Abo-Service, 70186 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 22 / 13. MAI 2020

LMDh-Reglement verabschiedet

US-Autos in Le Mans & WEC



Historie: Audi in der DTM

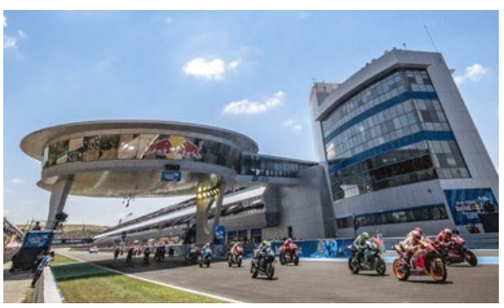
Rückblick nach dem Ausstieg

MotoGP: Interview mit Joan Mir

„Suzuki hat mehr Grip in den Kurven“

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

4 190525 902500 22



MotoGP: Dorna plant Saisonstart

Zwei MotoGP-Läufe in Jerez ab Mitte Juli?



Interview mit FIA-Techniker Simon

Nachhaltiger F1-Sprit kommt schon 2023



Historie: Tracktest Lancia ECV1

Das war der legitime Gruppe-B-Nachfolger

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit FIA-Motorenchef Gilles Simon **S. 4**
Formel 1 RTL-Moderator Florian König in der Corona-Pause **S. 6**
Formel 1 Aktuelle Nachrichten aus der Königsklasse **S. 7**
Historie Patreses Revanche: Der GP von San Marino 1990 **S. 8**
Sportwagen-Historie Aufgestöbert: Maserati „Birdcage“ **S. 12**
Sportwagen Alles zur neuen Prototypen-Klasse LMDh **S. 14**
Rallye-WM Ab wie vielen Rallyes ist der Titel etwas wert? **S. 16**
Rallye News zur Rallye Deutschland, DRM und ÖRM **S. 17**
Historie Das Gruppe-S-Höllengerät namens Lancia ECV1 **S. 18**
Tourenwagen Audis bewegte Historie in der DTM **S. 20**
Tourenwagen Was tut sich bei NASCAR, WTCR und DTM? **S. 22**
Simracing Wehrlein siegt bei virtueller Formel E und mehr **S. 23**

Motorrad:

MotoGP Neuer Suzuki-Vertrag und Interview: Joan Mir **S. 24**
Motorrad-WM So planen MotoGP und Superbike-WM **S. 26**
Motorrad-WM Aktuelle News und Achtung Fahrerlager **S. 27**
Historie Toni Mang: Sturz und Sieg bei WM-Auftakt 1980 **S. 28**
Historie Heiße Experimente mit der FB Corse MotoGP **S. 30**
Straßensport IDM-Interview und aktuelle Nachrichten **S. 31**
Offroad-Historie 90 Jahre Rennen am Bergring Teterow **S. 32**
Offroad Aktuelles aus Motocross-WM und Speedway **S. 34**

Leserservice:

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



08 Formel 1 vor 30 Jahren – GP San Marino 1990: Riccardo Patrese gelingt Überraschung in Imola



30 FB-Corse-Versuchsträger für die MotoGP: Protoyp mit Zukunftstechnik



20 Audis DTM-Historie: Drei Jahrzehnte mit vier Ringen

Editorial

Die Formel 1 soll Anfang Juli wieder fahren. Als Schutzmaßnahme gegen Corona wird darüber diskutiert, nicht nur Zuschauer, sondern auch die Presse auszuschließen.

Es geht wieder los. Nach dem Willen der F1-Bosse soll die Königsklasse am 5. Juli in Spielberg in die neue Saison starten. Geplant sind gleich zwei Geisterrennen innerhalb von einer Woche. Einen ersten Eindruck davon, ob Veranstaltungen in Corona-Zeiten überhaupt durchführbar sind, wird uns der Fußball liefern. Die Bundesliga nimmt schon dieses Wochenende den Spielbetrieb wieder auf. Sie hat aber logistisch auch die einfachere Aufgabe. Alle bleiben im Land. Die Menge an Spielern, Betreuern und Offiziellen ist überschaubar. Der GP-Tross zählt selbst in abgespeckter Form mindestens 1000 Leute, wahrscheinlich mehr. Und die kommen aus aller Herren Länder. Wer weiß, ob die alle nach Österreich einreisen oder in ihr Land zurückkehren dürfen, ohne vorher oder nachher in Quarantäne zu müssen?

Es geht denen, die an solchen Modellen basteln, vornehmlich darum, die Zahl der Personen vor Ort so klein wie möglich zu halten. Dazu zählt auch der Plan, die Medien auszusperren. Ein Grand Prix ist eine öffentliche Veranstaltung. Man braucht schon sehr gute Gründe, die Presse auszuladen. Es reicht eine einstweilige Verfügung, und das Rennen hätte keinen WM-Status mehr, weil es dann als private Veranstaltung laufen müsste.

Von Medienvertretern geht auch keine größere Gefahr aus als von allen anderen Beteiligten im Fahrerlager. Wir können uns genauso testen lassen wie jeder Teamchef, Ingenieur oder Fahrer. Ich möchte daran erinnern, dass es ein Mechaniker war, der sich in Melbourne infiziert hat, und kein Journalist, Fotograf oder Kameramann. Wer die Spielregeln bei Kontakten einhält, ist kein Risikofaktor.

Jetzt aber zum Hauptgrund, warum ein Grand Prix nie ohne mediale Kontrolle ablaufen darf: Die TV-Bilder liefert die Produktion des F1-Managements. Also quasi die Regierung. Wie wir alle wissen, sendet das TV-Signal zeitversetzt, um notfalls bei schweren Unfällen reagieren und Bilder ausblenden zu können. Stellen Sie sich vor, dass die einzige primäre Informationsquelle der Reporter in aller Welt dieses TV-Signal wäre! Die Regierung könnte uns alles unterjubeln, was ihr in den Kram passt. Wenn ich als Reporter vor Ort bin, bekomme ich live mit, ob Wirklichkeit und TV-Bild zusammenpassen. Und ich habe die Chance, direkt vermeintlichen Widersprüchen nachzugehen und Hintergründe aufzudecken. Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer sagt völlig zu Recht: „Bei einem Rennen ohne Zuschauer ist die Kontrolle durch die Medien noch wichtiger."

Wir erleben gerade, wie es ist, wenn man Teams und Offiziellen die Informationshoheit überlässt. Die sind in Schockstarre gefallen. Was sie an Nachrichten liefern, ist erbärmlich. Das Höchste der Gefühle sind Telefonkonferenzen mit Fragen, die vorher eingereicht werden müssen. Und Instagram-Posts von Fahrern, die in ihrer Banalität nicht zu überbieten sind. Diese Praxis könnte sich fortsetzen, wenn die Teams Gefallen daran finden. Auch nach der Coronakrise. Deshalb: Wehret den Anfängen.



Michael Schmidt
Redakteur



32 Geschichte des Bergring Teterow: Der Nürburgring des Ostens

ARCHIV MC BERGRING

RTL IN DER CORONA-PAUSE
Nicht nur Fachmagazine müssen die Zeit ohne Motorsport überbrücken. Auch die TV-Journalisten von RTL warten sehnsüchtig auf den Neustart der Formel 1, wie uns Moderator Florian König verraten hat.
Seite 6

NASCAR VOR NEUSTART
Fast alle Rennserien befinden sich aktuell noch im Corona-Tiefschlaf. Doch in Amerika tut sich etwas. Die NASCAR-Serie bereitet sich schon auf das feierliche Comeback an diesem Wochenende vor.
Seite 22

IDM PLANT NOTPROGRAMM
Die Motorrad-WM will Ende Juli in Jerez den Rennbetrieb wieder aufnehmen. Und auch die deutschen Zweirad-Fans können sich freuen. Die IDM Superbike plant 2020 noch mit einigen Rennveranstaltungen.
Seite 31



REINHARD



Präsentation des 2009er-Ferrari. Motorenchef Simon steht ganz links

REINHARD

Gilles Simon war Motorenchef bei Peugeot und Ferrari. Heute arbeitet der 61-jährige Franzose als Motorenexperte für die FIA. Simon erzählt uns, wo die FIA bei der Forschung für CO_2-neutrale Kraftstoffe steht, und dass die Formel 1 schon 2023 zu 100 Prozent mit „sauberem" Sprit fahren soll.

Von: **Michael Schmidt**

Wie wichtig ist es für den Motorsport, alternative Kraftstoffe einzuführen?
Es gibt eine riesige Nachfrage für nachhaltige Technologien. Jede Veranstaltung, sei es Sport oder Kultur, wird in Zukunft unter dem Druck stehen, nachhaltig sein zu müssen. Weil du viele Leute und viel Material an einen bestimmten Ort bringst. Für den Motorsport ist es besonders wichtig. Wenn wir Nachhaltigkeit bei der Entwicklung von Kraftstoffen und effizienten Antrieben demonstrieren, senden wir zwei Nachrichten aus: Wir tun etwas mit unserem Sport, und wir öffnen neue Wege. Wir optimieren nicht nur unsere eigene Effizienz. Wir treiben die Entwicklung von Technologien voran, die der Serie nutzen könnten.

Was sind nachhaltige Kraftstoffe?
Unter nachhaltigen Kraftstoffen verstehen wir, dass sie nicht aus Erdöl oder Erdgas gewonnen werden. Ziel ist es, das CO_2, das später abgegeben wird, bei der Produktion des Kraftstoffes aus der Atmosphäre zu binden. Dadurch entsteht ein geschlossener Kreis, bei dem das Verbrennen CO_2-neutral ist. Da gibt es grob gesagt zwei Richtungen: Die eine basiert auf biologischen Abfällen, die andere sind synthetische Kraftstoffe, die durch eine Reihe von chemischen Verfahren aus Wasserstoff und Kohlendioxid im Labor gewonnen werden. In beiden Rich-

Gilles Simon

Geburtstag: 14.06.1958
Geburtsort: Oujda (MA)
Herkunftsland: Frankreich

„2023 mit 100 Prozent nachhaltigem Sprit“

tungen findet Entwicklung statt. Wir wollen für die Formel 1 keine der beiden ausschließen. Unser Plan ist, die Kraftstoff-Unternehmen dafür zu gewinnen. Deshalb wollen wir ihnen erlauben, einen individuellen Weg zu bestreiten. Voraussetzung ist nur, dass die Technologie nachhaltig und der Kraftstoff CO_2-neutral ist. Im Moment prüfen wir noch die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Lösungen.

Müssen Sie sich am Ende für Bio-Sprit oder synthetischen Kraftstoff entscheiden? Oder geht beides parallel?
Unser Ziel ist es, 2023 mit 100 Prozent nachhaltigem Benzin zu fahren. Die Formel 1 ist die einzige Rennserie, in der die Kraftstofflieferanten im Wettbewerb stehen. Das wollen wir beibehalten. Jeder Hersteller soll seine eigene Lösung präsentieren dürfen. Dabei können auch völlig neue Technologien entstehen, die wir im Moment noch gar nicht auf dem Schirm haben. Unsere Aufgabe ist es dann, sicherzustellen, dass die Technologien und Prozesse, die zur Anwendung kommen, auch nachhaltig sind.

Was sind die technischen Herausforderungen?
Die FIA betreibt gerade Forschung auf diesem Gebiet. Die erste große Herausforderung ist, dass wir die aktuellen Motoren dabei nicht fundamental ändern wollen. 2023 liegt quasi um die Ecke. Und so haben wir die Motorenhersteller auf unserer Seite. Wir könnten zum Beispiel zu 100 Prozent mit Alkohol fahren, doch dann wäre der Wirkungsgrad so schlecht, dass die Hersteller neue Motoren bauen müssten. Und wir würden viel von der Effizienz verlieren, die mit den aktuellen Motoren erreicht wird. Für IndyCar ist es eine adäquate Lösung, weil sie von vornherein diesen Weg gegangen sind. Für die Formel 1 macht das keinen Sinn. Das Ei des Kolumbus ist also: Wir brauchen einen Kraftstoff, der dem aktuellen sehr ähnlich ist, aber nachhaltige Wurzeln hat. Das ist möglich. Die Technologie dafür ist bereits vorhanden. Es ist nicht so, dass wir sagen müssten: Wie sollen wir das machen? Da sind wir schon viele Schritte weiter. Wir befinden uns derzeit schon in einem Stadium, wo wir die Teile des Puzzles richtig zusammensetzen müssen. Ich bin zuversichtlich, dass wir das schaffen.

„Die vier Motorenhersteller unterstützen uns. Bei den Benzinfirmen ist das Echo gemischt. Wir müssen sie mit sinnvollen Vorschlägen überzeugen.“

Gilles Simon

Was ist die Rolle der FIA dabei?
Viele Parteien haben an dieser Forschung Interesse. Alle vier Motorenhersteller haben uns versichert, dass sie diesen Weg mitgehen wollen, wenn wir ihnen demonstrieren können, dass es möglich ist. Er wäre einfach, neue Regeln dafür aufzusetzen und dann zu schauen, ob es funktioniert und wie die Leute damit klarkommen. Das ist der falsche Ansatz. Wir arbeiten in einem kleinen Rahmen mit einem Labor zusammen, um den Beweis der Machbarkeit anzutreten. Wir sind ja kein Sprithersteller. Aber wir können Grundsatzforschung betreiben. In dieser Phase befinden wir uns. Wir verstehen die Technologie und schauen gerade, wo ihre Grenzen liegen oder welche Parameter wir noch ändern müssen. Dieses Ergebnis werden wir auf einem Prüfstand mit den aktuellen Motoren in Bezug auf die Einhaltung unsere Ziele testen. Wenn das positiv abgeschlossen ist, werden wir das Resultat den Mineralölfirmen, die in der Formel 1 vertreten sind, vorlegen. Wir werden ihnen dann sagen: Diese Technologien sind vorhanden, sie sind darstellbar, und es gibt genug Spielraum für einen Wettbewerb untereinander.

Das ist aber nicht nur Kopfarbeit, oder?
Lassen Sie es mich so sagen: Wir produzieren Kraftstoffe für Testzwecke.

Wie müssen die Motorenhersteller ihre Triebwerke anpassen?
Unser erstes Ziel war es, nicht den kompletten Verbrennungsprozess zu ändern. Deshalb ist unsere Kraftstoffforschung auch sehr komplex. Ich glaube, dass der erste geplante Schritt für 2022, dem Kraftstoff 20 Prozent Biosprit beizumischen, für die Motoreningenieure die größere Herausforderung sein wird, als der zweite, auf 100 Prozent zu springen.

In welchen Schritten wird es weitergehen?
Unser Plan für 2021 wurde auf 2022 verschoben. Dann müssen 20 Prozent Biosprit beigemischt werden. Damit nehmen wir das vorweg, was auch für Straßenautos Vorschrift wird. Für 2023 planen wir den Schritt zu 100 Prozent nachhaltigen Kraftstoff. Die Motorenhersteller unterstützen diesen Plan, auch den Zwischenschritt.

Wann müssen Sie die Entscheidung treffen, ob sie mit Sprit aus Bio-Abfällen oder aus dem Labor arbeiten?
Unser Vorschlag ist, den Herstellern die Möglichkeit zu geben, beide Wege zu gehen. Am Beispiel Formel 1 werden wir dann sehen, welcher Weg sich durchsetzt. Darauf werden wir in anderen Motorsportkategorien reagieren, wo es nur einen Benzinlieferanten gibt.

Wenn wir 2023 diesen CO_2-neutralen Kraftstoff haben, brauchen wir dann noch Hybrid-Technologie? Der Sprit garantiert uns ja unabhängig von der Motorarchitektur eine „saubere“ Lösung.
Technologie hilft immer. Warum sollen wir etwas aufgeben, was wir uns mühsam erarbeitet haben? Wir wollen trotz der Kraftstoff-Entwicklung die Effizienz nicht aus den Augen verlieren. Dafür brauchen wir irgendeine Form von Energierückgewinnung. Um so effizient wie möglich zu sein, und um so wenig Benzin wie möglich zu verbrennen, brauchen wir weiter den Hybridantrieb. Das muss weiter unser Ziel bleiben.

Es wird also keine Rückkehr des V12 geben?
Das würde keinen Sinn machen. Selbst wenn wir einen nachhaltigen Kraftstoff haben, sollte es unser Ziel sein, so wenig wie möglich davon zu verbrauchen.

Für Serienautos gibt es bei synthetischem Kraftstoff noch zwei Hindernisse: Zum einen ist es schwierig, ihn in großen Mengen zu produzieren, zum anderen wäre er sehr teuer. Wie ist das in der Formel 1?
Zurzeit benötigt die Formel 1 für Rennen, Testfahrten und Prüfstandsläufe pro Jahr ungefähr eine Million Liter Kraftstoff. Das hört sich viel an, ist aber tatsächlich eine sehr kleine Menge. Diese zu produzieren, wäre kein Problem.

Und der Preis?
Es ist noch nicht ganz klar, wie teuer dieser neue Kraftstoff sein wird. Er wird aber nicht teurer als die aktuellen Produkte sein. Wegen der intensiven Entwicklungsarbeit, um mehr Leistung aus den Motoren zu holen, und wegen der Produktion in sehr hoher Qualität, ist der Preis entsprechend hoch. Da sind komplexe Prozesse, viele Testläufe und viele Ingenieure zu bezahlen. Die Produktion für Serie wird am Anfang sicher teurer sein. Aber wir stehen erst am Anfang. Wir wollen mit der Formel 1 beweisen, dass es möglich ist. Daraus werden auch kostengünstigere Produktionsverfahren entstehen.

Springen alle Benzinformen auf den Zug mit auf?
Die vier Motorenhersteller unterstützen uns. Für sie ist das eine wichtige Message, weil es die Ziele der Firma unterstützt. Bei den Benzinfirmen ist es gemischt. Wenn wir ihnen aber sinnvolle technische Vorschläge machen, sollten wir sie überzeugen können. Es wird von unseren Resultaten abhängen. ■



TVNOW

Königs Klasse

Was macht ein Formel-1-TV-Reporter, wenn sich in der Rennsportwelt plötzlich kein Rad mehr dreht? MSa hat bei RTL-Moderator Florian König nachgefragt, wie sein Alltag in der Corona-Pause aussieht.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 1991 bringt RTL die Formel-1-Rennen live in die deutschen Wohnzimmer. Und seit 1996 ist auch Florian König fester Bestandteil der F1-Crew des Kölner Privatsenders. Der 52-jährige Schwabe reist dem Grand-Prix-Zirkus seitdem ununterbrochen hinterher, um aus den Fahrerlagern dieser Welt durch die Sendung zu führen und vor Ort aktuelle Stimmen der Beteiligten einzuholen.

Doch nach knapp zweieinhalb Jahrzehnten hat der Vollgas-Job plötzlich eine Vollbremsung hingelegt. Das Coronavirus legte praktisch über Nacht eine ganze Branche lahm. Statt mit Hamilton, Vettel und Co. verbringt König nun viel Zeit zu Hause mit seiner Frau, seinen beiden Söhnen und Hund Buddy. „Da ist eigentlich immer was los. Es besteht also nicht die Gefahr, dass ich in Depressionen verfalle“, nimmt der TV-Reporter die unfreiwillige Auszeit locker. So weit, dass er die Verschnaufpause vom stressigen F1-Alltag auch genießen kann, möchte König aber nicht gehen: „Mir fällt es schwer, die aktuelle Lage als Entschleunigungschance zu sehen, weil ich natürlich weiß, was das Coronavirus sowohl auf der gesundheitlichen als auch auf der wirtschaftlichen Seite angerichtet hat. Das trifft den gesamten Sport mit voller Wucht. Da mache ich mir natürlich Sorgen.“

Simracing als Ersatzdroge

Neben der Formel 1 absolviert die RTL-Allzweckwaffe normalerweise auch noch Einsätze bei Fußball-Länderspielen und großen Boxkämpfen. Mit Off-Air-Moderationen von Veranstaltungen aller Art füllt der Freiberufler die Zeit zwischen den TV-Jobs. „In der aktuellen Situation sind die Einsätze aber fast komplett auf null runtergefahren“, bedauert der Journalist. „Ich bin aber längst kein Sozialfall und möchte auch gar nicht groß jammern. Andere Leute und Branchen hat es sicher viel härter getroffen.“

Auch seine Kollegen aus dem RTL-Team müssen sich mit der neuen Situation abfinden. Statt Live-Berichterstattung vor Ort stehen nun kleinere Produktionen auf dem Programm: „RTL hat ja den Sendebetrieb zum Glück nicht komplett eingestellt. Und auch Sportthemen sind nicht ganz aus der Welt. Wir haben zum Beispiel eine tägliche Serie, in der wir auf unvergessliche Momente der Formel-1-Geschichte zurückblicken. Und dann übertragen wir ja noch die virtuellen Grands-Prix-Rennen“, so König über das Ersatzprogramm.

