

MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 17 / 08. APRIL 2020

Kleine F1-Teams machen Druck **Wer gewinnt den Kosten-Krieg?**



Motorrad-WM

Iannone für 18 Monate gesperrt

Sportwagen-WM

Komplett-Umbau des Kalenders

Deutschland € 2,50

A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30

B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30



Rallye-Interview: Thierry Neuville
**Die Gefahren des
2022er-Reglements**



Langstrecken-WM: Technik
**Steckt Toyota in der
Hypercar-Sackgasse?**



Moto2-Interview: Tom Lüthi
**Hoffnung auf richtige
Weltmeisterschaft**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die Königsklasse kämpft ums finanzielle Überleben **S. 4**

Formel 1 So läuft die Inspektion bei einem historischen Auto **S. 6**

Formelsport Aktuelle News und Hintergründe aus den Serien **S. 7**

Sportwagen Das Geburtstags-Interview mit Dick Attwood **S. 8**

Sportwagen So ist der Stand bei Toyotas Hypercar-Projekt **S. 10**

Sportwagen Neues aus der GT- und Prototypenszene **S. 12**

Rallye So bewältigt man bei M-Sport die Corona-Krise **S. 14**

Rallye-WM Interview mit Hyundai-Pilot Thierry Neuville **S. 16**

Rallye Hintergründe und News aus der Rallyewelt **S. 17**

Tourenwagen Interview mit WTCR-Vize E. Guerrieri **S. 18**

Tourenwagen News aus DTM, WTCR, NASCAR und BTCC **S. 21**

Simracing So liefen digitale NLS, IndyCar, eNASCAR und Co. **S. 22**

Motorrad:

Motorrad-WM So will Tom Lüthi den Moto2-Titel gewinnen **S. 24**

Motorrad-WM Lange Sperre für Iannone und weitere News **S. 26**

MotoGP Die Hindernisse zu Beginn der Viertakt-Ära **S. 28**

Historie Die Karriere von Bike-Magier Mike Hailwood **S. 30**

Offroad Interview mit Speedway-Talent Michael Härtel **S. 33**

Offroad-Historie Der Motocross-GP von Sun City 2004 **S. 34**

Leserservice:

Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 38**



06 Brabham BMW BT52:
Große Inspektion für Weltmeisterauto



22 Simracing-Wettbewerbe im Überblick:
Viel Action auf der virtuellen Nordschleife



14 Rallye-WM in der Zwangspause:
Wie ist die Stimmung bei M-Sport?

Editorial

Seit dem 15. März dreht sich kein Rad im Motorsport. Mit schwerwiegenden Folgen. Doch die Krise ist auch eine Chance. Man muss sie nur nutzen.

Die Rallye Mexiko am zweiten Märzwochenende war das letzte große Motorsport-Event, das noch stattfand. Seitdem ruhen die Motoren. Keine Rennen, keine Testfahrten, kein gar nichts. Alles steht still. Das Coronavirus führt jetzt Regie. Weil keiner weiß, wann die Krise überstanden ist, lässt sich auch nicht planen oder konkrete Hoffnung verkaufen. Man kann nur warten. Und die Zeit nutzen, sich zu überlegen, was man beim Re-Start alles besser machen könnte. Manches wird man ändern müssen, damit es überhaupt weitergeht.

Die Krise ist auch eine Chance. Wir haben ja jetzt alle sehr viel Zeit. Die könnte man zum Beispiel in Überlegungen investieren, was im Motorsport in den letzten Jahre alles falsch gelaufen ist und wie man das für einen Neustart korrigieren könnte. Die Krise wird Arbeitsplätze kosten, so oder so. Teams werden zusperrern oder sich verkleinern müssen, wenn sie überleben wollen. Automobilhersteller werden in der Talfahrt der Wirtschaft vielleicht die goldene Gelegenheit sehen, sich aus dem Motorsport durch die Hintertür zu verabschieden. In schlechten Zeiten müsse man sich auf das Kerngeschäft konzentrieren, werden sie erklären. Und das ist nicht der Motorsport.

Die Königsklasse muss abspecken, und zwar dramatisch. Und sie muss sich krisenfest aufstellen. Je länger nicht gefahren wird, desto mehr werden wir merken, wie verwundbar wir sind. Das Formel-1-Geschäft ist börsennotiert und damit diesem völlig irrsinnigen Streben nach immer mehr Wachstum ausgeliefert. Der Sport muss das

Geld erst einmal einspielen, das die Amerikaner für die Formel 1 bezahlt haben. Es wäre deshalb im Sinne der Rechteinhaber, dass sich in ihrem Laden etwas grundlegend ändert.

Die Budgetdeckelung muss nach unten korrigiert werden, auf 100 Millionen Dollar oder noch weniger. Ohne Ausnahmen. Je niedriger der Kostendeckel, desto mehr Freiheiten könnte man bei der Technik zulassen. Weil dann alle auf Augenhöhe arbeiten. Es gäbe auch nicht mehr den Anreiz, das B-Team eines der großen Player zu spielen. Die Formel 1 wird um keinen Deut schlechter sein. Keiner wird an einem Rennauto erkennen, ob es mit 100 oder 500 Millionen Dollar Budget gebaut wurde. Die Teams müssen sich verkleinern. 400 Mitarbeiter, das reicht völlig. Sie sagen, das kostet Arbeitsplätze? Nicht weniger, als wenn wir gar nichts machen. Es muss eine Basis geschaffen werden, die es neuen Teams erleichtert, in das Geschäft einzusteigen. Wir werden sie händeringend brauchen, weil der ein oder andere Rennstall die Krise nicht überleben wird. Der Motorsport braucht dringend auch zu hundert Prozent CO₂-neutrale Kraftstoffe. Dann können wir das Hybrid-Feigenblatt über Bord werfen, wieder mit bezahlbaren und weniger komplizierten Motoren fahren, die auch ein Ilmor oder Cosworth bauen kann. Für den Fall, dass sich die Hersteller alle verabschieden. Es gibt keinen Plan B für dieses Szenario. Die WEC ist genau aus diesem Grund grandios auf die Nase gefallen.

Michael Schmidt
Redakteur



„DICK“ ATTWOOD IM INTERVIEW

Am Samstag wurde Richard Attwood 80 Jahre alt. Mit MSA sprach der alte Haudegen noch einmal über seine Erfolge in der Formel 1 und bei den 24 Stunden von Le Mans.

Seite 8

NEUE WEC-TERMINE

Die Sportwagen-WM hat neue Renntermine veröffentlicht. Umgebaut wurde nicht nur der Kalender dieser Saison, sondern auch schon der Plan vom nächsten Jahr.

Seite 12

MOTOGP-TECHNIK

Heutige MotoGP-Bikes sind bis ins Detail perfektioniert. Doch vieles von dem Wissen der Ingenieure basiert noch auf den Anfangszeiten der Viertakt-Ära. Wir blicken zurück.

Seite 28



30

Motorrad-Historie – Mike Hailwood:
Der größte Rennfahrer aller Zeiten

Ist die Coronakrise für kleine Teams der Sargnagel? Hinter den Kulissen wird hart um jede Sparmaßnahme gekämpft

Die Formel 1 im Überlebensmodus

STEFAN BALDAUF

In der Formel 1 dreht sich alles um ein Thema: Wie spart man Geld, um die Existenz der Teams zu sichern? Die Maßnahmen reichen von homologierten Teilen über unbezahlten Urlaub bis zu einer Absenkung des Budgetdeckels.

Von: **Michael Schmidt**

So oft haben sich die Teamchefs, FIA-Präsident Jean Todt und Formel-1-Chef Chase Carey noch nie getroffen. Wobei treffen das falsche Wort ist. Die Formel 1 konferiert aktuell digital. Das Reise- und Kontaktverbot zwingt die Drahtzieher des schnellen Geschäfts zur Videokonferenz. Mindestens ein Mal pro Woche. Und alles dreht sich immer um das gleiche Thema. Sparen, sparen, sparen.

Die Königsklasse lernt gerade eine neue Vokabel. Es geht um die Existenz vieler Teams. Nicht einmal Ferrari, Red Bull und Mercedes können relaxt auf die Krise schauen. Wer 1000 Leute beschäftigt, bezahlt 1000 Leute ge-

rade fürs Nichtstun. Ohne dass auch nur ein Penny in die Teamkasse fließt.

Seit dem 30. März befinden sich alle Teams in der vorgezogenen Sommerpause, die auf drei Wochen verlängert wurde. Ferrari und Haas haben am 19. März als Erste ihre Fabrikstore geschlossen, Renault und Alpha Tauri elf Tage später als Letzte. Das heißt aber nicht, dass es bei Ferrari am 9. April oder bei Renault am 20. April wieder weitergeht.

Wenn in einem der betroffenen Länder weiter eine Ausgangssperre und ein Arbeitsverbot gilt, wird die Zwangspause für alle verlängert. So wird keiner benachteiligt. Die FIA hat zum ersten Mal auch die Motorabteilungen in den Urlaub geschickt. Ebenfalls für vorerst drei Wochen. Sollte die Anzahl der Rennen in dieser Saison unter 15 fallen, werden die erlaubten Einheiten pro Auto für Motor, Turbolader, MGU-K, MGU-H, Batterie und Leistungselektronik entsprechend reduziert.

Beschlossene Sache ist bereits, dass die 2020er-Chassis auch in der Saison 2021 gefahren werden müssen und dass die große Reform frühestens 2022 beginnt.

„Wir müssen den Besitzern der kleinen Teams eine Perspektive geben. Von denen will keiner mehr den Clown spielen und einfach nur chancenlos teilnehmen.“

Guenther Steiner

An den neuen Autos darf nicht vor Ende Januar 2021 gearbeitet werden. Das vermeidet teure Parallelentwicklungen. Die aktive Spurverstellung DAS von Mercedes bleibt ab 2021 beerdigt, obwohl mit den alten Chassis weitergefahren wird.

Angedacht ist auch, die Motorentwicklung auf dem Stand der letzten Spezifikation von 2020 einzufrieren. Weitere Teile sollen homologiert werden. Bislang konnten sich die Teams noch nicht auf die Komponenten einigen. Ferrari und Red Bull sträuben sich, das ganze Getriebe festzuschreiben. Sie wären mit den

Innereien einverstanden, nicht aber mit dem Gehäuse. Das hat einen Grund: Ferrari und Red Bull haben herausgefunden, dass Mercedes Motor und Getriebe mit nur vier Stehbolzen verwindungssteif verbindet. Sie selbst brauchen sechs Bolzen dafür.

Dadurch baut das Getriebegehäuse etwas mehr in die Breite. Auf diesem Nachteil will man nicht sitzenbleiben. Man sieht: Selbst in der Not denken die Teams wettbewerbsorientiert. Auch Aufhängungen, Felgen, Crash-Strukturen, Radträger und Kühler stehen auf der Streichliste, müssen aber noch mit einer 60-prozentigen Mehrheit abgenickt werden.

Unbezahlter Urlaub

Auch hier ein interessantes Detail: Red-Bull-Teamchef Christian Horner ist bereit, die Vorderradaufhängung für 2021 zu homologieren. Von der Hinterachse sagt er nichts. Aus gutem Grund. Da sieht Red Bull im Vergleich zur Konkurrenz offenbar noch Verbesserungspotenzial.

McLaren ist jetzt bei seinen Sparmaßnahmen noch einen Schritt weitergegangen. Ein Teil der 750 Mitarbeiter wurde in ei-

nen unbezahlten Urlaub geschickt. Diese Regelung ähnelt der deutschen Kurzarbeit. Allerdings muss der Arbeitgeber in England gar keinen Lohn bezahlen, obwohl das Beschäftigungsverhältnis nicht aufgelöst wird. Die Angestellten erhalten vom Staat 80 Prozent ihres Gehalts. Allerdings ist die Lohnfortzahlung auf 2500 Pfund, derzeit rund 2800 Euro, gedeckelt und auf maximal drei Monate begrenzt. Haas wird dem Beispiel folgen. Auch Racing Point überlegt einen solchen Schritt: „Wir können nichts ausschließen.“

Carlos Sainz und Lando Norris haben auf einen Teil ihres Gehalts verzichtet. Das übt Druck auf die anderen Piloten aus. Besonders Großverdienen wie Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Max Verstappen oder Daniel Ricciardo werden ihre Gagen nicht mehr verteidigen können. Nico Hülkenberg meinte aus der Ferne spöttisch: „Jetzt kann der Lewis ja mal zeigen, dass sein Spruch ‚Cash is king‘ für ihn nicht gilt.“

Das heikelste Thema sparte sich der Spargipfel der Formel 1 für diese Woche auf. Die Budgetdeckelung ist für viele eine heilige Kuh. Sieben Teams im Feld sind der Meinung, dass sie mit 175 Millionen Dollar und insgesamt 20 Ausnahmen viel zu hoch angesetzt ist. Ebenso die FIA und die Rechteinhaber. Ihr ursprünglicher Plan, den Kostendeckel auf 130 Millionen Dollar mit wenig Ausnahmen festzusetzen, scheiterte am Veto der drei großen Teams. Ihr Argument, bei einer zu niedrigen Budgetdeckelung bis zur Hälfte der Belegschaft entlassen zu müssen, hatte in wirtschaftlich guten Zeiten noch Gewicht. Jetzt aber geht es nur noch ums Überleben. Bei einem Massensterben unter den Teams gehen noch viel mehr Arbeitsplätze verloren.

Historische Chance

Der Weltverband und das F1-Management sehen die Corona-Krise deshalb als goldene Gelegenheit zu einer Korrektur. Offenbar gibt das Reglement Änderungen in finanziell angespannten Zeiten her. Die kleinen Teams fordern ohne Ausnahme ein Absenken der Grenze auf 100 Millionen Dollar. Auch McLaren und Renault sind mit im Boot.

Dabei sollen die ganzen Ausnahmen schrittweise abgebaut werden. Auch die Fahrergehälter. Ferrari und Red Bull stemmen sich gegen einen so dramatischen Einschnitt. Sie warnen vor einer



WOLFGANG WILHELM

Ein Teil der McLaren-Mitarbeiter wurde freigestellt. Die Piloten und das Management verzichteten freiwillig auf Gehalt

emotionalen Überreaktion. Red Bull soll immerhin angeboten haben, einer Reduzierung auf 150 Millionen Dollar zuzustimmen, wenn das neue Reglement bis 2023 verschoben wird. Offenbar glaubt man in Milton Keynes, mit dem RB16 einen Mercedes-Killer gebaut zu haben. Bei einer weiteren Verschiebung der Reform müsste die FIA jedoch über einen großen Schatten springen.

Mercedes wäre mit einer Grenze von 150 Millionen einverstanden. Man hört allerdings auch, dass die Konzernlenker von Mercedes und Renault noch größere Einschnitte begrüßen würden. Da ist von wenigstens 135 Millionen Dollar die Rede. Somit wäre sichergestellt, dass die Formel 1 für die beiden Werksteams ein Profitcenter ist, wenn der Rennbetrieb wieder anläuft.

Ferrari ist der größte Gegner einer Abrüstung über den Kostendeckel. Maranello argumentiert, dass ein Absenken des Budgetlimits auf 150 Millionen Dollar den Privatteams gar nichts bringt. Weil sie sowieso darun-

terliegen. Und damit ändert das nichts an ihrer finanziellen Schiefelage. Deshalb plädiert Ferrari lieber dafür, die tatsächlichen Sparmaßnahmen auszubauen. So könnte man zum Beispiel die ursprünglich für das neue Reglement vorgesehene Regel vorziehen, dass die Autos am Freitagmorgen für den Rest des Wochenendes homologiert werden, um die Unsitte zu stoppen, dass ständig neue Teile nachgeliefert werden. Oder dass in der Budgetdeckelung einige Extras gestrichen werden, die für alle ins Geld gehen. Zum Beispiel die Fahrerwagen oder die Gehälter für die drei teuersten Angestellten. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto will der FIA diese Woche noch weitere Vorschläge in diese Richtung präsentieren.

Perspektive für Milliardäre

Die Privatteams werden sich dadurch wenig beeindruckt lassen. Sie greifen jetzt nach jedem Strohalm, den man ihnen hinhält. Direkte oder indirekte Sparmaßnahmen. Sie rechnen so:

Wenn wir 100 Millionen fordern, kommen wir am Ende vielleicht bei 130 Millionen raus. Das würde insofern helfen, dass dann die großen Teams nicht mehr von ihrem Budget-Vorteil profitieren und sportlich eine fairere Plattform gewährleistet ist.

Es wäre auch der Köder für die milliardenschweren Teambesitzer Lawrence Stroll (Racing Point), Finn Rausing (Alfa Romeo) und Gene Haas (Haas), weiterzumachen, statt ihr Privatgeld in Hoffnungslosigkeit zu investieren. Für die FIA ist die Debatte über die Budgetdeckelung eine schwierige Gratwanderung. Die großen Teams müssten in kurzer Zeit Personal abbauen. Das ist in Italien schwieriger als in England. Andererseits könnte ein Automobilhersteller diese Leute einfacher in anderen Abteilungen unterbringen. Für Mitarbeiter kleiner Teams gibt es kein Auffangnetz. Wer dort seinen Arbeitsplatz verliert, muss sich auf dem Markt umschauchen. Doch da gibt es im Moment leider auch keine freien Stellen. ■



RED BULL

Fehlende Solidarität: Red Bull machte bisher nur Sparvorschläge, die auch den eigenen Interessen zugutekommen



Rekordrenner wird zerlegt

BMW hat den Brabham BT52 generalüberholt. Bei der großen Inspektion des Weltmeisterautos aus der Saison 1983 wurde auch eine Revision des legendären BMW-M12/13-Motors durchgeführt.

Von: **Tobias Grüner**

Es war der kleinste Motor, der jemals einen WM-Titel gewann. Und der stärkste. Der BMW M12/13 hatte nur 1,5 Liter Hubraum und vier Zylinder. Berechnungen ergaben, dass er bei ausgebautem Wastegate-Ventil in Quali-Runden bis zu 1430 PS abgegeben haben soll. Auf den BMW-Prüfständen konnte damals nur bis maximal 5,1 bar Ladedruck gefahren werden. Dabei wurden 1065 PS abgelesen. Die Cockpitanzeige im Brabham BT54 von 1985 endete bei 5,5 bar. Im Training wurde das Dampftrad

noch weiter gedreht. So konnte der Maximalwert nur berechnet werden. Nach einem zähen Start wurde der Vierzylinder-Turbo 1983 zur Erfolgsstory. Nelson Piquet gewann mit Motorblock Nummer 58 in Kyalami den F1-Titel. Mit höheren Ladedrücken ging die Leistung in den Folgejahren dann immer weiter durch die Decke. Bis irgendwann die KKK-Turbolader nicht mehr mitspielen wollten.

Rekordmotor kerngesund

Hin und wieder wird der wunderbare Vierzylinder-Turbo für historische Anlässe im Brabham BT52 angelassen. Zuletzt mussten die Fans aber ein Jahr lang auf den legendären Renner verzichten. Die BMW-Klassik-Abteilung hatte nach 800 Kilometern Laufleistung eine Generalüberholung angeordnet. Doch bei der Demontage der einzelnen Antriebsteile stellten die Mechaniker erstaunt fest, dass das Aggregat in seiner Substanz noch kerngesund war. Es wurden le-

diglich einige Lager gewechselt, die Kolbenringe ausgetauscht und die Zylinder ein wenig gehont und neu abgedichtet. Die größte Veränderung betraf den Turbolader. Die Ingenieure entschieden sich, einen Lader nach der Monaco-Konfiguration zu verbauen. Der liefert zwar etwas weniger Druck, soll dafür aber etwas standfester sein. Um ganz sicher zu gehen, entschied man sich außerdem dazu, die Abmessungen des Turboladers digital zu erfassen. So lässt sich das Bauteil im Falle eines Schadens originalgetreu nachbauen.

Leichte Leistungseinbußen

Nach der Revision wurde der Motor sorgfältig auf dem BMW-Prüfstand eingefahren. Die Leistung wurde dabei mit rund 610 PS ermittelt. Zum Vergleich: 1983 hatte der Motor bis zum Rennen in Hockenheim noch 650 PS. Die Minderleistung ist nicht nur dem veränderten Turbolader, sondern auch einem größeren Zündwinkelabstand zur Klopfgrenze des Motors geschuldet. Auf der Einfahrbahn im BMW-Werk Regensburg wurde der Shakedown mit Marc Surer am Steuer abgespult. Der Schweizer drehte auf der Geraden im sechsten Gang bis zu 10 500/min (Absteldrehzahl). Das entsprach mit der verbauten Getriebeübersetzung einer Geschwindigkeit von 285,44 km/h. Noch im vierten Gang verloren die Hinterräder beim Gasgeben die Haftung, was aber nicht nur der Power, sondern auch dem reduzierten Grip geschuldet war. Wegen der niedrigen Temperaturen wurden Regenreifen mit einer weicheren Gummimischung montiert. Nach der Ausfahrt zog Surer dennoch ein positives Fazit: „Der Wagen fährt sehr gut. Die Leistung ist mehr als ausreichend und lässt sich gut dosieren.“ ■



Ein Jahr lang war der Brabham BT52 außer Gefecht. Bei der Revision des legendären BMW-M12/13-Motors wurden keine größeren Schäden erkannt. Das Aggregat leistet trotz Turbo-Downgrade immer noch mehr als 600 PS

IndyCar

Regeln verschoben?

Auch die IndyCar-Serie leidet unter der Corona-Krise. Die Teams fordern bei den Preisnachlass bei den Motoren. Das neue Reglement für 2022 könnte verschoben werden.

Von: **Michael Schmidt**

Der IndyCar-Serie geht es nicht besser als der Formel 1, denn auch im US-Rennsport stehen die Räder still. Der Vorteil zur Formel 1 ist, dass die Teams mit den Chassis aus dem Vorjahr weiterfahren. Sie mussten über den Winter nur ihre Ersatzteillager auffüllen.

Die Motoren von Chevrolet und Honda werden für eine Million Dollar pro Auto geleast. Ein Teil der Summe wird von den beiden Autofirmen subventio-

niert. Die Teams fordern jetzt einen Preisnachlass. Chevrolet und Honda wollen im Gegenzug die Laufzeiten verlängern und weniger Motoren in Umlauf bringen. Derzeit muss ein IndyCar-Motor mindestens 2500 Meilen halten, bevor er zum Service geschickt wird. Wegen der Unsicherheit arbeiten die Ingenieure

am IndyCar-Motor für 2022 derzeit nur mit Halbgas. Ursprünglich war geplant, in der übernächsten Saison den Hubraum von 2,2 auf 2,4 Liter zu erhöhen und den Verbrenner mit einem Hybridantrieb aufzustocken. Das wird wegen der Auswirkungen der Coronakrise möglicherweise um ein Jahr verschoben. ■



Die IndyCar-Teams verlangen Einsparungen bei den Motorkosten

NACHRICHTEN

BERNIE WIEDER VATER

Bernie Ecclestone wird zum vierten Mal Vater. Nach drei Töchtern aus früheren Ehen erwarten der frühere Formel-1-Zampano und seine Frau Fabiana jetzt einen Sohn. Der 89-jährige Engländer ist mit seiner Frau vor der Coronakrise auf seine Farm in Brasilien geflüchtet.

