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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 18 / 16. APRIL 2020

Nico Hülkenberg im Interview

Kein Vertrag ohne Rennen



Nürburgring-Termine

Neuer Kalender mit Doppel-Event

Formel-1-Ausgaben

Keine Einigung im Budget-Streit

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

4 190525 902500 18



Philipp Öttl im Interview

Corona verlängert die Eingewöhnungsphase



Stirling Moss stirbt mit 90 Jahren

Kein Weltmeister, aber ein echter Champion



Stephäne Ratel im Interview

Wie lange können die GT-Teams überleben?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit F1-Pausierer Nico Hülkenberg **S. 4**

Formel 1 Das zähe Ringen um die Kostendeckelung **S. 6**

Formelsport Aktuelles aus F1, Formel E und IndyCars **S. 7**

Nachruf Sir Stirling Moss im Alter von 90 Jahren gestorben **S. 8**

Historie Markus Höttinger: Zu früher Tod eines Talents **S. 12**

Sportwagen Interview mit GT-Zampano Stéphane Ratel **S. 14**

Sportwagen Der ADAC und die VLN in der Coronakrise **S. 16**

Rallye Interview mit Weltklasse-Beifahrer Janne Ferm **S. 18**

Rallye-WM Aktuelles aus der Topliga des Rallyesports **S. 19**

Tourenwagen Interview mit Fabio Scherer und News **S. 20**

Simracing Einstieg in die virtuelle Welt und aktuelle Rennen **S. 22**

Motorrad:

Supersport-WM Interview mit Umsteiger Philipp Öttl **S. 24**

Motorrad-WM Austria-Legende Wolfgang Stropek wird 75 **S. 26**

Motorrad-WM Aktuelle Hintergründe aus den Klassen **S. 27**

Historie Vor 10 Jahren: Tomizawa gewinnt Moto2-Premiere **S. 28**

Speedway-Historie Egon Müllers WM-Titel 1983 **S. 30**

Offroad Aktuelle News aus Enduro, Motocross und Co. **S. 31**

Leserservice:

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



AUDI

16 **Neue Pläne für VLN und ADAC GT-Masters: Wie geht es in der nationalen GT-Szene weiter?**



MCKLEIN

12 **Tödlicher Unfall von Markus Höttinger vor 40 Jahren: Frühes Ende einer verheißungsvollen Karriere**



2SNAP/MSA ARCHIV

28 **Erstes Moto2-Rennen vor 10 Jahren: Neue Zweitliga-Meisterschaft feiert Premiere**

Editorial

Das Internet ist voll mit unheilvollen Prognosen darüber, dass der Rennsport diese Krise womöglich nicht überleben könnte. Was für ein ausgemachter Schmarrn!

Menschen halten in Krisenzeiten inne, denken nach und kommen zu Schlussfolgerungen. Was die Krisensituation im Jahr 2020 von ähnlichen Vorgängen in der Vergangenheit unterscheidet, ist, dass jeder, der Internet hat, seine Schlussfolgerungen teilen kann. Politikforscher mögen das als Demokratisierung des gesellschaftlichen Diskurses bezeichnen, andere empfinden das Ergebnis dieser Debatten schlicht als Ärgernis. Denn auf einmal ist jeder ein Experte für alles.

Eine populäre These im World Wide Web lautet, dass die Coronakrise den Motorsport eliminieren könnte. Wirklich? Warum sollte das passieren? Gehen wir die Analyse sachlich an: Die Coronakrise stellt keine existenzielle Bedrohung der Menschheit dar. Die Mortalitätsrate liegt bei 5 bis höchstens 10 Prozent. Ein globaler Atomkrieg oder ein gigantischer Meteoriteneinschlag wären verheerender und würden die Menschheit und mir ihr alle Begleiterscheinungen des Lebens existenziell bedrohen.

Ja, wir müssen alle ein paar Wochen aussetzen, um das Virus trockenzulegen. Ja, das mag nerven. Nein, davon geht die Welt nicht unter. Wer etwas anderes glaubt, soll sich die Börsenkurse anschauen: Die sind natürlich gefallen, weil die Quartalsergebnisse einbrechen, aber von Panik ist weit und breit keine Spur. Jedes neue milliardenschwere Hilfsprogramm treibt die Kurse stattdessen sogar wieder nach oben. Warum? Weil alle Marktteilnehmer wissen, dass Corona nur für eine temporäre Pause sorgt – und eben nicht für den finalen Untergang,

Ja, für eine optimistische Prognose brauchen wir auch ein wenig Glück: Mal angenommen, im Mai fallen weite Teile der Beschränkungen, weil die Infektionszahlen kontinuierlich sinken, dann hätte der Lockdown kaum länger als fünf oder sechs Wochen gedauert. Alle staatlichen Hilfsprogramme sind genau auf dieses Szenario getrimmt, nämlich den Schaden für einen kurzen Zeitraum zu begrenzen. Nahezu alle Teams im Rennsport wie auch die Promoter und die Autohersteller haben schnelle Lösungsmodelle wie Kurzarbeit genutzt. Sie alle werden die Krise überleben. In China hat das Konzept der Eindämmung funktioniert – warum sollte es in Europa oder Amerika also nicht funktionieren? Oder warum sollte das, was in China zwei Monate dauerte, bei uns sechs oder acht Monate dauern? Eine Pause ist nicht das Ende.

Was mich zu einer Anmerkung in eigener Sache bringt: Eine Pause in unserem sonst so quirligen Leben kann auch anregend sein. Man kann die neu gewonnene Freizeit zum Beispiel mit Lesen verbringen. Die Motor Presse Stuttgart sorgt mir ihrer „Stay Safe“-Kampagne dafür, dass Leser, die Motorsport aktuell bisher im Einzelhandel bezogen haben, in Zukunft zu Hause bleiben dürfen: Jetzt können Sie MSa für drei Monate für 14,99 Euro digital als ePaper im PDF-Format lesen – und bekommen noch einen Gutschein über 10 Euro, sodass sich der effektive Preis auf 4,99 Euro reduziert! Lust auf mehr? Gibt es hier: https://shop.motorpresse.de/epaper/



Marcus Schurig
Redakteur



30 **Speedway-Weltfinale Norden 1983: Blick zurück auf Egon Müllers WM-Titel**

PATRICK

CHAMPION DER HERZEN
Über das Osterwochenende starb Rennlegende Stirling Moss im Alter von 90 Jahren. MSa-Redakteur Michael Schmidt erklärt, warum der Brite auch ohne WM-Titel in der Formel 1 zu den ganz Großen gehört.
Seite 8

NEUES RALLYE-KONZEPT
Auch ohne die Corona-Pandemie wäre die Rallye Deutschland in diesem Jahr in den Herbst geschoben worden. Reiner Kuhn hat bei den Organisatoren nachgefragt, was das für die Fahrer und die Fans bedeutet.
Seite 19

GUTE SACHE
Vor seiner Rückkehr in die Schweiz hat Dominique Aegerter bei der Bekämpfung des Coronavirus in Spanien geholfen. Imre Paulovits verrät Ihnen, wie sich der Moto-E-Pilot für die gute Sache eingesetzt hat.
Seite 27



Nico Hülkenberg wollte das Jahr 2020 zur Neuorientierung nutzen. Doch die Corona-Krise wirft auch seine Planungen über den Haufen, wie er im MSa-Interview verrät.

Von: **Michael Schmidt**

Wie geht es Ihnen gerade?
Mir geht es ziemlich gut, ich bin gesund und munter. Wie alle muss ich mir jetzt Beschäftigung suchen. Es ist die Zeit, runterzukommen und einen ganz normalen Alltag zu erleben. Das ist eine interessante Erfahrung.

Wie lebt es sich in Monte Carlo in der Corona-Krise?
Hier ist echt Totentanz. Da habt ihr in Deutschland noch richtig Leben. Von zehn Uhr abends bis fünf Uhr morgens herrscht Ausgangssperre. Die wird auch scharf überwacht. Ich wurde auch sogar schon einmal verwarnt. Es haben nur noch Supermärkte und Apotheken auf. Tagsüber kannst du schon raus, spazieren gehen oder dich in die Sonne setzen. Aber irgendwann hast du alle Strecken in der Stadt abgelaufen. Es ist aber noch nicht ganz so krass wie in Frankreich, wo du einen Passierschein haben musst, um dich zu bewegen. In Monaco braucht man so was noch nicht.

Können Sie nach Frankreich oder Italien fahren?
Frankreich geht schon, aber halt nur mit schriftlicher Begründung, was man da macht. Italien habe ich noch gar nicht versucht.

Nico Hülkenberg

Geburtstag: 19.08.1987
Geburtsort: Emmerich (D)
Wohnort: Monte Carlo (MC)

KARRIERE
2006: A1GP (1.)
2007–2008: Formel 3 EM (1.)
2009: GP2 (1.)
2010–2019: Formel 1
177 GP-Starts für Williams, Force India, Sauber und Renault
2015: 24h Rennen Le Mans, Gesamtsieg mit Porsche

Hobbys
Tennis, Klettern, Kino

XPB

„Momentan sind wir leider alle nur Passagiere“

Fühlen Sie sich eingesperrt?
Die Maßnahmen dauern jetzt ja schon länger an. Kurz bevor alles ausbrach, war ich noch auf Mallorca. Spanien hat es gleich ziemlich hart getroffen, deshalb war zu befürchten, dass die Insel abgeriegelt wird. Da bin ich direkt zurück nach Monaco. Die erste Woche war noch okay, aber danach wurde es ruhiger. Da müssen wir jetzt alle durch. Da hilft auch Jammern nichts. Man muss sich irgendwie beschäftigen. Zum Glück kann man ja über Telefon und E-Mail noch Kontakt halten und einige Dinge erledigen.

Nehmen Sie auch an Online-Rennen teil?
Ich habe leider keinen eigenen Simulator. Das würde zu viel Platz in meinem Wohnzimmer wegnehmen. Ich bin aber den virtuellen Grand Prix von Bahrain mitgefahren. Es gibt da in Monaco einen Laden in der Nähe der St.-Dévote-Kurve, da steht so ein Simulator. Die haben mir den netterweise zur Verfügung gestellt. Da habe ich das mal probiert, auch um zu schauen, wie das so ist. Ich hatte mich davor mit so was nie beschäftigt und muss sagen: Es war eine gute Erfahrung und hat ordentlich Spaß gemacht. Das könnte ich mir auch noch mal vorstellen.

Wie ist es Ihnen beim Grand Prix in Bahrain ergangen?
Ich hatte einen kleinen Vorfall direkt beim Start. Ich habe mich mit einem gekabbelt, der mich nicht gesehen hat. Es hat mich gleich zerlegt, ich bin ab in die Mauer und musste erst mal an die Box und mir eine neue Nase abholen. Ich kam danach von ganz hinten und bin dann noch Zehnter oder so geworden.

Trainieren Sie noch wie in aktiven Zeiten?
Ich trainiere schon noch, natürlich nicht ganz so intensiv wie zu der Zeit, in der ich aktiv gefahren bin. In den letzten sechs Monaten habe ich es etwas ruhiger angehen lassen, ein bisschen mehr das Leben genossen, auch mal ein Glas Wein getrunken und gut gegessen. Deshalb liege ich auch zwei bis drei Kilogramm über den normalen Werten. Ich bin aber nicht komplett außer Form. Meine Lauf-Form ist noch ganz in Ordnung. Das habe ich kürzlich getestet. Natürlich ist der Druck gerade nicht so da. Ich wusste, dass in den ersten sechs Monaten für mich sowieso nichts mit Racing passiert. Deshalb habe ich das Ganze etwas entspannter genommen. Das ist für mich eine Orientierungsphase, in der ich alles beobachte, aber auch einfach die Dinge tue, auf die ich Lust habe. Das ist im Moment zwar durch Corona etwas beschränkt, aber vom Prinzip her ist es meine Grundeinstellung.

„Die Silly Season findet im Moment nicht statt. Ohne Rennen kann keiner positiv oder negativ auffallen. Wir befinden uns in einem Schwebezustand“

Nico Hülkenberg

Haben Sie die F1-Testfahrten in Barcelona verfolgt?
Ziemlich wenig. Zu dem Zeitpunkt war ich gar nicht in Europa. Die Tests habe ich nicht wirklich vermisst. Aber die sind bei uns Fahrern sowieso nicht so beliebt. Okay, man kommt zum Fahren, aber es geht da um nichts. Das wäre bei den ersten Rennen schon anders geworden, wenn ich da hätte zuschauen müssen.

Sie wussten, dass Sie in diesem Jahr keine Rennen fahren. Ihre Kollegen fahren im Moment auch nicht. Erträgt man das Nichtfahren deshalb leichter?
Das weiß ich nicht. Die anderen sitzen wahrscheinlich mehr auf heißen Kohlen, weil sie nicht wissen, wie es weitergeht. Ich bin nicht direkt involviert und deshalb wohl etwas entspannter.

Wird es in der Situation des Stillstands schwieriger, ein Cockpit für 2021 zu finden?
Gute Frage. Das ist schwer zu beantworten. Irgendwie gerät gerade alles aus der Balance und dem normalen Rhythmus. Die Silly Season, die Transferzeit, findet im Moment nicht statt. Ohne Rennen kann keiner positiv oder negativ auffallen. Wir befinden uns in einem Schwebezustand.

Haben Sie Angst, dass viele Fahrerverträge einfach um ein Jahr verlängert werden, weil dieses Jahr wenig oder gar nichts passiert?
Im Moment ist alles spekulativ. Es ist nicht kalkulierbar, wie die Karten fallen. Die Situation ist für alle neu. Wenn die Saison mal anfängt, werden sich viele Fragen neu stellen. Deshalb kann ich nur am Ball bleiben, beobachten und darauf hoffen, dass ich zur richtigen Zeit am richtigen Ort bin.

Sie können ja nicht mal auf andere Serien ausweichen?
Ich kann mich nur zu Hause mit Sport abreagieren und darauf warten, dass es wieder losgeht.

Haben Sie irgendeine Strategie für Ihre Zukunftsplanung?
Die Strategie ist der aktuellen Situation geschuldet. Von daher sind wir im Moment leider alle nur Passagiere. Wenn sich die Welt wieder anfängt zu drehen, wird sich zeigen, was da geht. Ich bin da aber ganz gelassen.

Fürchten Sie, dass einige Formel-1-Teams die Corona-Krise nicht überleben?
Natürlich bringt es ein Risiko mit sich, wenn das Geschäft ausbleibt. Nicht nur im Sport. Das ist nicht ohne. Da muss man jetzt richtig drauf reagieren und notwendige Dinge verändern.

Glauben Sie, dass es diese Saison überhaupt noch ein paar Rennen gibt?
Das Jahr ist ja noch relativ jung. Ich kann mir echt nicht vorstellen, dass es keinen Grand Prix mehr geben wird in diesem Jahr.

Carlos Sainz und Lando Norris verzichten auf einen Teil des Gehalts. Wird das auch andere Fahrer treffen?
Ich tue mich da jetzt mit einem Kommentar natürlich leicht, weil es mich nicht betrifft. Aber ich glaube schon, dass die Fahrer ihre Teams unterstützen müssen, gerade in Zeiten, in denen Firmen um ihre Existenz kämpfen. Die Fußballspieler verzichten ja auch auf einen Teil ihrer Gehälter. Jetzt gar kein Zeichen zu setzen, das wäre ja auch den Leuten im Team gegenüber, die normal verdienen, ein Haus abbezahlen müssen und Einbußen haben, nicht fair. Wer mehr verdient und mehr Puffer hat, sollte da auch großzügiger sein. Jetzt stehen auch die Fahrer in der Pflicht. Da kann Lewis (Hamilton) nach seinem Spruch „Cash is King“ mal zeigen, wie er drauf ist.

Haben Sie noch Kontakt zu Ihren Ex-Kollegen?
In Monaco wohnen ja ein paar Kollegen, die ich hin und wieder sehe. Ich habe mit Daniel Ricciardo ein bisschen getextet, als das Testen losging, und habe neulich mit Daniil Kvyat zusammen trainiert. Kontakt ist da. ■



XPB

Nico Hülkenberg sucht neue Aufgaben

Noch kein Spar-Deal



Bei der Homologation von Komponenten zeichnet sich eine Token-Lösung ab. Für das Absenken der Budgetdeckelung liegen zwei Modelle vor. Die Topteams fordern Sonderkonditionen für sich selbst.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 bekommt im Wochentakt neue Regeln. Wie immer seit Ausbruch der Coronakrise dreht es sich ums Sparen. Letzte Woche wurde die vorgezogene Sommerpause von 21 auf 35 Tage verlängert. Die Fabriktore öffnen also frühestens im Mai. Es war ein einstimmiges Votum.

Bei anderen Themen sind sich die Teams weniger einig. Bei der Frage, welche Elemente außer dem Chassis noch homologiert werden sollen, gab es genauso Konfliktstoff wie bei den Debatten um die Budgetdeckelung. Das Einfrieren des Chassis bis Ende 2021 spart den Teams 1,8 Millionen Euro. Zehn Millionen wären möglich, wenn man die komplette Liste an möglichen Komponenten für diese und nächste Saison festschreiben würde. Die Technikdirektoren haben sich auf rund 20 Teile geeinigt, die man homologieren könnte. Dazu zählen alle Crashstrukturen, das Getriebe, die Aufhängungen vorne und hinten, die Radträger, die Hydraulik, die Felgen und Bremsen. Ausgenommen sind die Aerodynamik und die Kühler, nicht aber die Nase. Die Nase ist Crashstruktur, die Kühler sind Teil der Aerodynamik.

Zwei Token aus 20

Die Teams haben unterschiedliche Ansichten darüber, welche Entwicklung stillgelegt werden soll und welche nicht. Sie kennen die Defizite ihrer Autos und die besseren Ideen der Konkurrenz. Da will man an seiner jeweiligen Schwachstelle Freiraum. In dem Konflikt aus Eigeninteressen wurde eine Idee geboren, die möglicherweise eine Lösung aus dem Dilemma bieten könnte. Jedes Team dürfte sich aus der Liste der 20 Komponenten individuell zwei Token heraussuchen. Diese beiden Komponenten wären dann freigestellt, der Rest eingefroren.

Der Antrag von Red Bull, die bereits auf 2022 verschobene Regelreform erst 2023 in Kraft treten zu lassen, wurde von der FIA abgelehnt. FIA-Präsident Jean Todt hat den Teams auch klargemacht, dass die Budgetdeckelung signifikant gesenkt werden muss. Derzeit steht sie bei 175 Millionen Dollar mit vielen Ausnahmen. „Das heißt, dass die Topteams mehr als doppelt so viel ausgeben. Das ist total verrückt“, stellt Todt sachlich fest. Viele Teams werden auch noch 2021 und 2022 unter den verringerten Einnahmen dieser Saison leiden. In einer ersten Videokonferenz über vier Stunden wurden die großen Unterschiede sichtbar. Ferrari und Red Bull können sich nur unter Schmerzen eine Absenkung auf 150 Millionen Dollar vorstellen. Mercedes ließe sich bis 140 Millionen herunterhandeln. Die restlichen sieben Teams fordern 100 Millionen als Obergrenze.

