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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 19 / 22. APRIL 2020

FIA-Chef Jean Todt im Interview

Wie geht's weiter, Herr Präsident?



Ferrari & Sebastian Vettel

Neuer Vertrag vor Saisonstart?

DRM in der Corona-Krise

Rallye-Auftakt erst im Herbst

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

4 190525 902500 19



Historie: 12h von Sebring 1970

Steve McQueen kurz vor Sensationssieg



Moto2-Interview: Marcel Schrötter

Corona bringt Traum von MotoGP in Gefahr



MotoGP am Sachsenring

Verschiebung oder Komplett-Absage?

Inhalt

Automobil:

Formelsport Interview mit FIA-Präsident Jean Todt **S. 4**

Historie „Kurti“ Ahrens feiert seinen 80. Geburtstag **S. 6**

Formel 1 Aktuelle Hintergründe aus der Königsklasse **S. 7**

Historie Vor 50 Jahren: McQueen verpasst Sieg in Sebring **S. 8**

Sportwagen Die GT-Rennteams in der Corona-Krise **S. 10**

Sportwagen Die aktuellsten News aus den Serien **S. 11**

Rallye So ergeht es der DRM in Zeiten von Corona **S. 12**

Rallye Aktuelle Hintergründe aus der WM und EM **S. 14**

Historie Interview mit Motoren-Guru Friedrich Indra **S. 16**

Tourenwagen Aktuelles aus DTM, NASCAR und WTCR **S. 19**

Simracing & eSports Dritter Lauf zur DNLS, weitere News **S. 20**

Motorrad:

Motorrad-WM Interview mit Moto2-Pilot M. Schrötter **S. 22**

Motorrad-WM Bangen um Sachsenring und weitere News **S. 24**

MotoGP Nicky Haydens Weltmeister-Bike von 2006 **S. 26**

Historie Freddy Spencers großer Durchbruch vor 40 Jahren **S. 28**

Motocross Rückblick: Der einzige deutsche MXoN-Titel **S. 30**

Offroad Die wichtigsten Hintergründe aus der Szene **S. 31**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 34**



BMW

20 Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie: Entscheidung am virtuellen grünen Tisch



YAMAHA

28 Motorrad-Historie Transatlantic Trophy 1980: Teenager bügelt die großen Stars



ADAC

12 DRM weiter im Schwebezustand: Bundesverordnung sorgt für Verzögerung

Editorial

Viele europäische Länder haben Groß- und Sportveranstaltungen bis zum 31. August ausgesetzt. Das ist weder stimmig noch rational zu begründen.

In der Corona-Krise kann man nur schwer nicht einer Meinung sein: Die Lockdown-Maßnahmen erweisen sich neben verschärften Hygienemaßnahmen fast überall auf der Welt als ein Schlüssel, um dem Virus den Garaus zu bereiten. Das sehen die meisten Menschen auch ein: Die Zustimmungsquote für die Maßnahmen liegt in Deutschland laut Umfragen bei 90 Prozent. Über Details darf man aber immer streiten, wie die aktuelle Debatte über die Lockerung des Lockdowns belegt.

Beim letzten Meinungsaustausch zwischen Bundesregierung und Landesregierungen am Mittwoch letzter Woche wurden die geforderten und erwarteten Lockerungen nun auch beschlossen – mit einer einzigen Ausnahme: Die Regierungen in Deutschland haben ähnlich wie zum Beispiel in Belgien oder Frankreich sämtliche Sport- und Großveranstaltungen bis Ende August kategorisch ausgesetzt.

Eine Begründung für den drastisch anmutenden Schritt wurde nicht mitgeliefert. Vielleicht gibt es sie ja gar nicht? Der ausgeprägte Austausch zwischen Wissenschaft und Politik hat zu vielen Maßnahmen geführt, die erfolgreich waren und deshalb akzeptiert wurden. Und dass, obwohl die Epidemiologie alles andere als eine exakte Wissenschaft ist, was von ihren Vertretern auch immer zugegeben wird. Die wissenschaftlichen Bemessungsgrundlagen für die Maßnahmen der Politik ändern sich fast täglich – das muss man teilweise akzeptieren.

Doch bisher lautete die Regel: Man muss laufend nachjustieren, weil die Virologen und Epidemiologen laufend dazulernen. Warum man dann am 15. April kategorisch sämtliche Sport- und Großveranstaltungen für 20 Wochen oder 138 Tage aussetzt, ist unerklärlich. Diese Entscheidung betrifft natürlich nicht nur den Motorsport, sondern auch sämtliche anderen Sportwettbewerbe wie etwa den Fußball.

Vielleicht haben die Politiker in ihrer Weltabgeschiedenheit noch nicht erkannt, dass Unterhaltung in Krisenzeiten genauso wichtig ist wie Rettungsprogramme oder Kurzarbeitergeld. Brot und Spiele – panem et circenses – war im alten Rom das Motto für die Grundversorgung der Menschen. Das sollten Politiker heute nicht vergessen. Natürlich müssen im ersten Schritt ja nicht alle Sportveranstaltungen vor Publikum stattfinden. Aber die zügige Öffnung des Unterhaltungssektors ist fundamental für das Überleben vieler Sportarten, die alle an TV- und Sponsorgeldern hängen. Und das gilt auch für den Motorsport!

Keine großen Pausen sollte es nach Möglichkeit für unsere Leser geben, bei denen wir uns für das Vertrauen und die Treue in Krisenzeiten ausdrücklich bedanken! Die Motor Presse Stuttgart sorgt mit ihrer „Stay-Safe-Kampagne“ übrigens dafür, dass Sie MSa für drei Monate für nur 14,99 Euro digital als ePaper im PDF-Format lesen können. Dazu bekommen Sie noch einen Gutschein über 10 Euro. Effektiv zahlen Sie für das Abo also nur 4.99 Euro! Lust auf mehr? Gibt es hier: https://shop.motorpresse.de/



Marcus Schurig
Redakteur



SPALDING

26 **MotoGP – Rückblick auf die Saison 2006: Nicky Hayden mit Technik-Upgrades zum Champion**

F1-BUDGET-POKER
In der Formel 1 wird weiter ums Geld gerungen. Der neueste Vorschlag sieht vor, den kleinen Teams das Budget zu kürzen, wenn sie Teile bei der Konkurrenz einkaufen. Michael Schmidt hat die Details.
Seite 7

RENNSTÄLLE IN DER KRISE
Vielen kleinen und mittelgroßen Privatteams brechen aktuell die Einnahmen weg. Bianca Leppert hat bei den Teamchefs nachgefragt, wie sie den Betrieb am Laufen halten und das Überleben sichern.
Seite 10

NEUER VERTRAG
Die Räder stehen in der MotoGP still, aber die Gespräche hinter den Kulissen laufen weiter. Alex Rins hat die freie Zeit genutzt, seinen Vertrag mit Suzuki zu verlängern. Imre Paulovits bleibt auch in der Pause am Ball.
Seite 25



WILHELM



Jean Todt diskutiert mit den Teams und Liberty Media per Video-Konferenz

FIA

In Krisenzeiten ist der Präsident gefragt. MSa hat mit Jean Todt über die Auswirkungen der Corona-Krise gesprochen und ihn zum Streit um die Ferrari-Motoren befragt.

Von: **Michael Schmidt**

Wie erleben Sie die Corona-Krise im Home-Office?
Es ist eine Zeit des Nachdenkens, der Neuordnung der Werte, des Setzens von Prioritäten. Wir begreifen jetzt zum ersten Mal, wie verwundbar wir sind. Wir sind bis jetzt zu oft in unserem goldenen Käfig gesessen und haben übersehen, was in der Welt passiert. Es ist auch die Zeit zu erkennen, dass wir gerade die einmalige Gelegenheit haben, Dinge, die aus dem Ruder gelaufen sind, zu ändern und wieder geradezurücken.

Muss auch die Formel 1 umdenken?
Sie ist Teil unserer Welt. Aber die Leute in dieser kleinen Welt haben den Boden unter den Füßen verloren. Wir reden gerade über die Budgetdeckelung. Ich habe eine Rechnung aufgemacht: Würden wir uns auf einen Kostendeckel von 150 Millionen Dollar einigen, was ja schon mal ein großer Schritt zum momentanen Stand wäre, dann würden die kleinen Teams 150 Millionen ausgeben. Die großen mit den ganzen Ausnahmen kommen aber über 300 Millionen, ohne die Motorentwicklung. Das ist verrückt.

Was ist aus Ihrer Sicht ein vernünftiges Budgetlimit?
Wir können nur auf eine vernünftige Zahl kommen, wenn wir die Formel 1 von heute vergessen und mit einem weißen Blatt Papier beginnen. Mit einem Kostendeckel von 50 Millionen Dollar ohne Ausnahmen wäre aber nichts mehr, wie es war. Es wäre eine völlig neue Formel 1. Eine Super-Formel-2. So wie die Formel 1 im Moment strukturiert ist, ist so ein Neuanfang nicht möglich. Da würden wir zu viele Teams verlieren, auch die großen.

Okay, wo liegt der goldene Kompromiss?
Ein Modell ist mit 145 Millionen Dollar zu beginnen und dann ein Jahr später auf 130 Millionen zu

„Ich hoffe, dass der Appetit bei den Fans zurückkehrt“

gehen. Es muss aber noch besprochen werden, ob Kundenteams einen Abschlag in Kauf nehmen müssen.

Mit oder ohne Ausnahmen?
Mit Ausnahmen. Die Extras rauszunehmen, ist im Moment nicht möglich. Wir behalten also den Status Quo, nur mit einem niedrigeren Deckel. Ohne diese Krise wären es 175 Million gewesen. Wir reden jetzt über einen Neustart nach der Krise.

Können Sie überhaupt vernünftig planen? Was wäre, wenn Sie in zwei Monaten feststellen würden, dass die ganze Lage noch viel dramatischer ist.
Das einzige Szenario, das so eine Anpassung notwendig machen würde, wäre der Verlust einiger Teams. Was wir nicht ausschließen können. Ich hoffe, dass wir nicht in diese Situation kommen. Dann müssten wir uns mit den Inhabern der kommerziellen Rechte Grundsatzfragen stellen, etwa: Wie soll die Formel 1 der Zukunft aussehen? Im schlimmsten Szenario wäre die Formel 1, wie wir sie heute kennen, nicht mehr möglich.

Die kleinen Teams haben Angst, dass ihnen die Besitzer abspringen, wenn sie für die Zukunft nicht die Perspektive der Chancengleichheit bekommen.
Ich verstehe diese Position, aber ich glaube nicht an Wunder. Die Unterschiede zwischen Klein und Groß müssen kleiner werden, aber wir dürfen nicht zu träumen beginnen. Es wird nie so sein, dass ein kleines Team regelmäßig gegen ein großes Team auf Augenhöhe antreten kann.

Sie haben die neuen Regeln auf 2022 verschoben. Wie hart war das nach der ganzen Arbeit, die in diesen Neustart investiert wurde?
Wir hatten keine andere Wahl. Deshalb war es eine einfache Entscheidung. Wir müssen vernünftig bleiben. Stand heute wissen wir nicht einmal, wann die 2020er-Saison losgeht. Alle Fabriken sind zu. Wir befinden uns wie die ganze Welt im Ausnahmezustand. Deshalb war diese Entscheidung nur logisch.

Haben Sie Angst, dass sich wie 2009 in der Finanzkrise einige Hersteller verabschieden und die Corona-Krise als Ausrede dafür hernehmen?
Vielleicht ist das keine Ausrede. Vielleicht zwingt sie die Realität dazu. Auf Basis der Diskussionen, die ich mit den Teams führe, sehe ich aber keinen Grund dafür, dass dieser Fall eintritt. Wir tun alles, um den Herstellern zu helfen. Es hängt von unseren Entscheidungen für 2021 und 2022 ab.

> „Wie soll die Formel 1 der Zukunft aussehen? Im schlimmsten Szenario wäre sie so, wie wir sie heute kennen, nicht mehr möglich.“
>
> Jean Todt

Die Fans wollen wissen, wann die Saison endlich losgeht. Was ist Ihr persönliches Gefühl?
Da gibt es zwei Parameter. Zum einen die Logistik und die Verträge mit den Veranstaltern. Zum anderen: Wir müssen unser Restaurant aufsperren dürfen. Und wir müssen sicherstellen, dass unsere Kunden dann auch in das Restaurant reindürfen. Das alles bestimmt den Re-Start. Bevor es losgeht, müssen wir diese Pandemie noch besser verstehen. Wir müssen schauen, ob die Exit-Strategien funktionieren und ob bis dann Medikamente auf dem Markt sind, die helfen. Das kann sehr schnell gehen. So, wie es andersherum schnell gegangen ist. Erinnern Sie sich an den GP Australien? Ich finde, es war richtig, dass wir es dort probiert haben. Es war auch richtig, die Veranstaltung vor dem ersten Training abzusagen. Weil sich alles so wahnsinnig schnell in die falsche Richtung entwickelt hat. Ich hoffe, dass bei den Fans der Appetit zurückkehrt, wenn wir diese nächsten und wichtigen Schritte gemacht haben. Wenn das der Fall ist, könnten wir sechs Monate zur Verfügung haben und bei zwei bis drei Rennen pro Monat noch eine ordentliche Saison hinkriegen. Das wären dann 15 bis 18 Rennen.

Besteht die Möglichkeit, die Saison bis in den Januar zu tragen?
Die FIA hätte kein Problem damit. Die Rechteinhaber aber wahrscheinlich schon. Ich sehe eher, dass die Weltmeisterschaft vor Weihnachten endet.

Lassen Sie uns über die Ferrari-Affäre sprechen. Die FIA gibt zu, dass sie immer noch Zweifel daran hat, dass Ferrari seine Motoren im letzten Jahr legal betrieben hat. Andererseits fehlt der letzte Beweis. Ist das nicht unbefriedigend?
Wir nennen das: Im Zweifel für den Angeklagten. Als uns klar wurde, dass die Motoren möglicherweise nicht legal betrieben wurden und uns andere Teams von ihren Zweifeln unterrichteten, haben wir in einem ersten Schritt beschlossen, diese Zweifel für die Zukunft auszuschließen. Es wird diese Zweifel in Zukunft nicht mehr geben. Zur Zufriedenheit aller Teams, mit Ausnahme von Ferrari. Danach habe ich den Zweiflern regelmäßig geraten, einen Protest einzureichen. Zuletzt bei einem Meeting in Abu Dhabi, bei dem Chase Carey, Ross Brawn, Toto Wolff, Christian Horner, Peter Bayer und Nikolas Tombazis anwesend waren. Aber sie haben es nicht gemacht. Deshalb war ich verärgert, als die Teams in einem ihrer Briefe behauptet haben, ich hätte ihnen von einem Protest abgeraten. Das Gegenteil war der Fall. Nach der Qualifikation in Abu Dhabi haben wir den Tankinhalt von einem der beiden Ferrari gecheckt und eine Differenz zu den Angaben festgestellt. Die Sportkommissare haben das als menschlichen Fehler interpretiert und Ferrari bestraft. Wir haben über den Winter große Anstrengungen unternommen, um zu verstehen, was Ferrari da gemacht hat. Unsere Leute sind extra nach Italien dafür gefahren. Das Einfachste für mich wäre es gewesen, die Sache zu den Akten zu legen. Aber da es diese Zweifel gab, habe ich meinen Technikern den Auftrag gegeben, die Angelegenheit so gründlich wie möglich zu untersuchen. Das haben sie gemacht. Aber Ferrari hat keines unserer Argumente akzeptiert. Nach Meinung unserer Techniker und unserer Rechtsberater waren wir nicht in der Lage, zu 100 Prozent zu beweisen, dass sie etwas Illegales gemacht haben.

Hätte das Berufungsgericht entscheiden können?
Der Grund, warum ich es in Absprache mit den Rechteinhabern nicht dorthin verwiesen habe, war, dass wir dadurch eine unnötige Kontroverse geschaffen hätten, die uns auf unbegrenzte Zeit verfolgt hätte. Deshalb haben wir Verhandlungen mit Ferrari aufgenommen. Darauf haben sie sich eingelassen, aber nur unter der Bedingung, dass diese Gespräche vertraulich bleiben. Dem mussten wir zustimmen.

Ein Teil der Sanktionen beinhaltete, dass Ferrari zur Forschung an alternativen Kraftstoffen beitragen muss. Viele sehen das als eine symbolische Bestrafung, die Ferrari Peanuts kosten. Sind es Peanuts?
Nein, es ist schon ein substanzieller Beitrag. ■

Jean Todt

Geburtstag: 25.02.1946
Geburtsort: Pierrefort
Heimatland: Frankreich



PORSCHE AG

Mit größter Konsequenz

Am Sonntag wurde Kurt Ahrens 80 Jahre alt. Er galt als einer der besten Fahrer seiner Zeit in Europa und hätte fahrerisch sicher das Zeug zum Formel-1-Piloten gehabt. Doch nach nur einem Start im Brabham konzentrierte er sich mit großem Erfolg auf seine Sportwagen-Einsätze für das Porsche-Werksteam.

Von: **Dirk Johae**

Von einem solchen Vater träumt wohl jeder rennbegeisterte Sohn. „Ich hatte gerade meinen Führerschein gemacht“, erinnert sich Kurt Ahrens an seine Anfänge. Überraschend stand ein Formel-3-Wagen in der Garage: „Den fährst Du“, sagte sein Vater. Fortan bestreiten Kurt Ahrens senior und junior gemeinsam Rennen. Der Filius legt eine Bilderbuchkarriere hin: Zwei Mal gewinnt er die nationale Formel-Junior-Meisterschaft.

Mit dem Umstieg in die neue Formel 3 wechselt Ahrens von Cooper- auf Brabham-Monoposti. 1965 wird Ahrens deutscher Rennwagen-Meister. International sorgt er zwei Jahre später für Aufsehen: Das Talent aus Braunschweig gewinnt das Rennen zum Formel-3-Nationencup in Hockenheim. Mit 0,2 Sekunden Vorsprung ringt er Clay Regazzoni im Tecno nieder. Knapp dahinter folgt Henri Pescarolo. Seit Mai gehört Ahrens bereits zum Team der Porsche-Werksfahrer. Doch das Einverständnis dazu hat sein Vater nur sehr zögerlich erteilt.

Strenges Regiment

Der Junior ist fest als Mitarbeiter im Betrieb der Familie eingeplant, und der volle Terminkalender eines Rennprofis passt nicht in den Geschäftsablauf. Doch als Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein die Begleitung des Vaters gestattet, willigt der Senior schließlich ein. „Die Begleitung hat er aber ab dem zweiten Rennen gelassen. Nur Anhang zu sein, war ihm zu langweilig“, berichtet Ahrens.

1968 folgt ein Jahr mit Licht und Schatten. Anfang April verunglückt Jim Clark tödlich in Hockenheim. Am Vorabend war der Lotus-Werksfahrer gemeinsam mit Ahrens noch im Aktuellen Sport-Studio zu Gast – der Tod des Fahrerkollegen ist ein schwerer Schlag. Aber noch im gleichen Monat feiert Ahrens seine größten Formel-2-Erfolge. Beim ADAC Eifelrennen, das auf der Südschleife des Nürburgrings ausgetragen wird, erkämpft er sich hinter dem Lola-Werksfahrer Chris Irwin den zweiten Platz. Das Rennen in der Eifel zählt in diesem Jahr allerdings nicht zur Europameisterschaft.