ASTON MARTIN IN DER F1

Der kanadische Milliardär Lawrence Stroll hat die Teil-Übernahme von Aston Martin erfolgreich abgeschlossen. Nach einer 600-Millionen-Euro-Finanzspritze kontrolliert die von Stroll geführte Investorengruppe namens „Yew Tree“ 25 Prozent der Aktien an dem britischen Sportwagenhersteller. Teil des Deals ist, dass Stroll geschäftsführender Aufsichtsrat wird und die Namensrechte für die Formel 1 erwirbt. Aus Racing Point wird 2021 das Aston-Martin-Werksteam.

SPENDE VON RON DENNIS

Der frühere McLaren-Teamchef Ron Dennis spendet eine Million Pfund für medizinisches Personal, das sich seit Ausbruch der Coronakrise im Ausnahmezustand befindet. Mit dem Geld, das in einen Fonds fließt, sollen Ärzten, Krankenschwestern und Pflegern in den nächsten drei Monaten kostenlose Mahlzeiten bereitgestellt werden.

KEIN BRITISCHER E-PRIX

Rund um das Londoner ExCel Centre sollte Ende Juli eigentlich ein Formel-E-Rennen stattfinden. Nun wurde die Veranstaltungshalle zu einem Behelfskrankenhaus für Corona-Patienten umgebaut.

NORRIS NEU RASIERT

Lando Norris hat über die Streaming-Plattform „Twitch“ Spenden für Corona-Opfer gesammelt. Nachdem die Summe 10 000 Dollar übersprungen hatte, rasierte sich der McLaren-Pilot wie zuvor versprochen vor laufender Kamera die Haare kurz.

Formel 1

Leclerc siegt virtuell

Weil das Coronavirus den F1-Zirkus immer noch lahmlegt, stand am Sonntag der zweite virtuelle Grand Prix auf dem Programm. Charles Leclerc feierte bei seinem eSports-Debüt gleich den ersten Sieg für Ferrari.

Von: **Tobias Grüner**

Nach dem holprigen Start in die virtuelle Saison in Bahrain sollte beim zweiten Lauf alles besser werden. Offiziell lief das Rennen unter dem Titel „Grand Prix von Vietnam“. Weil der neue Stadtkurs in Hanoi im alten „F1 2019“-Spiel aber noch nicht zur Verfügung steht, wurde das Rennen kurzerhand auf die Strecke im Albert Park von Melbourne verlegt. Mit Charles Leclerc, Lando Norris, Alexander Albon, Antonio Giovinazzi und dem Williams-Duo Nicholas Latifi und George Russell waren immer-

hin sechs aktuelle F1-Piloten im Aufgebot.

Die schnellste Runde im Qualifying drehte allerdings Renault-Junior Christian Lundgaard. Doch der Formel-2-Pilot musste wegen einer Strafe fünf Startplätze zurück. Charles Leclerc übernahm bei seinem ersten Auftritt in der virtuellen Grand-Prix-Serie die Pole-Position und ließ in den 29 Rennrunden nichts anbrennen. Am Ende gewann der Ferrari-Pilot souverän mit mehr als zehn Se-

kunden Vorsprung. Lundgaard konnte sich immerhin noch bis auf Rang 2 nach vorne arbeiten, was auch an einigen Fahrfehlern von George Russell lag, der bei seinem persönlichen eSports-Debüt Dritter wurde.

Favorit Norris wurde wie schon in Bahrain von der Technik ausgebremst. Kurz vor dem Start ging plötzlich nichts mehr. Aus Frust entschied sich der McLaren-Pilot kurzerhand, dass Spiel von seinem Rechner zu deinstallieren. ■



Charles Leclerc fuhr souverän den ersten virtuellen Rennsieg ein



Am Samstag wurde Richard Attwood 80 Jahre alt. im Interview erinnert er sich an seinen ersten Sponsor, die Formel-1-Einsätze und seine drei erfolgreichen Jahre als Werksfahrer im Porsche 917.

Von: **Dirk Johae**

Unter den aktuellen Umständen verlief die Geburtstagsparty sicher anders als ursprünglich geplant.

Eine große Party war nicht vorgesehen. Aber ich hätte gerne im Familienkreis mit meinen drei Kindern gefeiert. Jetzt befinden wir uns im Lockdown, wie sie auch. Also wurde daraus nichts.

Wer unterstützte Sie beim Start Ihrer Karriere in den 50er-Jahren?

In den ersten drei Jahren war mein Vater Harry mein größter Sponsor. Er betrieb eine große Werkstatt in den Midlands. Meine ersten Autos kamen aus seiner Garage, also kosteten sie ihn nichts. Als ich in die Formel Junior einstieg, musste er bezahlen. Was das Rennfahren betraf, hatte ich keine finanziellen Sorgen. Mein Vater hat mich sehr unterstützt. Er war selbst ein paar Rennen gefahren, mit zwei MG in Brooklands um 1935.

Was war das wichtigste Rennen Ihrer Karriere?

Für mich gibt es einen großen Unterschied zwischen Rennen mit Monoposti und Sportwagen. Im Sportwagenrennen hatte man



Richard Attwood

Geburtstag: 4.4.1940
Geburtsort: Wolverhampton
Herkunftsland: UK

KARRIERE

1961–1963: Formel Junior
1963: F. Junior Monaco (1.)
1965–1969: Formel 1 (16 R.)
1968: Formel 1: Monaco (2.)
1970: 24h Le Mans (1.)
1971: 24h Le Mans (2.)
1971: 1000 km Österr. (1.)

Hobbys

Tennis, Laufen, Radfahren

„Ich hatte eine schöne Zeit, und ich habe überlebt“

gewöhnlich zwei Fahrer auf einem Auto, aber in der Formel 1 oder anderen Formeln bist du ganz auf dich allein gestellt. Meiner Meinung nach bedeutet dir das als Fahrer mehr, als auf einen Teamkollegen zu vertrauen. Andererseits muss man in einem Team gut zusammenarbeiten. Bei Porsche hatten wir eine gute Gemeinschaft. Wir hatten alle dasselbe Ziel im Visier und wollten das Beste herausholen – oder sogar gewinnen. Aber in der Formel 1 steht der einzelne Fahrer im Mittelpunkt.

Was war Ihr wichtigster Erfolg in einem Formelauto?

Das war sicher 1968 in Monte Carlo in einem BRM (P126). Hinter Graham Hill (Lotus 49) Zweiter. Sicher, ich war in der Formel 1, aber ich hatte fast nie das beste Auto. Nur einmal fuhr ich eins, das war 1969 wieder in Monte Carlo. Das war ein Lotus 49, das beste Auto seiner Zeit mit diesem fantastischen DFV-Motor. Ich fuhr ein gutes Rennen und wurde Vierter hinter drei anderen Autos mit diesem Motor. Es war ein einziger Einsatz für Colin Chapman, zugleich mein letztes Formel-1-Rennen. Ebenfalls in Monte Carlo habe ich 1963 den Formel-Junior-Lauf gewonnen.

Ihr Lotus 49 von 1969 existiert noch. Besitzer ist Adrian Newey.

Ja, er hat ihn auf einer Auktion gekauft und noch nicht mal viel Geld bezahlt. Das ist jetzt drei, vier Jahre her. Er wird ihn hoffentlich vorsichtig behandeln.

Wie sind Sie zu Porsche gekommen?

Die Initiative kam von Huschke von Hanstein, der als Scout arbeitete, wenn Sie so wollen. 1968 fuhr ich für Porsche das Rennen von Watkins Glen. Offenbar waren sie sehr zufrieden mit mir.

Mit Vic Elford sind Sie der einzige Fahrer, der mit dem Porsche 917 alle drei möglichen Le-Mans-Rennen bestritten hat. Wie war der erste 917?

Er war sehr schwierig zu fahren.

Zwar war er sehr schnell, aber zugleich sehr instabil. Vic liebte das Auto und er hatte mich als Teamkollegen gewünscht. Mich hat das Auto mental fertiggemacht. Als wir ausgefallen sind, war ich beruhigt, mit dem Auto nicht weiterfahren zu müssen. Ich hatte längst aufgehört, daran zu denken, dass wir Le Mans hätten gewinnen können. Mich hat es gar nicht besorgt, aus dem Auto zu steigen. Wenn Sie das verstehen, dann ahnen Sie, warum dieses Auto so schwierig war.

„In drei Jahren mit dem Porsche 917 hatte ich drei Mal die Chance, in Le Mans zu gewinnen. Mit dem einen Gesamtsieg bin ich ziemlich zufrieden.“

Richard Attwood

Hatten Sie einen Favoriten unter den Teamkollegen?

Ich habe nur einmal einen Fahrer wählen dürfen: Das war Hans Herrmann für Le Mans 1970. In der Regel suchte das Werk die Teamkollegen aus. Es ist immer eine Mannschaftsleistung. Dabei hatte Rico Steinemann ein fantastisches Händchen. Er war brillant, sprach fünf oder sechs Sprachen und war ein Meistermacher. Er stellte alle zufrieden. Er war eine große Bereicherung für Porsche in dieser Zeit und ließ das Team reifen. Weil er als Außenstehender zu Porsche kam, war er unabhängig. Steinemann war ein ganz besonderer Mensch.

Wie verliefen die 24 Stunden von Le Mans 1970?

Das war ein verrücktes Rennen. Vor dem Start habe ich zu meiner Frau gesagt, dass wir nicht den Hauch einer Chance hätten, zu gewinnen. Unmöglich. Wir verloren in jeder Runde so viel Zeit mit unserem 4,5-Liter-Kurzheck und

waren langsamer als alle anderen. Hans Herrmann fuhr den Start und ich schaute zu. Ich konnte nicht glauben, wie schnell alle fuhren. Wie bei einem Grand Prix. Einfach lächerlich. Jeder in einem Ferrari oder 917 hatte die Chance, das Rennen zu gewinnen. Das war wie ein Kurzstreckenrennen, und so konnte es nicht weitergehen. Wir verloren so viel Zeit, vor allem eingangs und ausgangs der langsamen Kurven. Das Drehmoment des Fünfzylindermotors war so viel besser. 1970 hatten wir das Vierganggetriebe. Wir durften den ersten Gang nicht verwenden, um das Getriebe zu schonen. Also konnten wir nur bis in den zweiten Gang herunterzuschalten. Dadurch verloren wir in jeder langsamen Kurve drei bis vier Sekunden und kamen so auf keine guten Rundenzeiten. Wir lagen so weit zurück und waren von der 15. Position aus gestartet. Aber nach zehn Stunden lagen wir plötzlich in Führung. Ich hatte zu diesem Zeitpunkt keine Idee, wo wir lagen. Beim Boxenstopp sagten sie mir: Wir liegen in Führung. Ich konnte das gar nicht glauben. All diese schnelleren Autos hatten Probleme, meist durch Fehler der Fahrer. Wir hatten nichts gemacht und konnten auch gar nichts tun, weil wir eigentlich kein Auto für den Gesamtsieg hatten. Wir wollten es nur ins Ziel bringen. Die Weise, wie wir in Führung lagen, wirkte wie ein Traum für uns – und ein Alptraum für all die anderen Fahrer, die viel leichter hätten gewinnen

können. Unsere einzige Sorge war der starke Regen, der in die Elektrik eindrang und Fehlzündungen verursachte. Wir fürchteten, dass das viele Wasser den Motor stoppen könnte. Aber das passierte zum Glück nicht. Heutzutage hätte man das Rennen abgebrochen.

1971 wurden Sie in Le Mans Zweiter mit Herbert Müller. Hatten Sie Siegchancen?

Ja, die hatten wir. Herbert Müller, der eigentlich als wilder Fahrer galt, hat meinen Wunsch gut umgesetzt. Aber durch einen Getriebebeschaden in der Nacht haben wir rund 45 Minuten verloren. Als unsere Konkurrenten (van Lennep/Marko) später mit dem gleichen Problem an die Box kamen, wussten die Werksmechaniker genau, was zu tun war. Nach 20, 25 Minuten konnten sie weiterfahren und gewannen.

Warum haben Sie nach der Saison 1971 aufgehört?

Es gab eine ganze Reihe von Gründen. Ich hatte meinem Vater schon Ende 1963 versprochen, ihn in seiner Werkstatt zu unterstützen. Aber durch die Verträge damals mit BRM und Ford of America habe ich zunächst meine Rennfahrerkarriere fortgesetzt. Seit 1969 war ich verheiratet und wollte keine Kinder, während ich noch Rennen fuhr. Noch etwas fällt mir ein: Ich hatte eine schöne Zeit und habe überlebt. Andere Fahrer haben dies nicht geschafft. Auch ein wichtiger Grund. ■



Attwoods größter Erfolg: Le-Mans-Sieg 1970 mit Hans Herrmann im 917 K

Sonderlicher Solist?



Toyota bekannte sich früh zum neuen Hypercar-Regelwerk der Sportwagen-WM, belohnt wurde das nicht: Mittlerweile stehen die Japaner als Solisten da, die meisten Hersteller werden wohl ein DPi-Auto bauen. Wo steht Toyota mit seinem Hypercar?

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

Eigentlich wäre Toyota im September 2020 in Silverstone mit einem Hypercar in die neue WM-Saison gestartet. Nachdem ACO und FIA den Kalender wegen der Corona-Pandemie Anfang April umstricken mussten, findet das Debüt jetzt aber erst im März 2021 statt, vermutlich in Sebring.

Das war beileibe nicht der einzige Hakensschlag in der Hypercar-Historie: Im Juni 2018 verkündete der ACO in Le Mans das Nachfolge-Reglement für die LMP1-Topklasse, sechs Monate später wurde das Regelwerk von der FIA verabschiedet. Toyota war Feuer und Flamme für das

Projekt, schließlich hatten die Japaner das Reglement aktiv mitgestaltet. Im März 2019 stellte sich heraus, dass kein anderer Hersteller gewillt war, mitzuspielen. Das Reglement, ursprünglich ausgeschrieben für Prototypen mit Hybrid und temporärem Allrad, wurde erweitert, um neue Interessenten anzulocken: Jetzt durfte man auch ohne Hybrid fahren und obendrein einen modifizierten Straßenwagen einsetzen – mit oder ohne Hybrid. Statt einer Einheitsklasse gab es jetzt vier technische Optionen.

Im Juni 2019 verkündete Aston Martin den Zutritt mit der Rennversion des Straßen-Hypercars Valkyrie. Dafür sollten jedoch zentrale Parameter neu justiert werden: Toyota musste beim Motor aufrüsten, weil Aston Martin unbedingt ohne Hybrid fahren wollte.

Hypercar-Hakensschläge

Zwar verkündete auch Peugeot im November 2019 den Plan, in die neue Langstrecken-Topklasse einzusteigen, doch zu diesem Zeitpunkt verfestigten sich die Zweifel am Zutritt von Aston Martin, was den ACO als WM-Ausrichter dazu bewog, parallel

„Natürlich bereiten uns die späten Regeländerungen durch die LMDh-Kooperation Probleme, den finalen technischen Stand zu definieren.“

Toyota-Technikchef Vasselon

eine Kooperation mit der amerikanischen IMSA-Serie anzustreben. Der Plan: Die neuen DPi 2.0, die ab 2022 auch mit Hybrid fahren, werden in Zukunft gleichberechtigt mit den Hypercars der WEC als LMDh-Kategorie um Siege und Titel kämpfen.

Dieser Deal wurde Ende Januar 2020 in Daytona besiegelt. Keine drei Wochen später trat ein, was alle befürchtet hatten: Aston Martin zog die Reißleine. Peugeot ließ durchsickern, dass man erst das LMDh-Reglement abwarte, bevor man entscheide, ob man ein Hypercar oder ein DPi-2.0-Auto baut. Im März 2020 überrollte das Coronavirus die Welt – der letzte Hakensschlag dieser

Hypercar-Story. Und was nun? Das Hypercar-Kindlein liegt im Brunnen, und zwar ganz unten.

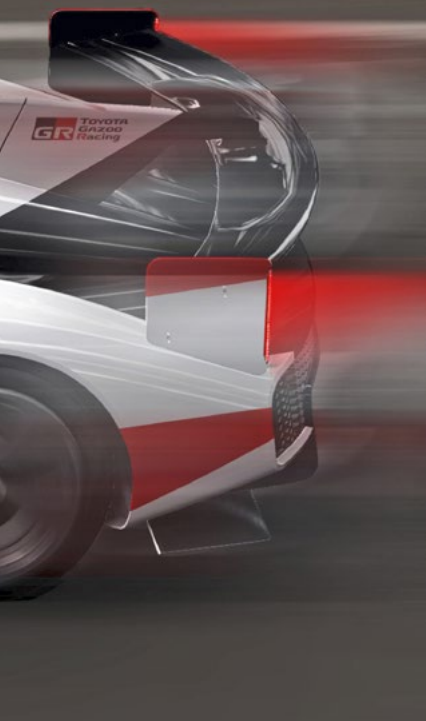
Im Moment ist kein anderer Hersteller in Sicht, der wie Toyota ein Hypercar bauen will. Immerhin hat Toyota die verbrieftete Zusage, das fertig entwickelte Auto einsetzen zu dürfen: gleichberechtigt und siegfähig mit den DPi-2.0-Autos – aber doch irgendwie als ein sonderlicher Solist.

Produktionsstart bei TMG

Das Toyota-Werksteam TMG steht dennoch mit beiden Füßen voll auf dem Gaspedal: Das Design des Prototypenchassis ist fertig, die Aerodynamik ist ausgetüftelt, die technischen Komponenten wie Motor, Getriebe und Hybridsystem sind gesetzt und befinden sich in der Produktion. Es gibt zwar noch kein fahrfertiges Auto – aber die Teileproduktion ist angelaufen.

Toyota-Technikchef Pascal Vasselon unterscheidet für die Produktionsphase die Long-Lead-Teile, die einen hohen zeitlichen Vorlauf benötigen, und kleinere Baugruppen, die später in Angriff genommen werden können. Chassis, Bodywork, Motor und Getriebe gehören zu den Long-

Momentan ist nur Toyota gewillt, ein Hypercar zu bauen. Aston ist weg, Peugeot überlegt noch



TOYOTA

Lead-Teilen und befinden sich demnach in der Mache.

Ein Hemmschuh sind natürlich die laufenden Verhandlungen zum LMDh-Reglement, die auch die technischen Detailspezifikationen des Toyota-Hypercars betreffen. „Wir haben hier das letzte technische Update vor mehreren Wochen erhalten“, so Vasselon. „Natürlich bereiten uns die späten Regeländerungen Probleme, den finalen Stand zu definieren.“ Laut Insidern steht der Technik-Deal zur LMDh-Klasse seit Anfang April, sodass Toyota nun endlich die letzten Schleifen drehen könnte.

„Wir mussten aktuell zum Beispiel Details der Elektrik und des Kabelbaums noch mal ändern“, sagt Vasselon. Die gegenwärtige Heimarbeit kommt als zusätzliche Herausforderung dazu: „Es hat sich herausgestellt, dass die Regelungen zum Homeoffice gut funktionieren und effizient ablaufen. Wir mussten einige Arbeitsprozesse umstellen, aber in Summe erwarte ich nicht, dass sich dadurch unsere Vorausplanungen verschieben.“

Probleme erzeugt Corona aber außerhalb von TMG – zum Beispiel bei den Zulieferern. „Wir

werden Verzögerungen haben, wie bei den italienischen Zulieferern Brembo oder Magneti Marelli, die alle wegen der Coronakrise ihre Fabriken in Italien komplett schließen mussten. Das ist zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Drama. Allerdings hat die Situation eine hohe Dynamik, sodass sich das auch noch mal ändern könnte.“

Gleichzeitig gewinnt Toyota aber Zeit, weil der WM-Kalender umgebaut (siehe Seite 12) wurde: Der Start in die nächste WMSaison erfolgt nun nicht im September 2020, sondern im März 2021 – was einen Aufschub von sieben Monaten bedeutet.

Weniger Kopfzerbrechen

Vasselon weist auf den Umstand hin, dass die Herausforderungen des Hypercars deutlich unter denen des alten LMP1-Reglements liegen, was die Arbeit einfacher mache: „Das Gewicht liegt deutlich höher, und mehr Gewicht reduziert den Konstruktionsaufwand. Das Reglement wendet sich ja auch gezielt an private Teams mit weniger Ressourcen, das ist alles nicht mehr vergleichbar mit den Werksprogrammen von Toyota, Audi und Porsche in der LMP1-Hochphase. Die Komplexität des Hybridsystems ist gesunken, das Gleiche gilt für die Aerodynamik, sodass uns das Hypercar-Reglement insgesamt weniger Kopfzerbrechen bereitet hat als das alte LMP1-Regelwerk.“

Für Verzögerungen hat fraglos der Zickzackkurs beim Motoren-Reglement gesorgt: Ursprünglich war die Leistung vom Verbrenner auf 508 kW (circa 680 PS) angesetzt, nach dem Zutritt von Aston Martin mussten die Japaner um



TOYOTA

„Wir werden Verzögerungen haben wie bei unseren italienischen Zulieferern Brembo oder Magneti Marelli, die wegen der Coronakrise ihre Fabriken schließen mussten.“

Toyota-Technikchef Vasselon

80 kW (circa 110 PS) aufstocken, nur um nach dem Aston-Rückzieher wieder abzurüsten. Eine weitere Abrüstung kommt jetzt vermutlich vom LMDh-Reglement: Man wird sich in der Mitte zwischen Hypercar (680 PS) und den Werten für die aktuellen DPi-Motoren (600 PS) treffen – etwa im Bereich von 630 bis 650 PS.

