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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 10 / 19. FEBRUAR 2020

Formel-1-Generation 2020

Neue F1-Renner im ersten Check



WEC: Schlechte Nachricht

Rebellion stoppt Rennprogramm

MotoGP: Die Zukunft von Rossi

Fährt Valentino Rossi weiter?

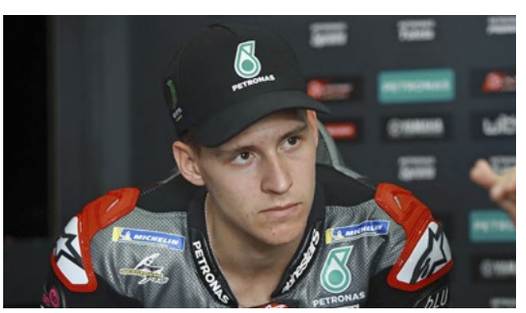
Deutschland € 2,50
A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30
B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30

4 190525 902500 10



Formel E: Vierter Lauf in Mexiko

Jaguar-Pilot Mitch Evans holt den Sieg



Interview mit Fabio Quartararo

„Yamaha hat beim Topspeed aufgeholt“



Rallye: WM-Lauf in Schweden

Matsch statt Schnee: Elfyn Evans gewinnt

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die neuen Autos der Topteams vorgestellt **S. 4**
Formel 1 Auch die Mittelfeld-Teams zeigen ihre Boliden **S. 8**
Formel 1 China-Verschiebung und weitere aktuelle News **S. 11**
Formel E Mitch Evans dominiert beim Rennen in Mexico City **S. 12**
Sportwagen Nachruf Otto Flimm und aktuelle Hintergründe **S. 14**
Rallye-WM Elfyn Evans Sieger beim Schweden-Quickie **S. 16**
Rallye WRC2, Junior-WM, Hintergründe und Kommentar **S. 18**
Rallye-WM Aus dem Servicepark, Zukunft der WM, News **S. 22**
Tourenwagen DTM-News und Verschiebung Daytona 500 **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus WTCR, Supercars und Co. **S. 26**
Markenpokal Jimenez wieder Sieger bei I-Pace eTrophy **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit dem Test-Besten Fabio Quartararo **S. 30**
MotoGP Teams auf der Suche nach Technik-Feinheiten **S. 32**
Motorrad-WM Aktuelle Hintergründe aus den Klassen **S. 34**
Motorrad-WM Bremsenhersteller Brembo unter der Lupe **S. 36**
Historie Vor 50 Jahren: Der grüne Fiesling Kawasaki H1R **S. 38**
Straßensport Neues aus Superbike-WM, IDM und Co. **S. 40**
Offroad Supercross-WM Tampa und die letzten News **S. 41**
Eisspeedway WM-Läufe in Shadrinsk und Bauer-Rücktritt **S. 42**

Leserservice:

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



08 Neue Formel-1-Autos für 2020:
Erster Blick auf den Kampf im Mittelfeld

MCLAREN



32 MotoGP-Technik-Entwicklung:
Der Teufel steckt im Detail

SPALDING



24 DTM-Testfahrten in Vallelunga:
Audi und BMW bereiten sich auf Duell vor

BMW



41 Supercross-WM in Tampa:
Roczen verliert Führung im Sandkasten

CUDBY



20 Rallye Schweden – WRC2-Klasse:
Viel Action auch in der zweiten Liga

HYUNDAI

MSa-Paddock



VERKEHRTE WELT

Am Samstagmittag machte das Wetter im schwedischen Värmland seinem Namen alle Ehre. Die Temperaturen am schneefreien Servicepark von Torsby kletterten kurzzeitig gar in den zweistelligen Bereich, sodass sich MSa-Rallye-Reporter Reiner Kuhn und WM-Promoter Oliver Ciesla bei der Rallye Schweden erstmals ohne Winterjacken oder Mützen zum Plausch trafen und mangels Schnee auch auf Winterboots verzichteten.



BAUSTELLENBESUCH IN RIO

Eigentlich war MSa-Reporter Imre Paulovits zur Hochzeit eines Freundes in Brasilien. Doch er ließ es sich nicht nehmen, das Areal zu besuchen, auf dem der neue Deodoro Motorsport Park entsteht. Es liegt in einem Militärgebiet, von der MotoGP-Strecke für 2022 ist noch nicht viel zu sehen.

Das letzte Aufgebot



FERRARI

Mercedes, Ferrari und Red Bull haben ihre Karten auf den Tisch gelegt. Wie erwartet hat keiner das Rad neu erfunden. Im letzten Jahr vor der großen Regelreform wurde auf der Basis der Vorjahresautos optimiert. Den ein oder anderen neuen Ansatz gibt es trotzdem.

Von: **Michael Schmidt**

Das Warten hat ein Ende. Die Formel 1 des Jahrgangs 2020 ließ ihre Hüllen fallen. Im letzten Jahr einer auslaufenden Ära durfte man keine Sensationen erwarten. Auch von den Topteams nicht. Das alte Reglement, das in seinen aerodynamischen Grundzügen seit 2009 besteht, ist ausgereizt. Da fällt einem im letzten Atemzug nicht mehr der große Siegertrick ein. Außerdem wirft die Saison 2021 ihre Schatten bereits voraus. Für die großen Teams im doppelten Sinn. Sie müssen parallel nicht nur Autos nach einem völlig neuen Aerodynamikkonzept bauen, sondern sich gleichzeitig fit für die Budgetdeckelung machen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff spricht deshalb von einer „Zweijahres-WM".

Mercedes, Red Bull und Ferrari haben deshalb auf den guten Genen ihrer Vorgängermodelle aufgebaut, viel im Detail verbessert und da und dort auch neue Wege bestritten. Es war aber weder beim W11, beim SF1000 oder dem RB16 der ganz große Coup dabei, von dem wir sagen könnten, ihn noch nie gesehen zu haben. Wir haben die drei Hauptdarsteller genau unter die Lupe genommen.