Dass die eSports-Aktivitäten mehr als nur ein Mittel gegen Entzugserscheinungen sind, musste der erfahrene TV-Journalist auch selbst erst einmal lernen. „Meine Söhne hatten mir vorher immer schon gezeigt, was in der virtuellen Welt so passiert. Aber um ehrlich zu sein, habe ich die Simracing-Szene, wie viele andere Kollegen auch, nicht so richtig ernst genommen. Da hat sich der Blickwinkel jetzt sicher etwas geändert. Die Fans bekommen die Fahrer da ungeschminkt präsentiert. Und jetzt hat ja sogar auch Sebastian Vettel erste Gehversuche in der virtuellen Welt gewagt. Es würde mich auch nicht überraschen, wenn er daran Spaß findet.“



WILHELM

Florian König ist seit 1996 fester Bestandteil der RTL-Formel-1-Crew

Sicherheit geht vor

Trotzdem hofft König natürlich, dass es bald mit der echten Formel 1 weitergeht. Wie die Grands-Prix-Übertragungen bei RTL in Corona-Zeiten dann genau aussehen werden, stehe aber noch nicht fest. Man wolle erst abwarten, wie sich die Situation entwickelt und wie das Konzept für die geplanten Rennen im Juli im Detail aussieht. „Da kann sich in den nächsten zwei Monaten noch viel ändern“, gibt König zu bedenken. „Man sieht es ja an den Lockerungen, die in den letzten Tagen eine gewisse Dynamik entwickelt haben. Wenn das so weitergeht, ist vielleicht für Juli noch mehr möglich. Aber klar ist, dass bei RTL die Sicherheit über allem steht.“ Der Privatsender hatte schon vor der Saison aus Sicherheitsgründen entschieden, die ersten Rennen nicht vor Ort, sondern aus dem heimischen Studio zu übertragen. Dass die nächsten Grands Prix vielleicht ganz ohne Fans und ohne Presse über die Bühne gehen, sieht König nicht so kritisch wie manch anderer in der Szene: „Es ist ja nicht der Normalfall, den wir gerade erleben. Ich denke, man muss auch mal ein paar Kröten schlucken, damit der Sport wieder auf die Beine kommt und nicht weggespült wird.“

Dem zu erwartenden Stress mit vielen Rennen in kurzer Folge sieht König ebenfalls gelassen entgegen: „Wenn wir jetzt die Arschbacken zusammenkneifen und damit den Fortbestand der Serie sichern, dann sollte das akzeptabel sein. Ich möchte nicht meine Arbeitsbelastung mit der von Mechanikern vergleichen, aber so wie ich die Jungs kenne, können sie es gar nicht erwarten, wieder zu einem Rennen zu fahren. Wir sollten uns also nicht zu viele Sorgen machen, dass sie in einen Streik treten werden.“ ■

Formel 1

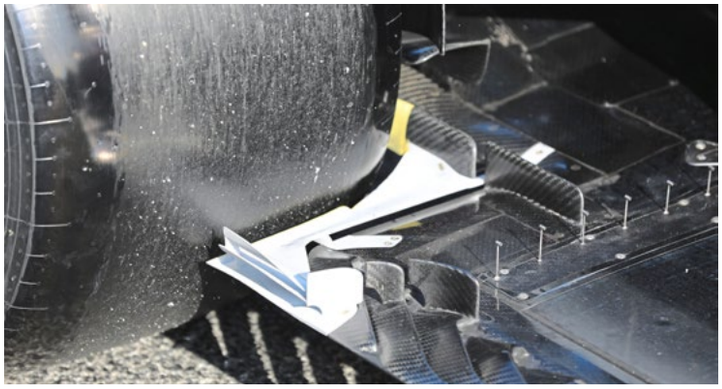
Angst um Reifen

Das Monocoque und die Reifen werden sich 2021 nicht ändern, die Aerodynamik schon. Pirelli hat Angst, dass die Autos zu viel Abtrieb haben und die Reifen zerstören. Deshalb gelten strengere Regeln für den Unterboden.

Von: **Michael Schmidt**

Die 2020er-Monocoques sind auch für 2021 homologiert. An der Aerodynamik darf aber weiterentwickelt werden. Und das kann zum Problem werden. Pirelli sendet Alarm: Die Italiener wollen für die Übergangssaison 2021 keine neuen Reifen konstruieren. Sie haben genug Arbeit, die 18-Zoll-Reifen für 2022 zu entwickeln. Doch wenn die Ingenieure weiter ungebremst die Aerodynamik ihrer Autos aufrüsten dürfen, drohen die Rundenzeiten noch schneller zu werden als für diese Saison prognostiziert. Und dabei könnten vor allem die Hinterreifen in die Knie gehen.

Die FIA will reagieren. Neue Bestimmungen für den Unterboden sind in Planung. Im Paragraf 3.7.1. des Technischen Reglements wird vereinbart, den Ausschnitt des Bodens rund um die Hinterräder zu vergrößern und in einem bestimmten Bereich Slots und Aufbauten zu verbieten. Damit wird die Strömung unter dem Auto stärker gestört, und Abtrieb geht verloren. ■



STEFAN BALDAUF

Im Bereich rund um die Hinterräder sind künftig keine Schlitze mehr erlaubt

Formel 1

Budget-Formel steht

Die FIA hat nach langen Diskussionen eine Budgetdeckelungs-Formel gefunden, mit der die meisten Teams leben könnten. Sie wird in dieser Woche zur Abstimmung vorgelegt. Hier sind die Details.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist eine schwierige Geburt. Die Abstimmung über die neue Budgetdeckelung und Teile-Homologation ab 2021 wurde immer wieder verschoben. Auch der Vorschlag aus der ersten Maiwoche musste noch einmal durch die Revision und wird in neuer Fassung bis Ende der Woche den Teams vorgelegt. Die haben dann 48 Stunden Zeit, um abzustimmen. Die FIA braucht eine einfache Mehrheit.

Und so sieht der Plan aus: Der Budgetdeckel sinkt 2021 von den ursprünglich geplanten 175 auf 145 Millionen Dollar. 2022 werden es 140 sein, ab 2023 drei Jahre lang 135 Mio. Dollar. Für Kundenteams reduziert sich der Kostendeckel um den nominalen Entwicklungswert der bei einem Mitbewerber eingekauften Teile. Die FIA hat diesen Sollwert für zehn Teile-Kategorien festgelegt. Wer wie Haas oder Alpha Tauri das komplette Set einkauft, das vom Reglement gestattet ist, bekommt 38 Mio. Dollar abgezogen. Bei Racing Point werden es rund 20 Mio. Dollar sein. Liegt der Kaufpreis höher, zählt die Differenz nicht zum Budget-Cap. Demnach verfügen Haas und Alpha Tauri nächstes Jahr nur über 107, Racing Point über 125 Mio. Dollar. Für die Teams ergibt sich jetzt die spannende Frage, was sie einkaufen und was sie selbst produzieren sollen. Die Top-Teams müssen Personal abbauen, bis zu 300 Mitarbeiter. Nach Abzug aller sonstigen Kosten (Personal, Material, Logistik) blieben nur noch 25 Mio. Dollar für die Entwicklung. ■



WILHELM

Ferrari, Red Bull und Mercedes müssen bis zu 300 Mitarbeiter entlassen

NACHRICHTEN

ERSTER RUSSELL-SIEG

George Russell hat seinen ersten Sieg in der virtuellen Grand-Prix-Serie gefeiert. Der Williams-Pilot kassierte in Barcelona zwar eine Drei-Sekunden-Strafe für zu starkes Abkürzen der Strecke, durfte den Sieg aber behalten, weil Verfolger Charles Leclerc zwei Runden vor dem Ende das gleiche Missgeschick unterlief. Dritter wurde Esteban Gutiérrez im Mercedes vor Alexander Albon im Red Bull.

STREIT UM AERO-REGEL

FIA und F1-Management wollen die Chancengleichheit erhöhen. Je besser ein Team in der Konstrukteurs-WM platziert ist, desto geringer die Zeit im Windkanal. Die ersten drei im Klassement dürfen demnach nur noch 70 Prozent der maximal erlaubten Zeit im Windkanal testen, der Vierte 75, der Fünfte 80 Prozent, und so weiter. Ferrari fordert, dass die Regel erst ab 2022 gilt. Nächstes Jahr soll jedes Team noch die gleiche Windkanalzeit für die Entwicklung der 2022er-Autos bekommen.

TEAMS SPERREN AUF

Die Formel-1-Teams bereiten sich auf die Öffnung ihrer Fabriken vor. Ferrari und Haas waren als erste Teams in die Sommerpause gegangen. Dort beginnt die Arbeit am 18. Mai wieder. Mercedes dagegen muss mit dem Neustart noch bis zum 1. Juni warten.

FORMEL-1-BILANZ

F1-Rechteinhaber Liberty Media hat die Bilanz des ersten Quartals 2021 vorgelegt. Demnach belief sich der Umsatzverlust im Vergleich zum Vorjahr auf 207 Mio. US-Dollar (ca. 191 Mio. Euro). Die Einnahmen sanken wegen der Corona-Pause von 246 auf 39 Mio. Dollar. Den operativen Verlust weist Liberty Media mit 152 Mio. Dollar aus. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres hatte der Verlust der F1-Gruppe noch bei 58 Millionen Dollar gelegen.



GP San Marino 1990

Revanche für 1983

Der GP von San Marino 1990 endete mit einem Überraschungssieg. Die Favoriten strauchelten, Riccardo Patrese gewann. Der Williams-Pilot revanchierte sich für eine seiner bittersten Niederlagen sieben Jahre zuvor. Da war er in Führung liegend von der Strecke geflogen.

Von: **Michael Schmidt**

An seinen letzten Sieg konnte sich Riccardo Patrese kaum noch erinnern. 99 Grands Prix lag sein Triumph beim GP Südafrika 1983 zurück. In Imola meldete sich der dienstälteste GP-Pilot mit seinem dritten GP-Sieg zurück. Patrese reüssierte in einem Rennen mit vier unterschiedlichen Spitzenreitern und Action von der ersten bis zur letzten Runde. Der Veteran hatte sich mit seinem Angriff auf die Spitzenposition bis zur 51. Runde Zeit gelassen, Reifen, Motor und die bei seinem Williams kritischen Bremsen geschont. Es war eine späte Genugtuung für die Niederlage sieben Jahre zuvor an gleicher Stelle. Die Zuschauer hatten damals Patreses Ausfall bejubelt, weil der Unfall des Brabham-Piloten den Ferrari von Patrick Tambay in Führung brachte. „Heute habe ich mich mit den Fans ausgesöhnt“, ließ Patrese bei der Pressekonferenz wissen.

Den ersten drei Spitzenreitern brachte die Führung kein Glück. Der Trainingsschnellste Ayrton Senna drehte sich schon in der vierten Runde ins Kiesbett der Rivazza-Kurve, nachdem rechts hinten die Felge gebrochen war. Thierry Boutsen bestimmte in seinem Williams bis zur 18. Runde das Tempo. Dann verschaltete sich der Belgier und rang seinem Renault-Zehnzylinder 18 000/min ab. Exitus für den Motor. Gerhard Berger hielt 33 Runden lang die Spitze. Zuerst bedrängte ihn Riccardo Patrese, dann Nigel Mansell. In der 35. Runde startete der Engländer bei 310 km/h im Rechtsknick vor der Tosa-Kurve einen Angriff auf der linken Spur. Berger drängte den Ferrari mit zwei Rädern ins Gras, Mansell vollzog eine 360-Grad-Pirouette und fuhr mit vier Sekunden Zeitverlust weiter, als wäre nichts geschehen. Das Publikum johlte. Mansell stand kurz vor der Heiligsprechung.

Unbelohnter Held Mansell

Vier Runden später parkte der Volksheld seinen Ferrari mit Motorschaden am Streckenrand. Vor seiner überstürzten Abreise ließ er durchblicken, was er von Bergers Aktion hielt: „Gerhard ist mein Freund, aber bei 300 km/h hört der Spaß auf.“ Berger verteidigte sich. „Ich bin auf der Ideal-

ZAHL DES RENNENS

2402

Tage lagen zwischen Patreses GP-Siegen in Kyalami 1983 und Imola 1990. Das ist Rekord. Die zweitlängste Wartezeit zwischen zwei Siegen verbrachte Bruce McLaren mit 2198 Tagen.



WILHELM

Patrese überrundet vor der Rivazza-Kurve den Onyx von Foitek. Von hinten schleicht sich Nannini an

linie geblieben und habe Nigel zu spät gesehen.“ Der McLaren-Pilot sollte das Rennen auch nicht gewinnen. Zwei der zehn Zylinder des Honda-Motors verloren Kompression, und Patrese hatte im Finale die besseren Reifen. Der Williams-Pilot gewann mit 5,1 Sekunden Vorsprung. Hinter ihm staffelten sich Gerhard Berger, Alessandro Nannini und Alain Prost innerhalb von nur 1,7 Sekunden. Nannini stellte dem neuen Benetton B190 beim Debüt mit dem dritten Platz ein gutes Zeugnis aus.

Nanninis Teamkollege Nelson Piquet verstieg sich sogar zu der Aussage, dass dieses Auto Rennen gewinnen könne. Er hätte an diesem Tag die Chance dazu gehabt, wäre ihm in der fünften Runde nicht ein übermotivierter Jean Alesi ins Auto gefahren. Piquets Benetton machte einen Luftsprung, der Brasilianer fiel auf Platz 12 zurück und kämpfte fortan mit einem verbogenen

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Riccardo Patrese	Williams-Renault	61 Runden	1:30.55,478 h = 202,876 km/h
2.	Gerhard Berger	McLaren-Honda	61 Runden	1:31.00,595 h + 0.05,117 min
3.	Alessandro Nannini	Benetton-Ford	61 Runden	1:31.01,718 h + 0.06,240 min
4.	Alain Prost	Ferrari	61 Runden	1:31.02,321 h + 0.06,843 min
5.	Nelson Piquet	Benetton-Ford	61 Runden	1:31.48,590 h + 0.53,112 min
6.	Jean Alesi	Tyrrell-Cosworth	60 Runden	– 1 Runde

Schnellste Runde: Alessandro Nannini, Benetton-Ford, 1.27,156 min = 208,178 km/h

DATEN ZUM RENNEN

GP San Marino 1990, 13. Mai 1990, Imola

Wetter:	20 °C, bewölkt
Distanz:	61 Runden à 5,040 km = 307,440 Kilometer
Nennungen:	33
Gestartet:	26
Gewertet:	13
Führungswechsel:	3
Pole-Position:	Ayrton Senna (McLaren-Honda), 1.23,220 min = 218,025 km/h



WILHELM

Ab ins Kiesbett: Sennas Grand Prix endet nach vier Runden



WILHELM

Karge Ausbeute: Prost wurde mit Motorproblemen nur Vierter



MOTORSPORT IMAGES

Nichts verlernt: Patrese meistert trotz Pause die Champagnerdusche

Auto. Trotzdem kam Piquet noch auf dem fünften Rang ins Ziel. Alain Prost büßte für eine Szene beim Start, als Nigel Mansell in der Tamburello-Kurve mit zwei Rädern ins Gras ausweichen musste und den Rest des Feldes mit Staub einnebelte.

Tyrrell wie ein Ufo

Auch den direkt hinter ihm liegenden Prost. Der Motor des Franzosen schluckte Steine, und die Reifen litten so stark, dass der Weltmeister einen unplanmäßigen Reifenwechsel einlegen musste, der ihn brutto 28 Sekunden kostete. Mehr als Platz 4 war nicht drin. Den letzten Punkt holte Jean Alesi. Der Franzose saß in einem Auto, das Aufsehen erregte. Im Gegensatz zu dem biederen Benetton B190 wirkte der Tyrrell 019 wie ein Ufo. Die hochgereckte Nase mit den hängenden Flügeln gab dem Auto ein eigenständiges Gesicht. Er setzte eine Entwicklung in Gang, die Jahre später zum Standard der Aerodynamik werden sollte.

Imola bestätigte einmal mehr seinen Ruf als gefährliche Rennstrecke. Das Crashfestival begann bereits im Training, als Andrea de Cesaris Benetton-Pilot Nannini bei 300 km/h in eine Mauer drängte. Roberto Moreno verlor seinen EuroBrun-Judd auf der Anfahrt zur Tosa-Kurve ebenfalls bei 300 km/h. Der Aufprall in die Mauer war so hart, dass im Chassis des EuroBrun ein faustgroßes Loch klaffte. Pierluigi Martini schlug in Acque Minerali mit 160 km/h in stumpfem Winkel in die Absperrungen.

Der vordere Teil des Monocoques brach ab. Martini wurde nach 15 quälend langen Minuten mit einem Knöchelbruch aus seinem Wrack geborgen. Satoru Nakajima geriet im Startgewühl in der Tamburello-Kurve mit Ivan Capelli aneinander. Der Tyrrell wurde nach innen geschleudert und zerbrach in zwei Teile. Ken Tyrrell begrüßte den Japaner väterlich: „Vor zehn Jahren hättest du jetzt nicht mehr mit mir sprechen können.“ ■

LIQUI MOLY SCHAFFT DIE ZEHNSATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



LIQUI MOLY

MOTORÖLE
ADDITIVE
FAHRZEUGPFLEGE

Liebe Kunden,

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

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

Bleiben Sie gesund!

Ihr Ernst Prost



www.my-liqui-moly.de

Mit einem Vogelkäfig auf WM-Pirsch

Mit nur zwei WM-Siegen wurde der Maserati T61 Anfang der 60er-Jahre zur Sportwagen-Legende. Für diese Erfolge sorgte ein US-Privatteam. Dahinter steckte ein charmanter Autohändler namens „Lucky“ aus Florida.

Von: **Dirk Johae**

Lucky“ war der Spitzname von Lloyd Perry Casner, er war angeblich ein ehemaliger Verkehrspilot von Pan Am. In Miami handelte er mit gebrauchten Autos der Marke Cadillac. Mit dem verdienten Geld finanzierte der damals 30-Jährige seine Renneinsätze in der SCCA mit MG und Lotus.

1959 gründete er mit Fred Gamble die Camoradi Motor Racing Division, abgekürzt Camoradi. Casner überzeugte den bis dahin in Europa unbekannten Reifenhersteller Goodyear, sein Team zu unterstützen. Ein kleinerer Teil des Teambudgets kam von der US-Zündkerzenfirma Champion. Damit war Casners Mannschaft eines der ersten von Sponsoren finanzierten Rennteams der Motorsportgeschichte. Mit deren Unterstützung kaufte Casner insgesamt fünf Maserati „Birdcage“, den neuen Rennsportwagen der Firma aus Modena.

Die offenen Zweisitzer wurden in den Läufen der Sportwagen-Weltmeisterschaft eingesetzt. Dadurch sollten die Förderer Goodyear und Champion vor allem in Europa bekannt werden. Casner vertraute auf die Qualitäten der neuesten Entwicklung von Maserati-Konstrukteur Giulio Alfieri. Was der US-Teambesitzer damals bestenfalls ahnen kann: Vor allem die 2,9-Liter-Version Tipo 61 entpuppt sich als ultimativer Rennsportwagen mit vorn eingebautem Motor.

Alfieri konstruierte zunächst das Zweiliter-Modell und griff auf den bestehenden Vierzylinder aus dem Maserati 200S von 1955 zurück. Den Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen baute er um 45 Grad gekippt in den Rahmen, um die Frontpartie sehr flach zu halten.

Erste Tests mit Moss

Die Besonderheit des Maserati „Birdcage“ steckt allerdings direkt unter der Karosserie aus hauchdünnem Leichtmetall: Ein filigraner Gitterrohrrahmen, zusammengeschweißt aus 200 dünnen Stahlröhrchen mit Durchmessern zwischen nur einem und 1,5 Zentimetern. Das feine Netz spart bei möglichst hoher Verwindungssteifigkeit viel Gewicht. Der gesamte Rahmen wiegt nur 66 kg. Gegenüber dem 200S ist der Tipo 60, die Zweiliter-Version des „Birdcage“, insgesamt 90 kg leichter.

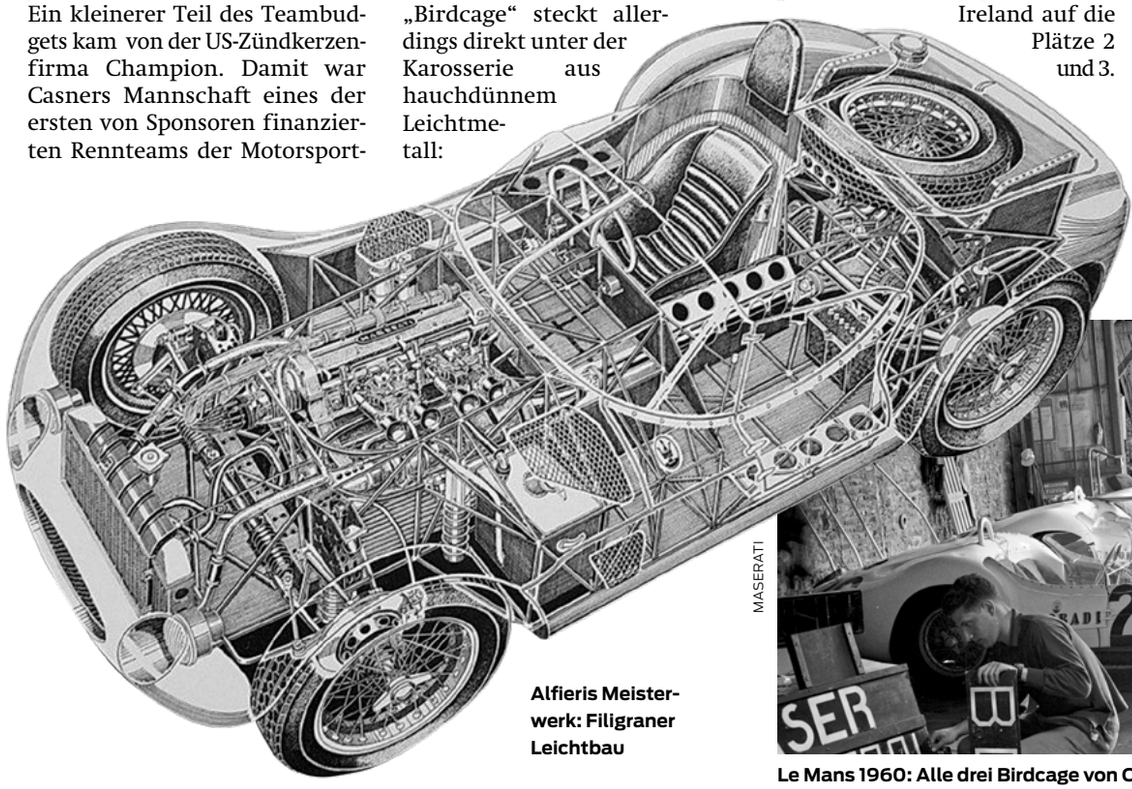
Im Mai testete Stirling Moss das erste, gerade fertiggestellte Chassis in Modena und kurze Zeit später im Training zum 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring. Im Juli trat Moss im Auftrag des Werks mit dem T60 in Rouen an. Der „Coupe Delamare Debouteville“ war ein Sportwagen-Rennen über 229 Kilometer im Rahmen des als Grand Prix von Rouen ausgetragenen Formel-2-Laufs, den der Engländer in einem Cooper-Borgward gewann. Zuvor feierte er im Maserati den Erfolg mit einem Vorsprung von 44 Sekunden. Beim Renndebüt des Birdcage verwies er die Lotus-Werkspiloten Alan Stacey und Innes Ireland auf die Plätze 2 und 3.

