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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 12 / 04. MÄRZ 2020

FIA-Ohrfeige für Ferrari

Motor-Tricks mit Nachspiel



Formel-1-Testfahrten

Wie weit liegt Mercedes vorn?

Felix von der Laden im Interview

Vom YouTube-Star zum Rennfahrer

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

4 190525 902500 12



MotoGP-Saisonstart verschoben

Corona-Absagen in Katar und Thailand



Superbike-WM in Phillip Island

Erste Siegerpokale für Yamaha & Kawasaki



Formel E in Marrakesch

Günther Zweiter im Techeetah-Sandwich

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die zweite F1-Testwoche in der großen Analyse **S. 4**
Formel 1 Aerodynamik-Tricks der neuen Autos unter der Lupe **S. 8**
Formel 1 Der Stand der Dinge bei den Mittelfeldteams **S. 10**
Formelsport F1-Hintergründe und Alonsos Indy-Deal **S. 12**
Formel E Techeetah und BMW auf dem Marokko-Podium **S. 14**
Historie Alesis Zwergenaufstand beim Phoenix-GP 1990 **S. 16**
Sportwagen Peugeots Hypercar und Neues vom GT Masters **S. 18**
Sportwagen Weitere News aus der GT-/Prototypenwelt **S. 20**
Sportwagen Interview mit YouTuber Felix von der Laden **S. 22**
Rallye Testfahrt im neuen Rally-4-Auto von Peugeot **S. 24**
Rallye Aktuelle Hintergründe aus der Rallye-WM und -EM **S. 26**
Tourenwagen Neues aus DTM, TCR, NASCAR und Co. **S. 28**

Motorrad:

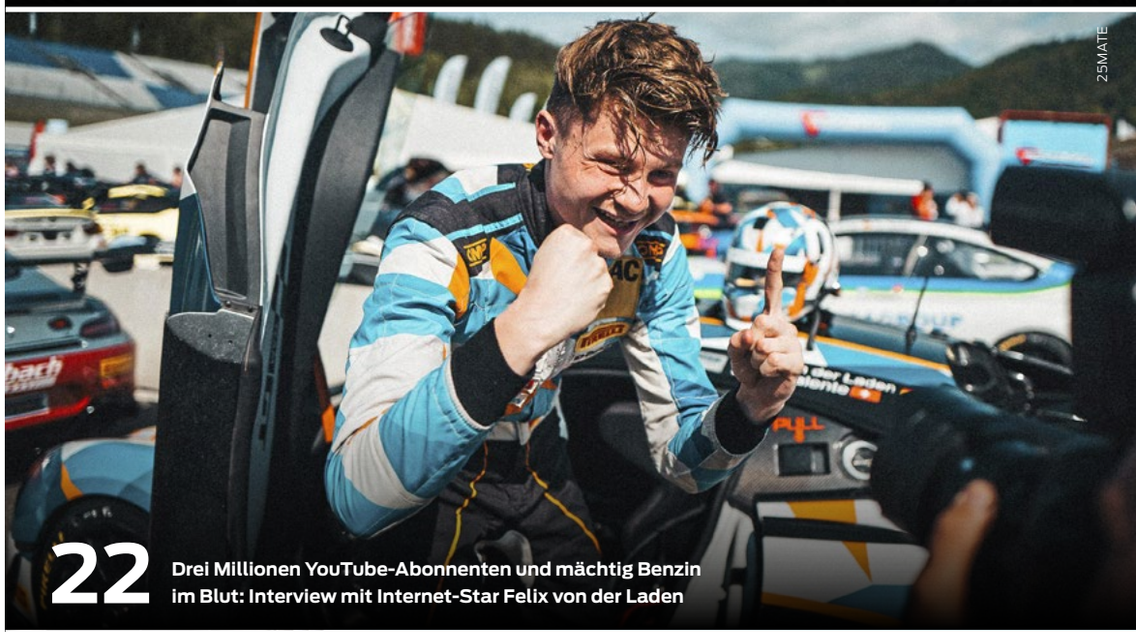
MotoGP Wie das Corona-Virus die WM beschäftigt **S. 30**
MotoGP Yamaha und Suzuki brillieren beim letzten Test **S. 32**
Motorrad-WM Wissenswertes zur neuen WM-Saison **S. 33**
Motorrad-WM Moto2 und Moto3 bei Testfahrten in Katar **S. 34**
Superbike-WM Spannung pur beim Auftakt in Australien **S. 36**
Straßensport Crivillés 50. Geburtstag, aktuelle News **S. 39**
Motocross-WM Seewer und Geerts erste Tagessieger **S. 40**
Eisspeedway Deutschland holt Bronze in der Team-WM **S. 42**
Offroad Supercross-WM Atlanta und aktuelle Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

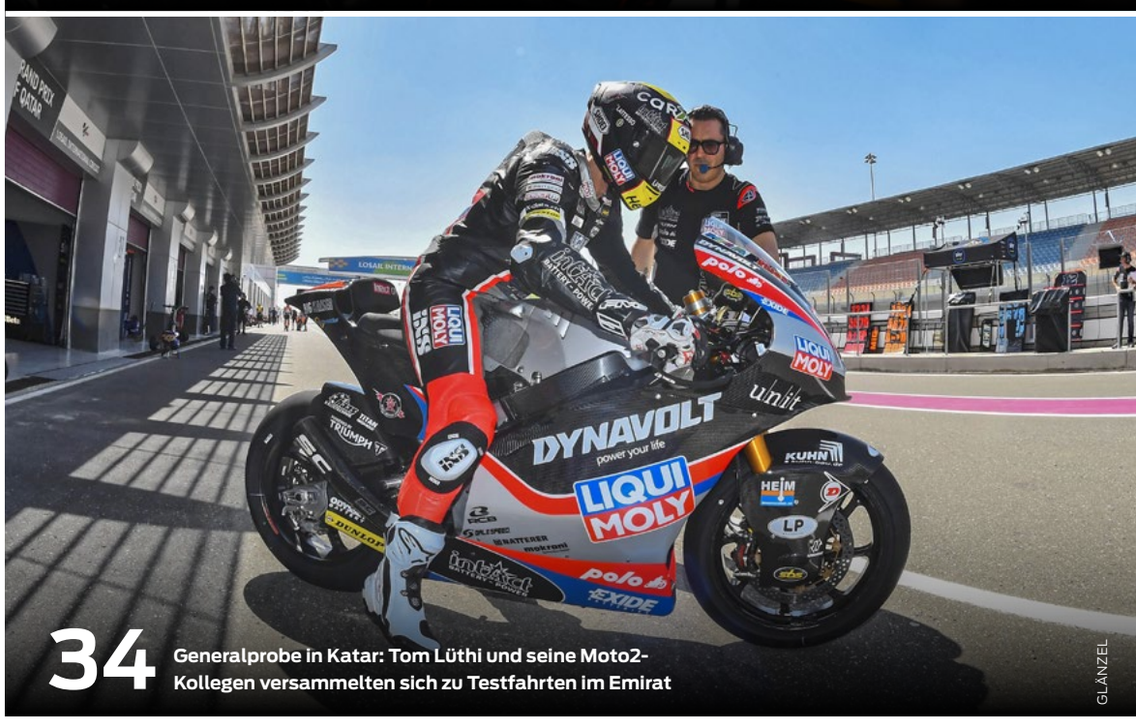
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**


SZABADFI

40 Motocross-WM: In Matterley Basin startete die Saison mit vollen Feldern und einem starken Deutschen


25MATE

22 Drei Millionen YouTube-Abonnenten und mächtig Benzin im Blut: Interview mit Internet-Star Felix von der Laden



GLÄNZEL

34 Generalprobe in Katar: Tom Lüthi und seine Moto2-Kollegen versammelten sich zu Testfahrten im Emirat

Editorial

Die FIA und Ferrari haben die Motor-Affäre beendet und Stillschweigen vereinbart. Ferrari bekommt eine Strafe, wird aber nicht bestraft. Ein Widerspruch?

Es war die vielleicht seltsamste Pressemitteilung der Sportbehörde in der Geschichte der Formel 1. Die FIA wollte der Motorsportwelt etwas mitteilen, was man lieber verschwiegen hätte. Man konnte es aber nicht unter den Teppich kehren, weil zu viele davon wussten. Offiziell wissen wir nur so viel: Die FIA hat Ferraris Antriebseinheit aus dem letzten Jahr gründlich untersucht und ist zu einem Ergebnis gekommen, über das man lieber Stillschweigen vereinbart. Sagen wir es so: Hätte sich herausgestellt, dass mit dem Ferrari-Motor alles in Ordnung war, wäre das so auch kommuniziert worden.

Also war nicht alles in Ordnung. Wir werden aber nie erfahren, was die Prüfer des Verbandes da gefunden haben. Offenbar war es so schwerwiegend, dass man Ferrari dafür bestrafen musste. Die in dem Statement erwähnten „Pflichten“ sind nicht so harmlos, wie es auf den ersten Blick aussieht. Ferrari muss der FIA in Zukunft Werkzeuge bereitstellen, mit denen die Technikkommissare einfacher illegalen Praktiken auf die Spur kommen. Die FIA kann zwar Motoren zerlegen, hat aber keinen eigenen Prüfstand, um Motoren im Betrieb auf Ungereimtheiten hin zu untersuchen. Die FIA rang Ferrari auch das Versprechen ab, die Forschung von CO_2-neutralen Kraftstoffen zu unterstützen. Das wird teuer.

Die Konkurrenz ist enttäuscht. Sie gab der FIA den Tipp, wonach sie suchen sollte. Im Laufe der Untersuchung erhärtete sich offenbar der Verdacht, dass Ferrari das Mess-Signal der Durchflussmengen-Messung manipulierte, um mehr Benzin zu verbrennen als die erlaubten 100 Kilogramm pro Stunde. Das bringt nicht nur mehr Leistung, sondern auch eine bessere Zuverlässigkeit. Mercedes, Red Bull und Renault hätten sich eine plakativere Bestrafung für Ferrari gewünscht. Bis hin zum Wertungsausschluss für die Saison 2019.

Das konnte die FIA nicht riskieren. Ferrari hätte dagegen vermutlich vor einem Zivilgericht geklagt und wahrscheinlich sogar gewonnen. Für den letzten Beweis fehlen dem Verband die technischen Werkzeuge. Der Whistleblower, der die Konkurrenzteams auf die heiße Spur brachte, hätte vor Gericht nicht aussagen dürfen. Weil er nicht der FIA gebeichtet hat, sondern einem anderen Rennstall. Ferrari hätte auf Verrat von betriebsinternen Geheimnissen klagen können. Nur wenn der Mann direkt zum Verband gegangen wäre, hätte er auch als Zeuge getaugt.

Es ist nicht das erste Mal, dass der Weltverband den Weg einer stillen Abmahnung wählt. Im Sinne des fairen Wettbewerbs wäre es sicher besser gewesen, einen Regelverstoß offen zu bestrafen. Mittelfristig hätte der Sport Schaden genommen. Wem hätte eine monatelange Schlammschlacht geholfen? Es wäre der Eindruck geblieben, dass Betrug im Motorsport ein Mittel zum Zweck ist. So wie Doping beim Radfahren.



Michael Schmidt
Redakteur



18 Peugeots Prototypen-Pläne: In Frankreich fallen im März wichtige Entscheidungen

SEAN BULL DESIGN

MSa-Paddock



MIT MR. PADDOCK IN DER PITLANE
Bei den F1-Testfahrten in Barcelona ist MSa-Redakteur Tobias Grüner (l.) der Social-Media-Manager von Mercedes über den Weg gelaufen. Sein Name: Daniel Paddock. Den mussten wir für unsere gleichnamige Randspalte natürlich direkt verewigen.



EIN SELFIE IN MAROKKO
Beim Formel-E-Rennen in Marrakesch wurden die Besucher von einer zünftigen Trommler-Combo begrüßt. Für MSa-Mann Claus Mühlberger (l.) ein klarer Fall: Davon muss ein Selfie gemacht werden.



YOUTUBER IM KREUZVERHÖR
YouTube-Star und Rennfahrer Felix von der Laden (r.) trat im Kartcenter Cologne zum Interview mit Redakteur Michael Bräutigam an – und zu einem kleinen Kart-Duell gegen ihn. Ergebnis: ein echter Racer, der Felix!



AUF EUROPÄISCHEM EIS
In Berlin befuhren die Eisspeedway-Ritter erstmals in dieser Saison westeuropäisches Terrain. MSa-Schräglagenspezialist Thomas Schiffner nahm vor dem Start eine „Bodenprobe“.



Drei Zehntel vor dem

Nach sechs Testtagen in Barcelona ist das Bild einigermaßen scharf. Mercedes fährt als Favorit nach Melbourne. Nach allen Hochrechnungen liegt Red Bull drei Zehntel, Ferrari mindestens eine halbe Sekunde zurück.

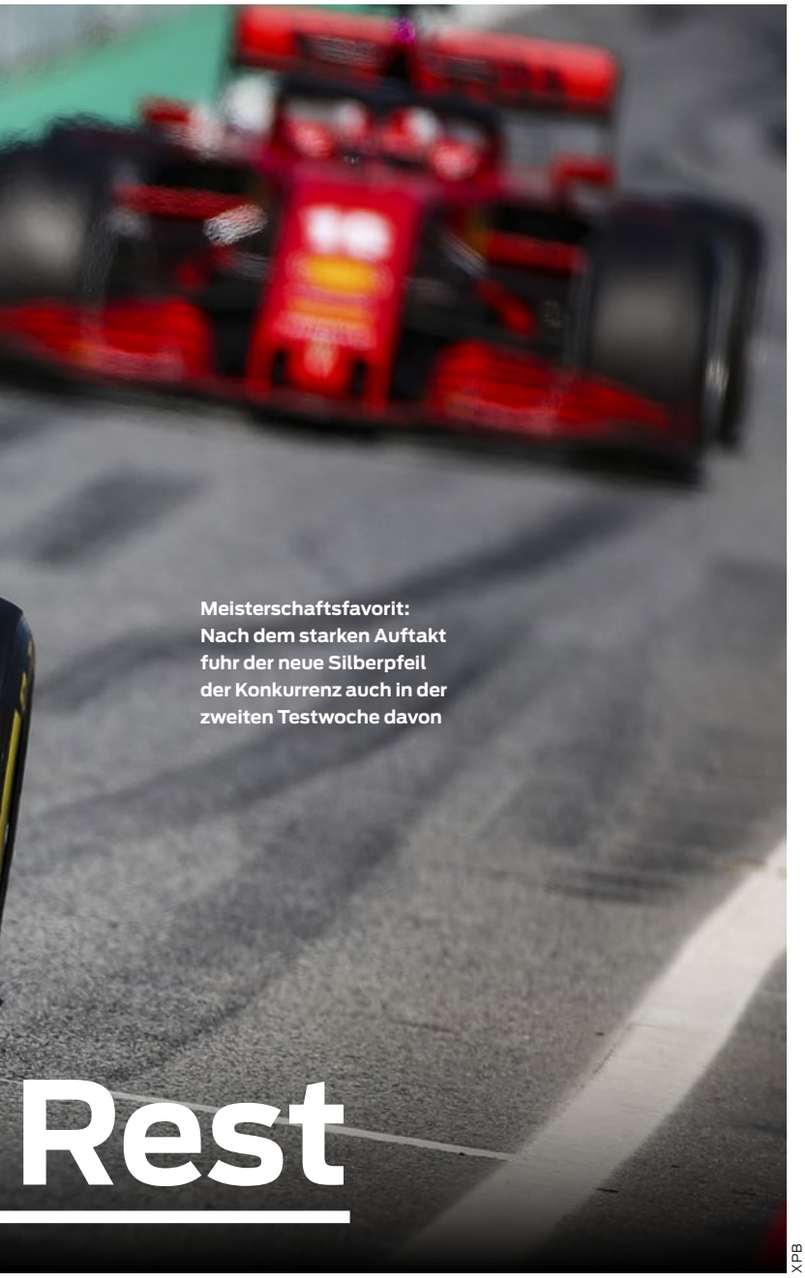
Von: **Michael Schmidt**

Sechs Tage, 48 Stunden, 36 048 Kilometer: Das muss der Formel 1 als Vorbereitung für die neue Saison genügen. Die letzte, bevor es 2021 zum Neustart kommt. Wie lange sie dauern wird, wo der GP-Zirkus wann seine Zelte aufspannt, bestimmt das Corona-Virus. Es könnten 21 Rennen werden oder auch nur 15. Im Moment wissen wir noch nicht einmal, ob sich alle vollzählig am 15. März zum Saisonauftakt in Melbourne treffen. Wir wissen aber, was uns dort erwarten könnte. Nach sechs Testtagen ist das Bild schon ein bisschen schärfer als nach drei. Auch wenn starker Wind am vierten und fünften Tag der Probefahrten den Vergleich mit den Ergebnissen der ersten Woche ein wenig verzerrt hat. Kurioserweise war die Strecke am allerersten Tag am schnellsten. Wer Eindruck schinden wollte, hätte da schon den Hammer fallen lassen müssen. Wer wie Sebastian Vettel seine Rennsimulation am fünften Tag abspulte, sah automatisch schlecht aus.

So kam neben den üblichen Unsicherheitsfaktoren wie Tankinhalt, Reifenmischung und Motorprogramm auch noch der Streckenzustand dazu. Die Ingenieure haben ausgerechnet, dass die Strecke an ihrem besten Tag 1,3 Sekunden schneller war als an ihrem schlechtesten. Um alle möglichen Einflussgrößen bereinigt, kommen die Analysten dennoch auf ein eindeutiges Ergebnis: Mercedes fährt auch in diesem Jahr an der Spitze. Der Vorsprung schwankt je nach Betrachtungsweise. Mercedes kann seine Favoritenrolle nicht leugnen, gibt sich aber alle Mühe, die Konkurrenz möglichst gut aussehen zu lassen. Red Bull ist die Nummer 2. Nach Mercedes-Messungen mit einem Rückstand von drei Zehntelsekunden. Bei Red Bull schwanken die Aussagen. Teamchef Christian Horner ist am optimistischsten: „Uns fehlen zwei Zehntel." Die Ingenieure stapeln lieber tief und sehen sich eine knappe halbe Sekunde hinter dem Klassenprimus.

> „Dieses Auto ist besser als das von 2019. Aber das wird dir jeder im Fahrerlager sagen. Die Motorprobleme bereiten uns noch Sorgen. Ich habe aber Vertrauen in unsere Jungs."
>
> Lewis Hamilton

Wer die schnellsten Runden miteinander vergleichen will, zieht am besten den letzten Testtag heran. Da hat jeder eine schnelle Runde auf weichen Reifen probiert. Die Bedingungen waren über den Tag konstant. Valtteri Bottas fuhr Bestzeit, war mit 1.16,196 Minuten aber vier Zehntel langsamer als eine Woche davor. Der Finne wählte Pirellis weichste Mischung C5. Max Verstappen verlor auf den härte-



Meisterschaftsfavorit: Nach dem starken Auftakt fuhr der neue Silberpfeil der Konkurrenz auch in der zweiten Testwoche davon

XPB

Rest

ren C4-Reifen nur 73 Tausendstel auf den Mercedes. Experten gehen davon aus, dass der Red Bull dafür leichter unterwegs war.

Red Bull hatte seinen RB16 für die letzten beiden Tage noch mit einem umfangreichen Aerodynamik-Paket aufgerüstet. Frontflügel, Kapuzenflügel, Unterboden und Leitbleche waren neu. Das soll in Summe drei Zehntel gebracht haben. Mercedes änderte an seinem W11 nur Details wie zum Beispiel die Heckflügel-Endplatten. Auch bis Melbourne kommt nicht mehr viel. Wenn schon das Basispaket eine Granate ist, kann man sich mit den ersten Entwicklungsstufen Zeit lassen. „Die fahren ihre schnellen Runden mit Leichtigkeit, alle anderen mit Krampf“, urteilte Sebastian Vettel.

Der Titelverteidiger hat auch noch die „DAS“-Spurverstellung in der Hinterhand, dessen Vorteile bis jetzt keiner so richtig einschätzen kann. Nicht mal Mercedes selbst. „Wir haben viel getestet, unter welchen Bedingungen auf welchen Strecken es uns Vorteile bringen könnte. Die Ingenieure geben uns Richtlinien vor, wie wir es einsetzen sollen, wir sind in der Handhabung aber flexibel“, verrät Bottas. Lewis Hamilton bestätigt: „Ich fahre mal mit, mal ohne.“ Das Verschieben des Lenkrads, so die Fahrer, sei schon fast in Fleisch und Blut übergegangen. Sebastian Vettel sieht darin keinen Matchwinner: „Das ist ein zusätzlicher Bonus. Der Mercedes ist so gut, dass er auch ohne das System gewinnt.“

Red Bull oft im Kies

Red Bull zweifelt an der Legalität und versucht die FIA davon zu überzeugen, den Lenkrad-Zauber zu verbieten. Dabei gibt es genug eigene Baustellen. Max Verstappen und Alexander Albon nahmen regelmäßig Abstecher durch das Kiesbett. Ein Indiz dafür, dass der Red Bull nur in einem kleinen Fenster fahrbar ist. Das Heck ist noch eine Wundertüte. Einige Ingenieure führen das auf die weiterhin starke Anstellung des Autos zurück. „Die Zeit dieses Konzepts ist abgelaufen. Die Reifen können mit dem Abtrieb nicht mehr Schritt halten. Deshalb pumpt sie Pirelli immer stärker auf. Wer hinten hoch fährt, bekommt immer mehr Probleme, den Anpressdruck konstant zu halten“, glaubt Racing-Point-Technikchef Andy Green. Außer Racing Point haben aus diesem Grund auch Renault und McLaren die Anstellung ihrer Autos verringert.

Nicht einmal Mercedes reiste sorgenfrei aus Barcelona ab. Vier Mal gab es in der Motorenabteilung Alarm. Drei Mal, weil der Öldruck kollabierte, ein Mal wegen eines Schadens an der MGU-H. Mercedes drehte am letzten Testtag aus Sicherheitsgründen die Leistung zurück. „Das ist ein Grund, sich Sorgen zu machen“, gibt Hamilton zu. „Aber ich vertraue den Jungs aus Brixworth, dass sie die Probleme analysieren und lösen.“

Die Probleme von Ferrari sind nicht so leicht aus der Welt zu schaffen. Die Roten haben in der zweiten Woche ihr Versteckspiel weitgehend aufgegeben. Sebastian Vettel und Charles Leclerc durften am Vormittag jeweils auf Rundenzeit fahren und am Nachmittag ein imaginäres Rennen abspulen. Vermutungen, Ferrari drehe absichtlich Motorleistung zurück, um seine wahre Stärke zu verschleiern, wurden von Teamchef Mattia Binotto dementiert: „Wir spielen kein Spiel. Mehr geht im Moment nicht. Wir liegen hinter Mercedes. Wie viel es tatsächlich ist, werden wir erst nach drei Rennen wissen.“

Nach Mercedes-Hochrechnungen liegt Ferrari vier bis sechs Zehntel zurück. Mit dieser Einschätzung könnte sich auch Binotto anfreunden: „Auf eine Runde mehr als über die Renndistanz. Wir haben mehr Abtrieb als im letzten Jahr. Das bringt uns in eine bessere Position beim Reifenmanagement.“

Vettel drückt es so aus: „Wir sind nicht so schlecht, wie es von außen vielleicht aussieht, aber auch nicht so gut, wie wir es uns wünschen.“ Der SF1000 ist im



WILHELM

Kreiselkönig: Max Verstappen drehte sich gleich fünf Mal in Barcelona



JERRY ANDRÉ

Sand im Getriebe: Ferrari kam bei den Testfahrten noch nicht auf Touren



WILHELM

Regen und Wind störten zwischenzeitlich das Testprogramm in Barcelona



MOTORSPORT IMAGES

Kimi Räikkönen fand in seinem Alfa Romeo nicht immer die Ideallinie



STEFAN BALDAUF

Williams hat den Anschluss an das Mittelfeld wiederhergestellt



WILHELM

Red Bull reist dieses Jahr als zweite Kraft zum Saisonstart in Australien

Vergleich zu seinem Vorgänger schneller in den Kurven, aber langsamer auf den Geraden. Der enttäuschende Topspeed hat laut Binotto zwei Gründe: „Mehr Luftwiderstand und ein Motor, der noch nicht so gut wie im Vorjahr ist." Das lässt aufhorchen. Der Motor war in der Vergangenheit Ferraris Paradestück. Und jetzt soll da plötzlich massiv Power fehlen? Auch die Kundenteams Alfa Romeo und Haas leiden unter der Motormisere.

Am Abend des letzten Testtages lichtete sich der Nebel über Ferraris rätselhaftem Power-Verlust. Die FIA teilte mit, dass die Untersuchung des letztjährigen Motors von Ferrari abgeschlossen sei, dass man aber über das Ergebnis Stillschweigen vereinbart habe. Zwischen den Zeilen lässt sich lesen: An dem Mogel-Verdacht gegen Ferrari war offenbar doch etwas dran. Ferrari musste einen neuen Motor bauen. Und der hat ohne die ganzen Tricksereien weniger Leistung als die Konkurrenz. Binotto führte Sorgen um die Zuverlässigkeit als Grund dafür an, im Moment mit reduzierter Motorleistung zu fahren. „Wir können das erst mit der zweiten Spezifikation lösen." Das wäre im achten Rennen. Da kann das Titelrennen für Ferrari schon vorbei sein.

Ferrari wird sich keinen Fehler erlauben dürfen. Racing Point liegt nach Einschätzung der Experten nur zwei Zehntel hinter dem Vize-Weltmeister des Vorjahres. Die Kritik an der Mercedes-Kopie prallt an der Teamleitung ab. „Wenn sich die anderen beschweren, haben wir etwas richtig gemacht. Es ist nichts Verwerfliches dabei, das beste Auto im Feld zu kopieren.

> „Der enttäuschende Topspeed auf den Geraden hat zwei Gründe. Mehr Luftwiderstand vom Auto und ein Motor, der noch nicht so gut ist wie der aus dem letzten Jahr."
>
> Mattia Binotto

Jeder hätte das so praktizieren können." Sergio Pérez spricht vom besten Formel-1-Auto, das er je gefahren sei. Cheftechniker Green sieht noch Verbesserungspotenzial: „Für uns ist es ein völlig neues Konzept. Wir befinden uns noch in der Lernphase." Tatsächlich lässt die Rennsimulation am letzten Testtag noch Raum zur Verbesserung. Pérez war klar langsamer als Leclerc.