Einmalige Chance

Nur eine Woche später steht in Jarama der nächste EM-Lauf an. Für Ahrens wird es das schönste Rennen seiner Laufbahn. „Ich habe gegen den Weltmeister Graham Hill gekämpft und stand neben Jean-Pierre Beltoise und Jochen Rindt auf dem Siegerpodest“, erzählt er. Im August wartet der Einsatz in der Königsklasse beim Großen Preis von Deutschland. Der Veranstalter AvD wünscht sich einen deutschen Fahrer im Feld. Caltex, der Sponsor von Ahrens und damals Bewerber seines Rennteams, lässt sich den Einsatz in einem Brabham BT24-Repco 20 000 Mark kosten. Dafür bringt das Team des dreifachen Weltmeisters Jack Brabham ein drittes Auto mit. Das Rennen wird bei Regen und dichtem Nebel ausgetragen. Ahrens: „Ich lag schon auf dem siebten Platz.“ Aber dann brach die Strebe am Heckspoiler, der fortan Auftrieb statt Downforce erzeugt. Er wird nur Zwölfter. Es bleibt sein einziger Einsatz: „Ich hatte keine Zeit für die Vorbereitungen und die vielen Reisen.“

Seine größten WM-Erfolge erzielt Ahrens mit Porsche bei den Sportwagen. In Österreich sorgt er 1969 im Team mit Jo Siffert für den ersten Sieg eines Porsche 917, bei dessen Entwicklung er viele Testkilometer absolviert hat. 1970 gewinnt er mit Vic Elford im offenen 908/3 überlegen den Lauf am Nürburgring. Aber am Ende der Saison tritt er zurück. Sein Betrieb und seine Familie genießen ab sofort Vorrang. ■

Kurt Ahrens

Geburtstag: 19.4.1940
Geburtsort: Braunschweig
Herkunftsland: Deutschland

Seine größten Erfolge:
1958: Formel 3 500cm³
1961: Formel Junior (1.)
1963: Formel Junior (1.)
1965: Formel 3 (1.)
1967: F3 Nationen Cup (1.)
1968: Formel 1 (1 Start)
1968: Formel 2-EM (6.)
1969: Sportw.-WM (1 Sieg)
1970: Sportw.-WM (1 Sieg)



MOTORSPORT IMAGES

Extrembedingungen: im Brabham beim Heim-GP 1968 auf dem Nürburgring



PORSCHE AG

Premierensieg für den 917: 1969 auf dem Österreichring mit Jo Siffert

Formel 1

Vettel will bleiben

Zwischen Ferrari und Sebastian Vettel zeichnet sich eine Vertragsverlängerung ab. Das neue Arbeitspapier könnten die Parteien noch vor dem Saisonstart unterschreiben.

Von: **Andreas Haupt**

Die Zeichen stehen auf Verlängerung. Sebastian Vettel macht deutlich, dass ein Teamwechsel für ihn nicht zur Debatte steht. Stattdessen will der viermalige Weltmeister bei Ferrari bleiben. Die Verhandlungen mit Teamchef Mattia Binotto laufen.

Vettel stuft die Wahrscheinlichkeit als hoch ein, dass die Parteien sich noch vor dem Saisonstart einigen. „Wir werden nicht vor Juni oder Juli Rennen fahren. Wir haben keinen Fahrplan, aber es bleibt uns sicher genug Zeit, eine Lösung zu finden und das Thema zu Ende zu sprechen“, sagt Vettel.

Der 32-Jährige lässt durchklingen, wie lange der neue Vertrag laufen könnte: „In der Vergangenheit habe ich immer Dreijahresverträge abgeschlossen. Ich habe Erfahrung, bin aber nicht der Älteste. Das Alter sollte kein limitierender Faktor sein.“

Ob Ferrari sich so lange festlegen will? Dass die neuen Regeln von 2021 auf 2022 verschoben würden, beeinflusse seine Entscheidung nicht, sagt Vettel. ■



WOLFGANG WILHELM

Sebastian Vettel meldete sich erstmals in der Corona-Pause zu Wort

Formel 1

Zwei Budget-Limits

Im Streit um die neue Budgetdeckelung ab 2021 bahnt sich eine komplizierte Lösung an. Hersteller-Teams sollen anders behandelt werden als Kundenteams.

Von: **Michael Schmidt**

Das wird eine schwere Geburt. FIA, F1-Management und die zehn Teamchefs konnten sich nach zwei vierstündigen Videokonferenz-Marathons nicht auf eine Änderung der Budgetdeckelung einigen. Sicher ist nur: Der Kostendeckel wird sinken. Um wie viel und ob für alle gleich, darüber streiten sich die Gelehrten. Der letzte Vorschlag: 145 Millionen Dollar im nächsten Jahr, 130 Millionen ab 2022. Ferrari bittet, mit der Absenkung bis 2023 zu warten.

Die Teams, die alle Teile am Auto selbst produzieren, fordern eine Sonderbehandlung. Ferrari, Mercedes und Red Bull verlangen, dass Kundenteams wie Alfa Romeo, Alpha Tauri, Haas und Racing Point vom Budgetdeckel ein Nominalwert der Entwicklungskosten abgezogen werden müsse, je nachdem, welche Teile sie bei Mitbewerbern einkaufen.

Wie hoch dieser imaginäre Kapitalwert ist, legt die FIA anhand der Angaben der Hersteller-Teams fest. Die Frage ist also jetzt: Was kostet ein Getriebe, eine Hinterradaufhängung, ein Radträger in der Entwicklung? Das wird natürlich nicht eins zu eins berechnet, weil das produzierende Team selbst auch davon profitiert. Die Entwicklungskosten wären ja auch angefallen, wenn man wie McLaren, Renault oder Williams keine Kunden hat. Bei einem Team, das wie Haas im großen Stil einkauft, können bis zu 25 Millionen Dollar abgezogen werden. Das wäre dann ein Budgetlimit von 120 statt 145 Millionen für das Jahr 2021 und 105 statt 130 Millionen ab 2022. ■



STEFAN BALDAUF

Kleinen Teams könnte beim Einkauf von Teilen das Budget gekürzt werden

NACHRICHTEN

LECLERC GEWINNT

Nach seinem Sieg auf der Strecke von Melbourne hat Charles Leclerc in Shanghai den zweiten virtuellen Grand Prix in Folge gewonnen. Der Ferrari-Pilot setzte sich gegen Alex Albon (Red Bull) und Guanyu Zhu (Renault) durch. Lando Norris konnte wegen technischer Probleme nicht teilnehmen.

BONUS IM WINDKANAL

Weil die großen Teams darauf bestehen, dass ihren Kunden vom Budgetdeckel Entwicklungskosten abgezogen werden, überlegt die FIA jetzt, wie man das Feld trotzdem enger zusammenbringen kann. Zum Beispiel mit unterschiedlicher Windkanalnutzung. Die ersten drei in der WM-Wertung bekommen demnach nur 70 Prozent der vereinbarten Windkanalzeit, der Vierte 75, der Fünfte 80, bis zu den letzten beiden, die 100 Prozent ausschöpfen dürfen.

KÜNDIGUNGS-HILFE

Bei einer Absenkung der Budgetdeckelung müssen die großen Teams Federn lassen. Ferrari, Mercedes und Red Bull müssen bis zu 300 Mitarbeiter entlassen. Dafür sollen allen Teams, die Mitarbeitern kündigen, zusätzlich zu den für 2021 angepeilten 145 Millionen Dollar Budget-Limit weitere sechs Millionen für Abfindungen zugestanden werden.

GEGEN GEISTERRENNEN

Sebastian Vettel spricht sich gegen Geisterrennen aus. Der Heppenheimer würde mit dem Saisonstart lieber warten: „Einerseits gibt es die wirtschaftlichen Aspekte. Andererseits sollten wir keine Schnellschüsse machen.“

WOLFF INVESTIERT

Toto Wolff hat 0,95 Prozent der Firmenanteile von Sportwagenbauer Aston Martin erworben. Das private Finanzinvestment habe keine Auswirkungen auf seine Rolle als Teamchef, erklärte Mercedes.



12 h von Sebring 1970

Steve McQueens verpasste

Die 12 Stunden von Sebring 1970 gingen in die Geschichte ein. Weil es eines der spannendsten Langstreckenrennen aller Zeiten war, bei der das entscheidende Überholmanöver erst in der letzten Runde stattfand. Und weil der Schauspieler Steve McQueen fast gewonnen hätte. Wäre da nicht Mario Andretti gewesen.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist eines jener Rennen, die unsterblich geworden sind. Weil der Klassiker von Sebring erst in der 248. und allerletzten Runde entschieden wurde. Weil die Führung in den letzten 30 Minuten viermal wechselte. Weil die Technik Schicksal spielte. Und weil es in den letzten vier Runden um ein Duell der ganz besonderen Art ging. Amerikas neue Rennsport-Ikone Mario Andretti gegen Hollywoods Superstar Steve McQueen.

Das Duell Porsche gegen Ferrari wurde mit Spannung erwartet. Der Saisonauftakt in Daytona ging im Doppelpack an Porsches neue Geheimwaffe 917K. Doch auf der Rumpelpiste von Sebring änderte sich das Bild. Mario Andretti stellte den Ferrari 512S Spyder auf die Pole-Position. Und der Indy-Sieger des Jahres 1969 führte die Meute auch noch nach zehn Stunden mit eineinhalb Runden Vorsprung auf den Porsche 917 von Jo Siffert, Pedro Rodríguez und Leo Kinnunen an.

Dann zerbröselte ein Lager im Differenzial. Andretti wollte eigentlich das Schlachtfeld im Privatjet verlassen, um am nächsten Tag irgendwo anders in den USA ein Rennen zu fahren. Doch dann entschied Ferrari, die Besatzung des ausgefallenen 19er-Autos auf den 512S mit der Startnummer 21 umzudisponieren.

Ignazio Giunti und Nino Vaccarella hatten Pause. Arturo Merzario und Mario Andretti wechselten sich in den letzten zwei Stunden im Schwesterauto ab. Sie waren im Schnitt um bis zu sechs Sekunden schneller als die angestammte Besatzung. Andretti hatte noch einen persönlichen Grund, zu bleiben. Er wollte verhindern, dass Steve McQueen im Porsche 908 gewinnt. Doch dazu später.

McQueen mit Gipsbein

Nach dem Ausfall des führenden Ferrari schien ein weiterer Sieg für Porsche besiegelt. In der Ferrari-Garage herrschte Weltuntergangsstimmung. Seit 1967 hatten die Autos aus Maranello kein Langstreckenrennen mehr gewonnen. Seit dieser Zeit lief auch in der Formel 1 nicht mehr viel zusammen. Die Scuderia stand unter massivem Druck, endlich mal wieder ein Erfolgserlebnis abzuliefern. Und jetzt führten da zwei Porsche. Das Wyer-Auto mit der Starbesetzung Siffert/Rodríguez/Kinnunen vor dem privat eingesetzten Porsche 908/2 von Peter Revson und Steve McQueen.

ZAHL DES RENNENS

6

Jahre lang hatte Ferrari nicht mehr in Sebring gewonnen. Der letzte Sieg für Maranello ging 1964 an Mike Parkes und Umberto Maglioli im Ferrari 275P.

Das war eine Ungeheuerlichkeit. Hollywoods Vorzeige-Schauspieler war auf dem Weg auf das Podium eines der härtesten Rennen im Motorsport.

Der Streckensprecher kannte in den letzten zwei Stunden nur noch ein Thema. Steve McQueen hier, Steve McQueen da. Sein Teamkollege Peter Revson kam



GETTY

Zweiter Sieger: Während sich Revson (links) über Platz 2 freut, blickt McQueen etwas mürrisch drein

r Sieg

gar nicht vor. Dabei saß der spätere zweifache GP-Sieger den Großteil des Rennens im Auto und war im Schnitt drei Sekunden schneller als sein berühmter Mitfahrer.

Es muss aber auch gesagt werden: McQueen war für einen Privatfahrer außerordentlich begabt. Und er fuhr dieses Rennen mit einem Gipsbein. Wenige Tage zuvor hatte sich der damals 40-jährige Mime beim Motorradfahren den linken Fuß gebrochen. Zum Glück nur den linken. Mit dem musste er lediglich kuppeln. Aus Sicht eines Nachrichtenverkäufers war das eindeutig die bessere Story als ein Favoritensieg.

Das Wunder blieb aus

Als dann der führende Porsche kurz vor Schluss mit Motorproblemen ausrollte, schien das PS-Märchen perfekt. Steve McQueen war auf dem Weg zu einem Motorsport-Wunder. Möglich wurde das nicht nur durch die herausragende Leistung von Peter Revson, sondern auch, weil an dem

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Andretti/Merzario/Giunti	Ferrari 512S	248 Runden	12:01.11,300 h = 172,667 km/h
2.	Revson/McQueen	Porsche 908	248 Runden	12:01.32,300 h + 0.21,100 s
3.	Hezemans/Gregory	Alfa Romeo TT33/3	247 Runden	– 1 Runde
4.	P. Rodríguez/Siffert/Kinnunen	Porsche 917	244 Runden	– 4 Runden
5.	Pescarolo/Servoz-Gavin	Matra MS650	242 Runden	– 6 Runden
6.	Parkes/Parsons	Ferrari 312P	240 Runden	– 8 Runden

Schnellste Runde: Leo Kinnunen (Porsche) 2.32,770 min = 197,204 km/h

DAS RESULTAT

12 h Sebring 1970, 21. März 1970, Sebring

Wetter:	24 °C, bewölkt
Distanz:	248 Runden à 8,369 km = 2075,512 Kilometer
Nennungen:	83
Gestartet:	68
Gewertet:	28
Führungswechsel:	15
Pole-Position:	Merzario/Andretti (Ferrari) 2.33,500 min = 196,266 km/h



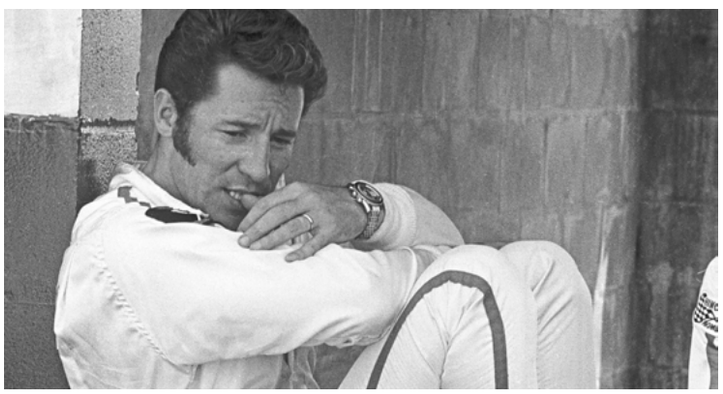
MOTORSPORT IMAGES

Mit Hulme-Helmdesign zum zweiten Platz: McQueen im Porsche 908



GETTY

Ausfall in Führung liegend: Der 19er-Ferrari mit Andretti und Merzario



GETTY

Sieg aus Prinzip: Andretti wollte McQueen nicht gewinnen lassen

Porsche 908 während des gesamten Rennens weder Reifen noch Bremsbeläge getauscht wurden und man sich so viel Standzeit in den Boxen sparte. Es hätte wohl gereicht, wäre da nicht Mario Andretti gewesen, der die letzte halbe Stunde fuhr, als wäre der Teufel hinter ihm her. Zuerst hatte er sich gegen den von Siffert gefahrenen Porsche 917 zurückgerundet. Dann überholte er vier Runden vor dem Ende auch noch McQueen.

Tankstopp kurz vor Schluss

Zwei Runden später stand Andretti an der Box. Die Aufholjagd hatte zu viel Sprit gekostet. Doch Andretti war wie besessen von dem Plan, den Fremdgänger im Porsche nicht gewinnen zu lassen. „Der einzige Grund, warum ich mich noch einmal in das andere Auto gesetzt habe, war, weil ich diesen verdammten Streckensprecher nicht mehr hören konnte. Er redete ständig von Steve, als ob nur er an dem Rennen teilnehmen würde. Es klingt mir heute noch in den Ohren. Peter Revson hat sich den Arsch abgefahren, aber er wurde nicht einmal erwähnt. Das konnte ich so nicht stehen lassen."

In der letzten Runde ging Andretti ein zweites Mal an seinem Feindbild vorbei und nahm dem inzwischen schwächelnden Porsche bis ins Ziel noch 21 Sekunden ab.

Noch am Rande erwähnt: Die 12 Stunden von Sebring sollten eigentlich mit dem damals üblichen Le-Mans-Start beginnen. Doch nach dem tödlichen Unfall von John Woolfe in der ersten Runde der 24 Stunden von Le Mans im Vorjahr übten die Fahrer immer lauter Kritik an der antiquierten Startmethode, bei der die Piloten quer über die Zielgerade spurteten, um dann in ihre bereitgestellten Autos zu springen. In der Eile schnallten sich viele Fahrer für den ersten Stint gar nicht richtig an. In Sebring fand die Kritik Gehör. Es wurde wie in Indianapolis hinter dem Pace Car gestartet. ■

Quo vadis?



Wann werden wieder Rennen erlaubt sein? Diese Frage treibt die Teamchefs um

BRFOTO

In der vergangenen Ausgabe haben wir die Situation der Serienorganisatoren in der Coronakrise beleuchtet. Dieses Mal geht es um die Teamchefs. Wie reagieren sie auf die aktuelle Lage im Motorsport und welche Pläne schmieden sie für die Zukunft?

Von: **Bianca Leppert**

Sie haben kein Unternehmen wie jedes andere. Sie leben von der Leidenschaft für den Motorsport und von der Leidenschaft ihrer Kunden für diesen Sport. Wer zurzeit als Teamchef die Coronakrise durchmacht, ist doppelt gestraft. Es geht nicht allein um die Existenz, sondern auch darum, ob man weiterhin mit einem Geschäft Geld verdient, das für viele ein Lebensinhalt und nicht nur ein beliebiger Job ist.

Derzeit stellen sich für die Teamchefs vor allem viele Fragen. Zum Beispiel, wie genau die einzelnen Bundesländer das Thema Großveranstaltungen definieren. Diese sind bis zum 31. August verboten. Zählen Motorsport-Veranstaltungen ohne Zuschauer, aber mit einem lebendigen Fahrerlager auch dazu? Und selbst wenn einzelne Rennen ohne Zuschauer wieder erlaubt sein werden, finden sich dann genügend Kunden, die wieder auf die Rennstrecke wollen?

Nur ausgewählte Rennen?

Mathol-Teamchef Matthias Holle beschäftigt sich derzeit permanent mit diesen Themen. „Ich habe schon Absagen von Kunden, die ihr Geld mit der Gastronomie verdienen. Da herrscht ja momentan großes Leiden“, sagt er. „Es wird auch entscheidend sein, was die einzelnen Länder als Großveranstaltung definieren. In der VLN sind wir da lediglich an Rheinland-Pfalz gebunden. Die Frage ist aber auch, ob jeder freiwillig an großen Gruppenveranstaltungen teilnehmen will, weil man sich ja vielleicht dem Risiko einer Quarantäne aussetzt.“

Holle ist sich nicht sicher, ob sein Team direkt wieder an Veranstaltungen teilnehmen soll, wenn die Saison tatsächlich losgeht. Das hat mehrere Gründe: Zum einen sieht er im Gegensatz zu manch anderen Teamchefs nicht das Ziel, so viele Rennen wie möglich zu fahren. Doppelveranstaltungen an einem Wochenende machen für ihn wenig Sinn, weil seine Kunden die Events eher als wiederkehrenden Ausgleich zu ihrem Berufsalltag sehen und so wenig Motivation haben, das Doppelte an nur einem Wochenende auszugeben. Deshalb plädiert Holle eher für weniger Termine, die dafür mehr Qualität haben, also beispielsweise keine Rennen im November.

> „Man denkt darüber nach, ein zweites Standbein außerhalb des Kfz-Bereichs aufzubauen – zum Beispiel mit Engineering-Dienstleistungen oder IT.“
>
> H.-P. Naundorf, Rowe Racing

Warum man nicht einfach ein paar Rennen auslässt? Weil viele der Kunden entweder eine komplette Saison fahren oder gar nicht – so die Erfahrung von Holle. „Außerdem muss man sich auch überlegen, ob Hotels dann wieder geöffnet haben. Ist eine Teilnahme an einem Rennen eine berufliche Reise oder Privatvergnügen? Ich denke auch an die Aushilfen, die man als Team beschäftigt. Können die es riskieren, sich anzustecken und dann im Hauptjob auszufallen?“

Die Sichtweise der Teamchefs ist hier freilich unterschiedlich. Andere wollen so viele Rennen wie möglich fahren. Das hängt auch mit dem Geschäftsmodell zusammen. Ist ein Rennwagen geleast, fallen auch ohne Rennen Fixkosten an, die man nur über Einnahmen wieder ausgleichen kann. Sind die Autos im Besitz der Kunden, entstehen bis auf die Ausgaben für Werkstatt und Co. wenig weitere Kosten. Holle hat für seine Mitarbeiter Kurzarbeit angemeldet und einen Porsche Cayman Clubsport, der eigentlich schon gekauft war, nun auf eine Finanzierung umgestellt, um sich mehr Liquidität zu verschaffen. Auch über andere Geschäftsmodelle wie Straßenfahrzeug-Betreuung oder Oldtimer-Restaurierung hat er sich schon Gedanken gemacht.