Aber für den nächsten Einsatz bei der Bahamas Speed Week im Dezember 1959 war die 250 PS starke 2,9-Liter-Version T 61 gefragt. Hier feierte das Auto des Camoradi-Teams seine Rennpremiere: Le-Mans-Sieger Carroll Shelby steuerte den ersten Birdcage in den US-Rennfarben Weiß und Dunkelblau im Nassau-Trophy-Rennen. Doch der Texaner schied nach technischen Problemen aus. Die weiteren zwei T61 von anderen Teams schieden bei dieser Generalprobe für die Saison 1960 ebenfalls aus.

Casner machte Druck

In den ersten Rennen der neuen Saison erwiesen sich die Birdcage als unzuverlässig. Beim WM-Auftakt in Buenos Aires schieden Dan Gurney und Masten Gregory aus. In Sebring fielen alle fünf Autos aus. Zusätzlich zu drei Camoradi-Autos setzte das Team von Briggs Cunningham zwei T61 ein. Eines dieser Autos von Dave Causey/Luke Stear lag bis zu einer halben Stunde vor dem Ziel auf dem dritten Platz. Dann sorgte ein Hinterachsschaden noch für das Aus, genau wie dreieinhalb Stunden zuvor bereits bei den bis dahin führenden Stirling Moss und Dan Gurney im schnellsten Camoradi-Auto.

Teamchef Casner platzte der Kragen. Trotz vollem Werksservice für seine Autos mit Konstrukteur Giulio Alfieri und Chefmechaniker Guerino Berto-



MASERATI

Alfieris Meisterwerk: Filigraner Leichtbau



WEITMANN

Le Mans 1960: Alle drei Birdcage von Camoradi fielen aus

DIE ERFOLGE



WEITMANN

Debüt: Bahamas Speed Week 1959
WM-Einsätze: 10
Einsatzzeit: 1959–61
Siege: 2
Pole-Positions: 1
WM-Punkte: 27

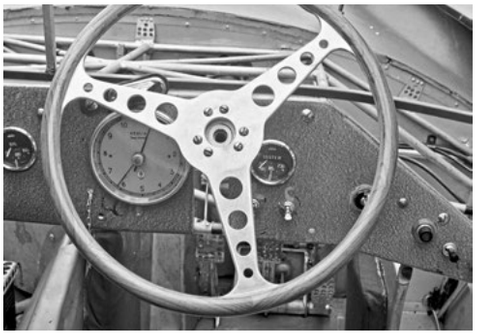
DAS DETAIL



WEITMANN

Den Spitznamen „Birdcage“ erhielt der Maserati durch den filigranen Gitterrohrrahmen. Ein Teil der dünnen Röhrchen ist durch die Frontscheibe gut zu erkennen.
Als problematisch erwiesen sich die vielen Schweißstellen, an denen feine Risse auftraten. Doch in den Renneinsätzen hielten die Rahmen. Offiziell wurden die ersten Autos mit Tipo 60 (zwei Liter Hubraum) und Tipo 61 (2,9 Liter) bezeichnet. Die Karosserie bestand aus Leichtmetall. Mit 600 Kilogramm waren die Birdcage in der Dreiliter-Klasse absolute Leichtgewichte. Die Ferrari 250 Testa Rossa brachten rund 200 Kilogramm mehr auf die Waage. Das größte Manko der „Birdcage“ war ihre Unzuverlässigkeit.

DIE TECHNIK



WEITMANN

Bezeichnung:
Maserati Tipo 61
Chassis: Gitterrohrrahmen (Stahl)
Motor: Maserati Reihen-Vierzylinder, 250 PS bei 6 800/min
Getriebe: Maserati 5-Gang
Vorderachse:
Dreieckslenker, Schraubenfeder
Hinterachse:
De-Dion-Achse, Querblattfeder
Reifen: Goodyear
Länge: 3800 mm
Breite: 1500 mm
Höhe: 1000 mm
Radstand: 2200 mm
Spur vorne: 1250 mm
Spur hinten: 1200 mm
Tank: 120 l
Gewicht: 600 kg

cchi an der Spitze erlebte das ehrgeizige und mit reichlich Budget gesegnete Unternehmen bis dahin nur Enttäuschungen. Camoradi verlangte jetzt Verbesserungen vor allem am Motor und Antrieb, aber auch am Fahrgestell: „105 Detailverbesserungen sind an dem Wagen vorgenommen worden“, hielt Richard von Frankenberg in auto motor und sport nach dem WM-Lauf auf dem Nürburgring fest. Lucky Casner hatte für die Saison ein Zimmer im als Rennfahrer-Hotel bekannten Albergo Reale von Modena bezogen. Daher konnte er so dicht wie möglich dran sein an dem Ort, wo seine wichtigsten Autos für die Rennen vorbereitet wurden.

Nach einem erneuten Ausfall des nur einmalig eingesetzten T61 bei der Targa Florio durch einen leckgeschlagenen Benzintank folgte die Galavorstellung auf dem Nürburgring. Bei einem der schwierigsten 1000-Kilometer-Rennen der Geschichte bei Regen und dichtem Nebel konnten sich Stirling Moss und Dan Gurney im Camoradi-Birdcage mit großem Vorsprung durchsetzen – trotz eines unplanmäßigen Boxenstopps wegen einer gebrochenen Ölleitung, der sechs Minuten kostete.

Rückzug von Goodyear

Doch bei der Aufholjagd machte Dan Gurney bis zu 30 Sekunden pro Runde gut. In 44 Runden fuhren Moss und er einen Vorsprung von 2.55 Minuten auf die schnellsten Verfolger heraus. Allerdings hatte dieser erste Gesamtsieg eines Birdcage einen Schönheitsfehler. Da die Goodyear-Reifen auf der nassen Nordschleife nicht genügend Grip boten, rüstete das von Piero Taruffi geleitete Team an der Hinterachse auf Pirelli-Reifen um. Diese Entscheidung dürfte dem Hauptsponsor Goodyear nicht gefallen haben. Jedenfalls endete die Zusammenarbeit mit Casners Team am Ende der Saison.

1961 gewann Casner gemeinsam mit Masten Gregory selbst den WM-Lauf auf dem Nürburgring. Das bleiben beiden einzigen Birdcage-Erfolge im Championat. Aber diese Erfolge reichten zur Entstehung einer Legende. ■



WEITMANN

Le Mans 1960: Klassische Karosserieform, allerdings mit Langheck



WEITMANN

Le Mans 1960: Stromlinie mit 1,53 Meter langer Frontscheibe



IMSA

LMDh: Der Preis ist heiß

Nach langen Verhandlungen haben IMSA und ACO letzte Woche das LMDh-Reglement veröffentlicht. Dort sind die Eckpunkte für die DPI-2.0-Autos enthalten, die ab 2022 gleichberechtigt gegen die FIA-Hypercars antreten dürfen.

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

Haben Sie noch den Überblick, was was ist? LMH, LMDh, DPI? Fangen wir diese Geschichte also noch mal kurz von vorne an: LMH (Le Mans Hypercars) ist das neue Reglement, das ACO und FIA für die Sportwagen-WM entwickelt haben. Leider hat sich mit Toyota bisher nur ein Hersteller zu dieser Topklasse bekannt, die ab März 2021 mit Beginn der nächsten WM-Saison zum Einsatz kommt. Weil ein Hersteller zu wenig ist, hat der ACO als WM-Ausrichter im Januar 2020 in Daytona einen Deal mit den Amerikanern eingefädelt: Um die Basis der neuen Topklasse zu erweitern, darf auch die amerikanische Topklasse in der WM und in Le Mans starten. Diese US-Topklasse hieß bisher DPI und wird ab 2022 von den DPI 2.0 abgelöst. Dann kommen neue Chassis zum Einsatz, außerdem erhalten die DPI 2.0 ein Einheitshybridsystem. Die DPI 2.0 dürfen ab 2022 als LMDh (Le Mans Daytona hybrid) gegen die FIA Hypercars in einer Klasse antreten. Unterschiede bei der Performance der Fahrzeugtypen werden über eine Fahrzeugeinstufung (Balance of Performance, BOP) angepasst.

PS und Gewicht sind gleich

Das LMDh-Reglement wurde nun letzte Woche publik gemacht. Die wichtigste Erkenntnis: LMH und LMDh-Autos werden das gleiche Gewicht und die gleiche Leistung haben. Noch bis Februar war das ungewiss, da bestand noch ein Gewichtsdelta von 100 kg und eine Leistungsdifferenz von 100 kW. Jeder kann sich ausmalen, dass eine BOP auf dieser Basis knifflig gewesen wäre. Jetzt sollen die LMDh 1030 Kilo wiegen und über 680 PS verfügen – die gleichen Werte gelten für die Hypercars in der WEC (LMH).

Wie bei der alten DPI-Klasse auch kann ein Autohersteller aus den vier vorhandenen LMP2-Chassis von Ligier, Oreca, Dallara und Multimatic einen Partner auswählen. Die LMP2-Chassis erhalten ein Update, um zum Beispiel das neue Hybridsystem unterzubringen, sind aber per Definition Einheitsbauteile, die nicht modifiziert werden dürfen. Das spart vor allen Dingen Kosten. Die Autohersteller dürfen ihr eigenes Design über diese LMP2-Chassis stülpen, um die Markenidentität herzustellen. Gleichzeitig müssen sie aber gewisse Performance-Fenster einhalten, etwa Abtrieb versus Luftwiderstand.



„Mit der Verkündung der LMDh-Regeln können US-Teams in Zukunft ohne jede technische Veränderung ihrer Autos an allen WEC-Läufen teilnehmen."

ACO-Präsident Pierre Fillon

Dazu wählt der Hersteller seine Motorisierung – fertig ist der DPI-2.0- oder LMDh-Wagen. Die Autos werden für fünf Jahre homologiert, neu ist ab 2022 ein Einheitshybridsystem. Noch ist nicht offiziell, wer das Einheitsbauteil liefert (Insider schwören auf McLaren), die Leistung liegt bei 30 kW, allerdings darf pro Runde länger geboostet werden als bei den Hypercar-Autos.

Die boosten ihre Leistung für einen kürzeren Zeitraum, dafür aber an der Vorderachse, was sie temporär zu Allradlern macht. Das ist einer der Bereiche, wo das Reglement noch nicht fertig fixiert ist, also zum Beispiel ab welcher Geschwindigkeit und bei welchen Bedingungen (trocken, nass) die Hypercars ihren Allrad nutzen dürfen. Das alles wird Teil der Balance of Performance zwischen LMH und LMDh sein, die sicherstellen soll, dass beide Konzepte auf Augenhöhe gegeneinander antreten können, wozu auch die Einheitsreifen von Michelin ihren Beitrag leisten.

Das Reglement selbst liegt momentan nur den Herstellern vor, insofern sind heute nur die Eck-

punkte bekannt. Trotzdem war es wichtig, dass das Ergebnis jetzt verkündet wurde, so haben die Hersteller Planungssicherheit.

Bei Porsche gibt es zum Beispiel seit Januar einen Prüfauftrag für ein LMDh-Auto, doch eine konkrete Planung und Budgetierung kann nur erfolgen, wenn das Regelwerk vorliegt, und das ist jetzt der Fall. Die Coronakrise hat hier prinzipiell zu Verzögerungen geführt: Vor Herbst wird keiner der Aspiranten wie Porsche, Ferrari, McLaren oder Ford eine Vorstandsentscheidung haben, dazu kommen 18 bis 24 Monate Entwicklungszeit. Nimmt man die fünfjährige Homologationsperiode dazu, so müssen sich Hersteller also de facto bis 2027 zu so einem Programm bekennen.

Wer macht was warum?

Erörtern wir noch eine grundsätzliche Frage: Welches Auto passt zu welchem Ansatz? Das hängt wesentlich von der Kommunikations- und Marketingstrategie ab, es gibt hier bei den Autoherstellern zwei Lager. Die eine Fraktion sagt, der zentrale Faktor sind die Kosten und dass man mit dem gleichen Auto überall antreten kann. Porsche sieht das so, McLaren auch, eventuell auch Ferrari – sie alle werden die „billige" Variante wählen, also LMDh oder DPI 2.0. Und sie alle werden ihr Engagement vermutlich auch partiell als Kundensport verkaufen: Kunden können Autos kaufen und in der regulären Saison vorne mitfahren, bei Highlight-Events bekommen sie womöglich sogar noch Werksunterstützung.

Die andere Fraktion der Hersteller will mit dem Engagement in der Langstrecken-Topklasse eine Technik kommunizieren, zum Beispiel Hybrid oder Batterieleistung. Sie werden das Hypercar von FIA/ACO (LMH) wählen, denn nur hier können sie ihr eigenes Hybridsystem bauen – ebenso wie ihr eigenes Monocoque. Weil die Freiheiten in der Hypercar-Klasse größer sind, ist diese Formel auch teurer – angeblich doppelt oder dreifach so teuer wie ein LMDh- oder DPI-Auto.

Was uns zu der spannenden Spekulation führt, welcher Hersteller was macht. Wenn er etwas macht, denn die Coronakrise hat auch die Automobilwirtschaft schwer getroffen und wird eine globale Rezession nach sich ziehen – deshalb bewegen wir uns im Bereich der Spekulation.



MOTORSPORT-IMAGES

„Für die IMSA ist die LMDh-Klasse die logische Weiterentwicklung der sehr erfolgreichen DPI-Plattform. Die Konvergenz ermöglicht jetzt die Internationalisierung"

IMSA-Präsident John Doonan

Beginnen wir bei den Hypercars: Toyota ist fix, ByKolles und Glickenhaus sind so fix, wie Privatteams eben fix sein können. Peugeot hat sich im November 2019 committet, ab 2023 in der WM anzutreten. Die Franzosen haben also bereits einen Vorstandsbeschluss, aber angeblich ist das Budget nicht üppig. Das könnte dafür sprechen, dass sie womöglich noch umsatteln: von Hypercar (teuer) auf LMDh (wenig teuer). Laut Sportchef Finot grübelt man noch, doch Hypercar bleibt weiter ein Thema: Der französische Mineralölgigant Total ist Partner und Sponsor des Projektes – und Anteilseigner der Batteriefirma SAFT. Wenn die Franzosen mit ihrem Engagement Hybrid- und Batterietechnik kommunizieren wollen, dann macht die Hypercar-Klasse wie geschildert deutlich mehr Sinn als die LMDh-Variante.

Aber hat Peugeot nicht angekündigt, in den nächsten Jahren wieder Autos in Amerika verkaufen zu wollen? Und würde es da nicht Sinn machen, ein LMDh-Auto für die IMSA-Serie zu bauen? Das ist der aktuell kniffligste Punkt von allen: Die DPI-Autos aus Amerika dürfen als LMDh-Autos in Le Mans und der Sportwagen-WM (WEC) fahren, der ACO macht die BOP. Theoretisch dürfen auch die Hypercars von FIA/ACO bei den großen US-Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta antreten.

Aber es gibt ein Aber

Aber es gibt ein Aber: Im Januar sagte NASCAR-Boss Jim France, die Hypercars dürften nur in Amerika fahren, wenn der ACO unter Beweis stellt, dass die BOP funktioniert. In der Pressemitteilung vom vergangenen Donnerstag steht, dass die IMSA einer Hypercar-Teilnahme offen gegenübersteht, wenn die Performance dieser Autos auf den US-Strecken „validiert" werden kann. Was das konkret heißt? Das wissen wir nicht, aber es scheint immerhin noch einen Vorbehalt der Amerikaner zu geben, die Hypercars aus Europa in Amerika fahren zu lassen, so viel ist klar.

Bezogen auf unsere Diskussion: Wer unbedingt beide Serien fahren will, also WEC und IMSA, der muss aktuell ein LMDh- oder DPI-2.0-Auto bauen, denn nur hier ist der Einsatz in beiden Serien voll bestätigt. Wenn Peugeot Einsätze in Amerika plant, dann sollten sie also ein LMDh-Auto bauen.

Die Zulassung der LMDh-Autos für die Sportwagen-WM und Le Mans zielte aber primär darauf, Porsche, Ferrari, McLaren und Ford in die Topklasse zu locken, die sich gegen ein Hypercar-Engagement entschieden hatten. Die Coronakrise könnte viele Planspiele noch mal drehen, aber im Moment ist das die vorherrschende These: Porsche will das teure GTE-Programm durch ein Engagement in der billigen Topklasse ersetzen, also LMDh. Das ist ein kluger Masterplan, denn die Topklasse ist kaum teurer als die GTE-Klasse. Ferrari könnte dem Sirenengeheul aus Stuttgart folgen.

Ob McLaren mitzieht, ist fraglich, der Fokus liegt auf dem Erfolg in der Formel 1. Ford ist ein großer Wackelkandidat, doch in den technischen Meetings für das neue Reglement zu DPI 2.0/LMDh saß ein knappes Dutzend Hersteller. Darunter Marken wie Hyundai, Toyota, Honda, Mercedes und BMW. Das bedeutet nicht, dass eine dieser Marken kommt, schon gar nicht so kurz nach Corona. Doch die Verlockung ist groß: Billiger konnte man noch nie auf der ganzen Welt um Gesamtsiege im Langstreckensport kämpfen als mit LMDh! ■



IMSA

Setzt Honda das DPI-Engagement fort – oder wird es sogar ausgeweitet?

NACHRICHTEN

LE MANS: WENIGER 911 RSR

Porsche hat sein Werksaufgebot in der GTLM-Klasse beim 24h-Rennen in Le Mans (19./20. September) von vier auf zwei Autos reduziert. Die Gründe liegen auf der Hand: Da auch in Amerika sehr viele Rennen in die zweite Saisonhälfte verschoben wurden, war eine saubere und sichere Koordination für den Einsatz der beiden US-Elfer in Le Mans nicht gegeben, unter anderem auch wegen der offenen Frage der Reisebeschränkungen. Gleichzeitig leistet Porsche Motorsport mit der Reduktion einen Beitrag zu den internen Sparplänen im Hause Porsche. Und drittens macht auch das Gerücht die Runde, dass das Corvette-Team 2020 nicht in Le Mans antreten wird. Auch im Chevy-Lager herrscht Ungewissheit wegen der Reisebeschränkungen und der zahlreichen Terminüberschneidungen bei den Rennveranstaltungen in der zweiten Jahreshälfte.



Was braucht's zum Titel?

TOYOTA

Drei WM-Läufe wurden absolviert, bevor das Coronavirus die Königsklasse ausbremste. Zu wenig für einen WM-Titel, sagte FIA-Rallye-Direktor Yves Matton im MSa-Interview. Wie denken Teamchefs und Fahrer darüber? Wir haben nachgefragt.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach Monte Carlo, Schweden und Mexiko kam die jähe Unterbrechung einer gewohnt spannenden Saison, wie drei verschiedene Sieger und sechs unterschiedliche Teams von drei Herstellern auf den Podiumsplätzen unterstreichen. Sébastien Ogier und Julien Ingrassia übernahmen mit dem Sieg in Mexiko die Tabellenspitze, ihr Arbeitgeber Toyota baute die Führung in der Herstellerwertung aus. Doch vom Titel scheint man wegen der Coronakrise weiter weg als je zuvor.



Matton

„Für mich persönlich hat ein WM-Titel nach drei Rallyes nicht den richtigen Wert", so FIA-Rallye-Direktor Yves Matton gegenüber MSa. Und erklärte: „Wir arbeiten an einer Regeländerung, wonach es für eine Titelvergabe mindestens sieben WM-Läufe braucht. Diese Saison fehlen also noch vier. Sollten wir absehen, dass keine weiteren WM-Läufe stattfinden können, werden wir beim FIA-Weltrat einen diesbezüglichen Antrag einbringen." Könnte heißen: 2020 wird es keinen Weltmeister geben. Die Rallye-WM steht nicht nur für Tempo, sondern auch für Ausdauer und Standfestigkeit, wie eine Saison über elf Monate zeigt.



Millener

„Um bei einem WM-Lauf volle Punkte zu erzielen, müssen 75 Prozent der Wertungsstrecke gefahren werden. Auf dieser Grundlage müssten es zehn Veranstaltungen sein", rechnet M-Sport-Teamchef Richard Millener vor: „Wir alle wissen, dass dies derzeit unwahrscheinlich ist. Um bei einem WM-Lauf halbe Punkte zu erhalten, müssen 50 Prozent absolviert werden, dies wären umgerechnet sieben Rallyes. Mattons Vorschlag macht also Sinn. Auch ich halte drei Läufe für den WM-Titel als viel zu wenig."

