stadtkurs in St. Petersburg startet die neue IndyCar-Saison



Motorrad-Klassiker: In Daytona steht das 200-Meilen-Race auf dem Programm

# Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell  
frei Haus plus Einkaufsgutschein  
gratis dazu!



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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