Oldtimer statt Rennwagen

Damit ist er nicht allein. Rowe-Racing-Teamchef Hans-Peter Naundorf spielte ebenfalls mit diesem Gedanken: „Aber in Sachen Oldtimer ist der Markt auch gut besetzt. Deshalb denkt man zum Beispiel darüber nach, sich ein zweites Standbein außerhalb des Kfz-Bereichs zu schaffen. Zum Beispiel mit Engineering-Dienstleistungen oder im IT-Bereich. Das machst du aber nicht innerhalb von ein paar Wochen.“

Alfred Renauer, der mit seinem Zwillingsbruder Robert das Team Herberth Motorsport führt, das im ADAC GT Masters, Porsche Supercup und in der Creventic-Serie aktiv ist, hatte da Vor-

schusslorbeeren. „Wir haben früher schon Oldtimer-Restaurierungen gemacht – speziell für Porsche. Irgendwann hat sich alles mehr Richtung Motorsport verlagert, aber jetzt haben uns frühere Kunden von sich aus angerufen und gefragt, ob wir den Service machen können. So überbrücken wir die Pause ganz gut."

Der Vorteil: Die Mannschaft ist recht klein, die Rennautos sind vorwiegend im Kundenbesitz, und so fallen keine hohen Fixkosten an. Trotzdem will Renauer so schnell wie möglich wieder an die Strecke. „Wir haben eher ein Problem mit den Reisebeschränkungen. Unser Ingenieur ist aus Australien. Und unsere Kunden im Supercup auch. Zumal wir im Supercup von den Terminen der Formel 1 abhängen. Das bereitet mir noch am meisten Bauchschmerzen", sagt Renauer. In der Creventic-Serie gibt es offenbar keinen Alternativkalender. „Unsere Kunden haben uns aber schon signalisiert, dass sie auf jeden Fall dabei sind – auch bei Events wie den 12h Monza, wenn es stattfindet."

So wie Italien ein Corona-Risikogebiet ist, so zählt auch Frankreich dazu. Bei Rowe Racing war das ein Thema, weil man mit dem Sitz in St. Ingbert im Saarland auch Grenzgänger aus Frankreich im Betrieb hat. Seit der dritten Märzwoche sind alle Mitarbeiter zu Hause. In den letzten Wochen beschäftigte sich Naundorf mit all den Formularen zu Kurzarbeit, Krediten und anderen Hilfsangeboten.

Nach den neuesten Beschlüssen ist er optimistischer, was den Rest der Saison angeht. „Gar nicht zu fahren ist schlimmer als nur 50 Prozent. Da geht es auch um den psychologischen Aspekt den Partnern gegenüber, um zu zeigen, dass man noch da ist. Für mich ist es realisierbar, mit einer verkleinerten Crew am Auto zu arbeiten. Dann kannst du aber natürlich keine Gäste einladen."

Für das Engagement in der Blancpain-Serie hat Naundorf allerdings weniger Hoffnung als für Rennen in Deutschland. „Ich glaube nicht, dass in zwei Monaten alle Reisebeschränkungen aufgehoben sind", meint er. Vor allem die Großevents wie 24h Spa oder 24h Nürburgring sind für ihn bedeutend. Nur wie soll das mit den vielen Überschneidungen alles funktionieren? „Du musst als Teamchef die Serien fahren, wo du das Geld bekommst, um zu überleben." ■



ADAC GT MASTERS

Die Renauer-Zwillinge starten in GT Masters, Porsche Supercup und Co.

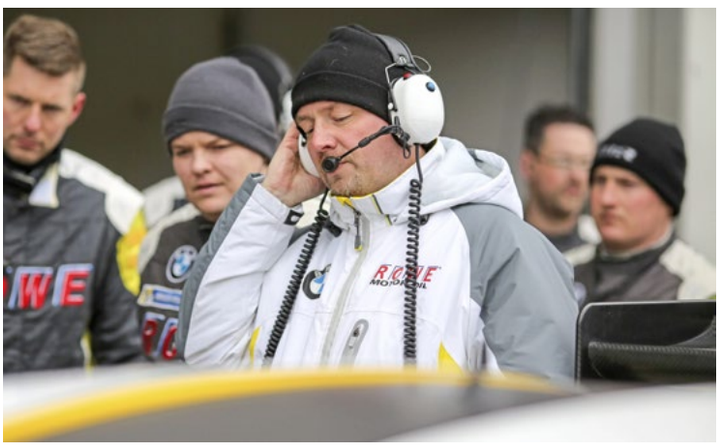


VLN

Wird die VLN vor Ende August wieder starten können, und wenn ja, wie?


BR FOTO

Matthias Holle macht sich Gedanken um die Gesundheit seiner Mitarbeiter



XPB

Für Hans-Peter Naundorf (Rowe) sind wenige Rennen besser als gar keine

NACHRICHTEN

TMG: NAMENSÄNDERUNG

Die in Köln ansässige Toyota Motorsport GmbH (TMG) hat ihren Namen geändert: In Zukunft firmiert TMG als Toyota Gazoo Racing Europe (TGR-E). Damit soll auch nach außen dokumentiert werden, dass die Abteilung in Köln als Entwicklungs- und Forschungsabteilung von Toyota Teil der entsprechenden Gazoo-Racing-Abteilung ist, die sich in Japan sowohl um Motorsport als auch um leistungsstarke Straßenfahrzeuge kümmert. Damit wird sich der Anteil an Entwicklungsaufgaben für Straßenfahrzeuge in Köln erhöhen. Die WM-Projekte in der WEC und der WRC bleiben davon unberührt.

PRIO 1: WERKSEINSÄTZE

Pascal Zurlinden, Leiter für Werkssport bei Porsche Motorsport, hat klargestellt, dass die Werkseinsätze und werksunterstützten Einsätze beim Restart der Rennsaison Priorität genießen. „Bis letzte Woche, also vor dem Bann für Groß- und Sportveranstaltungen bis Ende August, hatten wir nur zwei kleinere Termin-Clashes in der Planung. Jetzt wird sich der Saisonstart weiter nach hinten verschieben. Die Werksprogramme haben oberste Priorität – erst danach werden wir entscheiden, wie wir die Anfragen von Kundenteams bewerkstelligen können."

WEC: SCHLUPFLOCH SPA?

Die Sportwagen-WM (WEC) hat über ihren Pressechef mitteilen lassen, dass man als Restart der WM-Saison weiterhin den 15. August in Spa anpeilt – obwohl die belgische Regierung erst letzte Woche sämtliche Sportveranstaltungen bis 31. August untersagt hat. Die Auflösung: Der nationale Sicherheitsrat in Belgien tagt erst diese Woche, und dann wird entschieden, ob Sportveranstaltungen nicht doch ohne Zuschauer stattfinden dürfen oder nicht.



S. DÖRRENBÄCHER

Im deutschen Rallyesport herrscht bis mindestens Mitte Juni Stillstand

Hoffen auf den Herbst

Die Coronakrise hat den Kalender der Deutschen Rallye-Meisterschaft ohnehin ordentlich durchgeschüttelt, jetzt sorgt eine Entscheidung von Bund und Ländern für weiteren Verdruss. Es bleibt die Hoffnung auf eine Rückkehr zur relativen Normalität im Herbst.

Von: **Michael Heimrich**

Der Trend ist leicht positiv, doch von Entwarnung kann noch lange nicht die Rede sein. Bund und Länder wollen die ersten kleinen Erfolge bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie nicht durch zu rasche Lockerungen riskieren und haben entschieden, Großveranstaltungen aller Art bis zum 31. August zu untersagen. „Davon sind wird doch einigermaßen überrascht worden“, gibt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss zu.

In München hatte man damit gerechnet, spätestens Anfang August die Motoren wieder starten zu können, in allen Bereichen und Serien. Doch jetzt muss man die Lage neu bewerten und abwarten, wie die einzelnen Länder den Begriff „Großveranstaltung“ definieren. Einzelne Behörden haben bereits eine Zahl von 1000 Teilnehmern als magische Grenze verkündet, darauf dürften sich weitere einlassen.

Es könnte ein kleines Schlupfloch für den Rallyesport sein, denn während sich auf der Rundstrecke die Zuschauer auf einem begrenzten Areal sammeln, verteilen sie sich bei Rallyes im offenen Gelände entlang der Wertungsprüfungen. Dort vorgegebene Zuschauerbereiche sind leicht zu kontrollieren. Einziger Knackpunkt ist der Servicepark, in dem die Teams dicht nebeneinanderstehen und der auch von den Fans gerne dazu genutzt wird, um den Idolen nahezukommen. „Sicherlich wird es dort einige Veränderungen geben, damit die Leute genügend Abstand voneinander halten können“, sagt Voss.

Warten in Niedersachsen

Solche Maßnahmen könnten zum ersten Mal bei der Rallye Stemweder Berg (12. bis 13. Juni) umgesetzt werden. Die 50. Ausgabe der Veranstaltung an der Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen ist nach der frühzeitigen Absage der Rallye Erzgebirge und der Flucht



PRIVAT

„Die virtuelle Azoren-Rallye hat jede Menge Spaß gemacht, aber natürlich würde ich lieber wieder im richtigen Auto sitzen.“

Fabian Kreim simuliert

der Rallye Sulingen in den Herbst Auftakt der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM), denn auch die Sachsen haben einen neuen Termin Anfang September verkündet. Sollten sich die Behörden im Landkreis Minden-Lübbecke allerdings querstellen, dann müsste man auch in Stemwede in den Herbst ausweichen. Dort stapeln sich mittlerweile die Veranstaltungen und es ist nicht auszuschließen, dass selbst im Dezember noch gefahren wird. „Wir wollen weiterhin so viele Rallyes wie möglich in der DRM haben“, betont Voss.

Im Zweifelsfall könnte auch die Saarland-Pfalz-Rallye mit Termin Ende August ein Sorgenkind werden. Doch hier ist ein Ausweichen in den Herbst nahezu ausgeschlossen, denn Mitte Oktober findet in jenem Gebiet der deutsche Rallye-WM-Lauf statt. Strecken, Vereine und Gemeinden sind komplett eingebunden. Auch die Idee, dort die DRM als parallele Veranstaltung unterzubringen, wurde bereits diskutiert und bewertet. Durch das Herbstwetter sind die Bedingungen in den Weinbergen ordentlich verschärft, und ehe das DRM-Feld auf Zeitenjagd gehen könnte, würde stellenweise bereits die Dunkelheit hereinbrechen. In der Summe ein unkalkulierbares Risiko, auf das man sich beim veranstaltenden ADAC nur ungern einlassen möchte.

Aber auch die Sachsen-Rallye könnte ein weiteres Mal umziehen, denn gespannt verfolgen alle Beteiligten die weiteren Kalender-Entscheidungen in der Motorrad-Weltmeisterschaft (MotoGP). Dort liebäugelt man

ebenfalls mit dem ersten September-Wochenende, und dann gilt das alte Sprichwort „Ober sticht Unter“, schließlich gilt das Rennen auf dem Sachsenring als der Höhepunkt in der deutschen Motorradlandschaft.

Lieber mit den Dänen

Der neue Sachsen-Termin verhinderte auch den Plan, die Cimbern Rallye – ebenfalls vom April in den September verschoben – kurzfristig als Erzgebirge-Ersatz in den DRM-Kalender zu hieven. Im hohen Norden stand man diesem Ansinnen allerdings von Beginn an skeptisch gegenüber, schließlich fühlt man sich dort traditionell mehr zu Dänemark hingezogen. Das dortige Reglement erlaubt jedoch mehr Freiheiten, die in der DRM nicht gelten. Einen Kompromiss zu finden, war nahezu ausgeschlossen. Vermissen wird man in der Region Angeln die deutsche Topliga nur bedingt, der dänische Verband nominierte mittlerweile die Cimbern Rallye als Saisonstart der eigenen Landesmeisterschaft.

Eine andere beliebte Veranstaltung zog unterdessen den Stecker. Das Eifel Rallye Festival findet erst 2021 wieder statt, die große Party zum zehnjährigen Jubiläum muss warten. „Die Absage trifft uns hart, ist aber in dieser Lage die richtige Entscheidung“, erklärt Organisationsleiter Otmar Anschütz. Die notwendigen Einschränkungen wegen der Corona-Pandemie spielten in den Überlegungen ebenso eine Rolle wie die Ungewissheit, ob die vielen internationalen Gäste überhaupt anreisen können. Eine Verlegung in den Herbst kam von vornherein nicht infrage, denn in Daun möchte man das Festival in den Sommerferien haben, um



PRIVAT

„Zum Glück arbeiten meine Jungs ja noch in einer normalen Autowerkstatt, sodass sie abgesichert sind.“

Matthias Kahle fährt Lkw

die Stadt mit Gästen zu füllen. Überhaupt stellt sich immer mehr die Frage, wie viele Veranstaltungen im letzten Saisonviertel überhaupt sinnvoll sind.

Auch die Fahrer müssen sich in der jetzigen Phase etwas Neues einfallen lassen. Christian Riedemann machte aus der Not eine Tugend und setzte zusammen mit Ex-Opel-Fahrer Niklas Stötefalke einen lang gehegten Plan in die Tat um: Beide präsentieren seit Kurzem eine Online-Talkshow und laden per Skype bekannte Namen in die Sendung ein. Zugeschaltet waren schon prominente Gäste wie Ex-Weltmeister Petter Solberg oder Hyundai-Werksfahrer Thierry Neuville.

Keine Rallye, keine Kekse

Für Matthias Kahle brachte die Coronakrise ebenfalls eine neue Erfahrung. Statt sich um die Vermietung seines Skoda Fabia R5 evo zu kümmern, fährt der Rekordmeister nun im Lkw die Produkte des Feinkostproduzenten „Dr. Doerr“ aus, der Firma seines Freundes und Beifahrers Christian Doerr. Auch ihn hatte die Entscheidung, Großveranstaltungen bis zum 31. August zu untersagen, spürbar getroffen. „Zum Glück arbeiten meine Jungs ja noch in einer normalen Autowerkstatt, sodass sie abgesichert sind“, so Kahle.

Einer seiner Nachfolger verbringt die aktuelle Zeit vornehmlich auf zwei Rädern. Weil die Kartbahnen ebenfalls geschlossen sind, spult der amtierende Meister Fabian Kreim im Moment viele Kilometer auf seinem Rennrad ab. „Danach geht’s ab in die Computer-Rennwelt“, verrät der 27-Jährige, der zwischenzeitlich an der virtuellen Azoren-Rallye teilgenommen hat, die von EM-Promoter Eurosport Events veranstaltet wurde. „Das hat jede Menge Spaß gemacht, auch wenn ich natürlich lieber im echten Auto sitzen würde.“ Wie es künftig weitergehen wird? „Wir müssen abwarten, wie es sich entwickelt und wann die Rallyes wieder losgehen, und dann schauen, was wir noch umsetzen können“, meint Kreim, der in diesem Jahr unter anderem mit dem Einstieg in die Junior-Rallye-WM geliebäugelt hatte.

Limit vier Wochen

Julius Tannert steht ebenfalls in den Startlöchern und fiebert ersten Lockerungen entgegen. Nicht nur wegen dem geplanten Angriff auf den DRM-Meistertitel, sondern vor allem wegen seiner beruflichen Situation. Tannert verdient den Lebensunterhalt als freiberuflicher Fahrinstruktor, doch alle Veranstaltungen und Fahrzeugpräsentationen sind gestrichen. „Vier Wochen kann man überstehen, aber wenn die Situation noch länger andauert, dann wird es schon schwierig“, spricht Tannert stellvertretend für viele andere Selbstständige, die sich in einer ähnlichen Situation befinden.

Hoffnung auf eine zügigere Besserung darf sich der Breitensport machen. Im Bereich Rallye 70 bzw. 35 (Länge der Wertungskilometer) sind Zuschauer- und Teilnehmerzahlen überschaubar und die jeweiligen Vereine können auf langjährige Beziehungen zu den Behörden bauen. Deshalb schaut nicht nur Alfred Gorny, Organisator des in diesem Jahr erstmals mit offiziellem DMSB-Siegel ausgestatteten Schotter-Cups, leicht positiv gestimmt auf die kommenden Wochen: „Wir haben die Hoffnung nicht aufgegeben, im Juli mit unserer Rallye auf dem Bergring Teterow endlich anzufangen.“ Traditionell sei der Schotter-Cup eher herbstlastig, so Gorny, und die Lausitz-Rallye als großen Saisonhöhepunkt sieht er ohnehin nicht in Gefahr. Allerdings überwiegt auch im tiefen Osten noch die dunkle Bewölkung, denn seit Jahren sorgen vor allem die Gäste aus Skandinavien, Polen und Tschechien für ein prickelndes Feld. Doch die östlichen Nachbarländer haben gerade ihre strikten Reisebeschränkungen noch einmal bestätigt. ■

VORLÄUFIGER DRM-KALENDER 2020

12.–13.06.	Rallye Stemweder Berg
21.–22.08.	Saarland-Pfalz Rallye
03.–05.09.	Sachsen-Rallye
25.–26.09.	Rallye Oberland
20.–21.11.	Rallye Sulingen
abgesagt:	Rallye Erzgebirge



HAHN

Das internationale Eifel-Rallye-Festival fällt 2020 aus


PRIVAT

Reden statt fahren: Christian Riedemann beim Rallye-Talk im Netz

Rallye-WM

Hoffen auf Finnland

Mit Kenia steht der nächste Überseelauf vor einer Absage. Nun soll die WM-Saison im August beim 70. Jubiläum der Rallye Finnland wieder Fahrt aufnehmen.

Von: **Reiner Kuhn**



ROESELER

Möglicher Restart: Die Rallye Finnland wäre Saisonlauf Nummer 4

Die rapide steigenden Zahlen belegen: Das Coronavirus trifft auch Afrika mit voller Wucht. Die FIA wird also nicht umhinkommen, nach den WM-Läufen in Argentinien, Portugal und Italien in den nächsten Tagen auch die für Mitte Juli terminierte Rallye Kenia abzusagen. Aufgrund des engen Terminkalenders und der damit kniffligen Logistik wird es für den Klassiker in Afrika 2020 ebenso wenig einen Platz geben wie für den Überseetrip nach Argentinien.

Längst schauen FIA, Promoter und Teams nach Finnland, wo Ministerpräsidentin Sanna Marin noch im April die nächsten Richtlinien zur Eindämmung der Pandemie verkünden will. Ob diese wie gehabt für wenige Wochen oder mehrere Monate gelten, ist bislang offen.

Die Hoffnung darauf, dass die 70. Jubiläumsausgabe der Rallye Finnland wie geplant vom 6. bis 9. August stattfinden kann, ist dennoch groß. Denn drei Wochen zuvor soll die MotoGP in Finnland gastieren, für die die Planungen unverdrossen auf Hochtouren laufen. ■ RK



Polen oder Lettland – die EM soll im Osten starten

ERC

Rallye-EM

„Sind gut aufgestellt“

Die seit 1953 ausgetragene Rallye-EM avanciert zum Leuchtturm unter den internationalen Serien. Mit schnellem Krisenmanagement schafft Promoter Eurosport Events Vertrauen bei Teams und Veranstaltern.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Hoch auf die Flatrate. Seit nunmehr vier Wochen hängt Jean-Baptiste Ley am Telefon. Verständlich, in den vergangenen Wochen änderte sich die Lage durch das Coronavirus eher stündlich als täglich. „E-Mails waren mitunter schon überholt, bevor sie gelesen wurden“, berichtet der EM-Koordinator aus seinem Homeoffice in Paris. „Kommunikation ist in so einer Situation alles, denn das schafft Vertrauen“, sagt der 41-Jährige und erklärt nicht ohne Stolz: „Kaum jemand hat so schnell reagiert wie wir. Mitte März haben wir den EM-Auftakt auf den Azoren in den September verschoben, eine Woche später die Rallye Gran Canaria gar auf Anfang Dezember. Das war aber nur der Anfang.“

Ley, seit sieben Jahren einer der Köpfe beim EM-Promoter Eurosport Events, hat die Dimension und Herausforderungen durch die Corona-Krise schnell erkannt: „Spätestens mit den Reisebeschränkungen einzelner Länder musste jedem klar sein, was solch eine Pandemie für den internationalen Sport bedeutet. Die Europameisterschaft ist nicht nur die älteste Rallyeserie der Welt, sondern auch eine der bedeutendsten. Dies ist für uns auch eine Verpflichtung.“

Nun wurde der Lauf in Lettland von Ende Mai auf Anfang Juli verschoben. „Unser Ziel bleibt eine Meisterschaft mit acht Läufen. Ob dies möglich ist, werden die nächsten Wochen zeigen. Wir sind mit allen Veranstaltern in ständigem Austausch. Auch, weil wir uns nach den Vorgaben der einzelnen Länder zu richten haben. Werden größere Veranstaltungen, wie in Deutschland oder Belgien schon geschehen, bis August verboten, ist dies natürlich bindend“, so Ley, der aktuell einen besonders kurzen Draht nach Polen und Italien hat.