„Das Motorenthema ist in der Nachbetrachtung sicher der kritischste Aspekt in der Entwicklungsphase gewesen, denn das Design des Motors ist komplex und wird auf eine gewisse Maximalleistung ausgelegt. Wenn

sich die Kennzahlen ändern, hat man nur wenig Spielraum, oder man muss ein neues Design aufsetzen“, erläutert Vasselon. „Zwischenzeitlich mussten wir den Motor um fast 100 kW aufblasen, ohne dabei die Haltbarkeit zu kompromittieren.“

Allrad versus Heckantrieb

Auch an der Hybridfront hat sich der Pulverdampf vom Reglement noch nicht gelegt: Die IMSA-Serie hat die technische Spezifikation für den Einheitshybrid der DPi-2.0-Autos noch nicht veröffentlicht, doch die IMSA-Autos rekuperieren und boosten nur an der Hinterachse, während Toyota auch an der Vorderachse boostet – und damit temporär zum Allradler wird. „Diese technischen Unterschiede führen dazu, dass wir den Allradantrieb nur ab Geschwindigkeiten über 120 km/h einsetzen dürfen“, sagt Vasselon. „Es gibt keine andere Lösung, sonst wäre es unmöglich, eine Balance zwischen hinterradgetriebenen und allradgetriebenen LMDh herzustellen.“

Michelin hat für die Hypercars eine Rundenzeit in Le Mans von 3.23 Minuten im Qualifying simuliert. Die Franzosen hatten die Sorge, dass die zünftige Leistung in Verbindung mit dem hohen Hypercar-Gewicht von 1100 Kilo auf der Highspeed-Piste in Le Mans für Probleme sorgen könnte. ACO und FIA änderten deshalb sogar das Reglement: Denn ursprünglich hätte nur ein Reifentyp für alle Rennen und für fünf Jahre entwickelt werden sollen. Jetzt darf Michelin Evolutionsstufen ausrollen, um die Reifen für das hohe Gewicht optimieren zu können. ■



TOYOTA

Das Hypercar für Le Mans basiert auf der Studie des Straßen-Hypercars GR Super Sport, das 2018 vorgestellt wurde

Sportwagen-WM (WEC): Kalender-Umbau für 2020 und 2021; Abkehr vom Winterkalender

Winterkalender gekippt

Die Sportwagen-WM hat ihren Rennkalender für die laufende und die nächste Saison umgebaut. Weil die kommende Saison erst im März 2021 beginnen wird, wurde der Winterkalender gekippt. Le Mans ist damit auch nicht mehr das Saisonfinale der WM.

Von: **Marcus Schurig**

Die Sportwagen-WM musste auf die Coronakrise wie andere Rennserien auch mit einem weitreichenden Kalender-Umbau reagieren – für die laufende Saison ebenso wie für die Saison 9, die normalerweise im September 2020 in Silverstone gestartet worden wäre.

Doch das ist alles Makulatur: Der nächste WM-Lauf findet am 15. August in Spa-Francorchamps statt, danach folgt am 19./20. September das 24h-Rennen in Le Mans. Die aktuelle Saison endet mit einem 8h-Rennen in Bahrain



WM-Boss Neveu ist optimistisch, dass im August die Räder wieder rollen

am 21. November. „Es ist im Moment nicht daran zu denken, vor dem Sommer Rennen abzuhalten“, so WEC-Boss Gérard Neveu. „Außerdem sollten wir in Anbetracht der Krise etwas demütig sein – der Motorsport ist im Moment nicht das Hauptthema. Es kann übrigens auch passieren, dass wir unseren Kalender noch mal umbauen müssen.“

Neveu sagt, die FIA habe darauf gedrängt, dass man die WM-Saison mit der Anzahl an Rennen beende, mit der sie geplant worden sei – also im WEC-Fall mit acht Läufen. Mit Silverstone ließ sich laut Neveu weder ein passender Termin im Sommer noch ein akzeptabler kommerzieller Deal finden, weshalb die Wahl für die Sportwagen-WM auf Spa fiel.

Der Franzose stellte auch klar, dass die nächste Saison erst im März 2021 beginnen könne, also vermutlich in Sebring, auch wenn der Deal noch nicht final steht. Damit ist auch der Winterkalender Geschichte: „Wenn wir im März in Sebring fahren, kann das 24h-Rennen in Le Mans im Juni nicht das Finale sein“, hielt Neveu fest. Der Franzose wollte nicht ausschließen, dass der Winterkalender für alle Zeiten beendet sei, doch eine baldige Rückkehr zu dem System, dass eh nur zwei Jahre in Kraft war, ist eher unwahrscheinlich: Viele Teams hatten nämlich Mühe, Sponsoren für eine Rennsaison zu finden, die asynchron zum normalen Geschäftsjahr verläuft. Und beliebt war die Chose auch nie.

Neveu verwies darauf, dass die Pandemie zu einem wirtschaftlichen Flächenbrand führen könne, der erst 2021 voll durchschlage. Daher gäbe es vorläufig keine über den März 2021 hinausreichende Kalenderplanung. Damit ist nun auch klar, dass die neue Hypercar-Topklasse erst im März 2021 ihr Debüt geben wird. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA-Serie: LMDh-Deal besiegelt

Neue Regeln ja, aber keine Verkündung

Seit Monaten feilen die Sportwagen-WM (ACO) und die IMSA-Serie an den technischen Details der gemeinsamen LMDh-Topklasse. Mittlerweile ist der Deal durch, doch wegen der Krise verzichten die Partner auf eine pompöse Verkündung.

Laut Insidern haben ACO-Präsident Pierre Fillon und NASCAR-CEO Jim France in der Woche vor Ostern das technische Reglement für die gemeinsame neue Topklasse LMDh abgesegnet. Das Paket gleicht die beiden zugelassenen Fahrzeuggattungen Hypercar (WEC) und DPI 2.0 (IMSA) technisch so an, dass sie in beiden

Serien siegfähig sein werden. Die Hersteller sollen das neue Reglement noch vor Ostern erhalten, müssen jedoch über Details schweigen, da sie eine Geheimhaltungsvereinbarung unterzeichnen mussten. Der Grund: ACO und IMSA wollen nicht mitten in der Coronakrise eine pompöse Pressekonferenz abhalten. WM-Boss Gérard Neveu sagte dazu: „Die Zeit der Verkündung wird kommen – aber das ist nicht jetzt.“

Interessantes Detail: Die Hypercars und die DPI 2.0 werden in der neuen LMDh-Klasse mit identischem Gewicht und identischer PS-Leistung an den Start gehen. Ursprünglich ging man davon aus, dass das Delta von 100 PS und 100 Kilo nur partiell angepasst und der Rest über die BoP gemanagt würde. ■ MCS

GT World Challenge Europe: Kalender-Szenarien für Endurance/Sprint Cup

GT-Promoter Ratel mit Dreistufenplan

GT-Promoter Stéphane Ratel hat seine GT World Challenge für drei mögliche Kalender-Szenarien aufgestellt – und zwar für Europa ebenso wie für Asien und Amerika.

Aber es gibt viel Unsicherheit, weil niemand weiß, was passieren wird“, gibt Ratel zu. Seine SRO-Organisation richtet GT-Rennen auf nahezu allen Erdteilen aus, und Ratel hat für den europäischen Kalender drei Optionen definiert: „Wir hatten einen Plan A, aber der ist schon überholt. Laut Plan B würden wir die Saison im Juni starten, nach Plan C Ende Juli oder noch später. Und Plan D steht übrigens sprichwörtlich für Desaster, denn

dann fahren wir im Jahr 2020 gar keine Rennen mehr“, so Ratel.

In einem Schreiben an die Teammanager erklärt Ratel, dass man versucht habe, bei allen Kalender-Optionen Termin-Clashes mit dem ADAC GT Masters und der Britischen GT Meisterschaft zu verhindern, weil viele Teams (und Fahrer) hier doppelt genannt sind. Das zweite Ziel bestand darin, 2020 noch so viele Rennen wie möglich zu fahren.

Je nach Fahrplan und Freigabe durch die Behörden startet die Europa-Saison der GT World Challenge entweder mit dem Sprint-Lauf in Zandvoort Ende Juni oder Anfang Juli in Misano, wo bis zu drei Läufe bei einem Events stattfinden könnten. Im Worst-Case-Fall startet die Saison erst Ende Juli mit dem 24h-Rennen in Spa. ■ MCS

Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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



Kritischer Leerlauf

M-Sport lebt vom Motorsport. Doch seit dieser aufgrund der weltweiten Corona-Pandemie nahezu überall ruht, ist nichts mehr wie vorher. Mittlerweile arbeitet nur noch eine Rumpfmannschaft am Firmensitz im britischen Dovenby Hall.

Von: **Reiner Kuhn**

Trotz Coronakrise, seinen britischen Humor hat Richard Millener noch nicht verloren. „Rückspiegel sind nicht so mein Ding. Wie jeder Rennfahrer schaue auch ich lieber nach vorne“, entgegnet der M-Sport-Teamchef und fasst den Saisonbeginn kurz zusammen: „Unser Fiesta ist unter allen Bedingungen bei der Musik und Esapekka (Lappi) sowie Teemu (Suninen)

sind mit den Tabellenplätzen 6 und 7 weiter gut dabei.“ In Monte Carlo wäre ebenso ein Podestplatz drin gewesen wie in Schweden und Mexiko. „Leider hat Teemu in Schweden nach seinem Shakedown-Abflug das nötige Vertrauen gefehlt, um ans Limit zu gehen. In Mexiko lag Esapekka auf aussichtsreicher Position, als sein Auto abbrannte, sonst wären dort vielleicht gar beide auf dem Podium gestanden. Aber jetzt noch darüber zu sinnieren, bringt nichts. Wir haben die Rallyes wie gewohnt analysiert und basta.“

Schmerzlicher als die sportliche Bewertung ist die wirtschaftliche, allem voran durch den Totalverlust von Lappis WRC in Mexiko. Denn Werkswagen werden auch deshalb nicht versichert, weil nach einem Unfall viele Teile wiederverwendet werden können. „Diesmal ist aber nichts übrig“, weiß Millener und rechnet vor: „Das kostet uns knapp 600 000 Euro, so viel wie

ein kompletter Überseelauf.“ Für drei Werkswagen plus Kundenfahrzeuge aus der zweiten Liga reist M-Sport mit einem knapp 50-köpfigen Einsatzteam um die Welt.

Nach der Rückkehr aus Mexiko waren sie nur kurz in der Firma. Die Ersten wurden nach zwei Tagen nach Hause geschickt, der Rest am Freitag, den 20. März. Denn längst hat die Coronakrise auch Cumbria erreicht und damit den im Mai 2000 bezogenen M-Sport-Hauptsitz in Dovenby Hall, einem – Ironie der Geschichte – ehemaligen Hospital.

Ruhe in Dovenby Hall

Seit vergangener Woche ruhen auf dem weitläufigen Anwesen auch die Arbeiten am fast einzugsfertigen Multi-Millionen-Pfund-Testzentrum, das neben einem hochmodernen Evaluierungszentrum auf knapp 12 000 Quadratmetern für die Automobilindustrie auch eine schon fer-

tiggestellte 2,5 Kilometer lange Teststrecke beinhaltet. Das ambitionierte Projekt zur Schaffung von weiteren 100 Arbeitsplätzen wurde durch Investitionen des Regional Growth Fund (RGF) der britischen Regierung sowie durch Investitionen der Cumbria Local Enterprise Partnership (CLEP) in den Wachstumsfonds ermöglicht. Wie und wann es damit weitergeht, scheint nun erst einmal offen. Denn zwischenzeitlich wurde das Personal weiter reduziert.

Von knapp 250 Mitarbeitern arbeitet aktuell nur noch ein Fünftel am angestammten Arbeitsplatz, der Rest ist wie in den meisten anderen europäischen Ländern in Kurzarbeit. Während im Werkstattbereich vorerst vollständige Ruhe herrscht, sind in der Motorenabteilung noch zwei Techniker aktiv, schließlich sollte noch im Frühjahr ein neues, deutlich stärkeres Triebwerk seinen Weg in den Ford Fiesta WRC



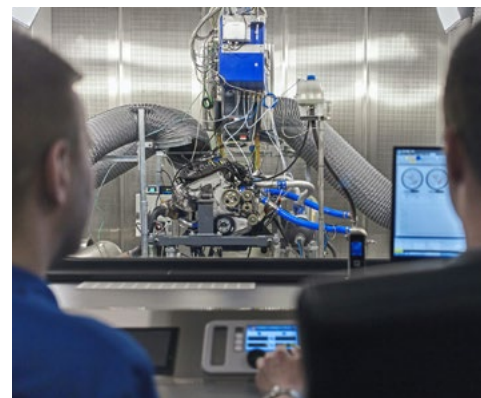
KUHN

Totalschaden: Lappis abgefackelter Fiesta WRC



M-SPORT

Baustopp: Neues Evaluierungszentrum



M-SPORT

Im Teillastbereich: Die Motorenabteilung

„Zuallererst geht es um die Menschen“

finden. Ansonsten sind bei M-Sport neben der Geschäftsleitung um Malcolm und Matthew Wilson oder Teamchef Millener hauptsächlich Personen aus der Organisation und Logistik anzutreffen, um den weltweiten Kundensportservice, dem Herzstück der britischen Edelschmiede, aufrechtzuerhalten.

Fokus auf Hybrid-Boliden

Einzig in der Designabteilung herrscht weiter Hochbetrieb. Allerdings arbeitet das gute Dutzend Konstrukteure nicht mehr am aktuellen World Rally Car. Denn abgesehen vom neuen Motor soll im Sommer noch ein kleines Aero-Update an der Fahrzeugfront für mehr Abtrieb kommen – das war's, auch für 2021.

Um zu überleben, muss man sich bei M-Sport auf die Zukunft konzentrieren. Neben einem Rally2-Update des aktuellen Kundensport-Fiesta dreht sich alles um den künftigen Rally1-Boliden für die Königsklasse. Im Sommer soll das Design, im Spätherbst ein erster Prototyp des Hybridautos auf den Rädern stehen. „So hätten wir noch zwölf Monate zum Testen und um verschiedene Detaillösungen auszuprobieren“, verrät Millener, mehr nicht. Und schon gar nicht will man sich beim Modell in die Karten schauen lassen. Klar scheint aber, dass Ford einen Wechsel vom Weltauto Fiesta zum neuen SUV-Modell Puma wünscht, von dem schon eine Hybridversion angeboten wird.

Auch bei M-Sport Polen stehen Marketing und das Kundensportgeschäft an oberster Stelle. Dank dem neuen Rally4-Kundensportmodell herrscht in Krakau noch Vollbeschäftigung. Knapp 60 Mitarbeiter bauen aktuell jene Autos auf, die im Sommer neben der Junior-WM auch in zahlreichen regionalen und nationalen Meisterschaft eingesetzt werden – und so die diesjährige Geschäftsbilanz retten könnten. ■



Weiter auf Hochtouren: M-Sport Polen

Solch eine Situation hat M-Sport-Boss Malcolm Wilson auch noch nicht erlebt. In MSA spricht der 63-Jährige über Kurzarbeit, aktuelle Projekte und den künftigen Rally1-Boliden.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie sehen die Auflagen zur Corona-Pandemie in Großbritannien aus?

Wie überall gilt es, Abstand zu halten und Kontakt zu meiden. Was unser Geschäft betrifft: Ohne Veranstaltungen kommt kein Geld rein, weder über Ersatzteile, Fahrzeugverkauf oder Einsätze. Deshalb haben auch wir bei M-Sport UK Kurzarbeit angemeldet und das komplette Rallye-WM-Team nach Hause geschickt.

Was heißt das in Zahlen?

Anders als die Werksteams von Hyundai oder Toyota arbeiten wir kaum mit freien Mitarbeitern. Alle Teammitglieder sind bei M-Sport angestellt. Seit zehn Tagen sind 175 der knapp 250 Mitarbeiter in Kurzarbeit. Seit verganginem Freitag weitere 25. 80 Prozent ihrer Bezüge übernimmt die Regierung, für maximal drei Monate. Anders bei M-Sport Polen: Dort sind noch alle 60 Mitarbeiter im Unternehmen und bauen die neuen Ford Fiesta Rally4 auf. Alle dafür benötigten Teile sind noch vorhanden. In zwei Wochen bewerten wir die Lage neu. Es gilt, so effizient wie möglich zu arbeiten und alle unnötige Kosten zu vermeiden.

Wie lange kann M-Sport mit dieser Situation leben?

Diese Frage kann ich aktuell nicht genau beantworten. Ich kann aber sagen, dass ich ursprünglich alle Mitarbeiter bis Ende April im Betrieb halten wollte. Als aber die Tragweite des Coronavirus deutlich wurde, mussten wir frühzeitig die Reißleine ziehen, um unser Geschäft zu schützen.

Wie sehr schmerzt der Brand an Lappis WRC in Mexiko?



M-SPORT

„Die künftigen Rally1-Autos müssen in regionalen und nationalen Serien starten dürfen, ansonsten verliert M-Sport seine Geschäftsgrundlage.“

Malcolm Wilson

Zuallererst geht es um die Menschen. Aber Esapekka (Lappi) und Janne (Ferm) hatten ja keinen Unfall, sondern es hat sich Benzin-, Öl-, oder Hydraulikflüssigkeit entzündet. Der materielle Schaden ist riesig. Als wir das Getriebe aufgemacht haben, war auch im Inneren alles blau. Nichts ist mehr zu gebrauchen. Wir müssen also ein neues Auto aufbauen.

Dabei haben Sie sich vom aktuellen WRC schon so gut wie verabschiedet...

Zumindest was größere Weiterentwicklungen betrifft. Wir konzentrieren uns voll auf die ab 2022 geforderten Hybridautos.

Es ist gut, dass die FIA viele Bereiche limitiert, um die Kosten zu senken. Ebenso wichtig wird es aber auch sein, dass die künftigen Rally1-Autos wieder in regionalen und nationalen Serien starten dürfen, ansonsten verliert M-Sport seine Geschäftsgrundlage. Seit 2017 haben wir genau fünf WRCs verkauft, davor waren es pro Jahr zwischen zehn und zwanzig. Auch wir leben von Kunden, denen wir verschiedene Produkte anbieten.

Welche Projekte gibt es neben den Rallye-Aktivitäten?

Für Jaguar bauen wir die I-Pace der eTrophy auf. Mit Bentley haben wir noch einen Vertrag für das GT-Programm. Der Promoter ist zuversichtlich, dass das erste 24-Rennen der Sommersaison in Spa wie geplant im Juli stattfindet. Wir passen gerade unseren Zeit- und Testplan an, da wir aufgrund der Reisebeschränkungen wohl nicht in Portimão testen können. Hoffentlich ist diese Krise bald vorbei und es gibt wieder Sportveranstaltungen. Ich denke, nationale Serien werden schneller wieder zum Laufen kommen als internationale. Dies wäre aber zweitrangiger. Wichtiger ist, dass es bald wieder losgeht. ■

„Wenn das Wörtchen ‚wenn‘ nicht wäre“

Thierry Neuville sitzt mit Freundin und Tochter in Monaco fest. Zeit, um mit dem 31-jährigen Belgier über den neuen Hyundai-Teamkollegen Ott Tänak, seine Titelambitionen und die Zukunft zu sprechen.

Von: **Reiner Kuhn**

Was macht ein Rallye-Profi im Off-Modus?

Ich bin zu Hause. Wir drei haben hier in Monaco zwar nicht so viel Platz, können aber auf der Terrasse etwas Sport machen und mit dem Hund Gassi gehen. Im Team haben wir verschiedene WhatsApp-Gruppen mit der Teamleitung, mit Mechanikern und so weiter. Meistens sitze ich nun am Laptop und kümmere mich um unsere Firma LifeLive in Belgien. Noch werden dort Cross-Cars gebaut. Ich arbeite von hier aus an Lösungen für die kommenden Monate, bis hoffentlich bald wieder der normale Alltag zurückkehrt.

Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit Hyundai-Neuzugang Ott Tänak?

Das läuft sehr gut. Wir haben beide das gleiche Ziel, nämlich das Auto zu verbessern. Und da ich seit einigen Jahren im Hyundai fahre, fehlen mir die Referenzen. Ott bestätigt einerseits viele meiner Eindrücke, andererseits bringt er neue Ansätze und Ideen mit, an die wir vielleicht nicht gedacht haben.

Waren Sie erstaunt, wie er den heftigen Unfall in Monte Carlo weggesteckt hat?

Nein, überhaupt nicht. In den aktuellen Autos fühlt man sich sehr sicher. Sobald man wieder einsteigt, ist das Vertrauen zurück und man fährt genauso schnell wie vorher – das war bei uns im Vorjahr nach dem schweren Unfall in Chile genauso.

Wie steht es um Ihre Rivalität? Ott Tänak und auch Sie wollen doch Weltmeister werden.

Normal. Aber noch liege ich vorne. Und trotz schlechterer Startposition hätte ich auch in Mexiko um den Sieg mitfahren können. Bange ist mir also nicht. Zudem



ROESLER

„Abgesehen vom Hybridantrieb halte ich vom 2022er-Reglement nicht viel. Die Reduzierung der Aerodynamik ist aus meiner Sicht sogar gefährlich.“

Thierry Neuville

sind da noch andere.

Mit 18 WP-Bestzeiten, doppelt so viele wie Elfyn Evans als bester Verfolger, sind Sie aktuell der schnellste WM-Pilot. Aber in Mexiko hat Sie mal wieder die Hyundai-Technik im Stich gelassen.

Es kommt zwar nur selten vor, aber auch wenn es nur ein oder

zweimal im Jahr wertvolle Zähler kostet, tut das weh. Mit einem Podiumsplatz in Mexiko wäre ich Tabellenführer. Tja, wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wäre.

Auf Sébastien Ogier fehlen Ihnen schon 20 Punkte.

Und? Ott war nach der Monte weiter hinten und ist nun fast wieder dran. Die Saison ist noch jung. Zudem hilft die Startposition den Verfolgern. Erst im Herbst muss man ganz vorne dabei sein. Allerdings wird es auch drauf ankommen, wie viele Läufe wir diese Saison fahren.

Wann geht es weiter?

Keine Ahnung. Kenia sehe ich in der aktuellen Situation eher nicht. Ich hoffe auf Finnland und dass wir den einen oder anderen europäischen Lauf später nachholen können. Mit kürzeren Rallyes müsste das möglich sein.



ROESLER

Elektrikprobleme in Mexiko kosteten Neuville wertvolle WM-Punkte



Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE

2007: Erste Rallye
2009: Erster von 113 WM-Starts
2010: Junior-WM-Siebter. (1 Sieg)
2013: M-Sport Ford, WM-Zweiter
Ab 2014: Hyundai (13 Siege)
2016–2019: Vier Mal Vize-Weltmeister

HOBBYS

Jetski, Cross-Kart

Also mit vier statt sechs Tagen pro Veranstaltung?