Mercedes W11

Das siebte Jahr wird das schwierigste. Weil man davon ausgehen kann, dass die Gegner aus ihren Fehlern gelernt haben. Das stabile Reglement ist eher für die Jäger eine Steilvorlage als für die Gejagten. Auch Mercedes war 2019 nicht fehlerlos. Das Auto zeigte Schwächen bei Hitzerennen, es lag beim Topspeed in der zweiten Tabellenhälfte, und es war beim Motor nicht mehr Marktführer. Im Prinzip blieb Mercedes seiner Designphilosophie treu. Allerdings mit drei entscheidenden Unterschieden zum Vorjahr.

Technikchef James Allison erklärt, warum sich seine Mannschaft nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit ausruhen konnte: „Wir hätten die Basis des 2019er-Autos weiterentwickeln können, aber mit abnehmendem Ertrag. Deshalb haben wir an drei Stellen das Konzept des Autos geändert." An der Vorderachse, bei den Seitenkästen und an der Hinterradaufhängung. Dem Frontflügelkonzept, der Nase mit seinem Entenschnabel, dem Chassis, das sich im Bereich der Vorderachse sprunghaft verbreitert, und dem mächtigen Airbox-Einlass blieb Mercedes treu. Jetzt aber zum W11 in der Einzelkritik.

- Chassis: Das Chassis ist wieder zweigeteilt. Auf Höhe der Vorderachse wächst der Rumpf abrupt in die Breite. Wie gehabt ist das Auto an der Hinterachse viel weniger angestellt als die Konkurrenz.
- Nase/Frontflügel: Die Entennase kennen wir schon aus dem Vorjahr. Das Frontflügelkonzept auch. Wie bei Ferrari ist der Flügel etwas nach vorne gerückt, mit dem Ziel, die Überdeckung mit der Nase so gering wie möglich zu halten. Das bringt mehr Abtrieb.
- Leitbleche unter der Nase: Der Kapuzenflügel blieb. Er wölbt sich aber nicht mehr so weit nach außen.
- Vorderachse: Hier geht Mercedes neue Wege. Die Querlenker der Vorderradaufhängung lenken am W11-Chassis an der höchstmöglichen Stelle an. In die Radträger und die Felgen wurde viel Arbeit investiert. Aerodynamisch und strukturell. Position und Anlenkpunkt der verstellbaren Druckstrebe sind extrem ausgelegt. Alle Fahrwerkselemente sind oberhalb der Radmitte am Radträger befestigt. Um unterhalb möglichst viel freien Raum zu haben, die Luft durchleiten zu können. Deshalb muss die Lenkstange in die unteren Querlenker integriert werden.
- Leitbleche vor den Seitenkästen: nicht so komplex wie bei Ferrari, nicht ganz so aufgeräumt wie bei Red Bull. Die beiden Schwerter an der Chassisseite entfielen. Die Bumerangs verlaufen jetzt gerade statt gebogen. Schuld an der geänderten Anordnung war die völlig neue Architektur der Seitenkästen am Kühleinlass.
- Seitenkastenflügel: Hier dominiert die Einfachheit. Die Bügelflügel rund um die Kühleinlässe sind von der Vertikale in die Horizontale geschlossen. Hier zeigt

sich der zweite große Unterschied zum W10. Mercedes verlegte die obere Crash-Struktur eine Etage tiefer. Das schafft mehr aerodynamische Freiheiten am Beginn der Seitenkästen. Red Bull lieferte die Vorlage.

- Seitenkästen/Motorabdeckung: Keiner baut an den Kühleinlässen so schmal wie Mercedes, keiner hat auf der Bodenplatte so viel Platz nach außen. Deshalb muss die Verkleidung weiter hinten auch nicht mehr so extrem eingezogen werden. Sie hat wie im Vorjahr im mittleren Bereich eine Delle und im Heck viele Beulen, was den Maßanzug unterstreicht. Da wurde kein Millimeter verschenkt.
- Kühler: Die Chassis-Ingenieure vergrößerten die Kühlflächen, ohne mehr Platz für die Kühler selbst zu beanspruchen. Das alles, ohne ein Gramm draufzupacken oder einen Zentimeter länger, breiter oder höher zu werden.
- Airbox: Die Airbox mit ihrem runden, dreigeteilten Einlass erinnert an das Vorjahr.
- Unterboden: Der erste Teil ist eingekerbt, mit einem Miniflügel von rund einem Meter Länge darauf. Im hinteren Bereich besorgt eine Staffel von neun Slots die Abdichtung zwischen Hinterrädern und Boden.
- Hinterachse: Die Hinterradaufhängung musste Tribut an die Aerodynamik zollen. Die Querlenker wurden auf maximale Höhe gelegt, um der Diffusoroberseite möglichst viel ungestörte Luft zu gönnen. Allison spricht von einer „mutigen Geometrie".
- Heckflügel: Die Heckflügelendplatten wurden nur im Detail verändert.
- Motor: Mercedes wollte sich nicht darauf verlassen, dass ein zweiter Durchflussmengen-Sensor mögliche Trickser ausbremst. Im siebten Jahr der Hybrid-Ära blieb kein Stein auf dem anderen. „Wir haben alle Systeme angefasst. Die Effizienz des Verbrennungsmotors, die Elektromotoren, die Peripherie des Motors", erklärt Motorenchef Andy Cowell. Das heißt: weniger Verlust beim Energietransfer der elektrischen Systeme. Geringere innere Reibung dank neuer Beschichtungen. Weniger Wärmeabstrahlung. Der Motor läuft jetzt auch bei höheren Temperaturen verträglich.

Ferrari SF1000

In zwei Disziplinen ist Ferrari unerreicht. Keiner stellt sein neues Auto mit so viel Pathos vor. Keiner kann so tief in der Geschichte seines Rennstalls graben. Der neue Ferrari wurde zu Orchestermusik auf der Bühne des Teatro Municipale Romolo Valli in Reggio Emilia enthüllt. Im Namen des Autos ist neuerdings der Hinweis auf ein Firmenjubiläum versteckt. Der SF90 von 2019 spielte darauf an, dass der Rennstall vor 90 Jahren gegründet wurde. Im 70. Jahr der Formel 1 feiert Ferrari einen Meilenstein, an dem sich andere Teams noch eine Weile lang abarbeiten werden. Im neunten Rennen des Jahres fährt Ferrari seinen 1000. Grand Prix. Das ist nach aktuellem Stand der GP Frankreich. Der neue Ferrari heißt deshalb folgerichtig SF1000.