„Wir dürfen die Teams nicht überfordern, ohne sie gibt es keine EM.“

Promoter Jean-Baptiste Ley

„Die Läufe dort sind in zwei respektive drei Monaten vorgesehen. Von der organisatorischen Seite bleiben uns also nochmals vier Wochen, um die Situation neu zu bewerten und den Kalender womöglich erneut anzupassen.“ Die Betonung dürfte dabei auf „womöglich“ liegen.

Platz für einen weiteren EM-Termin im Spätherbst zu finden, dürfte für den Promoter die kleinere Herausforderung sein, allerdings stellt sich für Ley die Frage nach dem Sinn: „Auch wenn wir alle im gleichen Boot sitzen, am schwierigsten ist die aktuelle Situation vor allem für die Teams. Davon abgesehen, dass manche nicht wissen, ob ihre Partner und Sponsoren in ein paar Monaten noch an Bord sind, dürfen wir sie nicht mit zu vielen Events in zu kurzer Zeit überfordern. Denn klar ist auch: Ohne Teams gibt es auch keine Meisterschaft.“

Damit scheint das Szenario klar: Jene EM-Läufe, die im Juni, Juli und August noch der Corona-Krise zum Opfer fallen, werden wohl nicht mehr nachgeholt. Warum auch? Würde die Saison erst Ende September starten, stünden noch immer zwei Schotter- und zwei Asphalt-Rallyes auf dem Programm. „Das zeigt, dass wir mit dieser Ausnahmesituation leben können und für die Rallye-EM gut aufgestellt sind“, so Jean-Baptiste Ley abschließend. ■

Neue EM-Termine 2020

26.–28.06. Polen (Schotter)
10.–12.07. Lettland (Schotter)
24.–26.07. Italien (Asphalt)
28.–30.08. Tschechien (Asphalt)
17.–19.09. Azoren/P (Schotter)
16.–18.10. Zypern (Schotter)
06.–08.11. Ungarn (Asphalt)
03.–05.12. Gran Canaria/E (Asphalt)



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

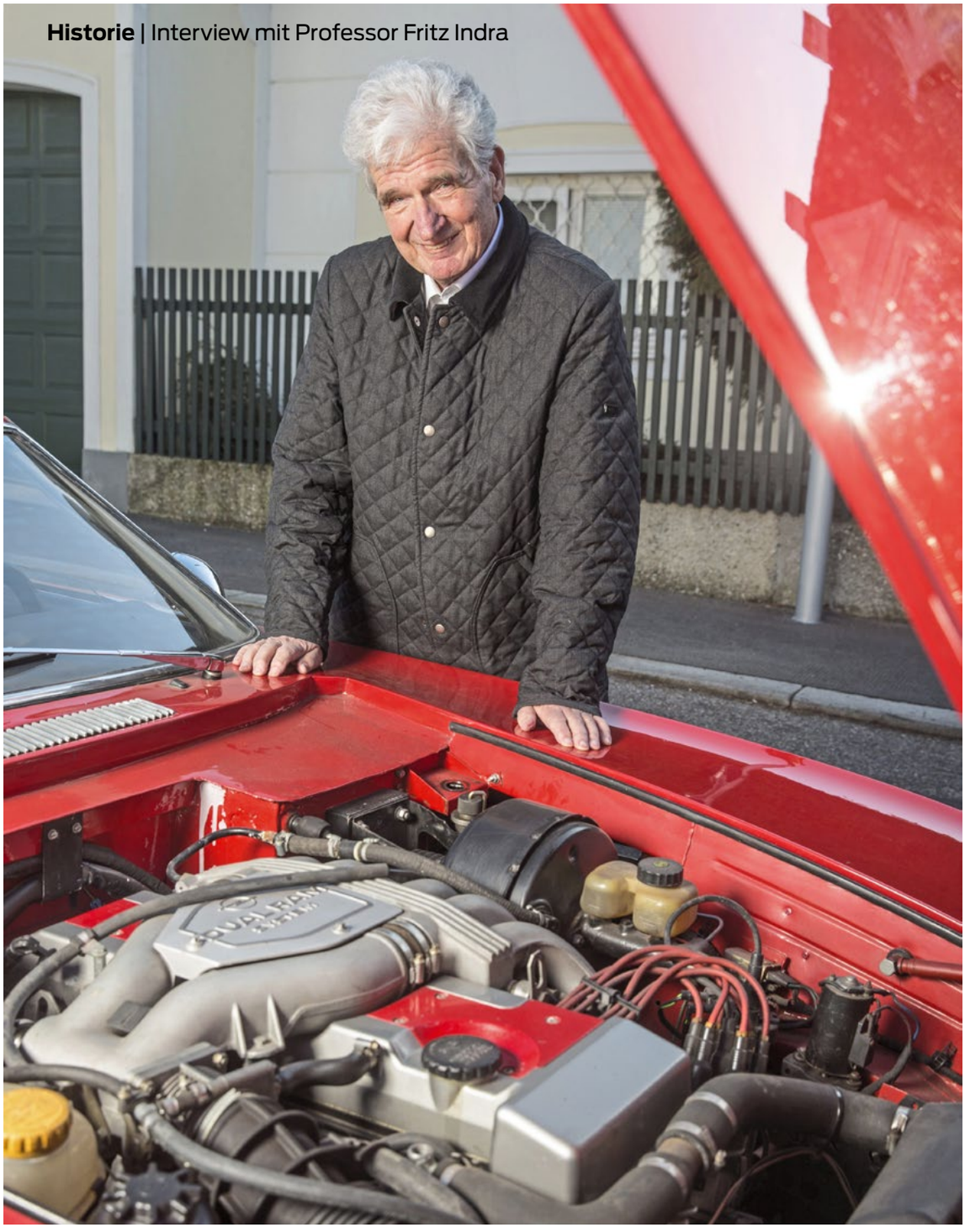
www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



DANIEL REINHARD



Niki Lauda, Alpina-Chef Burkard Bovensiepen und Indra Anfang der 70er-Jahre

HANS PETER SEUFERT

Fritz Indra, 80, renommierter Motorenexperte, über den schüchternen Formel-V-Fahrer Niki Lauda, den gerne rasenden Ex-VW-Patriarchen Ferdinand Piëch und die große DTM-Zeit von Opel im Motorsport. Der emeritierte Technik-Professor aus Wien erklärt auch sehr dezidiert, warum er die Formel E für Unsinn hält.

Von: **Claus Mühlberger**

Wie sind Sie zum Motorsport gekommen?
Nach dem Abschluss meines Ingenieurstudiums war ich Hochschulassistent an der TU Wien am Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren von Professor Eberan von Eberhorst, der übrigens nach dem Krieg die rechte Hand von Ferdinand Porsche beim Projekt Cisitalia war. Ich war 26 Jahre alt und habe weniger Geld verdient als meine Frau, die damals bei einer Bank beschäftigt war – nur 900 Schilling, im Monat. Also habe ich nach Nebenjobs gesucht. Zeitweise hatte ich fünf davon, unter anderem als Dozent an der Höheren Technischen Lehranstalt in Mödling. Ich habe unterrichtet über Festigkeitslehre und Verbrennungskraftmaschinen.

Eines Tages trudelte eine Postkarte aus Daytona ein …
Ja, und zwar vom Wiener Rennauto-Konstrukteur Kurt Bergmann und Günther Huber. Die waren dort bei einem Rennen. Sie schrieben: Wir brauchen einen neuen Formel V, mit steifem Rahmen. So wurde der Kaimann geboren.

Konnte man beim Formel V auch am Motor was machen?
Na ja, ein bisschen was ging schon, aber das Reglement war sehr eng.

Ende der 60er-Jahre war die Formel V sehr populär, und viele prominente Rennfahrer starteten ihre Karriere in Formel-V-Autos von Kaimann.

Fritz Indra

Geburtstag: 22. März 1940
Geburtsort: Wien
Herkunftsland: Österreich

„Der Umweg über den Strom ist für echte Ingenieure ein Albtraum“

Richtig, Niki Lauda und Helmut Marko fuhren gegeneinander. Zunächst haben sie sich auf der Rennstrecke bekämpft, und später dann im Fernsehen.

Die beiden haben sich also nicht gerade gut verstanden?
Die waren immer auseinander. Aber aus beiden wurden sehr gute Rennfahrer. Niki Lauda war damals, wie man in Wien sagt, ein Zniachtl. Er war ganz schmal und auch vom Charakter her ein liebes, bescheidenes Buberl.

Und Helmut Marko?
Der war etwas abgehobener. Er war aber auch etwas älter. Er hatte schon promoviert, und sein Vater war steinreich. Oft sind wir auch auf dem Nürburgring gestartet. Da sind wir mit dem Opel Caravan von Kurt Bergmann die ganze Nacht von Wien aus durchgefahren, mit den Rennautos auf dem Anhänger, und waren dann genau richtig zum ersten Training am Ring. Heute absolut unvorstellbar. Die Kaimann-Autos waren unschlagbar, und für Kurt Bergmann, der inzwischen 91 ist, bin ich immer noch ein Technik-Gott. Bergmann war der Entdecker von Lauda. Er hat ihn damals im Mini gesehen und gesagt: Wir haben ein tolles Auto und dafür brauchen wir tolle Fahrer.

Wie kamen Sie zu Alpina?
1970 hatte ich endlich promoviert und habe mich wieder nach einem Job umgeschaut. In Österreich war tote Hose, also blieb mir nichts anderes übrig, als mich in Deutschland umzuschauen. Einer meiner fünf Nebenjobs war damals das Verfassen von Technik-Artikeln bei der Zeitschrift „Auto Revue“. Ich schrieb eine Serie: „Dein Motor, das unbekannte Wesen“. Der Titel war die Idee von Chefredakteur Herbert Völker, in Anlehnung an die Aufklärungsfilme von Oswald Kolle, der zum Beispiel „Deine Frau, das unbekannte Wesen“ gedreht hat. Ich war so eine Art Motoraufklärer. Ich habe zum Beispiel auch erläutert, warum das nichts wird mit dem Wankelmotor. Gott sei Dank habe ich meistens recht behalten. Eines Tages hat mich der Chefredakteur für zwei Geschichten nach Deutschland geschickt. Ich weiß noch, dass wir einen BMW 2002 tii als Testwagen für diese Reise bekamen. Damals ein absolutes Traumauto.

Wen haben Sie besucht?
Die Firmen Steinmetz-Opel und Alpina. Steinmetz war nicht so toll. Aber Burkard Bovensiepen von Alpina hatte schon einen Rollenprüfstand. Gert Hack, der damals Geschäftsführer war, fragte mich: Was machen Sie denn so? Ich erklärte ihm, dass ich über Abgasentgiftung promoviert habe. Damals ging es übrigens nur um CO und um CH, was anderes konnte man noch nicht messen. Jedenfalls machte mir Bovensiepen ein Jobangebot als Entwicklungsleiter, und drei Monate später habe ich in Buchloe angefangen. Mein Monatsgehalt war 3500 Mark. Hervorragend! Somit habe ich mehr verdient als mein alter Professor in Wien.

Ich schrieb mal die Serie „Dein Motor, das unbekannte Wesen“. Ich war also damals ein Technik-Aufklärer.

Wie muss man sich den damaligen Tourenwagensport vorstellen?
Anfangs ist Alpina mit bis zu sieben Autos zu den Rennen gefahren. Meistens sind sechs davon ausgefallen. Wir bei Alpina waren eine kleine Firma, und wir hatten mächtige Gegner: Das BMW-Werk mit Hans Stuck zum Beispiel, und für Ford fuhr unter anderem Jackie Stewart.

Was war die Vision der Firma Alpina?
Bovensiepen wollte keinesfalls als Tuner gelten. Anfangs war es aber doch so, dass Alpina Nockenwellen bei Schnitzer gekauft hat und zwei oder drei Doppelvergaser an den Zylinderkopf geschraubt hat. Es war aber schnell klar: Da muss mehr passieren. Und das war einer der Gründe dafür, dass ich eingestellt wurde.

Auch Niki Lauda kam zu Alpina. An welche Highlights erinnern Sie sich?
Wir hatten ein top entwickeltes Rennfahrzeug. Der Niki fuhr auf dem Nürburgring mit dem Alpina CSL 1973 eine Rekordzeit für Tourenwagen: 8.17,3 Minuten, das war drei Sekunden schneller als Stuck im BMW-Werksauto. Wir hatten das beste Auto, und Niki war ein Arbeitstier. Er war immer der Erste an der Box und immer der Letzte, der heimging. Er hat alle motiviert, und auch die Frauen haben ihn nicht abgelenkt. Seine Freundin Mariella von Reininghaus, ein hübsches Mädchen, saß den ganzen Tag lang im Renntransporter und hat Bücher gelesen. Der Niki ging ab und zu vorbei und hat ihr eine Kusshand zugeworfen. Dann war sie immer ganz glücklich. Und der Niki war auch glücklich, vor allem, weil er relativ viel verdient hat. 5000 Mark fürs Wochenende, das war damals schon ganz schön viel Geld.

Wie war die Atmosphäre damals im Fahrerlager?
Es ging absolut freundschaftlich zu. Zwischen allen – ob Leopold von Bayern, ob Derek Bell oder Jacky Ickx oder Harald Ertl.

Sie haben bei Alpina auch die Straßenautos entwickelt.
Wichtig war vor allem der B7 Turbo, der mit dem Dampfrad. Er hatte 300 PS und war damit stärker als der Porsche 911 Turbo, bei dem es immer fünf Sekunden dauerte, bis die Leistung kam. Der B7 war ein Topmotor mit Resonanzaufladung und dementsprechend tollem Ansprechverhalten. Der B7 Turbo war damals mit 257 km/h Topspeed die schnellste Limousine der Welt.

Dieser Motor war Ihr Ticket zu Audi?
Ferdinand Piëch war damals Entwicklungsleiter bei Audi. Die Marke hatte ein Hosenträger-Image. Ein Audi 100 war etwas für Lehrer. Piëch wollte die Marke umkrempeln und brauchte jemanden, der etwas von Turbos versteht. Er hat mich nach Ingolstadt eingeladen, und ich wurde auch ordentlich hofiert. So kam ich nach acht Jahren bei Alpina zu Audi. Piëch zeigte mir die Firma. Ich war entsetzt. Audi war kaputt, pleite. Aber Piëch hatte die Vision, Audi zu einer Premiummarke zu machen, und er hat dies letztlich auch geschafft.

Eine tolle Zeit?
Absolut, denn es ging gerade los mit den Quattro-Modellen, bei denen ich für die Motoren zuständig war. Es herrschte Aufbruchstimmung.

Piëch galt als sehr forscher Fahrer. Hatten Sie das Vergnügen, dies auf dem Beifahrersitz mal mitzuerleben?
Natürlich. Wir mussten oft von Ingolstadt zu Besprechungen nach Neckarsulm. Piëch fuhr immer wie ein Beknackter. Der Audi 100 ging ja schon mit Saugmotor 200 km/h. Ich fragte: Warum fahren Sie denn immer so schnell? Seine Antwort: Wissen’s, jeder BMW- oder Mercedes-Fahrer, den wir jetzt überholen, wird künftig ein Audi-Kunde sein. Was für eine Vision! Wer fährt heutzutage am schnellsten auf der Autobahn? Die Audi-Fahrer!

Stimmt es, dass Piëch großes Talent für das Verkaufen von guten Ideen hatte?
Die Idee zu Quattro kam von Fahrzeugentwickler Walter Treser. Aber Piëch hat den Konzernvorstand Carl Hahn überzeugen müssen. Er tat dies mit einem Experiment auf der nassen Bergwiese. Der Audi 80 Fronttriebler kam nicht weit, und der Allradler fuhr einfach hoch. Hahn war überzeugt, auch weil Piëch ihm versprochen hat: Das wird ganz billig. Allrad kostet nicht mehr als ein Satz Winterreifen, sagte er. Den Kunden hat er erzählt, dass man mit Quattro besser bremst und auch weniger Benzin verbraucht. Gestimmt hat dies alles nicht. Auch die Verpflichtung von Michèle Mouton für die Rallye-WM war ein Marketing-Gag. ▷

Welche Erinnerungen haben Sie an den kurzen Quattro in der Rallye-WM?
Es war fürchterlich. Walter Röhrl hat, glaube ich, drei Quattros beim Testen zerstört, weil das Auto so schwer zu fahren war. Wegen des kurzen Radstands war es sehr nervös und zudem extrem frontlastig. Peugeot fuhr damals schon mit einem Mittelmotorauto, und auch Audi hat ein solches Auto entwickelt. Das kam aber zu spät und wurde nie eingesetzt.

Ihre Tage bei Audi waren da aber schon gezählt?
Ich habe Piëch einmal bei einer Pressepräsentation vertreten. Offenbar habe ich meine Sache gut gemacht. Es gab viel Lob, und Audi-Chef Habbel wollte, dass ich das künftig mache und nicht mehr Piëch. Da war mir klar: Meine Tage in dieser Firma sind gezählt. Aber das war schon okay nach sechs Jahren bei Audi. Piëch und ich waren so unterschiedlich. Ich hätte es eh nicht mehr lange mit ihm ausgehalten.

Wollten Sie denn Audi-Chef werden?
Nein, überhaupt nicht. Um Gottes Willen! Piëch glaubte aber, ich hätte Ambitionen. Er hat immer alle aus dem Weg geräumt, die ihm gefährlich hätten werden können. Ich war nach der Audi-Zeit für neun Monate freigestellt, mit Gehalt und Dienstwagen. In dieser Zeit habe ich an der TU Wien mit meinen Vorlesungen begonnen. Ich habe sie 33 Jahre lang gehalten. Ohne Piëch wäre ich niemals Professor geworden. Wäre ich bei Audi geblieben, hätte ich keine Zeit gehabt, mich auf die Vorlesungen vorzubereiten.

Dann haben Sie bei Opel angeheuert. Damals gab es dort noch eine schlagkräftige Sportabteilung.
Anfang der 90er-Jahre war Opel im Aufwärtstrend, auch wegen der Maueröffnung. Man mag es heute kaum noch glauben, aber wir bei Opel haben uns mit VW in der Zulassungsstatistik gematcht. Beim Sport hatte Opel das Rallyeerbe, mit dem WM-Titel für Walter Röhrl im Ascona. Jetzt ging es aber auf die Rundstrecke, in die DTM, mit dem Omega 500 Evolution mit Reihensechszylinder und Vierventilkopf. Ein toller Motor, aber das Auto war chancenlos.

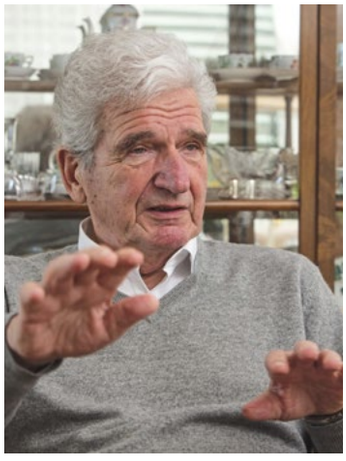
Zum Glück kam dann bald der DTM-Calibra.
Der Calibra hatte einen 2,5-Liter-V6-Saugmotor und Allradantrieb. Technisch das unglaublichste Rennauto, das es je gab. Es hat zum Beispiel von allein hoch- und runtergeschaltet. Das haben wir programmiert. Dank GPS wusste das Auto immer, wo es gerade ist. Außerdem hatte der Calibra Kühlerjalousien. Auf den Geraden war die Jalousie zu, damit das Auto möglichst schnell ist. Beim Anbremsen von Kurven wurde die Jalousie automatisch geöffnet. Die Schweizer „Automobil Revue“ hat eine Technikgeschichte gemacht. Die Überschrift hieß: „Grande complicazione“. Das hat genau gepasst. Kompliziert, aber genial. 1996 haben wir von Opel gegen Alfa und Mercedes die Meisterschaft gewonnen. Und in der Formel 3 haben wir mit unserem Vierventiler so gut wie alles gewonnen.