> „Es müssen die unterschiedlichen Situationen der Teams berücksichtigt werden. Vielleicht liegt die Antwort nicht in einem Budget-Cap, das für alle gleich ist.“
>
> Mattia Binotto



XPB

Die großen Teams fordern für sich eine höhere Budget-Obergrenze

Stufenplan oder Fixpreis

Jean Todt verrät, mit welchen Denkmodellen die Teams diese Woche in eine zweite Verhandlungsrunde gehen: „Eine Option ist: 130 Millionen Dollar mit allen Ausnahmen. Die zweite ist ein Stufenplan mit 140 Millionen im ersten Jahr, dann 130 und schließlich 120 Millionen.“ Die Hersteller-Teams fordern jetzt eine Sonderbehandlung. Ihr Argument: Wir entwickeln und bauen für unsere Kundenteams eine beträchtliche Anzahl an Komponenten. Das bindet Personal, Entwicklungskosten, Infrastruktur, für die der Kunde nicht aufkommen muss. Er bezahlt nur einen Preis. Ferrari, Red Bull und Mercedes wollen deshalb erreichen, dass Hersteller und Kunden bei der Budgetdeckelung unterschiedlich eingestuft werden. Der Unterschied soll bis zu 40 Millionen Dollar betragen. Das lehnen die Kundenteams rundweg ab: „Wir bezahlen die Entwicklungskosten ja mit.“ Auch Todt hat bereits angedeutet, dass er sich mit dem Vorschlag nicht anfreunden kann. ■

Formel 1

Pläne für Notkalender

Obwohl das Ende der Coronakrise noch nicht abzusehen ist, basteln die Formel-1-Bosse bereits an einem Notkalender.

Von: **Michael Schmidt**

In Zeiten von Ausgangssperren ist an Profisport mit Zuschauern aktuell nicht zu denken. Trotzdem bereitet man sich in der Formel-1-Zentrale in London schon auf den Neustart vor.

F1-Sportchef Ross Brawn hat bereits konkrete Szenarien im Hinterkopf. Bei einem Saisonstart im Juli wären bestenfalls noch 19 Rennen möglich. Ginge es erst im Oktober los, könnte man wenigstens die Minimalforderung von acht Rennen erfüllen. Die braucht man, um den Status einer Weltmeisterschaft zu gewährleisten.

Nach optimalen Plänen würde es schon im Juli mit zwei Rennen in Österreich, England oder Frankreich losgehen – zur Not auch ohne Zuschauer. Im August wird mit drei Rennen geplant, in Ungarn, den Niederlanden, Belgien oder Italien. Nach dem Europa-Block würde die Formel 1 im September und Oktober nach Asien umziehen. Bis auf Singapur sind hier alle Termine noch komplett flexibel. Im November würde dann der Amerika-Trip mit Austin, Mexiko und São Paulo folgen. Für das große Finale reist der Tross dann Anfang Dezember nach Bahrain und Abu Dhabi. Eine Ausdehnung in den Januar soll vermieden werden. ■



WILHELM

Nach aktuellen Plänen soll die Saison mit fünf Rennen in Europa starten

Formel 1

Keine Arbeit mehr

Die FIA hat die Zwangspause der Teams von 21 auf 35 Tage ausgedehnt. Um Kosten zu sparen, haben viele Rennställe einen Teil der Belegschaft von der Lohnliste gestrichen.

Von: **Tobias Grüner**

An einen normalen Rennbetrieb ist weiterhin nicht zu denken. Als letzter Grand Prix wurde nun Kanada offiziell verschoben. Auch Frankreich wackelt bedenklich. Keiner rechnet damit, dass die Saison vor Juli startet. Weil sich die Regeln zu Ausgangssperren und Fabrikschließungen von Land zu Land unterscheiden, haben sich die zehn Teams einstimmig darauf geeinigt, dass aktuell gar keiner arbeiten darf. Die ursprünglich auf drei Wochen angesetzte Zwangspause wurde kurzerhand um weitere 14 Tage verlängert. Der Shutdown gilt sowohl für die Fabriken der Teams als auch für die der Antriebs-Lieferanten.

Nur im Mercedes-Werk in Brixworth laufen die Maschinen noch. Dort wird aktuell eine Großbestellung an Atemhilfen für britische Krankenhäuser gefertigt. Der Weltmeister-Rennstall hat zudem die genauen Baupläne des in Rekordzeit entwickelten Geräts veröffentlicht, damit sich auch andere Firmen an der Produktion beteiligen können. Dort, wo der Betrieb komplett stillsteht, haben immer mehr Teams ihre Mitarbeiter ganz freigestellt. Nur Red Bull und Mercedes verzichteten bisher darauf, die Belegschaft in den Zwangsurlaub zu schicken und vom Staat bezahlen zu lassen. Selbst in der Formel-1-Zentrale in London steht aktuell ein Großteil der Büros leer. Um sich solidarisch mit den Angestellten zu zeigen, verzichten auch die F1-Bosse Chase Carey und Ross Brawn freiwillig auf einen Teil ihrer Gehälter. ■



MERCEDES

In der Mercedes-Motorenfabrik in Brixworth werden Atemhilfen hergestellt

NACHRICHTEN

ZANDVOORT ERST 2021?

Um die Saison in Gang zu bekommen, wird auch die Möglichkeit von Geisterrennen nicht ausgeschlossen. Für Zandvoort ist das aber keine Alternative. „Ein Grand Prix ohne Zuschauer ist für uns undenkbar. Dann feiern wir unser Comeback lieber erst im nächsten Jahr“, erklärte Veranstaltungschef Jan Lammers.

FORMEL E MUSS SPAREN

Die Teams in der Formel E haben sich darauf geeinigt, die Einführung des neuen Generation-2-Evo-Chassis aus Kostengründen um eine Saison auf 2021/2022 zu verschieben. In Sachen Antrieb können die Hersteller auswählen, ob sie kommende Saison einen neuen, für zwei Jahre homologierten Antrieb nutzen oder erst in der übernächsten Saison die Technik upgraden wollen.

NEUE PORSCHE-ZIELE

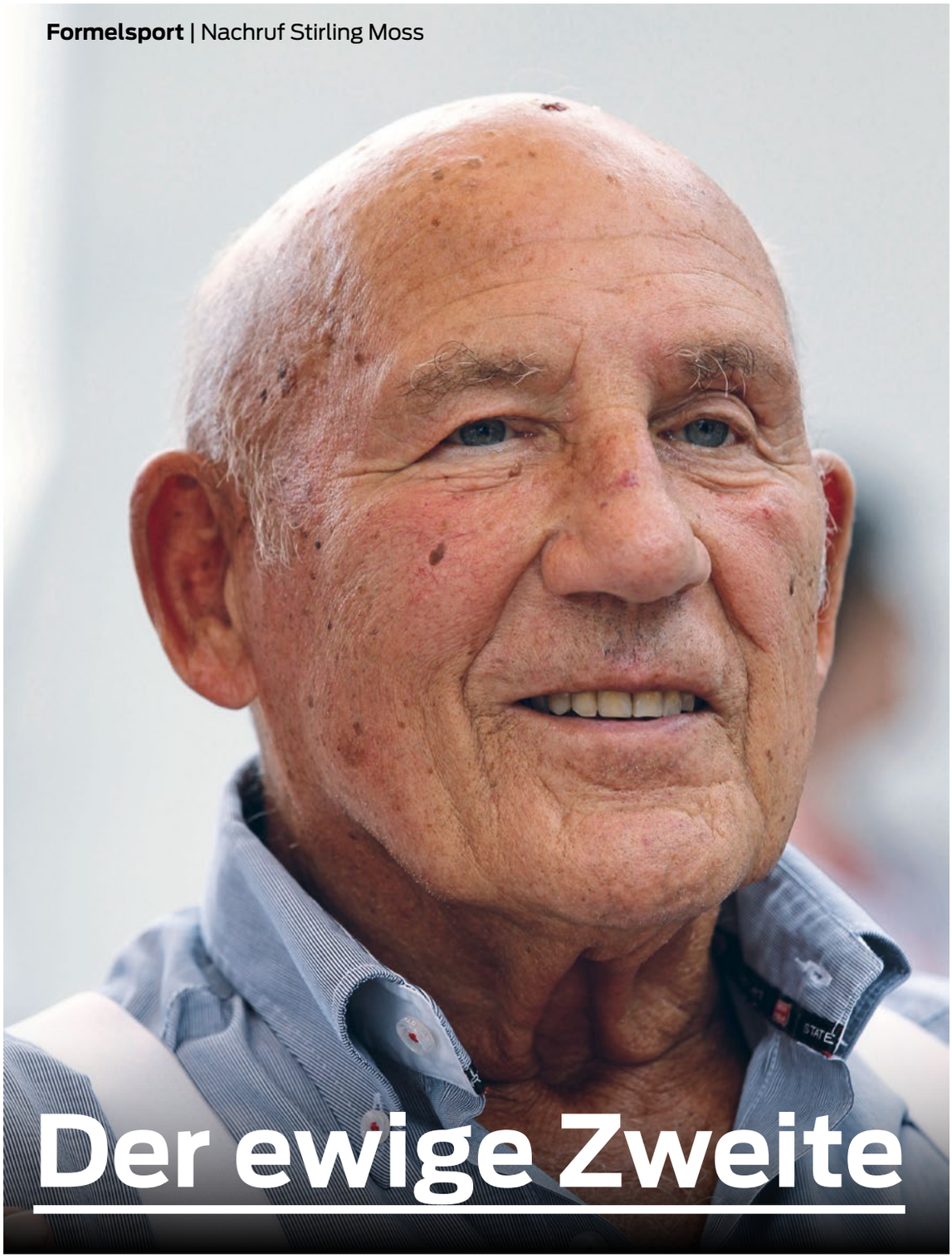
Porsche hatte für die zweite FE-Saison eigentlich den Titelangriff geplant. „Ohne Testmöglichkeiten wollten wir dieses Jahr zum Lernen nutzen“, erklärte Sportchef Pascal Zurlinden. „Durch die Pause sind wir auf vielen Strecken aber immer noch Rookies. Dadurch ändern sich unsere Ziele natürlich etwas.“

RON DENNIS SPENDET

Der ehemalige McLaren-Teamchef Ron Dennis hat eine Million Pfund (ca. 1,15 Mio. Euro) für gemeinnützige Zwecke gespendet. Das Geld kommt einer Stiftung zugute, die Mahlzeiten für Bedienstete im Krankenhaus- und Pflegesektor gratis bereitstellt.

MASKEN STATT INDYCARS

Die Dallara-Fabrik in Indiana, die normalerweise für die Wartung der IndyCar-Renner zuständig ist, hilft bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie in den USA. Die Maschinen schneiden Stoffmuster zu, aus denen dann Gesichtsmasken entstehen.



Der ewige Zweite

ARTURO RIVAS

Stirling Moss war nie Weltmeister, er hat nie die 24 Stunden von Le Mans oder das Indy 500 gewonnen. Und trotzdem zählt der Engländer zu den größten Fahrern aller Zeiten. Der ewige Zweite ist am Ostersonntag im Alter von 90 Jahren verstorben.

Von: **Michael Schmidt**

Seine Karriere endete an einem Ostermontag, sein Leben am Ostersonntag. Stirling Moss war erst 33 Jahre alt, als ihn ein schwerer Unfall bei der Glover Trophy am 23. April 1962 in Goodwood zum Aufhören zwang. Der damals beste Rennfahrer seiner Zeit konnte seine Mission nicht mehr erfüllen, sich mit einem WM-Titel ein Denkmal zu setzen. Eine Legende wurde Moss auch so. Der Engländer zählt irgendwie zum Reigen der Weltmeister, obwohl er auf dem Papier nie einer war. Nach seiner aktiven Laufbahn wurde der tragische Held zu einem der besten Botschafter seines Sports. Auch der Sturz in einen Aufzugschacht 2010 hielt ihn nicht davon ab, für PR-Zwecke in seine ehemaligen Rennautos zu steigen. Nur das Gehen machte Schwierigkeiten. Moss braucht einen Stock. Erst in den letzten Jahren zog er sich zurück. Gezeichnet von einer schweren Lungeninfektion 2017 blieb er öffentlichen Auftritten fortan fern. Am Morgen des 12. April ist Moss in seinem Haus in London nach langer Krankheit gestorben. Mit ihm verließ einer der letzten Gentleman-Fahrer die Bühne.

Der beste Verlierer

Michael Schumacher wurde für seine Siege verehrt, Stirling Moss für seine Niederlagen. Dabei war er nie wirklich ein Verlierer. Moss hat 16 Grands Prix gewonnen, die Mille Miglia, die Targa Florio, die 12 Stunden von Sebring und die 1000 Kilometer am Nürburgring. Er war ein begnadetes Fahrtalent, das das Vakuum zwischen Juan-Manuel Fangios Rücktritt und dem Beginn von Jim Clarks Siegeszug als Galionsfigur des Motorsports ausfüllte. Moss ist ein bisschen mit dem französischen Radsportler Raymond Poulidor vergleichbar, der nie die Tour de France gewann, obwohl er sie ein paar Mal hätte gewinnen können. Die



WEITMANN

Auf dem fahrerischen Höhepunkt: Moss gewinnt 1961 im Lotus den GP Monaco gegen die übermächtigen Ferrari

Formel-1-Statistik von Stirling Moss liest sich ähnlich. Viermal Zweiter, dreimal Dritter zwischen 1955 und 1961. Viele Etappensiege, aber kein Titel. Immer wieder kam etwas dazwischen, meistens ohne sein Zutun. Unfälle, Materialdefekte, zu viel Ehrlichkeit, oft zur falschen Zeit am falschen Platz. Mit seinem Patriotismus, seiner Sturheit und seinem Fairplay stand sich Englands Rennfahrerlegende oft selbst im Weg. Wohl gerade deshalb fuhr sich der 1999 zum Ritter geschlagene Sir Stirling in die Herzen der Fans.

Der am 19. September 1929 in London geborene Moss stammte aus einer Rennfahrerfamilie. Sein Vater Alfred nahm sogar an den 500 Meilen von Indianapolis teil. Seine Mutter fuhr Trials. Schwester Pat Moss war eine begabte Rallyefahrerin. Ein Buch über den Herrenfahrer Prinz Bira lieferte den Zündfunken für eine der größten Karrieren im Motorsport. „Ich war gerade 15 Jahre alt und las da über diesen Adligen, der sich das Rennfahren aus Spaß an der Sache leisten konnte und durch die ganze Welt tingelte. Mein erster Gedanke war: Was für ein wunderbares Leben." Den thailändischen Prinzen traf Moss auf den Rennstrecken wieder. Von 1951 bis 1954 in der Formel 1.

Ein Patriot durch und durch

1951 debütierte er in einem H.W.M. beim Grand Prix der Schweiz in der Formel 1. Auf regennasser Fahrbahn überzeugte der Neuling mit einem achten Platz. Brite durch und durch, verpflichtete sich Moss hauptsächlich für Fabrikate seines Landes. Drei Jahre lang mühte er sich auf E.R.A., Connaught, Alta und Cooper mit unterlegenem Material ab, blieb punktelos und hinterließ dennoch den Eindruck, zu Größerem geboren zu sein. Erst 1954 bekam er mit dem Maserati 250F ein anständiges Auto. Sein Manager Ken Gregory hatte den 250F gekauft, um der Welt und vor allem Mercedes zu zeigen, dass es sein Schützling mit den Besten aufnehmen konnte. Maserati adelte seinen Neuzugang in der zweiten Saisonhälfte 1954 zum Werksfahrer. Moss startete vier Mal aus der ersten Reihe, wurde Dritter beim GP Belgien und hätte in Monza gegen alle Stars gewonnen, hätte ihn nicht

> „Sir Stirling war mein Gottvater. Er hat das getan, was wir tun, nur zu einer Zeit, in der dich jede falsche Entscheidung dein Leben kosten konnte."
>
> Lewis Hamilton

Ölmangel an die Boxen gezwungen. Damit war der Weg zu Mercedes frei. Fangio wurde sein Lehrmeister. „Ich bin ihm oft hinterhergefahren und habe geschaut, wie er die Kurven anfuhr." Obwohl nur Nummer 2 hinter dem fünffachen Weltmeister, war Moss doch der Einzige der Teamkollegen, der den großen Argentinier herausfordern konnte.

Beim GP England 1955 kam es zum großen Duell zwischen den beiden Mercedes-Piloten. Moss setzte sich durch, fand aber nie heraus, ob ihn Fangio am Ende nicht doch vor heimischem Publikum gewinnen ließ. „Wenn es der Fall war, dann hat er es mich nie spüren lassen", erzählte er später. Mit seinem Sieg bei der Mille Miglia mit 32 Minuten Vorsprung auf Fangio machte sich Moss unsterblich. Im Rückblick urteilte Moss: „Fangio war im Formel-1-Auto schneller. Ich war der bessere Sportwagen-Pilot."

Moss als Kronzeuge

Es folgten jene Jahre, in denen das Unternehmen Weltmeisterschaft sieben Mal in Folge scheiterte, oft an widrigen Umständen. Dabei war es für Moss nur ein schwacher Trost, dass er am Ende jeder Saison sagen konnte: Ich war der Schnellste, aber mir fehlte das Glück. 1958 gewann der Pechvogel vier Grands Prix, sein Kontrahent Mike Hawthorn nur einen. Hawthorn schlug seinen Landsmann um einen Punkt. Diesen einen Zähler hatte Moss durch seine Ehrlichkeit hergeschenkt. Als die Sportkommissare Hawthorn beim GP Portugal nach einem Dreher wegen Fahrens gegen die Rennrichtung disqualifizieren wollten, stand ihm Moss bei und entlastete ihn als Kronzeuge. „Ich würde es immer wieder so tun", beteuerte Moss auch später, als ihm klar wurde, dass er damit den Titel weggeworfen hatte.

Ein Jahr später fuhr Moss als klarer Favorit zum WM-Finale nach Sebring. Er stellte den Cooper-Climax des Walker-Rennstalls auf die Pole-Position und hatte nach fünf Runden bereits einen Vorsprung von über neun Sekunden auf seine Verfolger, darunter seine WM-Gegner Jack Brabham und Tony Brooks. Dann brach das Getriebe. Brabham wäre das Gleiche passiert, hätte er nicht vor dem Rennen Autos getauscht. Auch die Saison 1960 hätte seine sein müssen. Drei Rennen, dreimal Pole-Position, ein Sieg. Moss hatte inzwischen die Fronten gewechselt, von Cooper zu Lotus. Und dabei einen Pakt mit dem Teufel geschlossen.

Die Frühwerke von Colin Chapman waren schnell, leicht und zerbrechlich. Moss flog im Training zum GP Belgien ausgangs der Burnenville-Kurve von der Bahn, weil links hinten die Radnabe gebrochen war. Der unglückliche Pilot wurde aus dem Auto geschleudert und erlitt dabei ernsthafte Verletzungen an beiden Beinen, an der Wirbelsäule und der Nase. Die Verletzungen zwangen Moss, drei Rennen auszulassen. Als er zurückkehrte, war Brabham mit dem WM-Titel schon auf und davon gefahren.

1962 siegte der Pragmatismus. Moss wollte das beste Auto im Feld fahren. Er hatte sich mit Enzo Ferrari ausgesöhnt und ihm das Versprechen abgerungen, dass er seinen Ferrari blau lackieren dürfe, den Farben des Rob-Walker-Rennstalls. Der Unfall in Goodwood durchkreuzte die Pläne. Es dauerte eine halbe Stunde, bis man Moss aus seinem Lotus geschnitten hatte. Er erlitt so schwere Verletzungen, dass er 28 Tage ins Koma fiel und für mehrere Wochen halbseitig gelähmt war. Den Versuch eines Comebacks ein Jahr später an gleicher Stelle blies Moss nach nur einer Testfahrt ab. Er war der Meinung, dass seine Reflexe und sein Sehvermögen gelitten hatten. Jahre später räumte Moss ein: „Ich bin zu früh wieder in ein Rennauto gestiegen. Hätte ich etwas länger gewartet, hätte ich vielleicht anders entschieden."