Auf den ersten Blick sieht das 2020er-Auto seinem Vorgänger ziemlich ähnlich. Sebastian Vettel widerspricht. „Wenn du es genauer studierst, erkennst du, wie groß die Unterschiede zu dem alten Auto sind. Vor allem im Heck, wo alles viel kompakter ist. Es wurden unheimlich viel Arbeit und clevere Ideen in neue Lösungen gesteckt." Teamchef Mattia Binotto bestätigt: „Der SF90 aus dem letzten Jahr war nur der Ausgangspunkt. Wir haben alle Konzepte ins Extreme geführt, auf der Suche nach noch mehr Abtrieb, noch mehr Power, noch mehr Standfestigkeit, weniger Benzinverbrauch und weniger Gewicht."

Zunächst ein Beispiel dafür, was Binotto mit der extremen Ausführung bestimmter Entwicklungen meint. Ferrari ging 2019 mit dem Frontflügel einen anderen Weg als Mercedes und Red Bull. Die nach außen abfallenden Flaps leiteten zwar die Luft effizienter außen an den Vorderrädern vorbei, das Grundkonzept aber erzeugte weniger Anpressdruck als die Version der Gegner. Ferrari wollte seinem Weg unbedingt treu bleiben. Um mehr Abtrieb zu generieren, ohne den Luftwiderstand zu erhöhen, ließ man sich einen Trick einfallen. Der Flügel wanderte nach vorne, wird jetzt nur noch von ein paar Zentimetern Karbon rechts und links getragen. Weil er weniger von der Nase überdeckt wird, kann er besser arbeiten. Jetzt aber zur Analyse des neuen Ferrari im Detail:

- Chassis: Das Chassis ist eine Spur niedriger und schlanker als im Vorjahr. Man erkennt es an der Position der Seitenkästen in Relation zum Fahrzeugrumpf.
- Nase/Frontflügel: Der vordere Überhang wurde länger, weil der Flügel nach vorne verschoben wurde. Die Träger des Flügels, die aus der Nase wachsen, sind folgerichtig weiter nach vorne ausgestellt. Somit überdeckt die Nase den Flügel weniger als im Vorjahr. „Es war eine Herausforderung für unsere Statiker im Team. Trotzdem haben wir den Crashtest auf Anhieb bestanden", berichtete Binotto stolz.
- Leitbleche unter der Nase: Die schaufelartigen Auswüchse beginnen früher, direkt am Einlass zum S-Schacht. Es sind jetzt sieben statt fünf. Der Kapuzenflügel hört dafür früher auf. Die schlechte Luft vom Frontflügel wird also früher attackiert.
- Vorderachse: Zuerst hatten die Aerodynamiker das Wort. Die oberen Querlenker wurden im Vergleich zum Vorgänger wieder tiefer gelegt. Im Gegensatz zu Mercedes münden sie in gerader Linie am oberen Radträger. Oberer und unterer Querlenker bilden mit den Bremsbelüftungen eine Einheit, die das Rad von innen völlig verkleidet. Die Positi-



MERCEDES

Der Meister greift ein: Hamilton musste bei der Jungfernfahrt des W11 Bottas den Vortritt lassen



RED BULL

Hier fährt der Chefpilot: Verstappen gab dem neuen Red Bull RB16 die Sporen





Die seitliche Crash-Struktur wurde eine Etage tiefer gelegt. So fallen die Seitenkästen schmaler aus

MERCEDES

on von Dämpfern und Federn im Inneren des Chassis wurde servicefreundlicher gestaltet. Zusammen mit Druckstreben, die mit einer Übersetzung am Radträger anlenken, können Fahrwerkseinstellungen schneller verändert werden.

● Leitbleche vor den Seitenkästen: komplizierter geht nicht. Das Geflecht von Finnen, Schwertern, Zungen und Stelzen findet horizontal wie vertikal in drei Ebenen statt. Die dreigeteilten Strömungsausrichter direkt hinter den Vorderrädern liegen so eng am Chassis an, dass Ferrari damit die Höhenbeschränkung umgehen kann. Der Aufwand in dem Bereich verrät, dass Ferrari versucht, die Strömung Richtung Heck noch besser zu kontrollieren. Das war ein Schwachpunkt des SF90. Auf dem Weg nach hinten wurde die Strömung zu stark gestört. Wenn man den Standbildern glauben darf, hat Ferrari das Auto stärker angestellt als letztes Jahr.

● Spiegel/Seitenkastenflügel: Der Bereich wurde komplett überarbeitet. Die Spiegelhalterungen sind noch mehr zu Flügeln mutiert. Die Seitenkastenflügel gehen jetzt nicht mehr geschlossen von der Horizontale in die Vertikale über. Die Flügel, die aus der seitlichen Crash-Struktur wachsen, biegen sich neuerdings nach unten.

● Seitenkästen/Motorabdeckung: Die Kühleinlässe sind weiter Briefkastenschlitze. Der Einzug darunter fällt stärker aus. Die Seitenteile fallen nun nach Red-Bull-Vorbild schräg nach unten ab und sind hinten maximal eingezogen. Das wurde möglich durch eine kompaktere Motor- und Getriebeeinheit.

● Kühler: Die Kühler wurden tiefer in den Bauch des Autos gelegt. Zusammen mit Gewichtsersparnis und mehr Ballast konnte der Schwerpunkt des Autos gesenkt werden.