Im Jahr 1974 waren es aufgrund der Ölkrise nur acht. Fraglich, ob man in diesem Jahr so viele zusammenbringt. Aktuell scheinen nur die Rallyes in Deutschland, Großbritannien und Japan am Saisonende sicher.



Tänak

Hinter Finnland, Neuseeland und der Türkei im Sommer stehen ebenso noch Fragezeichen wie bei den in die zweite Jahreshälfte verschobenen Auftritten auf Sardinien und in Argentinien. Kenia dürfte nicht nur wegen der komplexen Logistik, sondern nicht zuletzt auch aufgrund von Reisewarnungen vorerst Geschichte sein. „Diese Situation ist definitiv etwas Unerwartetes. Derzeit können wir nicht viel tun oder sagen. Ich hoffe nur, dass wir bald wieder im Auto sitzen. Sieben oder acht Rallyes in einer Saison wären schon wenig", sagt Weltmeister Ott Tänak.



Neuville

Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville wird deutlicher: „Wir sind das beste Beispiel, warum drei Läufe nicht genug sind: Nach zwei guten Ergebnissen haben wir die Meisterschaft angeführt. Nun würden wir wegen eines kleinen technischen Problems in Mexiko nur WM-Dritte werden. Eine Rallye-WM braucht definitiv mehr als drei Läufe." Teamkollege Sébastien Loeb pflichtet dem Belgier bei: „Auch wenn die bisherigen Rallyes auf unterschiedlichem Untergrund stattgefunden haben, sind sie nicht repräsentativ für eine WM. Richtig schnelle Schotterrallyes oder reine Asphaltläufe gehören ebenso dazu", gibt der neunmalige Champion zu bedenken.

Ihr Chef sieht es pragmatisch. „Zuallererst ist es eine Entscheidung der FIA, das müssen und werden wir respektieren. Auch wenn es bisher keine Regel gibt, habe ich vollstes Verständnis dafür, wenn die FIA das Reglement für diese Saison ändert. Besondere Situationen benötigen besondere Entscheidungen", stellt Hyundai-Team-Direktor Andrea Adamo klar.

Gegenwind scheint es auch von den WM-Führenden nicht zu geben. „Unser Team ist bereit, jederzeit zu starten und dorthin zu reisen, wo immer wir sein sollen, um noch möglichst viele Saisonläufe zu bestreiten", erklärt Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen und verweist darauf, dass aber bei allem die Menschen und deren Gesundheit die Nummer 1 sind. „Dem kann ich mich nur anschließen", sagt Tabellenführer Ogier.



Ogier

„Ich bin mir sicher, dass alle alles versuchen, dass wir in dieser Saison noch einige WM-Läufe fahren. Und um ehrlich zu sein: Auch wenn ich aktuell acht WM-Punkte Vorsprung habe, nach einer WM mit drei Läufen würde ich mich nicht als Weltmeister fühlen."

Einer Reglementänderung scheint also nichts entgegenzustehen. Schwieriger gestaltet sich die Situation bei den Rahmenserien. Vor allem in der Privatfahrern vorbehaltenen WRC3 und der Junior-WM droht vielen Teilnehmern der finanzielle Kollaps, sollten zur Durchsetzung von sieben Rallyes zu viele Läufe im dicht gepackten Herbst angesetzt werden. ■



ROESELER

Rallye Deutschland

„Im Juli wissen wir mehr“

Die Vorbereitungen zur ADAC Rallye Deutschland im Oktober laufen planmäßig. Schon in den nächsten Wochen wird entschieden, ob die Weltelite auch 2021 in Deutschland um WM-Punkte kämpfen wird.

Von: **Reiner Kuhn**

Es läuft. „Die Zeit- und Streckenpläne für den diesjährigen WM-Lauf wurden vergangene Woche bei der FIA eingereicht“, weiß ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk und erklärt: „In den kommenden Wochen und Monaten werden wir sehen, wie aufgrund der aktuellen Situation Abläufe angepasst oder verändert werden müssen.“ Jene von der FIA angedachte Verkürzung auf zwei Wettbewerbstage scheint vom Tisch – eine signifikante Kosteneinsparung ist nicht erkennbar. Heißt: Das Organisationsteam um Günter Jung und Rallyeleiter Kai Hantel arbeitet im gewohnten Rhythmus. Offen ist allerdings, wie lange.

Offiziell ist die 18. Auflage des deutschen WM-Laufs im Oktober die vorerst letzte. „Aufgrund der Menge an Veranstaltungen in der Rallye-WM haben wir im Vorjahr gesagt, dass wir 2021 pausieren, das ist im Moment die Beschlusslage“, stellt Tomczyk klar und gibt zu bedenken: „Die weltweit veränderte Lage ist zwei Monate alt und damit relativ neu. Schon deshalb ist aktuell offen, ob wir uns für 2021 bewerben. Dies kann und sollte nicht nur eine von mir geprägte Entscheidung sein, sondern auch unter Einbeziehung der Rallye-Interessen nach dem Ende meiner Amtszeit im Mai 2021.“

Dumm nur, dass der WM-Promoter längst am nächstjährigen Kalendervorschlag für den FIA-Weltrat arbeitet. Das weiß auch Tomczyk. „Es geht nicht darum, ob man sich für die kommende Saison bewirbt, sondern wie die Planungen des ADAC in diesem Thema über die nächsten drei Jahre aussehen werden. Es gilt abzuwägen, ob es Sinn macht, so weiterzumachen, oder ob man die Chance einer Pause nutzt, um die Veranstaltung neu aufzusetzen. Darüber müssen wir in den nächsten vier bis sechs Wochen hausintern diskutieren. Im Juli wissen wir mehr.“ ■

Deutsche Rallye-Meisterschaft

DMSB prescht vor

Allen Auflagen zum Trotz verspricht DMSB-Präsidiumsmitglied Dr. Hans-Gerd Ennser die Durchführung der Saarland-Pfalz Rallye.

Bis zum 31. August werden keine Großveranstaltungen genehmigt, so haben Bundesregierung und Länder entschieden – trotz Lockerungen die größte Hürde der Veranstalter. So wurde nach der Rallye Erzgebirge auch die im Juni geplante Rallye Stemweder Berg abgesagt. DRM-Auftakt wäre damit die Saarland-Pfalz Rallye – doch die ist ausgerechnet noch für den späten August terminiert.

Während der Veranstalter mit den regionalen Entscheidungsträgern im intensiven Austausch steht, prescht ausgerechnet DMSB-Präsidiumsmitglied Dr. Hans-Gerd Ennser nach vorne. In einer Talkrunde für Fans sagte der Volljurist: „Stand heute, werden wir sicherlich ab Sommer auf ganzer Linie beginnen können. Wir müssen abwarten, was der Gesetzgeber vorgibt. Spätestens im Herbst werden wir wissen, wie wir damit umgehen.“ ■ RK



DÖRRENBÄCHER

Schwierig: Wie im Saarland fahren, wenn Großveranstaltungen tabu sind?

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Ebenfalls zwei weniger

Bisher waren die Lavanttal- und die Rebenland-Rallye nur verschoben, doch nun mussten sie für 2020 endgültig abgesagt werden.

Die ÖRM verliert zwei ihrer fünf ausstehenden Läufe. „Da aktuell für die Durchführung und Genehmigung einer Rallye keine Sicherheit zu erkennen ist, mussten wir uns für die Absage entscheiden“, lässt der Veranstalter der Rebenland-Rallye wissen. Ursprünglich für März geplant, sollte der ÖRM-Lauf in den Herbst verschoben werden. Doch dies sorgte für neue Hürden. Da man 2021 wieder für März plant, sind zwei Rallyes innerhalb von fünf Monaten finanziell und organisatorisch nicht machbar.

Auch die in den Sommer verschobene Lavanttal-Rallye wird es 2020 nicht geben. „Wir hatten im letzten Jahr 50 000 Besucher und sind damit eine Großveranstaltung, deren Durchführung derzeit und auch in naher Zukunft nicht mit Sicherheit abzusehen ist“, so Horst Werner Nadles, Chef des MSC Lavanttal. ■ RK



FESSEL

Laubbläser: Auch in Österreich geht es frühestens im Herbst wieder los



Der Unvollendete

„S“ hat nicht sein sollen. Die noch wahnwitzigeren Nachfolger der Gruppe-B-Boliden kamen nie zum Einsatz. Das hinderte die Väter des Lancia ECV1 nicht daran, das 1985er „Experimental Composite Vehicle“ 25 Jahre später wieder zum Leben zu erwecken.

Von: **Reiner Kuhn**

Andiamo – rein in die Zeitmaschine und ab in die Vergangenheit. Wir stoppen im Jahr 2010 und finden uns an einem besonderen Wintertag in Turin wieder. Ziemlich genau 25 Jahre nach seiner ersten Ausfahrt treffen wir den Lancia ECV1 und seine Väter genau dort, wo der Prototyp seine erste Ausfahrt machte: auf dem Fluggelände des Aero Club Torino.

Das „Experimental Composite Vehicle 1“ (Von Nummer 2 existiert nur das Chassis) entstand 1985 für das ab 1988 geplante Gruppe-S-Reglement mit 1,2-Liter-Turbomotoren und in die Karosserie integrierten Flügeln.

Wahnsinn mit Methode

Die Ingenieure von Lancia und Abarth machten sich an die Arbeit. Der Technische Direktor Claudio Lombardi hatte eine klare Vorstellung, wie man gegenüber den Deutschen mit dem Audi Sport Quattro E2 und den Franzosen mit ihrem Peugeot 205 Turbo 16 E2 das Revier noch klarer abstecken konnte als mit dem Lancia Delta S4. Dieser war nichts anderes als eine verspätete Weiterentwicklung des Rally 037. Beim Motor wurden Kompressor und Turbo kongenial kombiniert, der Hubraum aus Gewichtsgründen auf 1759 ccm reduziert. Lombardi, der sich auch für die Motorenkonstruktion verantwortlich zeichnete, und Chefdesigner Sergio Limone arbeiteten leichtgewichtig, aber auch leichtsinnig, was die passive Sicherheit betraf. Der Gitterrohrrahmen erfüllte zwar offiziell die Sicherheitskriterien, entblößte jedoch die Flanken. Die Fahrer hockten zudem auf den Benzintanks, was beim Korsika-Unfall von Henri Toivonen und Sergio Cresto fatale Folgen hatte.

Die aus dem 037 übernommene Hinterachse behielt beim Beschleunigen ihre „Drive-in“-Charakteristik – der Delta ging hinten in die Knie, während die Vorderachse aushob, was das Auto schlechter lenkbar machte. Gepaart mit dem Allradantrieb verstärkte sich dieser Effekt.

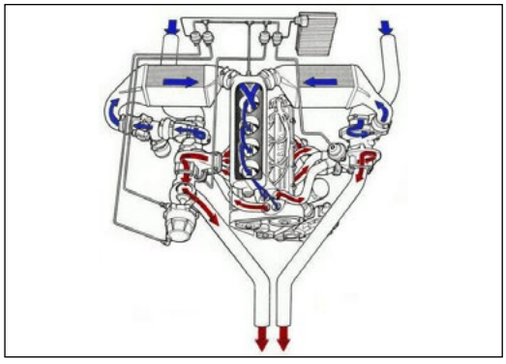
Der wichtigste Namenszusatz des Prototypen ECV lautet „Experimental“ Die wesentlichste Idee jenes nochmals gut 50 Kilo leichteren „Composite Vehicles“ sollte mit dem ECV2 folgen, der nach den Gruppe-B-Dramen und deren abrupten Ende 1986 beerdigt wurde, bevor er überhaupt fertiggestellt wurde. „Wir haben die noch heute existierende Chassis nur fertig gebaut, um mehr über den Umgang mit dem Material zu lernen“, erinnert sich Limone.

„Amore et Motore“

„Das ECV-Projekt war eine Herzensangelegenheit“, sagt Limone. Das zeigt sich auch daran, mit welcher Leidenschaft Ex-Chef Lombardi und auch der Jüngste im Bunde, Chassis-Ingenieur Vit-


HEIMRICH

Kraftwerk: 600 PS leistet das ECV1-Triebwerk



Komplexe Welt: Das „Triflux“-System von Abarth



HEIMRICH

Urgewalt: Der Lancia auf dem Turiner Flugfeld

torio Roberti, heute 68, beim Wiedersehen den EVC1 wieder zum Laufen bringen. Ein Jahr zuvor schon machten sie sich an die Arbeit. Das Ziel: Bei der „Rally Legend“ sollen Miki Biasion und Besitzer Guiseppe „Beppe“ Volta mit dem Auto ausrücken. „Ich bin kein Sammler, ich bin ein Liebhaber und ein Dieb, aber ein guter, sozusagen der Robin Hood von Fiat-Lancia,“ scherzt Volta, der alles sammelte, was in der Rennabteilung weggeschmissen oder nicht mehr gebraucht wurde. Seine Sammlung umfasst je einen Fulvia und Stratos, acht Fiat 131, sechs Lancia 037, einen Delta S4, diverse Delta vom 4WD bis zur letzten Evo-Stufe und eben den ECV1.

Das über einen Gitterrohrrahmen gestülpte Karbon-Kevlar-Kleid des Prototypen in sechs Monaten zu restaurieren, war eine der beiden Herausforderungen. Einiges konnte nach alten Plänen und Schablonen nachgefertigt werden, nicht aber die Vollkarbon-Felgen, die speziell

> „Wir waren von dem Motor-Konzept überzeugt. Heutige Entwicklungen geben uns im nachhinein ja recht.“
>
> Claudio Lombardi

für dieses Auto entwickelt wurden. „Die Formen sind untergegangen.“ Ergo wird zum Fahren auf Alufelgen vom Delta S4 gewechselt. Auch die beim ECV1 erstmals aus Verbundmaterial gefertigten Antriebswellen wurden durch Standardware des S4 ersetzt, auch weil der Kraftschluss respektive die Traktion des Biestes nur schwer zu kontrollieren sind.

Beim Motor der roten Bodenrakete wagte Konstrukteur Lombardi seinerzeit den ganz großen Sprung. „Blöcke gibt es noch einige, es ist ja jener vom Delta S4“, schwärmt der heute 78 Jahre junge Lombardi mit glänzenden Augen über das besondere Herz des ECV1. „Vom „Triflux“-Zylinderkopf sind dagegen nur noch drei brauchbare vorhanden. Die Ein- und Auslassventile sind so angeordnet, dass sie sich diagonal (über Kreuz) gegenüberstanden anstatt in Paaren. Ergo abwechselnd ein Ein- und Auslasskanal an jeder Kopfseite, die Einlässe gefüttert von zwei unterschiedlich großen KKK-Ladern. Es gibt zwei Auspuffkrümmer, einen auf jeder Motorseite, jeder mit eigenem Lader respektive Ladeluftkühler sowie einem großen Luftsammler mit vertikalen Einlässen und Einzeldrosselklappen. Das ursprünglich in Deutschland entwickelte Aufladungssystem mit drei Luftkanälen erhielt erst von den Abarth-Ingenieuren den Namen „Triflux“ und wurde von Fiat im Dezember 1986, also erst nach dem Aus der Gruppen B und S, patentiert.

„Wir waren von dem Konzept überzeugt“, so Lombardi stolz. „Der S4 hatte einen Kompressor und einen Turbolader. Ich war sicher, dass man mit zwei Ladern, die im unteren als auch oberen Drehzahlbereich arbeiten, das System noch effektiver gestalten kann. Heutige Entwicklungen geben uns im Nachhinein ja recht.“ Noch bevor die für den Motor verantwortlichen Abarth-Männer an die Umsetzung einer kleinen 1,2-Liter-Version gehen konnten, wurde die Gruppe S eingestampft.

Bei zwei Ausfahrten im Frühjahr 1986 auf dem Turiner Flugplatz, dem inoffiziellen Testgelände der Lancia- und Abarth-Truppe, legte der ECV1 knapp 400 Kilometer zurück, dann war das Projekt Geschichte. Bis zur Reanimierung im Winter 2010, als an gleicher Stelle 50 weitere dazukamen. Nach Beppe Volta und Miki Biasion war auch der Autor dieser Zeilen einer der Auserwählten, die sich hinters Steuer des auf Rallyepfaden nie aktiven ECV1 setzen durften.

Ritt auf der Kanonenkugel

Auf geht’s. Weg vom Hangar, scharf rechts, den Taxiway runter, eine schnelle Biegung und bis zu den 600 Meter weit entfernten Landeleuchten, dann drehen und zurück. Zwei Runden dienen dazu, alle ölgetränkten Bewegungsteile auf optimale Betriebstemperaturen zu bringen, allen voran das Getriebe. Erst danach lassen sich die Gänge einigermaßen vernünftig wechseln. „Va bene“, schallt’s durch die Interkom. „Andiamo“, gibt Beppe Volta das Zeichen zum Durchladen, und der Drehzahlmesser zischt bis zur 10000er-Marke hoch. Mensch und Maschine werden mit der Urgewalt von 600 wild gewordenen Rennpferden nach vorne katapultiert. Schnappatmung setzt ein, die Pupillen weiten sich, die Augäpfel drückt es in die Augenhöhlen. Es ist ein Ritt auf der Kanonenkugel. Nach dem Aussteigen mit weichen Knien lacht der dabeistehende Limone: „Tja, damals ging es nur darum, das Auto von einer zur nächsten Kurve zu bringen, irgendwie langsamer zu werden und die Kurve zu überstehen.“ Volta strahlt mit der Abendsonne um die Wette. Aber längst ist es Nacht um Guiseppe Volta geworden. 2017 kam der Bewahrer der Rallye-Lancia bei einem Verkehrsunfall ums Leben. ■



HEIMRICH

Im roten Bereich: Blick ins Cockpit des Experimental Composite Vehicle 1



HEIMRICH

Ein Feiertag im Winter 2010: Die Lancia ECV1-Väter Claudio Lombardi, Sergio Limone und Vittorio Roberti gemeinsam mit Besitzer Beppe Volta bei der Wiederauferstehung ihres Gruppe-S-Boliden an historischer Stätte



HEIMRICH

„Mille Grazie“: Kuhn nach ECV1-Ritt

DIE TECHNIK

Bezeichnung: Lancia ECV1 (Experimental Composite Vehicle)
Motor: Reihen-Vierzylinder, Mitte längs eingebaut, 1759 ccm, Bohrung x Hub 88,5 x 71,5 mm
Kompressor und 2 KKK-Turbolader – TRIFLUX-Anordnung
Weber/Magneti-Marelli-Einspritzung
Leistung: 600 PS bei 8000 U/min
Drehmoment: 550 Nm bei 5000 U/min
Kraftübertragung: Allradantrieb, Mitteldifferenzial mit Visco-Kupplung (30/70)
Manuelles 5-Gang-Dogbox-Getriebe
Fahrwerk: Vorne und hinten übereinander angeordnete Dreiecksquerlenker, Bilstein-Stoßdämpfer, Brembo-Bremsen 300 mm, Felgen 9x16" vorne, 11x16" hinten
Chassis/Karosserie: Gitterrohrrahmen mit Karbon-Kevlar-Verkleidung
Maße: L 4003 mm, B 1880 mm, H 1400mm
Radstand: 2440 mm
Leergewicht: 930 kg



AUDI

2004: Beim Werks-Comeback feiert Audi sowohl Fahrer- als auch Marken- und Team-Meisterschaft

Titel und Tiefpunkte

23 Titel und 114 Siege sind nur zwei Eckdaten zu Audis Geschichte in der DTM. Nach der Ankündigung, dass man 2021 nicht mehr in der Serie starten wird, hofft man, dass die Saison überhaupt starten kann. Wir blicken zurück auf drei bewegte Audi-Jahrzehnte bei den Tourenwagen.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch in der MSa-Ausgabe 15 dieses Jahres hatten wir eine Historien-Geschichte zum Audi-Debüt in der DTM geschrieben. Ein Podestplatz für Hans-Joachim Stuck direkt beim ersten Auftritt war der Lohn für viel harte Arbeit. Als am 14. Oktober 1990 das Saisonfinale in Hockenheim anstand, war Stuck sogar nach fünf Laufsiegen noch in Reichweite des Tabellenführers Johnny Cecotto. Der BMW-Pilot wurde beim Start zum ersten Lauf von Gaststarter Michael Schumacher im Mercedes abgeschossen und blieb nach dem Restart auf Platz 11 punktlos. Stuck, der nach einem Motorschaden im Warm-up noch gezittert hatte, gewann unter Mithilfe der Stallgefährten Frank Jelinski und Walter Röhrl das Rennen und übernahm die Tabellenführung. Ein erneuter Sieg im zweiten Lauf besiegelte den Titel.

Erster Ausstieg Mitte 1992

Ein Jahr später gelang Frank Biela im badischen Motodrom das gleiche Kunststück: Doppelsieg beim Finale, mit den „Wingmen" Jelinski und Stuck, und wieder ein Titel für einen Audi-Piloten.