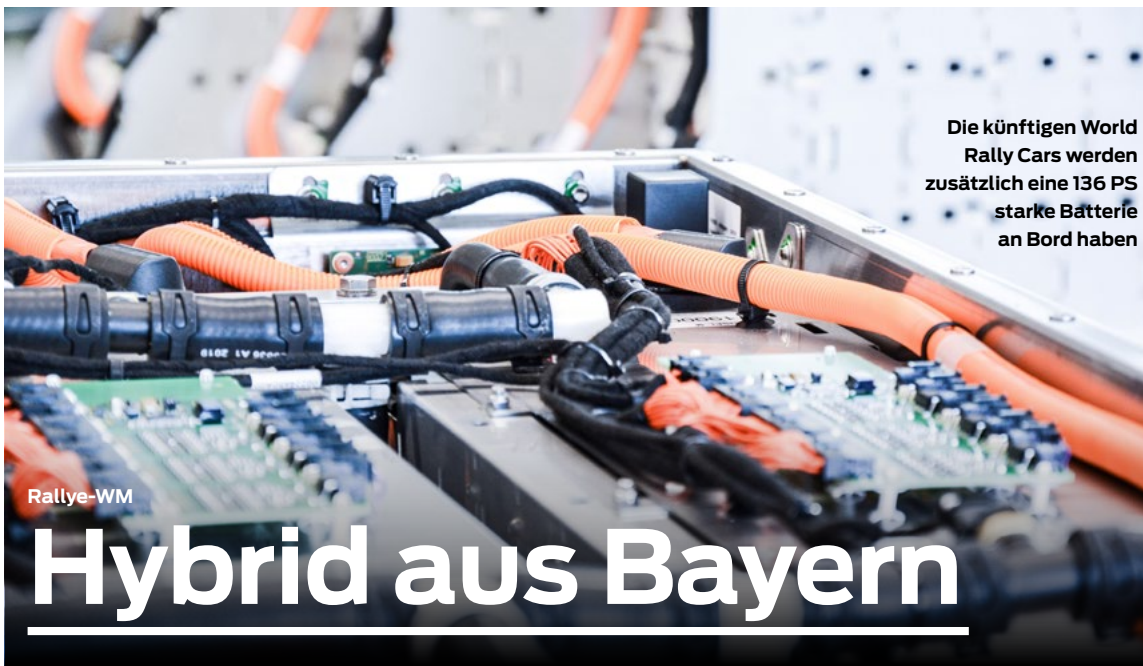
Genau. Mit einem anderem Zeitplan inklusive langem Freitag und Samstag könnte man nahezu die gleichen Streckenlängen absolvieren und am Sonntag abbauen und weiterreisen. Wer weiß, vielleicht könnte man dann künftig mit verschiedenen Formaten arbeiten.

Was halten Sie von dem ab 2022 gültigen Reglement?

Abgesehen vom Hybridantrieb nicht so viel. Gut ist, dass der aktuelle Basismotor bleibt. Eher schlecht dagegen ist, dass der Hydraulikblock mit Schaltwippe und Mitteldifferenzial wegfallen. Eine sequenzielle Schaltung hat mit heutiger Serientechnik nur wenig zu tun. Für gefährlich halte ich die Reduzierung der Aerodynamik. Es gibt viel weniger Unfälle als früher, und auch die zwei, drei großen Crashes verliefen glimpflich. Dinge wie das Rohrrahmen-Chassis finde ich gut, um damit Kosten zu sparen. Aber der Motor, das Mitteldifferenzial und die Aerodynamik sind entscheidende Eckpunkte, warum die Rallye-WM so attraktiv, spannend und sicher ist. Man spart an der falschen Stelle.

Wie wäre es, auch in der Königsklasse auf Rally2-Kundensportmodelle zu setzen?

Sagen wir mal so: Wenn die Autos langsamer werden, sollte der Lohn nach oben gehen, sonst wird es uninteressant. ■



Die künftigen World Rally Cars werden zusätzlich eine 136 PS starke Batterie an Bord haben

Rallye-WM

Hybrid aus Bayern

KREISELELECTRIC

Der FIA-Weltrat gab nicht nur weitere Details zu den ab 2022 in der Königsklasse am Start stehenden Rally1-Boliden bekannt, sondern verkündete auch den Lieferanten für das einheitliche Hybridsystem.

Von: **Reiner Kuhn**

Dass der Verbrennungsmotor in den Nachfolgern der aktuellen World Rally Cars auch künftig auf einem Global Race Engine (GRE) basiert, konnten MSA-Leser schon in der vergangenen Ausgabe nachlesen. Zwischenzeitlich präzisierte der FIA-Weltrat das technische Reglement der ab 2022 in der Königsklasse zum Einsatz kommenden Rally1-Fahrzeuge weiter. Um die Kosten zu reduzieren und den

Entwicklungsaufwand zu beschränken, soll künftig nicht nur ein einfacherer Turbolader zum Einsatz kommen, sondern auch die Anzahl der Motoren pro Saison weiter reduziert und zahlreiche Bauteile und Komponenten in den aktuellen Spezifikationen eingefroren werden.

Gleichzeitig gab die FIA den Lieferanten der rund 80 Kilos schweren Hybrid-Einheit aus Batterie und 100 kW starken Elektro-

motor bekannt: Den Zuschlag erhielt die im bayerischen Starnberg ansässige Compact Dynamics GmbH. Die hundertprozentige Tochter des Automobilzulieferers Schaeffler ist in Fachkreisen bestens bekannt. So sind Systeme des Mittelständlers neben dem erfolgreichen Hybrid-LMP1 auch im aktuellen Formel-E-Monoposto von Audi verbaut. Auch wenn die österreichischen Spezialisten von Kreisel Electric den Batterieblock beisteuern, wird von 2022 bis 2024 das komplette Hybridsystem der Rally1-Boliden aus Deutschland kommen. Dies laut FIA-Ausschreibung im ersten Jahr zum Systempreis von 150 000 Euro pro Fahrzeug, im zweiten und dritten Jahr für 100 000 Euro.

In den nächsten Tagen wollen sich die Vertreter von Hyundai, M-Sport und Toyota mit der FIA und den Systemlieferanten von Compact Dynamics erstmals treffen. Ganz oben auf der Agenda wird die Frage stehen, wie das Hybridsystem genau aussieht und, mindestens ebenso wichtig, wie schnell jeder Hersteller eines erhält, um die Konstruktion und Entwicklung des Gesamtfahrzeuges vorantreiben zu können. ■

Rallye-WM

Auch Kenia wackelt

Die Rallye-WM soll im Juli ausgerechnet in Kenia wieder Fahrt aufnehmen. Am 17. April entscheidet der Veranstalter, ob dies klappt, oder ob die Rückkehr des WM-Klassikers vorerst entfällt.

Es sollte das Highlight der Saison werden: 18 Jahre, nachdem der unvergessene Colin McRae die legendäre Safari-Rallye gewann, sollte die Rallye-WM nach Kenia zurückkehren. „Wir können einen ganzen Kon-

tinert und Millionen Autofahrer nicht außen vorlassen“, warb FIA-Präsident Jean Todt für die Rückkehr der Königsklasse nach Afrika. Doch nachdem schon die WM-Läufe in Argentinien, Portugal und auf Sardinien abgesagt, respektive verschoben werden mussten, wackelt nun auch der vom 16. bis 19. Juli terminierte Schotterritt bei Nairobi.

„Unsere Regierung steht weiter voll hinter der Veranstaltung“, gibt sich Rallye-Chef Phineas Kimathi zwar weiter zuversichtlich, stellt aber gleichzeitig klar, dass man die Lage aktuell genau beobachten müsse. „Am 17. April, also genau drei Monate vor der Rallye, werden wir entscheiden, ob die Rallye zum geplanten Zeitpunkt stattfinden kann“, so Kimathi gegenüber MSA. „Sollte dies nicht möglich sein, werden wir gemeinsam mit der FIA und dem WM-Promoter nach einem Ausweichtermin suchen. Dabei sind wir flexibel und auf keinen bestimmten Zeitpunkt festgelegt, da die Wertungsstrecken zumeist über Privatgelände führen.“ ■ RK



Rallye-Chef Kimathi: Die Uhr läuft

International

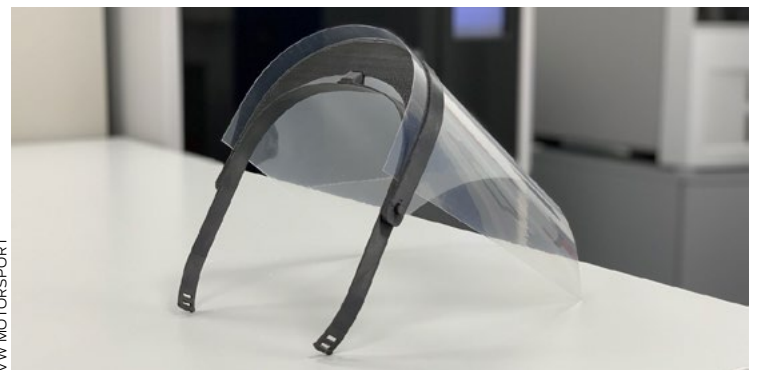
VW druckt Masken

Der Bedarf an Schutzausrüstung für medizinisches Fachpersonal ist immens. Volkswagen Motorsport nutzt daher ab sofort seine 3D-Drucker, um zu helfen.

Durch die Corona-Pandemie besteht dringender Bedarf an Schutzausrüstung. Gemeinsam mit anderen Produktionsstätten des Konzerns fertigt Volkswagen Motorsport nun Halterungen für Gesichtsschutzmasken. „In dieser schwierigen Zeit möchten

wir einen Beitrag leisten, der Menschen konkret hilft und stellen unsere Produktionskapazitäten zur Verfügung“, sagt VW Motorsport-Direktor Sven Smeets.

Normalerweise werden mittels 3D-Druck Komponenten für den Elektro-Sportwagen ID.R gefertigt. Technisch handelt es sich bei den nun produzierten Teilen um eine Rahmenhalterung für den Kopf, die im Anschluss mit einer transparenten Kunststoffolie bespannt wird. Auf diese Weise entsteht ein Gesichtsschutz, der die sensiblen Bereiche Augen, Nase und Mund komplett abdeckt. ■ RK



VW MOTORSPORT

VW Motorsport: Infektionsschutz statt Rennsport



2019 wurde Esteban Guerrieri (35) Vizemeister im Tourenwagen-Weltcup. Im großen MSA-Interview spricht er über die vergangene Saison, eine neue Teamstruktur, eine tiefe Fahrerfreundschaft und wie er sich in Zeiten des Coronavirus in seiner Wahlheimat Barcelona den Alltag vertreibt.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie sieht Ihr Alltag in Spanien momentan aus?

Zum Einkaufen, zur Bank oder mit dem Haustier darf man raus, sonst geht nicht viel. Ich versuche, zu Hause Sport zu machen und fit zu bleiben. Fürs Kardiotraining habe ich ein Fixed Bike, und dann fahre ich noch ein bisschen am Simulator. Heutzutage kann einem so ein Simulator wirklich helfen, sozusagen im Renn-Modus zu bleiben und gar nicht erst einzurosten. Dazu sitze ich oft am Laptop, um auch arbeitstechnisch das Notwendige zu erledigen. Wir versuchen, uns auch anderweitig zu beschäftigen, momentan sitzen wir an einem 3000-Teile-Puzzle (lacht). Dazu kommen Yoga, Lesen und was man sonst so in seiner freien Zeit machen kann. Eigentlich werden die Tage gar nicht so lang, denn wir haben doch einiges zu tun. Und wenn ich sage wir, dann sind das ich, meine Frau und ein Freund, der eigentlich bei uns im Team als Daten-



Esteban Guerrieri

Geburtstag: 19.01.1985
Geburtsort: Buenos Aires
Herkunftsland: Argentinien

KARRIERE

2000–2003: diverse Formel-Renault-Serien (2 Titel)
2004: Formel 3000 (1 x P3)
2005–2008: div. F3-Serien
2008–2010: F. Renault 3.5
2011/12: Indy Lights (2 x Vize)
2013–2016: div. argent. Serien (2015: Vize i. d. SuperTC2000)
2017: WTCC (3 Siege)
seit 2018: WTCR (2019: Vize)

HOBBYS

Sport (Tennis), Kartenspiele

„Aus jeder Situation das Maximum herausholen“

ingenieur anfangen sollte. Aber momentan steht ja alles still, deshalb lebt er erst mal bei uns.

Dann sind Sie ja sicher froh über die eSports WTCR?

Ja, das ist wie gesagt eine tolle Möglichkeit, um im Training zu bleiben und auch das Interesse an der WTCR und den Marken aufrechtzuerhalten. Es ist sehr positiv, die beiden Welten zusammenzuführen. Natürlich würden wir auch lieber reale Rennen fahren, aber wenn wir uns jetzt mit den Simracing-Profis messen, haben wir eine Motivation und bleiben im Wettkampfmodus. Wir werden uns anstrengen müssen, um mit den Gamern mitzuhalten, wir müssen jedes kleine Detail finden. Das ist nicht ganz das Gleiche wie im echten Auto, aber die Simulationen sind heutzutage echt gut. Hoffentlich können wir den Gamern enge Rennen bieten. Auf jeden Fall ist es klasse, die Rennsaison so praktisch am Leben zu halten. In naher Zukunft wird das eine noch bessere Plattform für alle möglichen Dinge werden. Das Racing ist jetzt schon toll und wird in diesen Wochen einen richtigen Schub bekommen. Es ist ja auch gute Unterhaltung.

Norbert Michelisz fährt ja auch mit – die Chance für eine Revanche?

Das wird ziemlich hart. Er kam ja schließlich vom Simracing zum echten Motorsport und jetzt kehrt er wieder zurück.

Wie sehr sind Sie denn noch enttäuscht, dass es 2019 so knapp nicht zum – echten – Titel reichte?

So richtig enttäuscht war ich eigentlich zu keinem Zeitpunkt. Die Möglichkeit war bis zum letzten Rennen da und wir waren richtig nah dran, aber es hat halt nicht geklappt. Über die entscheidende Situation an sich war ich schon etwas traurig, auch dass ich nicht das Maximum aus der Situation herausgeholt habe. Das haben wir das ganze Jahr, auch und speziell in Sepang, geschafft. Wir haben bis zum Schluss ge-

kämpft, und deshalb kann ich nicht enttäuscht sein. Es war trotzdem ein schönes, emotionales Finale mit vielen Spannungen und Druck. Insgesamt war es eine sehr erfreuliche Saison, nur zum Titel hat es knapp nicht gereicht. Enttäuscht wäre ich nur gewesen, wenn wir nicht alles in unserer Macht stehende probiert hätten. Alles andere bringt der Sport so mit sich, es kann eben nur einer gewinnen. Enttäuscht bin ich nur von Mikel Azcona, der so unbekümmert in die Situation hineingegangen ist. Aber da hat er seine Ansichten und ich meine.

„Richtig enttäuscht war ich zu keinem Zeitpunkt. Die Möglichkeit war bis zum letzten Rennen da und wir waren nah dran, aber es hat halt nicht geklappt.“

Esteban Guerrieri

Was können Sie tun, um dieses Jahr noch einen Platz nach oben zu kommen?

Es ist eine lange Saison gewesen, aber man realisiert eigentlich immer nur, was man verbessern kann, wenn man von Rennen zu Rennen schaut. Man setzt sich Ziele und versucht zu verstehen, in welcher Situation man ist – in jedem Training, Qualifying oder Rennen. Aus der jeweiligen Situation muss man das Maximum herausholen. Man kann sich natürlich immer noch verbessern, sowohl als Fahrer als auch als Person. Aber jede Situation ist anders, deshalb gibt es kein generelles Rezept dafür, was man verbessern sollte. Wichtig ist, immer aufmerksam und so gut wie möglich aufgestellt zu sein. Letztes Jahr sind wir gut in die Saison gestartet, das ist immer das Ziel, hoffentlich gelingt uns das dieses Jahr wieder. Aber die Saison ist lang, und ich bin letztes Jahr nicht nur aufgrund mei-

ner Siege um den Titel gefahren. Vor allem in schwierigen Lagen haben wir oft das Maximum rausgeholt, zum Beispiel in Vila Real oder Macau. Zandvoort und der Slovakiaring waren für uns auch schwierig. Das waren die Rennen, wo wir eigentlich nicht so gut ausgesehen haben, aber trotzdem gute Ergebnisse einfahren konnten. Diesen Kampfgeist müssen wir uns behalten.

Ihren letzten Titel haben Sie im Jahr 2003 eingefahren. Nervt Sie das oder ist das nur Extra-Motivation?

Ich war 2006, 2010, 2011, 2012, 2015 und natürlich in der WTCR 2019 ganz nah dran und habe bis zuletzt um den Titel gekämpft. Es ist ja nicht so, dass ich ohne Titel weniger kann, deshalb mache ich mir da nicht zu viele Gedanken. Langfristig, und mittlerweile ist es wirklich eine lange Zeit, möchte ich natürlich schon mal wieder eine Meisterschaft gewinnen. Langfristige Ziele motivieren mich aber nicht, deshalb setze ich mir kurzfristigere Ziele, um mich selbst anzutreiben.

Sie haben ja vor der Zwangspause noch zwei Testtage geschafft. Wie waren Ihre ersten Eindrücke?

Ja, wir haben es knapp vorher noch geschafft. Vor allem haben wir in Aragón die neuen Goodyear-Reifen getestet. Dabei hatten wir nasses Wetter, trockenes Wetter und alles dazwischen, das war sehr hilfreich, um die neuen Reifen zu

verstehen. Der offizielle Test konnte ja leider nicht stattfinden, dazu hatten wir noch weitere Tests geplant, die natürlich jetzt ins Wasser fallen. Natürlich trifft das ja momentan alle Teams, von daher war der Test in Aragón durchaus sehr nützlich.

Was sagen Sie zu den neuen Reifen?

Die Reifenstruktur ist etwas anders als beim Yokohama. Er ist auch ein bisschen breiter, dadurch ist die Auflagefläche größer. Man muss die neuen Reifen anders auf Temperatur bringen, und der Peak hält etwas länger an. Bei unserem Test war es allerdings ziemlich kalt. Um einen noch umfassenderen Eindruck zu bekommen, müssten wir mal bei heißerem Wetter testen. Aber wir haben schon ein paar Details herausgefunden, die ich natürlich jetzt nicht verrate (lacht). Allgemein sollte den Reifen aber jeder recht schnell verstehen können.

Sie gehen in Ihr drittes Jahr mit Münnich Motorsport. Wie gefällt es Ihnen?

Das ist schon eine echt lange Zeit. Teambesitzer René Münnich bringt sich immer mehr ein, das ist sehr positiv! Es ist allgemein ein echt netter Haufen, das Team funktioniert richtig gut. Wir sind fast wie eine kleine Familie geworden. Wir haben René schon zu Hause besucht, waren in der Werkstatt und haben sowohl seine Familie als auch die einiger anderer Teammitglieder kennen- ▶



Guerrieris Honda mit der Nummer 86 fuhr bis zum Ende um den Titel mit

WTCR

gelernt. Die Atmosphäre ist wirklich gut, und es ist schön zu wissen, mit wem man in die Saison geht. Es dauert immer eine gewisse Zeit, sich in einem neuen Team einzuleben, das haben wir jetzt schon alles hinter uns. Ich weiß, dass jeder von uns eine Revanche fürs letzte Jahr will.

Die kleine Familie wird in der bevorstehenden Saison etwas größer. Wie wird es mit allen vier Hondas im selben Team werden?

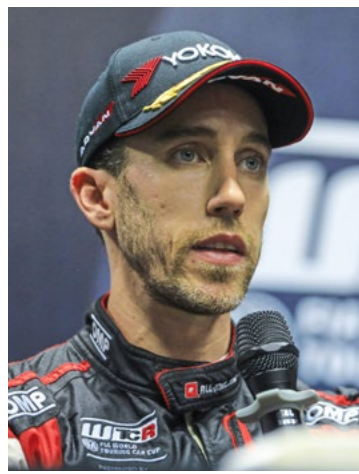
Das Team ist jetzt für vier Autos aufgestellt, wodurch logischerweise ein paar Leute dazukommen. Dazu gibt es zwei Teammanager, einer davon ist Dominik Greiner. Es werden also zwei relativ separate Strukturen für die beiden Teams sein. Grundsätzlich sollte das alles ganz gut funktionieren, denn die beiden Teams arbeiten natürlich trotzdem zusammen. Wir werden mehr Informationen zur Verfügung haben und werden alle auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten.

Auch mit Honda sind Sie im dritten Jahr. Denken Sie, Sie wären dort gelandet, wenn nicht als Ersatzmann für Tiago Monteiro Ende 2017?

Tiagos Unfall hat mir sicher die Tür geöffnet. Mein Ziel in der WTCC 2017 war, in ein Werksteam zu kommen. Es gab nicht viele Möglichkeiten, aber Honda war das Team, das ich mir am meisten gewünscht hatte. Der Unfall war natürlich sehr unglücklich, so etwas wünsche ich niemandem. So war aber in der Saison ein Platz frei geworden, und als ich die Chance bekommen habe, wollte ich so viel wie möglich herausholen. Manchmal läuft es im Leben einfach so, dass sich völlig unerwartet und unvorhersehbar etwas ergibt. Aus dieser allgemeinen Unberechenbarkeit des Lebens muss man einfach das Beste machen. Ich weiß nicht, was ohne Tiagos Unfall gewesen wäre. Aber er ist zurück, und jetzt sogar mein Teamkollege – eine wirklich schöne Geschichte.

Ein anderer Teamkollege ist Ihr Landsmann Néstor Girolami. Woher kommt Ihre tiefe Freundschaft?

Er ist vier Jahre jünger, wir kennen uns also nicht schon seit Kart-Tagen, aber schon eine lange Zeit. Als er in der TC2000 gefahren ist, hat er mich eingeladen, mit ihm ein Rennen zu fahren. Seitdem haben wir eine sehr schöne Beziehung



„Da die abgesagten Rennen nachgeholt werden sollen, werden einige Rennwochenenden sehr intensiv werden. Ein Event kann einen sehr großen Unterschied machen.“

Esteban Guerrieri

und Freundschaft aufgebaut. In Argentinien habe ich ihn immer besucht, und so haben wir auch abseits des Motorsports viel Zeit miteinander verbracht. Als sich die Gelegenheit ergab, dass Néstor zu Honda kommen könnte, habe ich mich sehr dafür eingesetzt. Die Freundschaft ist das eine, wir arbeiten aber auch gut zusammen und schauen auf jedes Detail.

Sie wohnen ja mittlerweile beide in Barcelona. Wie oft sehen Sie sich da?

Wir leben gar nicht weit voneinander entfernt, haben uns also oft getroffen. Mittlerweile ist er Vater eines kleinen Mädchens, deshalb ist es etwas weniger ge-

worden, trotzdem machen wir noch öfters etwas gemeinsam. Die Freundschaft geht über den Motorsport hinaus, was toll ist.

Sie sind früher schon zum Beispiel für Andreas Jenzer und Colin Kolles gefahren, wie sehr sind Sie der deutschen Sprache mächtig?

Nur ein bisschen, mein Deutsch ist nicht wirklich gut. Aber der deutsche Stil gefällt mir allgemein sehr. Ich hatte auch mal eine deutsche Freundin, aber ich habe zu viel Englisch und zu wenig Deutsch mit ihr gesprochen. Ich wollte sowieso eine neue Sprache lernen, während der Quarantäne bleibt mir dazu natürlich jetzt mehr Zeit. Vielleicht vertiefe ich meine Deutschkenntnisse. Mal sehen, wie schwer es wirklich ist, aber ich versuche, mich hinzusetzen und die Sprache zu lernen. Ein Freund von mir hat in Stuttgart gelebt und ist dann nach Österreich gezogen, der hat es in sechs Monaten geschafft. Das klingt ziemlich beeindruckend, zeigt aber, was möglich ist. Mal sehen, wie lange ich brauche.

Irgendwann wird die Saison ja losgehen. Was erwarten Sie von der WTCR 2020?