McLaren vor Renault

Dem Mittelfeld fehlen zwischen 1,2 und 1,7 Sekunden auf Mercedes. Es beginnt mit McLaren und Renault, und es hört mit Alfa Romeo und Williams auf. McLaren-Teamchef Andreas Seidl sieht sich knapp hinter Racing Point und knapp vor Renault. Carlos Sainz und Lando Norris spulten zusammen 802 Runden ab und wurden kein einziges Mal durch einen technischen Defekt gestoppt. „Endlich mussten wir keine Brände mehr löschen und konnten uns voll auf die Vorbereitung konzentrieren. Wir haben unser komplettes Programm abgespult, viele Setup-Varianten durchgespielt, viele neue Teile mit alten



WILHELM

Daniel Ricciardo begab sich am Finaltag mit wenig Sprit auf Bestzeitenjagd



STEFAN BALDAUF

Lando Norris und Sebastian Vettel lieferten sich schon beim Test erste Duelle



XPB

Bei Ferrari dementieren die Beteiligten, dass beim Test nur gepokert wurde



WILHELM

Die Mercedes-Konkurrenz muss auf Ausrutscher wie hier von Bottas hoffen

verglichen", freute sich Seidl über den reibungslosen Testverlauf.

Auch Renault reiste zufrieden aus Barcelona ab. „Wir haben alle unsere selbst gesteckten Ziele erreicht", atmete Teamchef Cyril Abiteboul auf. Technikdirektor Marcin Budkowski lobte vor allem die Motorenabteilung: „McLaren und wir sind die einzigen zwei Teams, die den kompletten Test mit einer Antriebseinheit geschafft haben." Das waren im Fall von McLaren 3733 und bei Renault 3459 Kilometer.

Auch das neue Auto ist ein Fortschritt. Der R.S.20 ist deutlich stabiler auf der Hinterachse als das Vorjahresauto. Daniel Ricciardo wollte am letzten Testtag noch einmal wissen, was möglich ist, wenn man mit den weichsten Reifen und wenig Sprit unterwegs ist. Mit der drittbesten Tageszeit lag der Australier nur 0,080 Sekunden hinter Bottas. „Ich hätte unter besten Umständen vielleicht noch zwei Zehntel schneller fahren können. Das heißt jetzt aber nicht, dass wir so schnell sind wie Mercedes. Hätte ich aber mit den C5-Reifen nur die sechstschnellste Zeit erzielt, hätte ich mir jetzt Gedanken gemacht."

Im Duell der Ferrari-Kundenteams scheint derzeit Haas die Nase vorn zu haben. Trotz zwei Tagesbestzeiten für Alfa Romeo. „Wir waren auf härteren Reifen und mit mehr Benzin im Tank vier Zehntel schneller als Alfa", freute sich Teamchef Guenther Steiner. Für Alfa-Romeo-Testpilot Robert Kubica war die Bestzeit am vierten Testtag trotzdem eine Art Wiedergutmachung: „Jetzt weiß ich, was ich letztes Jahr bei Williams verpasst habe und wie sich die Formel 1 wirklich anfühlt." ■

RANGLISTE WINTERTESTS BARCELONA 2020

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.15,700 min	Tag 3	C5	437
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,537 s	Tag 6	C4	414
3. Daniel Ricciardo	Renault	+0,544 s	Tag 6	C5	367
4. Charles Leclerc	Ferrari	+0,628 s	Tag 6	C5	442
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+0,678 s	Tag 6	C5	466
6. Esteban Ocon	Renault	+0,701 s	Tag 6	C5	376
7. Sergio Pérez	Racing Point	+0,902 s	Tag 6	C5	441
8. Carlos Sainz	McLaren	+1,088 s	Tag 6	C4	446
9. Sebastian Vettel	Ferrari	+1,109 s	Tag 5	C5	402
10. George Russell	Williams	+1,139 s	Tag 6	C5	394
11. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+1,182 s	Tag 6	C4	399
12. Robert Kubica	Alfa Romeo	+1,210s	Tag 4	C5	112
13. Romain Grosjean	Haas	+1,305 s	Tag 6	C4	399
14. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+1,334 s	Tag 5	C5	370
15. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+1,359 s	Tag 2	C5	300
16. Lance Stroll	Racing Point	+1,386 s	Tag 5	C3	341
17. Nicholas Latifi	Williams	+1,581 s	Tag 5	C5	343
18. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+1,737 s	Tag 3	C5	323
19. Kevin Magnussen	Haas	+1,763 s	Tag 6	C5	250
20. Alex Albon	Red Bull	+1,818 s	Tag 4	C2	366
21. Lando Norris	McLaren	+1,841 s	Tag 5	C3	356



Alles für die Aerodynamik: Bei den Wintertests überprüfen die Ingenieure die Windkanal-Daten mit großen Sensoren

Aerodynamik-Tricks

Bei den Testfahrten in Barcelona haben die zehn Teams bereits einige interessante Technik-Tricks ausgepackt. Wer die Geheimnisse der Rennwagen-Generation 2020 entdecken will, muss allerdings ganz genau hinschauen.

Von: **Tobias Grüner**

Technik-Freunde hatten in der Winterpause große Sorgen, dass die Teams nur begrenzt Hirnschmalz in den Jahrgang 2020 investieren. Bis auf die Einführung der einfacheren Frontflügel im Vorjahr besteht das aktuelle Reglement schon seit mehreren Saisons relativ unverändert. Die Erfahrung aus der Vergangenheit zeigt, dass am Ende von solch stabilen Phasen nur noch Entwicklung im Detail betrieben wird. Große Innovationen konnte man deshalb eigentlich nicht mehr erwarten. Auch die große Regelreform 2021 ließ befürchten, dass die Teams nur noch Weiterentwicklung auf Sparflamme betreiben. Schon Mitte der letzten Saison wurden in vielen Design-Abteilungen bereits Techniker für die Grundlagenarbeit zum Formel-1-Auto der nächsten Generation abgestellt. Weniger Ressourcen bedeuten normalerweise auch weniger Innovation.

Doch dann traute sich bei den Wintertests in Barcelona ein Neuwagen nach dem anderen aus der Deckung, und die Fans bemerkten erleichtert, dass sich die Sorgen als unbegründet herausstellten. Zum Ende des alten Reglements dachten viele Ingenieure nicht konservativ, sondern gehen nun erst recht auf Risiko. Und das betrifft nicht nur die Teams, die in den letzten Jahren hinterhergefahren sind, sondern auch (und vor allem) den Marktführer Mercedes.

Der neue Silberpfeil trägt gleich mehrere innovative Ideen

> „Wir beschäftigen uns gar nicht mit den neuen Ideen der anderen. Nächstes Jahr ist sowieso alles verboten. Das kostet nur unnötig Ressourcen."
>
> Andy Green (Racing Point)

in sich. Das war schon nach den ersten Bildern vom Shakedown in Silverstone klar, als vom „DAS"-System, über das die Fahrer die Spur der Vorderachse während der Fahrt verstellen können, noch gar nichts zu sehen war. Die Nase bekam eine Schrumpfkur, auch die Seitenkästen wurden verschlankt. Passend dazu bauten die Aerodynamiker auch noch die vertikalen Leitbleche an den Flanken komplett um. Besonderes Augenmerk legten die Ingenieure der Konkurrenz aber auf die Hinterradaufhängung. Hier gingen die Fahrwerksspezialisten aus Brackley ganz neue Wege. Die unteren Querlenker wurden nach oben und weit nach hinten verschoben, was über dem Diffusor viel Platz für einen ungehinderten Luftstrom schafft.

Mercedes-Technikchef James Allison spricht von einem „abenteuerlichen Weg", den man bei der Aufhängungsgeometrie gewählt habe. Bei Racing Point hat man den Bereich am Silberpfeil auch schon genauer unter die Lupe genommen. „Das ist wirklich eine aufwendige Sache. Leider können wir das nicht einfach nachbauen. Wir müssen ja noch das Mercedes-Getriebe aus dem Vorjahr verwenden und da passen die Anlenkpunkte nicht", bedauerte Technik-Direktor Andy Green.

„DAS" bleibt erlaubt

Für die größten Schlagzeilen an der Technik-Front sorgte allerdings das bereits erwähnte „DAS"-System. Red Bull versuchte den cleveren Trick mit allen



XPB

Mitteln zu verhindern. Zuerst brachte man bei der FIA das Argument vor, es handele sich um einen unerlaubten Eingriff in die Aerodynamik. Doch weil sich die Aerodynamik beim normalen Lenken ja auch ändert, winkten die Schiedsrichter ab. Also schoben die Mercedes-Gegner nach, dass das „Dual Active Steering“ gar nicht Teil der Lenkung sei. Das Auto lenke ja beim Betätigen nicht, sondern fahre geradeaus weiter. Im Silberpfeil-Lager macht man sich aber auch über dieses Argument keine Sorgen: „Wir haben diesen Punkt mit der FIA abgeklärt. Jede Lenkung hat ein gewisses Spiel. Die Übersetzung kannst du frei wählen. Damit ist auch beim Lenken nicht immer garantiert, dass das Auto seine Richtung ändert.“

Noch ist gar nicht klar, wie Mercedes den neuen Trick einsetzt. Lewis Hamilton deutete an, dass man in Australien sogar freiwillig auf „DAS“ verzichten könnte. Einen Effekt hat die ganze Diskussion aber schon: Die Ingenieure der Konkurrenz sind abgelenkt. Selbst beim kleinen Alpha-Tauri-Team riskierte man einen Blick: „Das ist wirklich eine interessante Innovation. Wir haben es auf unserer Liste. Aber darauf stehen noch andere Dinge mit höherer Priorität“, so Technikchef Jody Egginton.

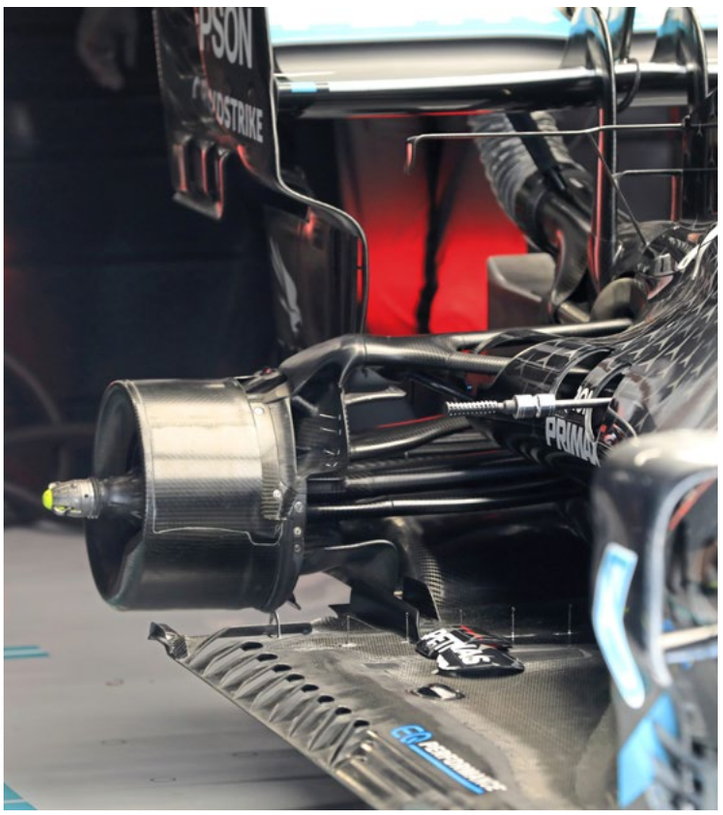
Auch Red Bull hat wieder einige interessante Technik-Neuheiten an Bord. Neben der ungewöhnlichen Nase, die mit ihren Schlitzen viel Luft unter das Auto durchlässt, ist auch die Vorderradaufhängung am Newey-Renner einen genaueren Blick wert. Der vordere Arm des unteren Querlenkers ist extrem hoch angesetzt und führt von einem Radträger quer durch das Chassis auf die andere Seite. Dadurch konnte das vordere Ende des Cockpits im unteren Bereich verschlankt werden. Die Dämpferelemente versetzten die Ingenieure im Chassis relativ weit nach hinten, um sie höher platzieren zu können.

Alles für die Aerodynamik

Red-Bull-Teamchef Christian Horner begründete den Umbau damit, dass man den mechanischen Grip in langsamen Kurven verbessern wolle – einer der Schwachpunkte in der vergangenen Saison. Doch Racing-Point-Technikchef Andy Green winkte ab: „Das ist einhundert Prozent eine reine Aero-Geschichte. Sie haben die Aufhängung so designt, dass sie bestmöglich in das Aerodynamik-Konzept passt. Und dann haben sie überlegt, wie man die Elemente am besten im Chassis unterbringt. Das Ganze ist also erst in zweiter Linie ein mechanischer Trick.“

Neben den individuellen Highlights, die sich an den einzelnen Autos finden lassen, gibt es auch echte Technik-Trends, die sich quer durchs Feld ziehen. Der Red-Bull-Trick mit den über der Crash-Struktur angesetzten Kühleinlässen im Seitenkasten ist nur bei Racing Point noch nicht kopiert worden. Und das auch nur, weil Racing Point lieber den kompletten Vorjahres-Mercedes kopiert hat, der dieses Feature noch nicht in sich trug. Die Idee mit der doppelten Heckflügel-Stütze, die Ferrari schon vor zwei Jahren eingeführt hat, um den Flügel im Luftstrom auf den Geraden kontrollierter verbiegen zu lassen, haben bis auf Alpha Tauri alle Teams übernommen. Weitere Techniktrends sind das Verschlanken der Nase, der Anbau eines Cape-Flügels unter dem Vorderbau und das Erweitern der Bargeboards mit sogenannten „Bumerang“-Elementen.

Für 2021 ist aber erst einmal Schluss mit dem Kopieren. Alle Teams müssen die Autos nach dem neuen Reglement selbst entwickeln. „Deshalb beschäftigen wir uns auch gar nicht groß mit den neuen Ideen der anderen“, erklärt Andy Green. „Im nächsten Jahr ist das sowieso alles verboten. Es lohnt sich nicht, dafür jetzt noch unnötig Ressourcen zu verschwenden. ■



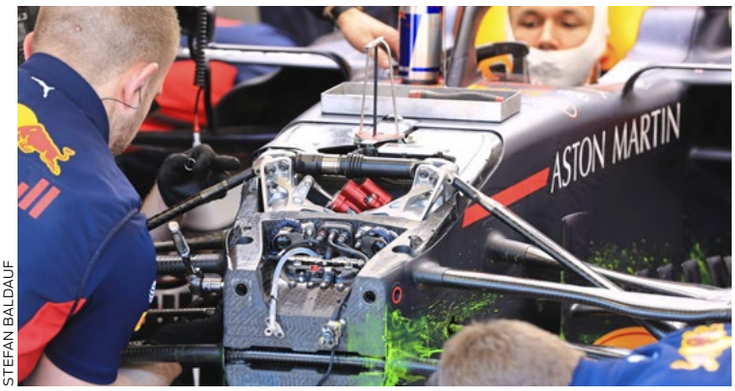
STEFAN BALDAUF

Für mehr Luft über dem Diffusor setzte Mercedes die Aufhängung hoch



STEFAN BALDAUF

Die Schlitze in der Red-Bull-Nase lassen den Luftstrom unters Auto durch



STEFAN BALDAUF

Der untere Querlenker geht quer durch das Chassis des Red Bull RB16



„Copy“ Point im Weg

McLaren und Renault wollen die Vorherrschaft im Mittelfeld. Beide Teams blicken nach erfolgreichen Testfahrten optimistisch auf die neue Saison. Doch Racing Point könnte der Spielverderber werden.

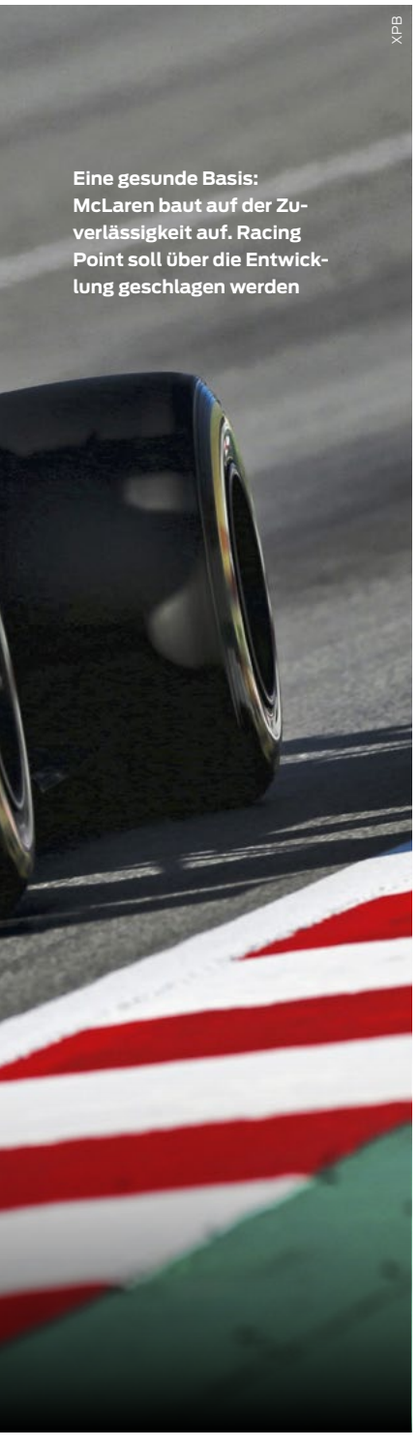
Von: **Andreas Haupt**

Im Mittelfeld der Formel 1 entscheiden Kleinigkeiten. So war es in der Vergangenheit, und so dürfte es auch 2020 wieder sein. „An einem Wochenende kannst du Siebter werden, am nächsten vielleicht nur 14.“, glaubt Alpha-Tauris-Teamchef Franz Tost. Rennstrecke, Kurventyp, Temperaturen, Reifenmischungen, Tagesform der Fahrer: Mal wird der eine die Oberhand haben, mal der andere.

Renault führte das Mittelfeld 2018 an. McLaren im Vorjahr. Beide Rennställe streben in der anstehenden Saison nach dem vierten Platz. Die drei Topteams bleiben nach den Eindrücken der Wintertestfahrten unantastbar.

McLaren sieht sich noch nicht als Nummer 1 im Mittelfeld. Racing Point scheint zwischen zwei und vier Zehntelsekunden schneller, Renault knapp dahinter.

Doch wie es aussieht, müssen sich McLaren und Renault nicht nur hinter Mercedes, Red Bull und Ferrari, sondern auch hinter Racing Point anstellen. „Copy Point“, so granteln sie bei McLaren angesichts der rosafarbenen Mercedes-Kopie, habe momentan das schnellere Auto. Die Schätzungen schwanken zwischen zwei und vier Zehntelsekunden, die dem papayagelben Auto auf den RP20 fehlen. McLaren wähnt sich indes einen kleinen Schritt vor Renault und Alpha Tauri, obwohl man bei den besten Rundenzeiten in Barcelo-



XPB

Eine gesunde Basis: McLaren baut auf der Zuverlässigkeit auf. Racing Point soll über die Entwicklung geschlagen werden



WILHELM

Falsch herum: Noch sieht sich Renault hinter Racing Point



WILHELM

Stimmungskanone: Norris geht mit mehr Selbstvertrauen in die Saison



WILHELM

Neuer Weg: Renault verringerte wie McLaren die Anstellung des Hecks

na über eine halbe Sekunde auf den französischen Werksrennstall einbüßte.

Zuverlässiger Motor

Doch Carlos Sainz erzielte seine Bestmarke auf dem härteren C4-Reifen, der eben diese halbe Sekunde langsamer ist als der C5. „Und auf Carlos' schnellsten Run frischte der Wind im letzten Sektor auf. Das hat ihn aus der Balance gebracht", berichtet Teamchef Andreas Seidl. McLaren traute sich in Barcelona 1.15er-Rundenzeiten zu. „Aber das dürften viele im Mittelfeld können."

Das nach Siegen zweiterfolgreichste Team der Formel-1-Geschichte verfolgt für 2020 einen klaren Plan. Zunächst sicherte McLaren die Zuverlässigkeit ab. „Keine großen Probleme, keine langen Standzeiten, keine Brände mehr zu löschen", fasste Seidl die Tests zusammen. 802 Runden oder 3733 Kilometer waren der Beweis. Die Checkliste wurde abgearbeitet.

Auf diesem Fundament wird der MCL35 verbessert. Frontflügel, Unterboden, Diffusor und weitere Neuteile rundum schlugen ein. „Die Balance kommt zusammen. Das Auto war in allen Sektoren ausgeglichen und reagiert gut auf Veränderungen – sowohl auf mechanische als auch aerodynamische. Wir haben eine gesunde Basis und viel Potenzial für die Weiterentwicklung", resümierte McLarens Technikchef James Key. Bis Melbourne wird McLaren allerdings nicht mehr nachlegen. Man will sich mit bekanntem Material direkt an die Setup-Arbeit für den winkeligen und buckeligen Kurs im Albert Park machen.

Den gleichen Ansatz werden auch Alpha Tauri und Alfa Romeo verfolgen. „In Melbourne erreichst du mit einem passenden Setup mehr, als wenn du versuchst, über ein paar Teile vielleicht ein, zwei Punkte Anpressdruck draufzusatteln", glaubt Alfa-Technikchef Jan Monchaux. Racing Point und Renault wollen dagegen die erste Ausbaustufe der Saison zünden. Es wird sich zeigen, welche Strategie die bessere ist.

Die Franzosen waren wie McLaren äußerst zufrieden mit ihrem Winter. Das Basispaket stimmt – trotz kleinerer Pannen (Hydraulik, Unterboden, Leck in Antriebswelle), die den R.S.20 immer mal wieder in der Garage hielten. Der Motor läuft schon wie ein Uhrwerk. Man kam wie Kunde McLaren mit einem Antriebspaket über die sechs Tage. 743 Runden oder 3459 Kilometer machten die Renault-Teamführung glücklich. Der neue R.S.20 ist ein Fortschritt. Das sagen die Daten und bestätigen die Piloten. „Wir haben unsere Ziele erreicht. Es ist ein positives Zeichen, dass die Korrelation zwischen Fabrik und Strecke stimmt. Das ist für uns entscheidend, um unseren aggressiven Entwicklungsfahrplan durchzupeitschen", kündigt Renault-Teamchef Cyril Abiteboul. So soll Racing Point schnell eingefangen werden.

Renault und McLaren, die im Gegensatz zu Racing Point, Alpha Tauri und Haas in der Entwicklung komplett auf sich gestellt sind, gingen einen ähnlichen Weg mit ihren neuen Autos. Beide folgten dem allgemeinen Trend und dünnten die Fahrzeugnase aus. Renault noch stärker als McLaren. Beide verringerten die Bodenfreiheit im Heck. Die einfachen Frontflügel (seit 2019) und die immer stärker aufgeblasenen Pirelli-Reifen erschweren es, den Unterboden abzudichten und so den Anpressdruck durch die Kurve zu halten. Da geht man bei der Anstellung lieber zurück. Norris bestätigt: „Das Auto ist einfacher zu fahren."

Doch klar ist auch: Die Fahrer wünschen sich mehr. Man orientiert sich nicht an der Mittelfeldkonkurrenz, sondern an den Topautos. Und die sind im Fall von Mercedes immer noch eine Sekunde schneller. Daniel Ricciardo erklärt: „Sie haben mehr Abtrieb hinten und vorne. Die Fahrer in den Topautos können aggressiver einlenken und mehr Geschwindigkeit in die Kurve mitnehmen. Unsere Vorderachse ist leider nicht ganz so bissig." ■

Formel 1

Ist der Mercedes-Trick legal?

Mercedes hat die Technikfans der Formel 1 mit seiner Spurverstellung vom Lenkrad aus begeistert. Bei der Konkurrenz hält sich die Euphorie in Grenzen. Red Bull zweifelt, ob der „DAS“-Trick legal ist.

Von: **Michael Schmidt**



XPB

Die Konkurrenz versucht, gegen den Lenkrad-Trick von Mercedes vorzugehen

FIA-Technikchef Nikolas Tombazis bekommt derzeit viel Post. Die Teams bombardieren die FIA mit vielen Fragen zu „DAS“, jener spektakulären Spurverstellung von Mercedes durch Ziehen und Drücken des Lenkrads. Die einen wollen herausfinden, was hinter dem System steckt. Die anderen zweifeln seine Legalität an. Red-Bull- Technikchef Adrian Newey gibt zu: „So ganz haben wir den Nutzen des Systems noch nicht verstanden. Aber nach unserer Meinung gibt es berechtigte Zweifel an der Legalität.“

Red Bulls Eifer liegt auf der Hand. Mercedes ist der direkte Konkurrent. Dem gönnt man keinen Technik-Vorteil. Renault-Kollege Marcin Budkowski gibt sich dagegen entspannt. „Mercedes ist nicht unser Gegner. Wenn das System aber morgen im Racing Point auftauchen würde, würden wir der FIA auch viele Fragen stellen.“ Die Kritiker sehen vier Ansatzpunkte, DAS aus den Angeln zu heben.

Erstens: Der Einfluss auf die Aerodynamik. Selbst Newey ist von dieser Theorie abgerückt. „Der Einfluss auf die Aerodynamik ist wahrscheinlich zweitrangig.“ Jedes Lenkmanöver hat Einfluss auf die Aerodynamik, weil die Vorderräder ihre Position verändern. Zweitens: Verletzung der Parc-fermé-Regeln, weil man beim Einsatz des Systems in der Qualifikation die Abstimmung des Autos während der Fahrt verändert. Doch das tut man durch Verstellung der Differenzialsperre und der Bremsbalance auch.

Drittens: „DAS“ ist ein Eingriff in die Fahrwerkskonfiguration. Antwort von Mercedes: Das tut man beim Lenken immer. Da verstellen sich durch die Fahrwerksgeometrie beim Einlenken Spur und Sturz und damit auch die Bodenfreiheit. Viertens: Es ist Neweys Killerargument: „Die Lenkung ist zum Lenken da. Wenn man an ihr dreht, ändert das Auto seine Richtung. Wenn man schiebt und drückt, fährt das Auto aber weiter geradeaus. Es findet kein Richtungswechsel statt.“ Mercedes macht sich auch deshalb keine Sorgen: „Jede Lenkung hat ein gewisses Spiel. Damit ist auch beim Lenken nicht immer garantiert, dass das Auto seine Richtung ändert.“ Red-Bull-Teamchef Christian Horner wundert sich: „Es hätte der FIA klar sein müssen, dass Mercedes damit andere zwingt, ein ähnliches System zu entwickeln. Da wird für ein Jahr unnötig viel Geld verschleudert.“ ■

Formel 1

FIA bestraft Ferrari

Die FIA hat die Untersuchung des 2019er-Ferrari-Motors abgeschlossen. Über das Ergebnis wurde Stillschweigen vereinbart. Da Ferrari bestraft wurde, muss man von illegalen Tricksereien ausgehen.