Mitten in der Saison 1992 war vorerst Schluss in der DTM. Die Konkurrenz, die das Konzept des Werkssports noch nicht so durchzog wie Audi, hatte sich über die Kurbelwelle des V8 beschwert und bekam Recht. Das einst erlaubte Teil wurde verboten. Stein des Anstoßes war, dass man bei Audi das Serienteil für teures Geld derart verdreht hatte (180 statt 90 Grad Hubzapfenversatz), dass es nicht mehr als aus der Serie stammend erkennbar war. Mit der „illegalen" Kurbelwelle hatte Audi versucht, die zum Jahr 1992 auferlegten Gewichte zu kompensieren. Man holte trotzdem nur einen Sieg. Dazu kamen kontroverse Diskussionen um das ab 1993 geltende Klasse-1-Reglement – der damalige Audi-Boss Ferdinand Piëch hatte die Nase voll und beschloss den sofortigen Ausstieg. Der Audi 80 nach entsprechendem Reglement fuhr einige Test-, jedoch erst im historischen Motorsport Rennkilometer.

Mitte 1992 zog sich Audi erstmals aus der DTM zurück. Der Audi 80 für die Klasse 1 fuhr seinerzeit nur Tests und wurde erst im historischen Motorsport bei Rennen bewegt.

Auch die DTM pausierte nach einer Kosten-Explosion ab 1997. Zum Neustart im Jahr 2000 war Audi wieder am Start – jedoch nicht als Werksteam, sondern dank Abt Sportsline, die zur Premiere drei, später vier Audi TT auf die Räder stellten. Diese fuhren anfangs allerdings mehr dem Feld hinterher. Doch die Äbte ließen sich nicht unterkriegen: 2002 war der TT zum Meisterauto gereift, Laurent Aïello bescherte den Kemptenern und Audi den ersten Titel in der DTM-Neuzeit.

Angestachelt durch die Erfolge betrat Audi, zu der Zeit in der Prototypenszene völlig auf der Überholspur, auch werksseitig wieder die Bühne. 2004 lösten in der DTM viertürige Limousinen die bisherigen Sportcoupés ab, und mit dem A4 hatte man ein perfektes Auto zum Vermarkten. Mattias Ekström multiplizierte den Marketing-Effekt mit dem Meistertitel – auch Team- und Markenwertung gingen an Audi.

Ekströms Konstanz bescherte den Ingolstädtern 2007 den nächsten Fahrertitel. Seine zwei Titel, vier Vizemeisterschaften und 23 Einzelsiege machen ihn bis dato zum erfolgreichsten DTM-Piloten für die Audianer.

2008 folgte der große Durchbruch für Timo Scheider, der zwar seit 2000 durchgängig in der DTM fuhr, aber in seinen ersten acht Saisons sieglos geblieben war. Nicht nur diese Scharte konnte Scheider im Jahr 2008 auswetzen, sondern am Ende des Jahres auch den Titel einfahren – und ihn 2009 zudem verteidigen!

2011 war Martin Tomczyk zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Seine vermeintliche Degradierung in den (gut eingestuften) Jahreswagen spornte ihn beim Team Phoenix zu Höchstleistungen an. Er wurde der letzte Meister der „alten, neuen DTM“ vor Einführung der Einheits-Monocoques und Coupé-Silhouetten.

2013 reihte sich Mike Rockenfeller – ebenfalls für Phoenix – in die Reihe der Fahrermeister in Audi-Diensten ein. René Rast wurde 2017 der achte Audi-Pilot, der sich den Titel sichern konnte und 2019 der erst dritte Fahrer nach Ekström und Scheider, der das zweimal schaffte.

Zusammen mit Marken- und Teamwertung kommt Audi insgesamt auf 23 Titel bei ebensovielen Jahren, in denen man als Marke offiziell vertreten war. 106 Pole-Positions, 112 schnellste Runden, 114 Siege und 345 Podien zählen ebenfalls zur Statistik aus bisher 310 Rennen. Nach 2004 holte man auch 2017 und 2019 alle drei Titel.

Wasserflasche und Co.

Neben der ominösen Kurbelwelle und regelmäßig wiederkehrenden Stallregie-Diskussionen gab es bei Audi auch sonst Dinge, die man sich wohl gerne erspart hätte. Drei davon stehen in Zusammenhang mit Ekström. 2005 beim Saisonfinale in Hockenheim zum Beispiel ließ „Ekis“ Renningenieur Albert Deuring beide vorgeschriebenen Reifenwechsel bei einem Stopp durchführen. Daraufhin wurde das Regelwerk präzisiert. Genauso 2017, als Ekström am Lausitzring nach der Zieldurchfahrt sein Auto unter einem Vorwand abstellte. In Wahrheit hatte er zu wenig Benzin, um im Parc fermé

„Timo, schieb’ ihn raus“ – für Audi ein sehr teurer Funkspruch in Spielberg 2015: Die Aktion kostete 200 000 Euro Geldstrafe und der Punktabzug den Markentitel.

noch die nötige Restmenge im Tank zu haben. Danach wurde in den Regeln eine höhere Mindest-Restmenge festgeschrieben für den Fall, dass man in der Ausrollrunde stehenbleibt.

Und dann gab es natürlich noch die „Wasserflaschen-Affäre“ am Norisring 2013. Ekström wurde im Parc fermé von seinem Vater eine Wasserflasche in seinen Overall ausgekippt, weil man Untergewicht befürchtete. Mit dem anschließenden Wertungsausschluss war der Sieg futsch.

Der frühere Audi-Sportchef Dr. Wolfgang Ullrich wird noch lange für seine Worte aus Spielberg 2015 in Erinnerung bleiben: „Timo, schieb’ ihn raus!“ Die Aufforderung an Scheider, den vor ihm liegenden Mercedes-Fahrer Robert Wickens von der Strecke zu bugsieren, hatte sogar doppelten „Erfolg“: Neben Wickens flog auch Pascal Wehrlein ins Kies. Die deshalb aberkannten Punkte fehlten Audi zum Markentitel 2015. Dazu gab es eine Geldstrafe von 200 000 Euro und eine Sperre für zwei Rennen für Scheider.

Schon 2007 waren Ullrich – und der damalige Audi-Chef Rupert Stadler – die Buhmänner: Beim vorletzten Saisonrennen in Barcelona beorderte man alle Audi-Fahrer zur Aufgabe an die Box, nachdem die Mercedes-Piloten Mika Häkkinen und Daniel la Rosa mit den Audi-Titelanwärtern Ekström und Tomczyk aneinandergeraten waren.

Auch wenn das Kapitel Audi in der DTM erst Ende 2020 offiziell endet: Sollte die Saison nicht starten, war der letzte Start der Ingolstädter vielleicht schon unwillkürlich im Oktober 2019. Auch deshalb bleibt zu hoffen, dass bald auch die DTM losgehen kann. Und vielleicht kommt ja sogar noch der eine oder andere Titel zum Abschied dazu. ■



WILHELM

Die erste Ära: 1991 holte Frank Biela den zweiten Titel nach Ingolstadt



AUDI

Ohne Werkseinsatz: Laurent Aïello wurde 2002 Meister im privaten Abt-Audi



AUDI

Meister im Jahreswagen: Martin Tomczyk trumpfte 2011 ganz groß auf



AUDI

Vielleicht der letzte Streich? René Rasts dominanter zweiter Titel 2019

NASCAR

Restart mit Halbgas

Am kommenden Sonntag kehrt ein wenig Normalität in die Motorsportwelt ein. Die NASCAR Cup Series fährt nach über zweimonatiger Pause wieder – aber mit vielen Auflagen.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Auch bei den Boxenstopps gilt beim Renn-Comeback: Abstand halten!

Dass die Tribünen leer bleiben werden, ist natürlich unumgänglich, aber auch sonst tut man alles, um Abstand zu wahren. Sollten Gruppen zusammenarbeiten müssen, zum Beispiel die Boxencrews, dürfen sie nicht mit anderen Gruppen interagieren. Um die Abstände auch im Fahrerlager und der Boxengasse zu wahren, werden Teile der Wohnmobil-Parkplätze mitgenutzt – nur 20 Teams hausen in der normalen Boxengasse.

Da Darlington und Charlotte den Teams bestens bekannt sind und auch Darlington als Tagesreise für die allesamt rund um Charlotte ansässigen Teams zu machen ist, wird es weder Trainings- noch Qualifying-Sessions geben. Ausnahme: Für das Coca-Cola 600 am 24. Mai wird es ein eigenes Qualifying geben.

Vorbild für andere Serien

Nach der Anreise muss ein Team sofort sein Rennauto zur technischen Kontrolle bringen. Pro Auto sind 16 Leute erlaubt – inklusive Fahrzeugeigner, Spotter, Crewchief und Fahrer.

Auch wenn die Auflagen eine Umstellung bedeuten: Dass man überhaupt schon in dieser Zeit zum Rennbetrieb zurückkehrt, ist ein großer Schritt sowohl für die NASCAR als auch für den weltweiten Motorsport. Sollte sich das Sicherheits- und Hygienekonzept bewähren, wird es vielen anderen Serien rund um den Globus als Vorbild dienen. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: ÄNDERUNGEN IM RENNKALENDER

Auch wenn es angesichts der Wiederaufnahme des Rennbetriebs komisch wirkt: Die NASCAR hat vergangene Woche weitere Terminänderungen bekannt gegeben. Das Rennen kommenden Sonntag ersetzt den für 21. Juni geplanten Auftritt in Chicago. Das zweite Darlington-Rennen (20. Mai) rückt an die Stelle des Richmond-Rennens, das am 19. April ausfiel. Statt am 14. Juni in Sonoma wird man am 27. Mai in Charlotte fahren. Während für Richmond noch ein weiterer Termin im Kalender steht, ist damit klar, dass heuer nicht in Sonoma und Chicago gefahren wird. Der Plan lautet weiterhin, 36 Saisonrennen zu haben. Die Saisonläufe 5 bis 8 gehen an den beiden kommenden Sonntagen sowie mittwochs über die Bühne: am 17. und 20. Mai in Darlington, am 24. und 27. Mai in Charlotte.

DTM und WTCR

Der aktuelle Stand der Dinge

Die Rennkalender für die Zeit nach Corona stehen für die meisten Tourenwagen-Serien. Die DTM und auch die WTCR haben aber noch Klärungsbedarf.

Von: **Michael Bräutigam**

Die DTM kann sich über mangelnde Aufmerksamkeit derzeit nicht beschweren – wenn auch wahrscheinlich nicht ganz ungewollt und aus den falschen Gründen. Doch neben dem Audi-Ausstieg und den großen Fragezeichen hinter allem, was die Tourenwagenserie ab 2021 anbetrifft, gilt es auch kurzfristig noch einige Dinge zu klären.

So ist noch immer nicht klar, ob und in welcher Form vom 10. bis 12 Juli am Norisring der Saisonauftakt stattfinden kann. Wahrscheinlich wird man auch hier gespannt Richtung NASCAR schauen (siehe oben). Auch ob man am ersten Augustwochenende in Sankt Petersburg oder Anderstorp fährt, ist nach wie vor nicht geklärt. „Das sind natürlich alles Punkte, an denen wir intensiv arbeiten“, heißt es aus DTM-Kreisen.

WTCR plant für August

Was den Tourenwagen-Weltcup (WTCR) angeht, liest man nur zwischen den Zeilen. Der gemeinsam mit der Truck-EM geplante Event am Slovakiaring (6./7. Juni) ist offiziell nicht abgesagt, doch im April hatte Serienpromoter François Ribeiro anlässlich der Absage des Vila-Real-Events verlauten lassen: „Eurosport Events und die FIA arbeiten gemeinsam hart an einem actiongefüllten Rennkalender von Ende August bis November.“ Mit anderen Worten: Die Events in der Slowakei, im Motorland Aragón (4./5. Juli) sowie am Salzburgring (25./26. Juli) finden nicht statt – zumindest nicht am geplanten Datum. Den kompletten Kalender möchte man in Kürze vorstellen. ■



DTM

DTM-Fragezeichen: Eine Entscheidung bezüglich Norisring muss bald fallen



WTCR

WTCR-Fragezeichen: Wann und wo geht der Weltcup auf seine Reise?

Formel E Race at Home Challenge

Abstand verkürzt

Pascal Wehrlein (Mahindra) hat den dritten Lauf zur Formel E Race at Home Challenge in Monaco gewonnen. Maximilian Günther (BMW) verteidigt Tabellenführung.

Von: **Michael Bräutigam**

Die deutsche Siegesserie in der virtuellen Formel E geht weiter. Nachdem Maximilian Günther (BMW) die ersten beiden Läufe gewinnen konnte, war Wehrlein im virtuellen Monaco der Mann der Stunde. Nachdem er sich die Pole-Position hauchdünn vor Vandoorne gesichert hatte, war er im Rennen nicht aufzuhalten und gewann souverän: „Der Start war wichtig. Danach hatte ich ein wenig Vorsprung und bin meine Pace gefahren. Für mich war es ein einfaches Rennen."

Der Pole-Mann der ersten beiden Läufe, Vandoorne, fuhr diesmal sein Rennen sauber durch und verkürzte auf P2 ebenfalls den Abstand zu Günther. Der war aber auch mit dem dritten Platz zufrieden: „Das war eine gute Aufholjagd von Startplatz 6. Ich denke, mit Platz 3 habe ich das Beste aus der Situation gemacht und wichtige Punkte für die Gesamtwertung geholt. Es ist im Qualifying nicht optimal gelaufen", berichtete der BMW-Pilot, der mit 65 zu 45 Punkten gegenüber Wehrlein führt. Robin Frijns (Virgin) und Vandoorne folgen mit jeweils 40 Zählern. ■



BMW/RFACTOR 2

Tabellenführung behalten: Maximilian Günther wurde in Monaco Dritter

eNASCAR Pro Invitational Series

Perfekter Abschluss

Nachdem er schon den Auftakt der virtuellen NASCAR-Serie gewinnen konnte, holte sich Denny Hamlin (Toyota) auch beim Finale in North Wilkesboro den Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

North Wilkesboro ist magisch. Die erste NASCAR-sanktionierte Strecke überhaupt, mitten in der Wiege des US-Stockcar-Sports, wurde zuletzt 1996 vom Cup befahren. Danach verrottete der Shorttrack abgesehen von einem kurzen Wiederbelebungsversuch mehr oder weniger vor sich hin.

Doch auf Initiative von Dale Earnhardt Jr. machten sich die Macher hinter der Simulation iRacing im vergangenen Dezember mit einigen Helfern daran, die Strecke zu säubern und mit dem Laser zu scannen. Vergangenen Samstag war es so weit: Noch bevor die Strecke am Montag (11.05.) allen anderen Usern zur Verfügung gestellt wurde, hielt die virtuelle NASCAR-Serie ihr Finale auf dem ikonischen Mini-Oval ab.

Foul und Revanche

Wie schon beim Auftakt im virtuellen Homestead konnte sich Denny Hamlin gegen die versammelte Konkurrenz durchsetzen. Ross Chastain (Ford) führte kurz vor Schluss, ehe Hamlin mit einem Bump-and-run-Manöver den Roush-Piloten zur Seite schob und danach die Führung nicht mehr abgab. Timmy Hill (Toyota) und Tyler Reddick (Chevrolet) schlüpfte ebenfalls noch mit durch. Chastain revanchierte sich, indem er Hamlins virtuellen Toyota Camry nach Zieldurchfahrt umdrehte.

Eine Gesamtwertung wurde offiziell nicht geführt. Nach dem NASCAR-Punktesystem hätte Hill sich den Titel gesichert. Unisono wurde nach Ende der virtuellen Serie gesagt, man sei froh, dass es nun wieder real weitergehe. ■



NASCAR/IRACING

Nach Zieldurchfahrt in North Wilkesboro: Chastain (#6) dreht Hamlin herum

NACHRICHTEN

DTM: ZWEI BMW-ERFOLGE IN ANDERSTORP

Beim zweiten Event der DTM eSports Classic Series wurde mit den 2013er DTM-Boliden auf dem Kurs von Anderstorp gefahren. Die Sieger nach zwei sehenswerten Rennen voller Windschattenschlachten fuhren BMW: Im ersten Lauf setzte sich Tom Blomqvist durch, im zweiten Rennen gewann Lucas Auer.

WTCR: VIZE-CHAMPION VERPASST SENSATION

WTCR-Vizechampion Esteban Guerrieri (Honda) war beim dritten WTCR-eSports-Event in Ningbo kurz davor, im Reversed-Grid-Rennen die versammelte Simracing-Elite zu schlagen. Noch in der letzten Runde führte der Argentinier, ehe Gergo Baldi (Hyundai) zum rennentscheidenden Manöver die Brechstange auspackte und gewann. Im ersten Lauf setzte sich Moritz Löhner (Cupra) durch.

SUPERCARS: MCLAUGHLIN SIEGT AM GRÜNEN TISCH

In der Realität undenkbar, beim Simracing aber der Stoff, aus dem die Träume sind: Zum fünften Event der Supercars Eseries ging es nach Spa. Dort holten sich Scott McLaughlin, Wildcard-Starter Broc Feeney (beide Ford) und Shane van Gisbergen (Holden) die Siege. „Scotty" erbte seinen Sieg im ersten Durchgang nach einer Strafe für van Gisbergen.

THE RACE: BUTTON UND SOLBERG SIEGREICH

Das „The Race All-Stars Battle" ist mittlerweile in der zweiten Saison angelangt und hat sogar Sebastian Vettel in die Welt des Simracings eingeführt. Beim zweiten Event der neuen Saison ging es nach Estoril. Im Pro Cup hießen die Sieger Tom Dillmann und Esteban Gutiérrez. Bei den „Legends" setzten sich Jenson Button und Petter Solberg durch. Tabellenführer ist dank konstanterer Leistungen aber Emanuele Pirro.



SUZUKI



Joan Mir beim Test in Katar: Viertschnellste Zeit und drittschnellste Pace

SUZUKI

Nach soliden Leistungen bei den Vorsaisontests hat Suzuki nun auch den Vertrag mit Joan Mir verlängert. Im Telefoninterview spricht der 22-jährige Spanier über seine Perspektiven und die Rückkehr in die Normalität.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich nach der Vertragsverlängerung mit Suzuki?
Ich bin sehr glücklich, mit Suzuki weiterzumachen. Aber es ist schon etwas merkwürdig, wie das zustande kam. Ich wollte es eigentlich unter anderen Umständen bekannt geben, schließlich sind die Zeiten, in denen wir jetzt leben, nicht gerade schön. Es ist für alle schwierig und nicht das, was man sich wünscht, wenn man eine so wichtige Sache bekannt gibt. Ich bin trotzdem sehr froh, es war die Wahl, die ich wollte. Aus vielen Gründen. Der wichtigste davon war, dass man in der MotoGP eine Arbeit in zwei Jahren nicht erledigen kann. Ich bin nach nur einem Jahr in der Moto2 in die MotoGP aufgestiegen, da ist das erste Jahr gleich einmal damit weg, dass man Erfahrungen sammelt. Im zweiten versucht man dann, gute Resultate zu erzielen. Und ein Jahr ist nicht sehr viel dafür, sein Potenzial zu zeigen. Da braucht es mehr, und das war der Hauptgrund, warum ich bei Suzuki eine Verlängerung unterschrieben habe. Ich habe so noch mehr Zeit, zu lernen. Ich bin jetzt auf einem höheren Level angekommen, wir haben jeden Tag gearbeitet, um das zu ermöglichen.

Haben Sie auch mit anderen Herstellern verhandelt?
Ich weiß, dass mein Manager auch Angebote von anderen Herstellern bekommen hat, aber ich habe mit keinem anderen Hersteller gesprochen. Wie gesagt, ich war der Ansicht, dass zwei Jahre nicht viel Zeit sind. Im ersten Jahr lernt man, im besten Fall kann man im zweiten Jahr Leistung zeigen. Wenn man zu einem anderen Hersteller geht, fängt der Prozess wieder von vorne an. Diese Zeit habe ich nicht, deshalb wollte ich bei Suzuki bleiben, konkurrenzfähig sein und versuchen, so schnell es geht Rennen zu gewinnen.

„Will versuchen, so schnell es geht Rennen zu gewinnen“

Glauben Sie, dass es dieses Jahr schon so weit sein könnte?
Siege, das ist schwierig. Aber das Podest könnte realistisch sein.

Wo würden Sie sich derzeit im MotoGP-Feld einordnen?
In der Vorsaison war es mein Ziel, immer in den Top 5 zu sein, und das ist mir gelungen, das ist derzeit unsere Position. Wo wir nach der Zwangspause stehen werden, weiß ich aber nicht. Die Wahrheit ist, dass sich wegen der Umstände wahrscheinlich viel verändern wird. Ich denke, wenn es wieder losgeht, wird Jack Miller der Schnellste sein, weil er zu Hause jeden Tag Motorrad fahren konnte. Die Italiener können jetzt auch wieder anfangen zu fahren, die werden auch einen Vorteil haben, und dann erst kommen die Spanier.

Was sind Ihre Stärken und was Ihre Schwächen?
Ich habe mich zum Glück in diesem Winter stark verbessern können. Einer meiner Schwachpunkte war, dass ich einen zu aggressiven Fahrstil hatte. Ich wollte einfach immer zu viel, und am Ende habe ich damit Zeit verloren. Das musste ich verbessern, und daran habe ich in der Vorsaison gearbeitet. Ich musste dabei aber auch an einigen Punkten die Aggressivität beibehalten. Zum Beispiel beim Bremsen muss man hart an die Sache gehen. Wenn man weich bremst, kommen die Rundenzeiten nicht. Aber ansonsten muss man mit unserem Motorrad sehr sanft fahren. Ich denke, man braucht ein Jahr, um diese Dinge zu lernen. Es ist nicht ganz einfach. Mit den anderen Motorrädern, die ich zuvor gefahren bin, ging es anders. So muss man Sachen probieren, manchmal muss man dabei auch stürzen, um zu lernen und um konkurrenzfähig zu werden.