Die Leitbleche des SF1000 sind der Overkill. Vorne zählen sie zum Chassis und tricksen die Höhenvorschrift aus

FERRARI



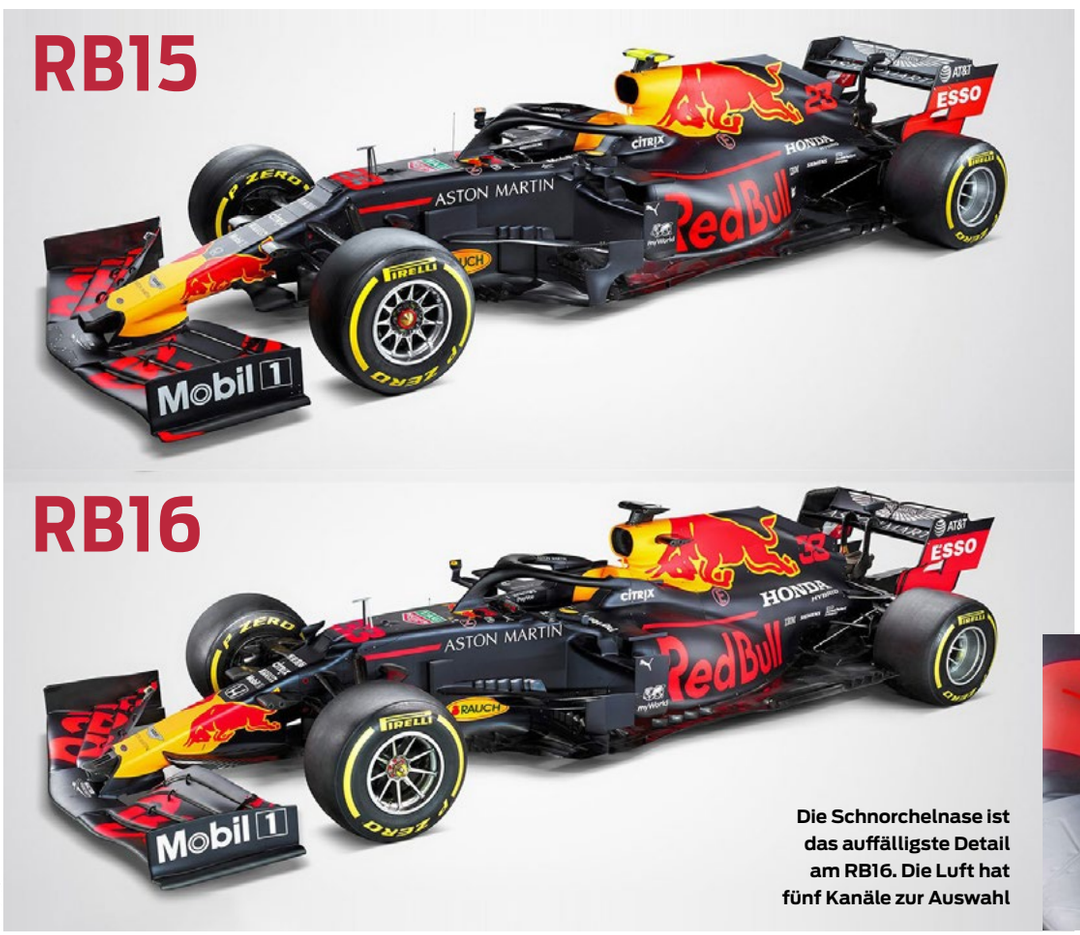
- Airbox: Die Airbox ist flacher als im Vorjahr, und sie fällt noch früher nach unten. Der Kamm fällt entsprechend höher aus. Zwei Hörner neben dem Airbox-Einlass kanalisieren die Strömung zum Heckflügel.
- Unterboden: Der Bereich vor den Hinterrädern wurde mit relativ großen Schlitzen versehen. Sie generieren Luftwirbel, die die Turbulenzen von den Hinterrädern ablenken sollen.
- Hinterachse: Die oberen Querlenker der Hinterradaufhängung biegen sich noch weiter nach oben, um mehr Platz für die Bremsbelüftungen und ihre Anbauten zu schaffen.
- Heckflügel: Die Heckflügelendplatten sind durch einen breiten Schlitz in zwei Hälften geteilt.
- Motor: Motorarchitektur, Brennräume, Turbolader und Energierückgewinnungssystem sind neu. Für mehr Leistung, bessere Standfestigkeit und geringeren Ölverbrauch. „Das Reglement erlaubt nur noch den halben Ölverbrauch“, erklärt Binotto.

Red Bull RB16

Red Bull ist der totale Gegenentwurf zu Ferrari. Keine Emotionen, keine großen Reden, keine geschichtsträchtige Bühne. Der Vorhang fiel bei einem Kurztest in Silverstone. Auch Adrian Newey und seine Truppe haben das Rad nicht neu erfunden. Auffälligstes Detail des RB16 ist die aufwendig gestaltete Nase. Bis jetzt fiel sie nur durch einen Schnorchel in der Spitze auf, der den Red Bull von vorne aussehen ließ wie ein Tiefseefisch, der gerade Wasser durch die Kiemen presst.

Beim neuen Auto wird die Luft gleich durch fünf verschiedene Kanäle und ein Stück weiter hinten auch noch durch einen S-Schacht geschickt. Mit dem Trick soll schlechte Luft über der zentralen Frontflügelplatte weggesaugt werden, damit die weniger Auftrieb produziert. Im direkten Vergleich mit dem RB15 fällt das schlankere Chassis und der längere Radstand auf. Jetzt schauen wir uns Neweys jüngsten Wurf in allen Einzelheiten an.