Von: **Michael Schmidt**

Zehn Minuten vor Ende der Testfahrten platzte die Bombe. Die FIA verschickte ein Statement mit folgendem Inhalt: „Die FIA kündigt an, dass sie nach einer gründlichen technischen Untersuchung ihre Analyse über den Betrieb der Ferrari-Antriebseinheit abgeschlossen hat und mit dem Team zu einer Einigung gekommen ist. Über Einzelheiten dieses Abkommens wurde zwischen den beiden Parteien Stillschweigen vereinbart. Die FIA und Ferrari haben sich auf eine Reihe von technischen Verpflichtungen verständigt, die das Überwachen aller Antriebseinheiten in der Formel 1 verbessern sollen. Ferrari hat sich außerdem dazu bereit erklärt, die FIA in ihren regulatorischen Pflichten und der Forschung von nachhaltigen Kraftstoffen zur Reduzierung von CO_2-Emissionen zu unterstützen.“

Zwischen den Zeilen heißt das: Die Prüfer des Weltverbandes haben am Ferrari-Motor von 2019 Unregelmäßigkeiten festgestellt. Böse Zungen sprechen von Betrug. Warum sonst wäre Ferrari dazu verdonnert worden, der FIA in Zukunft einen Prüfstand und Messeinrichtungen zur Untersuchung von Motoren zur Verfügung zu stellen und die Forschung von alternativen Kraftstoffen zu finanzieren? Das kann eine zweistellige Millionensumme bedeuten. Doch was hat die FIA gefunden? Gerüchte sagen, dass Ferrari zur Leistungssteigerung und Zylinderinnenkühlung zeitweise mehr Benzin eingespritzt haben soll als erlaubt, dabei den Mess-Sensor manipuliert und heimlich Extrasprit im Tank gebunkert hat. Die FIA sah von einer Disqualifikation ab, weil sie die Schummelei im Betrieb nicht nachweisen kann. Da fehlen ihr die Prüfstände. Die Konkurrenz schmollt. ■



STEFAN BALDAUF

Es scheint, als habe der 2019er-Ferrari-Motor nicht den Regeln entsprochen

Formel 1

Angst vor Corona

Das Corona-Virus macht auch vor dem Formel-1-Kalender nicht halt. Im Moment ist nicht sicher, wie viele Grands Prix stattfinden und ob die Saison in Australien beginnt.

Von: **Michael Schmidt**

Formel-1-Chef Chase Carey gibt auf die Frage, wo die Saison beginnt, eine klare Antwort: „Im Augenblick finden die ersten drei Rennen in Australien, Bahrain und Vietnam statt." Eine Garantie kann der Amerikaner aber nicht abgeben. Das Corona-Virus hat schon den GP China ausgebremst. Seit es nun auch in Europa grassiert, werden die Angestellten der Teams für die ersten drei Länder im GP-Kalender zum Risikofaktor. Die Veranstalter wollen die Rennen wie geplant laufen lassen. Das Problem sind Einreisebestimmungen. „Wir müssen von Tag zu Tag planen und können nur reagieren", sagt Haas-Teamchef Guenther Steiner.

Die Formel 1 könnte das gleiche Problem treffen wie die MotoGP. Wenn Italiener nicht einreisen dürfen, fehlen Ferrari, Haas, Alfa Romeo und Alpha Tauri. Und Pirelli liefert keine Reifen. Also kein Rennen. Bahrain hat angeboten, Italiener ins Land zu lassen, wenn sie sich am Flughafen auf das Virus untersuchen lassen. Dafür darf keiner über das Drehkreuz Dubai einreisen. Vietnam ist im Moment noch rigoros: Italiener dürfen gar nicht rein. ■



WILHELM

In Italien grassiert das Corona-Virus. Es droht die Absage mehrerer Rennen

Formel 1

Wie viel Kopie ist erlaubt?

Seit Racing Point schamlos den 2019er-Mercedes nachgebaut hat und Alpha Tauri den letztjährigen Red Bull, stellen sich alle die Frage: Wie viel Kopie ist erlaubt?

Von: **Michael Schmidt**

Racing-Point-Technikchef Andy Green hat kein Mitleid mit den Kritikern, die ihm vorwerfen, er hätte den 2019er-Mercedes nachgebaut: „Wir haben nichts Illegales getan. Jeder hätte das Gleiche machen können wie wir. Wer sich anders entschieden hat, ist selbst schuld." Die Wut der Konkurrenz lässt sich allein an Racing Point aus. „Warum sagt keiner was über den Alpha Tauri? Das ist der letztjährige Red Bull", ärgert sich Green. Racing Point will herausgefunden haben, dass Alpha Tauri der Red Bull RB15 im Original zum Kopieren Modell stand, während man selbst nur anhand von Fotos abgekupfert hat. „Das ist gar nicht möglich", ereifert sich Renault-Teamchef Cyril Abiteboul. „Bei einem Leitblech reicht ein Foto nicht. Du musst auch die Strömungsstruktur und die Elastizität des Teils kennen."

Wäre es überhaupt erlaubt, ein komplettes Auto einem Konkurrenten zu überlassen, oder einem Dritten, der dann heimlich einem anderen Team Zugang zu dem Auto verschaffen könnte? Mercedes-Teamchef Toto Wolff verneint: „Wir dürfen weder das aktuelle Auto noch die der beiden Vorjahre weitergeben. Auch nicht an private Sammler." Red Bull könnte theoretisch seine Autos als Anschauungsmaterial für das Junior-Team in den Hangar 7 stellen. Wolff zweifelt an der Theorie: „Das wäre viel zu riskant. Einer quatscht immer." Force India hat 2016 das 2015er-Auto privat verkauft, sofort 335 000 Pfund kassiert, den Käufer aber erst zwei Jahre später beliefert. ■



STEFAN BALDAUF

Der Racing Point ist eine exakte Kopie des Vorjahres-Mercedes

NACHRICHTEN

ALONSO IN INDY

Fernando Alonso unternimmt in diesem Jahr einen dritten Versuch, die 500 Meilen von Indianapolis zu gewinnen. Nachdem der anvisierte Deal mit dem Andretti-Team am Veto von Honda gescheitert ist, setzt McLaren ein drittes Auto für den Spanier ein. McLaren hat über den Winter Schmidt Peterson übernommen. Der Dallara ist mit einem Chevy-Motor bestückt.

REIFEN FÜR ZANDVOORT

Pirelli hat in Barcelona einen Spezialreifen für Zandvoort getestet. Der Vorderreifen hat eine steifere Konstruktion. Damit will Pirelli auf die höheren Belastungen in den beiden Steilkurven des Kurses reagieren. Die Hugenholtz-Kurve ist 19 Grad überhöht, die Vollgas-Zielkurve 18 Grad. Die Teams haben jetzt die Wahl: Entweder sie nehmen den neuen Reifen oder sie müssen den alten um zwei bis drei PSI stärker aufpumpen.

ZANDVOORT FERTIG

Nach der Strecke in Vietnam haben nun auch die Organisatoren in Zandvoort den Abschluss der Asphaltarbeiten verkündet. Highlights sind die neuerdings stark überhöhten Kurven Hugenholtz-Bocht (T4) und die Arie-Luyendijk-Bocht (T15) mit einem Banking von 19 bzw. 18 Grad.

ÄRGER UM RED BULL

Die lokalen Behörden in Zandvoort haben einem Antrag von Red Bull stattgegeben, für den täglichen Weg zur Strecke einen drei Kilometer langen Strandabschnitt zu befahren. Das hat für heftige Kritik bei Umweltschutzverbänden gesorgt.

KEINE EILE BEI FERRARI

Sebastian Vettel hat noch keinen Vertrag für 2021. Aber weder der Pilot noch Ferrari-Teamchef Mattia Binotto sind beunruhigt: „Irgendwann werden wir uns zum Abendessen mit einem Glas Wein verabreden", so Binotto.

Katzen-Hammer



Großer Tag für DS-Techeetah: Da Costa gewann, Vergne wurde Dritter. Dazwischen: Lotterer im Porsche

FORMULA E

Das DS-Techeetah-Team machte seinem Wappentier, einem Geparden, alle Ehre. António Félix da Costa aus Portugal siegte vor dem Deutschen Maximilian Günther. Der BMW-Mann meldete mit seinem zweiten Podiumsresultat des Jahres Titelambitionen an. Eine tapfere Leistung zeigte Jean-Éric Vergne: Der Titelverteidiger machte acht Plätze gut und wurde Dritter, obwohl er kurz zuvor noch mit hohem Fieber im Krankenhaus lag.

Von: **Claus Mühlberger**

So richtig Druck verspürte António Félix da Costa an diesem Samstagnachmittag nur einmal. Nämlich, als er nach dem Rennen zur Dopingkontrolle einbestellt wurde. „Die Blase drückt!“ Und so flüchtete der fidele Portugiese schnell vor der Journalistenschar aus der Mixed-Zone. Noch bevor er detaillierte Fragen zur Taktik seines siegreichen DS-Techeetah-Teams erörtern konnte. Das portugiesische Orakel ließ es bewenden mit einer rätselhaften Aussage: „Das Rennen war komplizierter als es aussah. Wir mussten in die Taktik-Trickkiste greifen.“

Also war es an Maximilian Günther, dem Zweitplatzierten, über die rätselhaften Strategiespielchen zu sprechen. Seltsam war vor allem, dass der BMW-Fahrer aus dem Allgäu kurz vor Halbzeit des Rennens plötzlich in Führung gehen konnte.

Es hatte nämlich den Anschein, als hätte sich Félix da Costa im Techeetah nicht allzu heftig gewehrt. Ein trickreiches Manöver des Portugiesen, um im Windschatten des BMW Strom zu sparen? „António und ich, wir wussten wohl beide, dass wir mit der Energie haushalten müssen“, meinte Günther. „Auch als ich in Führung lag, dachte ich immer ans Energie-Managen.“

Félix Da Costa klebte förmlich am Heck des BMW. Der Portugiese nahm dem Deutschen in eine Art Manndeckung. „Mit Windschattenfahren kann man schon ein bisschen Strom sparen“, sinnierte Günther später. „Wir haben das sehr sensibel gemanagt.“

Ein paar Runden später nutzte Félix da Costa den Attack-Mode mit seinen 35 Kilowatt an Extraleistung und setzte einen Konter. Fortan entschwand er am Horizont und fuhr einem sicheren Sieg entgegen, seinem dritten in der Elektroserie nach 2015 in Buenos Aires (im Aguri) und 2018 in Riad (im BMW). Zudem eroberte er die Tabellenführung.

Maximilian Günther hatte in der späten Phase des Rennens alle Hände voll damit zu tun, sich Jean-Éric Vergne vom Hals zu halten. Zwar gelang es dem Titelverteidiger, sich an Günther vorbeizuquetschen, doch der Deutsche hatte noch einen Pfeil im Köcher. Auf dem letzten Kilometer überrumpelte er Vergne, heimste 18 Punkte ein und meldete so seine Titelambitionen an.

Günther liegt nun auf Tabellenplatz 4, 23 Zähler hinter Spitzenreiter Félix da Costa, und insgeheim trauert er den 18 verlorenen Punkten von Riad hinterher. Beim Saisonauftakt verlor er seinen zweiten Platz nach einem Schiedsspruch der Kommissare wegen eines angeblich nicht korrekten Überholmanövers.

„Habe alle weggehustet“

Diesmal war alles im grünen Bereich, und auch Jean-Éric Vergne, der im Formel-E-Fahrerlager auch für seine häufigen (und oft auch berechtigten) Beschwerden über den gegnerischen Fahrstil verrufen ist, fügte sich ohne Widerworte. Der Franzose bot eine wirklich bemerkenswerte Leis-



FORMULA E

Günther und Vergne staunen über da Costas Energie



BMW

Maximilian Günther holte in seinem fünften Rennen für BMW zum zweiten Mal ein Podium



FORMULA E

Gedrängel beim Rausfahren zum Freien Training



AUDI

Audi, hier Daniel Abt, betrachtete die Marrakesch-Action diesmal von den hinteren Rängen aus

tung. Erstens, weil er seinen elften Startplatz in ein stolzes Podiumsresultat überführte, zweitens, weil er dies schaffte, obwohl er ernstlich krank war. Während des Freien Trainings am Freitag lag er im Krankenhaus. Der Verdacht auf Corona bestätigte sich nicht, doch Vergne klagte über Fieber. „Beim Rennen habe ich mich aber topfit gefühlt. Ich habe die Gegner einfach weggehustet“, witzelte er.

Eine bemerkenswerte Aufholjagd gelang auch Mitch Evans. Der Jaguar-Mann verzockte sich im Qualifying. Er startete zu spät, exakt 0,3 Sekunden nach dem Fallen der karierten Flagge, in die gezeitete Runde. Das Resultat: Startplatz 24. Jaguar-Racing-Chef Gerd Mäuser ärgerte sich: „Ein blöder Fehler, der uns vielleicht noch teuer zu stehen kommt, auch im Hinblick auf die Meisterschaft.“ Ganz so schlimm wurde es nicht. Evans rettete noch Rang 6. Er machte also 18 Positionen gut – neuer Formel-E-Rekord. Und ein erneuter Beweis dafür, dass Jaguar mit BMW und DS-Techeetah zurzeit zu den Top-3-Teams zählt.

Für das Triumvirat der deutschen Premiumhersteller Audi, Mercedes und Porsche lief es rumpelig. Ingolstadt verbuchte Platz 7 für Lucas di Grassi. „Wir haben viel Arbeit vor uns“, grantelte Teamchef Alan McNish.

Porsche-Mann André Lotterer ließ im Qualifying aufhorchen: Platz 3. Doch in der Schlussphase des Rennens war er nur noch passiv an Überholmanövern beteiligt. Nach seinem achten Platz rätselte Lotterer über den schwachen Speed im Endspurt: „Handling? Energiemanagement? Es kann beides sein.“

Mercedes verschwand im tiefen Süden der Tabelle: Nyck de Vries lief als Elfter ein. Es wäre mehr drin gewesen für den GP2-Champ. Doch eine Durchfahrtsstrafe wegen zu starken Rekuperierens kostete ihn die Chance aufs Podium. ■

5. RENNEN FORMEL E IN MARRAKESCH/MAROKKO

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	46.52,757 min
2.	Maximilian Günther (D)	BMW-Andretti	+ 11,427 s
3.	Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 12,034 s
4.	Sébastien Buemi (CH)	Nissan e-Dams	+ 12,282 s
5.	Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 15,657 s
6.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	+ 16,335 s
7.	Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 18,706 s
8.	André Lotterer (D)	Porsche	+ 19,498 s
9.	Oliver Rowland (GB)	Nissan e-Dams	+ 20,126 s
10.	Sam Bird	Virgin-Audi	+ 20,295 s

STAND FAHRER

1.	Félix Da Costa	67 Punkte
2.	Evans	56
3.	Sims	46
4.	Günther	44
5.	Di Grassi	38
6.	Vandoorne	38
7.	Mortara	32
8.	Vergne	31
9.	Rowland	30
10.	Bird	29
11.	Buemi	27

STAND TEAMS

1.	DS-Techeetah	98 Punkte
2.	BMW Andretti	90
3.	Jaguar	66
4.	Nissan	57



FORMULA E

Evans im Jaguar machte 18 Plätze gut – ein neuer Formel-E-Rekord



Der entscheidende Moment: Senna greift Alesi an. Im zweiten Anlauf geht der Brasilianer in Führung

GP USA 1990

Alesis Zwergenaufst

Ayrton Senna bekam erst 22 Tage vor dem Saisonstart in Phoenix seine Lizenz. Dann bestrafte er seinen politischen Widersacher Jean-Marie Balestre mit einem Sieg. Auf dem Weg an die Spitze stand ihm ein junger, wilder Jean Alesi im Weg.

Von: **Michael Schmidt**

Das Formel-1-Jahr 1990 begann mit einem politischen Tauziehen. Ayrton Senna bekam seine Superlizenz am Abend des 17. Februar. Das war der Nennschluss. McLaren hatte vorsorglich bereits Jonathan Palmer für das Auto mit der Startnummer 27 genannt. Palmer musste zu Hause bleiben. Zuvor hatte sich Senna wie gefordert bei FIA-Präsident Jean-Marie Balestre dafür entschuldigt, dass er ihm Einflussnahme auf den WM-Ausgang 1989 zugunsten von Alain Prost vorgeworfen hatte. In dem Fax an die FIA stand wörtlich: „Ich habe bei dem Treffen am 7. Dezember 1989 den Statements und Augenzeugenberichten des GP Japan zugehört. Sie waren Beweis genug, dass weder irgendeine Gruppe oder der Präsident der FIA die WM-Entscheidung 1989 beeinflusst haben."

Balestre schickte umgehend die Lizenz und fügte hinzu: „Wir wünschen Ihnen allen Erfolg und versprechen eine sportliche Saison, in der Sie in der Lage sein werden, Ihre Qualitäten als Champion zu beweisen, die Ihnen im Übrigen niemand abgestritten hat." Die Ohrfeige gab es nach dem Rennen. Senna revanchierte sich für die Demütigung mit einem Sieg.

ZAHL DES RENNENS

9

Fahrer konnten sich nicht qualifizieren. Darunter Exoten wie Gary Brabham im Life mit dem Rocchi-W12-Motor und Bertrand Gachot im Coloni-Subaru B12.

Senna lobt Berger

Die alte Rivalität mit Prost flammte neu auf. Ein Versöhnungsangebot des Weltmeisters, der inzwischen zu Ferrari desertiert war, wurde rundweg abgelehnt. Stattdessen lobte Ayrton Senna seinen neuen Teamkollegen Gerhard Berger. Noch nicht einmal die Pole-Position des Österreichers trübte das Binnenverhältnis. Senna wusste, warum er nur auf dem fünften Startplatz neben Benetton-Neuzugang Nelson Piquet stand. „Ich hatte nie eine freie Runde."

Tyrrell war kurzfristig ein Pirelli-Team geworden. Testfahrten vor der Saison gab es aus Zeitmangel nicht mehr. Jean Alesi erinnert sich: „Wir sind blind in



MOTORSPORT IMAGES

ein Abenteuer gestürzt.“ Es wurde immerhin der vierte Startplatz daraus. Die Tatsache, dass mit Minardi-Pilot Pierluigi Martini auf Rang 2 und Andrea de Cesaris im Scuderia Italia auf Platz 3 zwei weitere Pirelli-Piloten weit vorne standen, zeigte, dass der italienische Gummi auf den Straßen von Phoenix wunderbar klebte.

Weil die Ferrari-Piloten Alain Prost und Nigel Mansell nur auf den Startplätzen 7 und 17 landeten, bekam das stolze Team aus Maranello am nächsten Tag in den italienischen Gazetten die Quittung präsentiert. Schlagzeile: Minardi schneller als Ferrari. Eine 62-Mann-Klitsche gegen einen Industriebetrieb mit 290 Angestellten. Nur McLaren, Ferrari, Williams, Lotus, Ligier, Arrows, March, Scuderia Italia, Coloni und Life tauchten mit neuen Autos in Phoenix auf. Der Rest

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Ayrton Senna	McLaren-Honda	72 Runden	1:52.32,829 h = 145,784 km/h
2.	Jean Alesi	Tyrrell-Cosworth	72 Runden	1:52.41,514 h + 0.08,685 min
3.	Thierry Boutsen	Williams-Renault	72 Runden	1:53.26,909 h + 0.54,080 min
4.	Nelson Piquet	Benetton-Ford	72 Runden	1:53.41,187 h + 1.08,358 min
5.	Stefano Modena	Brabham-Judd	72 Runden	1:53.42,332 h + 1.09,503 min
6.	Satoru Nakajima	Tyrrell-Cosworth	71 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Gerhard Berger (McLaren-Honda), 1.31,050 min = 150,169 km/h

DAS RENNEN

GP USA 1990, 11. März 1990, Phoenix

Wetter:	15 ° C, bewölkt
Distanz:	72 Runden à 3,798 km = 273,456 Kilometer
Nennungen:	35
Gestartet:	25
Gewertet:	14
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Gerhard Berger (McLaren-Honda), 1.28,884 min = 154,209 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Neues McLaren-Doppel: Berger schlägt Senna im Training



MOTORSPORT IMAGES

Das erste Podium des Jahres: Alesi, Senna, Boutsen (v. l. n. r.)



MOTORSPORT IMAGES

Bühne frei: Alesi überrumpelt den Trainingsschnellsten Berger beim Start

brachte modifizierte Altwagen an den Start. Brabham traf im letzten Augenblick in den USA ein. Herbie Blash verkaufte den klammen Rennstall in letzter Minute an die japanische Middlebridge-Gruppe. Es lohnte sich. Stefano Modena brachte zwei Punkte mit nach Hause.

Die Sensation des Renntages war Jean Alesi. Der Franzose stürmte gleich beim Start an die Spitze und hielt sich dort 34 Runden lang. Nur Ayrton Senna konnte den Tyrrell-Piloten einholen. 15 Runden lang ließ er Alesi gewähren, dann startete er seine Aufholjagd. Als er den Franzosen schließlich angriff, erlebte Senna eine Überraschung. Alesi zahlte mit gleicher Münze zurück und wehrte die erste Attacke gekonnt ab. Bei der zweiten bot er Senna einen Kampf über vier Kurven. Auf dem Podium tadelte der Meister den jungen Wilden. Senna duldete keinen Zwergenaufstand in seinem Reich.

Ferrari geht leer aus

Gerhard Berger rutschte in einen Reifenstapel, nachdem er vom Bremspedal abgerutscht war. Der Österreicher schob das Missgeschick auf seine unbequeme Sitzposition im McLaren, die immer noch auf den kleineren Alain Prost zugeschnitten war. Beide Ferrari fielen aus. Prost mit einem Ölleck an vierter Stelle liegend. Mansell verabschiedete sich gewohnt spektakulär. Als auf der Zielgeraden die Kupplung explodierte, drehte er sich mit 260 km/h in einem Feuerball.

So war der Weg zum dritten Platz für Thierry Boutsen im Williams frei. Nelson Piquet bescherte Benetton-Ford bei seinem ersten Einsatz für das Team trotz eines unplanmäßigen Reifenwechsels einen vierten Platz – knapp vor Stefano Modena (Brabham-Judd) und eine Runde vor Satoru Nakajima im zweiten Tyrrell. So hatte sich der Japaner für Ken Tyrrell schon doppelt bezahlt gemacht. Er brachte Sponsor Epson und holte auch noch einen WM-Punkt. ■



Hypercar oder DPI? Peugeot muss sich bis Ende März für ein Konzept entscheiden

PEUGEOT

Das Geduldsspiel

Peugeot will 2022 in die Topklasse der Sportwagen-WM zurückkehren. Doch die jüngsten Regeländerungen, wonach man neben dem ursprünglichen Hypercar-Konzept auch mit einem DPI-Auto in der WM und in Le Mans antreten kann, eröffnen für die Franzosen völlig neue Perspektiven – aber auch neue Fragen.

Von: **M. Schurig; R. Kuhn**

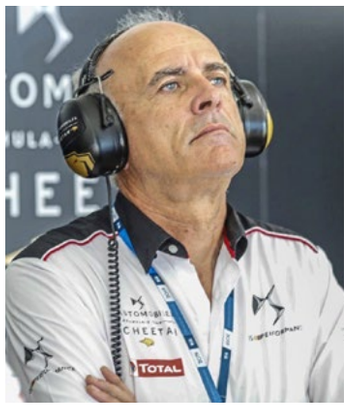
Peugeot hat am 13. November 2019 seine Rückkehr in die Topklasse der Sportwagen-WM (WEC) offiziell angekündigt. Die Franzosen wollen ab 2022 in der Hypercar-Kategorie um WM-Titel und den Gesamtsieg in Le Mans kämpfen. Doch seither ist eine Menge passiert: Der im Dezember 2019 verkündete Einsatzpartner Rebellion Racing muss nach dem Rückzug des Hauptsponsors seine Pforten nach dem Le-Mans-Rennen 2020 schließen. Und die Topklasse Hypercar wird mittels einer Angleichung (Konvergenz) um die amerikanische DPI-Klasse ergänzt, womit die neue Topklasse LMDh entsteht.

Das wirft offensichtliche Fragen zur Zukunft des Programms auf, die wir mit Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot erörtert haben. Der Franzose gibt zu, dass man mit dem Ausstieg von Rebellion nicht gerechnet hat: „Das war eine Überraschung für uns, schließlich hatten wir ja erst Anfang Dezember 2019 unsere Partnerschaft mit Rebellion Racing bekannt gegeben. Der Rebellion-Rückzug hatte zur Folge, dass wir unsere Einsatzpläne ebenso wie unsere Business-Pläne noch mal modifizieren mussten."

Der Ausstieg von Rebellion hat aber zu keinem Zeitpunkt das Peugeot-Projekt gefährdet: „Das hatte keine konkreten Auswirkungen auf unsere Pläne", sagt Finot. „Durch den Wegfall von Rebellion entstand aber eine neue Herausforderung, nämlich dass unser WM-Programm jetzt zu einem reinen Peugeot-Einsatz ohne externen Einsatzpartner wird. Wir setzen die Autos ab 2022 selber ein und kommen für die Einsatzkosten zusammen mit unserem Partner und Sponsor Total gemeinsam auf."

Neue Optionen für Peugeot

Noch gravierender war die Ankündigung der Konvergenz zwischen der Hypercar-Kategorie und der zukünftigen IMSA-Topklasse DPI 2.0, die ACO und IMSA Ende Januar verkündeten. Weil Peugeot im Sommer 2021 mit der Testarbeit beginnen will, müssen die Franzosen bald entscheiden, ob sie beim Hypercar bleiben,



„Wir werden uns am Ende für das Fahrzeugkonzept entscheiden, das die größten Erfolgsaussichten verspricht."

Peugeot-Sportchef Finot

oder eventuell die neue DPI-Option wählen: „Das hängt von den Entscheidungen in den nächsten Wochen bis zum WM-Lauf in Sebring ab", erläutert Finot.

„Momentan planen wir noch mit einem Hypercar, denn als die PSA-Gruppe die Entscheidung traf und kommunizierte, gab es ja nur die Möglichkeit, ein Hypercar einzusetzen. Und natürlich haben wir damals sofort mit den technischen Vorarbeiten für das Hypercar-Projekt begonnen."