Sein letztes Rennen hat Sir Stirling Moss jetzt verloren. Nach seinem Tod ist sein Landsmann Tony Brooks der älteste noch lebende GP-Sieger. Der gelernte Zahnarzt ist 88 Jahre alt. ■



DAIMLER

Geburt eines Mythos: Moss gewinnt 1955 mit Jenkinson die Mille Miglia



WILHELM

Zwei Generationen: Hamilton und Sir Stirling beim Fachsimpeln

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!*

LESERWAHL
BEST BRAND 2020
KATEGORIE Schmierstoffe
Heft 07/20
auto motor und sport

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

Auto ZEITUNG
TOP MARKE 2020
GOLD
Schmierstoffe

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

Auto ZEITUNG
TOP MARKE 2020
SILBER
Pflegemittel

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

LESERWAHL
BEST BRAND 2020
KATEGORIE Schmierstoffe
Heft 06/20
Motor Klassik

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

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN

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

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

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

LESERWAHL
BEST BRAND 2019
KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe
Heft 16/20
MOTOR SPORT aktuell

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

MOTORRAD
BEST BRAND 2020
Kategorie: Öle/Schmiermittel

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!

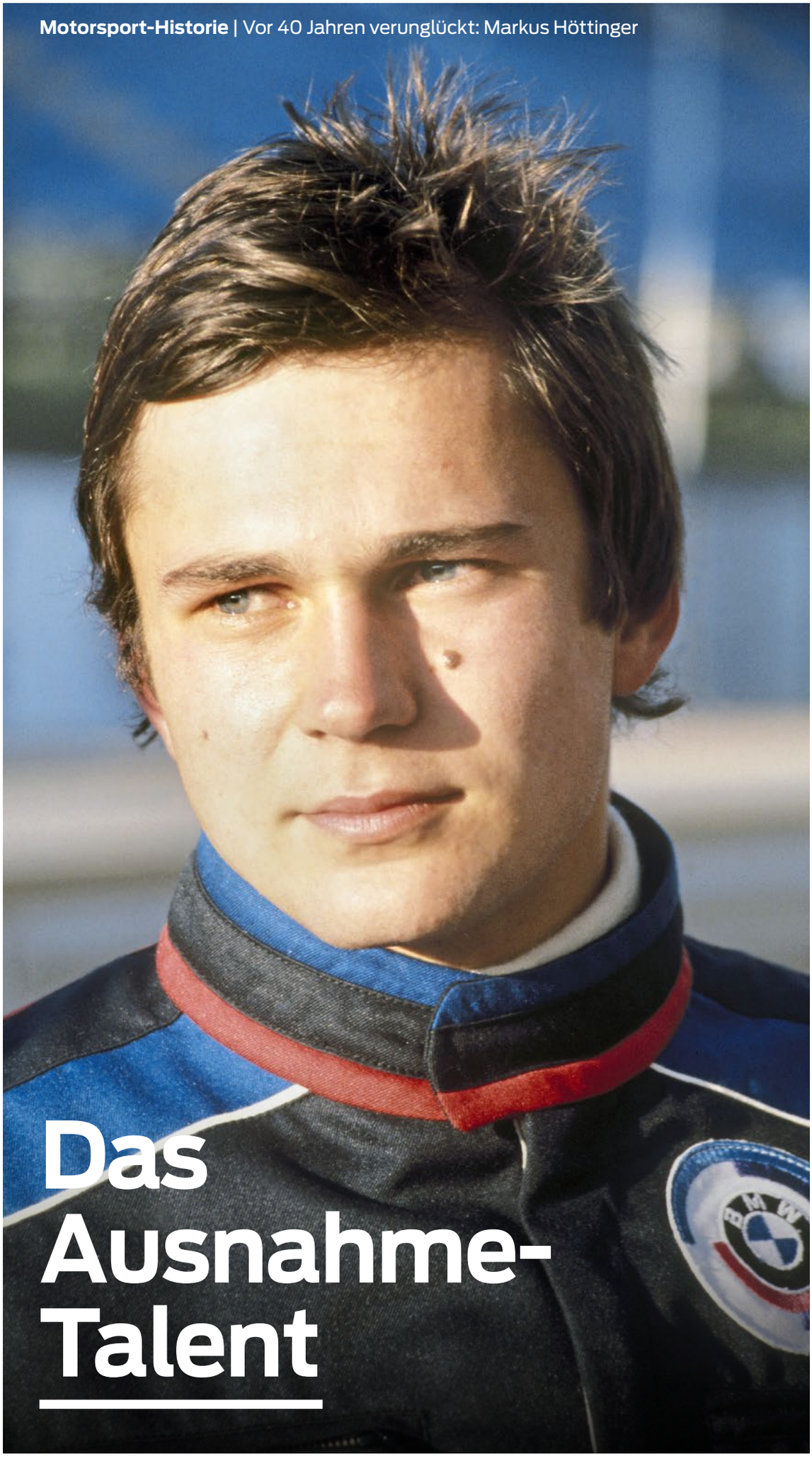
Eine Marke, alles aus einer Hand: über 4.000 Produkte rund um Motoröle, Additive, Fahrzeugpflege, chemische Problemlöser und Serviceprodukte.

Bleiben Sie gesund!

Ihr Ernst Prost



www.my-liqui-moly.de



BMW GROUP ARCHIV

Das Ausnahme-Talent

Am 13. April 1980 starb Markus Höttinger in Hockenheim auf tragische Weise. Wir erinnern an eines der größten deutschsprachigen Fahrertalente seiner Zeit. Wie schaffte er in nur vier Jahren den Aufstieg aus dem R5-Pokal bis (fast) in die Formel 1?

Von: **Dirk Johae**

Das kräftige Azurblau von Markus Höttingers Gruppe-5-BMW der Saison 1978 passte zu seinem sonnigen Gemüt. Dieses paarte der junge Österreicher mit Zielstrebigkeit, Abgeklärtheit und Cleverness. Mit dem blauen BMW gewann der Rookie den dritten Lauf zur Deutschen Rennsport-Meisterschaft auf dem Nürburgring. Beim Eifelrennen auf der Nordschleife war der 21-Jährige mit seinem 320 von GS Tuning aus der ersten Reihe neben dem zweifachen Meister Hans Heyer im Zakspeed-Escort gestartet. Von großen Namen ließ sich Höttinger ebenso wenig beeindrucken wie von rustikalen Attacken. Als Heyer ihn im Abschnitt Bergwerk auf die Wiese drängte, litt zwar Höttingers rechter Kotflügels, nicht aber sein Siegeswille. „Ich bedaure, dass es nicht so fair zuging wie beim letzten Rennen am Nürburgring“, resümierte er für Sport Auto.

Zweikampfstärke

Bei seinem erst dritten Einsatz im 300 PS starken BMW stand Höttinger ganz oben auf dem Treppchen. Insgesamt drei Rennen gewann der junge Österreicher in seiner Premierensaison und erreichte im Gesamtklassement den vierten Platz. Damit war der Burgenländer zweitbes-

Markus Höttinger

Geburtstag: 28.05.1956
Geburtsort: Neunkirchen
Herkunftsland: Österreich

KARRIERE
1977: Renault-5-Pokal (7.)
1978: DRM (4., 3 Siege)
1979: F2-EM (March-BMW)
1979: DRM (6., 1 Sieg)
1979: Procar (4.)
1980: F2-EM (Maurer-BMW)

ter Pilot der kleinen Division hinter dem Meister Harald Ertl. Im Gegensatz zu Höttinger steuerte dieser bereits einen BMW 320 mit Turbomotor.

Scheinbar mühelos war Höttinger der Umstieg in den von einem Formel-2-Triebwerk angetriebenen Gruppe-5-BMW gelungen. In der Saison zuvor musste er sich noch mit nur 100 PS seines Renault 5 Alpine im Markencup begnügen. Hier holte sich Höttinger seine Zweikampfstärke: „In keiner anderen Rennkategorie wird so verbissen gekämpft wie gerade in den Markenpokal-Läufen“, meinte Höttinger. „Sie bieten die Grundlage für den harten, aber fairen Infight.“ Im Renault-5-Pokal lernte er auch Hans-Georg Bürger kennen. Die beiden Talente galten nicht nur auf der Rennstrecke als unzertrennliches Duo, sondern waren außerhalb der Cockpits beste Freunde.

Verfrühter Jubel

Höttingers Cup-Saison wertete sein Manager Helmut Marko als Sturm-und-Drang-Zeit. Gleich zwei Mal war die Nordschleife des Nürburgrings Ort der Handlung. Einmal endete ein Schiebemanöver mit seinem Freund Bürger auf der Döttinger Höhe in einem Highspeed-Überschlag. Bei einem zweiten Rennen in der Eifel jubelte Höttinger bei der Überfahrt des Zielstrichs eine Runde zu früh. Zunächst wunderte er sich, dass seine Verfolger „wie die Beknackten an mir vorbeigebrettert sind“. Aus dem vermeintlichen ersten Sieg wurde am Ende nur der sechste Platz. Zeitzeuge Rainer Braun berichtet, dass es beim anschließenden Telefonat von Marko mit seinem Schützling sehr laut zugegangen sein soll. Doch nach der Cup-Saison, die Höttinger als Siebter abschloss, sorgte er bei seinem

> „Im Gegensatz zu den anderen jungen Herren hat er zuerst gedacht und dann geredet.“
>
> Helmut Marko

Förderer in Graz auch für Zufriedenheit. Für BMW startete er Anfang November beim 1000-Kilometer-Rennen von Kyalami, sein erster Renneinsatz in einem Gruppe-5-BMW 320. An der Seite von Harald Grohs wurde der Österreicher Dritter. Als er zum ersten Mal seinem Teamkollegen Ronnie Peterson über den Weg lief, meinte der schwedische Formel-1-Pilot: „So jung noch, und der soll schon Rennfahrer sein?“ Doch spätestens mit seinen starken Auftritten in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft 1978 beseitigte der neue BMW-Schützling alle Zweifel. So abgeklärt, wie er fuhr, äußerte sich Höttinger auch in Interviews: „Ich habe nur Nahziele, die Entwicklung im Automobilrennsport ist so schnelllebig.“

500 Turbo-PS

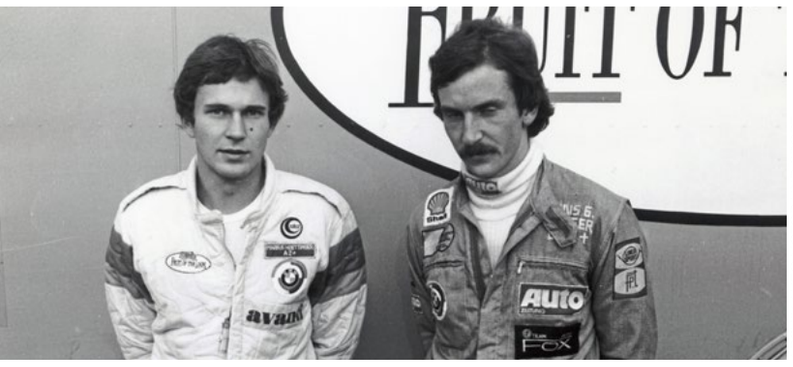
1979 hatte er sein nächstes Nahziel erreicht. Mit der Unterstützung von Jägermeister bestritt der von BMW geförderte Sportstudent eine zweite Saison in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft. Er blieb im Team von Gerhard Schneider, der den Eleven wie seinen Sohn behandelte. Das Triebwerk für Höttingers 320 stammte direkt aus der PS-Küche von Paul Rosche. Der Vierzylinder-Turbo war ein Prototyp für den künftigen BMW-Formel-1-Motor. Mit dem 500 PS starken BMW, dem leistungsstärksten Auto seiner Karriere, gewann Höttinger einen Lauf.

Aber in dieser Saison füllte sich sein Terminkalender. Eckhard Schimpf ermöglichte mit Jägermeister-Geld auch fünf Starts in der Formel 2 mit einem neuen March-BMW. Und Höttinger kam der Formel 1 so dicht wie noch nie: Er startete außerdem in der neuen Procar-Serie, die im Rahmen europäischer Formel-1-Läufe mit baugleichen BMW M1 ausgetragen wurde. Höttinger erkämpfte den vierten Platz im Gesamtklassement. 1980 sollte sich Höttinger ganz auf die Formel-2-Europameisterschaft konzentrieren. Dazu heuerte er beim Team von Mampe-Besitzer Willi Maurer an. Die in Speyer beheimatete Mannschaft setzte in der zweiten Saison eine eigene Konstruktion mit BMW-Motor ein. „In diesem Jahr gewinne ich mindestens zwei oder drei Rennen“, meinte Höttinger voller Optimismus. Beim Saisonauftakt in Thruxton schied Höttinger schon in der Startrunde mit Motorschaden aus. Dann folgte der zweite Lauf in Hockenheim.

Am falschen Ort

Höttinger war am Ende der dritten Runde Siebter, als sich ausgangs der Nordkurve Derek Warwick vor ihm drehte und beim Touchieren der Leitplanke das rechte Hinterrad des Toleman abriss. Es flog zehn Meter hoch durch die Luft und traf beim Herunterfallen den Helm von Höttinger. Er hatte keine Überlebenschance. Während die Ärzte am Streckenrand um sein Leben kämpften, lief das Rennen skandalöserweise weiter. Erst drei Runden vor Schluss wurde abgebrochen, weil der Rettungshubschrauber auf der Strecke landen musste.

Mit Markus Höttinger starb eines der größten Fahrertalente. Das ganze Fahrerlager reagierte geschockt auf den tragischen Tod des Kollegen. Er wurde 23 Jahre alt. Vier Monate nach Hockenheim hätte der BMW-Schützling in Österreich sein erstes Formel-1-Rennen bestreiten sollen. ■



ARCHIV AUTO MOTOR UND SPORT

Zwei Freunde, beide 1980 verunglückt: Höttinger (li.) und Hans-Georg Bürger



BMW GROUP ARCHIV

Richtung Formel 1: Höttinger im 500 PS starken BMW 320 Turbo



MCKLEIN

Letzter Start: Im Maurer-BMW beim F2-EM-Lauf in Hockenheim 1980



JOSEF REINHARD

Horrorszenario: Die Unfallstelle am Samstag, dem 13.



MOTORSPORT-IMAGES



MOTORSPORT-IMAGES

Laut GT-Promoter Ratel wird der Restart der global ausgerichteten IGTC vermutlich das schwierigste Unterfangen

GT-Promoter Stéphane Ratel über die Coronakrise und die finanziellen Folgen, die Sorgen der GT-Teams und die Schwierigkeiten für Rennveranstalter, die Rumpfsaison für die zweite Jahreshälfte zu planen.

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

Wie geht es Ihnen und Ihrer Familie?
Uns geht es gut, danke der Nachfrage. Als in Rom, wo ich normalerweise im Winter lebe, die Ausgangsbeschränkungen wirksam wurden, haben wir den großen Saisonvortest in Le Castellet zum Anlass genommen, nach Paris zurückzukehren. Aber an dem Tag, als wir dort ankamen, hat der französische Präsident die gleichen Beschränkungen erlassen wie in Italien. Es trifft uns eben alle, und wir müssen da auch alle zusammen durch.

Ihre Promoter-Firma SRO ist vermutlich geschlossen?
Die Firma ist seit vier Wochen zu, trotzdem arbeiten wir alle von zu Hause aus daran, den Kalender für die zweite Jahreshälfte neu zu strukturieren und unsere Teams auf dem Laufenden zu halten. Das ist nicht so einfach, denn wir veranstalten ja Rennserien in Europa, Asien und Amerika.

Es muss ein Alptraum sein, die Kalender neu zu sortieren, wenn man an Themen wie Verfügbarkeit von Rennstrecken oder Terminüberschneidungen für die Teams denkt.
Es ist ein Alptraum! Normalerweise bauen wir die Terminkalender für die Folgesaison über Monate hinweg auf. Jetzt hatten wir zwei bis drei Wochen Zeit, um auf die Coronakrise sowie die Ausgangs- und Reisebeschränkungen zu reagieren. Und trotzdem kann sich die ganze Mühe als völlig nutzlos erweisen, weil wir nicht sicher wissen, wie es mit der Pandemie wirklich weitergeht.

Haben Sie deshalb unterschiedliche Szenarien für 2020 entwickelt, gekoppelt an den Zeitpunkt der Wiederaufnahme von Rennen?
Das ist korrekt. Wir hatten einen Plan A, der wurde von der Krise aber bereits eliminiert. Dann haben wir einen Plan B, wonach wir im Juni loslegen, und einen Plan

„Als Rennpromoter handele ich mit einer legalen Droge“

C, wo der Saisonstart auf Ende Juli fällt. Und dann haben wir noch einen Plan D, wo der Buchstabe D wörtlich für Desaster stehen könnte, denn laut diesem Plan fahren wir 2020 überhaupt keine Rennen mehr!

Überlegen Sie auch, Rennen ohne Zuschauer abzuhalten?
Das ist ganz eindeutig eine Option für eine gewisse Übergangsphase. Wir hatten bei unserem Saisonvortest in Le Castellet Mitte März 51 Autos und 700 Mitarbeiter von Teams und SRO an der Rennstrecke – keiner ist krank geworden, auch dank Social Distancing und speziellen Hygienevorschriften. Wir können uns also gut vorstellen, Rennen ohne Zuschauer abzuhalten. Wir wollen so früh wie möglich wieder loslegen. Denn wir haben den Teams versprochen, dass wir versuchen, die geplante Anzahl an Rennen trotz der kürzeren Saison abzuhalten, zum Beispiel, indem wir an einem Wochenende bis zu drei Rennen fahren.

Dann müssten Sie in fünf Monaten so viele Rennen abhalten wie sonst in neun?
Wir hatten es in der Kalenderplanung für 2020 geschafft, dass sich keiner der 26 GT World Challenge-Läufe mit der IGTC überschneidet, und auch mit dem GT Masters hatten wir keine Clashes. Das ist jetzt natürlich unmöglich geworden, selbst wenn wir in Betracht ziehen, bis in den Dezember und sogar den Januar hinein Rennen zu fahren.

Sie fahren mit der GT World Challenge und der IGTC auf fünf Kontinenten. Wie unterscheiden sich die Szenarien in regionaler Betrachtung?
Simpel gesagt ist Asien bei der Pandemie vier Wochen weiter als Europa, und Amerika liegt noch mal drei Wochen hinter Europa. Im Moment gehen wir davon aus, dass ab Mai die Beschränkungen gelockert werden und wir im Juni oder Juli in Europa wieder Rennen ausrichten können. Das hängt allerdings daran, wann die einzelnen Länder ihre Reisebeschränkungen aufheben und die Grenzen wieder öffnen. Das ist für uns im Detail nicht abzuschätzen, wir müssen einfach warten. Einfacher wird der Restart der nationalen GT-Meisterschaften wie in Frankreich oder England, dann da müssen wir uns in der Regel nur mit den rechtlichen Bestimmungen in einem einzigen Land auseinandersetzen. Bei den Kontinental-Serien in Amerika, Europa und Asien werden wir länger warten müssen, wegen der Reisebeschränkungen. Und am schwierigsten ist die globale IGTC, weil wir dort Teams und Fahrer aus der ganzen Welt haben.

„Wir haben den Teams versprochen, dass wir versuchen, die ursprünglich geplante Anzahl an Rennen trotz der kürzeren Saison abzuhalten.“

GT-Promoter Stéphane Ratel

Ganz direkte Frage: Laufen Promoter wie Sie jetzt nicht zwangsläufig in eine finanzielle Krisensituation?
Meine Firma SRO ist da ganz gut aufgestellt: Erstens sind wir nur in einem sehr geringen Maße finanziell abhängig von Herstellern, denn wir organisieren ja primär Kundensport. Rennserien wie die WEC, wo der Anteil an Werkseinsätzen hoch ist, haben da andere Abhängigkeiten. Die GT World Challenge-Serien sind Kundensport-Angebote, daher machen wir uns wenig Sorgen. Die IGTC könnte von der Krise stärker betroffen sein, weil hier werksunterstützte Einsätze der Hersteller erfolgen, die könnten wegen der Krise ausgesetzt oder gestrichen werden.