Was denken Sie über den Entwicklungsstopp bis Ende 2021?
Das ist für uns eine gute Sache. Wie sich beim Test in Katar gezeigt hat, funktioniert das Suzuki-Paket für 2020 wirklich gut. Insofern ist es gut für uns, dass die Entwicklung eingefroren wurde. Für manch anderen Mitbewerber ist es vielleicht nicht so gut. Natürlich weiß ich, dass jeder versucht, sich zu verbessern. Sogar von zu Hause aus – mit den Computern. Es ist ja nicht verboten, jetzt durch die Daten zu gehen. Das wird nun sicherlich jeder nutzen, und da lässt sich auch bei eingefrorener Motoren- und Aerodynamik-Entwicklung sicherlich einiges finden.

> „Wenn es wieder losgeht, wird Jack Miller der Schnellste sein, weil er zu Hause jeden Tag Motorrad fahren kann. Dann kommen die Italiener.“
>
> Joan Mir

Hatte der Entwicklungsstopp einen Einfluss auf Ihre Entscheidung, bei Suzuki zu bleiben?
Nein, das hatte er nicht. Es war aber eine gute Nachricht für uns, dass jetzt erst einmal nicht weiterentwickelt wird, denn wir haben eine gute Basis.

Was hat sich an der Suzuki verbessert?
Das Suzuki-Paket konnte sehr gut an den neuen Michelin-Reifen angepasst werden. Wir konnten den Grip in den Kurven verbessern, er ist jetzt definitiv höher als letztes Jahr. Das Motorrad lässt sich noch leichter lenken und fühlt sich insgesamt angenehmer an.

Gibt es etwas, das an Ihrem Motorrad in eine andere Richtung entwickelt wurde als bei Ihrem Teamkollegen?
Nein, es gibt da fast keine Unterschiede. Das Gute ist, dass wir fast immer nach der gleichen Entwicklungsrichtung fragen. Das ist gut und bringt uns schneller vorwärts.

Wieweit haben Sie den Trainingsrückstand, der durch Ihre Verletzung im Vorjahr entstanden ist, wieder aufholen können?
Meine Kondition ist jetzt viel besser. Ein Vorteil des Ausgangsverbots war, dass ich viel mehr Zeit für körperliches Training hatte. Ich habe zum Glück einen gut eingerichteten Trainingsraum zu Hause, das habe ich genutzt und konnte meine Kraft und meine Ausdauer verbessern. Normalerweise trainiere ich viel mit dem Motorrad, und weil ich das jetzt nicht machen konnte, habe ich viel mit dem Fahrrad auf dem Rollband trainiert – und viel mit Gewichten. Meine Kondition hat sich dadurch verbessert, ich denke, ich bin mindestens auf dem Stand wie vor meinem Unfall.

Wie sieht Ihr weiteres Trainingsprogramm aus?
Das Programm heißt Improvisation. Bisher musste ich zu Hause bleiben, da war es wichtig, die Fitness aufrechtzuerhalten. Dabei war neben den Übungen auch eine gesunde Ernährung wichtig. Wir dürfen jetzt bald auch mit dem Trial-Motorrad rausfahren. Nicht weit, aber immerhin. So werde ich mit diesem Motorrad anfangen zu checken, was ich vom Motorradfahren noch im Körper habe. Wo der Lenker ist, ob ich alles normal spüre. Wenn sich alles weiter so entwickelt wie im Moment, sollten wir in zwei Wochen auch mit dem Motocross-Motorrad anfangen können. Wenn es dann auch erlaubt sein wird, mit einem Straßenmotorrad anzufangen, vielleicht mit dem Pocketbike auf einer Gokart-Piste, dann werde ich damit loslegen. Aber erst einmal nur easy, denn nach zwei Monaten, ohne auf einem Motorrad gesessen zu haben, ist es wichtig, locker anzufangen und nicht mit 100 Prozent, sonst könnte man sich leicht verletzen. Die Situation ist jetzt in jedem Land anders. Ich lebe in Andorra, und hier ist die Situation anders als in Spanien. Im Moment zum Glück etwas besser.

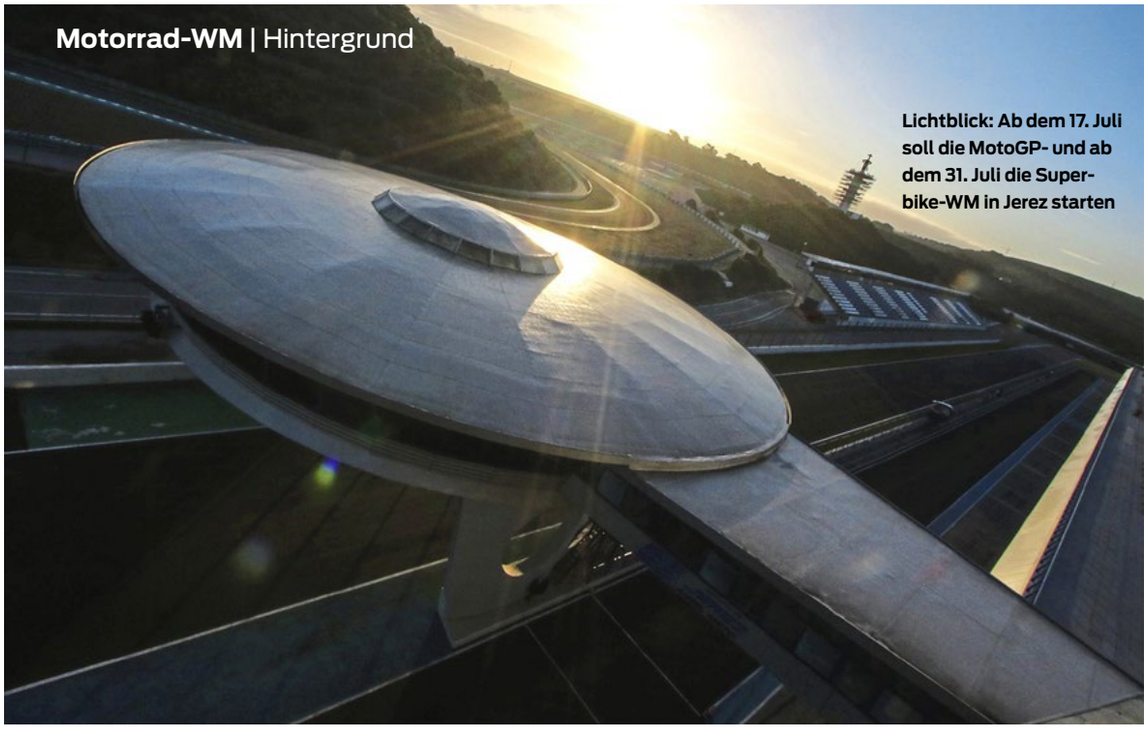
Wie ist Ihre persönliche Situation durch das Corona-Lockdown?
Es ist schon nicht einfach. Meine Familie lebt auf Mallorca, mit ihr konnte ich den Kontakt nur über Videogespräche halten. Wir dürfen derzeit nicht über die Grenze nach Spanien. Vielleicht wird es schon in naher Zukunft eine Vereinbarung zwischen Andorra und Spanien geben, dass wir wieder über die Grenze dürfen. Das wäre dann die schönste Nachricht für mich. Aber ich denke, nicht nur für mich. Hier in Andorra leben viele Rennfahrer. Aber gerade deswegen ist uns die Regierung auch etwas entgegengekommen. Sie haben jetzt für professionelle Fahrer erlaubt, an einigen Tage in der Woche an einem bestimmten Ort für ein paar Stunden Trial zu üben. Das ist wirklich gut für uns, aber noch nicht genug, um uns wirklich vorzubereiten. Die Italiener, die in der Nähe von Tavullia leben, können auf die Ranch, und wir können nur mit dem Trial-Motorrad üben. Aber das ist schon einmal ein guter Anfang, ich will auf keinen Fall gleich mit dem MotoGP-Motorrad beginnen müssen. Es ist besser, ruhig anzufangen und dann die Intensität zu erhöhen. ■

Joan Mir

Geburtstag: 01.09.1997
Geburtsort: Palma de Mallorca (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (–)
2016: Moto3, KTM (5.)
2017: Moto3, Honda (1.)
2018: Moto2, Kalex (6.)
2019: MotoGP, Suzuki (12.)
2020: MotoGP, Suzuki

Hobbys
Dirt Track, Supermoto



Lichtblick: Ab dem 17. Juli soll die MotoGP- und ab dem 31. Juli die Superbike-WM in Jerez starten

MOTOGP

Hoffnungsschimmer?

Die Dorna hofft, mit zwei Rennen Ende Juli in Jerez die MotoGP-Saison zu beginnen. Auf der gleichen Strecke soll die Superbike-WM im August loslegen, Oschersleben musste jedoch abgesagt werden.

Von: **Imre Paulovits**

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hatte versprochen, dass er alles tun würde, damit die Motorrad-WM Ende Juli wieder in Gang kommen kann. Nun ließ er Taten folgen. Er hatte letzte Woche Donnerstag eine Konferenz mit Esperanza Oña, der Beauftragten der Provinz Andalusien, und Mamen Sánchez Díaz, der Bürgermeisterin von Jerez de la Frontera, wo sie ein genaues Protokoll ausarbeiteten, wie es in Jerez vom 17. bis 19. und vom 24. bis 26. Juli gleich zwei Grands Prix sowie vom 31. Juli bis 2. August ein Superbike-WM-Rennen geben könnte. Dieses Protokoll mit den genauen Vorsichtsmaßnahmen und Abläufen haben sie nun an die spanische Regierung weitergeleitet, die darüber entscheiden soll, ob sie die Genehmigung für die drei Rennen ohne Zuschauer erteilt. In dieser Woche stehen in Madrid mehrere Sitzungen an, in denen die Entwicklung der Corona-Situation in Spanien erörtert wird, und es wird erwartet, dass bei dieser Gelegenheit auch eine Entscheidung über die Rennen in Jerez fällt.

Es mag zwar sonderbar erscheinen, dass ein WM-Neustart gerade in einem Land geplant wird, das schon weit über 200 000 Corona-Fälle zu verzeichnen hat. Doch Andalusien ist relativ verschont geblieben. Dort wurden bislang nur 15 000 Menschen positiv auf das Virus getestet, davon sind 2763 symptomfrei und 8435 wieder genesen. In Jerez sind bislang gar keine Fälle verzeichnet. Und in den zwei Monaten bis zum geplanten Termin wird im gesamten Land eine Besserung erwartet. Doch nur die Zeit wird zeigen, ob die Pläne auch wirklich in die Tat umgesetzt werden können.

Nach der langen Pause soll es am Mittwoch, den 15. Juli einen Testtag in Jerez geben, bei dem sich die Fahrer und die Teams wieder an ihre Motorräder gewöhnen können. Ezpeleta ist aber schon einen Schritt weiter. Er verhandelt nach dem gleichen Protokoll von Vorsichtsmaßnahmen auch mit den Regierungen aller anderen Länder, in denen dieses Jahr noch ein WM-Lauf vorgesehen ist. Er hofft, zeitnah Entscheidungen über Genehmigungen zu bekommen, sodass die Dorna bis Anfang Juni einen Kalender präsentieren kann. „Wir warten aber auch auf die Formel 1, sodass wir einen Kalender mit möglichst wenigen Überschneidungen erstellen können“, so Ezpeleta. Zurzeit konzentriert sich die Planung auf Europa. Ob der Superbike-WM-Lauf in Argentinien und welche Überseerennen der MotoGP stattfinden können, soll später behandelt werden, wenn sich ein weltweiter Überblick über die Entwicklungen und Reisemöglichkeiten gewinnen lässt. Aber auch der Superbike-WM-Kalender soll bis Juni erstellt sein.



ARCHIV

Motorsport Arena Oschersleben: Dieses Jahr ohne Superbike-WM

Trauer über Oschersleben

Doch neben so viel Optimismus gibt es für die deutschen Fans gleich eine, wenn auch nicht überraschende Hiobsbotschaft: Die geplante Rückkehr der Superbike-WM nach Deutschland wird erst 2021 stattfinden. Die für das erste August-Wochenende geplante WM-Runde in Oschersleben wurde letzte Woche abgesagt und auf nächstes Jahr verschoben.

„Wir haben alles probiert und sind alle Möglichkeiten durchgegangen“, versichert Ralph Bohnhorst, Geschäftsführer der Motorsport Arena Oschersleben. „Dabei waren sowohl die Dorna als auch die Landesregierung von Sachsen-Anhalt unheimlich positiv eingestellt und kooperativ. Die Dorna war für alle Lösungen offen. Sie haben sich sehr fair verhalten und nicht den geringsten Druck gemacht. Wir haben auch die Möglichkeit eines Rennens ohne Zuschauer ins Auge gefasst, aber es wurde schnell klar, dass auch eine Veranstaltung in dieser Größenordnung vor dem 31. August nicht machbar ist.“

„Das Risiko ist derzeit noch viel zu groß“, weiß Bohnhorst. „In zwei Landkreisen in der unmittelbaren Umgebung ist die Zahl der Infizierten wieder auf über 50 pro 1000 Einwohner gestiegen, die sind also wieder komplett zu. Das Rennen in irgendeiner Weise durchzuziehen, wäre insofern auch finanziell ein so großes Risiko gewesen, das wir uns nicht leisten können. Wir hätten alle Sachen, die Geld kosten, jetzt in die Wege leiten und bezahlen müssen. Wenn wir es dann doch hätten absagen müssen, wäre so viel Geld versenkt worden, wie es sich die Motorsport Arena nicht leisten kann. Schade, wir waren gut vorbereitet, und die Rückkehr der Superbike-WM zu uns wäre eine tolle Sache gewesen.“

Kleinere Veranstaltungen beginnen in Oschersleben aber wieder, und Bohnhorst ist guter Dinge: „Wir haben die Superbike-WM zwar für dieses Jahr absagen müssen, aber wir sind 2021 dabei, und da sind wir stolz drauf.“ ■



VR46

MotoGP

Rossi driftet wieder

Nachdem die Bestimmungen des Ausgangsverbots in Italien wieder gelockert wurden, hat der neunfache Weltmeister begonnen, wieder auf seiner Ranch zu trainieren.

Von: **Imre Paulovits**

Die neongelbe 46 fährt wieder – das ist nicht nur für viele Motorsport-Fans weltweit ein Zeichen dafür, dass bald wieder die Normalität zurückkehren könnte. Es stimmt auch die Aktiven optimistischer, dass sie bald wieder ihren geliebten Sport ausüben können.

Als letzte Woche die Ausgangsbestimmungen in Italien gelockert wurden, begab sich Valentino Rossi zu seiner Ranch, die nur einen Kilometer außerhalb seines Heimatortes Tavullia entfernt liegt, und staubte seine Motorräder und Bekleidung ab. Dann postete er Bilder, wie er mit seinem Bruder Luca Marini und Franco Morbidelli Dirt Track fährt. Einen Tag später zeigte sich Rossi dann mit dem Motocross-Motorrad auf der Ranch, auch Morbidelli postete ein freudiges Sprungbild mit dem Motocross-Bike. Wenn es auch nur ein kleiner Schritt in die Normalität ist: Er gibt Hoffnung, dass diese schweren Zeiten doch bald zu Ende gehen und es wieder echten Motorsport gibt. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Dass die Rennärzte in der Coronakrise an vorderster Front gegen die Pandemie kämpfen, ist nicht überraschend. Neben dieser Arbeit bereiten die Ärzte der FIM Medical Commission auch die Richtlinien vor, wie man in welchem Land wieder Rennen durchführen kann. Nun hat FIM-Präsident Jorge Viegas eine Liste von weltweit 22 Ärzten veröffentlicht, die einen großen Anteil daran haben. „In diesen Momenten ist es für jeden wichtig, zusammenzuarbeiten, um diese große globale Herausforderung zu meistern", so Viegas. „Im Namen der FIM möchte ich betonen, wie stolz wir auf unsere motorradfahrende Familie sind. Es sind so viele eingetreten, auf so unterschiedliche Weise. Ihnen allen möchte ich meinen Dank aussprechen."

MOTO2

Nachdem Dominique Aegerter die erste Zeit der Coronakrise in Spanien verbringen musste und dann glücklich in die Schweiz zurückgekehrt ist, hat er als Abwechslung zum üblichen Fitnesstraining Wanderungen in der malerischen Landschaft seiner Heimat im Kanton Bern eingelegt. „Ich bin auch viel mit dem Rennrad, Mountainbike und beim Joggen unterwegs. Trotzdem kann ich es kaum mehr erwarten, endlich wieder auf ein Motorrad steigen zu können."

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1989





2019

RAYMOND ROCHE

Zum Saisonabschluss 1990 gab es ein feines Superbike-Interrennen in Mexiko, wo ich viel Zeit hatte, mich mit dem frischgekrönten Superbike-Weltmeister Raymond Roche zu unterhalten. Die Geschichten, er wäre schwierig und voller Allüren, erwiesen sich als völlig haltlos. Ich lernte einen humorvollen und lässigen Menschen mit einem feinen Sinn für guten Stil kennen.
Doch als Rennfahrer war der kleingewachsene Südfranzose ein feuriger Vulkan, der dank viel Talent und Finesse in der 500er-Klasse bis ganz nach oben kam. Nachdem er 1981 zusammen mit Jean Lafond auf Kawasaki Endurance-Weltmeister geworden war, kam sein Grand-Prix-Durchbruch, als er 1983 eine Dreizylinder-Honda RS 500 erwerben konnte und WM-Zehnter wurde. Im Jahr darauf bekam er über Honda France Werksteile und machte es noch besser. Er wurde viermal Zweiter, viermal Dritter und beendete die WM als sensationeller Dritter hinter Eddie Lawson und Randy Mamola. Letzterer hatte ihn in Assen nur um Reifenbreite vom Sieg abgehalten. So bekam Roche einen Yamaha-Werksvertrag. Doch außer einem furios herausgefahrenen zweiten Platz bei seinem Heim-GP in Le Mans konnte er nicht an seine Vorjahres-Form anknüpfen und ging zum Honda-Team von Takazumi Katayama. Nachdem die erhofften Erfolge auch dort ausblieben, fuhr er zwei Jahre bei Cagiva. Für 1989 überredete ihn Claudio Castiglioni, in das Ducati-Superbike-WM-Team zu wechseln. Roche erinnerte sich an seine Viertakt-Vergangenheit, errang zwei Doppelsiege in Brainerd und Hockenheim, gewann noch einmal in Perugia und wurde WM-Dritter. Im Jahr darauf konnte ihn dann niemand mehr vom WM-Titel abhalten. Doch 1991 stahl das kleine Ducati-Team von Eraldo Ferracci mit Doug Polen dem Werksteam die Show und den WM-Titel. Roche setzte das Werksmaterial 1992 mit seinem Privatteam ein und lieferte sich mit Polen noch einmal einen knallharten Kampf um den Titel, bevor er als Fahrer zurücktrat. 1993 machte sein Team mit Giancarlo Falappa und Carl Fogarty weiter, dann zog sich Roche ins Geschäftsleben zurück. Er gründete die Helmmarke Airborn, setzte den lässigen Stil seiner südfranzösischen Heimat um und produziert bis heute Lifestyle-Helme. Auf der Straße fährt er eine Triumph Bonneville. Dazu klettert der heute 63-Jährige auch mal in sein Rennleder und erfreut bei Oldtimer-Events die Zuschauer auf 500ern oder Ducati-Superbikes.

Pepi Böröczky/IP



WORLDSBK

Raymond Roche: Superbike-Weltmeister 1990 auf Ducati



Bayern gegen die Welt

Beim Auftakt der Motorrad-WM 1980 in Misano gab es eine Riesenüberraschung: Toni Mang fuhr auf der privat vorbereiteten Kawasaki allen auf und davon und legte so den Grundstein für seinen ersten Titelgewinn.

Von: **Imre Paulovits**

Es hatte so gut begonnen, doch dann zogen dunkle Wolken auf: Nach seinen 125er-Siegen 1976 und 1977 bekam Toni Mang über Kawasaki Deutschland Werksmaschinen für die 250er- und die 350er-Klasse. Doch trotz eines Sieges und sieben Podestplätzen in zwei Jahren, dem vierten WM-Schlussrang bei den 350ern und dem sechsten bei den 250ern, war Ende 1979 Schluss. Kawasaki wollte sich auf die Entwicklung der KR 500 in der Königsklasse konzentrieren und keine Kapazitäten mit der Entwicklung und Teilefertigung für die über die Landesimporteure verteilten Tandem-Twins belegen. Deshalb sollten sie wieder eingesammelt werden – Mang stand vor einem Scherbenhaufen.