Dann ging Opel das Geld aus?
Die damaligen Opelchefs wollten ja in Amerika bei GM Karriere machen, und deswegen hat Opel das ganze schöne Geld, dass in Europa verdient wurde, in die USA überwiesen.

Wie haben Sie die damalige DTM in Erinnerung?
Es war fantastisch. Die Tribünen waren voll, und die Hälfte der Leute hatte Opel-Fähnchen in der Hand. Und jedes Mal, wenn ein Opel einen Mercedes oder einen Alfa überholt hat, war die Stimmung unglaublich.

Stimmt es, dass Opel 1996 ein Motorsport-Budget von 112 Millionen Mark hatte?
Keine Ahnung. Nach Geld hat damals zunächst keiner gefragt. Wir waren erfolgreich. Das war doch viel wichtiger.

Sie sind dann zu GM in die USA gewechselt.
Ich hatte das Glück, nie Vorstand zu werden, sondern immer eine Ebene darunter zu arbeiten. So musste ich mich nicht um die Serienentwicklung kümmern, sondern konnte in der Vorausentwicklung Sachen machen, die den Ingenieur wirklich erfreuen. Bei GM leitete ich die globale Vorausentwicklung. Dazu gehörte auch Opel, Saab und der Rennsport. Diesmal mit der Corvette. Der V8-Serienmotor mit einer einzigen untenliegenden Nockenwelle gehört zu meinen Lieblingsmotoren. Genial einfach. Der Serienmotor kostete nur 800 Dollar! Wir haben wunderbare Rennmotoren für die Corvette gemacht. Und wir waren auch erfolgreich.


DANIEL REINHARD

Wenn jetzt ein Staat noch Geld für die Förderung der E-Mobilität ausgibt, ist ihm und der Menschheit nicht mehr zu helfen.

Sie haben Ihr ganzes Berufsleben dem Verbrennungsmotor gewidmet. Jetzt gewinnt die Formel E an Bedeutung. Alle deutschen Premiumhersteller sind dort vertreten. Was halten Sie davon?
Man braucht bei der Formel E doch bloß hinter die Boxen schauen. Da stehen riesige Generatoren, die mit Diesel laufen. Diese Stromaggregate werden teilweise auch noch von weit her herangekarrt. Wenn man eine CO_2-Rechnung macht, sieht man sofort, dass es günstiger wäre, mit dem Kraftstoff die Rennautos zu betreiben, statt ihn in die Generatoren zu schütten. Man bräuchte viel weniger Sprit und somit wäre auch der CO_2-Ausstoß geringer. Dieser schreckliche Umweg über den Strom ist für jeden gesamtheitlich denkenden Ingenieur ein Albtraum. Dazu kommen noch die riesigen Energiemengen, die man alleine für die Herstellung der Batterien in den Formel-E-Autos benötigt. Das ist Energievernichtung hoch zwei. Wenn jetzt ein Staat noch Geld für die Förderung der E-Mobilität ausgibt, ist ihm und der Menschheit nicht mehr zu helfen.

Die Formel-E-Organisatoren geloben Besserung: Für die Lade-Infrastruktur ist auch die Brennstoffzelle im Gespräch. Ein guter Weg?
Das wäre ja ein noch größerer Unsinn! Wenn man weiß, wie energieintensiv es ist, den Wasserstoff überhaupt herzustellen und ihn dann auf 1000 bar zu verdichten, und wenn man sich dann vor Augen führt, dass diese Behälter zu den Rennstrecken gebracht werden müssen, dann kann ich nur sagen: Das wäre Energievernichtung hoch drei. Aber mit dem Heiligenschein der E-Mobilität scheint heute alles möglich zu sein. Fakt ist: Mit dem Umweg über den Strom kann man weder im Rennsport noch für den Verkehr auf der Straße einen Beitrag für ein besseres Klima liefern. ■



WOLFGANG WILHELM

1996 dominierte Opel, hier Stuck und Reuter in Helsinki, in der ITC gegen starke Konkurrenz von Alfa und Mercedes

DTM

Zwei Events auf der Kippe

Mit den neuen Richtlinien und dem verlängerten Verbot von Großveranstaltungen wackeln die beiden DTM-Events in Nürnberg und Zolder gewaltig. Gekämpft wird trotzdem.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Geisterrennen am Norisring? Was unwahrscheinlich klingt, ist nach der Ausweitung des Verbots von Großveranstaltungen bis 31. August momentan der letzte Strohhalm, an den sich ITR und Motorsport Club Nürnberg (MCN) klammern können. Dass am Norisring vor allem die schiere Zuschauermasse dafür sorgt, dass der Event auch finanziell aufgeht, ist kein Geheimnis. Doch ein Geisterrennen wäre billiger als ein Totalausfall. Allein die Lagerung des Materials, das zum Aufbau des Norisrings notwendig ist, kostet den MCN laut nordbayern.de rund 140 000 Euro jährlich. Rund 1,5 Millionen Euro kostet den MCN der Event. Rund die Hälfte wäre es, wenn man ohne Zuschauer fahren würde, weil man zum Beispiel keine Tribünen aufbauen müsste. Nach aktuellem DTM-Vertrag ist man in Nürnberg auf die Ticketerlöse angewiesen, doch hier könnte man mit der ITR sicher eine Lösung finden.

Zolder muss kämpfen

Entscheidend ist zunächst, ob sich Grauzonen finden, in denen zumindest das DTM-Personal sich rund um das Nürnberger Zeppelinfeld zusammenfinden darf. Bayerns Ministerpräsident Markus Söder ist Norisring-Fan und MCN-Mitglied, was sich als Vorteil für die DTM erweisen könnte.

Hinter dem aktuell geplanten zweiten Event in Zolder (8./9. August) steht ebenfalls ein dickes Fragezeichen. In Belgien gilt ein generelles Verbot von Sportevents – mit und ohne Publikum. Hierzu tagt jedoch in dieser Woche der Nationale Sicherheitsrat. ■



WILHELM

Söder-Bonus für die DTM? Am Norisring hofft man auf „Grauzonen“



WILHELM

Auch der Belgien-Event in Zolder steht momentan auf sehr wackligen Beinen

NASCAR

Die Akte Kyle Larson

Ein falsches Wort kann vieles bewegen. Im Fall von Kyle Larson hat es sogar dafür gesorgt, dass eines der größten Stockcar-Talente nun auf dem Abstellgleis gelandet ist.

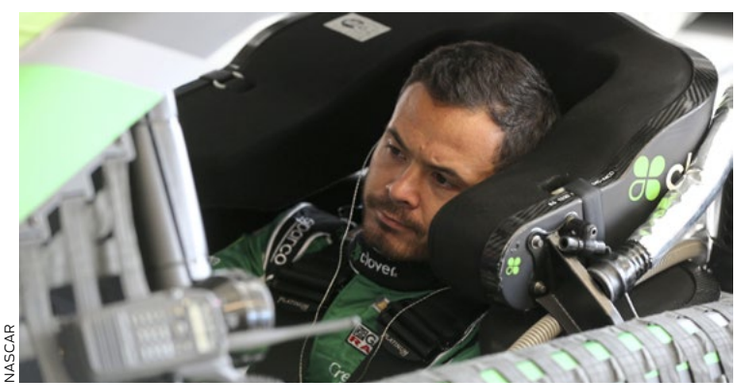
Von: **Michael Bräutigam**

In der letzten Ausgabe hatten wir über die Suspendierung Larsons berichtet, nachdem dieser das Wort „Nigger“ (versehentlich) öffentlich geäußert hatte. Auch wenn er sich mittlerweile dafür entschuldigt hat: Dass ihm dieses Wort über die Lippen kam, lässt tief blicken. Dale Earnhardt Jr. brachte es letzte Woche in einem Podcast auf den Punkt: „Wenn du das Wort nicht in deinem Vokabular hast, musst du auch nicht aufpassen.“

Dass das Vokabular nun so öffentlich wurde, ist dem nach Ansicht vieler kommenden Champion jetzt zum Verhängnis geworden. Auf die Suspendierung folgte mittlerweile der Rausschmiss bei Ganassi.

In den USA, wo die Rassismus-Debatte noch viel lebhafter geführt wird als hierzulande, ist die Äußerung des „N-Worts“ ein heftiger Affront. Bubba Wallace, der einzige Cup-Pilot afroamerikanischer Abstammung, zeigte sich von einigen Reaktionen in den sozialen Netzwerken geschockt, gab aber dennoch zu Protokoll: „Es ist eben NICHT nur ein Wort. Es steckt eine ganze Menge negativer Bedeutung dahinter.“

Die für viele Außenstehende , speziell außerhalb der USA, überzogen wirkenden Konsequenzen sind deshalb nur zu verständlich – zumal die Verfehlung von jemandem kommt, der aus einem Programm für „Vielfältigkeit“ stammt. Larsons Mutter ist eine japanische Amerikanerin. ■



NASCAR

Muss sich rehabilitieren und einen neuen Arbeitgeber finden: Kyle Larson

NACHRICHTEN

WTCR: AUCH VILA REAL JETZT ABGESAGT

Der für Anfang Juni angesetzte WTCR-Event in Vila Real kann nicht stattfinden. Die Serie möchte noch diese Woche einen überarbeiteten Kalender präsentieren und hält an einem Plan mit 20 Saisonrennen fest.

NASCAR: MARTINSVILLE WIRD VERSCHOBEN

Eigentlich hätte das Nachtrennen in Martinsville am 9. Mai die Wiederaufnahme der realen NASCAR-Cup-Saison bedeuten sollen. Doch in Virginia wurden die Anweisungen, zu Hause zu bleiben, nun bis mindestens 10. Mai verlängert. Damit muss auch das Rennen auf dem „Paperclip“ als insgesamt achtes Cup-Rennen verschoben werden. Trotz des eng gestrickten Kalenders möchte auch die NASCAR an den geplanten 36 Rennen festhalten und die Saison ggf. bis in den Dezember verlängern.

Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie, 3. Lauf

Mahle-Aufholjagd belohnt

Beim dritten Lauf zur digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie gewann nicht das Team, das die Zielflagge zuerst sah. Nach einer Strafe für die führende BS-Competition-Mannschaft gewann das Mahle Racing Team (Audi).

Von: **Michael Bräutigam**



VLN/DNLS BY VCO

Tatort Mutkurve: Nach einem Kontakt mit Philipp Eng in der ersten Runde war es fürs Mahle-Team schon fast vorbei

Die beiden Protagonisten gerieten schon in der ersten Runde aneinander. Augstín Canapino, der im Mahle-Audi die Pole-Position geholt hatte, fuhr dicht gefolgt von Philipp Eng im BS-BMW durch die Mutkurve, als ein minimaler Kontakt für einen Dreher des Führenden sorgte. Der schlug leicht an, verbog sich den Heckflügel und verlor einige Positionen. Doch der argentinische Tourenwagen-Star und sein Fahrpartner Alex Arana kämpften sich zurück, fuhren den notwendigen kürzeren Stint zuerst und legten am Ende drei längere Abschnitte ein. „Ein hartes Stück Arbeit“, befand Arana.

Bis auf den zweiten Platz kam man noch vor, doch der Sieg schien verloren. Denn der war vermeintlich fest in der Hand des Teams BS Competition, wo nach Engs Startturn erneut die Sim-Profis Alexander Voß und Laurin Heinrich übernahmen. Wie sich herausstellte, wurden beim Tankstopp jedoch nur zwei der seit dem dritten Lauf vorgeschriebenen vier Reifen gewechselt. Und weil man die verhängte 30-Sekunden-Strafe nicht antrat, wurde sie nach Zieldurchfahrt entsprechend erhöht. Statt Sieg wurde es nur der sechste Platz.

Mercedes verpasst Podest

Hinter den Siegern landeten das Team Walkenhorst Motorsport (David Pittard/Scott Michaels/Sam Michaels) sowie das Team BMW Bank (Bruno Spengler/Nils Koch/Kay Kaschube), womit BMW immerhin noch zwei Podestplätze einfuhr. Erneut am Podium vorbei schrammten die Mercedes-Teams. Trotz BOP-Anpassungen gegenüber dem zweiten Lauf landeten Fabian Schiller, Raffaele Marciello und Philipp Nölle (Vodafone Team Getspeed) – nach BS-Strafe – „nur“ auf P4. HTP-Winward, deren Startfahrer Philip Ellis sich zu Beginn ein herzhaftes Führungsduell mit Eng lieferte, landete mit den weiteren Piloten Marvin Dienst und Jack Sedgwick auf Platz 5.

Ein wahres Staraufgebot gab es in der Klasse Cup2, wo sich mit Joshua K. Rogers (VRS Coanda Simsport) der aktuell beste iRacing-Pilot der Welt sowie mit Martin Krönke (Manthey-Racing) ein mehrfacher iRacing-Weltmeister im Startturn die Ehre gaben. Am Ende gewannen der Australier Rogers und sein kalifornischer Fahrpartner Mitchell deJong vor Krönke/Tommy Østgaard sowie den Siegern vom zweiten Lauf, Martin Ascher/Robert Klotz (Ascher Racing), die Klasse des Porsche 911 GT3 Cup.

Auch in der Cup3-Klasse wurde Simracing vom Feinsten geboten. Die Führung in der Porsche Cayman GT4 Trophy wechselte mehrfach, ehe sich Sindre Setsaas und Samuel Libeert (CoRe SimRacing) durchsetzen konnten. VRS Coanda Simsport (Sage Karam/Joni Takanen) sowie das Team RSO (Manuel Waibel/Nils Carstensen/Patrick Langkau) machten das Podest voll.

In der TCR-Klasse, wo mit identischen Audi RS 3 LMS gefahren wird, konnten Jürgen Frank, Felix Luding und Johannes Maiworm (SimRC) den allmächtigen Windschatten brechen und am Ende recht klar gewinnen. Erst in der letzten Runde entschied sich der Kampf um P2 zugunsten von CoRe Simracing (Marius Golombeck/Thomas Gibson/Patrick Kubinji), die sich knapp vor dem Team Heusinkveld (Michael Schöttler/Sven Glatzel) durchsetzten. Der nächste DNLS-Lauf findet am 2. Mai statt. ■



VLN/DNLS BY VCO

Frühes Führungsduell: Eng und Ellis kämpfen sich durchs TCR-Feld



VLN/DNLS BY VCO

Die Stars der Szene: Rogers (#208) führt das Cup2-Feld in die erste Kurve



IRACING

IndyCar iRacing Challenge Motegi

Pagenaud zum Zweiten

Simon Pagenaud (Penske) gewann auch das zweite Ovalrennen der virtuellen IndyCar Series. Robert Wickens (Arrow McLaren SP) schafft nach der Pole-Position die Top 5.

Von: **Michael Bräutigam**

Pagenaud war mit einer ganz ähnlichen Taktik erfolgreich wie eine Woche zuvor in Michigan. Während sich vorne das Penske-Duo Will Power und Scott McLaughlin mit Scott Dixon (Ganassi) ein Duell lieferte, konnte Pagenaud Reifen schonen und Stück für Stück aufs Führungstrio aufholen. Als sich McLaughlin und Power auch noch touchierten, inklusive heftigen Einschlags für den Neuseeländer, war der Weg für seinen Landsmann scheinbar frei. Doch Dixon, der vor einigen Wochen dem Simracing noch gar nichts abgewinnen konnte und nun immer besser wird, hatte seine Reifen ebenfalls zu sehr strapaziert.

Der fünffache Champion kämpfte zwar, doch am Ende war gegen den Franzosen kein Kraut mehr gewachsen. „Heute ging es viel ums Reifenschonen“, analysierte der Sieger, der wie schon beim Sieg in Michigan in Rennmontur im Simulator saß.

Robert Wickens machte derweil einmal mehr auf sich aufmerksam. Zunächst sicherte er sich sensationell die Pole-Position, dann fing er nach einer frühen Kollision das Auto beinahe artistisch ab, verlor aber viel Boden. Am Ende reichte es dennoch zum fünften Platz und damit zum besten virtuellen IndyCar-Ergebnis des Kanadiers. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: WIEDER BYRON
Nach der Oster-Pause war am Wochenende auch wieder virtuelle NASCAR-Action angesagt. Wie schon in Bristol war William Byron (Chevrolet) auch beim virtuellen Richmond-Rennen der Sieger.

SUPERCUP: GÜVEN UND TEN VOORDE SIEGER
Nachdem sich Ayhancan Güven und Larry ten Voorde schon beim Auftakt die Siege teilten, standen beide auch im virtuellen Silverstone je einmal ganz vorne. Güven gewann Lauf 1, Ten Voorde Lauf 2.

IMSA: WIEDER SPENGLER
Bruno Spengler (BMW) feierte nach seinem Auftaktsieg in Sebring schon wieder. Im virtuellen Laguna Seca bejubelte er seinen zweiten Triumph.

SUPERCARS: DOPPEL FÜR SHANE VAN GISBERGEN
Shane van Gisbergen (zwei Siege) und Anton de Pasquale sorgten für drei Holden-Siege beim zweiten Event der Supercars Eseries. Gaststarter Max Verstappen fuhr dreimal auf P2.

EURO NASCAR: PUNKTE FÜR DIE REALE SERIE
Die virtuelle NASCAR Whelen Euro Series startet diese Woche und geht sogar noch weiter als andere Rennserien: Anhand der Gesamtwertung der virtuellen Saison bekommen die Teams der jeweiligen Fahrer Bonuspunkte – und zwar für die reale Teamwertung!

Eibach®
eibach.de

5 JAHRE
MATERIAL-GARANTIE

Jetzt sichern unter
eibach.de/materialgarantie
und

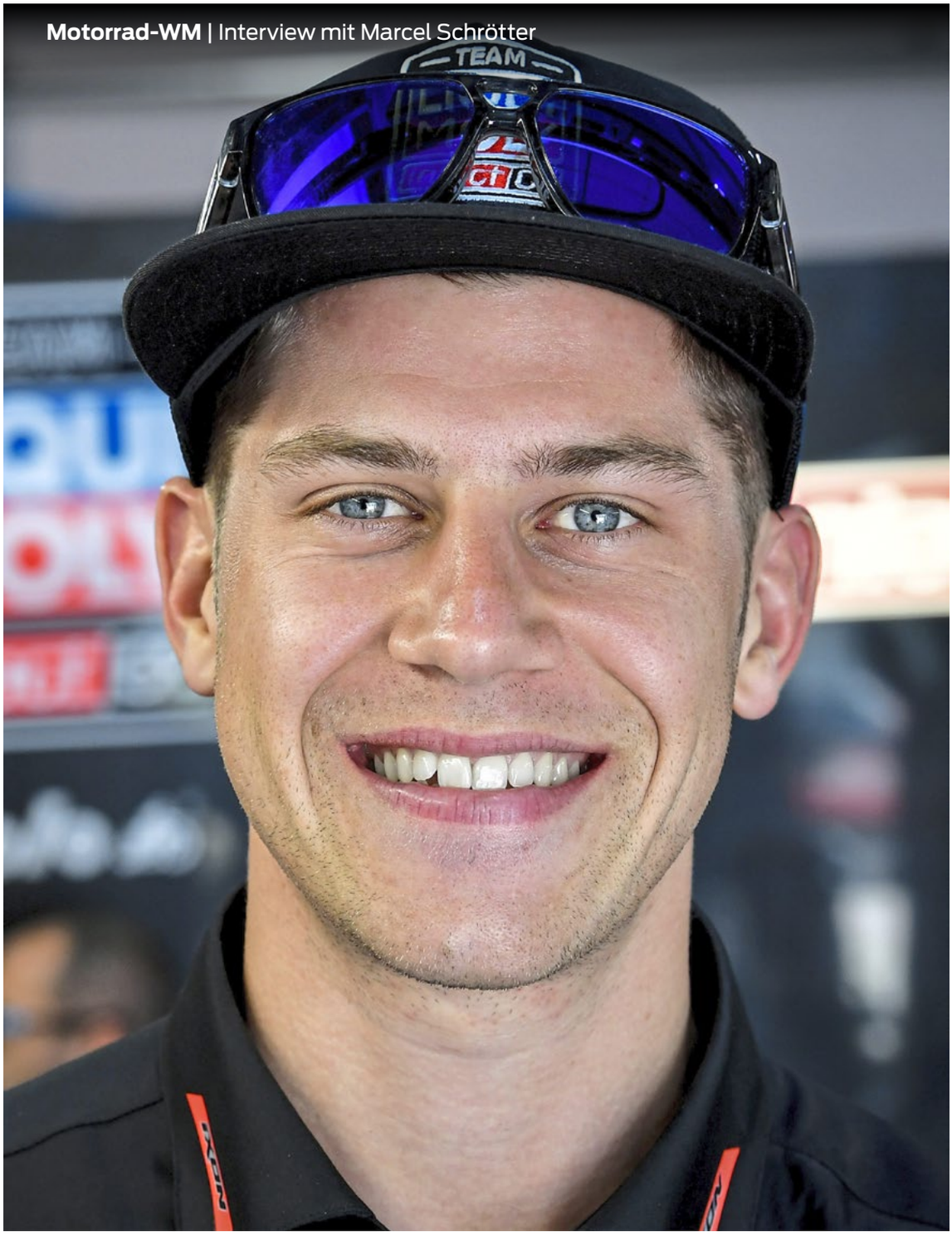
VW GOLF 8 GTI
GEWINNEN!