Peugeot will seine Konzept-Entscheidung im März treffen. „Die Optionen können wir erst bewerten, wenn wir alle technischen Details für DPI/ LMDh kennen, und die werden Mitte März in Sebring offiziell verkündet", so Finot. „Wir müssen unsere Entscheidung übrigens bis Ende März treffen, damit wir unseren Zeitplan für den WM-Einstieg 2022 einhalten können."

In der Szene gilt die Kostenrechnung als Schlüssel für die Entscheidung: Die Entwicklung eines Hypercars wird auf 40 bis 60 Millionen Euro taxiert, ein DPI-Auto könnte dank der hohen Anzahl an Gleichteilen eventuell nur ein Drittel kosten. „Für den Moment habe ich nicht genügend Informationen, um die Kosten für ein LMDh-Auto abschätzen zu können, das hängt an den Vereinbarungen, die noch getroffen werden. Im Moment sehen wir keine so großen Unterschiede bei den Kosten zwischen Hypercar und LMDh – aber das ist ein bewegliches Ziel, weil die Verhandlungen ja noch laufen."

US-Rückkehr als Faktor?

Die Grundlagen sind für Finot aber klar: „Wir werden uns zunächst anschauen, wie die Parität zwischen den beiden Fahrzeugkonzepten über die BoP hergestellt werden soll. Für uns ist es unerlässlich, dass beide Klassen die gleiche oder eine sehr ähnliche aerodynamische Spezifikation aufweisen müssen. Dazu müssen beide Konzepte das gleiche Gewicht und die gleiche Leistung haben. Danach werden wir uns die Details anschauen. Dann werden wir entscheiden, was wir nehmen – und das wird jenes Konzept sein, das die größten Erfolgsaussichten verspricht."

In der Zwischenzeit hat Peugeot schon erste Pflöcke für das WM-Programm eingeschlagen: Olivier Jansonnie fungiert als Technischer Direktor, sein Stellvertreter ist François Coudrain, der für Motor und Powertrain verantwortlich ist. Ligier hat nach einer Ausschreibung den Zuschlag für die Entwicklung der Aerodynamik bekommen.

Finot leugnet, dass die jüngst bekannt gegebene Entscheidung, dass Peugeot wieder auf den US-Markt zurückkehren will, eine Rolle bei der Konzeptentscheidung spielt. Doch letztlich werden die Franzosen die US-Rückkehr in ihr Kalkül bei der Wahl zwischen Hypercar und DPI 2.0 vermutlich einbeziehen. ■



Schon ein Klasse-Feld

ADAC

Das ADAC GT Masters scheint 2020 einen besonders guten Jahrgang bereitzuhalten. Knapp zwei Monate vor dem Saisonstart gibt es schon einige Titelfavoriten.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Start stehen unter anderem die amtierenden Meister Patric Niederhauser und Kelvin van der Linde. „Wir wollen 2020 da anfangen, wo wir 2019 aufgehört haben“, gibt sich van der Linde angriffslustig. Das Kunststück der Titelverteidigung gelang in bislang 13 Saisons noch keinem Fahrer. Das Schwesterauto bei HCB Rutronik bleibt ebenfalls unverändert mit Dennis Marschall und Carrie Schreiner besetzt.

Schreiner ist dieses Jahr auch nicht mehr die einzige permanente Dame im Feld, nachdem sich die Schweizerin Simona de Silvestro beim KÜS Team75 Bernhard ein Porsche-Cockpit mit Klaus Bachler teilen wird. Timo Bernhard hat derweil seine aktive Fahrerkarriere beendet. Ebenfalls neu bei den Zuffenhausenern: Sven Müller kehrt zum Herberth-Team zurück und bildet mit dem 2018er-Meister Robert Renauer ein Duo. Aus dem Porsche-Lager kommt auch die schlechte Nachricht, dass das Team IronForce Racing mit dem beliebten „Ufo“ vorerst keine Renneinsätze mehr vornehmen wird, nachdem wichtige Partner sowie Lucas Luhr das Projekt verlassen haben und gegen das Einsatzteam von Ring Police ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

Starke Neueinsteiger

Mit Toksport WRT steigt ein neues Mercedes-Team ein, das 2019 bei zwei Events als Gaststarter schon gezeigt hat, zu was es fähig ist. Der Mercedes der Mannschaft vom Nürburgring wird wie bei besagten Gaststarts mit Maro Engel und Luca Stolz besetzt sein und zählt damit vom Start weg zu den größten Favoriten.

Das Mercedes-Lager wird 2020 zudem dauerhaft von Rekord-Laufsieger Daniel Keilwitz verstärkt. Nach dem gescheiterten Aston-Abenteuer fuhr er Ende 2019 schon zwei Events für Zakspeed, heuer bestreitet er die ganze Saison für die Eifelaner. Sein direkter Fahrpartner bleibt dabei Jimmy Eriksson. HTP, Schütz und Getspeed runden den Auftritt der „Sterne“ ab.

Mit Toksport WRT und dem belgischen WRT-Team fordern zwei ganz starke Neueinsteiger die Etablierten im GT Masters heraus.

Auch das belgische WRT-Team steigt als neues Team in die Serie ein, bringt aber natürlich eine ellenlange Liste an Erfolgen im GT-Sport mit. Zwar wurde noch kein Fahrerpersonal verkündet, mit den Neu-Audianern Mirko Bortolotti sowie Edel-Gentlemanfahrer Rolf Ineichen dürfte man aber recht sichere Tipps landen. Insgesamt setzen die Belgier zwei Audi R8 LMS Evo ein. Allgemein scheint die Audi-Fraktion auch numerisch stark aufgestellt zu sein. Zu den zwei HCB-Rutronik und WRT-Audi kommen je zwei Autos von Mücke und T3 Motorsport sowie der bekannte ISR-Renner mit Frank Stippler und Filip Salaquarda. Auch Land-Motorsport, Aust Motorsport und Car Collection dürften weiterhin die Ringe vertreten, auch wenn eine offizielle Info noch fehlt.

Zu den Exoten zählen dieses Jahr erneut die Corvettes von Callaway und RWT, der Ferrari von HB Racing und der BMW M6 GT3 von MRS, wobei Schnitzer Motorsport ebenfalls an einem M6-Einsatz arbeitet. Beim GRT-Lambo-Team sind bisher zwei von drei Autos voll besetzt (Tim Zimmermann/Steijn Schothorst und Clemens Schmid/Niels Lagrange). Ein heißes Gerücht: Auch Aston Martin könnte dank R-Motorsport wieder dabei sein. ■



PORSCHE

GT-Masters-Einstieg: S. de Silvestro



ADAC

Mission Titelverteidigung: Kelvin van der Linde (l.) und Patric Niederhauser

Sportwagen-WM (WEC): Nur Toyota steht voll hinter dem Hypercar-Konzept

Toyota in der Klemme?

Seit Monaten berichtet Motorsport aktuell über die bevorstehende Konvergenz zwischen ACO und IMSA, wonach die deutlich billigeren DPI-Autos auch in der WEC und in Le Mans starten dürfen. Doch was sagt eigentlich Toyota zu der Konvergenz? Aktuell spricht viel dafür, dass nur die Japaner ein Hypercar bauen werden.

Von: **Marcus Schurig**



TOYOTA

TMG-Boss Rob Leupen: Ausweitung der Hypercars nach Amerika?

TMG-Boss Rob Leupen ist an schnelle Richtungsänderungen der Regelhüter gewohnt, insofern kann ihn auch die Konvergenz zwischen IMSA und ACO nicht verschrecken: „Wir stehen als Toyota voll zu unserer Unterstützung der WEC und der Hypercar-Topklasse, daran hat auch die Konvergenz oder der Ausstieg von Aston Martin nichts geändert“, so Leupen beim fünften WM-Lauf in Austin.

Toyota machte 2019 in Le Mans große Zugeständnisse beim Hypercar-Motor, um Aston Martin einen Start ohne Hybrid zu ermöglichen. „Die Änderungen haben viel Geld gekostet, aber wir sind es im Umgang mit dem ACO gewohnt, dass es am Ende immer mehr kostet als ursprünglich geplant.“ Nach der Konvergenz muss Toyota beim Motor nun wieder abrüsten. „Wir können auf den ursprünglichen Ausgangswert von 500 kW (680 PS) zurückgehen, kein Problem“, so Leupen. Damit liegt zwischen dem IMSA-Wunsch für die DPI-Klasse – maximal 600 PS vom Verbrenner – und dem Wert bei den Hypercars, also eben jene 680 PS, ein vermutlich überbrückbares Delta von 80 PS.

Toyota hat für die Konvergenzverhandlungen Technikdirektor Pascal Vasselon abgestellt, um sicherzustellen, dass die Angleichungen bei Motorleistung und Gewicht technisch solide abgesichert sind. „Das Gewichts-Delta zwischen Hypercar und DPI war nach unserem Verständnis bisher ein großes Problem, aber durch den Ausstieg von Aston Martin könnten wir zum Beispiel Gewicht ausladen, denn unser Hypercar wird untergewichtig sein“, erläutert Leupen. „Und das würde uns noch nicht einmal mehr Geld kosten.“

Leupen gibt zu, dass Toyota die Sorge hat, dass die Hypercars aus Gründen der numerischen Unterlegenheit gegen die neuen DPI 2.0/LMDh bei der BOP hinten herunterfallen könnten: „Natürlich haben wir die Sorge, dass das BOP-Pendel mittelfristig zugunsten der LMDh ausschlagen könnte, wenn dort mehr Hersteller antreten“, sagt Leupen. Zeitgleich geht der Holländer in die Offensive: „Wir könnten unser Engagement ja ausdehnen und auch ein Hypercar in der IMSA an den Start bringen – zum Beispiel unter Lexus-Branding.“ ■

DSK-Hauptversammlung am Nürburgring: Präsidium wiedergewählt, Karl-Heinz Stümpert verabschiedet

Gewählt und verabschiedet

Bei der Jahreshauptversammlung des DSK am Nürburgring haben die Mitglieder die Präsidiumsmitglieder Johannes Scheid, Reinhard Michel und Peter Bonk ohne Gegenstimmen für weitere zwei Jahre neu gewählt. Neu im Präsidium vertreten ist Fabian Pirrone. Karl-Heinz Stümpert wurde nach 15 Jahren verabschiedet.

Von: **Marcus Schurig**

Neben den Präsidiumswahlen stand auch der jährliche Rechenschaftsbericht von DSK-Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn an oberster Stelle der Tagesordnung. „Der DSK blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2019, dem 61. Jahr seit seiner Gründung, zurück. Wir sind unserer Tradition verpflichtet und zugleich auf dem Weg in die Zukunft.“ Ziegahn verwies auf Fortschritte bei der nationalen Sporthoheit, die bei DSK-Mitgliedern besonders oft in der Kritik steht: „Regelmäßige Gespräche mit dem DMSB haben wir genutzt, um die Bedürfnisse der aktiven Motorsportler einzubringen und Lösungen zu entwickeln. Auch beim DMSB findet ein Generationenwechsel statt, sind inzwischen eine Menge jüngere Menschen in Funktion, die alte Zöpfe abschneiden.“

Bei den Vorstandswahlen setzten die DSK-Mitglieder auf Kontinuität: Johannes Scheid wurde zum Vizepräsidenten gewählt. Seine bisherige Position als Schriftführer bekleidet nun Armin Schwarz. In ihren Ämtern bestätigt wurden Reinhard Michel als Schatzmeister, Peter Bonk als Beisitzer und Alfred Novotny als Finanzprüfer. Neu im DSK-Präsidium ist Fabian Pirrone. Zeitgleich wurde Karl-Heinz Stümpert, der dem Präsidium 15 Jahre angehörte, mit Applaus und Standing Ovations verabschiedet. Präsident Ziegahn lobte Stümperts Engagement: „Ich danke Karl-Heinz für seinen unermüdlichen Einsatz im DSK-Präsidium. Umso glücklicher bin ich, dass sein Fachwissen dem Verein erhalten bleibt.“ ■



DSK

Das DSK-Präsidium (Bild) wurde bei Neuwahlen am Nürburgring bestätigt

GT Winter Series Ascari

Briones holt Siege

Der Chilene Pablo Briones holte die beiden Challenge Laufsiege der GT Winter Series in Ascari.

Von: **Marcus Schurig**



GTW

Porsche-Pilot Pablo Briones holte in Ascari zwei Challenge-Laufsiege

Der Chilene Pablo Briones stellte seinen Porsche 997 GT3-R des Teams von Kurt Ecke Motorsport bereits im Qualifying auf die Pole-Position Nur zwölf Hundertstel hinter der Bestzeit von 2.19,306 Minuten lag bereits der LTM-X-Bow-Pilot Ercan Kara Osman, der den GT4-Wagen im Teichmann Racing-Team bewegte.

Im ersten Challenge-Lauf machte Osman sofort in der Startphase Druck auf den Gesamtführenden, doch dann konnte sich Briones Stück für Stück absetzen. „Mein KTM hat auf der Geraden nicht die Leistung wie die großen Porsche, dafür konnte ich in den Ecken immer wieder aufschließen“, so der Teichmann-Pilot. In Runde 3 konnte Klaus Horn, der ebenfalls auf einem Ecke-Porsche am Start war, Position 2 von Osman übernehmen und sich sogleich etwas absetzen.

Osman blieb zwar dran, aber er gelangte nie wirklich in eine Angriffsposition, weswegen er auf dem bemerkenswerten dritten Platz einlief und somit ungefährdet die Klasse Cup S gewann, in der insgesamt fünf GT4-Fahrzeugen genannt waren.

Mathol gegen Teichmann

Im zweiten Lauf konnte Osman die GT4-Klasse nicht mehr nach Belieben dominieren, sondern geriet unter Druck der Russen Vladimir Dragunov und Sergey Shetkov (beide Mathol Racing Porsche Cayman 981 GT4). Auch der ProSport Aston Martin Vantage GT4, der in Lauf 1 mit Guido Dumarey keine Rolle spielte, schob sich mit Pilot Alexander Walker jetzt mitten ins Vorderfeld. Doch sowohl der GT4-Führende Ercan Kara Osman als auch Walker hatten Ausritte, wobei der Aston Martin mit Aufhängungsschaden ausrollte, Osman musste nach seinem Ausritt die Kühler reinigen lassen. So holte sich am Ende Dragunov den Klassensieg in der GT4-Kategorie.

An der Spitze zogen die beiden Kurt-Ecke-Porsche-Piloten Pablo Briones und Klaus Horn ihre Bahnen, und Briones fuhr in Ascari einen lupenreinen Doppelsieg ein. Der Sieg in der Wochenend-Gesamtwertung ging an Vladimir Dragunov auf dem Mathol-Cayman GT4, da sich diese nicht nur aus dem puren Laufergebnis errechnet, sondern auch aus einem Multiplikator in Abhängigkeit der Klassenstärke.

Doppelsieger Briones sagte: „Es ist fabelhaft, auf dieser Strecke zu siegen. Ich habe vor allem versucht, sauber und fehlerfrei zu bleiben – und das hat sich am Ende ausgezahlt. Ich bin überglücklich!“ ■

NACHRICHTEN

NEUER DEAL: SRO & TOTAL

Der GT-Promoter Stéphane Ratel hat den technischen und kommerziellen Vertrag mit Serienpartner Total für die Sprint- und Endurance-Serien bis 2022 verlängert. Der französische Mineralölhersteller Total bleibt auch weiterhin Hauptsponsor des 24h-Rennens in Spa – dem Saisonhighlight des europäischen Endurance Cups ebenso wie der Intercontinental GT Challenge (IGTC). Ratel arbeitet mit Total seit fast 25 Jahren zusammen, das Sponsoring für das 24h-Rennen in Spa startete 2007.

TCR MIT MEHR FREIREIFEN

In der Nürburgring Langstrecken-Serie soll die Klasse TCR-Rennwagen weiter gestärkt werden. Das wollen die VLN und Goodyear nun mit mehr Freireifen für die Teilnehmer erreichen. Jedes eingeschriebene Team oder jeder Bewerber in der TCR-Klasse erhält zu jedem Rennen einen kostenfreien Rennreifen – Voraussetzung ist die Aufnahme des Qualifyings. Bei Zielankunft gibt es einen weiteren Reifen. So gibt es die Chance auf insgesamt 18 kostenlose Rennreifen pro Saison. Die Kosten für den zweiten Reifen pro Rennen trägt die VLN VV. Trotz der Reifenexklusivität sollen so im Vergleich zur SP3T-Klasse keine höheren Kosten entstehen.





SEPP MORRISON

Felix von der Laden (25) ist Youtuber mit über drei Millionen Abonnenten. Seit drei Jahren fährt er außerdem GT-Rennen, seine Videos führen die Fans hinter die Kulissen des Motorsports. Im Interview blickt er zurück und voraus.

Von: **Michael Bräutigam**

Welche Berufsbezeichnung tragen Sie ein, wenn Sie einen Fragebogen ausfüllen?
Content Creator. Viele sagen ja so etwas wie „Influencer“, aber das ist kein schöner Begriff und er ist auch negativ besetzt. Ich definiere mich nicht darüber, dass ich Leute influence, also beeinflusse, sondern darüber, dass ich etwas Kreatives erschaffe – in erster Linie Videos. Mein Glück ist, dass ich dort sehr frei bin und es mit meinen Interessen wie Autos und Motorsport verbinden kann.

Woher dieses Interesse?
Ich habe als Zweijähriger schon ganz viele Spielzeugautos gehabt und wollte immer mehr haben. In einer Phase zwischen acht und zwölf Jahren konnte ich jedes Auto schon aus der Ferne erkennen – und Automagazine habe ich nur so verschlungen. Diese kindliche Faszination für alles, was sich bewegt, war bei mir immer da. Formel 1 habe ich auch als Kind immer geguckt, da bin ich nachts um vier Uhr ins Wohnzimmer geschlichen, um das Rennen in Australien zu schauen.

Wie ist es für Sie dann heute, mit Leuten wie Christian Danner zusammenzuarbeiten?

Felix von der Laden

Geburtstag: 25.06.1994
Geburtsort: Reinbek
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2017: KTM X-Bow Battle (5.)
2018: GT4 Europacup, Pure McLaren GT Series (2 Siege)
2019: ADAC GT4 (1 Sieg)

HOBBYS
Simracing, Autos, Technik, Reisen

„Habe alles erreicht, was ich mir je erträumt habe“

Hätte man mir das als Kind gesagt, hätte ich das niemals geglaubt. Der Kontakt zu Christian Danner kam über meinen damaligen Teamchef bei Team GT, Bernhard Laber, zustande. Er hatte mich im Frühstücksfernsehen gesehen, ich habe erzählt, dass ich Motorsport betreibe, und er fand es interessant, weil er gerade einen Rennstall aufgebaut hatte. Er schrieb mir, wir haben uns getroffen und uns sofort gut verstanden. So bin ich in den professionelleren Motorsport gekommen. Er ist ein Freund von Danner, der ein toller Mentor ist und extrem viel Ahnung hat.

Wann haben Sie entschieden, den Einstieg zu wagen?
Ich habe auf Youtube immer schon das gemacht, worauf ich Lust hatte, das ging 2016 mehr in Richtung Autos. Ich wollte ein besserer Autofahrer werden. Erst kamen Fahrtrainings – und dann wollte ich auch mal auf die Rennstrecke. Eigentlich muss man als Kind schon früh im Kart anfangen, aber mit fünf Geschwistern war Rennfahrer zu werden ungefähr so ein Traum wie Astronaut zu werden. Da habe ich also recherchiert und für 2017 die KTM X-Bow Battle gefunden. Ich habe mir viel Zeit genommen, sowohl am Simulator als auch an der Strecke mit Coaching, richtig viel zu trainieren. Das lief fürs erste Jahr ganz gut, und dann fand mich eben Bernie (Bernhard Laber, d. Red.).

Wie zufrieden sind Sie mit der Saison in der ADAC GT4 Germany 2019?
Hätte man mir vorher gesagt, welche Ergebnisse wir einfahren werden, wäre ich megazufrieden gewesen. Der Sieg am Red Bull Ring war natürlich der Wahnsinn. Das Auto hatte gebrannt, und wir konnten am Samstag gar nicht fahren. McLaren flog über Nacht Mechaniker und Teile aus England ein. Wir hatten im Dorf extra eine Werkstatt mit Hebebühne und allem angemietet. Ich kam am nächsten Morgen zur Rennstrecke und wusste nicht, ob wir überhaupt fahren können. Es war ein Riesending, dann ganz oben zu stehen.

Was war nicht gut?
Der Crash am Nürburgring-Samstag war mein persönliches Tief, da habe ich Mist gebaut. Ich habe versucht, vor der Schikane einen Mercedes zu überholen. Vor uns war ein BMW, und den habe ich getroffen. Das ist ein Fehler, der mir nie wieder passieren darf. Dann kam Hockenheim, da hat die BOP überhaupt nicht gepasst. Alle McLaren waren zwei Sekunden zu langsam, aber der ADAC hat sich kein Stück bewegt. Nachdem wir erst versucht hatten, alles intern zu klären, hat mein Teamchef entschieden, dass wir öffentlich etwas dazu sagen.

„Der Sieg am Red Bull Ring war natürlich der Wahnsinn. Ich kam am Morgen zur Rennstrecke und wusste nicht, ob wir überhaupt fahren können.“

Felix von der Laden

Bereuen Sie aus heutiger Sicht die Aussagen, die dort getroffen wurden?
Ich stehe zu allem, was ich gesagt habe. Viele trauen sich gar nicht, etwas zu sagen, weil der ADAC so viele wichtige Veranstaltungen im Motorsport macht. Sie haben Angst, dass sie dann schlechter behandelt werden. Das ist der Vorteil bei mir und auch bei Bernie: Wir lieben den Motorsport, aber wir machen uns nicht abhängig von irgendwem. Wir haben jeweils unser eigenes Standing und finden, es ist dann ein bisschen in unserer Verantwortung, den Mund aufzumachen – auch für andere.

Wie fühlt man sich, wenn man – wie nach Hockenheim – eine Strafe bekommt mit der Bemerkung, man spiele ja hier nicht Playstation?
Ich habe mir das Lächeln nicht verkneifen können, als dieser Satz fiel. Ich war ja nicht zum ersten Mal bei einem Rennen, und die Situation hatte auch nichts mit Playstation zu tun. Es war so, dass ein Gentlemen-Fahrer vor mir 50 Meter früher gebremst hat als sonst. Das hat man auch auf dem Videomaterial klar gesehen. Das war eine unqualifizierte Aussage, die nichts mit dem Thema zu tun hat. Wenn die vom Chefsteward kommt, dann läuft etwas ganz falsch.

Sie sagen, Sie hassen nichts mehr als Ungerechtigkeit …
Wenn man mit fünf Geschwistern aufwächst, schaut man immer nach Gerechtigkeit. Meine Mutter ist Richterin, auch in der Erziehung war Gerechtigkeit also immer wichtig. Wenn etwas unfair ist, und das muss gar nicht gegen mich sein, dann stört mich das und ich möchte es ändern. Wenn etwas nicht gerecht ist, kann man mich damit sehr gut triggern.

Sie behaupten auch, Sie seien eigentlich sehr schüchtern. Wie passt das mit über drei Millionen Youtube-Abonnenten zusammen?
Das passt nicht zusammen. Ich habe mich immer als introvertiert empfunden und beschrieben und würde das immer noch tun. Aber ich habe gelernt damit umzugehen, mit vielen fremden Menschen zu tun zu haben. Es ist ja auch nicht so, dass ich auf einen Schlag in die Masse gestürzt wurde, sondern hatte Zeit, mich daran zu gewöhnen. Es ist über neun Jahre immer mehr geworden.

Was ist Ihr Rennwagen für die kommende Saison?
Ein Audi R8 LMS GT4 in der neuen DTM Trophy und beim Team superdrink.me by SPIELKIND Racing. Die DTM ist ein perfektes Umfeld, und nach den bisherigen Gesprächen mit den Veranstaltern glaube ich, dass das alles sehr professionell ablaufen wird. Die Einsätze macht das Team Car Republic, auch die haben sich ganz neu gegründet und es stecken Leute vom Team 75 Bernhard dahinter. Da mir Loyalität sehr wichtig ist, wollte ich mit meinem früheren Teamchef alles besprechen und ihm die Chance geben, mir auch ein Angebot zu machen. Da er mit dem Team GT aber auch in der DTM Trophy startet, werden wir ein paar Video-Battles machen. Das wird glaube ich sehr, sehr lustig werden. Wenn es klappt, gibt es für mich auch noch einen Gaststart für Team GT in einer anderen Serie. Bernie und ich bleiben auf jeden Fall weiterhin verbunden.

Welche Ziele im Motorsport haben Sie?
Ich habe alles erreicht, was ich mir je erträumt habe. Allein Rennen fahren zu können, ist geil. Speziell nach dem Sieg im letzten Jahr ist alles, was jetzt kommt, absoluter Bonus. Wenn ich über Träume rede, dann vom 24-Stunden-Rennen am Nürburgring, in Le Mans oder in Daytona. ■



CAR REPUBLIC

Links grün, rechts gelb: Von der Ladens Audi R8 für die DTM Trophy 2020



PEUGEOT SPORT/WHAMDI.B

Weidmanns Eil: Im neuen Löwenbaby auf der hauseigenen Teststrecke von PSA

Neue Druckstufe

Der PSA-Konzern versteht das Kundesportgeschäft wie kein anderer, wie man mit über 450 verkauften Exemplaren des Peugeot 208 R2 eindrucksvoll beweist. Kaum gilt ein neues FIA-Reglement, präsentiert Peugeot Sport mit dem 208 Rally 4 einen neu konzipierten Nachfolger. Rein in das neue Löwenbaby und rauf auf die Piste.

Von: **Reiner Kuhn**

Die hauseigene Teststrecke der PSA-Kundensportzentrale in Satory bei Paris bietet alles, was das Rallyeherz begehrt. Ein ideales Geläuf, um dem Nachfolger des mit über 450 Stück meistverkauften Kundensportmodells der Welt auf den Zahn zu fühlen – auch, weil heftige Regenschauer in der Nacht zuvor die Teststrecke in eine echte Rallyepiste verwandelt haben.

Ein kurzer Zug am Schaltstock des sequenziellen Fünfganggetriebes, und die erste Fahrtstufe ist eingelegt. Anfahren und die Kupplung hat Ruhe, geschaltet wird fortan unter Volllast – Renntechnik-State-of-the-Art. Sind Bremsen und Reifen auf Betriebstemperatur, geht es hurtig um die Ecken. Das Löwenbaby lässt sich mit fester Hand prima auf der vorgegebenen Linie halten, auch weil Länge läuft: Der Radstand ist um zwei Zentimeter auf nun 2553 Millimeter angewachsen. Damit überragt der neue 208 den bei M-Sport gebauten Klassenkonkurrenten Ford Fiesta um fast sechs Zentimeter. Und das schafft reichlich Platz für eine bei kleinen Fronttrieblern nahezu optimale Gewichtsverteilung vorne zu hinten von 62:38 Prozent.