Wie gesund sind die Teams?
Das werden wir erst sehen, wenn wir wieder Rennen fahren, aber ich bin optimistisch. Wenn die Krise, sagen wir, drei Monate dauert, können die Teams überleben. Wenn wir sechs Monate keine Rennen fahren, wird alles viel schwieriger. Wir hatten vor der Saison 2020 sowohl im Endurance als auch im Sprint Cup in Asien und in Europa starke Nennergebnisse – nur die Lage in Amerika war deutlich schwächer.

Was passiert mit Ihrer Firma SRO, wenn die Krise länger dauern sollte?
Wir waren in den letzten Jahren als Unternehmen erfolgreich, gleichzeitig haben wir gut gewirtschaftet und Rücklagen gebildet. Natürlich helfen uns jetzt auch Maßnahmen wie die Kurzarbeitszeitregelungen, denn unser Geschäft – also das Abhalten von Autorennen – ist natürlich durch die Coronakrise zu 100 Prozent weggebrochen. Wir sind recht zuversichtlich, dass wir sogar im Falle des erwähnten Worst-Case-Plans D unbeschadet durch die Krise kommen würden. Am Ende kann man es eh nicht ändern, denn ich habe als Unternehmer ja nichts falsch gemacht – die Pandemie ist höhere Gewalt.

Ganz im Ernst: Hatten Sie erwartet, dass es so schlimm kommen könnte?
Ich habe das erwartet, weil wir auf allen Kontinenten aktiv sind. Ich erinnere mich an Video-Telefonate mit meinem Mitarbeiter Benjamin Franassovici, der in Hongkong stationiert ist und den asiatischen Markt betreut. Er saß schon im Januar mit Mundschutz im Büro. Weil wir genau wussten, was in Asien läuft, waren wir die Ersten, die einen Plan B für unseren Saisonstart in Monza im März präsentierten – lange vor allen anderen Rennserien. Und wir verhandeln seit Anfang März mit allen Rennstrecken in Europa über Ausweichtermine.

Wird die Coronakrise den Motorsport hart treffen?
Viele glauben sogar, die Coronakrise könnte den ganzen Motorsport ins Verderben reißen. Ich sehe das völlig anders: Ich sage immer scherzhaft, dass ich als Rennpromoter mit einer legalen Droge handele. Viele Teamchefs wie auch Sponsoren oder wohlhabende Privatfahrer sind dem Rennsport wie Süchtige verfallen, und die Coronakrise wird das nicht ändern. Die Fans gehören in die gleiche Kategorie: Wer sich 30 Jahre lang Rennen anschaut, wird wegen drei Monaten Zwangspause nicht plötzlich damit aufhören. Diese große Community würde alles andere aufgeben, bevor sie den Motorsport aufgibt!

Wäre das nicht trotzdem ein guter Zeitpunkt, um auf die Kostenbremse zu treten?
Das ist ein Denkansatz, obwohl ich nicht zu 100 Prozent überzeugt bin, dass wir das wirklich benötigen. Jede Krise erzeugt neue Chancen, die man nutzen muss.

So wie die E-Sports-Blase, die gerade wie eine Sau durchs Dorf getrieben wird?
Ich hatte früher auch eine tendenziell negative Einstellung zum Thema E-Sports, das gebe ich zu. Aber wir hatten vor drei Wochen die E-Sport GT Series Charity Challenge in Monza, und erstmals gab es wirklich gute TV-Coverage. Das mag den besonderen Umständen geschuldet sein, aber ich sehe einen Trend, dass E-Sports langsam in einen Bereich kommt, wo wir auch von finanzieller Relevanz sprechen können. E-Racing ist erstaunlich realistisch geworden, wenn man sich die grafische Umsetzung anschaut. Und wir als Promoter müssen uns das Thema ansehen, sonst verlieren wir womöglich das Geschäft an andere Wettbewerber – und das wäre fahrlässig. Trotzdem hoffe ich, dass wir bald wieder echten Rennsport zu sehen bekommen.

Müssen wir unsere Hotelzimmer fürs 24h-Rennen in Spa Ende Juli canceln …?
Auf gar keinen Fall! Ich kann nicht versprechen, dass wir Ende Juli fahren, das hängt ja nicht von mir ab. Aber wir alle sollten positiv denken. Wir haben für Spa einen Ausweichtermin – aber ich hoffe wirklich, dass wir im Juli wieder fahren können. ■

Die drei Fragezeichen



ADAC GT MASTERS

Dunkle Wolken und viele Fragezeichen in der aktuellen Krisensituation

Die Coronakrise fordert die Motorsportwelt auf ganz unterschiedliche Weise heraus. Wie gehen Serienbetreiber wie VLN und ADAC mit dieser speziellen Situation um? Und wie planen sie für die Zukunft?

Von: **Bianca Leppert**

Die Nürburgring Langstrecken-Serie und das ADAC GT Masters zählen in der deutschen Motorsport-Landschaft für viele Fans zu den beliebtesten Serien. Doch was passiert, wenn eine Pandemie wie das Coronavirus alles lahmlegt? Die Verantwortlichen der beiden Rennserien müssen Lösungen für Probleme finden, die so vorher noch nie da waren, und jede Entscheidung sorgfältig abwägen.

Damit war die VLN bereits gleich zu Beginn konfrontiert. Am 14. März standen die Test- und Einstellfahrten unter Ausschluss von Zuschauern auf dem Programm – zu dem Zeitpunkt, als über die ersten einschneidenden Maßnahmen in Deutschland gerade diskutiert und in Rheinland-Pfalz ab dem 16. März Veranstaltungen über 75 Teilnehmer untersagt wurden. „Uns hat das sehr hart getroffen“, sagt VLN VV Geschäftsführer Christian Stephani. „Wir waren genau in der Übergangsphase.“ Die Entscheidung, die Test- und Einstellfahrten – wenn auch unter Vorsichtsmaßnahmen – durchzuführen, obwohl absehbar war, dass der erste Lauf gecancelt wird, fand nicht überall Zustimmung. „Ich kann heute noch mit gutem Gewissen sagen, dass wir niemanden gefährdet haben. Es gab entsprechende Hygienemaßnahmen, und wir haben beispielsweise Versammlungen in geschlossenen Räumen wie die Fahrerbesprechung oder die Dokumenten-Abnahme abgesagt“, so Stephani.

Einige Teams waren bereits vor Ort, die man nicht einfach nach Hause schicken wollte – auch hinsichtlich der Kosten für die Teams. Auch rechtlich hätte man keine Handhabe gehabt, die Veranstaltung einfach abzusagen, weil es zu diesem Zeitpunkt keinerlei Verordnung gegeben habe: „Dabei hätten auch Regressansprüche entstehen können. Wir haben eine gesundheitliche Verantwortung, aber auch eine wirtschaftliche.“

Simracing boomt nun

Kurz danach war allerdings schnell klar, dass die ersten drei Läufe abgesagt werden müssen. Man machte aus der Not eine Tugend und rief die „Digitale Nürburgring Langstrecken-Serie powered by VCO“ ins Leben. Die Idee dazu gab es schon länger, nun war eine schnelle Umsetzung gefragt, bei der die VLN vom ehemaligen Nordschleifen-Pilot und Simracing-Experten Marc Hennerici unterstützt wurde. Mit dabei: Klangvolle Namen wie Bruno Spengler, Marc Basseng, Martin Tomczyk oder Mike Rockenfeller. „Simracing bekommt so eine Aufmerksamkeit, von der man sonst nur träumen konnte. Und für unsere Teilnehmer, Fans und Sponsoren ist es eine Alternative“, sagt Stephani. Der ADAC schlägt in die gleiche Kerbe: Die GT Masters eSports Championship findet bereits in der zweiten Saison statt – allerdings eher auf klassische Simracer ausgerichtet.

> „Ich bin guter Dinge, dass wir noch einige reale Rennen sehen werden. Aber sicherlich wird sich der Motorsport nach der Coronakrise verändern.“
>
> Christian Stephani, VLN VV

Ein Thema, das alle Serien-Organisatoren umtreibt, ist der zukünftige Kalender. Es ist eine Mammutaufgabe, auf die sich ständig ändernden Bedingungen zu reagieren. Schließlich kann niemand sagen, wie sich das Virus und damit die Sicherheitsmaßnahmen entwickeln werden.

Die VLN hat nun einen ersten Entwurf mit acht Rennen präsentiert. Stephani: „Je nachdem wäre der Ausschluss der Zuschauer für uns eher kein K.o.-Kriterium. Es wäre noch viel schlimmer, wenn gar kein Motorsport stattfindet. Auf Überschneidungen mit anderen Serien können wir aber nicht achten, weil alle Veranstalter die zweite Jahreshälfte im Blick haben.“

Teams halten ADAC Treue

Beim ADAC ist man, was Terminüberschneidungen angeht, etwas akribischer. „Wir sind im regen Austausch mit der SRO. Auch andere Sportevents haben wir im Blick“, sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. Die Besonderheit: Weil die Rennen live im TV übertragen werden, muss man sich auch mit Partner Sport1 abstimmen. Die Sendezeiten für die Ausweichtermine wurden bereits abgestimmt, auch wenn die natürlich noch wacklig sind. „Sich einfach auszuklinken und vier Wochen abzuwarten, wäre falsch“, sagt Voss. Wie bei der VLN ist auch beim ADAC besonders wichtig: Es soll bei den geplanten sieben Rennen bleiben,

denn das hat für die Teams und die Sponsoren höchste Priorität. Voss: „Man muss auch darüber nachdenken, Rennen im November oder Anfang Dezember zu fahren – vielleicht auch an einem anderen Austragungsort, wenn es in bestimmten Ländern Einreiseverbote gibt. Wir denken in alle Richtungen."

Eine Rennserie lebt von ihren Teams – das ist kein Geheimnis. Und mit denen sind sowohl die VLN-Organisatoren als auch der ADAC täglich in Kontakt. Nur wird es nach der Krise, die für viele existenzbedrohend ist, überhaupt noch genügend Fahrer und Teams geben, die sich den Motorsport leisten können? „Momentan halten uns alle die Treue", sagt Voss. „Aber natürlich könnte es für manche bis zum endgültigen Saisonstart eng werden." Deshalb ist es in beiden Serien enorm wichtig, an der bisherigen Anzahl der Veranstaltungen festzuhalten – schließlich haben einige Teams ihren Sponsoren gegenüber Verträge mit einer Verpflichtung für x Rennen unterschrieben.

Auch das Thema Zuschauertickets steht in beiden Serien auf der Agenda. „Wir gehen davon aus, dass es längere Zeit keine Einnahmen durch Zuschauer geben könnte", meint Stephani. Beim ADAC gab es bereits Anfragen von Ticketkäufern, diese zurückzugeben. „Wenn jemand im Herbst die Sorge hat, sich in Menschenmengen aufzuhalten, wird das Ticket natürlich erstattet. Auch bei einer Terminverlegung muss man damit kulant umgehen", erläutert Voss.

Und was passiert, wenn der Worst Case eintritt, also das Szenario, das wir in diesem Jahr überhaupt keine Rennen mehr sehen werden? Mit diesem Gedanken hat man sich ebenfalls in beiden Rennserien auseinandergesetzt. „Ich bin guter Dinge, dass wir noch einige reale Rennen sehen werden", meint Stephani. „Aber sicher wird sich der Motorsport nach Corona verändern und die Veranstaltungsbranche wird das noch lange spüren." Voss ergänzt: „Natürlich muss man darüber nachdenken, wie sich das dann entwickelt. Wir werden nichts tun, was gegen geltende Gesetze verstößt. Es ist für alle schwer. Wenn es wirklich so einen langen Shutdown gibt, haben wir in Europa aber auch andere Probleme. Dann wird es existenzbedrohend für die Wirtschaft." ■



VLN

Der VLN-Kalender sieht acht Läufe vor, davon eine Doppelveranstaltung



ADAC GT MASTERS

Für GT-Masters-Fans: Jeden Sonntag geht Patrick Simon mit „PS on Air" live



ADAC GT MASTERS

ADAC Motorsport-Leiter Thomas Voss (Mitte) arbeitet an Lösungen



VLN

Gibt es bei einigen Rennen auf der Nordschleife erst mal keine Zuschauer?

NACHRICHTEN

GT-MASTERS-KALENDER

Die ADAC GT-Masters-Serie hat einen provisorischen Kalender für die Saison 2020 aufgestellt. Dabei wollen die Verantwortlichen vorbehaltlich der weiteren Entwicklung in der Coronakrise weiterhin sieben Rennen abhalten. „Wir werden die Situation weiter aufmerksam im Blick haben und flexibel reagieren", sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. „Der Saisonstart im August ist der Auftakt eines kompakten Kalenders mit weiterhin sieben Veranstaltungen." So sieht der vorläufige Kalender für 2020 aus:

31.07.–02.08: Most oder Lausitzring
14.08.–16.08: Nürburgring
21.08.–23.08: Zandvoort
18.09.–20.09: Hockenheim
02.10.–04.10: Sachsenring
16.10.–18.10: Red Bull Ring
23.10.–25.10: Oschersleben

IMSA-KALENDER 2020

Auch die nordamerikanische IMSA-Serie hat den Kalender für die Saison 2020 modifiziert: Nach bisherigem Stand soll es nun beim 6h-Rennen in Watkins Glen (25. bis 28.06.) weitergehen. Das Rennen in Mid-Ohio wurde in den September (25. bis 27.09.) verschoben. Der Lauf in Laguna Seca wurde eine Woche vorgezogen (04. bis 06.09.), sodass US-Teams die Möglichkeit haben, am 24h-Rennen in Le Mans teilzunehmen. Das Petit-Le-Mans-Rennen in Road Atlanta findet nun vom 14. bis 17.10. statt. Das abgesagte Sebring-Rennen wurde bereits zuvor in den November (11. bis 14.11.) verlegt.

VLN-KALENDER 2020

Auch die Nürburgring Langstrecken-Serie (ehemals VLN) hat einen neuen provisorischen Kalender erstellt:

27.06. – Rennen 1 (4h)
11.07. – Rennen 2 (4h)
12.07. – Rennen 3 (4h)
01.08. – Rennen 4 (4h)
29.08. – Rennen 5 (6h)
24.10. – Rennen 6 (4h)
07.11. – Rennen 7 (4h)
21.11. – Rennen 8 (4h)

„Zum Glück bin ich abgesichert“

Seit zehn Jahren teilt sich Janne Ferm das Cockpit mit M-Sport-Werkspilot Esapekka Lappi. Ein Gespräch über Vertrauen, Freundschaft und Ängste.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie haben Sie die Ostertage verbracht?
Ruhig und entspannt. Wir leben ganz in Nähe von Tampere und haben die Natur vor der Haustüre. Ich kann mich also aufs Mountainbike setzen und eine Runde im Wald drehen. Durch die Coronakrise habe ich dazu mehr Zeit, als mir lieb ist.

Was macht ein Copilot, wenn alles stillsteht?
Da ich keine Roadbücher und Aufschriebe vorbereiten muss, beschränkt es sich auf Telefonate mit dem Team oder EP (Esapekka Lappi, Anm. d. Red.), der 250 Kilometer weit weg wohnt. Seit dem Rückflug von Mexiko haben wir uns nicht mehr gesehen.

Wie wird man Profi-Beifahrer?
Es ist wahrlich kein Lehrberuf. Schon als kleiner Junge bin ich mit meinem Vater zum Zuschauen gegangen. 2005 haben ein Freund und ich es selbst probiert. Es ging nur um den Spaß, nicht einmal darum, ins Ziel zu kommen. Ich war mit verschiedenen Hobbyfahrern unterwegs, als ich am Saisonende 2009 EP kennenlernte und er mich fragte, ob ich mit ihm fahren wolle. Er war 20 und ich 30. Ab da sind wir miteinander gewachsen. Unser Aufschriebsystem mit Zahlen für die Entfernungen und Buchstaben für die Kurvenradien ähnelt jenem vieler finnischer Topteams. Ich konnte viel von Kay Lindström (Toyota-Teammanager) lernen, nicht nur, wie er als Beifahrer mit Tommi Mäkinen oder Kimi Räikkönen gearbeitet hat. Er ist ein klasse Typ, zu dem man immer gehen kann.

Wie zügelt man denn einen zehn Jahre jüngeren Fahrer?
EP ist ein sehr ruhiger und besonnener Typ. Ähnlich wie bei Loeb und Elena bin ich der Extrovertiertere von uns. EP zügelt also eher mich. Ab und an gibt er mir sogar Erziehungstipps – seine beiden Kinder sind ja im gleichen Alter wie meine.



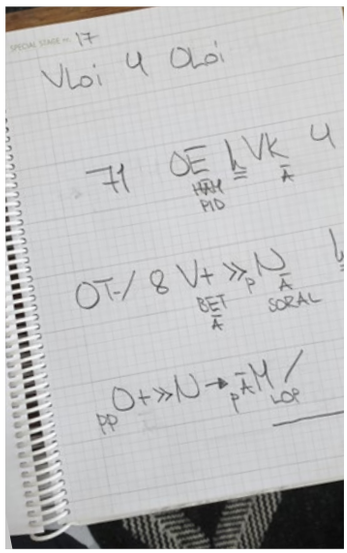
M-SPORT

„Ich bin in einer privilegierten Situation. Im Gegensatz zu anderen Beifahrern habe ich einen Vertrag mit dem Team und nicht mit meinem Fahrer, ich bin also abgesichert.“

Janne Ferm

Wollten Sie nie selbst hinter das Steuer?
Nein, nie! Klar bin ich schon über gefrorene Seen gedriftet. Aber was Fahrer mit einem Auto machen, werde ich nie können. Egal, über welchen Sport wir sprechen: Es ist einfach faszinierend zu sehen, was die Besten draufhaben. Und als Copilot ist man näher dran als jeder andere – das ist pures Adrenalin.

Haben Sie keine Angst?
Null! Fahrer und Beifahrer sind im Auto eins. So wie ich ihm vertraue, muss er mir vertrauen. Kommt eine Ansage falsch, fliegen wir auch gemeinsam ab. Okay, manchmal staunt man hinterher, wie eine Passage so funktionieren konnte. Wir hatten aber kaum größere Unfälle. Jener im Vorjahr in Argentinien war der heftigste. Der C3 WRC war Schrott, wir aber wohlauf.


FERM

Ferms klassisches System: Zahlen für Entfernungen, Buchstaben für Kurven

Janne Ferm

Geburtstag: 29. August 1980
Geburtsort: Tampere (FIN)
Herkunftsland: Finnland
WM-KARRIERE
2005: erste Rallye
2011: 1. von 58 WM-Starts
2012: Landesmeister (7 Siege)
2014: Europameister (3 Siege)
2016: WRC2-Weltmeister
2017: WM-5. Toyota (1 Sieg)
2019: WM-10. Citroën

HOBBYS
Mountainbiking, Relaxing

Wie war das Citroën-Jahr?
Schwierig, aber besser, als viele denken. Schade, dass sich keiner daran erinnert, dass wir dreimal Zweiter wurden.