Getestet von
Benny Leuchter
Eibach Markenbotschafter

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

#WIR
SIND
EIBACH



GLÄNZEL



Marcel Schrötter in Katar: „Pace, um Rennen zu gewinnen“

GLÄNZEL

Marcel Schrötter hatte sich im Winter gut vorbereitet und die Saison stark begonnen. Im MSa-Interview erklärt der 27-jährige Bayer, wie die Coronakrise sein Leben und seinen MotoGP-Traum verändert und wie er dagegen vorgeht.

Von: **Imre Paulovits**

Was hat sich mit den Corona-Einschränkungen für Sie verändert?
Ziemlich viel, weil die Routine, die wir sonst haben, fehlt. Gerade Spitzensportler, die so einen Zeitplan haben wie wir im MotoGP-Zirkus, haben schon ein Problem damit. Bei uns ging es immer Schlag auf Schlag. Training, Wettkampf und Erholen sind da die drei Hauptsachen, auf die man Rücksicht nehmen muss. Dieser Ablauf fällt jetzt weg und es ist nicht ganz einfach, vor allem weil man nicht weiß, wann es weitergeht. Man trainiert weiter, setzt vielleicht an Sachen an, die man sonst während der Saison nicht machen kann. Wenn man wüsste, dass wir in drei oder vier Monaten wieder fahren, dann könnten wir auf etwas hinarbeiten, so ist es ein bisschen schwierig.

Wann sind Sie von Ihrer Wohnung in Spanien nach Deutschland zurückgekommen?
Am Sonntag nach Katar. Bis Samstag habe ich noch trainiert, am Sonntagnachmittag ist es dort ernst geworden. Da habe ich versucht, so schnell wie möglich nach Hause zu kommen, weil ich hier doch meine Freunde und Familie habe. Und wenn man doch erkranken sollte, ist man doch besser zu Hause aufgehoben.

Wie trainieren Sie derzeit?
Ich trainiere fast täglich. Ich lasse das Wochenende aus, weil wir ja nicht wissen, wann es weitergeht, und man sich auch schnell ausbrennen kann, wenn man zu viel Sport macht. Ich versuche, sehr viel Ausdauer zu machen, fahre sehr viel Fahrrad und werde auch wieder mit mehr Krafttraining anfangen.

Gab es beim WM-Auftakt in Katar Überraschungen für Sie?

„Werde alles tun, dass mein MotoGP-Traum sich erfüllt“

Die Überraschung war ganz klar der Joe Roberts. Er hat schon bei den Wintertests keinen schlechten Job gemacht, aber dass er in Katar so schnell war, das hat schon überrascht.

Wie haben Sie sich nach dem Winter auf die Saison vorbereitet gefühlt?
Ich habe diesen Winter ähnlich trainiert wie die Jahre zuvor, diesmal vielleicht etwas mehr Motocross. Mein Fokus liegt im Winter sehr viel beim Motorradfahren, aber auch auf relativ vielen Stunden auf dem Fahrrad. In Katar habe ich mich im Rennen bis zum Schluss sehr wohlgefühlt.

Wie sehen Sie die Kräfteverhältnisse der derzeitigen Moto2-WM?
Die Moto2-WM ist für mich die schwierigste Klasse, die es im Motorradsport gibt. Das wird Jahr für Jahr noch härter, weil die Teams die Motorräder immer besser im Griff haben und diese sehr ähnlich sind. Topfahrer aus der Moto3 kommen hoch, welche, die in der MotoGP nicht mehr den Anschluss haben, kommen wieder zurück. Weil sie aber in die MotoGP gekommen sind, müssen es Topfahrer sein. So treffen alle aufeinander und es macht die Moto2 so extrem schwierig.

Wo liegen Ihre Stärken und Schwächen?
Meine Stärke ist, dass ich einen ruhigen und sauberen Fahrstil habe. Dadurch beanspruche ich die Reifen vielleicht weniger als andere. Eigentlich war auch die Konstanz immer meine Stärke. Bis auf die letzten zwei Jahre war ich aber kein Top-Resultate-Fahrer, der regelmäßig in den Top 3 oder den Top 5 war. Es ist natürlich einfacher, jedes Wochenende Achter zu werden, als wenn man der Spitze immer näherkommt. Meine Stärke ist auch, dass ich auch alleine ziemlich schnell bin. Meine Schwächen? Sicherlich die Aggressivität gerade am Anfang eines Rennens. Ich habe bei einigen Rennen gezeigt, dass ich es auch anders kann, aber für mich ist es schwierig, es regelmäßig gut zu machen, weil ich aus meinem Instinkt heraus einfach nicht der Fahrer bin, der so aggressiv fährt. Ich bin nicht der Stärkste in so Sachen wie Überholen, auch wenn ich in letzter Zeit viel in den letzten Runden gewonnen habe. Und in den letzten Jahren hatte ich immer Probleme mit Armpump, das hat mich viele Plätze gekostet. Ich habe sehr viel Zeit und Geld investiert, für Untersuchungen und andere Trainingsmöglichkeiten. Ich habe auch Armpump-Operationen hinter mir und es ist nicht weggegangen. Wenn ich das in den Griff kriegen könnte, sähen meine Rennen auch ganz anders aus.

„Wir haben nur den einen Grand Prix auf dem Sachsenring, und deshalb hoffe ich ganz, ganz, ganz fest, dass er dieses Jahr doch noch stattfinden kann.“

Marcel Schrötter

Was rechnen Sie sich dieses Jahr aus?
Als Erstes, dass wir wieder Rennen fahren. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der ganze Kalender durchgezogen werden kann. Jedes Rennen wird deshalb extrem wichtig. Ich muss deshalb auf volle Attacke fahren. In Katar haben wir gesehen, dass ich die Pace habe, Rennen zu gewinnen oder zumindest aufs Podium zu fahren. Deswegen werden die Qualifyings besonders wichtig sein, damit ich gleich vorne dabei bin und dann mein Ding durchziehe. Ich will um Siege fahren und dann schauen, was dabei herauskommt.

Sie haben im Winter gesagt, dass Sie alles drangeben wollen, um 2021 in die MotoGP zu kommen. Gibt es bei der derzeitigen Lage noch eine realistische Chance dafür?
Das war mein Plan. Gute Rennen zu fahren und zu hoffen, dass ein deutscher Fahrer gebraucht wird und wichtig ist. Wir sind in Kontakt mit der Dorna und sie sagen selbst, dass bei den richtigen Leistungen eine realistische Chance da wäre. Aber in der Situation, in der keiner weiß, wie es weitergeht, könnten die Teams einfach ihre derzeitigen Fahrer weiter behalten und es wird sich alles verschieben. Ich bin aber sehr froh, wo ich momentan bin. Das Ziel ist aber auch weiter MotoGP und ich werde alles dafür tun, dass der Traum in Erfüllung geht.

Wenn es mit der MotoGP nicht klappt, was sind Ihre nächsten Optionen?
Intact ist ein Superteam, es ist ein deutsches Team und Memmingen ist von mir nur 40 Minuten weg. Es ist einfach eine Riesenfreundschaft, die wir haben. Es ist auch ein Topteam mit Topmechanikern und meine Crew ist auf Topniveau. Von daher fehlt es mir dort an nichts. Ich bin aber nicht mehr der Jüngste, ich muss anfangen, mir etwas aufzubauen und zu planen. Den Sport kann man nicht ewig machen, ich habe noch ein paar Jahre. Man muss irgendwann ans Geld denken, und das ist, wenn du ein Topfahrer bist, in der MotoGP und auch in der Superbike-WM mehr. Wenn sich in der Superbike-WM eine Chance ergibt, für ein Werk zu fahren, dann wäre das auf alle Fälle auch eine Option für mich.

Wie trifft es Sie, dass der Sachsenring-Grand-Prix zumindest verschoben werden muss?
Es war vorhersehbar, dass nun ein Grand Prix nach dem anderen verschoben oder abgesagt wird. Wir haben leider nur diesen einen Grand Prix in Deutschland, deswegen hoffe ich ganz, ganz, ganz fest, dass er stattfindet. Er war letztes Jahr ein Highlight für mich, und momentan fühle ich mich wohl und auch, dass ich um Siege und Podestplätze fahren kann. Da würde ich den deutschen Fans wünschen, dass wir dort ein schönes Rennen haben können.

Auf welchen Strecken wollten Sie dieses Jahr unbedingt noch fahren?
Eigentlich auf allen. Besonders hoffe ich, dass die Überseerennen stattfinden können. Phillip Island ist eine Wahnsinnsstrecke, die ganze Reise ist eine megacoole Zeit. Es wäre auch cool, wenn wir Argentinien und Texas doch noch fahren könnten, denn das sind sonst meine Highlights.

Was wünschen Sie den Fans in dieser von Corona geplagten Zeit?
Dass wir bald wieder Rennen fahren können, nicht nur diese virtuellen Rennen, sondern richtige. Dass sie schöne Wochenenden zu Hause vor dem Fernsehen mit Familie und Freunden verbringen können und wir dabei unseren Sport ausleben können. Und dass irgendwann auch wieder Rennen vor Ort mit den Fans stattfinden können und dass auch generell alles wieder Richtung Normalität geht. Dass die Leute wieder mehr miteinander machen, und vor allem wieder ihren Jobs nachgehen und Geld verdienen können. ■

Marcel Schrötter

Geburtstag: 02.01.1993
Geburtsort: Vilgertshofen (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2008: 125GP, Honda (30.)
2009: 125GP, Honda (23.)
2010: 125GP, Honda (18.)
2011: 125GP, Mahindra (15.)
2012: Moto3, Mahindra (33.)
2013: Moto2, Kalex (16.)
2014: Moto2, Tech3 (10.)
2015: Moto2, Tech3 (20.)
2016: Moto2, Kalex (14.)
2017: Moto2, Suter (17.)
2018: Moto2, Kalex (8.)
2019: Moto2, Kalex (8.)
2020: Moto2, Kalex (zurzeit 7.)

Hobbys
Motocross, Trial

Motorrad-WM

Findet Deutschland-GP statt?

Hiobsbotschaft für die Deutschen MotoGP-Fans: Durch das Verbot von Großveranstaltungen bis zum 31. August in Deutschland kann der Sachsenring-Grand-Prix nicht an seinem ursprünglichen Termin stattfinden. Gibt es überhaupt Alternativen?

Von: **Imre Paulovits**



ADAC

Sachsenring voller Fans: Wenn, dann nur im September möglich

Es war alles angerichtet. Die Vorbereitungen auf den Deutschland-GP liefen in vollem Gang, doch je näher der Termin rückte, desto klarer wurde es bei der aktuellen Corona-Situation, dass der Grand Prix auf dem Sachsenring am dritten Juni-Wochenende kaum stattfinden kann. Wenn er auch weiter im Kalender steht und noch nicht offiziell abgesagt wurde, so steht seit dem Beschluss der Bundesregierung vom letzten Mittwoch, der alle Großveranstaltungen bis mindestens zum 31. August verbietet, fest, dass der Termin entweder verschoben oder ganz abgesagt werden muss.

Was ist noch machbar?

Die Absage kann nur von der Landesregierung oder von der Dorna kommen. Wie der offiziellen Webseite des Motorrad-Grand-Prix von Deutschland zu entnehmen ist, finden laufend Gespräche zwischen der Dorna und den zuständigen Behörden statt, um einen neuen Termin für den Motorrad-Grand-Prix auf dem Sachsenring zu einem späteren Zeitpunkt zu finden. Dabei steht die Gesundheit der Fans und aller Beteiligten immer an erster Stelle. Die gekauften Tickets würden bei einer Verschiebung für den neuen Termin ihre Gültigkeit behalten. Der ADAC Sachsen bittet seine Fans um etwas Geduld, bis nähere Informationen vorhanden sind.

Doch was kann das in der Praxis bedeuten? Der Deutschland-GP könnte, wenn, dann wohl nur im September stattfinden. Denn für das erste Oktober-Wochenende hat der GT-Masters die Strecke gebucht, und ein noch späterer Termin wäre in Deutschland aus klimatischen und praktischen Gründen kaum durchführbar. Eine Möglichkeit wäre noch, den Sachsenring-Grand-Prix ohne Zuschauer durchzuführen. Sollten es die Reisebeschränkungen zulassen, könnte dann auch vor dem 31. August gefahren werden. Da aber gerade diese Veranstaltung von ihrer Zuschauerkulisse lebt und auch Veranstaltungen auf anderen, weniger besuchten Strecken verschoben werden mussten, bei denen man diese Möglichkeit sicherlich eher in Betracht ziehen würde, ist dies sehr unwahrscheinlich.

Man kann nur hoffen, dass sich eine Lösung findet. Denn gerade die Menschen in dieser Region, die seit Jahren alles für „ihren" Grand Prix tun, hätten es verdient, dass er auch dieses Jahr nicht ausfällt. ■

Motorrad-WM

Technische Einschränkungen

Weil klar ist, dass die Corona-Krise finanzielle Folgen für alle Teams und Hersteller haben wird, hat die Grand-Prix-Kommission in der letzten Woche eine Reihe von Vorschriften erlassen, mit denen die Kosten gesenkt werden sollen.

Von: **Imre Paulovits**

Der aktuelle technische Stand, wie er letzten Winter erarbeitet wurde, wird in der MotoGP zum großen Teil, in der Moto2 und der Moto3 komplett bis Ende 2021 eingefroren. Konkret müssen die MotoGP-Hersteller ohne Konzession (Ducati, Honda, Suzuki und Yamaha) bis Ende 2021 die Motorenvarianten verwenden, die nach den Wintertests homologiert wurden. Hersteller mit Konzession (Aprilia und KTM) müssen dieses Jahr auf die Motoren-Weiterentwicklung verzichten und auch die Saison 2021 mit den aktuell homologierten Motorenteilen beginnen, sie dürfen erst danach wieder die im Reglement erlaubten Updates bringen. Bei der Aerodynamik ist für alle nur noch 2021 ein Update erlaubt.

In der Moto2 waren die Fahrwerksupdates nicht begrenzt und es war nur ein Aerodynamik-Update pro Saison je Hersteller möglich. Nun müssen alle bisherigen Chassis-Varianten homologiert werden, es sind sowohl beim Fahrwerk als auch bei der Aerodynamik keine Updates bis Ende 2021 erlaubt. In der Moto3 dürfen die Motorräder bis Ende 2021 nur in der Form benutzt werden, wie sie vor Katar homologiert wurden, es sind keinerlei weitere Updates möglich.

Zusätzlich hat man gleich vorsorglich die Startvorrichtungen, die in der MotoGP über den Winter entwickelt wurden, für die kleinen Klassen verboten, um in Zukunft die Kosten dort nicht in die Höhe zu treiben. So darf die Fahrhöhe in diesen Klassen während der Fahrt nicht mehr verändert werden.

Da in allen drei Klassen gerade aktuell eine hohe Leistungsdichte erreicht wurde, werden die Maßnahmen von fast allen Seiten begrüßt. ■



SPALDING

MotoGP: Bei Herstellern ohne Konzession nur noch Fahrwerksentwicklung



SUZUKI

MotoGP

Rins: Weiter mit Suzuki

Während Suzuki-Werkspilot Álex Rins daheim Ausgangssperre hat, einigte er sich über das Internet mit seinem Arbeitgeber: Er bleibt 2021 und ’22 bei den Blauen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Transferkarussell begann sich dieses Jahr besonders früh zu drehen. Dass die Covid-19-Pandemie nun alles zum Erliegen gebracht hat, ändert nichts daran, dass die Verträge fast aller Fahrer zu Saisonende auslaufen, daher wird auch in der rennfreien Zeit intensiv verhandelt. So hat Suzuki am Wochenende den Vertrag mit Álex Rins, der 2017 zum japanischen Hersteller gestoßen war, um zwei weitere Jahre bis Ende 2022 verlängert.

Teamchef Davide Brivio und die Japaner hatten sich schon zu Beginn des Projekts darauf geeinigt, dass sie junge Fahrer aufbauen wollen. Das wird mit Rins nun konsequent fortgeführt. „Mit dieser Vertragsverlängerung wird Álex sechs Jahre bei uns sein, und das ist ganz im Sinne unserer ursprünglichen Projektvision“, erklärte Suzuki-MotoGP-Projektleiter Shinichi Sahara. „Er ist mit uns gewachsen und das Team mit ihm. Wir haben Siege und Podestplätze zusammen gewonnen, und ich habe das Gefühl, dass das Beste noch kommt.“ Auch Rins zeigte sich zufrieden: „Mein Wunsch war, mit Suzuki weiterzumachen, und so wird es nun sein. Das Motorrad hat Siegerpotenzial, und ich denke, wir passen gut zusammen.“ ■

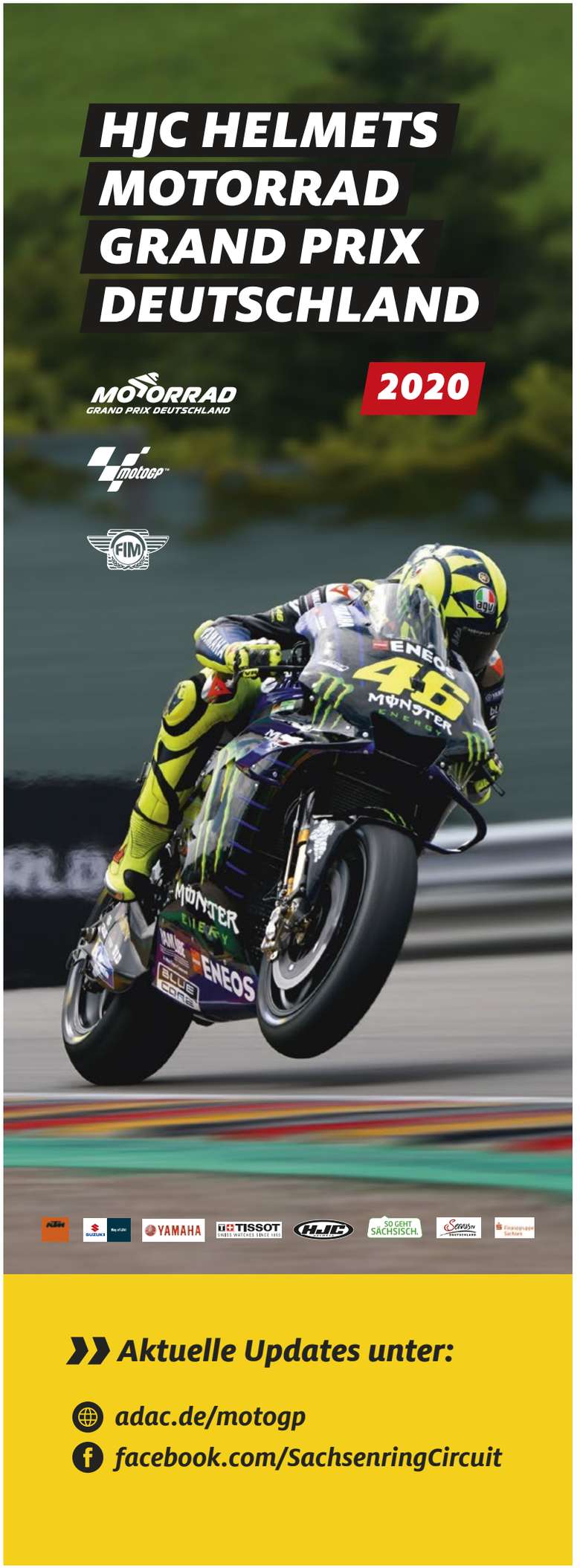
NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Das Motorrad-WM-Fahrerlager, dessen Mitglieder vorwiegend in Spanien und Italien leben, wo die meisten Corona-Opfer in Europa zu beklagen sind, steigt immer mehr in den Kampf gegen die Pandemie ein. Dr. Michele Zasa, Leiter der Clinica Mobile, ist Anästhesie-Spezialist. Er hilft den Krankenhäusern seiner Umgebung mit seiner Ausrüstung aus und ist ständig im Einsatz. Der Spanier Luis Guerra, Besitzer der Fitnessstudio-Kette Holiday Gym, dessen Sohn Yannick einst in der Moto2 fuhr und dessen Tochter Vanessa als Fernseh-Journalistin in der Motorrad-WM tätig ist, hat seine Hallen als Räumlichkeiten für Corona-Tests zur Verfügung gestellt. Maverick Viñales hat, nachdem er zwei lokale Krankenhäuser mit Schutzmasken versorgte, nun Corona-Testkits für die Angestellten und die Bewohner des Altersheims Europalau Residence in Girona gekauft, damit diese sich fortlaufend testen können.