- Chassis: In der Frontalansicht erkennt man, dass Red Bull einen deutlich schlankeren Fahrzeugrumpf gebaut hat.
- Nase/Frontflügel: Zum Loch in der Spitze kommen jetzt noch zwei Längsschlitze darüber und – wie beim Ferrari – zwei Schächte rechts und links von der Nase. Red Bull bleibt dem klassischen Flügelkonzept mit nach außen ansteigenden Flaps treu.
- Leitbleche unter der Nase: Den weit zurückreichenden Frontflügelträgern schließt sich neuerdings ein Kapuzenflügel unter der Nase an. Da hat Red Bull mal bei Mercedes abgekupfert.
- Vorderachse: Red Bull pfeilt die Querlenker stärker nach vorne, was für eine Verlängerung des Radstands spricht. Wie beim Ferrari lenken die oberen Aufhängungselemente direkt am oberen Rand des Radträgers an und nehmen die Bremshutze in die Mitte.
- S-Schacht: Der Kanal des S-Schachts fällt schmaler aus. Die Hörner rechts und links der Austrittsöffnung wurden entsprechend neu gestaltet.
- Leitbleche vor den Seitenkästen: Das Sortiment an Strömungsausrichtern in diesem kritischen Bereich ist viel weniger komplex als bei Ferrari. Die Ingenieure haben bis jetzt nur im Detail korrigiert. Zum Beispiel mit einem neuen horizontalen Winglet in Bodennähe.
- Spiegel/Seitenkastenflügel: Aus der Spiegelhalterung wurden gleich zwei Flügel geschnitzt. Die eine wächst aus dem Cockpit, die andere hält den Spiegel von unten und lenkt an der seitlichen Crash-Struktur an. Über dem noch einmal geschrumpften Kühleinlass thront wie gehabt ein Flügel mit Endplatte.
- Seitenkästen/Motorabdeckung: Red Bull hat seinen schräg abfallenden Maßanzug noch einmal enger angelegt. Hinten ist keiner so schlank. Dafür baut die Motorabdeckung oben mehr in die Höhe und Breite.
- Airbox: Die Airbox fällt im Gegensatz zum Ferrari erst spät nach unten ab. Entsprechend kleiner ist der Kamm auf der Oberseite.
- Unterboden: vier vertikale Finnen vorne, zwei Längsschlitze in der Mitte, vier schräge Slots hinten – so sieht Red Bulls Plan aus, die von den Hinterrädern aufgewirbelte Luft abzuwehren.
- Hinterachse: Auch hier wurden die oberen Querlenker höher angebracht. Newey verzichtet jedoch darauf, sie wie ein Flügel aussehen zu lassen. Die Lenker sind klassisch schlank.
- Heckflügel: Der Heckflügel hängt nun auch an zwei Stelzen. Das hilft, wenn man den Flügel bei Topspeed kontrolliert nach hinten biegen will. Die Endplatten sind im Gegensatz zur Konkurrenz auffallend glatt. Es gibt nur einen Schlitz in der Mitte. Slots und Fransen fehlen.
- Motor: Honda hat Übung darin, neue Motoren zu bauen. Es gab schon im letzten Jahr eine Ausbaustufe mehr als bei der Konkurrenz. Der 2020er-Motor soll nun komplett die Lücke zu Ferrari, Mercedes und Renault schließen. ■



Die Schnorchelnase ist das auffälligste Detail am RB16. Die Luft hat fünf Kanäle zur Auswahl



RED BULL



Mittelfeldgeplänkel

Neue Farben, weiterentwickelte Konzepte, hohe Ziele: Im Mittelfeld dürfte es in der kommenden Saison wieder eng und wild zugehen. Alle Teams müssen mit Ressourcen und Budget haushalten, weil 2021 die größte Regelreform der Geschichte ansteht. Das große Ziel lautet: Platz 4 hinter den drei Topteams.

Von: **Andreas Haupt**

Im Mittelfeld der Formel 1 macht sich kein Team etwas vor. Mercedes, Ferrari und Red Bull werden 2020 wieder vorneweg fahren. Die drei Topteams haben die bessere Ausgangsbasis, einen generellen Wissensvorsprung, die besseren Entwicklungswerkzeuge (Windkanal, Simulator, CFD), mehr Personal – und vor allem mehr Geld.

Die große Technik-Revolution gibt es auch im Mittelfeld nicht. Das stabile Regelwerk und die Mammutaufgabe 2021, die bereits omnipräsent ist, veranlassen die Teams, die Basis des Vorjahres weiterzuentwickeln. Selbst wer Hunde im Auto begraben hatte, wie Haas und Williams, verzichtet darauf, alles anders zu machen. Dafür wäre die Gefahr zu groß, sich nur selbst zu verwirren. „Mit einer Weiterentwicklung haben wir die beste Chance, die Böcke auszubauen, die im Auto steckten“, sagt Haas-Teamchef Guenther Steiner. Wer ohnehin schon auf dem richtigen Weg war, geht nicht unnötig ins Risiko.

McLaren demütig

McLaren führte das Mittelfeld 2019 an. 2020 soll das Jahr der Konsolidierung werden. Der Traditionsrennstall aus Woking will den vierten Platz absichern. McLaren weiß, dass es dafür weiterhin harter Arbeit und Demut bedarf. Übermut war früher. „Unser wichtigstes Ziel ist es, uns 2020 nicht zurückzuentwickeln“, sagt Boss Zak Brown.

Der MCL35 ist der erste McLaren aus der Feder von James Key, der im März 2019 zum Team gestoßen war. Das neue Auto ist schlanker und kompakter als das alte. Man sieht es gut am dünnen Vorderbau, der erst auf Höhe der Vorderradaufhängung auseinandergeht. Und an den Seitenkästen, die zwar langgezogen sind, dafür aber schmal bauen. So entsteht schon ab Mitte des Autos viel Freifläche auf dem Unterboden.

Die Nase kommt ohne Löcher aus. Die Frontflügel-Halterungen biegt McLaren auseinander. Es



RENAULT

Renault hält sich zurück: Der R.S.20 debütiert bei den Testfahrten



MCLAREN

mit unserer Paarung sehr gut aufgestellt. Es liegt an uns, ihnen ein besseres Auto zu geben“, sagt Teamchef Andreas Seidl.

McLaren denkt nicht daran, 2020 zu opfern, um alles auf 2021 auszurichten. Man will stattdessen den positiven Trend fortsetzen. Woking investierte lieber in die Boxenausrüstung, um in der neuen Saison keine Pannen mehr zu erleben, die in der Vergangenheit wertvolle Punkte kosten.

Renault denkt an 2021

Renault verfolgt offenbar einen anderen Ansatz. Man muss nur zwischen den Zeilen lesen. 2020 soll eine Übergangssaison werden. Rückschläge scheinen einkalkuliert, auch wenn der Plan es vorsieht, den vierten Platz zurückzuerobern.