Wie ist es nun bei M-Sport?
Jedes Team ist anders. Skoda war unser erstes Werksteam, für uns eine andere Welt. Man hat irre Möglichkeiten, muss aber auch lernen, Entscheidungen zu akzeptieren, die einem nicht gefallen. Mit Toyota sind wir im WRC und der Topliga angekommen und haben unser Heimspiel in Finnland gewonnen. Danach war ich eine Woche auf einem anderen Planeten. Mit Citroën wollten wir uns dann ganz vorne etablieren. Nun sind wir bei M-Sport, nirgends ist der Zusammenhalt größer. Ich bin sicher, wir werden zusammen Erfolge feiern.

Wie sehen Sie die Zukunft?
Mal schauen, wann es weitergeht. Ich persönlich bin in einer privilegierten Situation, auch wegen Esapekka, der zwar immer die Entscheidungen trifft, sich aber zuvor mit mir abspricht. Er ist nicht nur mein Partner, sondern auch mein Freund. Im Gegensatz zu vielen anderen Beifahrern hatte ich immer einen Vertrag mit dem Team und nie mit meinem Fahrer, und so bin ich abgesichert. Ich fühle mich jung genug, noch ein paar Jahre meinen Job im Auto zu machen. Sollte ich aussteigen, könnte ich mir vorstellen, wie Kay Lindström in einem Werksteam zu arbeiten. Dass ich wie früher Versicherungen oder Immobilien verkaufe, sehe ich eher nicht. ■



Die Traubenlese im Herbst zwingt zu weniger Weinbergstrecken

ROESELER

Rallye-WM

Glückliche Fügung

Sechs Monate vor ihrem WM-Lauf müssen die Veranstalter ihre Fahrt-Unterlagen der FIA vorlegen. Für die erstmals im Herbst stattfindende ADAC Rallye Deutschland naht der Abgabeschluss.

Von: **Reiner Kuhn**

Aufgrund der Coronakrise scheint sich der von WM-Promoter und FIA erzwungene Terminwechsel des deutschen WM-Laufes in den Herbst als Glücksgriff zu erweisen. Denn nicht nur den Machern der ADAC Rallye Deutschland ist mittlerweile klar, dass aufgrund der aktuellen Situation eine internationale Sportveranstaltung im August nur schwer vorstellbar und kaum vermittelbar wäre, doch so laufen die Vorbereitungen zu der vom 15. bis 18. Oktober terminierten WM-Runde auf Hochtouren.

Kai Hantel, seit 2013 für die Streckensicherung zuständig, hat die Leitung des deutschen WM-Laufes von Friedhelm Kissel übernommen. Zusammen mit Organisationsleiter Günther Jung und den Bereichsleitern feilte der 35-jährige Berufssoldat an einem neuen Konzept. Denn im April, exakt sechs Monate vor der Veranstaltung, müssen die Zeit- und Streckenpläne der FIA vorliegen.

Am Mix aus Asphaltstraßen im Saarland, Weinbergpisten entlang der Mosel und dem Militär-Areal von Baumholder soll sich auch bei der 18. WM-Ausgabe der Rallye Deutschland wenig ändern. Klar ist aber auch: Durch die Weinlese werden sich die Verhältnisse verschieben. Während die Pisten auf dem Truppenübungsplatz mit rund 40 Prozent erneut den Hauptanteil der Wertungsstrecken bilden, sollen sich die Wirtschaftswege in den Mosel-Weinbergen und die Land- und Kreisstraßen im Saarland mit je 30 Prozent erstmals die Waage halten.

Offen bleibt, ob die FIA mit Rücksicht auf bereits verschobene Rallyes noch Änderungen fordert. Wegen des nur in der betreffenden Oktoberwoche nutzbaren Militärgeländes ist eine zeitliche Verschiebung des deutschen WM-Laufes unmöglich. Denkbar wäre aber eine Format-Änderung mit nur zwei Tagesetappen, um im nach gegenwärtiger Planung dichtgedrängten Herbst Platz für weitere Rallyes zu schaffen. ■

Rallye-WM

Solberg plant WM-Team

Wenn andere in der Coronakrise runterschalten, gibt Petter Solberg Gas. Der Ex-Weltmeister will in die Rallye-WM zurückkehren – nicht als Fahrer, sondern als Chef seines eigenen Teams.

So still können die Räder gar nicht stehen, dass die umtriebige Solberg-Familie nicht für Schlagzeilen sorgt. Während der 18-jährige Oliver mit einer virtuellen Rallye-Serie über 6000 Gleichgesinnte an die Playstation lockt, lässt Vater Petter mit großen Plänen aufhorchen.

Der 45-jährige Norweger plant, mit einem eigenen Team in die Rallye-WM einzusteigen. Erfahrungen hat der Rallye-Weltmeister von 2003 und Rallycross-Champion von 2014 und 2015 in dieser Hinsicht schon reichlich gesammelt – erst in der Rallye-WM mit eigenem Kundenteam von Citroën, danach in der Rallycross-WM, wo er mit seinem Team PSRX schon vor dem Werkseinstieg von VW 2017 zwei WM-Titel sammelte.

Sein Traum vom eigenen Rallye-WM-Team lebt trotz Coronakrise weiter. „Die Leute im Hintergrund stehen parat. Ich muss nur den Startknopf drücken, dann läuft alles an“, lässt er wissen. „Allerdings steht im Moment alles still. Aber das ist kein Problem. Ob es nun mit der Einführung der Hybridautos 2022, 2023 oder 2024 passiert, macht mir keinen Stress“, sagt Solberg am Telefon. „Entscheidend wird sein, einen Hersteller als Partner zu finden.“ Solberg gesteht, mit zwei Konzernen zu verhandeln, verrät aber nicht, um wen es sich handelt. ■ RK



ROESELER

Petter Solberg will wieder WRC

Rallye-WM

FIA verfügt Testverbot

Nichts geht mehr in der Topliga. Um während der Coronakrise ein Ungleichgewicht zwischen den Werksteams zu vermeiden, hat der FIA-Weltrat ein Testverbot bis Ende Mai erlassen.

Im Kampf gegen das Sars-CoV-2-Virus gehen Länder und Regionen unterschiedliche Wege. Zum Teil gelten strikte Ausgangssperren, zum Teil gibt es Ausnahme-Regelungen. Hyundai und M-Sport können ihre permanenten Testgelände aktuell nicht nutzen. In Finnland wäre es Toyota dagegen möglich, die Entwicklungsarbeit fortzusetzen.

Um diesem Ungleichgewicht entgegenzutreten, verabschiedete der FIA-Weltrat mit Zustimmung aller Werksteams nun ein Testverbot für die WRC-Hersteller bis einschließlich 31. Mai. Das Verbot kann jedoch früher aufgehoben werden, wenn die FIA-Rallye-Experten der Meinung sind, dass die jeweils lokal getroffenen Maßnahmen eine Chancengleichheit für alle registrierten Werksteams bei den Tests ermöglichen. ■ RK



ROESELER

Die Testteams dürfen frühestens im Juni wieder ausrücken

„Mit Abstand das Beste, was ich je gefahren bin“



W RACING TEAM



REINHARD

Beim Young Driver Test in Jerez durfte Scherer bereits DTM-Luft schnuppern

Fabio Scherer (20) wird in diesem Jahr seine erste DTM-Saison bestreiten. Wie belastend das immer längere Warten ist und welche Ziele er hat, verrät er im MSa-Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie sind Sie in der Familie motorsportlich vorbelastet?
Mein Vater ist acht Mal Schweizer Meister im Kartfahren gewesen, und wir wohnen nur zehn Minuten von einer Kartbahn entfernt. Ich war schon als Kleinkind extrem oft da. Irgendwann habe ich gesagt, dass ich auch mit Kartfahren anfangen möchte, aber mein Vater sagte, das komme gar nicht infrage, das sei zu teuer. Nach zwei Jahren des Drängens habe ich von meinem Götti (Patenonkel, d. Red.) ein Kart zum Geburtstag geschenkt bekommen. So ging es Schritt für Schritt los.

Wie fühlt es sich jetzt an, einen DTM-Fahrervertrag in der Tasche zu haben?
Grundsätzlich sehr gut. Nach den Tests in Jerez habe ich mich sehr wohlgefühlt und war extrem happy. Das Auto ist sehr schön zu fahren – mit Abstand das Beste, was ich bisher gefahren bin. Das ist richtiger Motorsport, und das macht riesig Spaß. Deshalb ist jeder Tag, den ich länger warten muss, extrem hart. Im Moment ist es einfach nur Warten und Hoffen. Ich versuche, aus jedem Tag das Beste zu machen, damit die Zeit schnell vorübergeht.

Wie kam der Kontakt zu Audi und WRT zustande?
Ich war vorher schon anderweitig in Richtung DTM im Gespräch, aber das ist ja schiefgegangen. Dann habe ich den Kontakt zu Vincent Vosse erhalten, und innerhalb von anderthalb Wochen war der Vertrag unterschrieben. Er wollte ein paar Sachen von mir wissen, dann hat er sich sicher auch über mich erkundigt, und wir waren uns sehr schnell einig.

Spielte Audi auch eine Rolle?
Ganz genau weiß ich es nicht, aber ich habe die Vermutung. Ich bin ja beim Team Motopark gefahren, und die haben einen guten Draht zu Audi. Und Vincent wird sich sicher auch mit Audi abgesprochen haben.

Wie sehr nagt die aktuelle Situation an Ihnen?
Es ist das Ungewisse, das mich so verunsichert und mir ein schlechtes Gefühl gibt. Wenn ich wüsste, dass es im Juli losgeht, dann hätte ich positiv gesehen zwei, drei Monate mehr Vorbereitungszeit. Momentan weiß man aber gar nicht, wann es wirklich losgeht und auch, wie es wirtschaftlich weitergeht – das ist im Motorsport ein wichtiger Aspekt, weil so vieles an den Sponsoren hängt. Vor allem hat man es nicht selber in der Hand, man ist der Situation einfach ausgeliefert. Und klar: Du kannst DTM fahren, freust dich riesig drauf und weißt nicht einmal, ob du – im Extremfall – überhaupt dieses Jahr im Auto sitzt.

Wie lenken Sie sich ab?
Ich habe den Vorteil, dass ich noch ganz normal bei meinem Vater im Geschäft arbeite, da habe ich eh gute Ablenkung. Bei uns läuft es auch noch gut, deshalb habe ich genügend Arbeit. Dazu kann man noch mehr trainieren als sonst, der Tag ist also recht schnell vorbei.

Fabio Luca Scherer

Geburtstag: 13. Juni 1999
Geburtsort: Engelberg (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE
2009–2015: Kartsport
2016–2019: Formel 4/Formel 3
2020: DTM (WRT-Audi)

HOBBYS
Skifahren, Sport allgemein

Und wie können Sie sich momentan speziell auf die DTM vorbereiten?
Zum einen natürlich mit Kraft- und Ausdauertraining, im mentalen Bereich arbeite ich ebenfalls. Ich will mich anhand der bisher gesammelten Erfahrungen einfach bestmöglich vorbereiten. Dafür schaue ich mir zum Beispiel alte Rennen an, dabei lernt man immer etwas.

Wie gut kennen Sie das WRT-Team und Ihre beiden Teamkollegen schon?
Das Team kenne ich mittlerweile recht gut, wir haben doch schon ein paar Tage zusammen verbracht. Die Vorbereitungen für die Tests in Hockenheim waren schon abgeschlossen. Es fühlt sich gut an, ich bin auch ständig in Kontakt mit dem Team. Gegen Ferdinand Habsburg bin ich schon in der Formel 3 gefahren. Da hatte ich nie wirklich persönlichen Kontakt mit ihm, aber ich weiß ungefähr, wie er als Fahrer ist. Ed Jones kenne ich vom Young Driver Test in Jerez.

„Ich habe den Kontakt zu Vincent Vosse bekommen, und innerhalb von anderthalb Wochen war der Vertrag unterschrieben."

Fabio Scherer

Seit dem Young Driver Test sind einige Monate vergangen. Welche Eindrücke haben Sie noch aus Jerez?
Ich kann da immer noch viel mitnehmen. Ich führe auch ein Notizbuch. Da mache ich mir ständig Gedanken, was man noch besser machen kann und wo man mit dem Auto Zeit gewinnt. Der Vorteil ist, dass man jetzt Zeit hat, um sich so etwas ganz genau anzuschauen. Das ist wenigstens etwas Positives an der Situation.

Wie groß ist die Umstellung, nach vier Jahren Formelsport, aufs DTM-Auto?
Auf eine Runde ist es sehr ähnlich wie das alte Formel-3-Auto, auch was die Reifen betrifft. Der erste Eindruck war, dass ich mich sofort wohlgefühlt habe und es relativ gut gegangen ist. Das Rennen wird wieder eine andere Geschichte, aber einen riesigen Unterschied sehe ich nicht. Das neue Formel-3-Auto ist etwas komplett anderes, aber DTM und alte Formel 3 sind sich sehr ähnlich – der Unterschied ist kleiner als der zwischen alter und neuer Formel 3.

Werden Sie weiterhin von Sauber gefördert?
Nein, diese Zusammenarbeit wurde beendet und das Programm eingestellt. Rückblickend hätte ich das nicht unbedingt gebraucht. 2019 war meine schlechteste Saison aller Zeiten, obwohl ich der Beste im Team war. Trotzdem bin ich der Meinung, dass ich unter Wert geschlagen wurde. Letzte Saison ist nicht vieles wie geplant gelaufen.

Sie haben im Formelsport auch nie den ganz großen Erfolg gehabt. War es dennoch eine gute Schule?
In der Formel 4 habe ich viel gelernt, aber ich habe nicht das Potenzial abgerufen, das ich gehabt hätte. Vom Speed war ich immer sehr schnell. Ich habe, auch letztes Jahr, viel an mir gearbeitet und meine größten Schwächen verbessert. Das hat man aber in der Rangliste nicht so gesehen. Ich finde es auch schade, dass es die alte Formel 3 letztes Jahr nicht mehr gab, sonst wäre ich für die zweite Saison in der Kategorie sicherlich gut aufgestellt gewesen. Klar, das hat alle betroffen, aber für mich war es hart, weil das erste Jahr eine Achterbahnfahrt war. Für die Konstanz und die Vorbereitung wäre ein zweites Jahr sicher gut gewesen, da hätte ich angreifen können. Trotzdem habe ich sehr viel gelernt, vor allem eben in der alten Formel 3. Da hat man technisch noch mehr Möglichkeiten gehabt und es war das viel hochwertigere Auto. Unter dem Strich war der Formelsport sicher eine gute Schule.

Welche Ziele haben Sie für Ihr erstes DTM-Jahr?
Mein Ziel ist, mich stetig zu steigern. Letztes Jahr habe ich das Geschehen auch schon verfolgt, Jonathan Aberdein war ja mein Teamkollege in der Formel 3 bei Motopark 2018. Ich habe mich also ein wenig reingedacht, wie es für mich aussehen könnte. Ich bin überzeugt davon, dass ich schnell Autorennen fahren kann. Dinge wie Boxenstopps sind Neuland, das braucht sicherlich Zeit. Grundsätzlich sollte es möglich sein, ein paar Highlights zu setzen. ■



ITR

DTM

Mehrere Szenarien

Wann und wo startet die DTM in ihre Saison? Gerhard Berger nennt den aktuellen Stand und sagt, dass Geisterrennen nur eine Notlösung wären.

Von: **M. Bräutigam/MS**

In der Fußball-Bundesliga hat man sich an den Gedanken wahrscheinlich unumgänglicher Geisterspiele schon gewöhnt, in der DTM ist ein Rennen ohne Zuschauer nur eines von vielen Szenarien, die derzeit fast täglich neu durchdacht werden. „Unser Hauptziel muss immer sein, live vor den Fans zu fahren. Geisterrennen wären nur ein Mittel, um den Ball am Rollen zu halten", sagt DTM-Oberhaupt Gerhard Berger, der die Nähe zu den Fans als Kernpunkt der Serie nennt.

Das Szenario A, mit dem aktuell nach wie vor geplant wird, ist jenes, dass im Juli am Norisring gefahren wird – und zwar vor Zuschauern. Der Event in Nürnberg hat eine Sonderstellung inne, weil er bezogen auf den Business Case ganz speziell auf hohe Besucherzahlen angewiesen ist. Mut macht den Veranstaltern, dass auch der „Rock im Park", der vom 5. bis 7. Juni im Volkspark stattfinden soll, noch nicht abgesagt wurde. Fünf Wochen später soll die DTM direkt nebenan ihre Rennen austragen.

„Im besten Szenario fangen wir im Juli an. Das schlimmste Szenario ist, dass kein gar Rennen stattfindet in diesem Jahr", nennt Berger die beiden extremsten Fälle, wobei der Worst Case zumindest aktuell deutlich unrealistischer scheint. Aber, so Berger: „Wer Gott lachen sehen will, macht zurzeit Pläne!" ■

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: SEYFFERT WECHSELT ZU HP RACING

Jan Seyffert, der zuletzt beim Team Lubner Motorsport unterwegs war, wird neuer Teamkollege von Harald Proczyk beim Team HP Racing International. Auch für die ADAC TCR Germany gilt der neue Kalender des GT Masters, der letzte Woche vorgestellt wurde (siehe S. 17).

TCR EUROPE: START IN OSCHERSLEBEN

Der überarbeitete Kalender für die TCR Europe sieht vor, dass man am letzten Juni-Wochenende in Oschersleben in die Saison startet. Der Event in Spa wurde ins Rahmenprogramm des dortigen 24h-Rennens verschoben. Der Event in Spielberg wurde komplett abgesagt.

NASCAR: NACHSPIEL FÜR LARSON UND WALLACE

Kyle Larson und Bubba Wallace müssen nach Verfehlungen in der virtuellen NASCAR-Welt mit realen Konsequenzen leben. Larson benutzte bei einem iRacing-Event vergangenes Wochenende das Wort „Nigger" als abwertende Bezeichnung eines Afroamerikaners. Sowohl NASCAR als auch das Ganassi-Team suspendierten Larson – ohne Gehalt – bis auf Weiteres. Auch große Sponsoren wie McDonald's wenden sich von Larson ab. Bubba Wallace verliert ebenfalls einen seiner Hauptsponsoren, nachdem er das virtuelle Rennen in Bristol gefrustet aufgegeben hatte. „Wir suchen Racer, keine Aufgeber", ließ der Sponsor wissen.

Einstieg ins Simracing

Ab in die virtuelle Rennwelt

Simracing ist in der real leider rennfreien Zeit so beliebt wie nie. Auch Sie, liebe Leser, haben darum gebeten, einmal zu zeigen, wie der Einstieg möglich ist. Ein Überblick.

Von: **Michael Bräutigam**



VLN

Bis man in Serien wie der digitalen Nürburgring-Langstreckenserie mitfahren kann, sind viele Trainingsrunden nötig

Kurze Begriffsklärung: Wer Rennspiele spielt, ist nicht automatisch „Simracer“. Rennspiele können zwar immer mehr, doch müssen sie oft eine breite Spielerschaft ansprechen, weshalb der Schwierigkeitsgrad nicht zu hoch sein darf. Beispiele hierfür sind etwa „Gran Turismo“ für die Playstation, „Forza Motorsport“ für die Xbox oder die offizielle Umsetzung der Formel 1 (aktuell „F1 2019“).

Simracing und damit anspruchsvolle Rennsimulationen sind eine Nische, die sich vor allem am PC abspielt. Zwar haben einige PC-Simulationen wie „Project CARS“ oder „Assetto Corsa“ auch (abgespeckte) Konsolenableger, doch die Möglichkeiten am Computer sind vielfältiger.