Da die abgesagten Rennen nachgeholt werden sollen, werden einige Rennwochenenden sehr intensiv werden. Ein Event kann einen sehr großen Unterschied machen. Bei vier Rennen kommen in kurzer Zeit einige Kilometer zusammen, also muss mechanisch alles passen. Dann wird es auch darauf ankommen, über das Wochenende konstant zu sein. Das Feld wird vielleicht ein paar Autos weniger umfassen, aber diejenigen, die vorne dabei

sind, werden größtenteils die selben sein. Ich kann keine genaue Prognose aufstellen, aber ich hoffe, dass wir im Kampf um Siege und Podien mitmischen können. Die Saison wird sehr speziell werden: kürzer, aber sehr knackig.

2019 konnte man viel Teamtaktik und Rennen im Bummeltempo beobachten. Wird das wieder ähnlich sein?

Die Kompensationsgewichte werden ja nicht mehr von den Rundenzeiten im Rennen, sondern nur noch durchs Qualifying beeinflusst. Das ist deshalb gut, weil man im Rennen frei fahren und pushen kann. Was die Teamtaktik angeht, gibt es zumindest bei uns keinen designierten Nummer-eins-Fahrer. Möglicherweise wird sich das nach einigen Events ändern, und wenn es eine klare Tendenz gibt, wird auch da etwas passieren. Letztes Jahr haben Hyundai und Lynk & Co diese Spielchen sehr offensichtlich gespielt und wir waren auf dem Gebiet vielleicht nicht ganz so gut aufgestellt. Jetzt fahren wir alle unter einem Dach, vielleicht können wir unsere Karten da besser ausspielen.

Sie haben für Honda auch schon GT3-Rennen bestritten. Gibt es Rennen oder Serien, die Sie gerne noch abhaken würden?

Ich will sicherlich nicht nur als Tourenwagen-Pilot anerkannt werden, ich habe schließlich in meinem Leben schon alles gefahren: Formelautos, Frontantrieb, Heckantrieb, GT3, Ovalrennen... Ich würde vielleicht gerne irgendwann Sportwagen oder mehr GT3-Rennen fahren. Aktuell passiert da natürlich nicht so viel, aber schauen wir mal, was die Zukunft noch bringt. ■



Mehr als Teamkollegen: Guerrieri (r.) und Girolami verbindet auch außerhalb des Racings eine tiefe Freundschaft

DTM

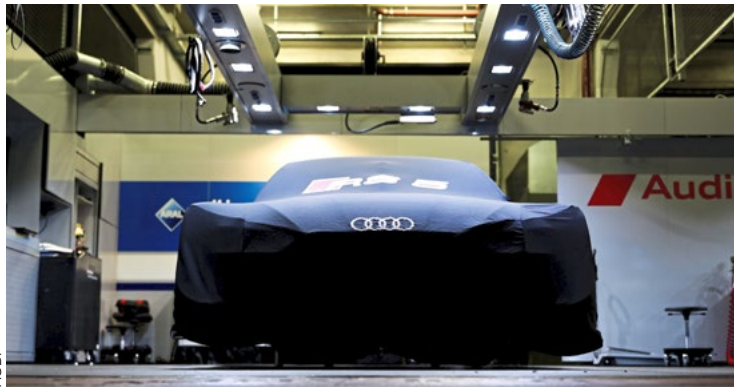
Absage oder nicht?

Wann startet die Saison? Nicht nur in der DTM beschäftigt diese Frage die Fans und natürlich die Aktiven. Und vor allem: Was bringt die Saison?

Von: **Michael Bräutigam**

Eine weitere Frage nach der Bekanntgabe des überarbeiteten Kalenders (siehe letzte MSA): Wo startet die Saison? Die Entscheidung, ob der Norisring-Event als geplanter DTM-Auftakt stattfinden kann, soll noch im Laufe dieser Woche fallen. Tendenz: Sollte sich in den nächsten Tagen kein deutlich positiver Trend abzeichnen, steht eine Absage bevor.

Dann würde man erst im August das erste Saisonrennen freigeben können, und auch da ist noch zu klären, ob die Reise nach Russland oder Schweden geht. Ob die bereits angekündigten,



Eingemottet: Wann und wo die DTM-Autos wieder starten, ist noch offen

aber noch nicht näher benannten, größeren Änderungen im Reglement tatsächlich zur Anwendung kommen, muss man angesichts der aktuellen Situation ebenfalls abwarten.

Einige Änderungen stehen aber schon fest, vor allem die Reduzierung der Grundleistung durch eine Verringerung der Kraftstoff-Durchflussmenge von 95 auf 90 kg pro Stunde. Dadurch vergrößert sich der Push-to-pass-

Effekt (wie bisher 100 kg/h). Der „Überholknopf“ darf in diesem Jahr – wie das DRS – auch im Qualifying angewendet werden.

Im Rennen darf Push-to-pass nun doppelt so oft genutzt werden wie bisher (24- statt 12-mal), auch DRS kommt häufiger zum Einsatz. Dazu kommen einige Maßnahmen zur Kostenreduktion, z. B. eine Erhöhung des Basisgewichts und weniger „Kontrollplatten“ für den Unterboden. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: NEUES AUTO KOMMT ERST 2022

Der Plan, 2021 neue Autos einzuführen, wurde schon in der Formel 1 durch das Coronavirus über den Haufen geworfen. Jetzt hat auch die NASCAR die Reißleine gezogen: Die Einführung der neuen und siebten Generation der Cup-Autos wurde wie in der Königsklasse auf 2022 verschoben.

BTCC: SPEEDWORKS WIRD HYBRID-TESTTEAM

Das Speedworks-Team hat den Zuschlag bekommen, offizieller Testpartner für die ab 2022 geplante Hybridtechnik zu werden. In einer entsprechenden Ausschreibung setzte sich die Toyota-Truppe durch. Die Einheits-Hybridtechnik kommt von Cosworth Electronics und soll ab Juli erste Rennstreckentests durchlaufen. Aktuell ist das Hybridsystem noch in den Endzügen der Designphase.

WTCR

Weiterer Rückschlag, aber ...

Der Stand der Dinge im Tourenwagen-Weltcup zeigt, dass sich bislang ein eher dünnes Feld zusammenfindet. Cupra hat nun seine Unterstützung zurückgezogen. Doch es besteht Hoffnung.

Von: **Michael Bräutigam**

Aus FIA-Kreisen hat MSA erfahren, dass noch einige gute News auf die WTCR-Fans warten. Auf die warten sie seit Wochen größtenteils vergeblich, wie der Stand der Dinge zeigt. Schon vor der Corona-Krise fiel der Marrakesch-Event raus, weil Lokalmatador und Publikumsliebhaber Mehdi Bennani ganz offensichtlich nicht mehr im Feld sein wird. Auch sein letztjähriger Teamkollege Rob Huff verlässt die Serie.

Bislang sind 13 Autos und elf Fahrer bestätigt, nur einer davon,

Tom Coronel, ist ein Privatfahrer im klassischen Sinne. Die je vier Hyundai, Honda und Lynk & Co erhalten Werksunterstützung.

Cupra-Aus wegen Corona

Nach Audi und VW hat vergangene Woche auch Cupra als dritte Konzernmarke bekannt gegeben, dass man 2020 keine Werksunterstützung in der WTCR leisten wird. Laut eines Sprechers sei das aufgrund der Entwicklungen rund um das Coronavirus der Fall. Den Teilesport bei den diversen TCR-Serien wird man aber natürlich trotzdem weiterhin sicherstellen.

Nachdem schon Comtoyout die Kooperation mit Cupra beendet hatte, wird auch das PWR-Team, das für die STCC aber sehr wohl einen Deal mit Cupra hat, ohne Werksunterstützung auskommen – wenn sie antreten.

Wann der Rennbetrieb aufgenommen wird, ist wie überall unklar. Bis dahin bleibt zu hoffen, dass die angekündigten guten News noch kommen. ■



Bislang einziges „echtes“ Privatauto: Der Comtoyout-Audi von Tom Coronel



In diesem Design werden Luca Engstler und Nicky Catsburg antreten

Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie

Williams ganz souverän

Zum zweiten Lauf der digitalen Nürburgring Langstrecken-Serie (dNLS) traten 59 Teams an, davon 23 in der Topklasse SP9. Nach drei Stunden wurde das Team Williams eSports als Sieger abgewinkt.

Von: **Michael Bräutigam**

In der Formel 1 hat Williams seit 2012 nicht mehr gewonnen, der eSports-Ableger der britischen Rennschmiede fährt dafür im Simracing umso mehr Erfolge ein. In der Topklasse SP9 ist vorgeschrieben, dass mindestens ein realer Rennprofi auf dem Auto genannt ist, der dann auch Zeittraining und Startturn fahren muss. Für Williams übernahm diesen Job der Finne Sami-Matti Trogen, der mit seinen 17 Jahren schon einige Formel- und Rallye-Erfahrung vorzuweisen hat – mit der Pole-Position und der Führung bis zum Fahrerwechsel auf seinen deutschen Teamkollegen Dominik Staib stellte er unter Beweis, dass er auch ein Top-Simracer ist.

„Es ist ein tolles Gefühl, bei diesem Rennen ganz oben auf dem Podium zu stehen“, sagte er. „Generell ist es toll für jemanden wie mich, der schon viele VLN-Rennen an der Nordschleife live als Zuschauer verfolgt hat, nun direkt gegen einige der ganz großen Namen anzutreten“, sagte Staib, der den Audi R8 LMS ebenso souverän nach Hause fuhr.

Platz 2 ging an das Team BS+Competition (BMW), wo DTM-



Start ins 3h-Rennen: Williams-Pilot Sami-Matti Trogen führt die erste Startgruppe in Richtung Kurve 1

Pilot Philipp Eng sich am Anfang schadlos und in der Spitzengruppe hielt. Alexander Voß und Laurin Heinrich sicherten P2. Der Top-Pilot aus der Super TC2000, Agustín Canapino, und Alex Arana komplettierten für das Mahle Racing Team (Audi) das Podest.

Solist gewinnt GT4-Klasse

Phoenix Racing (Audi) stellte auf Platz 4 das beste Team aus der realen Renn- bzw. NLS-Welt. Hier wechselten sich Mike Rockenfeller, Richard Westbrook und Simracer Kevin Volk am Steuer ab.

Auch in den anderen Klassen, wo keine Profis vorgeschrieben sind, wurde hart gekämpft. Die Cup2-Klasse für die Porsche 911 GT3 Cup ging letztlich an Martin Ascher und Robert Klotz vom

Team Ascher Racing. Ascher, der sich als Hersteller von hochwertiger Simracing-Hardware einen Namen in der Szene gemacht hat, war entsprechend glücklich: „Ich habe die Gelegenheit sehr genossen, mich einmal direkt mit echten Rennfahrern zu messen.“ In der ersten Runde übernahm er die Führung, die bis ins Ziel hielt.

Der Sieg in der Klasse Cup 3 (Porsche Cayman GT4 Trophy) war ein Ein-Mann-Job für Marcus Dec. Einmal in der Saison darf ein Team diesen „Joker“ ziehen und damit die Maximalfahrzeit eines Fahrers von zwei Stunden überschreiten. Weil sein Teamkollege kurzfristig ausfiel, musste er also alleine durchziehen. „Drei Stunden Nordschleife gehen auch im Simulator an die

Kondition“, berichtete der Pilot des Teams SimRacing Channel.

Last, but not least lieferten sich auch die Akteure in der TCR-Klasse enge Duelle, wobei speziell hier die Taktikfüchse gefragt sind. Letztlich fanden Steen Ledger und Joakim Fransch (Full Send Racing/Audi) die beste Mischung aus Speed und Spritsparen und fuhren zum Klassensieg.

Auch für die VLN als Ausrichter war das Rennen ein voller Erfolg. Im Livestream kommentierten Patrick Simon und Olli Martini in gewohnter Manier und wie beim realen Rennen. Der nächste Lauf findet bereits am 18. April statt – natürlich wieder mit Livestream. Nach Benzingsprachen ab 11 Uhr erfolgt um 13 Uhr die Startfreigabe. ■



Kampf der Klassen: Cup2-Sieger (Ascher/Klotz, r.) überholt Cup3-Cayman



TCR-Klassensieger: Audi RS 3 LMS von Full Send Racing (Ledger/Fransch)

IndyCar iRacing Challenge

Platz 8 bei Comeback

Robert Wickens gab am vergangenen Samstag sein IndyCar-Comeback – wenn auch „nur“ virtuell. Beim Sieg von Penske-Pilot Scott McLaughlin fuhr er auf den achten Platz.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ersten Rennen in Watkins Glen reichte es Wickens knapp nicht, weil sein natürlich speziell angepasstes Lenkrad noch auf dem Postweg war. Doch in Birmingham durfte der Kanadier, der sich bei seinem schweren Unfall im August 2018 eine Rückenmarksverletzung zuzog, endlich wieder Rennen fahren. Mit Platz 8 schlug er sich gegen viele seiner Sim-erfahreneren Gegner beachtlich. „Wir hatten eine riskante Strategie, die sich

aber ausbezahlt hat. Ich kann nicht ausdrücken, wie viel Freude es mir bereitet hat, endlich wieder im Wettkampf zu sein“, gab der Ex-DTM-Pilot zu Protokoll.

Der Kampf um den Sieg im Barber Motorsports Park wurde für Scott McLaughlin zur Nachtschicht. Als die Zielflagge fiel, war es in Australien 5.40 Uhr

morgens. Kurz zuvor hatte er Penske-Teamkollege Will Power um 0,4 Sekunden hinter sich halten können. Platz 3 ging an Scott Speed. McLaughlin, der bei IndyCar-Testfahrten im Winter überzeugte, soll dieses Jahr sein Debüt in der (realen) Serie geben. Einen virtuellen Rennsieg hat der Supercars-Star jetzt also schon. ■



Virtuelles Duell in Birmingham: Wickens (#6) kämpft mit Jimmie Johnson

TWITTER/ARROW MCLAREN SP

eNASCAR Invitational

Byron siegt in Bristol

William Byron (Chevrolet) war der Sieger beim insgesamt dritten eNASCAR-Einladungsrennen in Bristol. Der Auftritt im virtuellen Stockcar-Kolosseum wurde zum Crash-Fest.

Von: **Michael Schmidt**

Byron begann seinerzeit die Rennkarriere mit der Simulation iRacing. In nur rund fünf Jahren fuhr er sich durch die virtuellen Erfolge bis ins reale Cup-Team von Hendrick Motorsports. Kein Wunder, dass er auch für die eNASCAR-Rennen, die derzeit die „echten“ Cup-Läufe ersetzen, stets als großer Favorit gehandelt war. In Homestead und Texas klappte es aber nicht zum Sieg, weil das Pech an seinen Füßen zu kleben schien. In Texas gewann Timmy Hill dank eines Bump-and-Run-Manövers gegen den Chevy-Fahrer.

In Bristol entkam der 22-Jährige dem Chaos – insgesamt gab es

in den 150 Runden nicht weniger als zwölf Gelbphasen! – und dominierte fast nach Belieben. 116 Führungsrunden sprechen eine klare Sprache. Nach anfänglicher Führungsarbeit zockte sich Chris Buescher (Ford) nur kurzzeitig in Front. 43 Runden vor Schluss und bis zum Fallen der Zielflagge lag Byron wieder vorn.

Virtuelle schwarze Flagge

Dass sich einige mehr oder weniger beliebte NASCAR-Gepflogenen

heiten auch in der virtuellen Welt wiederfinden, belegten Daniel Suárez (Toyota) und Kyle Larson (Chevrolet). Während einer Gelbphase gerieten die beiden Hitzköpfe aneinander, woraufhin die iRacing-Offiziellen beide aus dem Rennen nahmen – für Suárez übrigens das zweite Mal in Folge.

Texas-Sieger Hill (Toyota) blieb diesmal nur P3 hinter John Hunter Nemecheck (Ford). Homestead-Sieger Denny Hamlin (Toyota) landete auf Platz 4. ■



Im dritten Anlauf endlich Sieger: William Byron gewann den Lauf in Bristol

NASCAR

NACHRICHTEN

VERSTAPPEN WIRD TROTZ CRASH MEISTER

Über zwei Wochen und sechs Events mit jeweils zwei Rennen ging die „Real Racers Never Quit“-Serie des Team Redline. Mehr als 40 reale Racer versammelten sich zu den Rennen, die mit verschiedensten Autos und auf unterschiedlichen Strecken in der Simulation „iRacing“ gefahren wurde. Auch die F1-Piloten Max Verstappen und Lando Norris kämpften mit. Verstappen setzte dabei der Mini-Serie seinen Stempel auf. Selbst ein Unfall beim Finalevent konnte den Titel nicht mehr vereiteln. Kelvin van der Linde, der beim Finale zwei Siege holte, wurde Vizemeister, P3 ging an Lando Norris. Daniel Juncadella und Supercup-Vizemeister Ayhan Güven komplettierten die Top 5.

SIEGE FÜR MAGNUSSEN UND BARRICHELLO

Nicht nur Rubens Barrichello Sohn Eduardo, auch der F1-Veteran selbst ist mittlerweile ein aktiver Simracer. Am Wochenende gewann er bei der „Race Legends Trophy“ das Reversed-Grid-Rennen, nachdem er sich die Führung von Max Papis geschnappt hatte. Im ersten Durchgang war Jan Magnussen siegreich. Am Start standen u. a. Jenson Button, Emerson Fittipaldi, Juan Pablo Montoya und Dario Franchitti. Gefahren wurde mit identischen Brabham BT44B auf dem NOLA Circuit (Simulation: rFactor 2).

FÜR DEN GUTEN ZWECK

Kelvin van der Linde gewann das von seinem GT-Masters-Team Rutronik Racing ausgerichtete „Race for Good“. Beim Charity-Event auf Basis von iRacing wurden Spenden für die „Laureus Sport for Good“-Stiftung gesammelt. Diese fördert Sportprojekte, die sich speziell an benachteiligte Kinder und Jugendliche richten. René Rast, António Félix da Costa, Nico Müller und Maxime Martin zählten zu den weiteren Startern.



Tom Lüthi hatte nach guten Tests einen schweren Saisonstart. Im MSA-Interview erklärt der 32-jährige Schweizer, wie es nach der Corona-Pause weitergehen soll.

Von: **Imre Paulovits**

Wie hat die Corona-Situation Ihr Leben verändert?

Eine grundsätzliche Ausgangssperre gibt es bei uns in der Schweiz nicht, aber es grenzt mein Leben natürlich auch so ein. Ich versuche, mich an die Regeln zu halten wie alle anderen auch. Der größte Unterschied ist, dass wir zurzeit keine Rennen haben und alles erst einmal verschoben ist. Meine Aufgabe ist jetzt, zu versuchen, mich fit zu halten. Ich kann mich zum Glück körperlich trainieren, damit ich bereit bin, wenn es weitergeht. Jetzt heißt es erst einmal abwarten, bis wir wieder ein normales Leben führen können.

Wie trainieren Sie derzeit?

Ich habe das Glück, dass ich im Fitness-Center trainieren kann. Das ist zwar geschlossen, aber ich kann da trainieren, ich bin alleine dort. So kann ich die Geräte nut-



Thomas „Tom“ Lüthi

Geburtstag: 06.09.1986
Geburtsort: Oberdissbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE

2002: 125 GP, Honda (27.)
2003: 125 GP, Honda (15.)
2004: 125 GP, Honda (25.)
2005: 125 GP, Honda (1.)
2006: 125 GP, Honda (8.)
2007: 250 GP, Aprilia (8.)
2008: 250 GP, Aprilia (11.)
2009: 250 GP, Aprilia (7.)
2010: Moto2, Moriwaki (4.)
2011: Moto2, Suter (5.)
2012: Moto2, Suter (4.)
2013: Moto2, Suter (6.)
2014: Moto2, Suter (4.)
2015: Moto2, Kalex (5.)
2016: Moto2, Kalex (2.)
2017: Moto2, Kalex (2.)
2018: MotoGP, Honda (-)
2019: Moto2, Kalex, (3.)
2020: Moto2, Kalex, (zur Zeit 10.)

Hobbys

Motocross, Laufen, Angeln

„Der WM-Titel ist dieses Jahr mein Ziel“

zen. Das ist eine Luxus-Variante, die ich habe. Da bin ich natürlich sehr froh drum. Ansonsten bin ich draußen. Ich wohne ja ziemlich in der Natur, und ich kann rings ums Haus einiges machen.

Sie waren bei den Tests und im ersten Training in Katar Schnellster. Welche Probleme sind dann aufgetaucht, dass Sie zurückfielen?

Der Jerez-Test war wirklich gut, wir waren bei allen Bedingungen, die wir dort hatten, schnell. Das Motorrad hat sehr gut funktioniert. In Katar hatten wir etwas mehr Mühe, aber es hat trotzdem gut angefangen, und ich war Schnellster im ersten Training. Aber die Bedingungen haben dann immer wieder gewechselt. Die Probleme, die wir hatten, können wir nicht auf die Bedingungen schieben, aber wir haben das Setup einfach nicht hinbekommen, wie es in Jerez der Fall war. Das hat mich dann einige WM-Punkte gekostet. Es war nicht der Saisonstart, den ich mir erhofft hatte.

Haben die zwei Stürze in Katar Sie zurückgeworfen?

Nein, die habe ich wegstecken können. Ich habe mich auch nicht verletzt. Natürlich haben wir durch die Stürze Trainingszeit verloren. Das ist das Einzige, das uns ein wenig gefehlt hat. Aber sie waren nicht der Grund, dass es nicht besser ging.

Was hat letztendlich bei der Abstimmung in Katar gefehlt?

Katar ist eine flüssige Strecke, da muss man das Motorrad laufen lassen können. Jerez ist eher eine Brems-Strecke. Auf der Bremse hat das Motorrad sehr gut funktioniert, aber in Katar weniger. Das war das grundsätzliche Problem, an dem wir hart gearbeitet haben.

Glauben Sie, dass Sie, wenn es wieder losgeht, dort ansetzen können, wo Sie bei den Tests und dem ersten Training in Katar waren?

Das hoffe ich natürlich schon.

Ich glaube, wir haben viel verstanden und gelernt mit den zwei unterschiedlichen Strecken, auf denen wir unterschiedliche Kompromisse beim Motorrad eingehen müssen. Es ist schon meine Hoffnung, dass, wie lang die Saison auch sein und wo immer sie stattfinden wird, wir einiges an Erfahrung mitnehmen können aus dem, was wir bisher gelernt haben. Ich hoffe, dass wir gleich wieder konkurrenzfähig anfangen können.

„Ich habe die Hoffnung, dass wir in Jerez und Katar gelernt haben, welche Kompromisse wir auf den restlichen Strecken eingehen müssen.“

Tom Lüthi

Es kommt nun die nächste Evolutionsstufe des Dunlop-Vorderreifens, den Sie bereits getestet haben. Wie sind Sie mit ihm klargekommen?