Die in Zug und Druckstufe dreifach verstellbaren Renndämpfer von Öhlins runden die weitreichenden Abstimmungsmöglichkeiten des bekannt fein justierbaren Fahrwerks ab.

Serienmotor mit Rennturbo

Beim Gangwechsel ist dagegen Feingefühl gefragt. Womöglich hätte der Gastfahrer aber auch nur die Motoreinstellung für die Gasannahme verändern und, statt im Modus „aggressiv" für trockenen Asphalt, es mal mit „normal" (für Schotter) oder gar „soft" (Regen) probieren sollen. Denn im Wettbewerbstempo spielt die Musik nur noch vorn. Wo beim Vorgänger noch ein 1,6-Liter-Vierzylinder-Saugmotor brüllte, pfeift und bollert nun ein 1,2-Liter-Dreizylinder mit Turboaufladung. Nicht nur die Tonart hat sich geändert. Statt wie bisher bei 7800 U/min, steht die Höchstleistung nun schon bei 5450 Umdrehungen an. Mit 208 PS – die Marketingabteilung lässt grüßen – scharren beim Rally-4-Triebwerk nun 20 Extrapferde mit den Hufen, das Drehmoment steigt dank Turboboost um 100 Newtonmeter von 190 auf 290 Nm an.

> Keiner hat mehr Erfahrung mit kleinen Rallyemodellen als Peugeot. Die Ahnen des 208 Rally 4 reichen über den 207 und 106 bis zum 205 oder dem Peugeot 104 zurück.

Der Clou: Das Basisaggregat kommt ungeöffnet vom Serienband. Nur die Anbauteile, allen voran der größere und perfekt abgestimmte Lader, werden in der Sportabteilung montiert. Da sich Peugeot aber für ein 1,2-Liter-Triebwerk entschieden hat, muss der 208 Rally 4 Gewicht zupacken. Und bringt mit 1080 Kilogramm 40 Kilo mehr auf die Waage als der mit einem 1,0-Liter-Turbomotörchen daherkommende Fiesta von M-Sport. Im Gegenzug steht der schwerere Peugeot auf ein Zoll größeren Asphalträdern. Unter die 17-Zöller passen größere Rennbremsen, die das Gewichtshandicap des Neulings bei der Verzögerung wieder ausgleichen.

Der Preis ist heiß

Das neue, ab 2020 gültige Rally-4-Reglement der FIA sorgt auch bei den Kosten für neue Spielregeln. Denn neben genauen Vorgaben zum Beispiel bei Materialien, Gewicht, Abmessungen und Herstellungsverfahren unterliegen einzelne Baugruppen und -teile nun auch in der kleinen Rallyekategorie maximalen Preisspannen. So darf der Turbolader maximal 1000, das sequenzielle Getriebe nur noch maximal 6000 Euro kosten. Letzteres schlug beim Vorgänger noch mit knapp über 10 000 Euro zu Buche. Auch der Griff zum Serienaggregat drückt die Kosten. Der Dreizylinder-Turbomotor kostet knapp 4000 Euro und ist damit rund 30 Prozent günstiger als der bisher verwendete Vierzylinder-Sauger.

Wohl auch deshalb bietet Peugeot Sport den auf 1. März 2020 homologierten 208 Rally 4 mit netto 66 000 Euro zum gleichen Preis an wie seinen Vorgänger und macht damit zusätzlich Druck auf die Konkurrenz. ■



PEUGEOT SPORT/WHAMDI.B

Schaltzentrale: Schaltstock und Handbremshebel stehen mitten im Cockpit



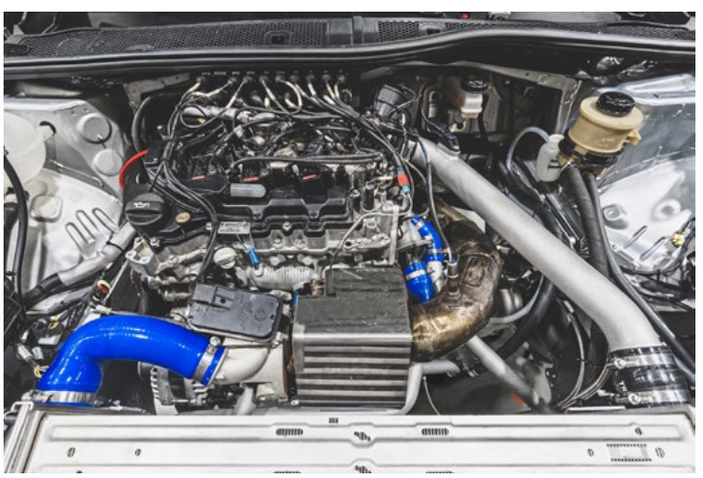
PEUGEOT SPORT/WHAMDI.B

Nur nicht lupfen: Der 208 Rally 4 verlangt nach einem strengen Gasfuß



PEUGEOT SPORT/WHAMDI.B

Da schau her: Ingenieur David Sarzeau zeigt Kuhn die größere Bremse



PEUGEOT SPORT/WHAMDI.B

Kleinkraftwerk: Der 1,2-Liter-Dreizylinderturbo liefert 208 PS und 290 Nm

„Im besten Wortsinn preiswert“

François Wales, Direktor Peugeot Sport, über die Effizienz bei der Entwicklung des Peugeot 208 Rally 4 und die Bedeutung des Kundensports.

Von: **Reiner Kuhn**



PEUGEOT SPORT

„Nichts macht mehr Sinn, als dieses Konzept auch Opel-Kunden anzubieten.“

Wie viel von seinem erfolgreichen Vorgänger steckt noch im Peugeot 208 Rally 4?
Nicht mehr allzu viel. An der Hinterachse sind noch einige Teile gleich, aber ansonsten hat sich durch die neue Basis nahezu alles geändert, ob Chassis, Vorderachse, Getriebe und Turbomotor, der eine neue Ära bedeutet. Auch in Sachen Kosteneffizienz. Davon profitiert auch der Kunde.

In welcher Weise?
Dass wir den Basismotor vom Serienband übernehmen und nur die Anbauteile aus der PSA-Kundensportabteilung kommen, macht einerseits das Triebwerk günstiger, andererseits profitiert der Kunde von der Standfestigkeit und längeren Laufleistungen. Abgesehen von den Bremsen, sind Motor, Getriebe oder Antriebswellen nun auf 3500 Wettbewerbskilometer ausgelegt. Nicht nur das Fahrzeug ist im besten Wortsinn preiswert, sondern auch die Einsatzkosten.

Wie wichtig ist dabei ein stabiles Reglement?
Das ist das A und O. Ansonsten gäbe es für solch ein Fahrzeug erst gar kein grünes Licht. Denn trotz allen Emotionen und ganz spezieller Markenbindung, die man mit so einem Sportmodell generiert, muss am Ende eine schwarze Null stehen.

Ab welchen Stückzahlen sprechen Sie von einem Verkaufserfolg?
Das ist bei jedem Sportmodell verschieden. Ein R5, sprich Rally-2-Auto, kostet rund 220 000 Euro, ein TCR um die 120 000 Euro und ein Rally 4 knapp 70 000 Euro. Bei Letzterem ist die Marge pro Fahrzeug geringer, dafür sind die Stückzahlen sowie die Erlöse durch die Teilebetreuung höher.

Vom Vorgänger haben wir nahezu 500 Fahrzeuge verkauft. Nun planen wir zwischen 80 und 100 Einheiten pro Jahr. Deshalb bin ich überzeugt, dass wir über den Modellzyklus dieses Ziel erneut erreichen, wenn nicht toppen.

Woher die Zuversicht?
Zuallererst, weil das Produkt passt und der 208 Rally 4 zum Marktstart des neuen Serienmodells verfügbar ist. Zum anderen wird es noch ein nahezu baugleiches Schwestermodell geben.

Meinen Sie damit den Opel Corsa Rally 4?
Ich denke, dies ist kein Geheimnis. Auch beim Kundensport arbeiten die PSA-Marken Peugeot, Citroën und Opel eng zusammen. Nichts macht mehr Sinn, als dieses tolle Konzept auch Sportkunden von Opel anzubieten. Es gibt zahlreiche Importeure und Endkunden, die sich auf einen kleinen Rallye-Opel freuen. Im Frühjahr 2021 hat das Warten ein Ende. Für uns heißt das, dass wir aufgrund der vielen Gleichteile ein noch besseres Ergebnis erzielen können.

Abschließend: Wie wichtig ist für Sie Kundensport?
Sehr wichtig. Neben Werksengagements hatte Peugeot immer auch Kundensportmodelle oder -programme, ob auf der Rundstrecke oder im Rallyesport. Es geht auch darum, den Menschen einen Zugang zum Motorsport zu ermöglichen. ■



Stabile Flugphase dank neuer Aerodynamik? Tänak an der berühmten Fafe-Kuppe

HYUNDAI

Rallye-WM

Extratour für Hyundai?

Vor der Abreise nach Mexiko schickte Hyundai zwei Werkswagen zum Saisonauftakt nach Portugal. Erstaunlich: Vom Test im Wettbewerb gibt es keine Zeiten und Tänak fuhr mit neuer Aerodynamik.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Kampf um die WM-Titel scheint in dieser Saison noch intensiver zu werden. Hyundai legt als Erster Kohlen nach. Nicht nur, weil sich erneut vier Piloten die drei i20 WRC je nach Stärken und Startposition teilen.

Wie schon im Vorjahr, als Sébastien Loeb in Frankreich und Italien sowie Thierry Neuville in Belgien mit Genehmigung der FIA starteten, sollen auch in dieser Saison nationale Wettbewerbseinsätze die WM-Chancen weiter erhöhen.

Da nach der bevorstehenden Rallye Mexiko (12.–15. März) weitere acht Schotterrallyes in Serie folgen, reiste Hyundai nach intensiven Testtagen in Spanien weiter nach Portugal, um vor der Abreise nach Mittelamerika mit zwei Werkswagen beim dortigen Meisterschaftsauftakt anzutreten. Verständlich, sind doch gut 80 Prozent der 131 WP-Kilometer der Rallye Serras de Fafe identisch mit dem WM-Lauf Ende Mai. Am Steuer saßen Weltmeister Ott Tänak und Dani Sordo, der im Vorjahr an gleicher Stelle noch im schwächeren Kundensportmodell siegte. Doch diesmal spielte man mit verdeckten Karten.

Denn obwohl die WRC mit den Startnummern 51 und 52 alle Prüfungen absolvierten, tauchen sie nicht auf den Zeitenlisten auf. Kurioser noch: Hyundai testete im Wettbewerb neue Aerodynamik-Teile. Während Sordo mit der aktuellen Spezifikation ausrückte, fanden sich am i20 WRC von Tänak ein neuer Heckspoiler und zusätzliche Flaps auf den vorderen Radhäusern. Ob dies mit nichthomologierten Teilen im Wettbewerb möglich ist, oder der Einsatz dadurch vom limitierten Testtage-Kontingent abgeht, scheint offen.

Wie gehabt hält sich Hyundai bedeckt, übrigens auch in Sachen Testtage im Vorfeld. „Wir geben keine Auskunft darüber, wer, wann und wie oft testet“, lässt man auf Nachfrage wissen. ■

Rallye-WM

Ausnahme für Block

Überraschung bei der Rallye Mexiko. Dank einer Ausnahmegenehmigung bringt YouTube-Star Ken Block seinen speziellen Ford Escort RS Cosworth an den Start.

Mit 40 Teams melden die Veranstalter der Rallye Mexiko (12.–15. März) das beste Nennergebnis seit dem Jahr 2008. Neben der etablierten WM-Konkurrenz aus der ersten und zweiten Liga kommt Ken Block für einen besonderen Gastauftritt. Der Einsatz des Ford Escort RS Cosworth, den der usamerikanische YouTube-Star nach seinen eigenen Wünschen aufbauen ließ, wurde nur durch eine Sondererlaubnis möglich, denn von einer Homologation ist der „Cossie V2“ weit entfernt.

Angst vor dem 371 PS starken Überauto, das in einer nationalen „Open“-Klasse startet, muss die Konkurrenz nicht haben. „Die FIA-Regeln verlangen, dass solche Fahrzeuge langsamer sein müssen als das Original“, erklärte Rallye-Chef Gilles Spitalier. ■ RK



HOONIGAN

Bei seinem 28. WM-Start greift Ken Block zum privaten „Cossie V2“

Rallye-EM

Neuer Anlauf für Griebel

Marjian Griebel wagt einen neuen Anlauf auf den EM-Titel. Der U28-Europameister von 2017 und Deutsche Meister von 2018 startet in einem Citroën C3 des französischen Saintéloc-Teams.

An der Erfahrung sollte es nicht mangeln. Zwischen 2014 und 2019 absolvierte Marijan Griebel insgesamt 27 EM-Läufe, und er kennt alle aktuellen Meisterschaftsläufe. 2016 wurde der Pfälzer Junior-Europameister im Opel Adam, 2017 U28-Europameister im Skoda Fabia. 2018 gewann er im Peugeot 208 die Deutsche Rallye-Meisterschaft und wurde für Gesamtrang 8 im älteren Citroën DS3 WRC bei der Rallye Deutschland mit vier WM-Zählern belohnt. Der erhoffte Aufstieg gelang ihm dennoch nicht. Nun wagt der 30-Jährige einen neuen Anlauf und will bei mindestens fünf der insgesamt acht EM-Läufe um den Titel kämpfen.

Der langjährige Opel-Werksfahrer bleibt dabei dem PSA-Konzern treu und wird mit einem Citroën C3 ausrücken. Vergangene Woche besuchte Marijan Griebel das französische Einsatzteam Saintéloc und nutze den Besuch neben einer Sitzprobe auch für einen kurzen Rollout. Direkt vor dem Saisonstart auf den Azoren (26.–28. März) wird Griebel seinen neuen Dienstwagen vor Ort testen. Dabei trifft er auf seinen ärgsten Titelkonkurrenten. Denn kein Geringerer als Alexey Lukyanuk, Europameister von 2018 und Vize 2019, ist Griebels Teamkollege. ■ RK



SAINTELOC

Griebel am neuen Dienstwagen

Zeitvorteil

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





1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

Für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

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

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

DTM

Doch zweimal Hockenheim

Das Coronavirus zieht seine Kreise – und sorgt für eine Verlegung der ITR-Testfahrten nach Hockenheim. Die DTM selbst brütet derweil noch über dem eigenen Produkt.

Von: **Michael Bräutigam**



AUDI

Aufstellen in Hockenheim: Die ITR-Testfahrten Mitte März wurden von Monza ins badische Motodrom verlegt

Am Donnerstag ging die Nachricht über die Kanäle: Statt wie geplant in Monza wird aufgrund der möglichen Gefahren durch das Coronavirus wieder auf altbewährtem Boden erprobt. Die Wahl fiel auf Hockenheim, wo nun also doch wieder zwei Mal gefahren wird – einmal beim ITR-Test, der jetzt vom 16.-19. März stattfindet, und einmal beim Saisonfinale.

„Da die Sicherheit und das Wohlergehen aller Beteiligten an erster Stelle unserer Überlegungen stehen, haben wir beschlossen, die Testfahrten vor der Saison an einen anderen Ort zu verlegen“, so der neue ITR-Geschäftsführer Marcel Mohaupt. Er und die DTM freuen sich derweil auf das Rennwochenende im königlichen Park von Monza, das Ende Juni stattfinden soll. In knapp vier Monaten dürfte sich die Lage entspannt haben.

Neuerungen geplant

Bis dahin soll in der beliebten Tourenwagenserie, die nach dem Aus von R-Motorsport mit neuen Herausforderungen zu kämpfen hat, noch einiges passieren. Zu den bislang bekannten Regeländerungen zählen die leichte Absenkung der Basis-Motorleistung, um den Effekt des Push-to-Pass zu erhöhen, sowie neue DRS-Richtlinien. Doch wie MSa erfuhr, sollen noch weitere und weitreichendere Neuerungen im Reglement für frischen Wind sorgen. Welche das genau sind, ist aber noch unter Verschluss.

Auch die derzeitige Anzahl von 15 feststehenden Autos (acht Audi und sieben BMW) sei nicht in Stein gemeißelt. Dass eine oder gar beide bayerischen Marken mit einem weiteren Auto im Feld vertreten sind, sei zumindest deutlich wahrscheinlicher als ein Engagement eines japanischen Herstellers während der Ende April im belgischen Zolder beginnenden Saison. ■

NASCAR

Newman kämpft sich zurück

Vor rund zwei Wochen stockte der NASCAR-Gemeinde der Atem, als Ryan Newman einen Horrorcrash im Finish des Daytona 500 erlebte. Zwei Tage später verließ er das Krankenhaus; letzte Woche war er schon wieder bei seinem Team.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch immer ist wenig über die Verletzungen bekannt, die der Roush-Fenway-Fahrer davongetragen hat. Doch es ist glimpflich ausgegangen: „Ich hatte Glück, dass ich keine internen Organschäden oder gebrochene Knochen hatte“, ließ Newman in einem Statement wissen. Sehr wohl habe er „Kopfverletzungen“, die er nicht näher erläuterte, wegen derer er aber behandelt wird. Offensichtlich gab es beim Einschlag von Corey LaJoies Auto doch einen ordentlichen Klaps auf den Helm des 42-jährigen Rocketman. „Die Ärzte sind sehr zufrieden mit meinen Fortschritten.“



ROUSH FENWAY RACING

Daumen hoch: Ryan Newman vergangene Woche bei Roush Fenway Racing

Über eine Rückkehr ins Rennauto denkt Newman, der in Las Vegas und Fontana durch Ross Chastain ersetzt wurde, noch nicht konkret nach. Auch einen Zeitplan gebe es nicht. Seit dem Daytona 500 im Jahr 2002 bis zu seinem Unfall hatte Newman 649 Cup-Rennen in Folge bestritten und war damit stets gleichauf mit Jimmie Johnson.

Rocketman will siegen

Auch wenn es bis zum Comeback wohl noch einige Wochen dauern wird, ist der Ford-Pilot schon wieder voll im Motorsport-Modus. Am vergangenen Mittwoch war er am Teamsitz in Concord und stattete seiner Mannschaft einen Besuch ab. „Ich habe mit Jack Roush gesprochen, er hat mir versichert, dass die Nummer 6 nur auf meine Rückkehr wartet.“

Nachdem er so kurz vor Ende des Daytona 500 in Führung liegend crashte, ist auch schon ein Ziel fürs Comeback klar: „Ich freue mich darauf, hinters Steuer zurückzukehren und um einen weiteren Sieg zu kämpfen.“ ■

TCR Malaysia

Last-Minute-Titel

Luca Engstler (Hyundai) hat in letzter Sekunde seinen Titel in der TCR Malaysia verteidigt – dank Doppelsieg beim Finale.

Von: **Michael Bräutigam**



TCR

Teamwork: Meister Engstler (M.) mit seinen „Wingmen“ Cheah und Files

Der amtierende Meister stand vor dem Finalwochenende in Sepang mit dem Rücken zur Wand. 21 Punkte Rückstand brachte der Allgäuer gegenüber Tabellenführer Daniel Lloyd (Honda) mit. Zwei Poles und zwei Siege standen einem Ausfall und Reifenproblemen gegenüber, Lloyd hatte die deutlich konstantere Saison und lag deshalb recht klar vorn.

Ein perfektes Wochenende war für Engstler also fast schon Pflicht, wenn er den Briten noch abfangen wollte. Und der (noch) 19-Jährige setzte genau das in die Tat um: Im Qualifying sorgte er dafür, dass er auch beim Finale die Pole holte und damit eine weiße Weste behielt. Lloyd fuhr auf P2 und verlor einen Punkt.

Die Lücke von 20 Punkten schrumpfte nach dem ersten Lauf weiter: Engstlers Sieg vor Lloyd ließ noch 13 Punkte auf dem Tableau, die es zuzufahren galt. Im Reversed Grid keine leichte Aufgabe, doch auch die gelang dem Allgäuer. Ein Sieg und gleichzeitig P4 von Lloyd – die Hyundai-Markenkollegen Josh Files und Mitchell Cheah bearbeiteten und bezwangen den Honda-Piloten – sorgten für Punktgleichheit. Die höhere Anzahl Siege sprach für Engstler.

„Ich bin wirklich glücklich und stolz“, freute sich der alte und neue Champion. Lloyd sprach angesichts des Topspeed-Vorteils der Hyundai gegenüber seinem Honda und der Hyundai-Zusammenarbeit wenig diplomatisch von einem „Witz“. ■

NACHRICHTEN

TCR: WIEDER BENELUX

Auch in diesem Jahr wird bei bestimmten Events im Rahmen der TCR Europe die „TCR Benelux Trophy“ ausgeschrieben. Zu dieser werden heuer die Events in Spa, Le Castellet, Zolder, Monza und Barcelona gezählt. Amtierender Benelux-Champion ist Vize-Europameister Julien Briché.

SUPERCARS: COURTNEY VERLÄSST TEAM SYDNEY

Nach nur einem Rennwochenende verlässt Ex-Supercars-Meister James Courtney das Team Sydney (ehemals Tekno Autosport). „Wir konnten uns nicht auf einen gemeinsamen Weg einigen, deshalb habe ich entschieden, das Team zu verlassen“, sagte Courtney, der nun mit anderen Mannschaften verhandelt. Mit einem finanzstarken Mobilfunkanbieter als Sponsor, der das Team mit ihm verlässt, hat er dafür gute Argumente.

NASCAR

Bowman dominiert in Fontana

Alex Bowman (Chevrolet) war der Sieger in einem unerwartet actionarmen Fontana-Rennen. Nur eine außerplanmäßige Gelbphase war nötig.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Zweiter Cup- und erster Saisonsieg: Alex Bowman in Fontana

Eigentlich ist die Buckelpiste vor den Toren Los Angeles' immer ein Garant für Dramen und spannende Finishes, dafür sorgt allein schon der reifenfressende Charakter des Zweimeilen-Ovals. Diesmal aber blieb das ganz große Reifensterben aus. Nur zwei Gummidefekte waren überhaupt zu beklagen, wobei einer (bei Pole-Mann Clint Bowyer/Ford) auf ein abgerissenes Ventil zurückzuführen war.

Der zweite erwischte drei Runden vor Schluss Penske-Pilot Ryan Blaney (Ford). Der lag – zu Ehren des kürzlich verstorbenen LA-Lakers-Stars Kobe Bryant in ein „Black Mamba“-Spezialdesign gehüllt – auf klarem Kurs zu P2, als der rechte Hinterreifen sich auflöste. Anders als beim Bowyer-Platten blieb aber die Strecke „Grün“, und so war auch Bowmans Sieg nicht in Gefahr.

Tattoo als Andenken

Während sich das restliche Feld Fontana-typisch lebhaft und auf mehrere Spuren verteilt um die Positionen stritt und dabei auch einige heiße Manöver nur knapp am großen Crash vorbeischrammten, war Bowman stets Herr der Lage. Sein Hendrick-Chevy fuhr mit dem 26-Jährigen am Steuer den Sieg in Stage 1 und am Ende eben auch den Siegerpokal ein. Bei Zieldurchfahrt hatte der nun zweifache Cup-Sieger fast neun Sekunden Vorsprung.

Nur einen Haken hat die Sache: „Sieht so aus, als müsste ich mir jetzt ein Tattoo stechen lassen“, so Bowman. Mit einem Kumpel hatte er für den Fall eines Fontana-Sieges gewettet, dass beide sich Bowmans Startnummer (#88) tätowieren lassen. ■

NASCAR CUP SERIES

Fontana/Kalifornien (USA)
3. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Erik Jones (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 3 von 36 Rennen

1.	Blaney (Ford)	122 Punkte
2.	Logano (Ford)	111
3.	Bowman (Chevrolet)	110
4.	Harvick (Ford)	110
5.	Johnson (Chevrolet)	106
6.	Elliott (Chevrolet)	105
7.	Hamlin (Toyota)	94
8.	DiBenedetto (Ford)	87
9.	Larson (Chevrolet)	86
10.	Almirola (Ford)	84

Die Wüste bleibt still



Das MotoGP-Rennen in Katar wurde abgesagt, der Grand Prix von Thailand gänzlich auf einen unbestimmten Termin verschoben. Das Coronavirus könnte uns noch weitere Umwälzungen in der Motorrad-WM bescheren.

Von: **Imre Paulovits**

Wir konnten es kaum erwarten. Nach einer Testsaison, die das MotoGP-Feld so eng zusammenrücken ließ, wie man es sich kaum hätte vorstellen können, nach Tests, die ganz neue Kräfteverhältnisse prophezeiten, zählte jeder gespannt die Tage bis zum WM-Start. Wann der nun stattfinden wird, das steht in den Sternen. Wie überhaupt vieles, das uns bisher alltäglich erschien.

Das Corona-Virus, das seinen Weg schneller um den Globus machte, als wir es uns hatten vorstellen können, das auch in den hochentwickelten Ländern Japan, Südkorea, Italien und nun auch in Deutschland nicht einzubremsen war, hat neben vielen Großveranstaltungen auch die Motorrad-WM vorläufig lahmgelegt.