Neben den genannten Simulationen sind „iRacing“, „rfactor 2“ und „Raceroom Racing Experience“ weitere gängige Simulationen, die jedoch exklusiv am PC laufen. Allen PC-Sims ist die steile Lernkurve gemein, die es mit Übung und noch mehr Übung zu bewältigen gilt. Die Raceroom-Software eignet sich für Einsteiger wie Profis gleichermaßen, weil gewisse Basisinhalte kostenlos spielbar sind. iRacing ist das momentan wohl beste, wenn auch teuerste Modell, weil zusätzlich zu einem fortlaufenden Abo (z. B. 110 US-Dollar/Jahr) inkl. einiger Inhalte alle weiteren Autos und Strecken extra kosten.

Der Mittelweg lautet Assetto Corsa oder rfactor 2, wo es zudem möglich ist, sogenannte „Mods“ – also Spielinhalte, die jemand anderes als die Entwickler bereitstellen – zu installieren.

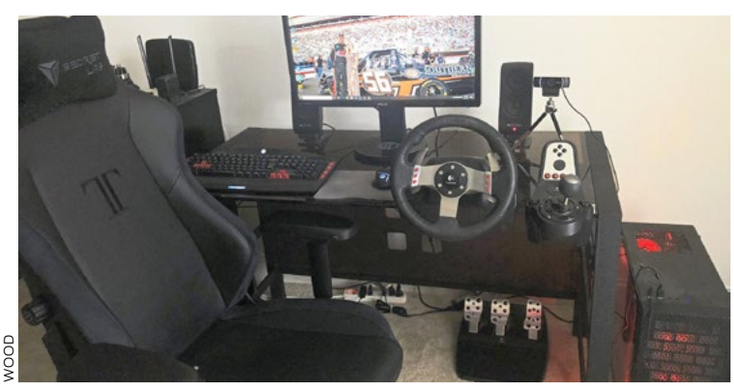
Kostenfaktor Hardware

In welche Simulation man letztlich tiefer einsteigt, muss jeder selbst entscheiden. Genauso, wie viel Geld er für entsprechende Hardware ausgeben will. Ein Gaming-Rechner (1000 Euro sollte man rechnen, nach oben gibt es kaum Grenzen) ist die Basis. Ein Einsteiger-Lenkrad für 200 bis 300 Euro (etwa von Logitech oder Thrustmaster) tut es fürs Erste. Da sind auch schon die Pedale dabei. Es gibt auch einige Profis, die selbst mit diesen Modellen in der Weltspitze fahren.

Wer mehr ausgeben und fühlen möchte – Stichwort: feineres Force Feedback – sollte zu hochwertigeren Lenkrädern mit Riemenantrieb greifen. Hier wird man z.B. bei der Firma Fanatec fündig. Die haben mit ihren Direct-Drive-Lenkrädern („direct“, weil von einem Elektromotor direkt angetrieben) auch High-end-Lösungen im Angebot. Da sind dann mit entsprechendem Aufsatz schnell mal 2000 Euro und mehr ausgegeben. Genauso viel kann man dann auch noch mal für entsprechende Pedale, etwa von Heusinkveld, ausgeben – wenn man will. Es gibt jedoch deutlich günstigere Modelle, wobei man für ein realistisches Bremsgefühl darauf achten sollte, dass eine Loadcell verbaut ist.

Gestelle („Rigs“) kann man sich entweder selbst zusammenzimmern oder neu ab ca. 300 Euro kaufen (z. B. Playseat, Raceroom). Ob man mit einem oder drei Monitoren fährt oder gar mit einer VR-Brille, ist ebenfalls Geschmackssache. Komplett fertige Simulatoren, sogar mit Bewegung (Motion), gibt es natürlich auch zu kaufen. Zum Beispiel den Raceroom 3motion, Actoracer oder upracer. Dann wird es aber ganz locker fünfstellig.

Wer stressfrei fahren und dem Chaos der öffentlichen Rennserver entgehen will, sollte sich in den Communitys umsehen, z. B. bei www.simracing-deutschland.de oder www.virtualracing.org. ■



WOOD

Einsteigermodell: Timmy Hills „Heimtrainer“ für einen schmalen Taler



KELLY RACING

Obere Mittelklasse: Drei Monitore, Direct-Drive-Lenkrad und Profi-Pedale

Supercars eseries

Meisterhafter Start

Beim Start in die virtuelle Supercars-Saison gewann der reale Titelverteidiger Scott McLaughlin (Ford) zwei der drei Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon vor dem Saisonstart zählte der Neuseeländer zu den Favoriten, denn seit mittlerweile rund zehn Jahren ist McLaughlin im Simracing unterwegs. „Es ist einfach tolles Training“, sagt der Doppel-Champ der Supercars. Zwar konnte er sich für das erste Rennen des Abends auf der Strecke von Phillip Island nur den dritten Startplatz sichern, doch am Ende gewann er vor DJR-Penske-Teamkollege Fabian Coulthard.

In den anschließenden zweiten Lauf ging es mit Reversed Grid. Auf der Strecke konnte Anton de Pasquale (Holden) gewinnen, nachdem er sich in der letzten Kurve an Ford-Pilot Jack LeBrocq vorbeigerempelt hatte. Für den harten Körpereinsatz bekam De Pasquale aber eine Strafe und LeBrocq doch den Sieg.

Zum Abschluss des Rennabends ging es nach Monza, wo erneut McLaughlin gewinnen konnte. In weiser Voraussicht hatte er sich zuvor mit einer Flasche Schaumwein eingedeckt, die er anschließend von seinem Balkon versprühte. Beim zweiten eseries-Event bekommt der erste Tabellenführer in Form von Gaststarter Max Verstappen übrigens starke Konkurrenz. ■



MCLAUGHLIN

Mit Tastatur und Schaumwein: eseries-Tabellenführer Scott McLaughlin

Porsche Supercup Virtual

Duell der Giganten

Larry ten Voorde und Ayhancan Güven gelten als Spitzen-Simracer. Kein Wunder, dass sie sich auch die Siege beim virtuellen Supercup-Saisonauftakt sicherten.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Strecke war dabei allen Supercars-Piloten bestens bekannt, schließlich wird auf dem Circuit de Catalunya-Barcelona auch im realen Supercup gefahren. Doch diejenigen, die auch sonst regelmäßig bei virtuellen Rennen am Steuer saßen, machten auf der digitalen F1-Strecke die beste Figur.

Im ersten Durchgang war Larry ten Voorde ständig unter Druck von Ayhancan Güven, der nach seinem Vizetitel im realen Supercup 2019 zum Porsche-Junior befördert wurde. Das Duell zwischen dem Niederländer und dem Türken gipfelte in einem entschiedenen Angriff Güvens in der letzten Runde. Ten Voorde ließ die Tür auf, Güven rutschte etwas am Scheitelpunkt vorbei und ten Voorde war wieder durch.

„Das hat richtig Spaß gemacht. Ich bin sehr glücklich, dass ich das allererste Rennen vom virtuellen Supercup gewinnen konnte“, freute sich ten Voorde.

Nachdem der Pilot vom Team GP Elite im ersten Durchgang direkt am Start die Führung von Pole-Mann Güven übernehmen konnte, machte es der Almeras-Fahrer im zweiten Rennen besser. Diesmal war er es, der direkt in der ersten Runde die Führung übernahm und sie danach auch nicht wieder abgab. „Wir haben gezeigt, wie spannender Motorsport am Simulator aussieht“, befand Güven, der sich nun logischerweise punktgleich die Tabellenführung teilt.

Jeweils Dritter wurde Dylan Pereira vom Team BWT Lechner Racing. Auch er ist regelmäßig beim Simracing unterwegs. ■



PORSCHE/IRACING

Beinhartes Duell beim Saisonauftakt: Güven (#22) greift ten Voorde an

NACHRICHTEN

KORREKTUR: HTP HOLT „REALTEAM“-SIEG

Ein kleiner Fehler ist uns in der letzten MSa in der Berichterstattung zum zweiten DNLS-Lauf unterlaufen. Das beste reale Rennteam war nicht Phoenix Racing, sondern HTP-Winward, die mit den Piloten Philip Ellis, Marvin Dienst und Jack Sedgwick den vierten Gesamtrang einfuhren. Der fünfte Platz ging an die Phoenix-Mannschaft.

INDYCAR: PAGENAUD GEWINNT SPRITPOKER

Simon Pagenaud hat das erste Ovalrennen der IndyCar iRacing Challenge gewonnen. Der Franzose setzte nach Platz 22 im Qualifying auf die Taktik: Reifen schonen, Sprit sparen. Als zum Ende hin Gegner um Gegner zum Splash and Dash in die Box abbogen, übernahm der Penske-Pilot die Führung. So gewann er das Rennen in Michigan vor den „Special Guests“ Scott McLaughlin und Dale Earnhardt Jr., die eine ähnliche Taktik wählten.

ESPORTS WTCR: UNGARN DOMINIEREN HEIMSPIEL

Zwei „Heimsiege“ ungarischer Fahrer gab es beim Auftakt der eSports WTCR auf dem virtuellen Hungaroring. Gergo Baldi (Hyundai) und Zoltan Csuti (Lynk & Co) waren letztlich die Sieger. Die besten realen WTCR-Profis waren Mato Homola (Hyundai) und Yann Ehrlacher (Lynk & Co) auf Platz 18 bzw. Platz 17. Insgesamt wollten sich über 5000 Simracer für die Rennen gegen die elf Tourenwagen-Profis qualifizieren.

SIEGE FÜR VANDOORNE, BUTTON UND PIRRO

Stoffel Vandoorne zählte zu den Laufsiegern der All Star Series in Sebring. Die weiteren Cup-Siege gingen an Dennis Lind sowie Simracer Erhan Jajovski. Bei der Legends Trophy, diesmal ausgetragen mit identischen McLaren M23, hießen die Sieger Jenson Button und Emanuele Pirro.

„Sitze auf einem guten Bike und muss was draus machen“



KAWASAKI



KAWASAKI

Philipp Öttl auf der Werks-Kawasaki: „Das Motorrad hat viele Stärken“

Der Supersport-WM-Rookie stürzte zwar im ersten Rennen der Saison, zeigte aber ebenso, dass er das Potenzial für ganz vorne hat. Im MSa-Interview erklärt der 23-jährige Bayer, wie es nach der Pause weitergehen soll.

Von: **Imre Paulovits**

Wie verbringen Sie Ihre Zeit während der Coronakrise?
Mit Trainieren. Bei uns in Bayern kann man draußen noch ein wenig machen, Laufen und Radfahren geht, wenn man allein ist. Ansonsten habe ich Fitnessgeräte bei mir daheim. Ich trainiere zweimal am Tag, ansonsten arbeite ich daheim und kann auch etwas abschalten. Man versucht, das Beste daraus zu machen.

Ist es mit einer gewissen Nervosität verbunden, nicht zu wissen, wann es weitergeht?
Nervös bin ich eigentlich nicht, man muss einfach abwarten. Mehr kann man nicht machen.

Wie ist Ihr Resümee von Ihrem ersten Rennwochenende in der Supersport-WM?
Eigentlich positiv. Wir haben einen guten Job gemacht und auch im Rennen waren wir vorn mit dabei. Leider ist mir der Sturz passiert, das war schade, aber wir hatten einen guten Speed und das Motorrad hat ordentlich funktioniert. So war ich mit der Arbeit, die wir in Australien beim Testen und am Rennwochenende gemacht haben, schon zufrieden.

Gab es nach den Tests in Europa irgendeine Überraschung?
Nein, eigentlich nicht. Phillip Island ist aber schon eine spezielle Strecke, und es verlangt den Reifen einiges ab. Deshalb mussten wir im Rennen einmal einen Pflichtwechsel einlegen. Aber darauf waren die Teams vorbereitet. Bei Tests haben wir solche Boxenstopps simuliert, und das hatten meine Mechaniker voll im Griff gehabt. Aber leider ist es bei uns nicht mehr zu dem Stopp gekommen.

Ist der Stopp bei den Slicks, die ab diesem Jahr benutzt werden dürfen, noch gerechtfertigt?
Ja und nein. Beim Testen sind wir 20 Runden mit den Reifen gefahren. Die Slicks hielten bisher auf jeder Strecke vier bis fünf Runden länger als die Profilreifen. Aber ich kann Pirelli auch verstehen. Sie sind das erste Mal mit den Supersport-Slicks in Phillip Island gewesen und werden schon ihre Gründe gehabt haben.

Wie sind diese Slicks im Vergleich zu dem, was Sie bisher gefahren sind?
Bei der Moto2 schauen sie, dass die vier Sekunden zwischen Moto2 und MotoGP gleich bleiben. Da die Motorräder ziemlich gut geworden sind, muss der Reifen schlechter sein. Die Pirelli-Reifen halten zwar nicht so lang, aber immerhin eine Renndistanz plus ein paar Runden. Sie sind gutmütig, gut zu verstehen, und sie geben ein klares Feedback. Die Profilreifen haben nicht ganz so lang gehalten, dazu waren sie hinten nicht ganz so stabil. Beim ersten Jerez-Test sind wir noch viel mit den Profilreifen gefahren und nur einmal die Slicks. Diese dürften drei, vier Zehntel schneller sein.

Philipp Öttl

Geburtstag: 3. Mai 1996
Geburtsort: Bad Reichenhall (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)
2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)
2015: Moto3, KTM (15.)
2016: Moto3, KTM (12.)
2017: Moto3, KTM (10.)
2018: Moto3, KTM (16.)
2019: Moto2, KTM (–)
2020: SSP, Kawasaki (–)

HOBBYS
Motocross, Supermoto

Können Sie noch mehr aus der Kawasaki oder aus Ihrem Fahrstil rausholen?
Fahrerisch muss ich mich noch etwas mehr auf die Pirellis einstellen. Außerdem sind wir mit vollem Tank noch nicht so viel gefahren. Ursprünglich war der Plan, dass die ersten paar Rennen kurz aufeinander folgen und diese Sache immer besser wird. Ich hätte auch noch einiges mit dem Trainingsmotorrad probiert und an den Feinheiten gearbeitet. Beim Reinfahren in die Kurven bin ich ganz gut, beim Rausfahren kann man noch mehr rausholen. Das Motorrad ist sehr gutmütig, es ist im Vergleich zu einer Moto2 schon einfacher zu fahren. In Phillip Island war ich zwei Sekunden schneller als mit der Moto2, und die Bedingungen waren ziemlich ähnlich. Das Motorrad geht schon gut und es macht Spaß, es zu fahren.

„Bei den Tests war ich ein wenig schneller als Lucas Mahias, und auch im Rennen hatte ich das Gefühl, dass bei mir mehr drin ist."

Philipp Öttl

Wie ist das Arbeitsklima im Puccetti-Team?
Das Arbeitsklima ist schon sehr performanceorientiert, aber das ist bei einem Rennteam ganz normal. Mit den Italienern komme ich gut zurecht und Manuel Puccetti macht das Team wirklich gut. Er ist engagiert und kümmert sich immer um seine Fahrer. Meine Mechaniker kennen sich sehr gut aus, viele sind schon seit Jahren in der Superbike- oder der Supersport-WM dabei. Es macht schon einen Unterschied, ein Team zu haben, das das Motorrad in- und auswendig kennt. Ich versuche ein wenig Italienisch zu lernen, denn einige von ihnen sprechen nur wenig Englisch. Aber wir kommen gut zurecht.

Wie ist Ihr Verhältnis zu Lucas Mahias?
Mal ganz gut, mal etwas angespannter. Er ist Nummer-1-Fahrer, aber beim Test war ich ein wenig schneller als er. Ich hatte auch das Gefühl, dass auch im Rennen bei mir etwas mehr drin gewesen ist. Aber ich kann von ihm auch viel lernen.

Mit Andrea Locatelli, Can Öncü und Ihnen haben sich drei Rookies gut etabliert.
Die Dichte in der Moto2 und der Moto3 ist brutal hoch. Aber jetzt hat sie auch in der Supersport zugenommen. Grand-Prix-Motorräder sind auch komplizierter. Locatelli ist zwei Jahre Moto2 gefahren, jetzt sitzt er auf einem schnellen Motorrad und da passt alles zusammen. Ich denke, Can Öncü ist auch kein schlechter Rennfahrer, und ich auch nicht. Wir sitzen alle auf guten Motorrädern, und da muss man was draus machen.

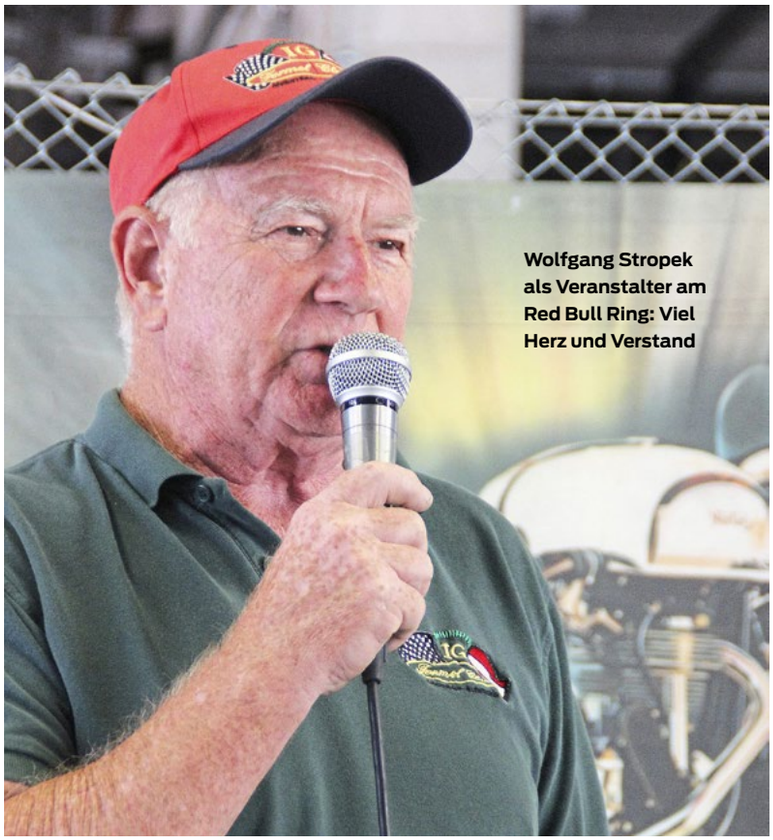
Wie ist das Leistungsverhältnis zwischen der Yamaha und der Kawasaki?
Lucas Mahias sagt, dass uns gegenüber der Yamaha schon etwas Leistung fehlt. Ich finde, dass unser Motorrad trotzdem gut geht. Es hat halt seine Vorteile, und die muss man nutzen. Man kann mit der Kawasaki brutal spät bremsen, und in der Kurve ist sie sehr stabil, dazu hat sie einen guten Topspeed. Die Beschleunigung ist unser Manko.

Was sind Ihre Ziele für diese Saison?
Wir müssen jetzt erst einmal sehen, welches Szenario eintritt. Wir müssten bald wieder anfangen, Rennen zu fahren. Wenn wir erst im August oder September wieder anfangen, werden viele Strecken bereits von der Formel 1 belegt sein, und Überschneidungen werden sich nicht vermeiden lassen. Ich würde einfach gerne so weiterarbeiten wie bisher.

Haben Sie schon mit dem Team über 2021 gesprochen?
Nein, bisher noch nicht, weil noch jeder abwartet. Wenn gar keine Rennen mehr gefahren werden, dann wird das Jahr wahrscheinlich einfach verschoben. Was geschehen wird, wird die Zeit sagen.