Er hat gut funktioniert. Wir haben in Jerez einiges ausprobiert mit den Reifen, das war positiv. In Katar gab es den anderen Vorderreifen, aber für die restlichen Rennen wird er nun geändert. Ich denke aber nicht, dass das ein grundsätzliches Problem ist. Wir können mit beiden Vorderreifen klarkommen und uns auf sie einschließen und einstellen.

Bringt Ihnen die Erfahrung aus der MotoGP einen Vorteil, wo jetzt die Programmierung der Motorbremse freigegeben wurde?

Einen Vorteil gegenüber den anderen würde ich nicht sagen. Es ist aber sicherlich kein Nachteil. Es ist aber so, dass wir daran noch weiterarbeiten müssen. Meine Crew muss lernen, was wir genau mit diesem Motorrad brauchen. Ich muss auch verstehen, was dieses Motorrad genau für

eine Motorbremse-Charakteristik haben muss. Es ist kein MotoGP-Bike, da sind schon große Unterschiede da. Es hat bislang ziemlich gut funktioniert, aber wir brauchen trotzdem noch mehr Kilometer. Da geht es aber allen gleich.

Wo können Sie in Zukunft besser sein, auf flüssigen Strecken oder auf Brems-Strecken?

Ich glaube, wir können auf beiden Charaktertypen von Rennstrecken schnell sein. Ich bin mir sicher, dass wir überall konkurrenzfähig sind. Wir müssen nur die Bausteine richtig aufeinander bringen, dann wird es funktionieren. Da bin ich trotz des Katar-Wochenendes voller Zuversicht.

Welche Moto2-Piloten haben sich im Winter stark gesteigert? Und wie sind die neuen Fahrer, die aus der Moto3 gekommen sind?

Die Speed-Up-Jungs, vor allem der Navarro waren im Winter schnell. Von den Neuen war Canet sehr eindrücklich, der hat wirklich einen sehr guten Job gemacht und war wirklich schnell. Aber es gibt sehr viele schnelle Moto2-Fahrer, auch die beiden VR46-Piloten Marini und Bezzecchi waren sehr schnell. Auch Marcel Schrötter, mein Teamkollege, hat einen guten Job gemacht. Die Moto2 ist weiterhin eine sehr dichte Klasse.

In welchen Bereichen ist Ihr Team gegenüber dem Vorjahr stärker geworden?

Vor allem darin, dass wir uns alle kennen. Die Wege sind kürzer geworden, das Vertrauen ist auf beiden Seiten gewachsen, und die Zusammenarbeit ist viel enger geworden. Es hat keine Wechsel im Team gegeben, und das ist sicher etwas, das man nutzen kann.

Ist der Titel dieses Jahr Ihr Ziel?

Ja, der Titel ist das Ziel. Ich bin im letzten Jahr Dritter geworden, und die zwei vor mir sind jetzt weg. So einfach ist die Rechnung natürlich nicht, aber es ist alles da. Ich habe ein Top-Team, wir haben Top-Material, es ist eine Chance da, um wirklich um den Titel zu kämpfen. Ich hoffe schon, dass wir noch möglichst viele Rennen fahren können. Es wird sicher eine verkürzte Saison werden, aber trotzdem hoffe ich, dass es noch möglich sein wird, eine richtige Weltmeisterschaft zu fahren. Da wird es für uns schon möglich, konkurrenzfähig zu sein und mit den Jungs vorne mitzukämpfen.

Was wünschen Sie den Fans in dieser rennlosen Zeit?

Natürlich viel Geduld, wie uns Rennfahrern auch. Wir müssen das jetzt durchstehen und uns an die Regeln halten. Dann hoffe ich, dass es bald wieder losgeht und ich wünsche auch den Fans, dass wir bald wieder Action haben. ■



Tom Lüthi in Katar vor seinem Teamkollegen Marcel Schrötter: „Besser werden“

MotoGP

18 Monate Sperre für Iannone

Die FIM hat nun das Strafmaß für Andrea Iannone verhängt, dessen Urinproben in Sepang positiv auf unerlaubte Steroide getestet wurden. Der Aprilia-Werksfahrer wurde für 18 Monate gesperrt, wogegen sein Arbeitgeber beim obersten Sportgericht anheben will.

Von: Imre Paulovits

Letzte Woche verkündete die FIM nach Anhörung von Andrea Iannone das Urteil in seinem Doping-Fall. Nachdem beide Proben positiv auf das Steroid Drostanolone getestet worden sind, wird der 30-jährige Italiener für 18 Monate ab dem 17. Dezember 2019 gesperrt, das heißt bis zum 16. Juni 2021. Zudem werden ihm die Resultate von Sepang und Valencia aberkannt. In der Praxis hat Letzteres keine Bewandnis, der Aprilia-Werkspilot war in beiden Rennen ausgefallen.

Die Sperre ist umso verhängnisvoller, und Iannone war völlig niedergeschlagen. Als erste Reaktion postete er eine tief sentimentale Nachricht auf seinen Social Media Kanälen. „Monate sind vergangen, seit diese traurige Geschichte begann, und ich gestehe, dass jeder Tag wie ein Jahr schien. Als unschuldig verurteilt zu werden, macht mich sicherlich nicht glücklich, denn zum ersten Mal in der Geschichte wird ein Athlet unschuldig verurteilt und für 18 Monate gesperrt, weil ihn ein kontaminiertes Lebensmittel außer Kontrolle gebracht hat. Ich werde diesen Satz nicht immer wiederholen, weil es niemandem mehr passieren soll. Trotz des Leidens, einen undurchdringlichen und nicht gewählten Weg gehen zu müssen, habe ich beschlossen das Unrecht zu akzeptieren und jeden Schritt in der Stille fortzusetzen. Mein stilles Leiden hat jedoch bisher alles verborgen, was mich diese Geschichte gelehrt hat: Nichts ist selbstverständlich, und alles kann sich in einer Sekunde ändern. Ich trage jedoch auch viele positive Erkenntnisse wie etwa



MOTOGP

Andrea Iannone: Tief gekränkt, sein Team unterstützt ihn beim Einspruch

die Zuneigung der Menschen oder die Fähigkeit, Menschen und Fakten reifer zu bewerten. Es ist richtig, trotz allem bin ich heute reifer und mir ihrer Zuneigung bewusst. Sie haben mich nie verlassen und mich in jedem Moment dieses traurigen und harten Weges begleitet. Deshalb werde ich mich meiner Zukunft stellen, indem ich mich für immer an diese Momente erinnere und versuche, die Stärke zu haben, die ich hatte: anderen das Beste von mir zu geben. Ich danke allen, die bei mir waren, ich danke meinen Freunden, meiner Familie und insbesondere meinem Vater, dem gesamten Aprilia-Team, Massimo Rivola und allen meinen Sponsoren, die mich nie aufgegeben haben. Dazu danke ich meinem Anwalt Antonio De Rensis, der immer an

meiner Seite war, wie ein Vater bei seinen Kindern ist. Ihnen allen werde ich für immer dankbar sein.“

Unverständnis beim Team

Aprilia-Teamchef Massimo Rivola reagierte hingegen empört. „Dies ist eine absurde Strafe, und das Urteil beweist eigentlich die Unschuld von Ian-

none. Wir wollen ihn wieder im Sattel sehen und unterstützen ihn deshalb bei seinem Einspruch gegen das Urteil“, ließ er verlauten.

Das Team sieht bei der Analyse des Urteils, dass das Fehlen von jeglichem Vorsatz von Seiten Iannones sowie die zufällige Einnahme der Steroide über kontaminiertes Essen von der Anhörung anerkannt wurde. „Dieses Szenario hat es bislang im Sport noch nicht gegeben und eröffnet neue Möglichkeiten für einen Einspruch von Iannone. Wir verstehen nicht, wie es bei einer solchen Beweisführung zu einem Urteil kommen kann, das anders lautet als ein Freispruch Iannones. Wir haben volles Vertrauen in ihn und werden ihn mit neuem Nachdruck bei seinem Einspruch beim internationalen Sportgericht CAS unterstützen“, heißt es in ihrer Stellungnahme.

Massimo Rivola schließt sich dem an. „Das Strafmaß, das gegen Andrea verhängt wurde, macht uns perplex. Aber die Richter haben auch die totale Gutgläubigkeit und Unkenntnis von der Einnahme dieser Substanz anerkannt und damit seine Schilderung von der Lebensmittelkontamination bestätigt. So macht die Strafe keinen Sinn. Er hatte keinen Beweggrund, deshalb hätte so verfahren werden müssen, dass man ihn freispricht. Die Situation macht uns Hoffnung beim Berufungsgericht, und wir hoffen auch, dass das Verfahren schnell über die Bühne geht.“

Einspruch möglich

Iannone hat nach Erhalt des Urteils 21 Tage Zeit, beim Sport-Schiedsgericht in Lausanne Einspruch dagegen einzulegen. Ob seine Chancen wirklich so optimistisch einzuschätzen sind, wie es das Aprilia-Team sieht, muss sich zeigen. In der Vergangenheit hat die CAS selten Urteile von Sportverbänden abgeändert.

Einen Plan B gibt es bei Aprilia offiziell nicht. Sollte es bei der Sperre bleiben, wird wohl Testfahrer Bradley Smith die zweite RS-GP neben Aleix Espargaró fahren. ■

Andrea Iannone und die Aprilia RS-GP 20: Jemals auf der Rennstrecke?



APRILIA

Dorna-Geld für Teams

In der Formel 1 geht die Angst um, dass kleine Teams die Corona-Krise nicht überstehen. Dem hat die Dorna in der Motorrad-WM gleich vorgegriffen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Angst der Teams war berechtigt: keine Rennen während der Corona-Krise, damit auch keine Preisgelder und keine Einnahmen aus dem TV-Topf der Dorna und keine Einnahmen aus ergebnisgebundenen Sponsorverträgen. Aber ein großer Teil der laufenden Kosten bleibt, und da im Motorsport auch beim Budget oft am absoluten Limit agiert wird, hätte dies einigen Teams ernsthafte Existenzsorgen bereiten können.

Nun hat die Dorna vorgesorgt. Die Aktionäre von Bridgepoint Capital und CPP Investment, denen die Vermarktungsagentur gehört, haben zugestimmt, dass

die Privatteams der MotoGP sowie alle Moto2- und Moto3-Teams in dieser Zeit, die es in der Geschichte der Motorrad-WM noch nie gegeben hat, Finanzhilfe bekommen. Die IRTA hat bereits Gelder ausgeschüttet, nun werden die Teams über sie in den Monaten April, Mai und Juni weitere Vorauszahlungen erhalten – egal ob Rennen stattfinden oder nicht. Je nachdem, wie sich die

Lage künftig entwickelt, wird über weitere finanzielle Maßnahmen entschieden.

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta zeigt sich kämpferisch: „Das Wohlergehen der Teams liegt uns am Herzen. Dorna Sports arbeitet hart daran, dass diese Krise für alle Beteiligten der MotoGP-WM nur eine Konsequenz mit sich bringt: einen geänderten WM-Kalender.“ ■



Carmelo Ezpeleta: Der Dorna-Chef sieht sich die Lage der Teams genau an

Eugenio Lazzarini 75

Der dreifache Weltmeister Eugenio Lazzarini wurde am 26. März 75 Jahre alt.

Von: **Michael Sonnack**

Wie Valentino Rossi wurde auch Eugenio Lazzarini in Urbino geboren. Der winzig gewachsene Italiener bestritt 132 Grands Prix, stand bei 81 auf dem Podium, davon 27-mal als Sieger. Seinen ersten WM-Punkt holte sich Lazzarini bei der Dutch-TT in Assen 1969 mit dem zehnten Platz auf einer 50er-Morbidelli. 1973 gewann Lazzarini erstmals mit einer 125er-Maico bei der Dutch-TT. 1975 wurde er auf Piovaticci mit einem Sieg in Anderstorp und drei zweiten Plätzen in Hockenheim, Imola und Imatra Vizeweltmeister bei den 50ern hinter Angel Nieto (Kreidler).

Seinen ersten WM-Titel errang Lazzarini 1978 auf einer MBA in der Achtelliterklasse mit vier Siegen in Jarama/E, Salzburg/A, Mugello/I und Assen/NL. Auch in den nächsten beiden Jahren holte sich Lazzarini den WM-Titel, diesmal in der kleinsten Klasse. Ab der Saison 1982 startete Laz-

zarini für Garelli, wurde bei den 50ern zweimal Vizeweltmeister hinter Stefan Dörflinger und bei den 125ern zweimal Vizeweltmeister hinter Angel Nieto. Er beendete mit einem zweiten Platz beim San-Marino-GP in Imola 1984 vor Heimpublikum seine Karriere. ■



Eugenio Lazzarini: Auch heute noch ein gern gesehener Gast im Fahrerlager

MOTORRAD-WM

Der Grand Prix von Frankreich, der vom 15. bis 17. Mai in Le Mans stattfinden sollte, wurde verschoben. Da derzeit nicht abzusehen ist, wann die Corona-Krise eine Austragung zulässt, wurde noch kein neuer Termin bekannt gegeben. Am Montag gab Gerard Figueras, der Sekretär für Sport der Provinz Katalonien, bekannt, dass der Grand Prix, der vom 5. bis 7. Juni im Kalender steht, wohl nicht wie geplant durchgeführt werden kann. Zwar wurde noch keine Entscheidung gefällt, es wird aber geprüft, wie sich das Rennen im Kalender verschieben lässt. Zum Grand Prix in Mugello gibt es zwar noch keine Stellungnahmen, aber auch dieser Termin am letzten Mai-Wochenende ist sehr unwahrscheinlich.

STRASSENSPORT

Am 23. März ist der vierfache TT-F2-Weltmeister Tony Rutter im Alter von 78 Jahren nach langer Krankheit im Kreise seiner Angehörigen, darunter auch sein Sohn Michael, verstorben. Rutter fuhr von 1969 bis 1976 in der Straßen-WM, 1971 und 1973 wurde er britischer 250er-Meister auf Yamaha. Seine größten Erfolge feierte er aber auf der Isle of Man, wo er sieben Mal gewann und bei der North-West 200, wo er neun Siege davontrug. Der nimmermüde Rutter erlebte in den 1980er-Jahren einen zweiten Karrierefrühling. Mit der 600er-Ducati wurde er 1981 mit 40 Jahren das erste Mal Weltmeister in der TT-F2, diesen Titel verteidigte er dreimal. 1985 erlitt er beim TT-F1-WM-Lauf im Parc Montjuïc bei einem Massenschwergewicht Verletzungen. Er brach sich zwei Halswirbel, alle Rippen auf der rechten Seite, das Becken, einen Arm und ein Bein, lag zehn Tage im Koma und verletzte einen Sehnerv. Trotzdem saß er zwei Jahre später wieder im Sattel und fuhr noch bis 1991. Seither hat sein Sohn Michael ebenfalls sieben TT-Siege errungen.



Baustelle des Erfolgs

Heutige MotoGP-Bikes sind bis ins Detail perfektioniert. Doch vieles von dem Wissen der Ingenieure geht bis zu den Anfangszeiten der Viertakt-Ära zurück. In unserer neuen Serie schauen wir uns die ersten Bikes an und betrachten, welche Probleme gelöst werden mussten.

Von: **Neil Spalding**

Im Jahr 2002 lösten die MotoGP-Viertakter die 500er Zweitakter ab – eine neue Zeitrechnung begann. Und eine ganze neue technische Welt eröffnete sich vor den Herstellern. Honda baute eine unglaublich elegante V5. Ihre Leistung aus 990 ccm war eine direkte Ableitung der Erfahrungen mit dem 750er-V4 des RC45-Superbikes. Yamaha probierte etwas völlig anderes. Sie setzten auf Traktion und Reifenhaltbarkeit und machten dafür einen

entfaltung eines Dirt-Track-Motors. Mit 942 ccm und hochentwickelten Flachschieber-Vergasern wollten sie eine Drehmomentkurve erzeugen, die nach oben hin abfällt, um den Wheelspin zu reduzieren. Das Ganze verpflanzten sie in ein Fahrwerk, das die Agilität einer 500er haben sollte.

Die Honda war so ausgelegt, dass sie driften konnte, und in Zeiten vor der Elektronik konnten die besten Fahrer damit viel aus der Leistung holen. Wenn Max Biaggi mit der Yamaha in

ihrem ersten Jahr auch zwei Siege herausfahren konnte, die Oberen mussten zugeben, dass beide nur mit viel Glück zustande kamen. Bei den Vorsaisontests für 2003 sah es besser aus, doch dann verletzte sich Alex Barros, Yamahas neuer Nummer-1-Pilot, und die Saison war gelaufen. Hinter den Kulissen wurden die Weichen aber ohnehin umgestellt. Für 2005, Yamahas 50-jährigem Motorrad-Jubiläum, musste der Titel her. Masao Furusawa, Yamahas Top-Problemlöser, bekam ein Budget und freie Hand.



2003er-Yamaha M1 mit Motorhalterung am Zylinderkopf und kurzem Radstand



Valencia 2003: Langer Rahmenausleger und längere Unterzugschwinge

Im Februar 2003 begann Furusawa, Yamahas Partner zu konsultieren, darunter Toyota, wo es Austausch in der Formel 1 gab, und Öhlins, die damals zu Yamaha gehörten. Kouichi Tsuji, der bei Judd am Formel-1-Motor gearbeitet hatte und dann bei Yamaha an Serienmotoren entwickelte, wurde von Furusawa in die Rennabteilung geholt. Furusawa selbst hatte viel Fahrwerkserfahrung und war ein Spezialist auf dem Gebiet der Schwingungen. Dazu hatte er als junger Ingenieur aufmerksam verfolgt, was Dr. Martin Raines bei der Forschung über Torsionsebenen eines Motorradfahrwerks herausgefunden hatte. Zu Saisonmitte waren die ersten Fahrwerks- und Motorenteile fertig. Dazu konnten Furusawa und Lin Jarvis hinter den Kulissen Valentino Rossi ködern.

Länger, höher, flexibler

Zum Valencia-GP kamen zwei neue Motorräder für Checa und Abé, sie hatten die Aufnahmepunkte des Motors statt am Zylinderkopf an der Zylinderbank, der Rahmen bekam dafür lange Ausleger. Dies erlaubte Steifigkeit fürs Bremsen, aber mehr seitlichen Flex in den Kurven. Dazu führte eine Unterzugschwinge das Hinterrad. Checa und Abé wollten gar nicht mehr von diesen Motorrädern runter, aber sie verschwanden schnell wieder, weil etwas noch Besseres in der Pipeline war.

Honda ließ Rossi erst testen, als sein Vertrag ausgelaufen war, deshalb brachten Furusawa und Tsuji vier verschiedene Motorenvarianten zum ersten Test 2004: mit konventionellem 180-Grad-Hubzapfenversatz als Vier- und Fünfventiler und mit 90-Grad-Hubzapfenversatz als Vier- und

als Fünfventiler. Rossi entschied sich, wie es Furusawa erwartet hatte: für die Crossplane-Kurbelwelle und den Vierventiler.

Der Rahmen hatte noch längere vordere Ausleger bekommen, die Haltepunkte waren unten am Kurbelgehäuse. Auch das Setup erfuhr radikale Änderungen, die Gabel wurde um nicht weniger als 25 mm länger, die Schwinge ebenfalls; das Motorrad wurde höher und länger. Dazu gab es von Öhlins neue Federelemente. Bis zum letzten Vorsaisontest in Barcelona schaffte es Rossi, sich so an das Motorrad zu gewöhnen, dass er die schnellste Zeit fuhr und mit einem psychologischen Vorteil in die Saison ging.

Jeremy Burgess erkannte die Probleme der Yamaha früh. „Die erste Yamaha M1 wurde von guten 250er-Fahrern entwickelt, aber eine Tausender funktioniert anders. Mit einem Fahrer wie Valentino haben wir gute Informationen bekommen, und wir mussten große Schritte machen. Um so ein Motorrad richtig zu fahren, muss man das richtige Gefühl bekommen, um es sliden zu lassen. Man muss das Gefühl bekommen, wie man in den Slide rein- und sicher wieder herauskommt.“

Suche nach Traktion

Ein längeres Motorrad braucht mehr Körpereinsatz, um die richtige Traktion zu bekommen, der Fahrer muss sich mehr nach vorn und nach hinten lehnen. Der höhere Schwerpunkt hilft dabei, und lenkt mit ihr auch leichter ein. Rossi suchte fortwährend nach der besten Traktion. Die Version mit dem längeren Radstand wurde zum Standard. Wenn sie auch einfacher zu kontrollieren war, bot sie vielleicht nicht die beste Traktion. Nach



Masao Furusawa bekam das Budget und freie Hand alles zu tun, damit Yamaha 2005 zum 50. Firmenjubiläum Weltmeister wird. Sein Konzept funktioniert noch heute.

dem Rennen in Jerez, wo Rossi im Regen Probleme hatte, wurde die Kette gekürzt, um das Motorrad zum Funktionieren zu bringen.

In Le Mans wurde der Einsatz von Yamaha erst richtig deutlich, für diesen Stop-and-go-Kurs machten sie einen Motor mit höherer Kompression für mehr Beschleunigung, was man auch daran erkannte, dass er schwer ansprang. Die Weber-Marelli-Einspritzung, die zuvor an Melandris und Abés Motorrädern getestet wurde, bekamen nun auch Rossi und Checa – und sie verbesserte die Fahrbarkeit.

Rossis Motorrad bewegte sich viel. In Mugello kam eine neue Schwinge, nach Barcelona wurde eine weitere Variante probiert – das Fahrwerk wurde jedes Mal ruhiger. In Assen kam ein neuer Rahmen. Die Abstimmung schien sich bei Rossi wenig zu ändern, aber Burgess arbeitete unermüdlich, um die beste Kombination aus Fahrwerk, Federung, Übersetzungen und Motorabstimmung zu finden, damit Rossi zaubern konnte. Er suchte fortwährend nach Grip und Traktion, damit der Hinter-

reifen sich so verzahnen sollte wie in Mugello und Catalunya, wo Rossi gegen Gibernau und die kräftigere Honda gewinnen konnte.

Gewaltiger Einsatz

Gegen Ende der Saison wurde Yamahas sehr pragmatische Vorgehensweise noch einmal deutlich. Beim ersten Katar-GP gab es bis dahin unbekannte Hitze von über 55 Grad auf der Strecke. Um damit klarzukommen, kam Yamaha mit einer Verkleidung, die zusätzliche Luft nach innen schaufelte und an der Seite die heiße Luft wieder abführte. Es gab auch dickere Kühler, und während so der Motor kälter lief, brachte es zusätzlichen Luftwiderstand. Yamaha hatte für dieses eine Rennen von vornherein eine eigene Variante konstruiert. Es ist besser, eine schmalere Frontfläche für 15 Rennen zu haben und einmal, wo man mehr Kühlung braucht, Luftwiderstand zu opfern und eigene Kühler zu haben.