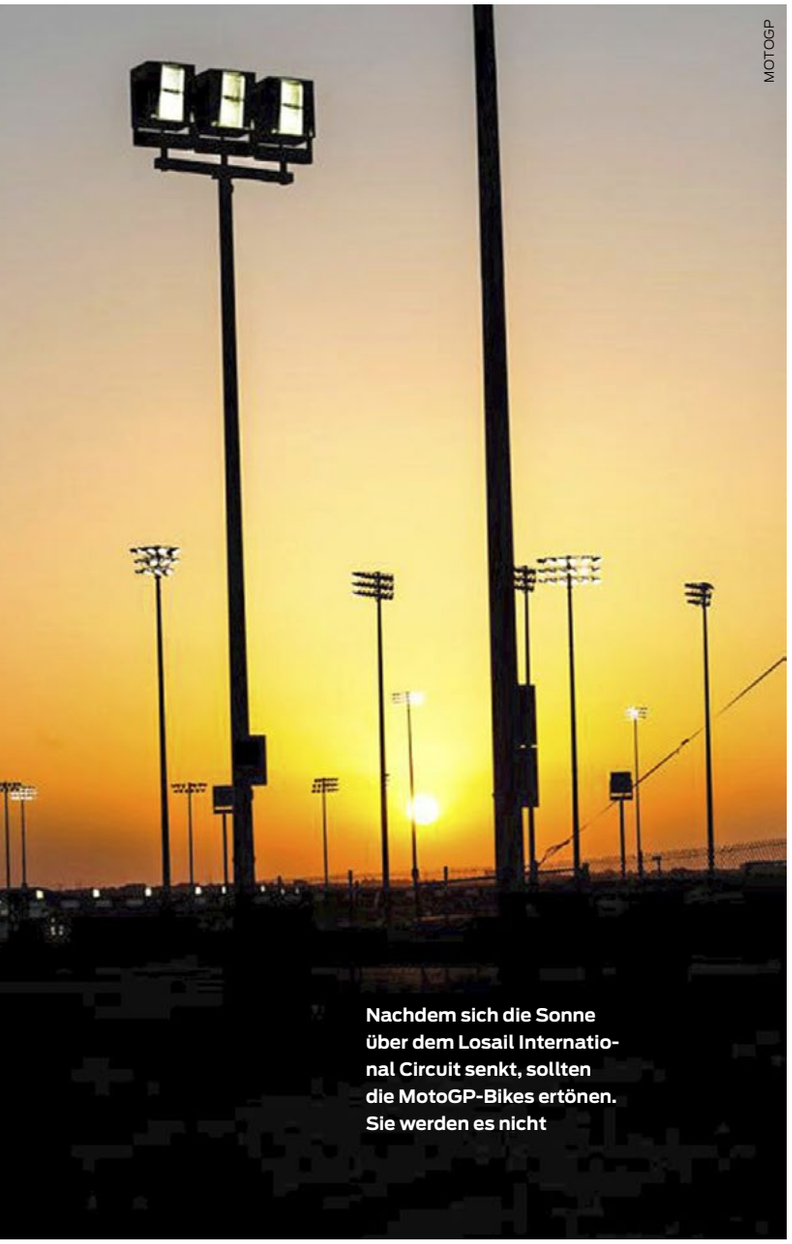
Japan und Italien

Noch vor wenigen Tagen waren die Behörden in Katar bereit, den GP-Tross mit einer vereinfachten medizinischen Untersuchung einreisen zu lassen. Seit sich die Zahl der Infizierten in Japan und Italien vervielfacht haben und sich nun auch in dem Emirat die ersten Fälle zeigten, mussten sie umdenken. Jeder, der aus Italien und Japan in das Wüstenland einreisen will, muss erst für 14 Tage in Quarantäne. Viele MotoGP-Teams hatten zwar vorsorglich ihre Ingenieure und Mechaniker nach dem MotoGP-Test in Katar gelassen, aber eben nicht alle. So ist die MotoGP nicht durchführbar und musste abgesagt werden. Immerhin waren die Moto2- und Moto3-Teams wegen des Tests am letzten Wochenende bereits vollzählig in Losail, so können diese beiden Klassen durchgezogen werden. Zumindest ist das der Stand bei Redaktionsschluss am Montagmittag. Bis zum Wochenende könnte sich dies aber jederzeit ändern.

Sicher ist hingegen, dass der Thailand-GP, der erstmalig auf den ehemaligen Superbike-WM-Termin vorverlegt wurde, am 20.–22. März nicht stattfinden wird. Auch dort müssten italienische und japanische Mitglieder des GP-Zirkus einreisen, und neben diesen Ländern steht seit Montagfrüh auch Deutschland auf der Liste der Länder, aus denen nur mit Quarantäne-Vorkehrungen nach Thailand eingereist werden darf. Ob Buriram wieder auf seinen Herbst-Termin rückt, ist noch nicht abzusehen.

> „Wir können selbst keine Entscheidungen treffen, das können nur die Regierungen. Wir müssen jetzt abwarten, wie sich die Lage entwickelt."
>
> Carmelo Ezpeleta

Damit ist die Umwälzung des WM-Kalenders aber noch längst nicht beendet. Ob die Superbike-WM am übernächsten Wochenende in Katar stattfinden wird, ist auch schwer zweifelhaft. Zwar kommen die meisten italienischen und japanischen Teammitglieder nicht aus ihren Heimatländern, sondern aus Australien



MOTOGP

Nachdem sich die Sonne über dem Losail International Circuit senkt, sollten die MotoGP-Bikes ertönen. Sie werden es nicht

nach Katar, ob das aber reicht, um jede Gefährdung auszuschließen, muss sich noch zeigen.

Wie geht es weiter?

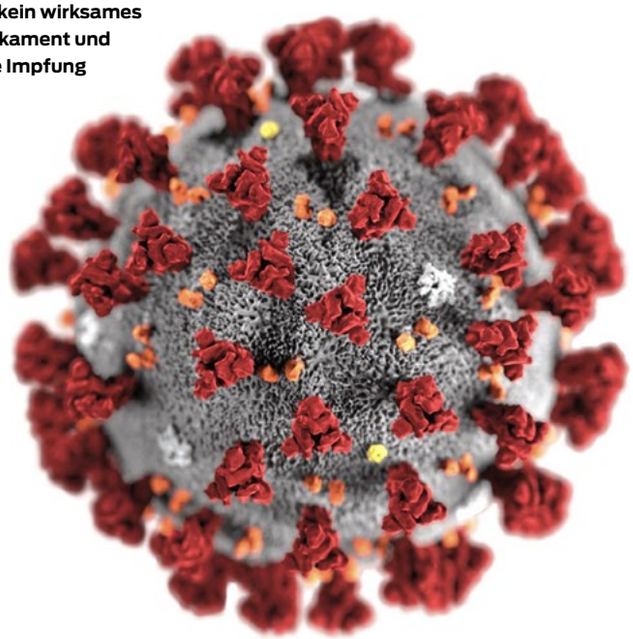
Der MotoGP-Tross käme nach Plan am ersten April-Wochenende nach Austin. Ob die globale Epidemie bis dahin so weit überschaubar ist, dass die amerikanischen Gesundheitsbehörden grünes Licht geben, muss sich noch zeigen. Das hängt, wie vieles, mit dem wir noch gar nicht rechnen, damit zusammen, wie weit die Maßnahmen zur Eindämmung greifen und was die Forschung bis dahin noch über das Virus herausfindet. Fakt ist: Es ist um ein Vielfaches ansteckender als sein Vorgänger aus dem Jahre 2003, nach dessen Ausbreitung es zum Glück einige Vorkehrungen gibt, die bislang eine noch schlimmere Epidemie verhindert haben.

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hatte bereits Mitte der vergangenen Woche erklärt, dass man mit großen Einschnitten bei der Austragung der diesjährigen WM rechnen muss. Dies ist nun schneller wahr geworden, als man denken konnte. Es geht aber um die Gesundheit und die Zukunft von Millionen von Menschen, da dürfen keine Kompromisse gemacht werden.

Derzeit befindet sich der gesamte Moto2- und Moto3-Tross in Katar. Sie selbst wissen noch nicht, ob sie am Wochenende fahren, und auch nicht, was sie danach erwartet. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel rät allen, die noch zum GP fliegen wollten und noch nicht unterwegs sind, daheim zu bleiben.

Es bleibt die Hoffnung, dass der Spuk bald ein Ende findet. Virologen hoffen, dass sich das Virus im Sommer, wenn es wärmer wird, genauso zurückzieht wie sein Vorgänger 2003. Katastrophen haben die Menschheit oft weitergebracht. Bleibt zu hoffen, dass auch diese so endet. ■

Corona-Virus: Bislang kein wirksames Medikament und keine Impfung



WIKI COMMONS



MOTOGP

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta ist in ständigem Kontakt mit den Behörden



MOTPGP

MotoGP in Katar: Dieses Jahr sicherlich nicht der WM-Auftakt

Weiter Suzuki und Yamaha

Beim letzten Vorsaison-Test der MotoGP wurden die Kräfteverhältnisse noch einmal bestätigt. Während Maverick Viñales die Bestzeit fuhr und Fabio Quartararo eine Fabel-Rennsimulation vorlegte, musste Honda gar ganz von vorn anfangen.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn man es von Honda auch gewohnt ist, dass sie mit den Saisonvorbereitungen immer erst auf den letzten Drücker oder gar erst zum Auftakt der Europa-Saison fertig werden, was sich am letzten Tag der Vorsaison-Tests abspielte, war trotzdem beispiellos. Nachdem Marc Márquez am zweiten Tag erneut gestürzt war und den Technikern klarmachte, dass er einfach kein Gefühl für die Front beim Einlenken hat und dies nicht an seiner Schulter liegt, berief man eine Krisensitzung ein. Das LCR-Team lieferte eines der Motorräder von Takaaki Nakagami beim Werksteam ab, daraus wurden verschiedene Motorräder für Marc Márquez zusammengestellt. „Wir wollten alle Komponenten back-to-back vergleichen", erklärte Marc Márquez hinterher. „Den Rahmen, den Motor und die Aerodynamik." Teamchef Alberto Puig verriet: „Wir haben auch noch Teile von 2017 und 2018 probiert." Zum Schluss hatte Márquez sein breites Grinsen wieder. „Einen Tag zuvor hatte ich noch arge Bedenken für den Saisonstart. Die habe ich jetzt nicht mehr."

Seither herrscht ohnehin Entwarnung: Die Honda-Ingenieure haben nach der Absage von Losail und Buriram Zeit, sich Gedanken um die Lösung des Problems zu machen, Márquez, um seine Schulter weiter auszukurieren.

Umso besser war das Yamaha-Werksteam aufgelegt, allen voran Maverick Viñales. Nachdem der 25-jährige Spanier gewissenhaft an seiner Rennpace gearbeitet hatte, machte er einen frischen weichen Reifen drauf und fuhr Bestzeit. „Wir haben bis zuletzt mit alten Reifen gearbeitet, denn darauf wird es im Rennen ankommen", verriet Viñales. „Da muss man einen Trumpf im Ärmel haben. Wir haben viel gelernt, ich fühle mich wohl auf dem Motorrad, und es reagiert nun in sehr guter Weise auf unsere Änderungen. Wir waren in Katar noch stärker als zuvor in Sepang. Auch der Topspeed-Unterschied ist nicht mehr so groß."

Auch bei Suzuki sah man zufriedene Gesichter. „Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht", sagte Álex Rins mit zufriedenem Gesicht. „Wir sind bereit. Wir haben uns auf den Geraden verbessert, das Motorrad ist in der Bremszone besser und konstanter. Bei der Aerodynamik könnten wir vielleicht noch etwas finden. Wir haben verschiedene Flügel probiert, werden aber zunächst mit welchen anfangen, die den letztjährigen sehr ähnlich sehen." Teamchef Davide Brivio verriet, dass man bis zum WM-Auftakt noch vier neue Rahmen herstellen will, nun hat man etwas mehr Zeit dafür.

Dann kam der Longrun von Fabio Quartararo, der allen zu denken gab. Er fuhr eine volle Renndistanz, um 22 Sekunden besser als die letztjährige Siegerzeit! Da konnten auch Viñales und Rins nicht mithalten. Zum Schluss ließ sich das französische Wunderkind noch einen neuen weichen Reifen aufziehen, aber er verfehlte die Bestzeit. „Ich habe in meiner schnellen Runde einen Fehler gemacht und bin herausgetragen worden", verriet er.

Dann gab es noch einen Rookie, der alle überraschte. Brad Binder, der lange Probleme hatte, seinen Fahrstil auf MotoGP umzustellen, war am letzten Tag Neunter und schnellster KTM-Pilot. „Wir haben einiges an dem Motorrad geändert, jetzt kann ich es richtig abbremsen, ich kann es schneller umlegen und ich kann früher ans Gas. Jetzt gehen schnelle Runden viel einfacher." Wenn immer alles so einfach wäre … ■



YAMAHA

Maverick Viñales: Am letzten Tag auch noch die Bestzeit erreicht



SUZUKI

Álex Rins: Der Suzuki-Star scheint nun auch auf einer Runde schnell zu sein



PETRONAS

Fabio Quartararo: Bestzeit durch Fehler verfehlt, aber phänomenale Rennpace

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Losail (Q), 24.02.2020, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.53,858	84
2.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.53,891	52
3.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.54,068	40
4.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.54,077	58
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	1.54,105	69
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.54,129	42
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.54,149	61
8.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.54,239	40
9.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.54,283	58
10.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	1.54,312	55
11.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	1.54,326	55
12.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.54,332	47
13.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP20	1.54,432	56
14.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.54,623	49
15.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	1.54,674	56
16.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	1.54,752	56
17.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	1.54,760	66
18.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.54,830	70
19.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.55,008	48
20.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.55,301	40
21.	Álex Márqzez (E)	Honda RC 213 V	1.55,519	47
22.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP20	1.55,916	55

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2020

GEPLANTE TERMINE 2020

8. März:	GP Katar/Losail
5. April:	GP of the Americas/ Austin
19. April:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
3. Mai:	GP Spanien/Jerez
17. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
31. Mai:	GP Italien/Mugello
7. Juni:	GP Katalonien/ Barcelona
21. Juni:	GP Deutschland/ Sachsenring
28. Juni:	GP Niederlande/Assen
12. Juli:	GP Finnland/KymiRing
9. August:	GP Tschechien/Brünn
16. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
30. August:	GP Großbritannien/ Silverstone
13. September:	GP San Marino/ Misano
4. Oktober:	GP Aragón/Motorland
18. Oktober:	GP Japan/Motegi
25. Oktober:	GP Australien/ Phillip Island
1. November:	GP Malaysia/Sepang
15. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN*

GP Katar/Losail
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 6. März 2020

9.50-10.30	Moto3	1. freies Training
10.45-11.25	Moto2	1. freies Training
14.10-14.50	Moto3	2. freies Training
15.05-15.45	Moto2	2. freies Training

Samstag, 7. März 2020

9.25-10.05	Moto3	3. freies Training
10.20-11.00	Moto2	3. freies Training
11.15-12.00	MotoGP	3. freies Training
13.30-13.45	Moto3	Qualifying1
13.55-14.10	Moto3	Qualifying2
14.25-14.40	Moto2	Qualifying1
14.50-15.05	Moto2	Qualifying2

Sonntag, 8. März 2020

10.40-11.00	Moto3	Warm-up
11.10-11.30	Moto2	Warm-up
13.00	Moto3	Rennen, 18 Rd.
14.20	Moto2	Rennen, 20 Rd.

*Stand 02.03.2020, 14.00.
Wir empfehlen, mögliche Änderungen aus gegebenem Anlass auf www.motogp.com zu verfolgen.
Die Redaktion

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP20
5	Johann Zarco (F)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP19
9	Danilo Petrucci (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP20
12	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
20	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
27	Iker Lecuona (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
29	Andrea Iannone (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
38	Bradley Smith (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP20
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
46	Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP19
63	Francesco Bagnaia (I)	Pramac Racing	Ducati D16 GP20
73	Álex Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2020

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Speed Up Racing	Speed Up
10	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
11	Nicolò Bulega (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
12	Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	American Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
21	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up Racing	Speed Up
22	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Temporary Forward	MV Agusta
27	Andi Farid Izdihar (RI)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
33	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
40	Héctor Garzo (E)	Flexbox HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	American Team	Kalex
44	Arón Canet (E)	Aspar Team	Speed Up
45	Tetsuta Nagashima (J)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Aspar Team	Speed Up
57	Edgar Pons (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
62	Stefano Manzi (I)	MV Agusta Temporary Forward	MV Agusta
64	Bo Bendsneyder (NL)	NTS RW Racing GP	NTS
72	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
87	Remy Gardner (AUS)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex
88	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
99	Kama Daniel Bin Kasmayudin (MAL)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
5	Jaume Masia (E)	Leopard Racing	Honda
6	Ryusei Yamanaka (J)	Estrella Galicia 0,0	Honda
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
9	Davide Pizzoli (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
11	Sergio Garcia (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
12	Filip Salac (CZ)	Snipers Team	Honda
11	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
14	Tony Arbolino (I)	Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
17	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda
21	Alonso López (E)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
23	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
25	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
27	Kaito Toba (J)	Red Bull KTM Ajo	KTM
40	Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM
50	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert Prüstel GP	KTM
52	Jeremy Alcoba (E)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
55	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
60	Dirk Geiger (D)	CarXpert Prüstel GP	KTM
71	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM
73	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM
75	Albert Arenas (E)	Aspar Team	KTM
79	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda
82	Stefano Nepa (I)	Aspar Team	KTM
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Honda
92	Yuki Kunii (J)	Honda Team Asia	Honda



MOTOGP

Ein neuer WM-Favorit? Jorge Navarro war in Katar klar Schnellster

Moto2

Neuer Herausforderer für Kalex

Speed Up konnte in den vergangenen Jahren auf vereinzelten Strecken immer wieder auftrumpfen. Doch die Konstanz, mit der Jorge Navarro beim letzten Test in Losail die Bestzeiten fuhr, verblüffte doch.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Vorstellung war beeindruckend. Bei vier der neun Testsitzungen fuhr Jorge Navarro in Losail Bestzeit. Bei einer war sein Teamkollege Fabio di Giannantonio Schnellster, und zum Schluss konnte sich nur der bekannt risikobereite Remy Gardner zwischen die beiden Speed-Up-Piloten setzen. Wird Navarro jetzt die Überraschung der Saison? „Ich habe mich seit dem ersten Tag in Katar wohl auf dem Motorrad gefühlt“, freute sich der 24-jährige Spanier. „Aber ich hatte noch immer das Gefühl, dass noch etwas fehlte, speziell mit gebrauchten Reifen. Dann haben wir eine Lösung gefunden. Und als wir den neuen Reifen reingesteckt haben, ging es auch mit vollem Tank richtig schnell. Ich habe extra keine volle Rennsimulation gefahren, weil ich meine Karten vor den anderen nicht ganz aufdecken wollte.“

Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hat größten Respekt vor der italienischen Truppe. „Die waren in Katar unheimlich stark“, so Baumgärtel. „Das waren wir zuvor in Jerez. Ich denke aber, dass bis zum Rennen alle noch einmal schneller werden. Unsere Fahrer waren sehr konstant, auch mit gebrauchten Reifen. Speed Up war besonders in der Mittagszeit, wenn der Asphalt sehr heiß war und es wenig Grip hatte, sehr schnell. Wie die tatsächlichen Kräfteverhältnisse sind, werden wir erst nach dem Rennen sehen. Da hat sich auch letztes Jahr zwischen dem Test und dem Rennen noch einiges getan.“

Schrötter stark

Kam Marcel Schrötter in Jerez noch nicht an die Zeiten seines Teamkollegen Tom Lüthi heran, war er in Losail zum Schluss der Schnellere der beiden Intact-Piloten. Besonders an den Nachmittagen, als die Temperaturen etwas sanken, konnte er sich besonders in Szene setzen. „Das ist ein gutes Zeichen, weil das Qualifying und das Rennen ja auch so um diese Zeit stattfinden“, stellte er fest. „Wir haben deshalb am letzten Tag auch die erste Session ausgelassen, um keine Verfälschungen zu riskieren. Ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Am Ende der letzten Session bin ich einen längeren Run gefahren. Und bis auf zwei Runden, wo ein bisschen Verkehr herrschte, hatte ich eine ziemlich gute Pace. Wichtig war



GLÄNZEL

Tom Lüthi: „Beim Rennen sollten wir wieder vorne mitkämpfen können“



GLÄNZEL

Marcel Schrötter: „Wir waren am Nachmittag stark, wenn auch das Rennen stattfindet“

ERGEBNISSE

Moto2-Test Losail (Q), 28.02.–01.03.2020, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	1.58,520	162
2.	Jorge Martín (E)	Kalex	1.58,655	145
3.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	1.58,664	172
4.	Fabio di Giannantonio (I)	Speed Up	1.58,831	167
5.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.58,928	164
6.	Enea Bastianini (I)	Kalex	1.58,953	127
7.	Arón Canet (E)	Speed Up	1.59,060	166
8.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	1.59,062	141
9.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.59,066	172
10.	Luca Marini (I)	Kalex	1.59,072	135
11.	Xavi Vierge (E)	Kalex	1.59,092	137
12.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	1.59,129	160
13.	Tom Lüthi (CH)	Kalex	1.59,255	143
14.	Edgar Pons (E)	Kalex	1.59,346	172
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	1.59,377	141
16.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	1.59,380	178
17.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	1.59,390	152
18.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	1.59,468	132
19.	Héctor Garzo (E)	Kalex	1.59,545	167
20.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.59,556	154
21.	Augusto Fernández (E)	Kalex	1.59,629	160
22.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	1.59,738	147
23.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	1.59,764	146
24.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.59,885	168
25.	Jesko Raffin (CH)	NTS	1.59,914	117
26.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.59,982	127
27.	Jake Dixon (GB)	Kalex	2.00,130	135
28.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	2.00,695	170

dabei, dass ich Runde um Runde schneller geworden bin. Das Rennen wäre nur vier bis fünf Runden länger gewesen. Wir wissen jetzt, was machbar ist, und ich werde einfach versuchen, entspannt in das erste Rennwochenende zu starten."

Tom Lüthi hatte zwar bei zwei Sessions die Bestzeit, aber wenn er zum Schluss auch einen guten Fortschritt bei der Abstimmung finden konnte, fehlten ihm doch 0,7 Sekunden zur Spitze. „Ich hatte hier im Vergleich zu Jerez viel mehr zu kämpfen", musste Lüthi feststellen. „Würde das Rennen jetzt starten, hätten wir noch nicht die Pace, die es braucht, aber wir haben ja noch die Trainings vor dem eigentlichen Rennen. Ich bin überzeugt, dass, wenn wir die ein, zwei Punkte lösen, ich auch wieder mehr Vertrauen bekomme und im Rennen vorne mitkämpfen kann."

Probleme für Raffin

Jesko Raffin musste die Rückschläge von Jerez verdauen, und auch in Losail blieb er etwas hinter seinen eigenen Erwartungen. Nach einem Komplett-Umbau seiner NTS landete er in der ersten Sonntagssitzung auf Rang 9. „Wir sind in eine ganz andere Richtung gegangen, und ich muss sagen, dass mir diese Änderungen auf Anhieb sehr gut gefallen haben", freute sich der 23-jährige Zürcher. „Am Abend wollten wir noch eine Rennsimulation fahren. Ich bin aber leider in der Outlap in der zweitletzten Kurve gestürzt. Jetzt gilt es, den Kopf wieder klar zu bekommen und sich für das erste Rennwochenende mental bestmöglich vorzubereiten." ■



NTS

Jesko Raffin: Wegen Sturz keine Rennsimulation fahren können



MOTOGP

Filip Salac: Tschechisches Supertalent

Moto3

Die Hondas weiter vorn

Acht Hondas an der Spitze der Zeitentabelle: KTM steht ein hartes Rennwochenende bevor. Und Peter Öttl musste sich wegen der Grippe von Romano Fenati gedulden.

Letztes Jahr, als er bei Prüstel GP fuhr, zeigte der heute 18-jährige Filip Salac gegen Ende der Saison immer weniger Respekt vor seinem erfahrenen Teamkollegen und Landsmann Jakub Kornfeil. Stattdessen sog er sich dessen Erfahrung auf, und die fünf Top-10-Plätze zum Saisonschluss haben sein Selbstbewusstsein noch einmal gestärkt. Jetzt sitzt er auf der Sniper-Honda, war in seiner schnellsten Runde am zweiten Tag über eine halbe Sekunde schneller als der Rest der Moto3-Welt, und er meldete in Losail klare Sieg-Ambitionen an. „Ich bin glücklich mit diesem Test, fühle mich sehr wohl auf der Honda und bin bereit für die Saison", fasste er zusammen.

Dass in der hart umkämpften Moto3-WM trotzdem noch nicht aller Tage Abend ist, zeigte sich aber am letzten Tag. Ai Ogura, in Jerez Schnellster, war auf die Tausendstelsekunde gleich schnell mit dem Tschechen.

Nach dem Jerez-Test sagte KTM-Renndirektor Pit Beirer: „Natürlich sehe ich nicht gerne, dass so viele Hondas vor uns sind, aber die 2020er Motoren bauen wir erst am letzten Testtag ein." Doch auch das half bei der langen Geraden in Losail nicht, acht Hondas waren vorn. Albert Arenas als beste KTM lag fast 0,8 Sekunden zurück. „Wir müssen weiterarbeiten", ist sich Beirer im Klaren. „Aber die Modifikationen an den Fahrwerken haben sich bewährt. Jetzt müssen wir noch einmal jede Schraube umdrehen."

Peter Öttl hatte in seinem Team, das die KTM-Technik als Husqvarna einsetzt, noch ein anderes Problem: Romano Fenati kam mit einer starken Grippe nach Katar. Der 24-jährige Italiener konnte an den drei Tagen nur 39 Runden fahren, und dem Team fehlte der Input des Routiniers. Dass die drei deutschsprachigen Rookies Jason Dupasquier, Maximilian Kofler und Dirk Geiger noch eine Menge zu lernen haben, ist ihnen klar. So gehörten auch alle drei zu den Fahrern, die am fleißigsten ihre Runden drehten. ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Losail (Q), 28.02.–01.03.2020, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Filip Salac (CH)	Honda	2.04,892	93
2.	Ai Ogura (J)	Honda	2.05,411	121
3.	Tony Arbolino (I)	Honda	2.05,435	121
4.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	2.05,447	96
5.	Dennis Foggia (I)	Honda	2.05,477	141
17.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	2.06,230	39
19.	Alonso Lopez (E)	Husqvarna	2.06,310	126
28.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	2.06,858	134
30.	Maximilian Kofler (A)	KTM	2.07,349	161
31.	Dirk Geiger (D)	KTM	2.08,243	137



Enges Feld beim WM-Auftakt: Jonathan Rea (#1) und Alex Lowes (#22) waren im zweiten Rennen vorn

KAWASAKI

Grüner Zug

Das Superbike-WM-Feld war beim Auftakt in Phillip Island so eng beisammen wie schon lange nicht mehr. Kawasaki holte im zweiten Rennen trotzdem einen Doppelsieg – mit Alex Lowes ganz vorn.

Von: **Imre Paulovits**

So hatte sich Weltmeister Jonathan Rea den WM-Auftakt sicherlich nicht vorgestellt: Gleich in der ersten Runde des ersten Rennens wurde er von der Strecke geschubst, bei der Aufholjagd legte sich der Kawasaki-Star hin. Wenn er danach das Superpole-Rennen auch gewann, im zweiten Lauf wurde er nach langer Führungsarbeit überrumpelt – gerade von seinem neuen Teamkollegen Alex Lowes. Deshalb betonte der Weltmeister, dessen Frau von der kleinen australischen Insel stammt: „Jetzt bin ich froh, dass ich zu meiner Familie nach Hause fliege."