Was wünschen Sie den Fans in dieser Zeit?
Sie sollen sich nicht anstecken und gesund bleiben. Wir können sie derzeit nicht unterhalten, aber ich denke, dass die wahren Fans uns treu bleiben werden. Viele haben sich wahrscheinlich schon Tickets gekauft, die sollten nun abwarten und stark bleiben. ■





Wolfgang Stropek als Veranstalter am Red Bull Ring: Viel Herz und Verstand

Austrias gute Seele wird 75

Der Österreicher Wolfgang Stropek war lange Jahre in der Königsklasse und bei den Gespannen aktiv. Heute fährt er noch immer und veranstaltet große Rennen mit viel Herzblut. Nächsten Samstag feiert er seinen 75. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Giacomo Agostini ist hier, doch trotzdem steht jemand anderes im Mittelpunkt des Fahrerlagers: Wolfgang Stropek. Er hält bei der größten Motorradsportveranstaltung Österreichs die Fäden in der Hand und zieht sie mit seiner Frau Margit und seinem Sohn Mario mit viel Charme und Sachverstand durch. Dann schwingt er sich ganz nebenbei selbst in den Sattel und dreht pfeilschnell seine Runden. Und das in einem Alter, wo die meisten längst ihre Altersruhe genießen.

Doch Wolfgang Stropek wird eher von der Altersunruhe getrieben – und eben vom Rennsport. „Ich war wohl schon von Geburt an infiziert“, grinst er. So begann er bereits mit 15 Jahren mit Mopedrennen. Doch das reichte ihm bald nicht mehr, er kaufte sich die Norton Manx von Rudi Thalhammer und begann die österreichische Szene aufzumischen.



ARCHIV STROPEK

1969 mit Eigenbau-MV Agusta 500



ARCHIV STROPEK

Alle guten Räder sind drei: Mit Karl Altrichter 1979 auf Schmid-Yamaha

Private 500er MV Agusta

Es gab in den 1960er-Jahren einige Fahrer in Österreich, die handwerklich geschickt waren. „Der Heinz Lippitsch und der Heinz Krivanek hatten Prototypen auf die Füße gestellt, die in den kleinen Klassen richtig stark waren“, erinnert sich Stropek. Er setzte sich dran und machte das bei den Großen. „1967 bin ich zu MV Agusta nach Gallarate gefahren und habe dort zwei 600er Vierzylinder-Tourer gekauft. Einen habe ich gleich nach Deutschland an einen Gespannfahrer verkauft, aus dem anderen habe ich eine 500er Rennmaschine gebaut. Michael Schafleitner hat mir das Renngetriebe berechnet, es wurde im Werkzeugbau des Kugellagerwerks von Steyr gebaut. Der Autorennfahrer Franz Albert aus Wörgl hat mir die Nockenwellen geschliffen, das Fahrwerk habe ich selber gebaut. Das Motorrad war auf den Geraden viel schneller als eine Norton Manx, aber in den Kurven hattest du wegen dem Gewicht ein Problem.“ Trotzdem holte Stropek als Zehnter in Imatra 1969 einen WM-Punkt.

Hans Dampf in allen Gassen

Das alles machte Stropek neben seinem Elektro-Geschäft, mit dem sich der gelernte Elektro-Techniker 1968 mit 23 Jahren selbstständig gemacht hatte. 1977 kam ein Einschnitt: „Herbert Prügl meinte, ich sollte sein Gespann probieren, dann habe ich es gekauft.“ Bis 1990 fuhr Stropek in der Gespann-WM, ab 1982 mit LCR.

Nach seinem Rücktritt hielt es Stropek nicht lange ohne Rennen aus. Er kaufte sich 1992 eine Norton Manx Replica und stieg in den Oldtimer-Sport ein. Er fuhr gar in Daytona, wo er Dritter wurde. Dann belebte er das Rupert Hollaus Gedächtnisrennen auf dem Salzburgring wieder und zog später damit auf den Red Bull Ring, was sich zur Veranstaltung mit den meisten Teilnehmern in Österreich entwickelte.

Er ist eben die gute Seele des österreichischen Motorsports, und so wünschen wir ihm noch viele weitere unruhige Jahre. ■



ARCHIV STROPEK

Er kann es nicht lassen: Mit der Seeley-Matchless fährt Stropek noch Rennen

MotoGP

Bagnaia vs. Viñales

Beim zweiten virtuellen MotoGP-Rennen der Saison siegte Francesco Bagnaia vor Maverick Viñales und Álex Márquez.

Von: **Imre Paulovits**

In den Zeiten, wo wir nur sehnsüchtig auf das erste Showdown der MotoGP-Asse warten können und nicht wissen, wie lange das Warten noch andauert, ist selbst ein virtuelles Rennen dieser Jungs auf einer Spielkonsole eine willkommene Bereicherung. So verfolgten viele Zuschauer auf den Live-Stream-Kanälen, wie zum zweiten Mal in dieser Saison zehn MotoGP-Piloten in ihren Wohnzimmern über das Internet miteinander verbunden auf der Sony Playstation 4 gegeneinander antraten.

Diesmal war der Red Bull Ring der Ort des virtuellen Rennens, und es gab fünf neue Spieler, unter ihnen Valentino Rossi sowie die Ducati-Piloten Danilo Petrucci und Michele Pirro. Doch es war der Pramac-Ducati-Pilot Francesco Bagnaia, der die Pole-Position herausfuhr. Vor zwei Wochen war er beim ersten virtuellen Rennen Zweiter hinter Álex Márquez.

Dann gab es gleich in der ersten Kurve einen „Massensturz“, und Takaaki Nakagami wurde an die Spitze gespült. Doch dann setzten Bagnaia und Maverick Viñales sich an der Spitze ab. In der letzten Runde übernahm Viñales die Führung, doch Bagnaia drückte sich auf dem Gras vorbei und ließ dem Yamaha-Piloten keine Chance für einen Konter. Álex Márquez setzte sich gegen seinen Bruder Marc durch und wurde Dritter. Valentino Rossi versuchte in der Zielkurve einen Angriff auf Petrucci, „stürzte“ dabei aber. ■



MOTOGP

Letzte Runde: Francesco Bagnaia drückt sich in Turn 7 an Maverick Viñales vorbei

Motorrad-WM

Aegerter vs. Corona

Dominique Aegerter hat in Spanien einen aktiven Beitrag im Kampf gegen das Coronavirus geleistet. Auch andere aus dem Motorsport setzen sich ein.

Von: **Imre Paulovits**

Mittlerweile ist der durch die Corona-Maßnahmen in Spanien gestrandete Dominique Aegerter wieder zu Hause in der Schweiz. Die letzten Tage auf der Iberischen Halbinsel verbrachte er damit, dass er half, das Altenpflegeheim Sant Pere in Terrassa, das seinem Trainer Pol Rueda gehört, regelmäßig von außen zu desinfizieren. „Die alten Menschen dort sind besonders gefährdet. Das Wohnheim hat bisher null Coronafälle, und ich bin glücklich, dass ich meinen Teil dazu beitragen konnte“, freute sich Aegerter.

In Italien und in Spanien, wo die Corona-Pandemie die meisten Opfer gefordert hat, beteiligen sich viele Mitglieder der MotoGP-Familie an der Bekämpfung der Seuche. Der Bremsenhersteller Brembo hat eine Million Euro an drei medizinische Forschungsstätten in Bergamo gespendet. Ihre Region ist von Covid-19 besonders betroffen.

Valentino Rossi spendete für das Krankenhaus in Pesaro, um Beatmungsgeräte anzuschaffen, Maverick Viñales half zwei Krankenhäusern in Girona. ■



MOTOGP

Desinfektionsgang von Dominique Aegerter: Pflegeheim von außen gereinigt

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM/ SUPERBIKE-WM

Letzte Woche wurden auch der Mugello-GP, der für das letzte Mai-Wochenende geplant war, sowie der Barcelona-GP vom ersten Juni-Wochenende abgesagt. Da nicht abzusehen ist, wann Großveranstaltungen durchgeführt werden können, wurde für beide Rennen noch kein Ersatztermin festgelegt. Am Dienstag wurde die Superbike-WM in Imola vom 8.-10. Mai ersatzlos gestrichen, das Rennen in Aragón wurde vom 22.-24. Mai auf den 28.-30 August verlegt, das von Misano vom 12.-14. Juni auf den 6,-8. November. Letzten Donnerstag verlautbarte die Dorna, dass es ihre erste Priorität ist, die Motorrad- und die Superbike-Weltmeisterschaft in diesem Kalenderjahr mit so vielen Rennen wie möglich durchzuziehen. Nur wenn die mit der Corona-Pandemie verbundenen Reisebeschränkungen zu lange andauern und dies nicht mehr zulassen, würde mit der FIM, der IRTA und der MSMA über eine Aussetzung der diesjährigen Weltmeisterschaften diskutiert werden. Ezpeleta erwähnte beim Katar-GP, dass laut Vertrag mit der FIM mindestens 13 Rennen abgehalten werden müssen, damit die Weltmeisterschaft gewertet wird. Mittlerweile wird auch diese Anzahl diskutiert. Wenn die FIM auch selber verkündet hat, dass sich die diesjährigen Weltmeisterschaften bis Januar 2021 hinziehen könnten, möchte Ezpeleta davon keinen Gebrauch machen, da sich dies zu stark auf die Vorbereitungen für die Saison 2021 auswirken würde. Auch wird durch die drohende Rezession nach der Coronakrise bereits über Kostensenkungs-Maßnahmen nachgedacht. Dies könnte beinhalten, dass bestimmte Entwicklungen in der MotoGP eingefroren werden. Auch über die Verkürzung der Grand-Prix-Wochenenden wird nachgedacht, ein Training am Freitag könnte gestrichen werden.



Kleiner Japaner triump

Das erste Moto2-Rennen der Geschichte am zweiten Aprilwochenende 2010 in Losail gewann überraschend der erst 20-jährige Shoya Tomizawa aus dem Schweizer Technomag-Team. Es war ein Auftakt voller Dramen.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand ein junger Japaner mit Tränen in den Augen auf dem Podest und konnte es nicht glauben. Shoya Tomizawa, dessen beste Resultate 2009 in der 250er-WM zwei zehnte Plätze waren, stand bei der Premiere der neuen mittleren Klasse plötzlich ganz oben und hatte so Geschichte geschrieben.

Neue Klasse aus der Krise

Die Dorna musste handeln. Nachdem die MotoGP-Viertakter ab 2003 eine bis dahin noch nie dagewesene Show und den Herstellern eine gute Entwicklungsplattform lieferten, ging das Interesse an den kleineren Klassen mit ihren Zweitaktern immer weiter zurück. Ende 2008 zog sich KTM aus der 250er-Klasse zurück, Aprilia und Gilera mit identischer Technik aus der Piaggio-Rennabteilung beherrschten das Geschehen, und es wurden Leasingraten von über einer Million Euro für die Pakete der höchsten Spezifikation verlangt. Die Weltwirtschaftskrise tat ihr Übriges, dass die Teams ums Überleben kämpften. Und bereits zu Beginn der Saison 2009 war abzusehen, dass es im Folgejahr noch nicht einmal so viele Fahrer geben wird, wie Punkte verteilt werden.

So wurde eine Klasse aus dem Boden gestampft, bei der 600er-Viertaktmotoren auf Serienbasis in Prototypen-Fahrwerken zum Einsatz kommen und so die Kosten drastisch reduzieren sollten. Für ein Jahr sollten die 250er noch mitfahren dürfen, doch nachdem sich kein einziges Team mehr für sie entschieden hatte, hatte die Dorna leichtes Spiel. Sie machte kurzerhand eine Klasse mit Einheitsmotoren. Den Zuschlag für deren Lieferung bekam Honda, ihr in der Schweiz ansässiger ehemaliger Formel-1-Motorenchef Osamu Goto bekam mit seiner Firma Geo Technology die Aufgabe, sie aufzubauen und zu warten.

Trotz der kurzen Vorbereitungszeit buhlte eine ganze Schar von Fahrwerks-Spezialisten um die Gunst der Teams. Der Schweizer Eskil Suter baute bereits im Sommer 2009 ein komplettes Motorrad mit Yamaha-Triebwerk, das er schnell auf Honda umstellte, als der Motorenlieferant bekannt gegeben wurde. Zur gleichen Zeit zeigten in Japan Moriwaki und Burning Blood ihre Varianten. Die noch unbekannten deutschen Alex Baumgärtel und Klaus Hirsekorn zeigten eine blitzsaubere CAD-Zeichnung eines Kalex-Rennmotorrades und konnten sich mit Sito Pons auf eine Zusammenarbeit einigen. Piaggio-Rennleiter Giampiero Sacchi wollte dabeibleiben und gab einen Entwicklungsauftrag für den Rahmen beim britischen Spezialisten FTR ab, doch dann zogen die Piaggio-Bosse den Stecker und das Projekt landete bei Luca Boscoscuros neu gegründetem Speed-Up-Team, und FTR machte ein eigenes Motorrad. Tech3-Technikguru Guy Coulon baute ein Motorrad, Bimota stieg wieder ein, und GP-Teams verbündeten sich mit allerlei Rahmenherstellern. Martin Wimmer und Ralf Waldmann hatten damals MZ gekauft und bauten einen Renner mit Stahl-Gitterrohrrahmen. Die italienische Truppe von RSV baute wunderschöne Motorräder mit Alu-Gitterrohrrahmen für Aspar und das Cardion-Team von Karel Abraham.

Die Dorna konnte sich vor Nennungen kaum retten, schließlich ließen sie 41 fixe Starter zu, darunter Stefan Bradl, der mit dem Kiefer-Team den Aufstieg von den 125ern wagte. Tom Lüthis Interwetten-Team einigte



Shoya Tomizawa (#48) vor Toni Elías (verdeckt) und Yuki Takahashi (#72)

hiert

ARCHIV MSA/2SNAP



ARCHIV MSA/2SNAP

Tragik in Turn 2: Stefan Bradl wurde von Alex De Angelis abgeschossen



ARCHIV MSA/2SNAP

In Tränen: Sieger Shoya Tomizawa



ARCHIV MSA/2SNAP

Tom Lüthi (#12) wurde bei seinem Moto2-Debüt auf der Moriwaki Siebter, Mattia Pasini (#75) überholte ihn mit der Motobi

ZAHL DES RENNENS

41

Fahrer starteten beim ersten Moto2-Rennen auf 15 verschiedenen Fabrikaten. Es war die Zeit des Aufbruchs. Im Jahr zuvor bei den 250ern waren es nur 22 Fahrer auf drei Fabrikaten. Davon waren aber zwei, die italienischen Aprilia und Gilera, technisch identisch.

sich mit dem japanischen Hersteller Moriwaki, Olivier Métraux' Technomag-Team fusionierte mit dem CIP-Team von Alain Bronec und setzte wie Forward, Marc VDS und das Racing Team Germany auf Suter.

Enges Feld

Als es nach den Wintertests losging, zeigte sich, dass das Rezept der Klasse in die richtige Richtung ging. Trennten die 22 Fahrer im Jahr zuvor fast sieben Sekunden, qualifizierten sich nun die ersten 20 innerhalb von 1,3, die ersten 40 Mann innerhalb von 3,5 Sekunden. Und Stefan Bradl sorgte für die Sensation. Der Aufsteiger war Schnellster in FP2, qualifizierte sich als Dritter für die erste Startreihe und war auch im Warm-up Schnellster. Doch sein Rennen dauerte nur bis zur zweiten Kurve, dann wurde er von Alex De Angelis zu Fall gebracht.

Der MotoGP-erfahrene Toni Elías ging von der Pole-Position aus in Führung, dann duellierte er sich mit Jules Cluzel, Yuki Takahashi und Alex Debón. Gegen Rennmitte machte Shoya Tomizawa immer mehr Druck, setzte sich an die Spitze und zog zum Schluss davon.

Doch diesem historischen Sieg folgte kein Märchen aus dem Land der aufgehenden Sonne. Tomizawa wurde zwar auch im nächsten Rennen in Jerez Zweiter, doch dann setzte sich immer mehr der routinierte Toni Elías auf der Gresini-Moriwaki durch. Aspar wechselte ebenfalls zu Suter, und Julián Símon, 125er-Weltmeister von 2009, wurde immer stärker. Tomizawa stürzte in Misano und wurde überfahren, der erste Moto2-Sieger erlag seinen Verletzungen.

Die Moto2 sorgt seither für spannende Rennen und hat viele Talente auf die MotoGP vorbereitet. Und genau zehn Jahre später schrieb wieder ein Japaner das bislang letzte Kapitel dieser Geschichte. Tetsuta Nagashima, ein Freund von Shoya Tomizawa, gewann genau zehn Jahre später am gleichen Ort. ■

ERGEBNIS

Grand Prix von Katar, Moto2, 11. April 2010. 107,600 km = 20 Rdn. á 5,380 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Shoya Tomizawa(J)	Suter	41.11,768 min
2.	Alex Debón (E)	FTR	+ 4,656 s
3.	Jules Cluzel (F)	Suter	+ 4,789 s
4.	Toni Elías (E)	Moriwaki	+ 6,978 s
5.	Roberto Rolfo (I)	Suter	+ 7,178 s
6.	Mattia Pasini (I)	Motobi	+ 11,804 s
7.	Tom Lüthi (CH)	Moriwaki	+ 11,861 s
8.	Simone Corsi (I)	Motobi	+ 12,346 s
9.	Gábor Talmácsi (H)	Speed Up	+ 13,821 s
10.	Sergio Gadea (E)	Kalex	+ 20,189 s



Der entscheidende Laufsieg: v. l. King, Maier, Sanders, Egon Müller

Speedway-WM-Finale Norden 1983

Jahrhundertrennen

Die Speedway-Welt hat den 5. September 1983 und das Stadion im ostfriesischen Norden längst vergessen. Aber den deutschen Bahnsportfans wird das Datum immer in Erinnerung bleiben: Mit Egon Müller wurde das einzige Mal ein Deutscher Speedway-Weltmeister.

Von: **Thomas Schiffner**

Bis ins Jahr 1994 wurde die Speedway-WM an einem Tag, in einem Stadion entschieden. 1983 sollte das Big Event zum ersten Mal in Deutschland stattfinden: Im Speedway-Stadion von Halbemond, einem ostfriesischen Dorf in der Nähe der Kreisstadt Norden. Der ortsansässige Verein, der MC Norden, baute das schon bestehende Stadion mit Zuschüssen des Landes und des Kreises auf eine Kapazität von offiziell 50 000 Zuschauerplätzen aus. Mehr als drei Millionen D-Mark wurden investiert; nach dem Rennen musste der Club wegen des hohen Defizits beinahe Insolvenz anmelden und mit dem Verkauf des Stadions gerettet werden.

Das Defizit entstand, obwohl das Stadion am Renntag prall gefüllt war. Offiziell wurden 45 000 Zuschauer vermeldet; Insider sprachen von 32 000, da viel mehr offenbar auch gar nicht hineinpassten.

Die Fans wollten das erste Weltfinale auf deutschem Boden sehen, und die meisten waren wegen der zwei deutschen Fahrer gekommen: wegen Karl Maier, vor allem aber wegen Egon Müller, damals 34 Jahre alt. Maier war amtierender Sandbahn-Weltmeister; Müller hatte schon drei WM-Titel und war der Superstar der deutschen Bahnsportszene. Auf der Langbahn war er in den 1970er- und 80er-Jahren unschlagbar, doch im Speedway zählte er nicht zu den Top 10, da er (neben Maier) als Einziger der Finalteilnehmer nicht in der weltbesten Britischen Liga unterwegs war.