In Enstone und Viry-Châtillon denkt man schon verstärkt an die übernächste Saison. Renault wittert die Chance, direkt in die Phalanx der Topteams einzudringen. Teamchef Cyril Abiteboul, Renault-Sport-Präsident Jérôme

> „AlphaTauri erhält zeitverzögert die Teile von Red Bull, die das Reglement erlaubt. Sie sind dann etwa drei bis sechs Monate in der Entwicklung zurück.“
>
> Helmut Marko

len. Wir müssen auch das Selbstvertrauen zurückgewinnen und so den Teamgeist verstärken. Wir müssen in diesem Jahr den bestmöglichen Weg finden für die Regeländerungen, die uns 2021 erwarten.“

McLaren war zwar im Vorjahr außer Reichweite. Doch Renault erwartet keine Wiederholung. „McLaren hatte 2018 den Luxus, sich früh auf 2019 konzentrieren zu können. Das konnten sie dieses Mal nicht machen. Wir haben sicher eine gute Chance, sie zu



ALFA ROMEO

Testrunden mit Tarn-Folie: Kimi Räikkönen spulte im Alfa Romeo C39 die ersten Kilometer in Fiorano ab

strömt dadurch mehr Luft durch, die ein Kapuzenflügel unter dem Vorderbau kanalisiert. Die Einlässe der Seitenkästen schrumpften, die Airbox wurde neu moduliert. Auch unter der Verkleidung hat sich demnach einiges getan.

Carlos Sainz und Lando Norris überzeugten Teamführung und Experten. Sainz, 25 Jahre und WM-Sechster des Vorjahres, ist der Routinier im Team. Norris mit seinen 20 Jahren der junge Gipfelstürmer, der in seiner zweiten Saison eigentlich nur noch besser werden kann. „Wir sind Stoll und Markenbotschafter Alain Prost müssen trotzdem dafür sorgen, dass Renault nicht ins Mittelmaß abrutscht. Sonst könnte es ungemütlich werden. Der Vorstand will bei Laune gehalten werden.

Abiteboul formuliert die Ziele: „Es bleibt unser Anspruch, den vierten Platz zurückzuholen. Wir wissen, dass das Mittelfeld umkämpfter denn je sein wird. Wir brauchen eine hohe Zuverlässigkeit, müssen von Beginn an schnell entwickeln und Ergebnisse auf der Strecke erzie-

schlagen“, glaubt Einsatzleiter Alan Permane.

Den R.S.20 gab es bislang in Bruchstücken oder auf Schwarz-Weiß-Fotos in den sozialen Netzwerken zu sehen. Die Testfahrten bestreitet Renault in einer Speziallackierung. Die dunkle Grundfarbe verschleiert die Konturen des Autos. Das erschwert es der Konkurrenz, mögliche Geheimnisse zu entdecken. Hofft jedenfalls Renault.

Die Chassis-Abteilung leitet nicht mehr Nick Chester, sondern Pat Fry, der zuvor für Ferrari, Manor und zuletzt McLaren tätig gewesen war. Daniel Ricciardo bekommt einen neuen Teamkollegen. Mit Esteban Ocon hat Renault einen französischen Fahrer im französischen Nationalauto. Ocon soll mit seinem Wissen, das er bei Mercedes angehäuft hat, den Ingenieuren neue Impulse geben. Ricciardos Zweijahresvertrag läuft am Saisonende aus. Der Australier fordert: „Wir dürfen keine Rennen mehr haben, in denen wir aussichtslos auf Platz 12 oder 14 rumfahren. Wir müssen konstant oben sein im Mittelfeld. Und wir müssen die Lücke zu den Topteams verkleinern.“

Ähnliches gab es bei der Präsentation von AlphaTauri, vormals Toro Rosso, zu hören. Der Rennstall hegt große Ambitionen. „Wir wollen unter den Top 5 landen“, sagt Franz Tost. Der Teamchef zählt auf, was ihn optimistisch stimmt. „Erstens zeigt das Auto sehr gute Ergebnisse im Windkanal. Zweitens hat Honda sehr große Fortschritte beim Motor gemacht. Sowohl bei der Leistung als auch bei der Zuverlässigkeit. Drittens haben wir zwei starke Fahrer. Und viertens hilft uns die enge Zusammenarbeit mit Red Bull.“

AlphaTauri bekommt vom großen Bruder das, was Haas von Ferrari bekommt. Die Teile, die man gemäß des Reglements nicht selbst bauen muss. Teile der Vorderradaufhängung, die Hinterradaufhängung, die Hydraulik und das Getriebe kommen von Milton Keynes nach Faenza. „Natürlich erhält AlphaTauri die Entwicklungen zeitverzögert. Mit dem Entwicklungstempo, das Red Bull Racing hat, sind wir selbst, vor allem am Anfang der Saison, mehr als gefordert. AlphaTauri liegt zwischen drei und sechs Monate zurück. Sie sind also derzeit auf dem Stand Abu Dhabi“, erklärt Red Bulls Sportchef Helmut Marko.

Mehr Quali-Power

Um Chassis und Aerodynamik muss sich AlphaTauri, das mit komplett anderer Lackierung antritt, selbst kümmern. Die größten Veränderungen gegenüber dem Vorjahresmodell sind an den Bargeboards und den Seitenkästen auszumachen. Ein großes Augenmerk legte das Team auf das Packaging unter der Verkleidung. Antriebsbausteine und Kühler sind noch kompakter untergebracht. Das schafft mehr Freiheiten bei der Aerodynamik.

Hondas neuer Sechszylinder-Turbo soll jetzt auch einen spürbaren Qualifikations-Modus mit Extraleistung haben.

Mit dem Ferrari-V6 hatte Alfa Romeo im Vorjahr wie Haas keine Defizite zu beklagen. Hinwil wagte sich bislang nur halb aus der Deckung. Der neue C39 drehte in Fiorano seine ersten Runden – allerdings nicht in der Rennlackierung, sondern mit Tarnfolie. Trotzdem erkannte man einige Änderungen: an Nase, Aufhängungen, Airbox, Seitenkästen, Bargeboards. Alfa wünscht sich mehr Konstanz. Kimi Räikkönen ist mit seiner Erfahrung mit dem richtigen Material ein Punktegarant.