Bayerische Allianz

Doch Toni Mang ist Bayer, und er hatte seine bayerischen Freunde. Allen voran Mike Krauser, der ihn von Beginn seiner Karriere an förderte. Mit ihm ging Mang zu Kawasaki Deutschland, und sie überredeten den damaligen Präsidenten, Sam Tanegashima, dass Mang die Maschinen behalten dürfe, um sie mit einem privaten Team einzusetzen. Neben Krauser warf noch Dainese- und Boeri-Importeur Rolf Schwabe-Schott eine ordentliche Summe in den Budget-Topf, und Mang schraubte mit seinem Freund und Mechaniker Sepp Schlögl den ganzen Winter, um die Kawasaki für die Saison vorzubereiten und noch schneller zu machen. „Wir hatten schon 1979 unsere eigenen Zylinder gemacht, von denen wir glaubten, dass sie besser wären als die vom Werk“, erinnert sich Sepp Schlögl. „Zuerst Mitte 1979 einen Blockzylinder, wie ihn Kawasaki hatte, dann über den Winter Einzelzylinder. Zum Schluss haben wir sie noch nicht einmal auf dem Prüfstand probieren können. Ich habe sie einfach draufgemacht, und Toni hat in Misano gleich damit gewonnen. Das war schon ein Highlight.“

Dabei war das erste Rennwochenende des neuen Jahrzehnts alles andere als einfach. Eigentlich hätte es zuvor schon zwei Grands Prix gegeben, aber der Venezuela-GP wurde nach einem Regierungswechsel und finanziellen Unsicherheiten abgesagt, und der Salzburgring-Grand-Prix fiel aus, weil am ersten Mai-Wochenende ein halber Meter Schnee um und auf der Strecke lag. Als sich die Konkurrenten in Misano das erste Mal zum Gefecht gegenüberstanden, gab es auch noch einiges auszusortieren. Damals gab es noch keine

ZAHL DES RENNENS

0,5

Kilometer und zwölf Meter fehlten der Strecke von Misano zu der eigentlich vorgeschriebenen Mindestlänge von vier Kilometern für einen WM-Kurs. Es sollte noch über ein Jahrzehnt vergehen, bis eine WM-Organisation stand, die alle Vorschriften durchsetzte.



KEULEMANS

Da staunte die ganze Boxenmauer: Toni Mang und seine Kawasaki waren eine Klasse für sich

festen Startplätze wie heute, und der italienische Veranstalter hatte zunächst vor allem die Nennungen seiner eigenen Landsleute akzeptiert. Selbst namhafte Spitzenfahrer der Königsklasse mussten erst einmal um Startplätze betteln. Toni Mang war in beiden Klassen gleich akzeptiert worden, so konnte er gleich konzentriert an die Arbeit gehen.

Der überlegene Weltmeister der beiden mittleren Klassen war 1978 und ’79 der Südafrikaner Kork Ballington. Da sich Kawasaki bei der Entwicklung der neuen 500er ganz auf ihn stützte, fuhr er 1980 die 350er nicht mehr. Dazu wurde er am Mittwoch vor dem Rennwochenende erstmals Vater eines Jungen namens Craig. Die 250er nahm er trotzdem in Angriff. Toni Mang war im Training trotzdem gleich 0,9 Sekunden schneller als der Titelverteidiger, und sein nun weiß-orange-violett lackiertes und Krauser-Kawasaki genanntes Motorrad war schneller als die grüne Werksmaschine. Bei den 350ern reichte es immerhin zum siebten Startplatz, auf die Pole-Position von Johnny Cecotto fehlten dem Inninger aber auch nur 0,7 Sekunden.

Nervenstärke nach Sturz

Nach dem Start machte Mang auch auf dem größeren Motorrad eine gute Figur. Er hatte die schnellste Pace, doch dann lag er bereits in der zweiten Runde in der ersten Rechtskurve auf der Nase. Seine vordere Bremse hatte versagt, und er musste umschmeißen, um Schlimmeres zu verhindern. Das brachte ihn für das anschließende 250er-Rennen aber nicht aus dem Konzept. Er übernahm in der fünften Runde die Führung und baute sie bis ins Ziel auf über eine halbe Minute aus. Weltmeister Ballington versuchte Anschluss zu halten, doch als in der achten Runde Öl von einem Sturz auf der Strecke war, sah nur Mang das Unheil, Ballington rutschte aus und riss gleich noch Giampaolo Marchetti und Carlos Lavado mit ins Verderben.

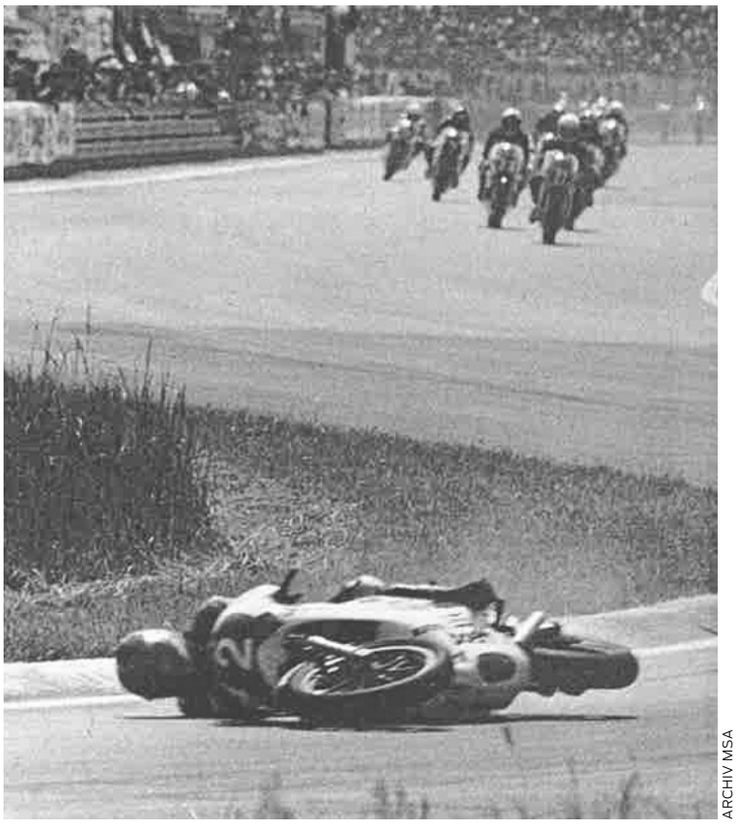
Dieser Sieg war ein wichtiger Grundstein für den ersten WM-Titel von Toni Mang. Kork Ballington schlug zwar zurück und gewann die nächsten beiden Rennen in Jarama und Le Castellet, doch dann erkrankte er an einem Virus und blieb die nächsten drei Rennen punktelos. Toni Mang gab seine WM-Führung nie wieder ab, nach zwei zweiten Plätzen hinter Ballington gewann er auch in Rijeka, Spa und Brünn und stand so schon vor dem WM-Finale auf dem Nürburgring als Weltmeister fest.

Die bayerische Allianz wurde so mit einem WM-Titel belohnt, beinahe wäre es gar die Doppelweltmeisterschaft geworden, bei den 350ern fehlten Mang genau die Punkte von Misano. Dies änderte auch die Meinung bei Kawasaki, sie gaben dem Deutschen wieder einen Werksvertrag und neues Material, das fortan wieder grün lackiert war. ■

ERGEBNIS

GP Nationen, Misano (I), 11. Mai 1980, 250 ccm
111,616 km = 32 Runden à 3,488 km, Schnitt des Siegers: 146,503 km/h

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Toni Mang (D)	Kawasaki	45.54,73 min
2.	Jean-François Baldé (F)	Kawasaki	+ 38,37 sec
3.	Pierluigi Conforti (I)	Yamaha	+ 53,97 sec
4.	Thierry Espié (F)	Yamaha	+ 1.04,27 min
5.	Éric Saul (F)	Yamaha	+ 1.15,87 min
6.	Paolo Ferretti (I)	Yamaha	+ 1.16,37 min
7.	Edi Stöllinger (A)	Kawasaki	+ 1.16,67 min
8.	Reinhold Roth (D)	Yamaha	+ 1 Runde
9.	Eero Hyvärinen (FIN)	Yamaha	+ 1 Runde
10.	Marco Papa (I)	Yamaha	+ 1 Runde



ARCHIV MSA

Die Nerven muss man haben: Mang stürzt in Führung liegend im 350er-Rennen, ...



ARCHIV MSA

... trotzdem fährt er danach bei den 250ern gleich wieder allen auf und davon



Hoch das Bein: Garry McCoy kämpfte bei der Testfahrt mit der FB Corse

PAULOVITS

Heißes Experiment

Vor zehn Jahren tauchte ein Dreizylinder-MotoGP-Prototyp auf, der mit Hightech vollgespickt war. Er schaffte es zwar nie bis zum Renneinsatz, zeigte aber auf, welchen Weg die MotoGP noch hätte gehen können.

Von: **Imre Paulovits**

Mit infernalischem Getöse rauscht das weiß-rot-schwarze Motorrad die Zielgerade runter und schlingert um den Kurs. Dann kommt Garry McCoy an die Box und stellt die FB Corse ab. Sie ist das Endprodukt einer langen Versuchsreihe, bei der viel Hightech aus der Formel 1 angewandt wurde.

Versuchsträger für BMW

Um die Jahrtausendwende beschloss BMW Motorrad, das Segment der Hypersport-Motorräder in Angriff zu nehmen. Da im Haus aber wenig Know-how über die Fahrdynamik solcher Bikes vorhanden war, legte man ein aufwendiges Versuchsprojekt auf, um an das Wissen zu gelangen, das die Konkurrenz über Jahre im Motorsport erfahren hatte. Unter der internen Bezeichnung „Lateral Dynamics" erteilte man der italienischen Firma Oral Engineering, die 1995 von den einstigen Ferrari-Ingenieuren Mauro Forghieri und Franco Antoniazzi sowie dem Maschinenbauer Sergio Lugli gegründet wurde, einen Entwicklungsauftrag.

Oral baute Dreizylinder-Motoren mit Komponenten aus BMWs damaligem Formel-1-Einsatz. 2005 sollte Oral für BMW ein komplettes Motorrad auf die Räder stellen. Mark Butler, der einst die Fahrwerke für Kenny Roberts gebaut hatte, entwarf das Rolling Chassis dafür. Luca Cadalora und Jeremy McWilliams testeten das Bike. Als der Hubraum der MotoGP auf 800 ccm reduziert wurde, wurde eine kleinere Variante des Motors aufgelegt. Sie strotzte vor Lösungen, die es in der Motorradwelt noch nicht gab, wie etwa ein elektrohydraulisches Hochdruck-System für die Motor- und Getriebesteuerung. Die Einspritzung hatte Ride-by-Wire und variable Saugrohr-Längen, die auch von dieser Hydraulik gesteuert wurden. Um die Unwucht, die eine Dreizylinder-Kurbelwelle erzeugt, auszugleichen, wurden zwei von den Kurbelwellenenden angetriebene, entgegengesetzt rotierende Gewichte verwendet.

BMW veröffentlichte sogar Bilder von dem Motorrad, beteuerte aber immer, dass es nur ein Versuchsträger war. Es gab jedoch Überlegungen, damit in die MotoGP einzusteigen. 2007 wurde allerdings entschieden, dass es reiche, die Lehren, die man aus dem Projekt gezogen hatte, für die S 1000 RR zu nutzen und mit dieser in die Superbike-WM einzusteigen.

Dann eben ohne BMW

Forghieri, Antoniazzi und Massimo Giovanne, der den Motor entworfen hatte, arbeiteten aber weiter und glaubten, Gasannahme und Leistungsentfaltung in den Griff zu bekommen. FB Corse von Ex-Rennfahrer Andrea Ferrari und Superbike-WM-Urgestein Sergio Bertocchi zeigten sich interessiert, das Motorrad in der MotoGP einzusetzen, aber ohne das Hochdruck-Hydrauliksystem, das mittlerweile vom Reglement verboten war. Doch FB Corse bekam das Budget für den Einsatz nie zusammen, so blieb es bei der einen Testfahrt 2010 in Valencia.

Aus heutiger Sicht dürfte das Fahrwerk um die Schwingenlagerung zu massiv gewesen sein, aber seine vordere Motoraufhängung nahm das, was Suzuki heute benutzt, vorweg. Das Motorrad litt massiv an den gleichen Gebrechen wie die ebenfalls auf Formel-1-Technik bauende Aprilia RS3. Dann kam ohnehin das 1000-ccm-Reglement mit maximal 81 mm Bohrung, das einen Dreizylinder obsolet machte. ■



PAULOVITS

Dreizylinder-Triebwerk mit zwei gegenläufig rotierenden Ausgleichsgewichten



PAULOVITS

Rahmen mit abschraubbaren, auswechselbaren vorderen Motorhalterungen



IDM

„Sechs Rennen sind angepeilt“

Die IDM Superbike hätte am vergangenen Wochenende am Sachsenring in die Saison starten sollen. Dies wurde wie auch die Rennen auf dem Red Bull Ring, bei der German Speedweek Oschersleben, der Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring und vorläufig auch auf dem Schleizer Dreieck abgesagt. Trotzdem wird die IDM dieses Jahr weiterhin geplant. Serienmanager Normann Broy verrät wie.

Von: **Toni Börner**

Wird es 2020 noch Rennen zur IDM geben?
Ich bleibe optimistisch, dass wir auch 2020 eine IDM-Saison erleben werden.

Welchen Umfang diese hat, werden die Entwicklungen erst in den nächsten Wochen zeigen. Besonders die Freigabe zum Restart der Ersten und Zweiten Bundesliga ist ein wichtiges Signal für den gesamten Sport. Wenn dort relativ problemlos gespielt werden kann, lässt sich das auch auf andere Sportarten mit Einschränkungen übertragen – und dies sollte auch dem Motorsport zugute kommen.

„Wir prüfen, ob Most am ersten Juli-Wochenende stattfinden kann.“

Normann Broy

Die Tschechische Republik hat bereits einige Lockerungen in der Grenzschließung zugelassen. Most steht noch als Auftakt im offiziellen Kalender.
Wir prüfen alle Möglichkeiten, ob dieses IDM-Wochenende doch schon stattfinden kann. Man spricht dort im Moment auch von Sondergenehmigungen für die Teilnehmer an Veranstaltungen, welche unter bestimmten Bedingungen einfacher ein- und ausreisen dürfen. Die aktuell wieder beginnenden Trainings in Most werden zeigen, wie gut das funktioniert. Ob das dann für einen IDM-Lauf ausreichend ist und ob auch weitere Rahmenbedingungen geschaffen werden können, ist aktuell in Klärung. Wir werden in Most wie auch auf anderen Strecken nur fahren, wenn wir von einer für alle möglichst problemlosen Veranstaltung überzeugt sind. Die Entscheidung über Most werden wir in den nächsten 14 Tagen fällen, um den Teams und den Fahrern noch genügend Vorlaufzeit zur Vorbereitung zu geben.

Für einige ausländische Fahrer könnten die Einreisen schwierig werden. Liegt die Priorität auf Durchführung unter allen Umständen oder auf Durchführung nur, wenn alle teilnehmen können?
Die Reisefreiheit ist sicherlich ein zentrales Thema. Für uns ist es natürlich immens wichtig, dass möglichst alle Fahrer teilnehmen können. Die aktuelle Entwicklung lässt hoffen, dass sich bis zum Start der IDM die Situation wieder einigermaßen entspannt hat. Wir befinden uns jetzt seit neun Wochen im Corona-Lockdown und man beginnt Europa wieder langsam zu öffnen. Bis zum frühestmöglichen Start in Most bleiben uns noch acht Wochen. Da kann also noch viel passieren, positiv wie negativ.

Mit welchen Strecken und Veranstaltern wird über Ersatztermine verhandelt und wie weit ließe sich das IDM-Finale hinauszögern?
Dazu kann ich jetzt keine konkrete Aussage treffen, auch um Spekulationen vorzubeugen. Ich kann aber versichern: Wir arbeiten weiter an einem attraktiven Kalender, mit mehr als den für die Prädikatswertung nötigen mindestens drei Läufen. Wenn erforderlich, halte ich abhängig von der Strecke auch Veranstaltungen noch im Oktober für denkbar. Die Vorzeichen für die reguläre Saison ließen unter normalen Bedingungen die beste IDM-Saison seit vielen Jahren erwarten. Das motiviert uns sehr, jetzt das Beste aus der Situation zu machen, natürlich immer mit dem nötigen Augenmaß. Damit wollen wir ein klares Zeichen setzen. ■

NACHRICHTEN

ROADRACING
Die North West 200 in Nordirland ist abgesagt worden. Ursprünglich waren die Rennen auf dem Triangle-Circuit für diese Woche vorgesehen. Die Organisatoren rund um Mervyn White hatten gehofft, die NW200 später im Jahr stattfinden lassen zu können, doch nun hat man auf den 9. bis 15. Mai 2021 verschoben. Für die nächste NW200 waren bereits einige Änderungen geplant, so sollte am ersten Renntag, dem Donnerstag, bereits ein Superbike-Rennen über vier Runden ausgetragen werden. Für Samstag war ein Superbike-Rennen über sechs Runden und das Hauptrennen als Abschluss über sieben Runden geplant.

ROADRACING
Auf der Isle of Man wird es 2020 ganz ruhig bleiben: Nach der Absage der Tourist Trophy ist nun auch die Classic-TT Ende August/Anfang September abgesagt worden. Begründet wird dies durch die aktuelle Covid-19-Situation mit der Folge der Grenzschließungen und der Bindung von notärztlichen Einsatzkräften im Kampf gegen die Pandemie.

SUPERBIKE-WM
Kawasaki Deutschland und Consors Finanz stehen auch in Krisenzeiten zu ihren Athleten: Der in Friedrichsdorf bei Frankfurt ansässige Importeur und das Kreditunternehmen stärken Superbike-WM-Pilot Sandro Cortese und seinem Supersport-WM-Kollegen Philipp Öttl den Rücken und halten am Sponsoring der beiden Spitzensportler fest.

SUPERBIKE-WM
Stardesigner Aldo Drudi und seine Superbike-WM-Piloten werden einen Helm entwerfen, von dem es nur ein Exemplar geben wird, das danach verlost wird. Die Einnahmen kommen dem Roten Kreuz im Kampf gegen das Coronavirus zugute. Info unter: https://web.facebook.com/watch/?v=2604940953117124



MO BERGRING

Bis zu 70 000 Zuschauer sahen die Rennen bis 1950

Der Bergring ruft

Am 31. Mai sollte das 100. Rennen auf dem Bergring Teterow als großes Racing Festival zelebriert werden. Doch die Feierlichkeiten fallen Corona zum Opfer. MSa blickt für seine Leser virtuell auf den „Nürburgring des Ostens“ zurück auf 90 Jahre ostdeutsche Motorsportgeschichte.

Von: **Thomas Schiffner**

Am 9. April 1929 richtete Carl Schröder ein Schreiben an den Bürgermeister der mecklenburgischen Kleinstadt Teterow: Der Teterower Motor-Fahrer-Klub bitte um Herrichtung einer Motorradbahn auf dem Gelände der Fudraht. Die Behörde lehnte zunächst ab, „da sie in den Motorsportfanatikern mit ihren Feuerstühlen nur Narren sah“.

Doch die „Narren“ gaben keine Ruhe, und nach monatelangen Verhandlungen willigten die Teterower Stadtväter nach einer Einigung mit dem Deutschen Motor-Fahrer-Verband im Frühjahr 1930 in den Bau der Rennstrecke ein. Die Gras-Berg-Rennstrecke erhielt die treffsichere Bezeichnung „Bergring Teterow (Meckl.-Schweiz)“. Eine europaweit bis zum heutigen Tage einmalige Motorsportstätte wurde geboren. Eine 1877 Meter lange Bahn auf Grasuntergrund, mit Steigungen und Gefällen, Links- und Rechtskurven, perfekt in die Hügellandschaft der Heidberge eingebettet. Der Bergring war keine Grasbahn und keine Motocross-Strecke, er war und ist ein Unikat in der Welt des Offroad-Motorradsports. Wegen ihrer Charakteristik und landschaftlichen Lage sprach man bald vom „Nürburgring des Ostens“.

Am 29. Juni 1930 startete das erste Rennen. 7000 Motorsporthungrige erschienen zur Premiere und sahen die Nummer 80,

> Der Bergring hat Links- und Rechtskurven. Er ist keine Grasbahn und keine Motocross-Strecke, er war und ist ein Unikat in der Welt des Offroad-Motorradsports.

Freiherr von Schoeler aus Berlin auf einer Nestoria-Sport 500 ccm als ersten Sieger.

So wenig Zuschauer wie 1930 kamen in den nächsten 89 Jahren nie mehr: Nach der durch den Zweiten Weltkrieg bedingten zehnjährigen Pause erschienen am 28. August 1949, fünf Wochen vor der Gründung der DDR und ein Jahr später übers Wochenende 70000 Besucher. Als die DDR Geschichte war und ab 1990 auch für die Westdeutschen keine Visapflicht und Grenzkontrollen mehr existierten, erschienen am Pfingstwochenende noch einmal 52000, danach gingen die Besucherzahlen stetig bergab.

Dutzende Motorradmarken

Bis 1958 gab es zwei Rennen pro Jahr, ab 1931 war immer eines der Rennen an Pfingsten. Im real existierenden Sozialismus führte der Motorsport offiziell ein Schattendasein, weil er nicht olympisch war. Doch die Staatspartei SED musste die Anziehungskraft, die der Motorsport auf die Bevölkerung ausübte, akzeptieren und ließ die Massenaufläufe zu den Rennen kontrolliert gewähren.

Zwei Ereignisse im Jahr waren Kult im neuen deutschen Staat: die Rennwochenenden am Sachsenring und am Bergring. Die Besucher kamen in Sonderzügen aus der ganzen DDR. Vom Bahnhof Teterow wurden sie mit Dutzenden Bussen zum Bergring transportiert.

Der Bergring gebar seine eigenen Stars ab den 1930er-Jahren,

aber sie fuhren nicht Jawa-Bahnmaschinen, und sie waren keine Bahnsport-Spezialisten wie heute. In den Siegerlisten findet sich die gesamte Palette der damaligen Motorradmanufakturen wieder: Von AJS über BSA, Triumph, Velocette, Victoria, Sunbeam, Norton, Zündapp, DKW, Rudge, Matchless, NSU, MZ usw. 1936 gewann erstmals Hermann Gunzenhauser mit einem Jawa-Bahnmotor, 1939 Bernd Daleki mit einem englischen Jap.