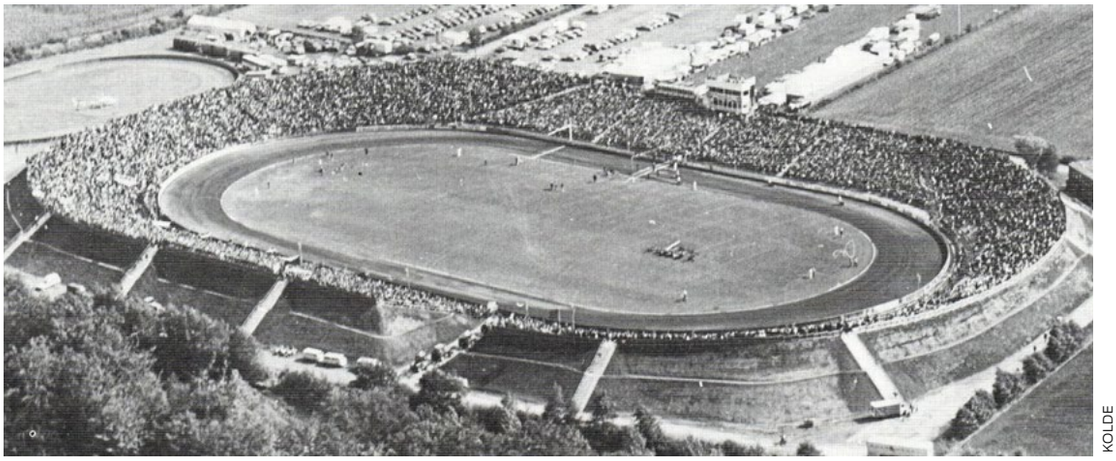
Eigentlicher Favorit damals war der Däne Hans Nielsen, der mit einem Ausfall nur auf Platz 7 landete. Titelverteidiger Bruce Penhall war nur als Promi-Zuschauer vor Ort: Der glamouröse Amerikaner war nach seinem zweiten WM-Sieg im Vorjahr in Los Angeles zurückgetreten und ins Filmgeschäft gewechselt.

Eigenhändiger Bahndienst

Müller war also eigentlich Außenseiter, aber er hatte einen Vorteil: den Heimvorteil. Und den nutzte er so aus, wie man eine Zitrone bis zum letzten Tropfen ausquetscht. Tagelang fuhr er vor dem Finaltag, unterstützt von Nordens Clubchef Franz Arens, Tests mit verschiedenen GM-Motoren seines Tuners Otto Lantenhammer. Nich nur Motoren, Abstimmungen und Übersetzungen wechselte der Rodenbeker dutzendfach. Auch den Bahnbelag bearbeitete er höchstpersönlich: Stunden um Stunden fuhr er mit Traktor und Walze um das Oval, um die Bahnbeschaffenheit exakt seinen technischen und persönlichen Bedürfnissen anzupassen. Wäre Speedway damals die Formel 1 gewesen, die FIA hätte Müller vom Finale ausgeschlossen.

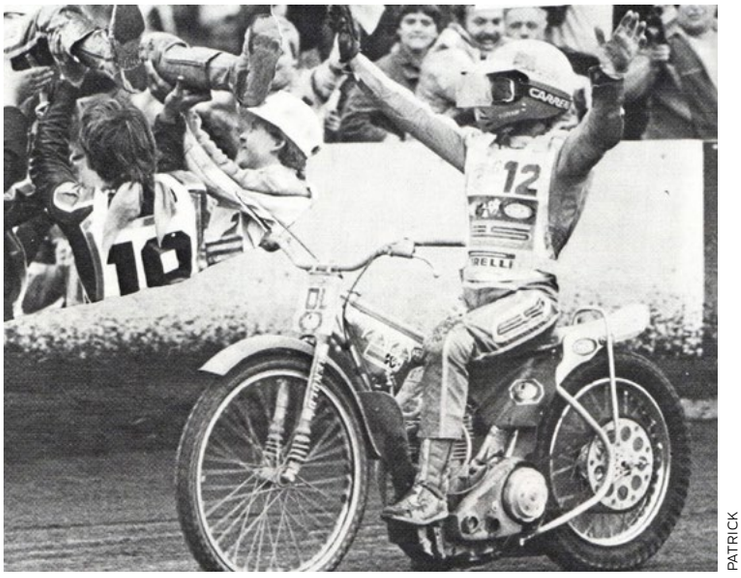
Dann kam der größte Tag des deutschen Bahnsports. Fünfmal trat jeder der 16 Piloten an, in jedem Heat hatte Müller drei Gegner, und fast in jedem Heat fuhr der holsteinische Showstar als Leader in die erste Kurve. In Lauf 10 traf Müller auf Landsmann Karl Maier und den Australier Billy Sanders. Sanders war wie Müller noch ungeschlagen, und der Sieg des Deutschen brachte die vorzeitige Entscheidung – obwohl zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar. In Heat 19 brauchte Egon Müller, immer noch ungeschlagen, zwei Punkte zum Titel, er musste also gegen Mitch Shirra, Hans Nielsen und Tony Kasper nicht einmal gewinnen. Als Dritter gestartet, überholte er Shirra, überließ aber Nielsen die Führung. Da riss dem Dänen in der dritten Runde die Primärkette und Egon fuhr unter grenzenlosem Jubel der Massen als Laufsieger und erster deutscher Weltmeister über die Linie.

Die Fans hielt es nicht mehr auf ihren Plätzen. Fachjournalist Helmut K. Weinelt kommentierte: „Einander wildfremde Menschen lagen sich in den Armen. (…) Egon Müller, Deutschlands Stolz und Hoffnung, war soeben Speedway-Weltmeister geworden.“ In der allgemeinen Eupho-



KOLDE

32 000 Besucher im Stadion Halbemond – oder 45 000?



PATRICK

Karrierehöhepunkt: Der Weltmeister ließ sich feiern



PATRICK

Fahrerparade: Müller nachdenklich

rie ging Platz 9 des zweiten Deutschen Karl Maier fast unter: Es war eine der besseren Platzierungen deutscher Fahrer bei ihren wenigen Auftritten in Speedway-Weltfinals bis 1994.

Furchtbarer Autounfall

Egon Müller war anschließend in allen Medien und in diversen TV-Anstalten präsent. Doch auf diesem ersten von drei Weltfinals in Deutschland (1989 München und 1993 Pocking) lastete auch ein Fluch: Wenige Tage nach seinem Triumph verunglückte Egon Müller in der Nähe von Kiel mit seinem Turbo-Porsche auf der Autobahn und kam, wie durch ein Wunder, lebend aus dem völlig zerstörten Auto. Vizeweltmeister Billy Sanders nahm sich zwei Jahre später das Leben.

Der Dritte von Norden, Michael Lee, wurde 2007 wegen Cannabis-Besitzes und 2013 wegen Vergewaltigung und sexuellen Missbrauchs angeklagt.

Der Viertplatzierte in Norden, Erik Gundersen, verunglückte 1989 beim Team-WM-Finale in Bradford und ist seither teils gelähmt. Kenny Carter, in Norden Fünfter, erschoss 1986 wegen eines Beziehungsstreits erst seine Frau und dann sich selbst.

Egon Müller (71) erfreut sich indes zu Hause in Rodenbek bei Kiel relativer Gesundheit. ■



PATRICK

Geschafft: Erster deutscher Speedway-Weltmeister Egon Müller

RENNERGEBNIS

Speedway-WM-Finale Norden (D), 5. September 1983

1.	Egon Müller (D)	15 Punkte
2.	Billy Sanders (AUS)	12
3.	Michael Lee (GB)	11
4.	Erik Gundersen (DK)	10
5.	Kenny Carter (GB)	10
6.	Ole Olsen (DK)	10
7.	Hans Nielsen (DK)	9
8.	Dennis Sigalos (USA)	8
9.	Karl Maier (D)	8
10.	Chris Morton (GB)	7
11.	Mitch Shirra (NZ)	7
12.	Lance King (USA)	4
13.	Phil Collins (GB)	4
14.	Antonín Kasper (CZ)	3
15.	Zenon Plech (PL)	1
16.	Jiri Stancl (CS)	1

NACHRICHTEN

SIX DAYS ERST 2021

In Anbetracht der Corona-Pandemie hat die FIM die Six Days (ISDE) der Endurofahrer für 2020 gleich ganz abgesagt. Dle ISDE war für 31.08.–05.09. im stark betroffenen Italien in Rivanazzano Terme geplant. Die Enduro-Mannschafts-WM soll nun am gleichen Ort im nächsten Jahr stattfinden.

BESSERUNG BEI MOREAU

Gute Neuigkeiten kommen vom 18-jährigen Franzosen Brian Moreau, der seit seiner schweren Verletzung in der US-SX-Serie gelähmt ist. In einer Instagram-Story teilte der KTM-Pilot mit: „Zunächst hatte ich das gesamte Gefühl in meinen Beinen verloren, jetzt kommt es zurück“, erklärte der Franzose. „Ich fühle fast meinen ganzen Körper, auch wenn es nicht dasselbe Gefühl wie vorher ist. Aber ja, ich kann definitiv sagen, dass mein Gefühl zurückkommt.“

HERLINGS MIT KÖPFCHEN

MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings kann der Coronakrise nicht ausweichen. In einem TV-Interview klagte der 25-Jährige: „ Es ist die verrückte Situation, dass ich normalerweise nur nicht fahren kann, wenn ich mir was gebrochen habe. Falls die WM im Juni oder Juli wieder startet, erwarte ich alle Favoriten ausgeheilt am Gatter. Es wird ein echter Neustart für alle. Und ich will mehr mit Köpfchen wie Dungey oder Cairoli fahren. Dafür war ich viel zu lange verletzt in meiner Karriere.“

NEUE TERMINE FÜR SPEEDWAY OF NATIONS

Die FIM gab neue Termine für die wegen Corona für Mai abgesagte Team-WM bekannt. Die Semifinals finden jetzt am 25.09. (mit Deutschland) und am 26.09. statt – beide in Daugavpils (LV). Das Finale soll am 24./25.10. in Belle Vue (GB) sein. Damit verliert Landshut die Austragung des ersten Semifinals. Offenbar hofft die FIM auf ein Corona-freies Lettland im Herbst. ■

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



4C Spider 1.8 TBi 16V AT-6 Klima X, EZ 12/2016, 11990 km, 177 kW (241 PS), Giallo Spezial-Uni Gelb, Leder, Wippen u.v.m., 1. Hand, 59.961,- € (MwSt. awb.). Klaiber Automobile Öhringen GmbH, Schleifbachweg 59-63, 74613 Öhringen, 07941-91250, www.klaiber-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52349

Audi



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

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



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

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

BMW



BMW Z8, EZ 06/2000, 69.000 km, blau, innen schwarz, aus Altersgründen, € 209.000,-. Tel. 0171-3226109



BMW Z3 Coupé 2.8, 08/98, 141 kW, rot/Leder schwarz, Orig.zust., 89800 km, ABS/ASC + T Bordcomp. pixelfrei, Klima, Sportsitze, eFH, eGlasdach. eSitzverstellung, Sitzheizung, Radio Becker Traffic PRO m. CD/AUX In, scheckheftgepflegt, dt. Fz, nur Sommer gef., Originallack, keine Kratzer/Dellen, Bremsen vo. + hi. neuwertig, Reifen ca. 3.000 km, NR, unfallfrei, VB 24.900,- €. Tel. 0171/4444551 od. mayerei@web.de

Jaguar



E-Type 1,5, Bj. 10/1967, 4,2 ltr. LHD, 200 kW (272 PS), tiefschwarz, 6 Zylinder, Vollabnahme mit H-Kennzeichen, Holzlenkrad, Speichenräder, Voll-Leder schwarz, grüngetönte Scheiben. Nut and Bolt Vollrestauration. KTL beschichtet, Lackierung top, erstklassiger Zustand, 140.000,- €. 22391 Hamburg, Tel. 0170/5000100

mehr: motor-klassik.de Nr. 52318

Lotus



Porsche Zentrum Solingen

Exige Sport 380 Leistungsstei. zu EX 430, EZ 04/2018, 3500 km, 298 kW (405 PS), grau, NR-Fzg., 93.000,- €. Gottfried Schultz Sportwagen Solingen GmbH & Co. K, Schlagbaumer Str. 10, 42653 Solingen, Tel. 0212-248400, www.porsche-solingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52313

Maserati



GranCabrio 4,7 V8, EZ 06/2011, 82681 km, 323 kW (439 PS), Klappe, Wippen, Scheckheft n. b. Maserati, 1. Hd., super gepflegt, 59.980,- €. Klaiber Automobile Öhringen GmbH, Schleifbachweg 59-63, 74613 Öhringen, Tel. 07941-91250, www.klaiber-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52352



Ghibli 3.0 V6 GRANSPORT, EZ 10/2017, 21770 km, 257 kW , schwarz, Leder rot, 21" LMR, Scheckheft, 1. Hd., 57.950,- € MwSt. awb. Auto Osman GmbH, Diessemer Bruch 106, 47805 Krefeld, 02151/540843, www.osmann-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52330

Mercedes



E 200 Cabrio, 100 kW (136 PS), Bj. 1994, Volllederausst., schwarz, nicht verbastelt, alles orig., 217324 km, gen.überholt, sehr gepfl. Fahrz., VB 24.500,- €. 0172/8013960



C 63 AMG S T-Modell Sitzklima/Designo, EZ 11/2017, 38300 km, designo selenitgrau magno, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, 53.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52300

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

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

Porsche



Porsche Zentrum Solingen

991 Carrera S, BiXenon, SaGa, Chrono, EZ 12/2018, 13800 km, 309 kW, indischrot, Vorführwagen 106.990,– € (MwSt. awb.). Gottfried Schultz Sportwagen Solingen GmbH & Co. KG, Schlagbaumer Str. 10, 42653 Solingen, Tel. 0212-248400, www.porsche-solingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52316

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + hochwertigen Oldtimer, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW


GRAF HARDENBERG

Touareg 3.0 TDI DSG 4M, EU6, EZ 12/2018, 23900 km, 210 kW, Pano, 21" LMR u.v.m., 65.980,– € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co. KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52363

Verschiedenes

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

Versicherungen





Zubehör

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

MOTORSPORT 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 18/20

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
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

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

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



QUARTARARO

Wann startet endlich die MotoGP-Saison? Yamaha-Pilot Fabio Quartararo könnte jede Sekunde wieder loslegen

Der größte Fahrer aller Zeiten

Zu Mike Hailwood
MSa 17/2020

Vielen Dank für den Artikel über Mike Hailwood. Für mich ist er der größte Fahrer aller Zeiten. Als Jugendlicher konnte ich ihn erstmals beim 1. Mai Rennen 1962 in Salzburg-Liefering bewundern, später auch in Hockenheim, auf der Solitude und in Monza. Er konnte mit jedem Motorrad Spitzenleistungen vollbringen. Ich sah ihn mit der 50er-Honda, mit der MZ 250, mit den MVs und den „großen“ Hondas. Auf der Solitude nach seinen Siegen mit den Bikes sogar in einem Formel-1-Auto. Mike „The Bike“ bleibt unvergessen!

Erich Janner
D-81671 München

Eure letzte Ausgabe stellt mit interessanten Berichten über Mike „The Bike“ Hailwood, dem Interview mit Richard Attwood, vor allem aber mit der Analyse von Michael Schmidt über die Lehren, welche die Formel 1 aus der Coronakrise ziehen sollte, bestens unter Beweis, wie man auch in der „Corona-infizierten Zeit“ überzeugend über Motorsport berichten kann. Wer bitte braucht da Simracing & Co und mehrere Seiten mit „Rennberichten“ zu virtuellen Events?

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Sebring-Ausfall

Zum 12h-Rennen in Sebring
MSa 15/2020

Ich fahre seit 2006 jedes Jahr zum 12-Stunden-Rennen von Sebring und treffe dort immer wieder viele andere treue Fans. Nun wurde das Rennen dieses Jahr verschoben, aber der Veranstalter weigert sich, den Ticketpreis ($170) zu erstatten: Als Begründung wird angeführt, dass das Rennen ja im November stattfindet. Ich finde, dies ist eine Schweinerei gegenüber allen Fans, da viele nicht Möglichkeit haben, im November dabei zu sein. Es zeigt mal wieder, dass Sport Nebensache ist und es nur ums Geld geht!

Heimfried Kluge
D-64560 Riedstadt

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

Freitag, 17. April

ab 23.00	24h Le Mans 2016 & 2017 (Wh.)	Eurosport 1

Samstag, 18. April

19.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
ab 23.00	24h Le Mans 2018 & 2019 (Wh.)	Eurosport 1

Sonntag, 19. April

01.00	Rallye Dakar 2020, Highlights	Eurosport 1
ab 06.00	Supercars/RX-WM/NASCAR (bis 22.30)	Sport 1+*
ab 17.10	div. F1-Rennen (2000–2008)	Sky Sport 2*
19.00	F1 Virtual GP, Shanghai **LIVE** (eSports)	ORF Sport+

Montag, 20. April

ab 11.30	Rallye-EM 2019, Highlights der Events	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 16. April

23.00	Endurance-WM, Bol d'Or 2019/2018 (Wh.)	Eurosport 1

Samstag, 18. April

ab 06.30	Motocross-WM, Matterley Basin (Wh.)	Eurosport 2*

Sonntag, 19. April

23.00	Endurance-WM, 24h Le Mans 2019 (Wh.)	Eurosport 1

Simracing-Livestreams

Freitag, 17. April

ca. 00.00 IMSA Pro Race, Laguna Seca **LIVE**
www.iracing.com/live

Samstag, 18. April

ca. 00.00 iRX All-Star Invitational (Rallycross), **LIVE**
www.iracing.com/live

ca. 11.00 Digitale NLS, 3. Lauf **LIVE**
www.vln.de

ca. 18.00 THE RACE All-Star eSports Battle **LIVE**
www.youtube.com/user/nismotv2013

Montag, 20. April

19.30 eSports WTCR, Slovakiaring **LIVE**
www.facebook.com/WorldTouringCarCup

*kostenpflichtig

Weitere Simracing-Übertragungszeiten waren zu Redaktionsschluss noch nicht kommuniziert. Infos gibt es z. B. auf www.iracing.com.

Geplante Rennveranstaltungen

Automobil

17./18.04.	DRM/ÖRM/SRM **– verschoben/abgesagt –**	D/A/CH
18.04.	Formel E, Paris **– verschoben –**	F
18.04.	Nürburgr. Langstr.-Serie, 3. Lauf **– verschoben –**	D
18./19.04.	IndyCar/IMSA, Long Beach **– verschoben –**	USA
18./19.04.	GT World Challenge, Monza **– verschoben –**	I
19.04.	Formel 1, Shanghai **– verschoben –**	RC
19.04.	Rallycross-WM, Barcelona **– verschoben –**	E
19.04.	NASCAR Cup Series, Richmond **– verschoben –**	USA

Motorrad

18.04.	Supercross-WM, Foxborough **– ausgesetzt –**	USA
18./19.04.	SBK-/SSP-WM, Assen **– verschoben –**	NL
17.–19.04.	Endurance-/Sidecar-WM, Le Mans **– verschoben –**	F
19.04.	Motorrad-WM, Termás **– verschoben –**	RA
19.04.	Motocross-WM, Arroyomolinos **– verschoben –**	E
19.04.	Enduro-WM, Marco de Canav. **– verschoben –**	P
19.04.	Supermoto-DM, Harsewinkel **– ausgesetzt –**	D
19.04.	Speedway, Herxheim **– abgesagt –**	D

Vorschau



WILHELM

Corona-Pause: MSa spricht mit FIA-Präsident Jean Todt über die Folgen der Krise



MOTORSPORT IMAGES

Rückblick Sportwagen-WM Sebring 1970: Steve McQueen verpasst die Sensation



REINHARD

Alte Zeiten und neue Antriebe: Motoren-Guru Fritz Indra im MSa-Interview



ARCHIV

Motorrad-Historie: Vor 40 Jahren hob Freddie Spencer das Fahren auf ein neues Level



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

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



BRUDER MANNESMANN WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).
Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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