Der zweite Ferrari-Kunde, Haas, will nach dem Abschwung 2019 und dem vorletzten WM-Platz wieder besser abschneiden. Das VF-20 sieht aus wie ein Abziehbild des Vorjahres-Ferrari. Beim Blick auf Nase, Kapuzenflügel, Airbox, Unterboden und Heckbereich wird die Konkurrenz wohl wieder ächzen. Die Bargeboards entrümpelte der US-Rennstall. Der Luftstrom soll ungehinderter und klarer von vorn nach hinten ziehen, der Abtrieb über alle Fahrzustände und unter allen Umständen konstanter anliegen. Das Farbschema erinnert an die Anfänge des Teams.



ALPHATAURI

Große Ambitionen: Mit neuem Namen, neuer Lackierung und Red-Bull-Technik will AlphaTauri aufrücken



WILLIAMS

Neues Farbschema: Williams ist mit dem FW43 im Gegensatz zum Vorjahresmodell rechtzeitig fertig geworden

Was wird aus Williams?

Williams hat es dieses Mal geschafft, das Auto rechtzeitig für die Testfahrten zusammenzubauen. Die Baustellen waren groß, das Budget begrenzt. Deshalb konzentrierten sich die Ingenieure auf die Bereiche, die am meisten Rundenzeitengewinn versprechen.

Für die Details, die letzten Zehntelchen hätte es mehr Zeit und mehr Geld gebraucht. „Die Entwicklungsrate im Windkanal stimmt und wir haben vernünftige Verbesserungen bei der Kühlung erzielt. Die mechanischen Probleme, die uns 2019 ausgebremst haben, einschließlich Bremsen und Gewicht, sollten gelöst sein“, sagt Design-Direktor Doug McKiernan. Die extrem kleinen Seitenkästen fallen sofort auf. Dafür ist die Motorhaube so voluminös wie bei keinem anderen Team. „Wir werden deutlich besser sein“, verspricht George Russell. „Die Frage ist nur, um wie viel sich die anderen Mittelfeldteams verbessert haben.“ Mit Heldentaten ist eher nicht zu rechnen. Neuzugang Nicholas Latifi hat sich seinen Platz erkauft und muss ihn sich 2020 verdienen.



RACING POINT

Altes Auto in neuem Gewand: Racing Points Saisoneröffnung am Mondsee

Altes Auto, neues Gewand

Racing Point lud am Montag vor den Testfahrten ins österreichische Mondsee, Sitz von Hauptsponsor BWT, während das neue Auto auf dem Weg nach Barcelona war. Also gab es für die Gäste nur das alte Auto in der neuen Lackierung zu sehen. Teammanager Andy Stevenson verriet immerhin: „Das neue Auto sieht ganz anders aus. Da stecken ein paar richtig gute Detaillösungen drin.“

Im Jahr zwei mit den vereinfachten, zwei Meter breiten Frontflügeln will Racing Point endlich einen sauberen Strömungsverlauf von vorn nach hinten erreichen. Daran haperte es im Vorjahr. Sergio Pérez macht die Ansage: „2019 war für uns nach dem Besitzerwechsel ein Übergangsjahr. 2020 wollen wir angreifen und Vierter werden.“ Wie die anderen auch.

Ein guter Saisonstart wird der Schlüssel. „Wenn du die Wintertests vergeigst, kannst du die Saison fast schon vergessen“, meint Toro-Rosso-Teamchef Franz Tost. In diesem Jahr wird die Anfangsphase umso wichtiger. Alle Teams wollen frühestmöglich auf 2021 umschwenken. Wer eine gesunde Basis hat, kann über die Saison hinweg abräumen. ■

Formel 1

Vom Start weg Vollgas

Mercedes hat seine Taktik für die Wintertests geändert. Der neue W11 ist von Anfang nah an der Melbourne-Version. In der zweiten Woche folgt ein normales Aero-Paket.

Von: **Michael Schmidt**

Die neue Frontflügel-Regel 2019 hatte Mercedes ein besonderes Testprogramm aufgezwungen. In der ersten Woche wurde nur eine Basisversion des W10 an die Front geschickt. In der zweiten Woche zeigte der Weltmeister praktisch ein völlig neues Auto. Das 2019er Aero-Paket sollte so lange wie möglich reifen.

Dieses Jahr blieben die Regeln stabil, damit kehrt auch Mercedes zurück zu einem konventionellen Ansatz. Der W11 ist schon in der ersten Woche in seiner Entwicklung nah an der Melbourne-Version. In der zweiten folgen dann noch Upgrades im normalen Umfang. Vor zwölf Monaten lernte der neue Silberpfeil erst am letzten Testtag das Laufen. „Diese Erfahrung", fordert Technikchef James Allison, „möchten wir nicht mehr machen".

Der Durchbruch am achten Tag käme nämlich zu spät, das Testprogramm wurde 2020 auf sechs Tage reduziert.

Lewis Hamiltons Eindruck nach der ersten Probefahrt klingt wie eine Drohung: „Es fühlt sich so an, als würden wir dort weitermachen, wo wir in Abu Dhabi aufgehört haben." ■



MERCEDES

Hamilton zeigte sich nach dem Shakedown zufrieden mit dem W11

Formel 1

GP China verschoben

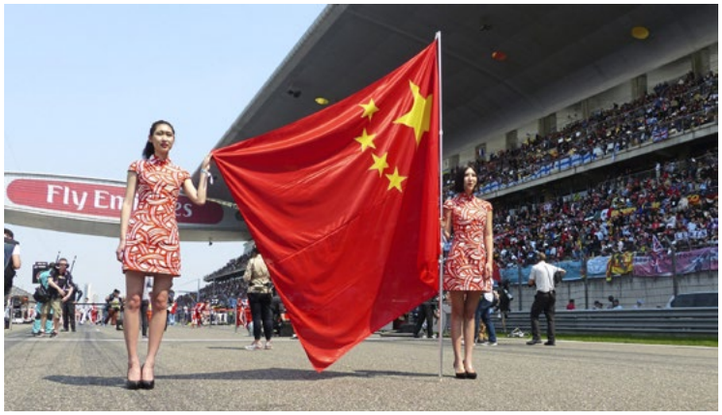
Der GP China findet nicht wie geplant am 19. April statt. Das Corona-Virus bremste die Formel 1 aus. Offiziell ist das Rennen nur verschoben. Doch es gibt kaum Optionen für einen Ersatztermin.