So gewannen Rossi, Burgess und Furusawa 2004 die Weltmeisterschaft. Ein Bonus, denn das Ziel war der Titel 2005. Er wurde von Racern gewonnen, die von guten Ingenieuren unterstützt wurden. Die Yamaha von 2004 war nie ein fertiges Projekt und auch nur in den Händen von Rossi konkurrenzfähig. Es war nicht das beste Motorrad in der Startaufstellung, aber ein sehr durchdachter Schritt in die richtige Richtung. Für 2005 nahm Yamaha die Daten und die Lehren, die sie gezogen hatten, und brachte sie auf das nächste Level. Und ihre Architektur ist seither noch immer dieselbe geblieben und überdauerte verschiedene Hubraumkonzepte und Reifenhersteller. ■



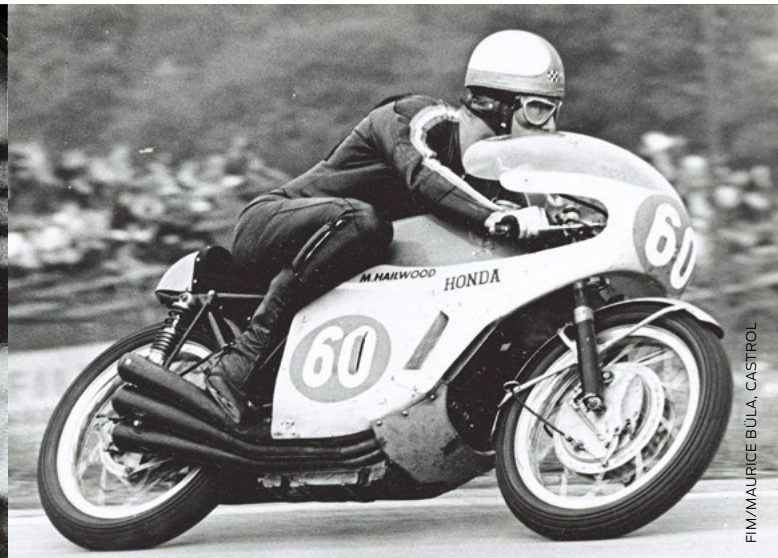
Ständige Baustelle: Die Techniker-Crew von Rossi arbeitete ständig am Setup



Für den Katar-GP kam eine Verkleidung für mehr Luft auf den größeren Kühler



Immer vorne: Mike Hailwood 1967 mit der Sechszylinder-Honda und 1978 mit der Ducati



FIM/MAURICE BÜLA, CASTROL



Mike, der Bike-Magier

Mike Hailwood war einer der größten, wenn nicht der größte Motorrad-Rennfahrer aller Zeiten. Er konnte mit jedem Motorrad schnell fahren, gewann zehn WM-Titel und feierte eines der größten Comebacks der Motorsport-Geschichte. Letzten Donnerstag wäre er 80 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

Wie an der Schnur gezogen zieht die Suzuki RG 500 ihre Bahn um den Mountain-Circuit. Selbst dieses Zweitakt-Biest wirkt in den Händen des Ausnahmekönners Mike Hailwood handzahn. Es sieht wie eine sonntägliche Spazierfahrt aus, dabei fährt er neuen Rundenrekord und gewinnt die Senior-TT 1979 mit über zwei Minuten Vorsprung.

Dann sattelt „Mike the Bike“ die Suzuki noch einmal und liefert sich bei der Classic-TT eine erbarmungslose Schlacht über sechs Runden mit Alex George auf der Tausender-Werks-Honda. In die letzte Runde geht Mike Hailwood mit einer halben Sekunde Vorsprung und beginnt, ihn zu vergrößern. Dann wird er von ein paar Überrundeten aufgehalten. Und im Ziel, nach 364 Kilometern am absoluten Limit, trennen die beiden ganze zwei Sekunden – zugunsten von Alex George. Mike Hailwood umarmt seinen Gegner, verneigt sich vor dem Publikum, und eine einzigartige Karriere geht zu Ende.

Der junge Komet

Mike Hailwood war ein Komet. Bereits in seinem zweiten Jahr im knallhart umkämpften britischen Motorradsport war er Meister in jeder Klasse von 125 bis 500 ccm. Die Mär vom verwöhnten Millionärssohn, der seine Erfolge nur dem Geld seines Vaters, „Stan the Wallet“, dem größten Motorradhändler Englands, zu verdan-

„Mike konnte aus jedem Motorrad das meiste herausholen. Aber wirklich maßgeschneidert war für ihn die Sechszylinder-Honda.“

Jim Redman

ken hatte, machte die Runde. Dabei hatte dieser nicht mehr als sein erstes Rennmotorrad vorgeschossen, alles andere wurde aus seinen Preisgeldern finanziert.

Mike hatte mit sieben Jahren sein erstes Kindermotorrad bekommen, dem mit 14 ein altes James-Offroad-Motorrad folgte, mit dem er fleißig auf dem Grundstück hinter dem Haus übte. Als er mit 16 Jahren die Schule verließ, sollte er im Triumph-Werk ganz unten anfangen. Aber stattdessen überzeugte er seine Vor-

gesetzten dermaßen von seinem Fahrkönnen, dass sie ihn mit einer 125er-Werksmaschine zu den Scottish Six Days 1957 schickten.

Dann bat er seinen Vater, es auch bei Straßenrennen versuchen zu dürfen, und er begann mit einer 125er MV Agusta und einer 50er Itom. Im Winter kaufte Stan Hailwood die NSU Sportmax von John Surtees und zog mit Mike nach Südafrika. Eine Siegesserie war die Folge. Für 1958 wurden noch ein Renntransporter, eine 125er Paton, eine 125er Ducati sowie 350er und 500er Norton Manx zugelegt. Mike fuhr das erste Mal auf der Isle of Man und wurde mit der NSU sensationeller Dritter hinter dem Werks-MV-Agustas von Tarquinio Provini und Carlo Ubbiali. Sogar mit der 500er Norton wurde er gleich 13. bei der Senior-TT. Am Ende des Jahres hatte er alle vier britischen Meistertitel in der Tasche.

1959 stand er mit der 125er Ducati auf dem Podest der TT, und nach zwei weiteren Podestplätzen in Hockenheim und Assen gewann der damals 19-jährige

Mike Hailwood beim Ulster-Grand-Prix seinen ersten WM-Lauf, damals ein Altersrekord. 1960 war Hailwood bereits Dritter der Senior-TT, und im Jahr darauf schaffte er die Sensation. Mit der Einzylinder-Norton machte er Gary Hocking derartig Feuer, dass dieser seine MV Agusta verheizte und Hailwood gewann. Dann gewann er in einem epischen Duell mit Luigi Taveri die 125er-TT auf einer gekauften Honda, machte das Gleiche bei den 250ern und wurde so der Erste, der drei TT-Siege in einem Jahr davontrug. Mit der 250er Honda gewann er noch in Assen, auf dem Sachsenring sowie in Kristianstad und wurde Weltmeister. Mit der 500er lief er bei allen verbliebenen Rennen als Zweiter hinter Hocking ein, sodass ihm Graf Agusta vor dem Heimrennen in Monza einen Werksvertrag gab. Und prompt gewann Hailwood sein Debüt beim italienischen Rennstall.

König der Königsklasse

Er machte die nächsten vier Jahre der Königsklasse recht einseitig. Ganze fünf Mal hieß der Sieger in dieser Zeit nicht Mike Hailwood. Er durfte in den kleinen Klassen auch für andere fahren, so gewann er 1963 mit der 250er MZ unter tosendem Beifall den Sachsenring-GP. Nebenbei versuchte er sich sogar in der Formel 1 – und das gar nicht schlecht. Aber unter den Vierrad-Kollegen fühlte er sich lange nicht so wohl wie in den Motorrad-Fahrerlagern, wo er mit Jim Redman, Phil Read, Bill Ivy und später mit Giacomo Agostini feste Bande schloss und überschäumende Partys feierte.

1966 wollte Honda auch die Königsklasse in Angriff nehmen, und Jim Redman überzeugte Mike Hailwood, die Seiten zu wechseln. Was heute undenkbar wäre: Hailwood reiste 1965 zum Japan-GP, schirmte Agostini im Kampf um den 350er-WM-Titel gegen Jim Redman ab und gewann mit der Dreizylinder-MV. Dann stieg er auf die Sechszylinder-Honda und gewann das 250er-Rennen mit anderthalb Minuten Vorsprung.

1966 gewann er mit der Sechszylinder alle Rennen. Wenn er ankam, tat er dies auch mit der neuen 350er-Vierzylinder. Mit der 500er-Vierzylinder hatte er Kämpfe gegen Giacomo Agostini, wie sie die Welt noch nie gesehen hatte, doch er unterlag dem Italiener auf der Dreizylinder-MV Agusta in der WM zweimal – wenn auch 1967 mit Punktegleichstand. ▶



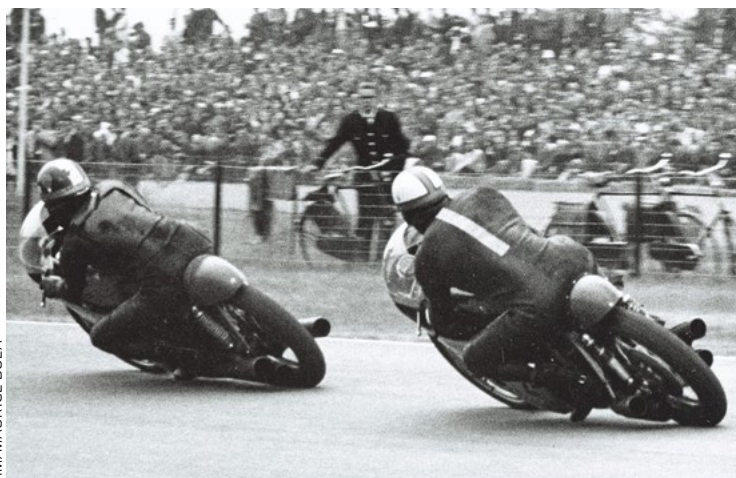
FIM/MAURICE BÜLA

Der erste WM-Titel: 1961 mit der gekauften 250er-Honda



FIM/MAURICE BÜLA

Da flippten die Fans aus: Sieg 1963 mit der MZ RE 250 auf dem Sachsenring



FIM/MAURICE BÜLA

Das hielt die Fans in Atem: Die Zweikämpfe gegen Agostini bei den 500ern



Mike Hailwood

Geburtstag: 2. April 1940

Geburtsort: Great Milton (GB)

Todestag: 23. März 1981

Herkunftsland: Großbritannien

KARRIERE

1957: Erste Rennen

1958: Britischer Meister 125, 250, 350, 500 ccm

WM: 250GP, NSU (4.), 350GP, Norton (6.)

1959: Britischer Meister 125, 250, 350, 500 ccm

WM: 125GP, Ducati (3.) 250GP, Mondial, MZ (5.), 350GP, Norton (13.)

1960: 125GP, Ducati (10.) 250GP, Ducati, Mondial (5.), 500GP, Norton (6.)

1961: 125GP, EMC, Honda (6.) 250GP, Honda, Mondial (1.), 350GP, MV Agusta (8.), 500GP, Norton, MV Agusta (2.)

1962: 125GP, EMC, MZ (5.) 250GP, Benelli, MZ (11.), 350GP, MV Agusta (3.), 500GP, MV Agusta (1.)

1963: 250GP, MZ (8.), 350GP, MV Agusta (2.), 500GP, MV Agusta (1.)

Formel 1, Lotus, Lola (-)

1964: 250GP, MZ (20.), 350GP, MV Agusta (4.), 500GP, MV Agusta (1.)

Formel 1, Lotus (21.)

1965: 250GP, Honda (10.) 350GP, MV Agusta (3.), 500GP, MV Agusta (1.)

Formel 1, Lotus (-)

1966: 125GP, Honda (15.) 250GP, Honda (1.), 350GP, Honda (1.), 500GP, Honda (2.)

1967: 250GP, Honda (1.) 350GP, Honda (1.) 500GP, Honda (2.)

1969: Formel-5000-EM, Lola (3.), 24 Std. von Le Mans, Ford (3.)

1970: Formel-5000-EM, Lola (4.)

1971: Formel 1, Surtees (18.), Formel-5000-EM, Surtees (2.)

1972: Formel 1, Surtees (8.), Formel-2-EM, Surtees (1.)

1973: Formel 1, Surtees (-)

1974: Formel 1, McLaren (11.)

1978: TT-Fi-WM, Ducati (1.)

1979: Senior-TT, Suzuki (1.), Classic-TT, Suzuki (2.)

Hobbys

Reisen, Musik



Auch im Sportwagen top: Dritter bei den 24 Stunden von Le Mans 1969

Ende 1967 zog sich Honda zurück. Mike Hailwood war 27 und neunfacher Weltmeister – diesen Rekord kann ihm auch Marc Márquez nur dann nehmen, wenn er dieses Jahr vor dem 28. August Weltmeister wird. Er durfte seine Maschinen behalten und bekam den heutigen Gegenwert von fast zwei Millionen Euro dafür, bei keinem anderen Hersteller zu unterschreiben – und die Honda nicht in der WM einzusetzen. Nachdem es auch für 1968 keine Chance auf einen Werksvertrag gab, mit dem er die MV Agusta hätte herausfordern können, konzentrierte sich Hailwood bis auf wenige Motorrad-Gastauftritte auf den Automobilsport.

Auf allen vier Rädern

1969, im Jahr des epischen Kampfes zwischen Ford und Porsche bildete Mike Hailwood mit David Hobbs eine der Gulf-Ford-Paarungen. Sie führten das Rennen an, bis ihre Crew einen Bremsendefekt falsch diagnostizierte und wurden schließlich Dritte. Von 1969 bis '71 war Hailwood immer in den Top 4 der Formel-5000-Europameisterschaft

und 1971 Vizemeister. 1972 wurde er auf Surtees überlegen Formel-2-Europameister und setzte sich dabei gegen die späteren Formel-1-Weltmeister Niki Lauda, James Hunt und Jody Scheckter durch. In der Formel 1 kämpfte er bereits 1971 in Monza um den Sieg, beim knappsten Zieleinlauf der Formel-1-Geschichte lag er als Vierter nur 0,2 Sekunden hinter dem Sieger. Ein Jahr später, wieder in Monza, stand er mit seinem Surtees als Zweiter auf dem Podest, doch der 1973er Surtees wurde so fragil, dass er bei keinem Rennen ins Ziel kam. Dafür zog er in Kyalami Clay Regazzoni aus den Flammen und rettete dessen Leben. 1974 bekam er mit Yardley-Sponsoring den dritten Werks-McLaren und stand in Kyalami auf dem Podest. Doch auf dem Nürburgring zertrümmerte er sich bei einem Unfall an Pflanzgarten sein rechtes Knie und beide Knöchel, der linke blieb steif. Er zog nach Neuseeland und setzte sich dort zu Ruhe.

1977 überredete ihn sein australischer Freund Jim Scaybrook, das 6-Stunden-Rennen in Sydney auf einer Ducati 900 SS



Das Aus: Mit dem McLaren verunglückte Hailwood auf dem Nürburgring schwer



Der Höhepunkt: Mike Hailwood wurde 1972 auf Surtees Formel-2-Europameister

„Mike war nicht nur ein großer Fahrer, er war auch ein außergewöhnlicher Mensch. Für die Musik hatte er genauso ein Feingefühl wie fürs Fahren.“

Giacomo Agostini

mit ihm zu fahren. Beim Silverstone-Grand-Prix traf er Steve Wynne, einen aufstrebenden britischen Ducati-Tuner, mit dem er sich einigte, 1978 die TT zusammen zu bestreiten. Er ging mit voller Entschlossenheit an die Sache, zog schon im Frühjahr auf die Isle of Man, brachte seine Fitness auf Vordermann und fuhr viele tausend Kilometer. Er testete auch die Ducati ausgiebig. Als die TT-Woche begann, war er bereit.

Im Rennen holte er den 30 Sekunden vor ihm gestarteten Phil Read ein. Bei dessen Versuch, Hail-

wood zu halten, überdrehte Read seinen Motor und fiel aus. Nach diesem strahlenden Sieg fuhr Hailwood eine Woche später in Mallorey Park und schlug auch dort die gesamte britische Viertakt-Elite.

Nachdem er 1979 noch einmal auf die Isle of Man zurückgekehrt war, hängte er den Helm endgültig an den Nagel und eröffnete mit Rodney Gould ein Honda-Geschäft in Birmingham. Am 21. März 1981, einem Samstag, fuhr er mit seinem Sohn David und seiner Tochter Michelle zum Fish-and-Chips-kaufen. Auf der Rückfahrt auf der A435 wendete vor ihm ein Lastwagen durch eine Lücke der mittleren Leitplanke. Hailwood hatte keine Chance. Seine Tochter starb an der Unfallstelle, er zwei Tage später im Krankenhaus.

Zu seiner Beerdigung kamen Tausende von Motorradfahrern. Sein Sarg wurde von Geoff Duke, John Surtees, Giacomo Agostini und James Hunt getragen, seine Konkurrenten aus der ganzen Welt waren gekommen, um ihm die letzte Ehre zu erweisen. Er war einzigartig, für viele der Größte aller Zeiten. ■



Glorreicher Abschied: Hailwoods 14. TT-Sieg 1979 mit der Suzuki RG 500

2020 als Schlüsseljahr

Der fünffache Juniorenmeister Michael Härtel galt als das Toptalent des deutschen Bahnsports. 2020 will er es als Profi in fünf europäischen Speedway-Ligen wissen.

Von: **Thomas Schiffner**

Sie haben für diese Saison Verträge für fünf Profiligen in England, Dänemark, Polen und Deutschland unterschrieben, sitzen aber derzeit tatenlos zu Hause.

Aktuell ist die Situation auch bei uns, wie wahrscheinlich bei jedem, sehr schwierig, und niemand weiß, wie oder wann es wieder normal weitergehen wird.

Haben Sie Signale von Ihren Clubs erhalten, ob und wann es diese Saison losgehen könnte?

Aus England habe ich schon mehrere Infos mit einem Datum, wann die Saison startet, bekommen, was die ACU mittlerweile aber mehrmals nach hinten verschoben hat. Vor Mai oder sogar Juni wird wohl kein Speedwayrennen stattfinden können.

Wie ist Ihr persönliches Befinden?

Mich stört die Situation natürlich mega. Jeder ist heiß darauf, dass die Saison startet. Wir haben uns über den Winter top vorbereitet. Sowohl mein Material als auch meine körperlichen Voraussetzungen sind bestens ausgerichtet, und alles wartet nur auf die ersten Heats. Klar ist, dass die Gesundheit immer an oberster Stelle steht. Auch wenn man als junger, gesunder Mensch nicht unbedingt zur Risikogruppe gehört, haben wir auch die Verantwortung für Eltern, Großeltern und alle weiteren gefährdeten Menschen.

Nachdem Sie Ihre Ausbildung 2018 bei BMW beendet hatten, haben Sie sich für eine Profi-Karriere entschieden. War das rückblickend die richtige Entscheidung?

Schwierig, das als richtig oder falsch zu bewerten, denn man



„Mich stört die Situation mega. Jeder ist heiß darauf, dass die Saison endlich startet.“

Michael Härtel

weiß nie, wie es gelaufen wäre, wenn man sich anders entscheiden hätte. Natürlich habe ich mir bei den Entscheidung vor zwei Jahren die Profikarriere vielleicht etwas anders vorgestellt, aber gegen die Verletzungen der letzten Jahre kann man jetzt nichts mehr machen. Außerdem bin ich ja noch immer erst 22 Jahre alt und habe durch meine Ausbildung und mein Abitur immer noch alle Möglichkeiten. 2020 sollte eigentlich das Schlüsseljahr werden. Wir konnten tolle Verträge aushandeln, und es war alles gut ausgerichtet auf eine erfolgreiche, hoffentlich gesunde Saison. Danach könnte man dann die Entscheidung treffen, studieren zu gehen, einer Arbeit nachzugehen oder als Speedway-Profi weiter sein Geld zu verdienen.

Wie organisiert man 80 bis 90 Rennen in einer Saison logistisch und was die Manpower betrifft?

Dahinter steht ein großer organi-

satorischer Aufwand. Vor allem, weil bei uns im Sport ja jeder auf sich alleine gestellt ist. Bei uns läuft alles mit zwei, drei Leuten ab, die alles organisieren müssen. Das meiste läuft natürlich bei mir zusammen, da wir keinen Manager oder Teamchef haben, angefangen von sämtlicher Technik am Motorrad, Flüge und Hotels buchen über die körperliche Fitness bis hin zur Sponsorenpflege oder neue Sponsoringverträge. Sobald ein Teil davon ausfällt, bricht das Netzwerk mehr oder minder zusammen.

Zwischen 2013 und 2018 waren Sie fünf Mal Deutscher Speedway-Juniorenmeister und galten als Deutschlands größtes Speedway-Talent schlechthin. Warum hielt die Erfolgsserie nach 2018 nicht mehr an?

Je weiter oben man in Sportarten spielt, desto dünner wird die Luft. Wenn dann, wie in meinem Fall, noch schwere Verletzungen dazukommen, reißt die Erfolgsserie schneller ab, als man gucken kann. Im Bahnsport spielt sich sehr viel im Kopf ab. Wenn du dann eine Liste an Verletzungen mit Lendenwirbelbruch, einem komplizierten Handgelenksbruch und einem ausgekugelten Oberschenkel, mehrfachen Schlüsselbeinbrüchen, Sprunggelenksfrakturen und zahlreichen schweren Blut-



Michael Härtel

Geburtstag: 25. Januar 1998

Geburtsort: Landshut (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2006: Erstes Rennen, Deutscher Meister Schüler A

2012: FIM-Cup 250 ccm Platz 1

2013: Dt. Speedway U21 Meister

2014: Dt. Speedway U21 Meister

2015: Dt. Speedway U21 Meister, Langbahn-WM Platz 9,

Langbahn Team-WM Platz 2

2016: Dt. Speedway U21 Meister, Langbahn Team-WM Platz 2

2017: Langbahn-Vizeweltmeister, Langbahn-Teamweltmeister

2018: Langbahn-WM Platz 11, Dt. Speedway U21 Meister

2019: Dt. Langbahnmeister

ergüssen und Prellungen auflisten kannst, geht das nicht ohne Weiteres an einem vorbei. Ich habe immer versucht, mich so schnell wie möglich wieder zurückzukämpfen, was mir, so denke ich, auch immer sehr gut gelungen ist. Leider zerstören solche Verletzungen in einer Saison sämtliche Titelträume.

Ihr Fernziel im Speedway- oder Langbahnsport?