Es war abzusehen: Der letzte Test auf Phillip Island zeigte noch einmal deutlich, dass das WM-Feld über den Winter eng zusammengerückt ist. Yamaha hat mit Toprak Razgatlioglu und Michael van der Mark im Werksteam und Loris Baz bei Ten Kate drei sehr starke Piloten. Die neue Honda ist auf Anhieb schnell, und Ducati hat mit Scott Redding einen ambitionierten Herausforderer um den Titel am Start. Wenn sich Jonathan Rea am letzten Testtag auch knapp vorne halten konnte, lagen die ersten 17 Piloten trotzdem innerhalb von 1,4 Sekunden. Und es war klar, dass am Wochenende einige Krimis bevorstünden.

Was dann aber folgte, damit hatte niemand gerechnet. Tom Sykes mit der BMW war es, der sich die Pole-Position holte. Der kampfstarke Brite wollte diese Position auch im Rennen so lange es ging verteidigen – doch dabei tat er ein wenig zu viel des Guten. Als er sich in Lukey Heights innen an Jonathan Rea vorbeidrücken wollte, berührte er den Weltmeister. Und der hatte noch Glück, dass er heil durchs Kiesbett und dann wieder zurück auf die Strecke kam. Bei der Aufholjagd ganz vom Ende des Feldes war Rea über eine halbe Sekunde pro Runde schneller als die Spitze, doch das bezahlte er mit seinem ersten Rennsturz überhaupt.

Knappster Zieleinlauf

Daher musste er von der Box aus zusehen, wie Toprak Razgatlioglu vor Reas neuem Teamkollegen Alex Lowes, Scott Redding und Michael van der Mark den knappsten Superbike-WM-Zieleinlauf seit sieben Jahren ausfocht. Rea zeigte zwar im Superpole-Race auf entschlossene Weise, dass der Sieg nur über ihn gehen sollte, und fuhr im zweiten Rennen nach der gleichen Devise.

Doch zu Beginn der letzten Runde überholte ihn sein Teamkollege Alex Lowes auf der Zielgeraden aus dem Windschatten heraus, danach es gab keinen Weg mehr an ihm vorbei. Weil dann Razgatlioglu Probleme mit der Spritzufuhr bekam, hat Alex Lowes nun auch einen ordentlichen Vorsprung an der WM-Spitze. ■



YAMAHA

Sieg gleich beim Yamaha-Debüt: Toprak Razgatlioglu ist ein starker WM-Kandidat



BMW

Zumindest im Qualifying ganz vorn: Tom Sykes stellte die BMW auf die Pole

Auftakt mit einem Knall

Nachdem sich Weltmeister Randy Krummenacher gleich in der ersten Kurve verabschiedet hatte, war der Weg frei für Yamahas Neuzugang Andrea Locatelli.

Von: **Imre Paulovits**

Dass die Titelverteidigung mit einer neuen Marke nicht leicht sein würde, das hatte Weltmeister Randy Krummenacher im Winter immer wieder betont. Trotzdem konnte er sich bei den Tests und im Qualifying mit der MV Agusta wacker gegen die gewaltige Schar der hungrigen Yamaha-Piloten behaupten. Doch dann spielten ihm die Nerven einen Streich. Der Schweizer ließ am Start die Kupplung zu früh los, griff noch einmal in die Bremse, und damit war der Start vergeigt. In der schnellen ersten Kurve versuchte der Titelverteidiger, einige Plätze gutzumachen, doch auf der schmutzigen Außenlinie rutschte ihm das Vorderrad weg, sein Rennen endete nach wenigen hundert Metern mit einem gewaltigen Überschlag.

Sein Nachfolger bei Evan-Bros-Yamaha, Andrea Locatelli, ließ sich nun nicht zweimal bitten. Er zog unaufhaltsam davon, machte auch beim vorgeschriebenen Hinterreifen-Wechsel keinen Fehler und gewann so überlegen vor Krummenachers Teamkollege Raffaele De Rosa, der sich gegen Jules Cluzel durchsetzte.

Philipp Öttl zeigte sich auf der Puccetti-Kawasaki stark, er lag auf dem fünften Platz, als er in Turn 2 zu weit herausgetragen wurde und stürzte. „Ich bin beim Test und in den Trainings mehrfach hinausgetragen worden, und da ist nie etwas passiert“, grübelte der 23-Jährige. „Es war im Rennen dort wohl etwas schmutziger.“



YAMAHA

Premierensieg: Andrea Locatelli

Patrick Hobelsberger fuhr bei seiner WM-Premiere ein sauberes Rennen, ließ sich weder beim Reifenwechsel noch bei all dem Chaos auf der Strecke in Fehler reinreißen und wurde mit drei Punkten belohnt. ■

Fantastisch gesteigert

Wenn Sandro Cortese auch nur drei Testtage mit der Pedercini-Kawasaki hatte: Der zweifache Weltmeister fuhr drei saubere Rennen und sogar in die Top 10.

Von: **Imre Paulovits**

Es war alles andere als einfach. Nach der Schulter-OP verbrachte Sandro Cortese fast die gesamte Winterpause in der Reha. Und während andere Piloten, die zur gleichen Zeit operiert wurden, noch immer mit Beweglichkeit und Fitness kämpfen, raufte der Supersport-Weltmeister von 2018 bereits gegen die weltbesten Superbiker. Dabei hatte er die Pedercini-Kawasaki nur drei Tage lang testen können. Als er zum ersten Training antrat, war er also gerade so weit wie die anderen Umsteiger im letzten November.

Trotzdem konnte der 30-jährige Schwabe gleich mit einem neunten Platz in der Superpole überzeugen. Auch die 22-Runden-Distanz bereitete ihm in den Rennen keine Probleme. Und nach dem 13. Platz im ersten Rennen war er auch guter Dinge. „Wir müssen dieses erste Rennen noch immer als Training betrachten. Uns fehlt noch viel Erfahrung mit dem Gesamtpaket“, stellte er klar.

Der Sonntag begann gleich mit einer Schrecksekunde. Im Warmup kollidierte Cortese mit Garret Gerloff, seinem Nachfolger bei GRT-Yamaha. Beide stürzten, Gerloff verletzte sich und konnte nicht weiter antreten, worauf die Rennleitung Cortese im Super-Pole-Rennen um eine Reihe nach hinten versetzte. Von dort fuhr er auf den elften Platz vor. Im zweiten Rennen schaffte Cortese dann sein gesetztes Ziel: Als Neunter landete er in den Top 10. „Das war allemal ein erfreulicher Abschluss des Wochenendes“, strahlte Cortese. „Im Superpole-Race ist uns wirklich ein großer Schritt nach vorne gelungen. Wir haben viel an der Elektronik geändert und verstehen diese immer besser. Das Hauptrennen am Nachmittag war hammerartig. Wir sind nur elf Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel gekommen. Wir können nun mit einem guten Gefühl zum nächsten Rennen nach Katar gehen.“ ■



PEDERCINI KAWASAKI

Sandro Cortese: Im zweiten Rennen als Neunter in den Top 10

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Loris Baz musste in Phillip Island noch mit dem 2019er Ten-Kate-Motor vorliebnehmen, das machte sich auch mit dem geringsten Topspeed aller Yamaha-Piloten bemerkbar. Der Franzose zeigte trotzdem Biss und raufte völlig ungehemmt in der Spitzengruppe mit, wobei er erstaunlich spät vor Turn 4 bremsen konnte und im schnellen Turn 8 einen erstaunlichen Kurven-speed hatte. Im zweiten Rennen wurde Baz aber um alle Chancen gebracht. Als Toprak Razgatlioglus Motor am Ausgang von Turn 3 aussetzte, wurde er hinausgetragen. Baz war gerade auf seiner Außenseite, er wurde von der Bahn gedrängt. Dass er den Ritt durchs Kies heil überstand, war schon ein Wunder. Wie er es schaffte, vor Turn 4 im Gras so abzubremsen, dass er mit niemanden kollidierte, ein noch größeres.

SUPERBIKE-WM

Leon Camier musste vor dem Rennwochenende das Handtuch werfen: Die Schulter des Barni-Ducati-Piloten verursachte solche Schmerzen, dass er nicht fahren konnte. Da Garret Gerloff nach dem Warmup genauso nicht zum Rennen antreten konnte, wie BMW-Werkspilot Eugene Laverty, der sich bei einem Sturz in Turn 10 eine Gehirnerschütterung zugezogen hatte, wurde das Feld auf 16 Fahrer dezimiert, von dem schließlich 12 das Ziel sahen.

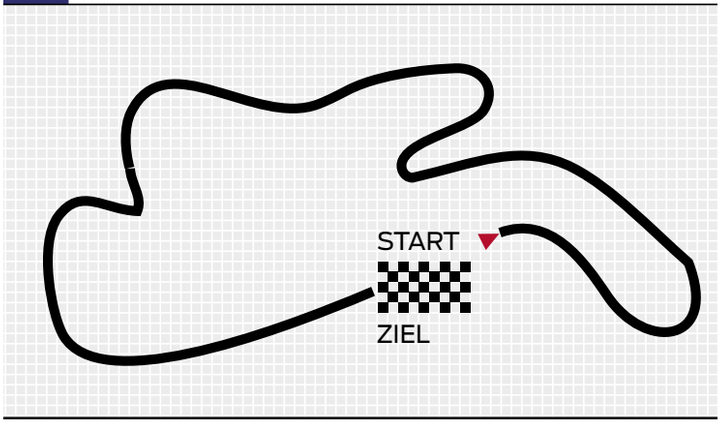
SUPERBIKE-WM

Wie perfekt das Paket von Álvaro Bautista und der Ducati Panigale V4 R im Vorjahr war, zeigen die Rennzeiten. Bei ähnlichen Bedingungen war der Spanier bei seinem Ducati-Debüt im ersten Rennen zehn Sekunden schneller als die diesjährige Siegerzeit, im Superpole-Race um sieben Sekunden und im zweiten Rennen am Sonntag um unglaubliche 16 Sekunden. Die Honda bekam Bautista dieses Jahr nicht so in den Griff.

SUPERBIKE-WM 2020 RESULTATE

PHILLIP ISLAND (AUS) 4,445 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Sykes	1.29,230
2.	Redding	1.29,569
3.	Rea	1.29,598
4.	Razgatlioglu	1.29,769
5.	Haslam	1.29,859
6.	Van der Mark	1.29,863
7.	Baz	1.29,970
8.	Lowes	1.30,043
9.	Cortese	1.30,072
10.	Forés	1.30,222
11.	Scheib	1.30,349
12.	Caricasulo	1.30,369
13.	Laverty	1.30,369
14.	Rinaldi	1.30,793
15.	Bautista	1.30,963
16.	Davies	1.30,966
17.	Gerloff	1.31,227
18.	Takahashi	1.33,879

WM-STAND FAHRER

1.	Lowes	51 Punkte
2.	Redding	39
3.	Razgatlioglu	34
4.	Rea	32
5.	Van der Mark	31
6.	Bautista	20
7.	Baz	20
8.	Davies	19
9.	Haslam	17
12.	Cortese	10

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	57 Punkte
2.	Yamaha	47
3.	Ducati	39
4.	Honda	23
5.	BMW	17

ERGEBNIS 1. RENNEN

Phillip Island (AUS): 29. Februar 2020; 1. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 33 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	33.48,344	1.30,892	25
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+0,007	1.31,226	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+0,0041	1.30,959	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+0,137	1.31,229	13
5.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+3,910	1.31,166	11
6.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+4,426	1.31,270	10
7.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	22	+4,493	1.31,312	9
8.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+11,849	1.31,680	8
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+11,910	1.31,123	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+11,922	1.31,920	6
11.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	22	+11,949	1.31,698	5
12.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	22	+20,720	1.31,588	4
13.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	22	+20,778	1.32,020	3
14.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	22	+26,039	1.31,312	2
15.	Maximilian Scheib (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	22	+34,385	1.31,238	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Phillip Island (AUS): 1. März 2020; 3. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. á 4,445 km; 16 Fahrer gestartet, 12 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 31 Grad; Asphalt: 41 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	34.04,327	1.32,143	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+0,037	1.32,040	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+0,804	1.31,793	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	22	+1,784	1.32,184	13
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+4,278	1.31,982	11
6.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+4,322	1.32,057	10
7.	Maximilian Scheib (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	22	+4,829	1.32,056	9
8.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	22	+6,172	1.32,095	8
9.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	22	+11,057	1.32,401	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+17,204	1.32,294	6
11.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+33,338	1.31,992	5
12.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+33,779	1.31,890	4
	Nicht gewertet:					
	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	19	+3 Rdn.	1.32,097	-
	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+8 Rdn.	1.32,219	-
	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	10	+12 Rdn.	1.32,536	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Phillip Island (AUS): 1. März 2020; 2. WM-Lauf; 10 Runden á 4,445 km (=44,450 km); 16 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt: 25/23 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	15.18,421
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,067
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+0,072
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,205
5.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+1,088
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+1,631
7.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+1,849
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,145
9.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+7,219
10.	Maximilian Scheib (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	+7,433
11.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	+9,678
12.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+10,744
13.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+11,124
14.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	+31,961
15.	Takuma Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR-R	+36,341
16.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+3 Rdn

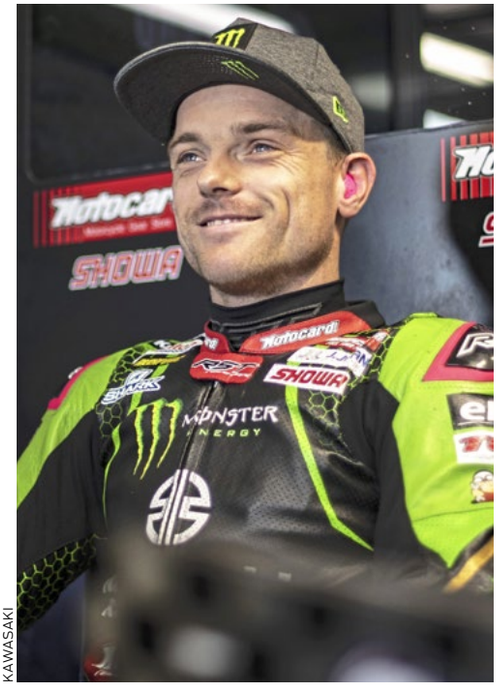
SUPERSPORT-WM

Phillip Island (AUS): 1. März 2020; 1. WM-Lauf; 16 Runden á 4,445 km (= 71,120 km); 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt: 28/31 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	26.21,914
2.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+5,817
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+6,780
4.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+11,372
5.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+11,423
6.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+15,520
7.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+18,697
8.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+20,826
9.	Federico Fuligni (I)	MV Agusta F3 675	+21,823
13.	Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	+38,205

WM-STAND

1.	Locatelli	25 Punkte
2.	De Rosa	20
3.	Cluzel	16
4.	Perolari	13
5.	Mahias	11
6.	Soomer	10
13.	Hobelsberger	3



KAWASAKI

Grund zum Schmunzeln: Alex Lowes ist WM-Leader

Motorrad-WM

Àlex Crivillé wird 50

Er war der erste 500er-Weltmeister Spaniens und ist dem Fahrerlager bis heute erhalten geblieben. Diesen Mittwoch feiert Àlex Crivillé ein halbes Jahrhundert Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**



Àlex Crivillé: 1999 erster spanischer Weltmeister in der Königsklasse

Begegnet man Àlex Crivillé heute im Fahrerlager, glaubt man kaum, dass der Mann ein halbes Jahrhundert auf dem Buckel hat. Er sieht kaum anders aus als vor zwei Jahrzehnten, als er seine größten Erfolge feierte, auch seine Kombi von damals passt ihm noch. Doch eines ist anders als in seiner aktiven Zeit: Hatte ihn der Stress mit den brutalen Zweitaktgeschossen zuletzt völlig ausgebrannt, ist der Mann aus Barcelona heute völlig entspannt und einer der nettesten Menschen im Fahrerlager.

Crivillé hat damals in vielen Belangen vorweggenommen, was heute aus seiner Heimat kommt. Er war ein Produkt der spanischen Nachwuchsförderung. Mit Unterstützung des Landesverbandes und des Derbi-Werksteams fuhr er die 80er-Europameisterschaft und debütierte 1987 in der WM in Jerez mit einem Knall: Er fuhr gleich auf den dritten Startplatz und im Rennen auf P2!

Ein Jahr später wurde er bereits Vizeweltmeister bei den 80ern. 1989 wechselte er zu JJ-Cobas in die 125er-WM und wurde mit fünf Siegen gleich Weltmeister! Nach zwei mittelmäßigen 250er-Jahren schenkte ihm Sito Pons das Vertrauen für eine 500er, und wenn der Erfolg auch nicht sofort kam, war doch er es, der mit der Zeit Mick Doohan am nächsten kam und 1999 Weltmeister wurde, als dieser sich zurückziehen musste.

Heute ist Àlex Crivillé Fachkommentator bei Movistar-TV. ■

IDM Superstock 600

Mit Abitur und Metall

Paul Fröde wurde 2019 Gesamt-Dritter in der Cup-Klasse und peilt 2020 den Sieg an. Doch im Moment ist der bisher einzige Honda-Fahrer zum Stillstand verurteilt.

Von: **Anke Wieczorek**

Dieses Jahr will Paul Fröde die Superstock-600-Klasse gewinnen. Doch vorerst liegt der Hohenstein-Ernstthaler nach einem Schlüsselbeinbruch beim Training in Valencia flach.

„Wenn sich nicht noch einer anmeldet, dann bin ich auch 2020 der einzige Honda-Fahrer im Feld“, sagte Paul Fröde. Dass die CBR einige Jahre auf dem Buckel hat, störe ihn nicht, „solange ich damit noch die Pace machen kann“.

Gesamtsieger Stefan Ströhlein wird seinen Titel nicht verteidigen, doch das macht den Weg nach vorn für Fröde nicht automatisch frei. „Aber ich will den Cup jetzt gewinnen, eine andere Option gibt es nicht“, meinte der Honda-Pilot kämpferisch. Vergangenen Freitag wurde er in Chemnitz operiert und ist jetzt um eine Platte in der Schulter reicher: „Es ist bei einem leichten Highsider passiert.“ Am Sonntag wurde Fröde aus dem Krankenhaus entlassen und ist wieder zu Hause. Eine ganze Woche lang muss sich der quirlige Teenager, der gerade sein Abitur macht, jetzt schonen. ■



Paul Fröde: Trotz Hindernissen entschlossen, den IDM-Titel zu gewinnen

NACHRICHTEN

IDM

Ab dieser Saison wird es bei allen IDM-Meisterschaftsläufen einen permanenten Race Director des DMSB geben. Für diese zentrale Tätigkeit konnte mit dem 40-jährigen Schleizer Stefan Beck die perfekte Besetzung gefunden werden. „Mit Stefan Beck übernimmt ein international anerkannter und erfahrener Rennleiter diese wichtige Aufgabe. Die Schaffung der Position eines Race Directors hebt die professionelle Organisation der IDM-Wochenenden auf eine neue Stufe“, sagt Serienmanager Normann Broy. Beck kennt die IDM aus seiner Funktion als einer der beiden permanenten vorsitzenden Sportkommissare, die er seit 2016 ausübt. Außerdem war er bei einzelnen IDM-Läufen bereits Rennleiter und ist dies seit 2015 auch beim 1000 km Hockenheim.

IDM

Das niederländische SWPN-Team wird 2020 mit Yamaha in der IDM Superbike 1000, Supersport 600 und Supersport 300 vertreten sein. Die Fahrer: Ricardo Brink, Sander Kroeze und Melvin van der Voort. Der 22-jährige Ricardo Brink will sich mit der Update-gespickten Yamaha R1M verbessern. Im vergangenen Jahr holte er als Gesamt-Siebter zwei Podiumsplätze. Der 18 Jahre alte Sander Kroeze fuhr zuletzt bei MGM und gewann das erste Rennen beim Saisonauftakt 2019 auf dem Lausitzring. IDM Supersport-300-Junior Melvin van der Voort war 2019 der jüngste Fahrer in der Nachwuchsklasse. Das Highlight lieferte er zum Saisonende ab: Platz 4 in Hockenheim.

ISLE OF MAN TT

Der 19-fache TT-Sieger Michael Dunlop wechselt die Marke. Zuletzt fuhr der 30-jährige Neffe von TT-Legende Joey Dunlop für Tycoon-BMW, nun wechselt er in das Team von Paul Bird und wird eine Ducati Panigale V4 R fahren.



Holeshot für Jeremy Seewer (#91), dahinter Herlings (#84) und Cairoli (#222)

SZABADFI

Starker Auftakt

Beim WM-Auftakt im britischen Matterley Basin feierten Jeffrey Herlings (KTM) und Jago Geerts (Yamaha) die Tagessiege. Titelverteidiger Tim Gajser haderte mit Sturzpech, der Thüringer Henry Jacobi feierte als Neunter seinen ersten Holeshot in der MXGP-Klasse.

Von: **Frank Quatember**

Der Große Preis von England hatte vieles zu bieten. Das stärkste Fahrerfeld der MXGP-Klasse der jüngeren Vergangenheit, die wohl beste Motocross-Strecke des WM-Kalenders und heftige Wetterkapriolen wie Schneeregen und Orkanböen. Für Zuschauer und Veranstalter eher ein Abtörner, war das typisch englische Februarwetter für die Piloten ein Segen. Eine ebenso breite wie selektive Strecke mit etlichen Spuren bot genügend Raum zum Passieren – keine Selbstverständlichkeit im Jahre 2020. Beim attraktiven Bergab-Start zum ersten MX1-Finale hatte überraschend der kleine Schweizer Jeremy Seewer die Werks-Yamaha als Erster an der Holeshot-Linie, aber bereits wenige Meter später machte sich Topfavorit Jeffrey Herlings in der Startkurve breit und quetschte sich an Seewer vorbei auf Position 1. Titelverteidiger Tim Gajser dagegen nahm eine unfreiwillige Bodenprobe und fand sich auf Platz 30 wieder, mit einem Berg von Arbeit vor sich. Besser machte es sein junger Teamkollege Mitch Evans, der die zweite Werks-Honda rasch auf Rang 2 brachte. Am Hinterrad des Australiers folgte beharrlich Seewer, der nach einigen Runden genug Linien studiert hatte und den zweiten Rang übernahm.

Gajser zwei Mal gestürzt

Auch auf den Schattenplätzen jenseits des Podiums wurden heftig die Klingen zwischen Altmeister Tony Cairoli, Desalle, Coldenhoff und Paulin gekreuzt. Tim Gajser kämpfte hart um den Anschluss an diese Champions-League-Gruppe, wurde aber durch einen zweiten Sturz in der letzten Kurve nur noch Achter.

Der zweite Finallauf der Big Boys begann mit einer dicken Überraschung: MXGP-Rookie Henry Jacobi zog haarscharf seinen ersten Holeshot in der großen Klasse und machte umgehend die Erfahrung, wie es sich anfühlt, von Gajser, Herlings und Co gejagt zu werden. Schnell übernahm Tim Gajser das Zepter des Handelns, gefolgt vom KTM-

> „Ein unglaublicher Start in die Saison. Ich werde alles geben, um noch besser zu werden."
>
> Henry Jacobi

Duo Herlings und Cairoli. Bereits nach wenigen Runden waren die Top 5 zementiert, die Topfavoriten unter sich, und bis zum Ziel bewegte sich in der Führungsetage nichts mehr. Jeffrey Herlings sicherte sich mit Rang 2 hinter Laufsieger Gajser den Tagessieg und kommentierte seinen Renntag gewohnt cool: „Ich habe einiges gelernt aus den letzten Jahren, hatte heute zwei gute Starts und wollte im zweiten Lauf kein Risiko mehr eingehen. Gerade die tief stehende Sonne war ziemlich gefährlich. Nun kommt mein Heim-GP, da würde ich natürlich gern gewinnen!" Trotz der 25 Punkte im zweiten Lauf war Honda-Star Tim Gajser die Enttäuschung deutlich anzumerken. „Es sind noch 19 Runden zu fahren und der zweite Lauf war ja sehr gut. Ich kann mit dem Podium leben." Der neunmalige Weltmeister Antonio Cairoli fuhr trotz Gesamtrang 3 zwei eher unspektakuläre Rennen. „Meine Schulter ist zwar besser, aber ich habe mir vor zehn Tagen beim Training in Lommel das Knie angeschlagen", begründete Cairoli seine Vorsicht. „Die Schmerzen waren aber noch auszuhalten."

Guter Einstand für Jacobi

Einen blendenden Einstand in seine MXGP-Karriere feierte der Bad Sulzaer Henry Jacobi, der bei beiden Starts seine Yamaha in die Spitze katapultieren konnte. Zwar musste Jacobi gegen die Besten der Welt einige Plätze herge-



SZABADFI

Jago Geerts: Vorläufige Nummer 1 in der MX2-Klasse



SZABADFI

Jeffrey Herlings: GP-Sieg und Angriff auf den nächsten Titel

ben, hielt sich aber sensationell jeweils in den Top 10. „Ein unglaublicher Start in die Saison. Ich werde alles geben, um noch besser zu werden“, jubelte Jacobi.

Jeremy Seewer hatte trotz des Startsieges gemischte Gefühle: „Ein komischer GP, wir sind am Sonntag praktisch bei null losgefahren. In Lauf 2 bin ich leider mit Clément zusammengerasselt, unsere Spuren hatten sich gekreuzt. Dabei verlor ich die hintere Bremse, und dafür war Platz 8 in Ordnung. Schade, heute wäre das Podium drin gewesen.“ Einen schwarzen Sonntag erlebte das hoch gehandelte Husqvarna-Team unter Antti Pyrhönen, sowohl Arminas Jasikonis als auch Pauls Jonass waren völlig chancenlos und stehen damit bereits nach dem ersten Rennen unter Druck. Gar nicht mehr am Start war Kawasaki-Neuling Romain Febvre. Der Ex-Weltmeister verdrehte sich im Training kurz vor Matterley Basin das Knie und konnte aufgrund der Schmerzen nicht fahren. In der MX2-Klasse lagen die Prognosen auf einem Zweikampf zwischen Tom Vialle und Thomas Kjer Olsen. Doch am Ende des Tages war es der stille Belgier Jago Geerts, der den England-GP für sich entschied. Und das, obwohl der Yamaha-Pilot in Lauf 2 auf Platz 2 liegend hart stürzte und damit eigentlich den Gesamtsieg wegwarf. Doch Geerts kämpfte sich noch auf Rang 4 im Ziel vor und bezwang damit KTM-Star Tom Vialle, der im ersten Lauf nach starkem Beginn zweimal patzte und als Sechster in das Ziel kam.