Zu den Bergring-Stars der frühen Jahre gehörte Lokalmatador Hans Zierk, der 18-mal gewann und in den 1970er-Jahren von Lehrte bei Hannover aus in der BRD als Fahrer und Motorentuner seine Karriere fortsetzte. Dietmar Lieschke aus Doberlug gelang in den 1970er-Jahren sechs Mal das Doppel: Er gewann den Bergringpokal (ein Handicaprennen) und den Goldhelm am gleichen Tag. Der Berliner Erich Bertram siegte zwischen 1935 bis 1939 vier Mal.

1972 zog die DDR-Regierung die Notbremse und untersagte die Teilnahme von Fahrern aus den kapitalistischen Ländern. Das schmälerte zwar den sportlichen Wert, der Mythos Bergring blieb dennoch erhalten.

Auch Opfer am Bergring

Schon 1989 waren noch vor der Maueröffnung wieder Westeuropäer am Start, wie etwa der Schweizer Marcel Gerhard. Dann kam die Epoche der Bahnsport-Stars aus dem Westen, mit Simon Wigg, der 1990 auf Anhieb den Goldhelm gewann. Vier weitere folgten. Ab 1997 dominierten Martin Tatums Sohn Kelvin, Thomas Diehr und Robert Barth den Ring. Als sich die großen Stars zurückzogen, weil immer mehr Fahrer die Risiken des Bergrings scheuten, dominierte fast ein Jahrzehnt der Güstrower Enrico Janoschka. Denn der Bergring forderte auch Opfer: Mehrere Gespannfahrer kamen zu Tode, 2010 etwa der Brite Vincent Kinchin. Und 2015 wurde Enrico Sonnenberg das sechste Todesopfer am Ring. ▷



MC BERGRING

Der 1877 Meter lange Bergring aus der Vogelperspektive



ARCHIV PETERSS

Kelvin Tatum – einer der Bergring-Stars der 1990er-Jahre

BERGRING-SIEGER 1930–2019

350-ccm-Klasse:

1930	Freih. v. Schoeler (D)
1930	Carl Binder-Saam (D)
1931	Toni Fleischmann (D)
1931	Eduard Ziemer (D)
1932	Heinz Müller (D)
1932	Eduard Ziemer (D)
1933	Eduard Ziemer (D), 2x
1934	Hans Winkler (D)
1934	Eduard Ziemer (D)
1935	Erich Bertram (D)
1935	Ernst Haselbeck (D)
1936	Erich Bertram (D)
1936	Herm. Gunzenhauser (D)
1937	Erich Bertram (D), 2x
1938	H. Gunzenhauser (D), 2x
1939	Herm. Gunzenhauser (D)
1939	Bernd Daleki (D)
1940–1948	keine Rennen

500-ccm-Klasse:

1949	Artur Flemming (D)
1950	Erich Bertram (D)
1950	Werner Miczinski (D)
1951	Hans Zierk (DDR), 2x
1952	H. Gunzenhauser (D), 2x
1953	Herm. Gunzenhauser (D)
1953	Hans Zierk (DDR)
1954	Gerrit J. van Dijk (NL)
1954	Hans Zierk (DDR)
1955	Hans Zierk (DDR), 2x
1956	Hans Zierk (DDR)
1957	Alfred Dannmeyer (D)
1957	Hans Zierk (DDR)
1958	Hans Zierk (DDR)
1959	Walter Gernert (D)
1960	Alfred Dannmeyer (D)
1961	Martin Tatum (GB)
1962	Don Godden (GB)
1963	Ray Fisher (AUS)
1964	Don Godden (GB)
1965	Werner Salevsky (DDR)
1966	Fred Williamowski (DDR)
1967	Udo Scheel (DDR)
1968	Werner Salevsky (DDR)
1969	Siegfr. Alpermann (DDR)
1970	Tony Black (GB)
1971	Gerry Goodwin (GB)
1972	kein Rennen
1973	Jörn U. Sternberg (DDR)
1974	Jochen Dinse (DDR), BRP Rolf Perner (DDR), GH
1975	Ernst Wolff (DDR), BRP Jochen Dinse (DDR), GH
1976	Dietmar Lieschke (DDR), BRP + GH
1977	Dietmar Lieschke (DDR), BRP + GH
1978	Diethelm Triemer (DDR), BRP + GH
1979	Dietmar Lieschke (DDR), BRP + GH
1980	Diet. Lieschke (DDR), BRP Dieth. Triemer (DDR), GH
1981	Dietmar Lieschke (DDR), BRP + GH
1982	Dietmar Lieschke (DDR) , BRP + GH
1983	Thomas Fröbel (DDR), BRP+GH
1984	Oswald Lasarzik (DDR), BRP+GH
1985	G. Steinert (DDR), BRP Diet. Lieschke (DDR), GH
1986	Dietmar Lieschke (DDR), BRP + GH
1987	F. Leonhardt (DDR), BRP Thomas Diehr (DDR), GH
1988	Wolfg. Buske (DDR), BRP Thomas Fröbel (DDR), GH
1989	Thomas Diehr (DDR), BRP+GH
1990	Thomas Diehr (DDR), BRP Simon Wigg (GB), GH
1991	Simon Wigg (GB), BRP Thomas Diehr (D), GH
1992	Thomas Diehr (D), BRP Simon Wigg (GB), GH
1993	Sim. Wigg (GB), BRP+GH
1994	kein Rennen
1995	Simon Wigg (GB), BRP+GH
1996	kein Rennen
1997	Simon Wigg (GB), BRP Kelvin Tatum (GB), GH
1998	Trevor Banks (GB), BRP+GH
1999	K. Tatum (GB, BRP+GH
2000	Stephan Lönnies (D), BRP Anne v.d. Helm (NL), GH
2001	Stephan Lönnies (D), BRP Kelvin Tatum (GB), GH
2002	Robert Barth (D), BRP+GH
2003	Christ. Hülshorst (D), BRP Trevor Banks (GB), GH
2004	Kelvin Tatum (GB), BRP+GH
2005	kein Rennen
2006	Enrico Janoschka (D), BRP+GH
2007	Ant. Klatovsky (CZ), BRP Enrico Janoschka (D), GB
2008	Enrico Janoschka (D), BRP+GB
2009	Enrico Janoschka (D), BRP+GB
2010	nicht ausgefahren
2011	Daniel Rath (D), BRP Enrico Hoth (D), GB
2012	Paul Cooper (GB), BRP Roberto Haupt (D), GB
2013	Dennis Stübe (D), BRP Dirk Fabriek (NL), GB
2014	Enrico Janoschka (D), BRP+GB
2015	Stephan Katt (D), BRP Enrico Janoschka (D), GB
2016	nicht ausgefahren
2017	Paul Cooper (GB), BRP+GB
2018	Mitch Godden (GB), BRP Paul Cooper (GB), GB
2019	Rob. Baumann (D), BRP Manfred Knappe (D), GB
2020	kein Rennen

BRP	Bergringpokal (1974–2019)
GH	Goldhelm (1974–2006)
GB	Grünes Band (2007–2019)

Als 1990 die OMK vom ostdeutschen Sportverband ADMV die Sporthoheit auch in Teterow übernahm, hätte die Strecke nach geltenden Regeln niemals abgenommen werden können. Doch niemand wagte es, die einzigartige Faszination und Tradition der Bergringrennen mit einem Federstrich auszulöschen.

An Pfingsten 2020 sollte das 100. Rennen gestartet werden – mit einem glanzvollen Jubiläumsprogramm und vielen Altstars als Rahmen der Rennläufe. Als Ouvertüre sollte der deutsche Speedway-GP am Samstagabend in der benachbarten Bergring-Arena laufen und noch mehr internationale Gäste anziehen. Doch das Coronavirus fraß auch dieses Großereignis.

Der MC Bergring Teterow, der gerade in den letzten Jahren an finanzielle und logistische Grenzen des Mega-Events Bergring-Rennen gestoßen war, will aber den Mythos Bergring nicht sterben lassen. Umfangreiche Arbeiten zur Verbesserung der Sicherheit beginnen in diesen Tagen. Die 100er-Party muss ein Jahr warten – bis zum 23. Mai 2021. ■



ARCHIV PETERSS

Idylle in der Mecklenburgischen Schweiz im Winter



SCHIFFNER/ARCHIV PETERSS

Wegweiser mit Hans Winkler



SCHIFFNER/ARCHIV PETERSS

Thomas Diehr am Hechtsprung

Motocross-WM

Kapitel geschlossen

Der Traum vom nächsten Schweizer Motocross-WM-Lauf ist endgültig geplatzt. Cheforganisator Willy Läderach verkündete das Aus für eine der besten Adressen im WM-Kalender.

Von: **Frank Quatember**

Auch wenn der 79-jährige Läderach keinen Groll hegt, spielen Emotionen beim Thema Schweiz-GP eine große Rolle. Zu erfolgreich hatte seine Veranstalterfirma MXGP Suisse AG von 2016 bis 2018 drei WM-Läufe rund um die Strecke „Schweizer Zucker“ in Frauenfeld organisiert. Doch im Hintergrund zogen immer dunklere Wolken auf.

Zunächst waren es nur vereinzelte Anwohner, die gegen die für die Region äußerst lukrativen Rennen auftraten, doch als sich einflussreiche Umweltverbände auf das Thema stürzten und Druck auf die Bundesbehörden machten, wurde aus Willy Läderach ein moderner Don Quijote.

14 verschiedene Standorte klärte das Urgestein Läderach in den letzten Monaten im Thurgau ab, immer voller Hoffnung und am Schluss bitter enttäuscht. „An die Zusagen wollte sich keiner mehr erinnern“, erklärte der Motorsport-Veteran im Rückblick. „Die FIM und Rechte-Inhaber Infront brauchten einen Entscheid, um zu planen. Es ging uns die Zeit aus. Ich denke, so schnell wird es keinen WM-Lauf mehr in der Schweiz geben. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich jemand nach meinen Erfahrungen an so ein Projekt wagt.“

Was bleibt, sind die Erinnerungen. An Zehntausende Zuschauer, an gefeierten Auftritte der Schweizer Nationalhelden Seewer, Tonus und Guillod, live übertragen vom Schweizer Fernsehen SRF. Die absoluten Superstars der Sportart wie Antonio Cairoli, Jeffrey Herlings und Jorge Prado trugen sich in die Siegerlisten ein.

Das alles ist nun Motorsportgeschichte. Das Kapitel Motocross-Weltmeisterschaft in der Schweiz ist geschlossen. ■



HODGKINSON

Willi Läderach (r.) mit Jeremy Seewer

NACHRICHTEN

FITNESSGURU FÜR PRADO

Der zweimalige Motocross-Weltmeister Jorge Prado (KTM) wird ab sofort fitnesstechnisch von Carlos Coloma und Mikel Zabala betreut. Das spanische Erfolgsduo kommt aus dem Radsport. Coloma ist einer der weltweit besten Mountainbiker (Bronze Olympia 2016) und Dr. Mikel Zabala sorgt unter anderem für die Fitness beim spanischen Straßen-Radteam Movistar.

SPEEDWAY AUF DEM RECHTSWEG?

Bislang galt infolge von Corona bundesweit die Verordnung, dass Großveranstaltungen in Deutschland bis zum 31. August nicht durchgeführt werden dürfen. Deshalb wurden fast alle Motorsportveranstaltungen vor diesem Datum abgesagt. Mit den am 06.05. beschlossenen Lockerungen, die von jedem Bundesland spezifisch definiert wurden, gilt beispielsweise für Hessen weiterhin ein Verbot von Veranstaltungen mit mehr als 100 Teilnehmern. Der MSC Diedenbergen hat seine Speedwayrennen (Flattrack-WM und 250 ccm Jugend-WM) nun vom Juli auf den 22./23. August verlegt. Die Vereinsvorsitzende Nadine Schröter will, sollte keine Genehmigung erteilt werden, notfalls klagen: „Unsere Zuschauerzahlen lagen durchschnittlich bei 387 in den letzten zehn Jahren. Sollte die Beschränkung auf 100 im August noch gelten, rechne ich mit einer Klagewelle gegen die Verordnung.“

DOPPEL-GPS ALS PLAN C

Beim Rechteinhaber der Motocross-WM, Infront Moto Racing, denkt man laut über die Möglichkeit von sogenannten Doppel-GPs nach. Geschäftsführer David Luongo äußerte sich dazu aktuell: „Wir sehen die Möglichkeit, an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden zwei GPs am selben Ort zu veranstalten. Für den Moment ist es aber noch Plan C.“ ■

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.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1965 Alfa Romeo 2600 Touring Spider, Tolles Auto, Sonderpreis! € 84.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Audi



RS4 Avant 3.0 TFSI, EZ 12/2019, 6000 km, 331 kW (450 PS), nardograu, Leder, Virt. Cockpit, 20" LMR u.v.m. 92.900,- € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co. KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, T. 0781/960529091, www.grafhardenberg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52657

BMW

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H



Z8, 02/2001, 31900 km, deut. Fzg, 2. Hd, BMW-Scheckheft, KD neu, perfekter Sammlerzustand/Erstlack, Garantie, € 195.500,- Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64 , 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52671



1956/59 BMW 507 Roadster, für vorgemerkten Kunden gesucht... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Ferrari



1969/71 Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Frühes Auto mit Plexiglass... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

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



Elise, 31000 km, 90 kW (122 PS), blau, VB 25.000,- €. Top Zustand, die Elise ist Erstbesitz und ausschließlich im Trockenen gefahren worden, Zahnriemen neu, MMC Bremsen. Für mehr Infos bitte melden. Tel. 0160/2667270

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52548

Mercedes



SL320, 193000 km, Mod.98, 2. Hd., schwarz, unfallfrei, perfekter Ges.zustand, EUR 19.500,-. Tel. 0171/7556467



BRABUS Classic - MB 280 SL Pagode, EZ 07/1970, 0 km, 125 kW (170 PS), Lack: 350 mittelblau, Leder: 245 blau, Verdeck: 744 dunkelblau, Teppich: 5003 blau, 298.000,- € (MwSt. awb.), BRABUS 6-Sterne-Restauration, inkl. Classic-Data-Wertgutachten mit Note 1 + Sonderzertifikat, inkl. 2-Jahres-Garantie. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-777 0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52588

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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



Fast Neuwagen AMG GT, 467 PS, Euro 6, Temp, EZ 02/2019, Werksgarantie, 2835 km, Privatverkauf mit Ankaufstest, € 97.500,-. Tel. 0049/172/8667555

Mini

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

Oldtimer



1957 AC ACE Bristol, perfekt dokumentierte Historie und in erster Qualität! Die Beste?
Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche



1960 Porsche 356 B Cabriolet, reine Fahrmaschine, 120 PS Super 90 Motor! Technik revidiert/ topp! € 99.500,-.
Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



GRAF HARDENBERG

T6 California 2.0 TDI 4m, EU6, EZ 11/2017, 53400 km, 150 kW (204 PS), DSG, AHK, LED, 58.999,- €. Graf Hardenberg GmbH & Co. KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52653



EOS V6, 55000 km, 250 PS, Sommer-Fahrzeug, sehr gepflegt, VB 12.500,- €. 74889 Sinsheim, Tel. 07261/92820
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52707

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

Geschäftsverbindungen

BestWater



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

Immobilien

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

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell **MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE**

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 22/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



NÜRBURGRING

Die Touristenfahrten am Nürburgring gehen wieder los. Corona verlangt aber nach einer neuen Kleiderordnung bei den Ordnern

Kommt der „Dino“ DTM zurück?

Zu Audis DTM-Ausstieg MSa 21/2020

Audi jetzt zum alleinigen Totengräber der DTM zu machen, ist etwas zu einfach gedacht. Auch BMW hätte im weiteren Corona-Verlauf die DTM neu überdenken müssen. Letztendlich hing die Serie schon seit dem Mercedes-Ausstieg am seidenen Faden. Statt sich bezahlbaren Tourenwagen zu widmen und sich auf die Teams zu fokussieren, machte man ähnlich der ITC erneut den Fehler, dass die Autos zu teuer und zu individuell sind. War es nicht auch spätestens seit 2019 klar, dass sich insbesondere der VW-Konzern auf Elektro-Antriebe fokussieren wird und dem Verbrenner-Motorsport die gelb-rote Karte zeigt? Wie passt es da, dass erst für 2025 eine Elektro-DTM in Aussicht gestellt wurde? Ich wünsche dem „Dino“ DTM, dass er mit dem richtigen Konzept gestärkt zurückkommt.

Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

Hoffentlich entdecken die Motorsportchefs der Hersteller das ADAC GT Masters nicht als Lückenfüller für die DTM. Denn Stallregie ab dem zweiten Lauf, Blockadefahrten von Markenkollegen und „versehentliche“ Unfälle, die Konkurrenten aus dem Titelrennen werfen, braucht kein Mensch. Ebenso wenig wie eine Internationalisierung, die den Anfang vom Ende jeder nationalen Rennserie bedeutet.

Mathias Keller
D-37520 Osterode am Harz

Das GT Masters wird die Lücke der DTM sicher nicht füllen. Das hat der ADAC damals mit dem STW schon nicht geschafft. Die Frage lautet, wie lange der VW-Konzern noch GT3 macht? Heute stellen die VW-Marken drei Viertel des Starterfeldes. Das zweite Problem werden Teams und Fahrer sein, die aus der DTM in die GT Masters wechseln. Das Niveau der Serie wird steigen – und damit auch die Kosten. Das ist der Anfang vom Ende.

Rüdiger Wirtz
D-53881 Euskirchen

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 13. Mai

14.25	GT Masters 2019, Nürburgring 1 & 2	Sport 1+*
ab 16.50	Monster Jam, 3 Folgen (bis 18.05)	Sport 1+*
ab 23.00	WEC Shanghai/WTCC Termas 2017	Eurosport 1

Donnerstag, 14. Mai

ab 01.30	Porsche Supercup 2017, 3 Events	Eurosport 2*
03.00	WEC 2019, 8h-Rennen Bahrain	Sport 1+*
11.30	GT Masters 2019, Hockenheim 1 & 2	Sport 1+*
14.00	GT Masters 2019, Sachsenring 1 & 2	Sport 1+*
ab 16.20	Monster Jam, 4 Folgen (bis 18.00)	Sport 1+*
ab 23.00	WEC Le Mans/WTCC Shanghai 2017	Eurosport 1

Freitag, 15. Mai

03.00	WEC 2020, 6h-Rennen Austin	Sport 1+*
ab 23.00	Formel E Berlin/WTCC Motegi 2017	Eurosport 1

Samstag, 16. Mai

ab 01.30	WEC, 24h von Le Mans 2016 & 2017	Eurosport 2*
ab 14.15	Monster Jam, New Orleans/Syracuse	Sport 1
ab 19.15	Monster Jam, Denver/Nashville	Sport 1
ab 23.00	Formel E New York/WTCC Macau 2017	Eurosport 1

Sonntag, 17. Mai

ab 01.30	Rallye-EM 2018/2019, div. Rallyes	Eurosport 2*
14.45	MotoGP 2019	Sport 1
20.15	F1, GP Belgien 1998 (Wh.: Mo, 08.00)	ORF Sport+*
ca. 21.15	NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**	Motorvision TV*
ab 23.00	Formel E Montreal/WTCC Doha 2017	Eurosport 1

Montag, 18. Mai

23.00	Formel E 2017, Hongkong	Eurosport 1

Dienstag, 19. Mai

00.00	WTCR 2018, Marrakesch	Eurosport 1
23.00	Formel E Chile/WTCR Budapest 2018	Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 15. Mai

01.30	Endurance-WM 2017, 24h von Le Mans	Eurosport 2*

Sonntag, 17. Mai

14.45	MotoGP 2018, Rennen in Assen	Servus TV

Montag, 18. Mai

ab 01.30	Endurance-WM, All Access (3 Folgen)	Eurosport 2*

Dienstag, 19. Mai

ab 01.30	Superbike-WM 2018, div. Rennen	Eurosport 2*

* kostenpflichtig

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

16.05.	Rallycross-WM, Spa **– verschoben –**	B
16./17.05.	DTM, Lausitzring **– verschoben –**	D
16./17.05.	ADAC GT Masters, Most **– verschoben –**	CZ
16./17.05.	GP Stadt Magdeburg, Oschersleben **– abgesagt –**	D
17.05.	NASCAR Cup, Darlington/South Carolina	USA

Motorrad

16.05.	Speedway-WM, Warschau **– verschoben –**	PL
17.05.	Motorrad-WM, Le Mans **– verschoben –**	F
17.05.	Motocross-WM, Maggiora **– verschoben –**	I
17.05.	Gespann-WM, Lausitzring **– verschoben –**	D
17.05.	Speedway-EM-Quali, Rivne **– abgesagt –**	UA
17.05.	Speedway-EM-Quali, Pilsen **– abgesagt –**	CZ
17.05.	Sandbahnrennen, Plattling **– abgesagt –**	D

Vorschau



WILHELM

Formel 1: MSa bittet Renault-Teamchef Cyril Abiteboul zum Interview



WILHELM

Jubiläum: Der Sauber-Rennstall feiert seinen 50. Geburtstag. Wir gratulieren!



HYUNDAI

Rallye: Weltmeister Ott Tänak stellt sich den Fragen von Motorsport aktuell



REPSOL

MotoGP-Technik: Was Honda von Casey Stoner gelernt hat

Aus über 25 digitalen Magazinen jetzt für zu Hause wählen

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





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

Gleich bestellen unter:
shop.motorpresse.de/epaper