MOTO2

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hält das Einfrieren der Entwicklung in der Moto2 bis Ende 2021 für den richtigen Schritt, damit das Überleben der Teams gesichert wird, muss dabei aber selbst in den sauren Apfel beißen: „Unsere Firma lebt von der Entwicklung. Es wird für mich jetzt sehr schwierig, meine Mitarbeiter in dieser Zeit auszulasten.“





Haydens Geisterbike

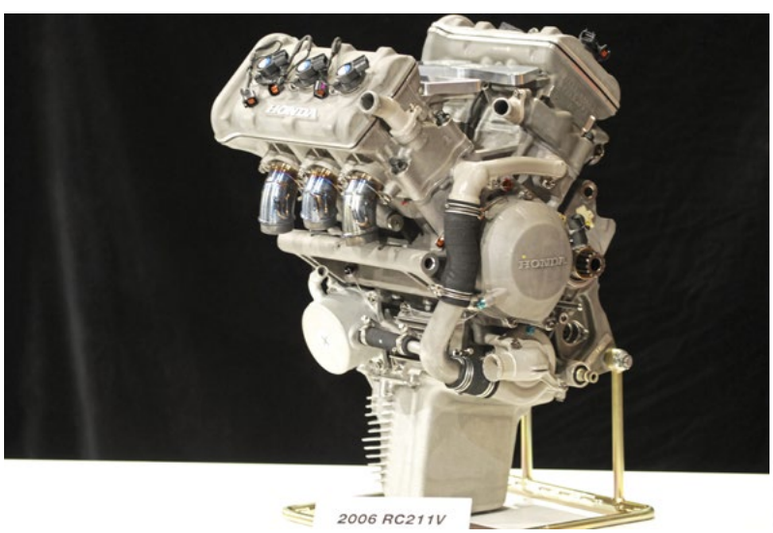
Bis MotoGP-Motorräder so perfekt wurden, wie sie heute sind, gingen die Techniker viele Irrwege und mussten Probleme lösen, wie sie vorher nie da waren. Im zweiten Teil unserer Reihe rekapitulieren wir, wie Nicky Hayden mit der seltensten aller Hondas 2006 Weltmeister wurde.

Von: **Neil Spalding**

Nachdem Valentino Rossi Ende 2003 weggegangen war, verlor Honda die Entwicklungsrichtung der RC 211V, und es traten unlösbare Chattering-Probleme auf. 2005 begann ein Programm, sich wieder nach vorne zu kämpfen. Obwohl Rossi in dem Jahr auf Yamaha überlegen Weltmeister wurde, kamen dort ernsthafte Sorgen auf, weil sich der Tabakkonzern Altadis zurückzog. Für das Sponsorengeld durch deren Marken Gauloises für das Werksteam und Fortuna für das Satelliten-Team musste Ersatz gefunden werden. Für das Werksteam fand man Camel, in der Not verbündete man sich fürs Satelliten-Team mit Dunlop und heimste sich eine Menge Reifenprobleme ein.

Doch auch die neue Michelin-Reifengeneration mit mehr Grip und größerem Querschnitt, die das Werksteam benutzte, war nicht problemlos. Während sie für Honda mehr Traktion brachte, hatte die Yamaha furchtbares Chattering, deren Beseitigung eine halbe Saison in Anspruch nahm. Es kursieren eine Menge Verschwörungstheorien, aber Fakt ist, dass die Reifenwahl 2006 die Rennergebnisse entscheidend beeinflusste. Ducati war 2005 zu Bridgestone abgewandert, und wenn Michelin ein schlechtes Wochenende hatte, waren die Roten unantastbar. Wie in Motegi und Sepang 2005 sowie in Jerez, Motegi und Valencia 2006.

Bei Honda war damals Kyoichi Yoshii der technische Leiter des MotoGP-Projekts. Für 2006 ließ er bei der Kunden-RC211V den Motor vorn um 5 mm anheben und machte ihren Rahmen um



Honda-Fünfzylinder Jahrgang 2006: 60 mm kürzer und 7 Prozent leichter als 2005



Flickwerk: Ständig wurden Teile des Rahmens zersägt und neu verschweißt

den Lenkkopf steifer. Die Fahrer, die die 2005er-Variante kannten, waren nicht gerade begeistert, besonders Marco Melandri hatte Probleme. Alle Honda-Piloten außer Nicky Hayden bekamen für 2006 zunächst dieses Motorrad. Während der Wintertests kam dann eine zweite Chassis-Variante zum Einsatz, die mehr Rückmeldung in den Kurven gab. Sie hatte einen geänderten Lenkkopf-Bereich, der zunächst nur für Dani Pedrosa vorgesehen war, bis Jerez hatte ihn auch Melandri. Ab dem Sachsenring hatten diese Motorräder auch eine geänderte Schwinge, dazu bekam Dani Pedrosa eine Kupplung, die er mit weniger Handkraft betätigen konnte.

Völlig neue RC211V

Die wirkliche Neuerung für 2006 war aber das Motorrad von Nicky Hayden. Es war eine völlig neue Generation der RC211V, eine der seltensten Hondas aller Zeiten. Neben den zwei Motorrädern von Hayden gab es nur noch eine dritte für Testfahrer Tadayuki Okada. Sie war die Weiterentwicklung des Prototyps, den 2005 Max Biaggi und Sete Gibernau nach dem Brünn-GP getestet hatten. Bei ihr wurde das RC211V-Paket komplett neu geschnürt. Das Ziel war eine längere Schwinge bei gleichbleibendem Radstand, wovon man sich mehr Bremsstabilität erhoffte. So wie bei Valentino Rossis Yamaha, mit der er eindrucksvoll durch die Felder pflügen konnte. Dafür musste der Motor kürzer gebaut sowie der Rahmen und die Verkleidung abgeändert werden.

Der neue Motor baute 60 mm kürzer und war um 7 Prozent leichter als sein Vorgänger. Die Leistungsteile blieben zunächst



SPALDING

Kyoichi Yoshii: RC211V, dann Fireblade

unverändert, aber aus unerfindlichem Grund hatte der neue Motor weniger Leistung. Die Kupplung war um 8 mm tiefer angebracht, der Rest des Motors wurde nach hinten gekippt. Die Neugestaltung brachte Vorteile am Kurveneingang, aber zunächst auf Kosten aller anderen Bereiche gegenüber der Standard-RC211V.

Es war überhaupt ein Gewaltakt, das Motorrad zum Saisonbeginn fertig zu haben. Der Rahmen war ein ständiger Flickenteppich aus zusammengestückelten Aluminium-Teilen. Er wurde ständig auseinandergesägt und wieder zusammengefügt, um das Gefühl zu bekommen, nach dem Hayden verlangte. Gar kein einfaches Unterfangen, wenn man bedenkt, dass jede Schweißnaht Verzug und Spannungen mit sich bringt. Wenn Honda mal einen Rahmen hatte, der nach Wunsch funktionierte, war es ein Kunststück, drei identische herzustellen. Es war auch ein klarer Widerstand von jeder Seite gegenüber dem unfertigen Motorrad zu spüren.

Also gab es intern einen Deal: Wenn sich bis zum fünften Rennen keine Besserung einstellen sollte, würde Hayden die Standard-RC211V bekommen.

Mit großen Veränderungen bei der Gewichtsverteilung gelang seiner Crew jedoch eine Verbesserung am Kurvenausgang. Beim zweiten Rennen in Katar war eine Besserung zu spüren, doch das Motorrad war einfach zu langsam. Für Mugello gab es ein Motoren-Update, aber Hayden war mit 329,8 km/h weit hinter Stoners 334 km/h mit der Standard-Honda. Trotzdem war er als Dritter hinter Rossi und Capirossi die erste Honda, zwei Sekunden vor Pedrosa. Dass sie auf den Geraden langsam und in den Kurven schnell war, schien die Auslegung in Richtung Yamaha in mehr Bereichen zu bestätigen, als vorgesehen war.

Ständige Baustelle

Für Donington baute Honda ein neues Fahrwerk ohne Flickwerk, das besser arbeiten sollte – den dritten Anlauf für 2006. Dieses Motorrad hatte ein neu positioniertes Federbein, viel tiefer als bisher, und war leicht an dem deshalb nach links verlaufenden Auspuff des fünften Zylinders zu erkennen. Weil man es nicht abgestimmt bekam, wurde es bis zum Brünn-Test beiseitegestellt. Dort bekam man es dann in den Griff und nutzte es für den Rest der Saison.

Das Werksteam benutzte eine Kupplung, die sich beim Gasanlegen zuzog und beim Abbremsen öffnete, was heute in vielen Motorrädern Standard ist. Doch damals war sie neu bei Honda, besonders Pedrosa hatte mit der Servo-Wirkung Probleme beim Start. Auch Hayden musste sich beim Start sehr bemühen, daher griff man zunächst auf die vorherige Variante zurück. Dann kam eine überarbeitete Version, und Hayden übte am Testtag nach dem Motegi-GP viele Starts.

Zu allem Überfluss wurde er beim vorletzten WM-Lauf in Portugal von Teamkollege Dani Pedrosa umgefahren und verlor die WM-Führung an Rossi. Aber dann stürzte Rossi in Valencia in der ersten Runde, Hayden fuhr aufs Podest und wurde wider alle Chancen Weltmeister. Der Haufen Racer im Team hatte tief in die Kiste gegriffen und geliefert, genau wie die Ingenieure um Yoshii. Ein neues Motorrad auf Anhieb zum Titel zu führen, ist nicht einfach, vor allem nicht, wenn es so viel Neues auszusortieren gibt.

Mehr Einfluss als gedacht

Am Tag nach dem Rennen verließ Kyoichi Yoshii die Strecke in Richtung Japan und nahm eine neue Position in der Entwicklungsabteilung auf. Er bekam den Job, die nächste CBR 1000 RR zu bauen, nachdem sich der legendäre Fireblade-Urvater Tadao Baba 2004 zu Ruhe gesetzt hatte. Er hatte ganze 18 Monate Zeit, viel kürzer als sonst üblich.

Die 2008er-Fireblade, die Yoshii baute, blieb für die nächsten elf Jahre die Basis für Hondas Superbike-Einsatz und wurde erst dieses Jahr abgelöst. Ich würde jede Wette eingehen, dass ihr Schwerpunkt, ihre Flex-Charakteristik und allgemeine Fahrdynamik so nah an der letzten RC211V waren, wie die Erfordernisse der Straße gerade noch zulassen. Yoshii ging nie wieder zu HRC, er leitet heute die Endmontage in der Versuchsabteilung.

Das Team von Nicky Hayden arbeitet auch heute inklusive Crewchief Pete Benson fast komplett in der MotoGP – allerdings bei KTM. Nur einer fehlt. R.I.P., Nicky. ■



SPALDING

Die Arbeit ruhte nie: Die neue RC211V wurde über die ganze Saison entwickelt



SPALDING

Ende gut, alles gut: Nicky Hayden wurde beim Finale MotoGP-Weltmeister 2006



Zukunftsvision

Bei der Transatlantic Trophy 1980 erschien ein 18-jähriger Teenager und schlug auf Anhieb alle Weltmeister. Freddie Spencer zeigte erstmals auf Weltniveau, was es bringt, wenn ein Supertalent im Kindesalter mit dem Rennsport beginnt.

Von: **Imre Paulovits**

Schüchtern stand er da, und er wusste gar nicht, ob er stolz sein oder es ihm peinlich sein sollte, dass er gerade die Weltmeister Barry Sheene und Kenny Roberts sowie alle anderen WM-Stars in Grund und Boden gefahren hatte. Der 18-jährige Amerikaner Freddie Spencer war das erste Mal außerhalb seiner Heimat ein Rennen gefahren, auf einer anspruchsvollen und ihm unbekannten Strecke. Trotzdem hatte niemand nur den Hauch einer Chance gegen den aufstrebenden Jüngling.

Dann schwang er sich ein zweites Mal in den Sattel seiner silbernen Yamaha TZ 750 und brachte mit einem zweiten, noch klareren Sieg die Zuschauer rund um den langen Kurs von Brands Hatch endgültig um den Verstand. Es war ein Blick in die Zukunft: Freddie Spencer wurde nur drei Jahre später der jüngste 500er-Weltmeister, den es bis dahin gegeben hatte. Und er wurde der Einzige in der Geschichte, der in einem Jahr die 250er- und die 500er-WM gewonnen hat. Er sollte auch zum Prototypen der heutigen Grand-Prix-Fahrer werden, die in frühester Kindheit mit dem Rennfahren beginnen.

Mit Randy Mamola war bereits ein Jahr zuvor ein Teenager aus den USA mit erstaunlichen Fähigkeiten in die Motorrad-WM gekommen. Doch Freddie Spencer war noch zwei Jahre jünger, und wenn Mamolas extremer Hanging-off-Stil auch unheimlich spektakulär war und er das Lenken mit durchdrehendem Hinterrad auf ähnliche Weise wie Kenny Roberts beherrschte, war die Art, wie Spencer sogar mit leicht rutschendem Vorderrad einlenken konnte, noch einmal eine Steigerung.

Die Spitze des Eisbergs

Die USA erlebten nach dem Zweiten Weltkrieg einen Motorradboom, der in den 1960er-Jahren mit dem Erscheinen der Japaner noch einmal Dynamik bekam. Ihre kleinen Maschinen kosteten nur wenige Hundert Dollar, und es wurden auch Motorräder für Kinder angeboten. Solche Bikes hatte es zwar schon früher gegeben, doch nun waren sie erschwinglich und zuverlässig. Daher setzten immer mehr rennbegeisterte Eltern ihre Sprösslinge darauf. Vor allem auf den Dirt Tracks, wo die meisten Rennen der amerikanischen Saison abgehalten wurden – und die sich in Miniaturausgabe überall errichten ließen – machten Tausende von Kindern ihre ersten Fahrversuche auf zwei Rädern. Clubs und Verbände begannen in dieser Zeit damit, Rennen und Meisterschaften für sie zu organisieren.

Freddie Spencer aus Shreveport in Louisiana war noch keine sechs Jahre alt, als er 1967 sein erstes Rennen fuhr, und bereits 1968 gewann er die Louisiana Dirt Track Championship für Kinder. Dann arbeitete er sich durch die Klassen und brach einen Altersrekord nach dem anderen. Er versuchte sich auch auf Asphalt und gewann 1974 die AMA 125 ccm Amateur Championship auf einer Yamaha TA 125. Am 20. Dezember 1977 wurde er 16, sodass er 1978 eine Profikarriere starten konnte. Er siegte auf Anhieb bei der Grand National Novice Championship, wobei er alle Straßen- und fünf der sechs Dirt-Track-Rennen gewann. 1979 wurde er bei Howard Racing unter den Fittichen von Erv Kanemoto AMA 250er-Meister. Dazu fuhr er mit Kawasaki erstmals bei den Superbikes und gewann gleich sein erstes Rennen in Sears Point, dem



Freddie Spencer mit der Kanemoto-Yamaha TZ 750: Zwei sensationelle Siege in Brands Hatch 1980

YAMAHA

er zwei Wochen später einen Sieg in Laguna Seca folgen ließ. Er ist damit bis heute der jüngste AMA Superbike-Sieger. Für 1980 konnte ihn Steve McLaughlin zum neu formierten Honda-Superbike-Team locken, er durfte daneben aber auch die AMA-Formula-1-Meisterschaft bei Howard Racing fahren.

Die Sensation von Daytona

Bei den 200 Meilen von Daytona fuhr Spencer erstmals mit der Yamaha TZ 750 gegen die Besten der Welt. Nachdem Weltmeister Kenny Roberts ausfiel, führte der 18-Jährige bis zur 150-Meilen-Marke, bevor seine Kurbelwelle einging. Doch nach seiner Paradevorstellung wurde Spencer von Bruce Cox, dem Promoter der Match Races, gefragt, ob er nicht im US-Team einspringen könne, wo noch ein Fahrer fehlte.

Nachdem er die Kanemoto-TZ auf der anspruchsvollen Berg-und-Talbahn von Brands Hatch gleich auf die Pole-Position gestellt und zwei lupenreine Siege herausgefahren hatte, tat er sich auf den Kurzstrecken etwas schwerer. In Mallory Park wurde er trotzdem einmal Zweiter hinter Kenny Roberts und einmal Dritter hinter Roberts und Mamola. In Oulton Park unterlag er im ersten Rennen Roberts um nur eine Zehntelsekunde, und da die Amis ihren Mannschaftssieg bereits in der Tasche hatten, ging es im letzten Rennen noch um die Ehre des besten Einzelpiloten. Spencer beharkte sich mit Roberts um den Sieg und stürzte, wurde aber auch so gleich Zweitbester bei seinem Auslands-Debüt. Der Rest ist Geschichte. Spencer wurde Hondas erster Weltmeister bei den 500ern und verzauberte die Welt vier Jahre lang mit seinem Können. Auch wenn sein Stern aufgrund gesundheitlicher Gebrechen viel zu schnell verglühte, zeigte er, dass sich talentierte Kinder auf ein Niveau hin entwickeln können, an das die, die erst im Erwachsenenalter anfangen, nie herankommen. Das ist heute genau die Schule, die jeder Fahrer durchmachen muss, wenn er Weltmeister werden will. ■

ERGEBNIS

Transatlantic Trophy Match Races: Brands Hatch 04.04.1980, Mallory Park 06.04.1980 und Oulton Park 07.04.1980

	Fahrer	Motorrad	Punkte
1.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha TZ 750	92
2.	Freddie Spencer (USA)	Yamaha TZ 750	76
3.	Randy Mamola (USA)	Suzuki RG 653 XR23	74
4.	Keith Huewen (GB)	Yamaha TZ 750	59
5.	Ron Haslam (GB)	Yamaha TZ 750	58
6.	Skip Aksland (USA)	Yamaha TZ 750	57
7.	Dave Potter (GB)	Yamaha TZ 750	56
	Nationenwertung		
1.	USA		442
2.	Vereinigtes Königreich		370



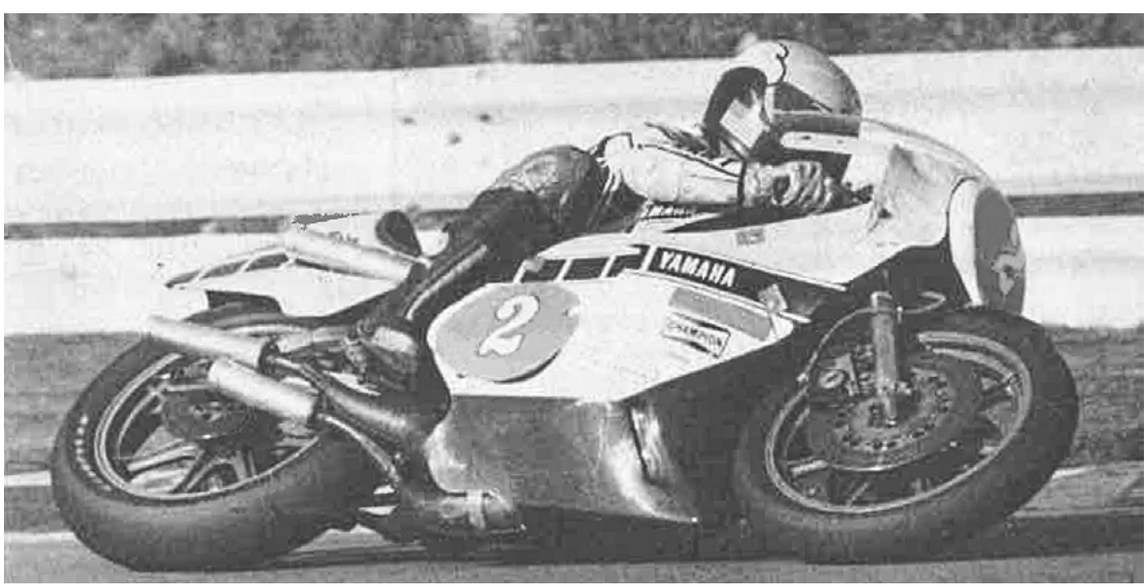
ARCHIV MSA

Keine Berührungsangst: Spencer (#5) überholt Graeme Crosby ausgangs Druids



ARCHIV MSA

Der schüchterne Teenager Spencer



ARCHIV MSA

Aber über die drei Renntage doch der King: Kenny Roberts gewann die Einzel-Gesamtwertung der Match Races 1980

ZAHL DES RENNENS

12

Jahre Rennsport und Hunderte von Rennen hatte Freddie Spencer bei seinem Europa-Debüt hinter sich und war trotzdem noch jünger als die meisten Rennfahrer der Alten Welt bei ihren allerersten Rennversuchen. Dieser Rückstand lässt sich einfach nicht aufholen.