Überraschung Rene Hofer

Große Konkurrenz hat Vialle aber im eigenen Team, Klassen-Neuling Rene Hofer lieferte eine tolle Leistung ab und überraschte alle in Lauf 2, als er 10 Runden das Feld anführte und erst im Schlussspurt von Vialle eingefangen wurde. Topfavorit Kjer Olsen war dagegen sichtlich noch nicht in Topform; der lange Däne konnte nach Rang 11 im ersten Umlauf wenigstens in Lauf 2 als Fünfter hoch punkten. Trotzdem sind die Titelchancen für „TKO“ alles andere als rosig. Neben Geerts und Vialle gibt es schließlich mit Jed Beaton und Mikkel Haarup weitere hungrige und schnelle Teenager im Klassenkampf. ■

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MXGP

Matterley Basin (GB): 1. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	13	36.33,506 min = 42,775 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	13	+ 11,870 s
3.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	13	+ 17,051 s
4.	Antonio Cairoli (I)	KTM	13	+ 25,377 s
5.	Clément Desalle (B)	Kawasaki	13	+ 29,331 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	13	+ 30,365 s
7.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	13	+ 38,148 s
10.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	13	+ 56,640 s
11.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	13	+ 57,589 s
16.	Valentin Guillod (CH)	Honda	13	+ 1.36,763 min

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MXGP

2. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	13	36.44,501 min = 42,555 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	13	+ 23,382 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	13	+ 28,395 s
4.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	13	+ 30,195 s
5.	Clément Desalle (B)	Kawasaki	13	+ 32,276 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	13	+ 33,945 s
7.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	13	+ 36,870 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	13	+ 38,209 s
9.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	13	+ 48,109 s
18.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	13	+ 1.39,769 min

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings	47 Punkte
2.	Tim Gajser	38
3.	Antonio Cairoli	38
4.	Jeremy Seewer	35
5.	Mitchell Evans	34
6.	Gautier Paulin	32
7.	Clément Desalle	32
9.	Henry Jacobi	23
14.	Arnaud Tonus	13
20.	Valentin Guillod	5

1.	KTM	47 Punkte
2.	Honda	45
3.	Yamaha	40

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MX2

Matterley Basin (GB): 1. März, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	13	36.43,110 min = 41,423km/h
2.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	13	+ 4,920 s
3.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	13	+ 8,010 s
4.	Conrad Mewse (GB)	KTM	13	+ 9,481 s
5.	Alberto Forato (I)	Husqvarna	13	+ 13,963 s
6.	Tom Vialle (F)	KTM	13	+ 24,521 s
8.	Rene Hofer (A)	KTM	13	+ 26,707 s
12.	Jeremy Sydow (D)	GasGas	13	+ 44,003 s
29.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	13	+ 2.04,370 min
31.	Roland Edelbacher (A)	Husqvarna	13	+ 2.23,654 min

MX-GP GROSSBRITANNIEN / MX2

2. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	13	36.05,077 min = 51,240 km/h
2.	Rene Hofer (A)	KTM	13	+ 1,963 s
3.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	13	+ 3,508 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	13	+ 7,568 s
5.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	13	+ 10,936 s
6.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	13	+ 17,277 s
7.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	13	+ 19,310 s
15.	Jeremy Sydow	GasGas	13	+ 1.16,832 min
28.	Roland Edelbacher (A)	Husqvarna	13	+ 2.08,366 min
30.	Sim. Längenfelder (D)	GasGas	13	+ 2.34,537 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	43 Punkte
2.	Tom Vialle	40
3.	Mikkel Haarup	40
4.	Jed Beaton	37
5.	Rene Hofer	35
6.	Alberto Forato	28
7.	Thomas Kjer Olsen	26
8.	R. Van De Moosdijk (NL)	22
9.	Conrad Mewse	22
13.	Jeremy Sydow	15

1.	KTM	43 Punkte
2.	Yamaha	43
3.	Kawasaki	40

Icespeedway of Nations Berlin

Bronze ohne Gegner

Dass die Russen in Berlin auch ihren 34. Team-WM-Titel einfahren würden, war eigentlich vor dem Start klar. Doch die Local Heroes um „Eishans“ Weber holten mit einem bärenstarken Auftritt in Wilmersdorf gegen zuletzt kapitulierende Österreicher die Bronzemedaille.

Von: **Thomas Schiffner**



SCHIFFNER

Fast unschlagbar: Weltmeister Russland, hier Daniil Ivanov vor Igor Kononov

Der erste Tag im Horst-Dohm-Eisstadion verlief zäh, fast ohne Highlights. Noch dazu startete wegen eines Elektrik-Defekts am Samstag FIM-Jurypräsident Tony Steele mit der Flagge (!), und die roten Abbruchleuchten um die Bahn blieben dunkel – ein für eine WM unwürdiges Schauspiel.

Am Sonntag kam Zug in den Titelkampf. Nach 42 Heats traten die zwei punktbesten Teams im Finale um Gold an, die Mannschaften auf Platz 3 und 4 kämpften um Bronze. Russland mit Weltmeister Ivanov, Dmitry Khomitsevich und Igor Kononov war schon am ersten Tag vorne, aber der bärenstarke Hans Weber und der Schwede Martin Haarahiltunen hatten Khomitsevich je eine Niederlage beigebracht.

Weber bezwang Schweden

Schweden lag damit zur Halbzeit nur drei Punkte hinter Russland und wieder drei Zähler dahinter Weber, Niedermaier und Jell. Österreich hatte wegen null Punkten von Franky Zorn bereits sechs Punkte Rückstand auf Bronze, obwohl Simon, punktgleich mit Weber, bester Fahrer am Samstag war! Zorn: „Die Zündkerze war kaputt, und wir haben den Fehler nicht gefunden. Ich habe nur ein Bike dabei, und daher konnte ich nicht wechseln.“

Am Sonntag gab es eine Steigerung, und Austria sicherte sich Platz 4 für das B-Finale. Die Deutschen fuhren sicher auf Platz 3, doch das war Weber nicht genug: „Ich möchte die Schweden noch einholen heute.“ Beim Aufeinandertreffen mit Haarahiltunen und Niclas Svensson gewann Weber, und als Teampartner war Markus Jell gesetzt, der aber keinen Anschluss fand. „Markus fühlte sich gut, es war unsere gemeinsame Entscheidung, dass er fährt“, erklärte Weber.



SCHIFFNER

Perfektes Teamfahren: Max Niedermaier und „Eishans“ Weber

Mit dem 3:3 stand Schweden im Finale gegen Russland und Deutschland im B-Finale gegen Österreich. Dieses B-Finale wurde zum Kuriosum: Harald Simon stürzte in der ersten Kurve und wurde disqualifiziert. Zorn verließ sofort die Bahn und erschien zum Restart nicht mehr am Start. Zorn: „Der Weber war eh saustark, da wollte ich nicht mehr.“ Der dritte Mann, Charly Ebner, schaffte es nicht mehr innerhalb der zwei Minuten, seinen streikenden Landsmann zu ersetzen. So fuhren Weber und Niedermaier allein einen Show-Lauf fürs Publikum, für den sie nach 2017 wieder mit Bronze belohnt wurden.

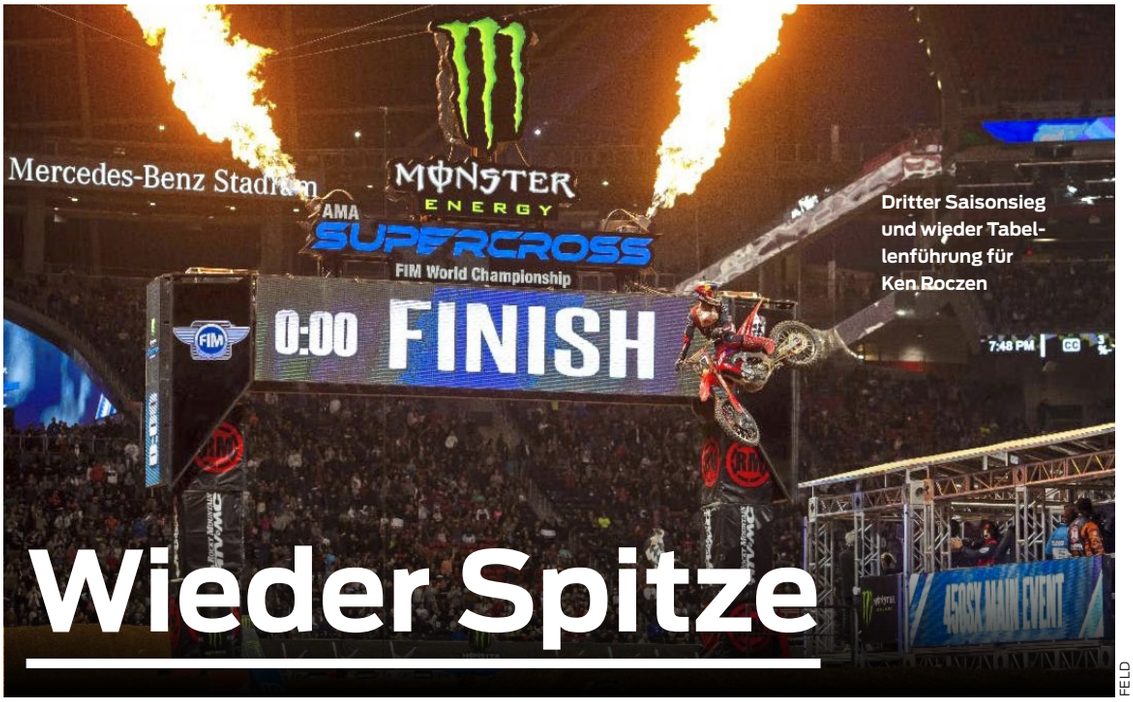
Finale Russland – Schweden

Das Duell Russland gegen Schweden um den Titel versprach Spannung, denn nach neuem Reglement war die Punktewertung in den Finals 8-5-2-0. Somit konnte Haarahiltunen mit einem Sieg die übermächtige Spornaja bezwingen. Doch Ivanov und Khomitsevich zeigten keine Blöße. Eine Harakiri-Attacke von Niclas Svensson endete fast mit einem Sturz des Schweden. Für Russland ist dies nun der 34. WM-Titel in der jetzt „Icespeedway of Nations“ betitelten Team-WM. Daniil Ivanov: „Es war kein leichtes Rennen für uns. Die anderen Nationen haben auch gute Fahrer, sodass wir an beiden Tagen voll konzentriert bleiben mussten.“ ■

EISSPEEDWAY-TEAM-WM

Berlin (D), 29. Februar/01. März

1.	RUSSLAND	57+13 Punkte
	Daniil Ivanov	21+8
	Igor Kononov	14
	Dmitry Khomitsevich	18+5
2.	SCHWEDEN	47+2 Punkte
	Martin Haarahiltunen	23+2
	Niclas Svensson	20+0
	Stefan Svensson	4
3.	DEUTSCHLAND	45+13 Punkte
	Hans Weber	24+8
	Max Niedermaier	16+5
	Markus Jell	5
4.	ÖSTERREICH	39+0 Punkte
	Harald Simon	23+d
	Franz Zorn	8+N
	Charly Ebner	8
5.	KASACHSTAN	26 Punkte
	Pavel Nekrassov	12
	Vladimir Cheblokov	11
	Denis Slepukhin	3
6.	TSCHECHIEN	21 Punkte
	Jan Klatovsky	10
	Lukas Hutla	9
	Andrej Divis	2
7.	FINNLAND	15 Punkte



FELD

Wieder Spitze

Honda-Star Ken Roczen feierte einen triumphalen Sieg in Atlanta. Mit seiner Galavorstellung vor 60 000 Fans zieht der Deutsche in der Supercross-WM mit Eli Tomac nach Punkten gleich.

Von: **Frank Quatember**

Für den Thüringer Ken Roczen war die neunte Runde der Supercross-WM in der Mercedes-Benz-Arena von Atlanta/Georgia in jeder Hinsicht der perfekte Abend. Im Finale der 450er-Klasse zog der Honda HRC-Pilot entschlossen als Erster in die Startkurve, konnte sich schnell vom Feld absetzen und baute seinen Vorsprung im Lauf des Rennens auf mehr als 16 Sekunden aus. Ein Start-Ziel-Sieg, wie er im Buche steht!

Roczen kam mit der anspruchsvollen und im Laufe des Tages zunehmend kaputten Strecke in Atlanta vom ersten Training an glänzend zurecht und äußerte sich nach Rennschluss erleichtert: „Das war meine Nacht, ein herrliches Rennen! Ich war von Sekunde 1 an voll darauf konzentriert, meinen Vorsprung zu verteidigen. Vom Drumherum im Rennen habe ich nichts mitbekommen, so sehr war ich im Tunnel. Die Saison ist noch lang, und die letzten Rennen war ich nicht ich selbst. Umso glücklicher bin ich heute. Und das Red Plate finde ich schön an einer Honda, passt einfach besser!“

Vogelwild hinter Roczen

Im Rücken des 25-jährigen Deutschen ging es teilweise vogelwild zu. Tabellenführer Eli Tomac patzte wie so oft auf der Startgeraden und ging daraufhin mit der Brechstange zur Sache. Als Ersten nahm sich Tomac den ansonsten für wilde Attacken bekannten Yamaha-Piloten Justin Barcia vor, danach wurde Blake Baggett vom Kawasaki-Star äußerst unsanft aus dem Weg geräumt. „Die Sache mit Baggett war mein Fehler“, gab Eli Tomac nach dem Rennen zu. „Das Letzte, was ich will, ist jemanden zu verletzen.“ Als Vierter im Ziel betrieb der WM-Leader aber immerhin erfolgreich Schadensbegrenzung.

Ziemlich sauer war dagegen der Tageszweite Justin Barcia: „Mein Pass war sauber, und danach hat mich Eli hart getroffen. Vielleicht war er heute auf einer Mission, um seine Führung nicht zu verlieren, aber ich fand es zu hart.“ Als Dritter auf dem Podium bewies Titelverteidiger Cooper Webb eindrucksvoll, was er für ein harter Hund ist. Erst vor einer Woche hatte der KTM-Pilot in Arlington einen wahren Horrorcrash produziert und sich dabei etliche Blessuren zugezogen. „Ich habe im Rennsport so viel gelernt, aber die Lektion letzte Nacht war eine für die Ewigkeit“, meinte Webb erleichtert. „Körperlich, geistig und emotional habe ich heute alles auf der Strecke gegeben. Ich bin stolz auf meinen dritten Platz. Und Atlanta, du bist mir richtig auf den Sack gegangen!“

Top-Rookie im 450er-Feld war KTM-Pilot Martin Davalos, der lange auf Podiumskurs lag und erst kurz vor Ultimo von Webb und Tomac auf Rang 5 verdrängt wurde. In der WM-Tabelle liegen nach dem Atlanta-SX Tomac und Roczen gleichauf mit je 200 Punkten in Führung. Kommendes Wochenende geht es für die Supercross-Stars zum Daytona International Speedway nach Florida. ■



HRC

Seine Nacht: Ken Roczen

SUPERCROSS-WM

Atlanta (USA), 29. Februar

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

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	200 Punkte
2.	Ken Roczen	200
3.	Justin Barcia	177
4.	Cooper Webb	176
5.	Jason Anderson	151
6.	Malcolm Stewart	137
7.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	128
8.	Justin Hill	127
9.	Justin Brayton	116
10.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	113

NACHRICHTEN

HANS WEBER DEUTSCHER EISSPEEDWAYMEISTER

Als Ouvertüre zu dem am Wochenende in Berlin ausgetragenen Icespeedway of Nations (s. Seite 42) wurde letzten Donnerstag am selben Ort der Deutsche Eisspeedwaymeister gekürt. Erstmals gewann der haushohe Favorit Hans Weber mit Punktemaximum den Titel. Im entscheidenden Heat 14 lag erst Max Niedermaier in Führung, doch nach einer fairen Attacke von Weber kam der zweifache Meister in eine Rille und stürzte. So blieb ihm mit vier Laufsiegen nur Platz 4. Titelverteidiger Markus Jell und Stefan Pletschacher, der nach einjähriger Verletzungspause sein erstes Rennen fuhr, waren auf Platz 2 punktgleich und mussten ein Stechen fahren, das Jell klar gewinnen konnte. Auf den Rängen: 5. Franz Mayerbüchler und 6. der Weber-Schützling Benedikt Monn, der sein erstes Rennen fuhr.

BRIAN HSU BRITISCHER ARENACROSS- CHAMPION

„Britischer Arenacross-Champion“ darf sich Brian Hsu jetzt nennen. Der deutsche Husqvarna-Pilot triumphierte auch beim letzten Rennen in der ausverkauften Londoner SSE Arena Wembley in der Lites-Klasse und verwies die Franzosen Soubeyras und Lebeau auf die Plätze. Auch im abschließenden Superfinale, gemixt aus 450er- und 250er-Piloten, konnte sich der in Freiburg geborene Hsu durchsetzen und holte sich damit auch noch den Sieg in der Overall-Wertung.

PAPENMEIER ZWEITE

Beim MXGP in Matterley Basin (s. Seite 40) hatten auch die schnellen Frauen ihren Start in die neue WM-Saison. Hinter der Siegerin Courtney Duncan belegte die deutsche Yamaha-Pilotin Larissa Papenmeier Rang 2 in der Tagestabelle: „Bei Platz 4 in Lauf 1 war ich mit dem Start nicht zufrieden. Im zweiten Finale war ich an Courtney dran, aber es hat leider nicht mehr zum Sieg gereicht.“ ■

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Giulia 1.6 Super, 1973 toporiginal incl, 1. schwarze ital. "ROMA"-Kennz. + 1. Brief, gr. KD, TÜV + H-Kz. neu, 23.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64 , 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460 www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51867

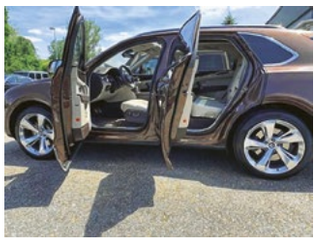
Audi



R8 GT, 1 of 333, 412 kW, 102.900,-. F1 Automobile GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de, RETRO CLASSICS / Halle 5 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51970

Bentley



Bentayga W12 AWD, ACC, Panorama, 22, EZ 03/2016, 60000 km, 447 kW (607 PS), bronze, Leder beige, Sitzlüftung, 139.612,- € §25a keine MwSt. Sinko-Automobile, Stanislav Sinko, Daimlerstr. 14, 73660 Urbach, Tel. 07181-886993, www.sinko-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51892

BMW



1980 BMW M1, 1. Hand! Erst 15.080 km! Deutsche Auslieferung. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

M2 CS, limit. Sonderm., KM n.Vb, 331 kW (450 PS), misanoblau, 95.000,- €, frei ab Okt. 2020. 93055, Tel. 0176/32148649

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51974

Ferrari



1996/97 Ferrari F50, deutsche Auslieferung, geringe Laufleistung… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar



E-Type SII 4.2 Roadster, 1970, 5-Gang, Technik + Motor revidiert, matching Nr., H-Kz, 77.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64 , 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51911

Land Rover



Discovery Sport D180 R-Dynamic, 6d-temp, EZ 08/2019, 9885 km, 132 kW, Pano, 20" LMR, RF-Kamera u.v.m., 56.485,- € (MwSt. awb.). Anders Automobile GmbH, Glüsinger Str. 62, 21217 Meckelfeld, Tel. 040-76101680 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51958

Mercedes



Verkaufe sehr schönen SL 107 mit nur 46.000 mls, Bj. 7/87, unfallfrei. Näheres per Mail: wernerhongkong@hotmail.de

Biete R 129 SL 1995 Mille Miglia (10 Stck. weltweit mit Zertifikat) zum Verkauf an. Informationen, Bildmaterial etc. auf Anfrage unter Telefon. Tel. 02268/907345

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



E 400 4MATIC T-Modell AMG/Comand/ Fahrass., EZ 01/2018, 9700 km, 245 kW (333 PS), polarweiß, Navi, LED, AHK, 45.900,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51878

Porsche



912 Softwindow Targa SWB, Originalzustand, kalifornisches Fahrzeug, nur 69.900,- €. Tel. 0173-7475911, www.janzen-klassik.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 51920



Porsche 911 2,4 E Ölklappe, Porsche 911 Targa, vollständig renoviert, Geburtsurkunde, H-Kennzeichen, Matching Number, dt. Fahrzeug, 121 kW (165 PS), grün, VB 149.000,- €. Tel. 0177/5479677

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51990

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

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

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

Germanwheels24.de

VW



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

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



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

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



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

Geschäftsverbindungen



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

Versicherungen



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

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:

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

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

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

msa 12/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
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



RED BULL

Um für das Grand-Prix-Comeback in Zandvoort zu werben, raste Red Bull mit F1-Rennern quer durch die Niederlande

Auch ein E-Motor ist ein Motor

Diskussion über die Formel E
MSa 11/2020

Auch ein Elektro-Motor ist ein Motor! Daher haben Berichterstattungen von E-Rennen in der MSa aus meiner Sicht durchaus ihre Daseinsberechtigung. Wie bei allen kommerziellen Produkten sollte die Gewichtung auf dem Publikumsinteresse liegen, das sich messen lässt.Wer interessiert sich denn WIRKLICH für einen E-Jaguar-Markenpokal? Der Motorsport befindet sich in einem rasanten Wandel. Dass dieser auch politisch ist, steht außer Frage, sollte aber nicht auf UNSEREN Seiten thematisiert werden. Das größte Problem ist, dass Zeitenwenden für jene am schwierigsten sind, bei denen die Erinnerung an die „gute alte Zeit“ am gegenwärtigsten ist. Ich hoffe immer noch auf die Brennstoffzelle …

Michael Thomae
D-32427 Minden

Den beiden Leserbriefen in der MSa-Ausgabe 11/20 zum Thema Elektro-Motorsport kann ich nur vollstens zustimmen. Des Weiteren möchte ich noch Folgendes ergänzen: Soweit ich es als Uninteressierter dieser Szene mitbekommen habe, wird ein großer Teil der Rennen nicht auf permanenten Rennstrecken, sondern auf extra für das jeweilige Event aufgebauten Strecken gefahren. Auch dies bedeutet eine weitere Verschwendung von Ressourcen. Des Weiteren kann ich die Meinung der vorherigen Leserbriefschreiber teilen, dass die Berichte über den E-Motorsport keine Bereicherung für die ansonsten so hervorragende „Motorsport aktuell“ sind. Ich zumindest überblättere diese Artikel immer unbeachtet. Meine Hoffnung bleibt, dass die Werke mit Motorsporttradition, wie z. B. Porsche, nochmals umdenken und zurück zum Verbrenner-Motorsport zurückkehren. Dahin, von dem die wahren Motorsportfans und potenziellen Kunden träumen.

Ralf Könnel
D-66450 Bexbach

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.

07.03.2020	**DSK – Freies Fahren am Hockenheimring**
06.04.2020	**DSK – Freies Fahren am Bilster Berg**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

täglich, Mo–Fr

16.00	Formel 1 2019, komplette Rennen (Wh.)	Sky Sport 1*

Donnerstag, 05. März

11.30	Formel E, Marrakesch (Wh.)	Eurosport 1
20.55	Pikes Peak (Reportage)	Motorvision TV*

Freitag, 06. März

16.55	NASCAR Cup Series, Fontana (Wh.)	Sport 1+*

Samstag, 07. März

11.00	Formel 1 2019, Rennen in Sotschi (Wh.)	Sky Sport 1*
14.00	Monster Jam, Seattle (Zus.)	Sport 1
20.55	Trophée Andros, Super Besse (Wh.)	Motorvision TV*
ab 21.40	div. Rallye-Events 2019 (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

Sonntag, 08. März

08.10	PS – Automagazin (Wh. 19.10)	N-TV
09.00	Formel E Marrakesch, Highlights	ORF 1
11.00	Formel 1 2019, Rennen in Suzuka (Wh.)	Sky Sport 1*
11.15	Rallye-WM Schweden, Highlights	Servus TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
21.00	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 09. März

12.00	NASCAR Cup Series, Phoenix (Wh.)	Sport 1+*

Motorrad

Mittwoch, 04. März

22.30	Night of the Jumps, Berlin (Wh.)	Eurosport 2*

Freitag, 06. März

ab 20.55	div. Offroad-Events 2019 (auch Sa. 15.25)	Motorvision TV*

Samstag, 07. März

13.15	Moto3-WM Katar, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.25	Moto2-WM Katar, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 08. März

12.20	Motorrad-WM Katar, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
13.00	Moto3-WM Katar, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	Moto2-WM Katar, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
15.10	MX2-WM Valkenswaard, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
15.35	MXGP-WM Valkenswaard, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
16.00	MX2-WM Valkenswaard, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	MXGP-WM Valkenswaard, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*

Streams/Internet

Freitag, 06. März

ab 09.50	Motorrad-WM Katar, FP1 **LIVE**	dazn.de*
ab 14.10	Motorrad-WM Katar, FP2 **LIVE**	dazn.de*

Samstag, 07. März

ab 13.30	Motorrad-WM Katar, Qualifyings **LIVE**	dazn.de*

Sonntag, 08. März

ab 13.00	Motorrad-WM Katar, die Rennen **LIVE**	dazn.de*

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.03.	NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona	USA
08.03.	42. ADAC Rallye Kempenich	D

Motorrad

07.03.	AMA-Supercross-WM, Daytona/Florida	USA
08.03.	Motorrad-WM, Losail (nur Moto2/Moto3)	Q
08.03.	Motocross-WM, Valkenswaard	NL

Vorschau



STEFAN BALDAUF

Formel 1: Team für Team – so startet die Königsklasse in die neue Saison



INDYCAR

IndyCar: Alle Infos zum Aeroscreen und dem Auftaktrennen in St. Petersburg



INTACT GP/GLAENZEL

Moto2/Moto3: Wenigstens die kleinen Klassen dürften in Katar fahren



KTM

Motocross-WM: Geht es beim Holland-Grand-Prix wieder feucht zur Sache?



DAS ABENTEUER WARTET NICHT IN DER GARAGE.

Sobald es wärmer wird, gehört die Straße wieder uns!

Passend zum Saisonstart gibt's ein 164 Seiten starkes MOTORRAD. Europas größte Motorradzeitschrift ist randvoll mit den neuesten Modellen, Tests, Ratgebern und vielem mehr. Bist du bereit für die neue Saison?

Jetzt im Handel! Hier bestellen oder gleich abonnieren:

www.motorradonline.de/shop

Tel.: +49 (0) 711 32068899 | E-Mail: motorrad@dpv.de