Diese Saison war als das Schlüsseljahr gedacht. Je nachdem, wie erfolgreich dieses Jahr gelaufen wäre bzw. läuft, entscheide ich mich danach in eine Richtung. Jeder lebt gerne seinen Traum und macht sein Lieblingshobby zum Beruf, umso mehr kämpft man dafür, dies auch zu schaffen. In meinem Fall würde ich natürlich gerne weiter als Speedway-Profi meine Brötchen verdienen. Falls die Entscheidung gegen Speedway-Profi und für ein Studium oder eine Arbeit anderer Art fallen sollte, will ich natürlich trotzdem weiterhin Speedway und Langbahn fahren, Deutsche Speedway-Bundesliga, Team-Cup, freie Speedway-Rennen. Aber auch wieder mehr Augenmerk auf die Langbahn legen, eventuell auch wieder die Teilnahme an der WM. Das sind dann mögliche Optionen, die mir im Kopf herumschwirren. Dies ist aber alles Zukunftsmusik. ■



Motocross-GP Sun City 2004

Brillenwurf von Sun City

Weil Corona derzeit im weltweiten Sport für absoluten Stillstand sorgt, werfen wir einen Blick zurück auf die gute alte Zeit des Motocross, als der Belgier Stefan Everts noch gnadenlos in der Königsklasse MX1 herrschte. Im Folgenden erinnern wir uns an das heiße WM-Finale 2004 im Spielerparadies Sun City (Südafrika).

Von: **Frank Quatember**

Nur eine Handvoll Journalisten hatte im September 2004 das Privileg, in der Sonnenstadt vom Maestro Giuseppe Luongo höchstpersönlich in das piekfeine Fünf-Sterne-Hotel „Palace of the Lost City“ einquartiert zu werden, auf Firmenkosten selbstverständlich.

Zu diesem exklusiven Club hatte ich keinen Zugang, sondern bereiste mit dem Lokalhelden Collin Dugmore lieber drei Wochen das spektakuläre Land zwischen Krügerpark und Kapstadt. Während des Rennwochenendes in Sun City fand sich für mich mitten im Busch eine grandiose Bleibe, eine französisch geführte Lodge. Meine Nachbarn waren Giraffen und Zebras, aber auch

Onkel Brian und Tante Lorraine vom späteren Weltmeister Ben Townley, die extra aus Neuseeland angereist waren. Als sich gar herausstellte, dass Lodge-Besitzer Alain 1984 beim Supercross Bercy in der 125er-Klasse am Start war, war die Runde schier aus dem Häuschen.

Ein Everts verliert nicht

In afrikanischer Rekordzeit von nur fünf Monaten wurde ein WM-würdiger Track plus Palmen und kleinen Seen für etwa 15 000 Zuschauer aus dem Boden gestampft. Damit wurde der Traum zukünftiger WM-Strecken von Youthstream-Boss Luongo erstmals Realität. Lange Zeit wurde US-Superstar James Stewart als Gaststarter gehandelt, auf persönliche Einladung von Nelson Mandela. Am Ende blieb „Bubba“ zu Hause, aber dafür gab sich der dreimalige MX-Champion Greg Albertyn die Ehre. So war Sun City 2004 die erhoffte große Bühne für den letzten Kampf in dieser Saison zwischen Stefan Everts, der bereits seit dem vorherigen WM-Lauf in Irland als Champion feststand, und seinem großen Rivalen, dem zweifachen Weltmeister Mickaël Pichon. Zunächst dominierte der Franzose trotz Fahrerprotest mit zehnminütiger Verspätung den ersten Lauf mit einem deutli-

chen Start-Ziel-Sieg vor Everts und dem bulligen Neuseeländer Joshua Coppins.

Während des zweiten Laufs kam es noch in der Startrunde zu einer hässlichen Szene. Nach einem Sprung gerieten Pichon und Everts aneinander, der Belgier verlor das Gleichgewicht und landete in der Streckenbegrenzung. Außer sich vor Wut riss Everts seine Brille vom Helm und versuchte seinen Gegner mit einem gezielten Wurf zu treffen. Das gelang auch, aber Everts war jetzt völlig außer Kontrolle. Er wartete mit der Rinaldi-Yamaha, bis Mickaël Pichon eine Runde später vorbeikam, und versuchte mit allen Mitteln, den Franzosen zu stoppen. Der aber fuhr cool an Mensch und Motorrad vorbei und holte sich hinter Laufsieger Josh Coppins den Tagessieg.

„Ich war innen und Stefan kam von außen in die Mitte“, schilderte Pichon die strittige Situation. „Dahin wollte ich auch, und es kam zur Berührung. Okay, es war kein schöner Move, aber dasselbe hat er letzte Saison in Österreich mit mir gemacht. Das hier war nicht so hart, er musste zu Boden und das war's. Ich verstehe, dass er wütend war, aber dass er mich zweimal vom Bike holen wollte, ist nicht gut für den Sport. Mehr ist dazu nicht zu sagen.“



WASNER

PHOTO: STEFAN WASNER

Der andere Kontrahent des Duells: Mickaël Pichon



Weltmeister, aber das Rennen nahm für Everts kein gutes Ende

HODGKINSON



Nur für VIP-Gäste: Speisesaal von Luongos feudalem Palace Hotel

HODGKINSON



Collin Dugmore, in seiner ersten Heimat ein Superstar

HODGKINSON

Auch nach Rennende kochte das Blut des Belgiers noch heftig, der die Pressekonferenz in Südafrika boykottierte. „Die Attacke von Pichon war so aggressiv, dass ich zu Boden musste“, meinte Everts im Rückblick. „Über diese Aktion war ich dann so wütend, dass ich zur nächsten Kurve ging und auf ihn wartete und meine Brille nach ihm warf. Ich weiß, dass diese Reaktion nicht nur falsch, sondern auch äußerst dumm war, und ich hätte nicht so reagieren dürfen. Ich bin dann später zur Jury und habe mich für mein Verhalten entschuldigt, auch dafür, dass ich nicht zur Siegerehrung gekommen bin, um mir mein Nummer-1-Nummerplate abzuholen.“

Zwei Monate später wurden beide Kampfhähne von der FIM mit Geldstrafen sanktioniert.

Verlieren war für Stefan Everts einfach keine Option. Und weil er so besessen vom Siegen war, konnte er auch zehnfacher Weltmeister werden – und damit bis heute erfolgreichster Motocrosser aller Zeiten.

Kein Glück für Dobes

Die MX2-Klasse in Sun City beherrschte ein gewisser Ben Townley, der wie Everts bereits vor dem Saisonfinale 2004 den WM-Titel in der Hand hatte. Superstar Townley, der seine Weltkarriere

mit 15 in Deutschland startete, kämpfte in Sun City vor allem gegen Tyla Rattray und den 19-jährigen Antonio Cairoli. Der schwächere Italiener hatte im ersten Lauf den Holeshoot, aber bereits in Kurve 2 zog Townley aggressiv innen vorbei und davon. Bis zum Ziel konnte der Kiwi den Local Hero Tyla Rattray knapp auf Distanz halten. In Lauf 2 hatten zunächst Cairoli und sein Landsmann Federici die Räder vorn, doch erneut übernahm nach wenigen Runden der bärenstarke Townley die Führung. Mit dem Doppelsieg krönte „BT“ seine tolle Saison und wechselte voller Zuversicht in die MX1-Klasse.

Aus deutscher Sicht versuchte Josef Dobes auf Kurz-Suzuki sein Bestes im MX1-Feld, kam aber nicht mit der Strecke zurecht und wurde in Lauf 1 auch noch von Marnicq Bervoets abgeschossen. Erfolgreich war dagegen die KTM-Teenager-Truppe von Herbert Kosak, vertreten durch das Traumpaar Gareth Swanepoel und Aigar Leok. Beide lieferten sich im ersten MX2-Lauf einen harten Fight um Platz 3, den der introvertierte Este in der letzten Runde für sich entschied. In der Tageswertung holten Leok und „Swanie“ die Plätze 4 und 8, ein glücklicher Tag in Afrika für den legendären deutschen Teamchef Herbert Kosak. ■



Zu Hause: Collin Dugmore

HODGKINSON

RENNERGEBNIS

Sun City (ZA), 26. September 2004

MX1 Lauf 1

1.	Mickaël Pichon (F)	Honda
2.	Stefan Everts (B)	Yamaha
3.	Joshua Coppins (NZ)	Honda
4.	Kevin Strijbos (B)	Suzuki
5.	Steve Ramon (B)	KTM
6.	Billy MacKenzie (GB)	Yamaha
7.	Cédric Melotte (B)	Yamaha
13.	Collin Dugmore (ZA)	Honda

MX1 Lauf 2

1.	Joshua Coppins (NZ)	Honda
2.	Mickaël Pichon (F)	Honda
3.	Steve Ramon (B)	KTM
4.	Kevin Strijbos (B)	Suzuki
5.	Yoshitaka Atsuta (J)	Honda
6.	Greg Albertyn (ZA)	Suzuki
7.	Cédric Melotte (B)	Yamaha
8.	Marko Kovalainen (FIN)	Honda

SPEEDWAY-BUNDESLIGA WG. CORONA ABGESAGT

Die Fußball-Ligen ringen noch um eine Lösung; im Bahnsport wurde die Speedway-Bundesligasaison 2020 wegen der Pandemie nach Absprache zwischen DMSB und den vier teilnehmenden Vereinen Güstrow, Brokstedt, Landshut und Stralsund abgesagt. Die Liga sollte in acht Rennen dieses Jahr erstmals mit Hin- und Rückkämpfen ausgetragen werden. „Parallel arbeiten die Ligavereine und der DMSB weiterhin ergebnisoffen und abhängig von den weiteren Entwicklungen an einer möglichen Alternativlösung“, so Liga-Sprecher Gunnar Mörke. Auch der Speedway Team Cup (2. Liga), der letztes Wochenende in Cloppenburg beginnen sollte, ist bis auf Weiteres ausgesetzt.

LANGBAHN-WM-AUFTAKT HERXHEIM ABGESAGT

Erwartungsgemäß musste die MSV Herxheim den an Christi Himmelfahrt (21.05.) geplanten Langbahn-WM-Auftakt wegen der Corona-Krise absagen. Da Herxheim nur an dem Traditionstermin mit bis zu 15 000 Zuschauern rechnen kann, gibt es keinen Ausweichtermin. Auch der zweite WM-Lauf in La Réole (F) am 20.06. ist gefährdet. Da auch Mühldorf (geplant am 5. Juli) derzeit noch keine behördliche Genehmigung vorliegt, ist die WM 2020 insgesamt unsicher.

HENRY JACOBI OPERIERT

Henry Jacobi, Rookie in der MXGP-Klasse, unterzog sich letzte Woche einer routinemäßigen Bandscheiben-Operation. Der 23-jährige Yamaha-Pilot hatte sich bei einem Sturz beim WM-Auftakt im englischen Matterley Basin verletzt und war somit beim folgenden Grand Prix in Valkenswaard (NL) mit Schmerzen sowie einem Taubheitsgefühl im linken Bein benachteiligt. Nach eigener Aussage plant Jacobi eine dreiwöchige Reha-Pause, um anschließend wieder voll in das Training einzusteigen. ■

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



SQ7 quattro TDI, EZ 10/2016, 50695 km, 320 kW (435 PS), Tintenblau, Leder, Matrix, Virt. Cockpit, BOSE, 22" LMR, 1. Hd., 63.890,- € (MwSt. awb.). Link.Lahr GmbH, Dreyspringstraße 19, 77933 Lahr, Tel. 07821-580082, www.link-lahr.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52355



SQ7 quattro TDI Lang, EU 6c, EZ 03/2017, 48956 km, 320 kW (435 PS), Pano, Matrix, BOSE Surround, Virt. Cockpit u.v.m., 66.590,- € (MwSt. awb.). Link.Lahr GmbH, Dreyspringstr. 19, 77933 Lahr, Tel. 07821-580082, www.link-lahr.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52356



S5 Sportback TDI, 6d-TEMP, EZ 01/2020, 5890 km, 255 kW (347 PS), Carbon-Decor, Matrix, B&O Sound u.v.m., 77.777,- € (MwSt. awb.). Link.Lahr GmbH, Dreyspringstraße 19, 77933 Lahr, Tel. 07821-580082, www.link-lahr.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52357

BMW



430 Gran Coupé, 6d-temp, EZ 05/2019, 27900 km, 185 kW (251 PS), M-Sportpaket, Business-Paket inkl. ConnectingDrive, BMW Garantie, 35.950,- € (MwSt. awb.) Autohaus Dura, A. Dura, Alexander Fleming Ring 15, 65428 Rüsselsheim, Tel. 06142/9612097, www.autohaus-dura.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52323

Chevrolet



TAHOE =2021= RST, 0 km, 261 kW (355 PS), Farbe wählbar, LED, 22" LMR u.v.m., 90.000,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 11 außerö., 14 innerö., 13 komb., CO2 300 g/km, Kl. G. US-MOBILE.DE EUROPE UG, Im Neugreut 12, 74199 Untergruppenbach, Tel. 07131-970697, www.us-mobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52376

Corvette



C8 =MJ2020= 6.2 L V8 Mittelmotor, NW, 364 kW (495 PS), GT1-Sitze Leder, Navi, los-Audio, Apple Carplay u.v.m., 89.900,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 9,5 außerö., 13,5 innerö., 11,5 komb., CO2 350 g/km, Kl. G. US-MOBILE.DE EUROPE UG, Im Neugreut 12, 74199 Untergruppenbach, Tel. 07131-970697, www.us-mobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52373

Ford



SHELBY GT500 =2020=, NW, 559 kW (760 PS), 5,2 V8 Motor, 7-Gang Dual-Clutch, Farbe wählbar, Navi, Klima, SHZ, 121.900,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 13,5 außerö., 16,8 innerö., 15 komb., CO2 320 g/km, Kl. G. US-MOBILE.DE EUROPE UG, Im Neugreut 12, 74199 Untergruppenbach, Tel. 07131-970697, www.us-mobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52377

General Motors



YUKON DENALI =2021=, NW, 309 kW (420 PS), Farbe wählbar, Leder, 10,2" Navi, LED, 360° Kamera u.v.m., 110.000,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 10 außerö., 14 innerö., 12 komb., CO2 320 g/km, Kl. G. US-MOBILE.DE EUROPE UG, Im Neugreut 12, 74199 Untergruppenbach, Tel. 07131-970697, www.us-mobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52373

Jaguar

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

Arden

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

Lotus

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

Mercedes



CLK 63 Cabrio, deutsches Sammlerstück, im Jahreswagenzust., 86000 km, EZ 08, Voll., neuw., 49.500,- 0170/6823950

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



C 63S, AMG, deutsches Ocean Blue Cabrio, 1 von 20 deutschen Modellen, nur 6000 km, wie neu, 99.500,- 0170/6823950

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

MG



MGB Roadster, Unikat, 3,5 I/V8, LHD, 5-Gang Rover, Edelbrock- 4-fach Verg., Minilicht 19", 225/50 Spax-Racing-Krypton, U-Bügel, Bremsservo, Auspuff-V8 Sound, Bodyoff Rest., H-Kennz, TÜV neu, VB 39.500,- €, 74211 Leingarten. Tel. 0171/2755500

mehr: motor-klassik.de Nr. 52328

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



Macan Turbo, EZ 11/2014, 144000 km, 294 kW (400 PS), Pano, BOSE-Sound, 21" LMR, bel. Sitze, PDLs, PDK, Scheckheft bis 123000 km, Topzust., 40.000,- € (MwSt. awb.). Autohaus Dura, A. Dura, Alexander Fleming Ring 15, 65428 Rüsselsheim, 06142/9612097, www.autohaus-dura.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52322



2006 Porsche Carrera GT, 1. Hand, deutsche Auslieferung, erst 2.419 km! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



911 Cabrio - 991, Bj. 3/2016, 33645 km, PDK, 20", neuw. bereift, sehr schöne Farbe, Sportabgasanlage, schöner Klang, 84.500,- €. Tel. 0172/7870025

Renn/Rallye

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

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

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

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

Renntreiber

www.BRATKE-TRAILER.DE

BRATKE
 Trailer-Experten

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

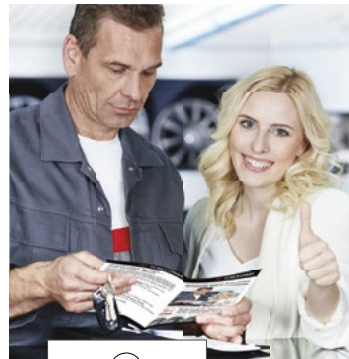
Geschäftsverbindungen

BestWater

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

point S **YOKOHAMA**
 Reifen, Räder, Auto-Service.

YOKOHAMA schenkt Shopping Glücksmomente mit Klimaschutz



Holen Sie sich

- bis zu 25 € Cash Back + gratis Baumspende!*
- Aktionszeitraum 16.03. - 31.05.2020
- Beim Kauf eines Satzes YOKOHAMA Sommer- oder All Season-Reifen!



BRABUS YOKOHAMA Technologie-partner

* Mehr Infos unter: www.yokohama.de



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

Versicherungen

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Verschiedenes

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

Zubehör

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

Motorradmarkt

Honda

Verk. PVM-Schmiedefelgen für Fireblade bis 2019, VB 999,-. Tel. 0157/33404003

MOTORSPORT aktuell **Jetzt online abonnieren!**

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

- **Leser werben Leser**
- **Testabos**
- **Jahresabos**
- **Geschenkabos**

www.motorsport-aktuell.com/abo

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredakteur: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cot-
 ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner,
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
 VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 01
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten 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



Überall in der Rennsportwelt herrscht aktuell Rauchverbot. Nur Drift-Star Ken Block kann das Qualmen einfach nicht lassen

Simracing mehr als nur Lückenfüller zum Thema Simracing MSA 16/2020

Simracing finde ich eine gute Ergänzung und nicht nur zur Lückenfüllung. So können viele von uns „Motorsport“ betreiben, die ihn sich sonst vielleicht nicht leisten können. Schreibt doch mal, wie man auch als Zuschauer oder Interessent an den Rennen teilnehmen kann!

Rainer Fletling per E-Mail

Meiner Meinung nach hat Simracing nichts in Motorsport aktuell verloren. Es ist einfach kein Motorsport, sondern lediglich ein Computerspiel.

Marc Ufschlag per E-Mail

Ich habe mich sehr über die Doppelseite zum Thema Simracing in der letzten Ausgabe gefreut. Da wir alle nun für eine nicht absehbare Zeit ohne realen Motorsport auskommen müssen, ist Simracing für mich die Alternative, um doch etwas Racing sehen zu können. Allen, die bislang mit virtuellen Rennen nichts am Hut hatten, empfehle ich, der Szene jetzt eine Chance zu geben. Natürlich können virtuelle Rennen niemals die realen ersetzen und lösen auch bei mir nicht denselben Nervenkitzel aus. Dennoch sind die Emotionen und das Racing im Gegensatz zu Auto und Strecke real. Außerdem nähern sich Hard- und Software der Realität immer weiter an. Ein Beweis dafür ist, dass Fahrer wie Max Verstappen auch im virtuellen Auto zu den absolut

Schnellsten gehören. Ob auch in Zeiten des realen Rennbetriebs noch Platz für Simracing ist, sei dahingestellt. Aber an alle Leser möchte ich appellieren, die verschiedenen Bereiche des Motorsports zu tolerieren (Stichwort Formel E). Ich denke, hier in MSA wird ein guter Mix aus Historischem und Aktuellem geboten. Wenn sich jemand von einem Artikel nicht angesprochen fühlt, kann er ja einfach weiterblättern.

Philipp Witzmann D-57250 Netphen

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 09. April

08.30	Langstrecken-WM, Bahrain (Zus./Wh.)	Eurosport 1
09.30	Formel E, Mexico City (Wh.)	Eurosport 1
10.30	Rallye Dakar 2020, Highlights	Eurosport 1

Freitag, 10. April

ab 03.00	NASCAR Cup, 2.–4. Lauf (Wh., bis 13.45)	Sport 1+*
08.30	Langstrecken-WM, Austin (Zus./Wh.)	Eurosport 1
09.30	Formel E, Marrakesch (Wh.)	Eurosport 1

Samstag, 11. April

14.00	Monster Jam, Kansas City (Zus.)	Sport 1
14.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
16.10	70 Jahre Porsche (Reportage)	N-TV

Sonntag, 12. April

08.10	PS – Klassik (Wh.: 19.10)	N-TV
09.30	24h von Le Mans 2018, Highlights	Eurosport 1
10.30	24h von Le Mans 2019, Highlights	Eurosport 1
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
21.20	24h Nürburgring 2019, Highlights	Motorvision TV*
22.15	NASCAR Cup Series, Fontana (Wh.)	Motorvision TV*

Montag, 13. April

ab 03.15	NASCAR Cup, 1.–4. Lauf (Wh., bis 17.00)	Sport 1+*
ab 23.00	WTCR 2019, V. Real/Macau/Sepang (Wh.)	Eurosport 1

Dienstag, 14. April

ab 12.00	Monster Jam, Nashville/Kansas (Wh.)	Sport 1+*
----------	-------------------------------------	-----------

Mittwoch, 15. April

20.20	Supercars Australien, Adelaide (Wh.)	Sport 1+*
-------	--------------------------------------	-----------

Motorrad

Samstag, 11. April

14.35	SuperEnduro-WM, Krakau (Wh.)	Motorvision TV*
15.05	X-Trial-WM, La Réunion (Wh.)	Motorvision TV*
15.55	Motocross-WM 2019, Imola (Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 12. April

08.30	24h von Le Mans 2019, Highlights	Eurosport 1
-------	----------------------------------	-------------

Simracing

Mittwoch, 8. April

19.00	Worlds Fastest Gamer, 1.–4. Episode	eSports 1*
-------	-------------------------------------	------------

Samstag, 11. April

19.40	eNASCAR Invitational, Texas (Wh.)	Sport 1+*
21.10	eNASCAR Invitational, Bristol (Wh.)	Sport 1+*
23.10	Supercup Virtual, Barcelona/Spa (Aufz.)	Sport 1+*

Internet/Livestreams

Freitag, 10. April

ca. 20.00 VRS vVLN-Serie, 4. Lauf **LIVE** (Simracing)
www.youtube.com -> „Racespot TV“

Sonntag, 12. April

ca. 15.00 MotoGP, Virtual Race II **LIVE** (Simracing)
www.motogp.com

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

– Es waren keine Termine angesetzt –

Motorrad

11.04.	Speedway, Osterpokal Güstrow – abgesagt –	D
11.04.	Speedway-EM-Quali, Debrecen – abgesagt –	H
12.04.	Speedw. Europ. Open, Neuenknick – abgesagt –	D
12.04.	Speedway-EM-Quali, Pocking – abgesagt –	D



MOTORSPORT IMAGES

Fi: Wie geht es Nico Hülkenberg nach seinem Abschied aus der Königsklasse?



SRO

Sportwagen: Promoter Stéphane Ratel spricht im Interview über die GT3-Pläne



MOTOGP

Motorrad-Historie: Vor zehn Jahren fuhr die Moto2 in Losail ihr erstes Rennen



ARCHIV MÜLLER

Offroad-Historie: Rückblick auf Egon Müllers Speedway-WM-Titel 1983

FRÜHER
BEDECKT.
HEUTE
OFFENHERZIG.



YOUNGTIMER – ECHTE TRÄUME LEBEN LÄNGER

TELEFON
0711 32068888

E-MAIL
ams@dvp.de

ONLINE
www.motor-klassik.de/yt