WASNER

Historischer Triumph: WM-Titel für Nagl, Schiffer und Roczen (v. l.)

Motocross der Nationen 2012

Moment für die Ewigkeit

Heute geht der Blick zurück auf ein Rennen, das sämtliche deutsche Motocross-Fans sicher niemals vergessen werden: Das MXoN 2012 im belgischen Lommel mit dem ersten und einzigen WM-Titel für ein deutsches Team.

Von: **Frank Quatember**

Die Konstellation war in diesem Jahr nahezu optimal für die Deutschen unter ihrem charismatischen Teamchef Hubert Nagl. Neben seinem Sohn Max standen der damals 18-jährige Ken Roczen sowie der Frechener Marcus Schiffer für das MXoN in der berüchtigten Sandhölle von Lommel (Belgien) Ende September 2012 bereit. Doch was heißt schon optimal beim Motocross der Nationen, einem Rennen, bei dem alles nur Erdenkliche passieren kann, sowohl positiv als auch negativ. Favorisiert waren am Wochenende auf der schwersten Sandstrecke der Welt neben den bärenstarken Belgiern auf ihrer Heimstrecke vor allem die erfolgsverwöhnten US-Amerikaner um Kapitän und KTM-Superstar Ryan Dungey, die die letzten sieben Jahre die Peter-Chamberlain-Trophy für den MXoN-Sieg erobert hatten. Dazu kamen die stets gefährlichen Franzosen um Gautier Paulin und Marvin Musquin sowie die beiden besten Sandfahrer der Welt, Jeffrey Herlings und Antonio Cairoli.

Für die Deutschen sprach, dass KTM-Pilot Max Nagl nach einer schweren Rückenverletzung aus 2011 zum Saisonende 2012 in beeindruckender Form war und vor Selbstbewusstsein nur so strotzte. Der Thüringer Ken Roczen war nach dem Gewinn des WM-Titels 2011 in der MX2-Klasse in die USA gewechselt und hatte sowohl in der SX-Serie als auch bei der Outdoor-Meisterschaft glänzende Ergebnisse eingefahren. Suzuki-Fahrer Marcus Schiffer war bekannt als Sandtechniker und hatte sich auf das Event in Lommel unter anderem auf seiner Hausstrecke in Grevenbroich akribisch vorbereitet. Und der vermeintlich schwächste Pilot ist bei diesem speziellen Teamrennen oft genug das Zünglein an der Waage.

Bei der Auslosung der Startplätze am Samstagmorgen war den deutschen Piloten die Glücksfee mit Platz 6 am Gatter hold. Und auch im anschließenden Qualifying lief für das deutsche Trio alles wie am Schnürchen: Platz 1 vor Belgien und Italien! Vor einer ekstatischen Kulisse von weit mehr als 50 000 Fans aus aller Herren Länder startete der alles entscheidende Sonntag in Lommel bei Kaiserwetter.

> „Vor lauter Aufregung musste ich meinen Platz im Innenraum gegen ein wenig einladendes Dixiklo tauschen, um nicht durchzudrehen."
>
> MSa-Reporter F. Quatember

Der dritte Lauf entschied

Zunächst hatten Ken Roczen und Max Nagl im ersten Endlauf MX1-gegen die MX2-Bikes den Auftrag, für das Team Deutschland vorzulegen. Der Oberbayer Nagl zog sogar den Holeshot, und im Ziel war die Mission mit den Plätzen 3 (Nagl) und 5 (Roczen) erfüllt. Eine Stunde später folgte das zweite Finale MX2 gegen Open-Motorräder. Und genau hier schlug die Stunde des Wackelkandidaten Marcus Schiffer. Der Suzuki-Pilot biss sich durch den Sand und holte im Ziel einen sensationellen siebten Platz inmitten der Weltelite. Ken Roczen, der mit der 250er-KTM am Start einen Nachteil hatte, erledigte seinen Job gewohnt cool und konnte als Vierter das deutsche Team vor dem alles entscheidenden dritten Lauf in Führung halten.

Beim Herzschlagfinale musste Roczen von außen tatenlos zittern und zusehen, wie sich seine Mannschaftskameraden Nagl und Schiffer in den letzten 30 Minuten und zwei Runden schlugen. Als das Gatter fiel, raste Max Nagl als guter Sechster in die Startkurve, doch sowohl die US-Amerikaner als auch die Belgier lagen in Schlagdistanz. Während sich Schiffer das Rennen über um Position 15 herum bewegte und damit für das Streichresultat sorgte, schrieb Nagl in der Spitzengruppe Geschichte. Wenige Minuten vor Ultimo lag Max auf Position 8, direkt vor ihm das belgische Duo Clement Desalle

und Ken de Dycker. Belgien kam bis auf zwei Pünktchen an Deutschland heran, doch nicht vorbei. Zu diesem Zeitpunkt war das Rennen so spannend, dass ich vor lauter Aufregung meinen Platz im Innenraum gegen ein wenig einladendes Dixiklo tauschen musste, um nicht durchzudrehen. Das half, um immerhin die unglaubliche Schlussrunde noch mit eigenen Augen zu genießen.

In der deutschen Box war Nagl signalisiert worden, dass er unter allen Umständen noch Desalle passieren musste, um das Ding zu gewinnen! Gesagt, getan: Drei Runden vor Schluss ging der Deutsche am Belgier vorbei, brachte Platz 6 ins Ziel, und damit war Deutschland zum ersten Mal in der mittlerweile 73-jährigen Geschichte des MXoN Team-Weltmeister!

Moment der Ekstase

Ein unglaublicher Moment der Ekstase folgte, bei dem die drei Helden von den deutschen Fans gefeiert wurden, die völlig aus dem Häuschen waren. Niemand hatte ernsthaft daran geglaubt, dass das kleine MX-Deutschland diesen Triumph feiern könnte.

Egal ob Fahrer, Teammitglieder, Funktionäre, Medienleute oder Fans, es wurden nach diesem Triumph im Sand unzählige Tränen vergossen. Für die drei siegreichen Piloten Max Nagl, Ken Roczen und Marcus Schiffer war dieser unerwartete Sieg ein Meilenstein ihrer Karriere. Niemals zuvor stand und vielleicht niemals wieder steht ein deutsches Team ganz oben auf dem Treppchen und stemmt die Chamberlain-Trophy siegestrunken in die Sonne. Ein Moment für die Ewigkeit. ■

RENNERGEBNIS

Motocross of Nations, Lommel (B), 30. September 2012

1.	DEUTSCHLAND	25 Punkte: Max Nagl (3-6), Ken Roczen (5-4), Marcus Schiffer (7-14)
2.	BELGIEN	29 Punkte: Ken De Dycker, Clement Desalle, Jeremy Van Horebeek
3.	USA	39 Punkte: Ryan Dungey, Blake Baggett, Justin Barcia
4.	NIEDERLANDE	44 Punkte: Jeffrey Herlings, M. de Reuver, G. Coldenhoff
5.	ITALIEN	47 Punkte: Davide Guarneri, A. Lupino, Tony Cairoli
6.	FRANKREICH	47 Punkte: Gautier Paulin, Marvin Musquin, Xavier Boog



WASNER

Im letzten Moment: Max Nagl machte den Unterschied



WASNER

Nach MX2- auch Team-Weltmeister: Ken Roczen legte vor



WASNER

Der dritte Mann: Marcus Schiffer war der Sand-Experte



WASNER

Ekstase: Unzählige deutsche Fans vergossen Freudentränen

NACHRICHTEN

EGON MÜLLER OHNE TRAINING WELTMEISTER

Ex-Speedway-Weltmeister Egon Müller legt Wert auf die Feststellung, dass er seinen WM-Titel 1983 in Norden ohne jegliches illegales Training gewonnen hat. MSa (Nr. 18, Seite 30) hatte berichtet, der Sieger habe vor dem Rennen tagelang auf der Bahn getestet und den Bahndienst selbst durchgeführt. Müller: „Das sind Ammenmärchen von Leuten, die mir den Titel nicht gegönnt haben. Ich habe nur am Mittwoch ein paar Runden für TV-Aufnahmen gedreht, bis die Kamera weggeflogen ist. Alle Setup-Einstellungen an den Bikes wurden bei meinem Tuner Otto Lantenhammer in Moosmühle, auf der Straße vor seinem Haus gemacht."

BEIRER: WELTMEISTER VOR WEIHNACHTEN

Mit emotionalen Worten machte Pit Beirer in einem Interview seinen Standpunkt zur aktuellen WM-Situation klar. Der deutsche KTM-Motorsportchef plädierte dafür, alle Anstrengungen auf die zweite Jahreshälfte bis zum Winter zu verlagern. „Warum nicht die Hälfte oder ein Drittel der WM in die zweite Saisonhälfte legen? Was wir nicht wollen, ist, die verschobenen Termine in den Winter zu legen. Und schon gar nicht in 2021 und dann gleich in die nächste Saison starten. Eine superstarke und superkurze Saison mit einem Weltmeister vor Weihnachten, das wäre unser Ziel."

KEIN BERGRING-JUBILÄUM

Die nächste wegen Corona abgesagte Großveranstaltung ist das Bergring-Wochenende an Pfingsten in Teterow. Das 100. Bergring-Jubiläum wurde auf Pfingsten 2021 verschoben. Der MC Bergring rechnet damit, dass der für Pfingstsamstag geplante Speedway-GP noch im September oder Oktober nachgeholt werden kann, nachdem die Bundesregierung Großveranstaltungen bis mindestens 31. August untersagt hat.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Vanquish V12 2+2, 2004, 57500 km, dt. Fzg., Scheckheft, gr. KD neu, Antrim Blue, 79.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52477

Audi



R8 Coupé 5.2 FSI performance, neuwertig, EZ 03/2019, 1300 km, 456 kW (620 PS), unfallfrei + keine Rennstrecke, tangorot-metallic, Anschlussgarantie, UPE 221.000,- €, jetzt 149.980,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52454

Bentley



Bentley Mulsanne, 11/10, 1. Hd., 60000 km, unfallfrei, anthrazitmetallic, alle Extras, Inz. mögl., 98.500,- €. Tel. 0172/4540000

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! 53.000,- € Brutto! 83707 Bad Wiessee, Tel. 0171/7360630



512 TR, EZ 05/94, dt. Fzg., 1.Hand, orig. nur 25800 km, lückenl. Ferrari-Scheckheft, großer KD/ZR neu, unfallfrei, 100 % Erstlack, unberührter Werks-Originalzustand, 159.900,- €. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

Lamborghini



Lamborghini Aventador Miura 50 Limited, 11/16, 1. Hd., nur 1100 km, neuwertig, Inz. mögl., Auslieferung Penske, Hamburg, 409.000,- €. Tel. 0172/4540000

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Jaguar

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

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52414



Mercedes G 400 d Stronger than Time, 10/19, 8900 km, graumetallic, alle Extras, 147.500,- €, Inzahlungnahme möglich, Tel. 0172/4540000



300 SL Roadster, 8/57, silbermetallic, Leder schwarz, Frame-Off-Restauration, 20000 km, Classic Data 2, 875.000,- €, Inz. eventuell mögl., Tel. 0172/4540000

Mini

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

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Abstandsregeltempostat
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 0700/22022011 H



Porsche Panamera Turismo GTS, 1/20, nur 80 km, Listenpreis 188.000,- €, Inz. möglich, Mwst. ausweisbar, 169.000,- €. Tel. 0172/4540000

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

MOTOR SPORT aktuell
Jetzt online abonnieren!
- *Leser werben Leser*
- *Testabos*
- *Jahresabos*
- *Geschenkabos*

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Geschäftsverbindungen

BestWater

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

Immobilien

Nur 20 km vom Nürburgring entfernt zu verkaufen: 2 Häuser mit 3 abgeschlossenen Wohneinheiten, 140 bzw. 90 u. 110 qm Wohnfläche, Bj. 1900 und 1999, bezugsfertig, Garage, großer Hof, EnA beantragt, VB: 219.000,– €, Käufercourtage: 3,57% incl. Mwst., Concept Immobilien, 56751 Polch, info@conceptimmobilien-polch.de oder 0170/8691305 H

Versicherungen

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell **MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE**

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 19/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



BMW

In Rumänien wird Simracing mit dem alten DTM BMW M3 (E30) betrieben. Die populären Rennen laufen sogar live im Fernsehen

Kein harmloser Rennunfall

Zur Motorsport-Historie
MSa 18/2020

Vielen Dank dafür, dass Sie das Ausnahmetalent Markus Höttinger in unsere Erinnerung zurückgerufen haben. Ich selbst verfolgte das Unglücksrennen auf der Tribüne C im Motodrom. Über die Streckenreportage (Jochen Luck war der Sprecher beim F2-Rennen an diesem Tag) erfuhren die Zuschauer, dass es ausgangs der Nordkurve zu einem Unfall gekommen war, in den Derek Warwick und Höttinger verwickelt waren. Ohne zu wissen, was tatsächlich passiert war, legte sich ganz schnell eine eigenartige Stimmung über das Motodrom, und jeder ahnte, dass es sich da wohl nicht nur um einen harmlosen Rennunfall handelte. Viel zu spät wurde das Rennen abgebrochen!

Frank Mentel
D-74206 Bad Wimpfen

Ich möchte mich den anderen Lesern anschließen. Danke für die Berichte über Mike Hailwood, Stirling Moss oder Egon Müller. Nutzen Sie die Möglichkeit, über legendäre Fahrer oder Rennen nochmals zu berichten! Es weckt Erinnerungen und lenkt von der derzeitigen Motorsportsituation ab. Auch Berichte über überragende Rennfahrzeuge der Vergangenheit würden bestimmt viele Leser interessieren. Vielleicht pro Ausgabe ein Fahrzeug aus dem Bereich Formelsport und ein legendäres Motorrad.

Stefan Reichardt
D-13125 Berlin

Michael Schmidt skizziert die beeindruckende Karriere von Sir Stirling Moss – eine Hommage an einen der weltbesten Rennfahrer. Auf die Frage nach seinen besten Rennen nannte Moss die Siege in Monte Carlo und auf dem Nürburgring 1961. Er gewann auf seinem leistungsmäßig stark unterlegenen Lotus-Climax 18/21 gegen die favorisierte Konkurrenz von Ferrari mit den damaligen Titelanwärtern Phil Hill und Wolfgang von Trips.

Jörg-Thomas Födisch
D-53913 Swisttal-Heimerzheim

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 22. April

ab 11.30	Africa Eco Race 2018, Highlights (bis 14.00)	Eurosport 1
17.45	Manthey Racing (Reportage)	Motorvision TV*

Donnerstag, 23. April

ab 11.30	Africa Eco Race 2019, Highlights (bis 14.00)	Eurosport 1

Freitag, 24. April

ab 11.30	Rallye Dakar 2018, Highlights (bis 14.00)	Eurosport 1
14.00	Supercars Adelaide, 1. & 2. Lauf (Wh.)	Sport 1+*
19.05	Racing Files (Auto Union/Audi)	Motorvision TV*

Samstag, 25. April

ab 03.15	NASCAR Cup, 1.–4. Lauf (Wh., bis 17.00)	Sport 1+*
ab 11.30	Rallye Dakar 2019, Highlights (bis 14.00)	Eurosport 1
ab 20.55	div. Rallye-Events 2019/2020 (Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 26. April

ab 11.30	Rallye Dakar 2020, Highlights (bis 14.00)	Eurosport 1
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.00	Formel 1, Großer Preis der USA 2019	Sky Sport 2*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.15	Formel 1, Großer Preis von Kanada 2011	ORF Sport+*

Montag, 27. April

ab 11.30	24h Le Mans 2016 & 2017 (Highlights)	Eurosport 1

Dienstag, 28. April

ab 11.30	24h Le Mans 2018 & 2019 (Highlights)	Eurosport 1
22.45	Kissling Motorsport (Reportage)	Motorvision TV*

Motorrad

Mittwoch, 22. April bis Sonntag, 26. April

je ab 19.00	BSB & MX-WM 2019, div. Rennen (Wh.)	Eurosport 2*

Simracing-Livestreams

Samstag, 25. April

ca. 15.00	iRacing 24h-Rennen Nürburgring **LIVE** www.iracing.com/live
ca. 21.00	IndyCar iRacing Challenge, Austin **LIVE** www.youtube.com/user/indycars

* kostenpflichtig

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

23.–26.04.	Rallye-WM, Argentinien **– verschoben –**	RA
25.04.	Sportwagen-WM, Spa **– verschoben –**	B
25./26.04.	DTM, Zolder **– verschoben –**	B
25./26.04.	WTCR, Budapest **– abgesagt –**	H
25./26.04.	Truck-EM, Budapest **– verschoben –**	H
25./26.04.	GT Masters/TCR/F4, Oschersleben **– versch. –**	D
26.04.	IndyCar Series, Austin **– verschoben –**	USA
26.04.	NASCAR Cup Series, Talladega **– verschoben –**	USA

Motorrad

25.04.	X-Trial-WM, Andorra La Vella **– abgesagt –**	AND
25.04.	Supercross-WM, Las Vegas **– ausgesetzt –**	USA
25.04.	Speedway of Nations, Landshut **– verschoben –**	D
25./26.04.	Moto3-Jun.-WM, Portimão **– verschoben –**	P
26.04.	Motocross-WM, Agueda **– verschoben –**	P
26.04.	Enduro-WM, Lalin **– verschoben –**	E
26.04.	Speedway Länderkampf, Neustadt **– abgesagt –**	D

Vorschau



REINHARD

Formel 1: Was macht ein Rennstall wie McLaren in der Shutdown-Phase?



PORSCHE

Sportwagen: Porsche-Werksfahrer Laurens Vanthoor im Interview



MCKLEIN

Rückblick Rallye Argentinien 1980: Erster Auftritt in der neuen Welt



ARCHIV

Motorrad-Historie: GP-Sieg und Geschwindigkeitsweltrekord an einem Wochenende

Aus über 25 digitalen Magazinen jetzt für zu Hause wählen

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

Ab
0,99 €





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

Gleich bestellen unter:
shop.motorpresse.de/epaper