Von: **Michael Schmidt**

Das Corona-Virus macht auch vor der Formel 1 nicht halt. 67 Tage vor dem am 19. April geplanten GP China wurde das Rennen vom Veranstalter abgesagt. Offiziell gilt der Grand Prix auf dem Shanghai International Circuit nur als verschoben. Der Promoter und das Formel-1-Management müssen den Eindruck wahren, dass alles versucht wird, den GP China doch noch in diesem Jahr abzuhalten. Im Moment ist die Absage ein Fall von höherer Gewalt. Damit muss China auch kein Antrittsgeld an Liberty entrichten. Was ungefähr 30 Millionen Dollar weniger in der Formel-1-Kasse bedeutet.

Die Rechteinhaber der Formel 1, die FIA und der Veranstalter in Shanghai wollen die Lage beobachten, um das Rennen möglicherweise neu anzusetzen. China sei ein wichtiger Teil des Kalenders, ließ Formel-1-Chef Chase Carey verlautbaren. Die Automobilhersteller sehen darin eine Chance, sich auf einem ihrer größten Märkte zu profilieren.

Es gibt im Restkalender aber kaum Optionen, China unterzubringen. Sotschi hat keine Lust auf einen Termintausch, und Abu Dhabi will nicht auf das Finale verzichten. Die Teams wiederum lassen wenig Bereitschaft erkennen, Abu Dhabi um eine Woche nach hinten in den Dezember zu verschieben, um Luft für China zu schaffen. Ein Triple mit Brasilien und Abu Dhabi als Rahmen wäre für alle Beteiligten logistisch der Overkill. ■



MSA

Wie befürchtet wurde der GP China wegen des Corona-Virus abgesagt

NACHRICHTEN

SAINZ VERHANDELT

Der Vertrag von Carlos Sainz Jr. bei McLaren läuft nach der Saison aus. Die Gespräche mit den Verantwortlichen über eine Verlängerung haben aber schon begonnen. Eine schnelle Einigung ist jedoch nicht in Sicht. „Wir wollen natürlich so schnell wie möglich Planungssicherheit, sind aber nicht in Eile", so Teamchef Andreas Seidl.

NEUER ERSATZMANN

Nach dem Abgang von Esteban Ocon zu Renault hat Mercedes seinen Formel-E-Piloten Stoffel Vandoorne zum F1-Ersatzfahrer ernannt. Weil sich die Formel E drei Mal mit der Königsklasse überschneidet, bleibt auch Esteban Gutiérrez als Alternative Teil des Silberpfeil-Teams.

MELBOURNE-UMBAU

Noch in diesem Sommer sollen die Straßen durch den Albert Park in Melbourne neu asphaltiert werden. Die Veranstalter überlegen, im Zuge dessen die Streckenführung gleich mit zu verändern, um mehr Action zu generieren. Beim traditionellen F1-Saisonauftakt bekommen die Fans in der Regel nicht viele Überholmanöver geboten.

SORGE UM VIETNAM

Nach der Absage des China-GP blicken die F1-Verantwortlichen nun mit Sorge auf das Nachbarland Vietnam. Hier wurden ebenfalls schon einige Fälle des Corona-Virus gemeldet. Die Bauarbeiten an der neuen Strecke werden aber wie geplant fortgesetzt.

F1 OHNE MOTORHOMES?

Die Formel 1 will bis 2030 klimaneutral werden. Dabei suchen die Verantwortlichen jetzt schon nach Möglichkeiten, Emissionen einzusparen. Auf dem Prüfstand stehen auch die Motorhomes, die per Lkw quer durch Europa transportiert werden. „Bei den Übersee-Rennen beschwert sich auch keiner darüber, dass sie fehlen", so Ross Brawn.



Das rennentscheidende Manöver: Evans (Jaguar) bremst Polesitter Lotterer (Porsche) vor der ersten Kurve aus

FORMULA E

Alleingang von Evans

Vor vollbesetzten Tribünen fuhr Mitch Evans im Jaguar in Mexiko unbedrängt zum Sieg. Der Neuseeländer angelte sich damit auch die Tabellenführung von Mercedes-Mann Stoffel Vandoorne. Porsche überzeugte nur im Training, bei BMW war es genau andersherum. Nach schwachem Qualifying verbesserte sich Alexander Sims um 13 Plätze. Daniel Abt musste nach einem schweren Unfall kurz ins Krankenhaus, trat aber dennoch beim Rennen an.

Von: **Claus Mühlberger**

Nein, eine überragende Dramaturgie konnte dieses Formel-E-Rennen nun wirklich nicht bieten. Der Kampf um den Sieg war nämlich schon nach 400 Metern so gut wie entschieden. Mitch Evans gelang es mit einem beherzten Spätbremsmanöver, André Lotterer, den Trainingsschnellsten, auszutricksen. Der Porsche-Fahrer musste in der scharfen Rechtskurve einen weiten Umweg nehmen. Evans stach innen durch und fuhr fortan ziemlich unbehelligt von lästigen Verfolgern in Richtung Glückseligkeit.

Danach hatte der Neuseeländer im Jaguar ziemlich leichtes Spiel. „Ich habe nur darauf geachtet, dass alles im grünen Bereich bleibt“, resümierte der 25-jährige Kiwi mit dunkler Stimme. Anders als vor einem Monat in Chile, als er sogar von der Pole-Position ins Rennen gegangen war, sich dann aber Max Günther (BMW) und António Félix da Costa (DS-Techeetah) hatte beugen müssen, verwaltete Evans seine Energie-Ressourcen und die Michelin-Einheitsreifen bravourös. „In Santiago hatten wir ein Software-Problem“, erläuterte Jaguar-Teamchef James Barclay. In Mexiko bewiesen die Jaguar-Techniker, dass sie ihre Hausaufgaben perfekt gemacht haben. Nie hatte man das Gefühl, dass einer der Verfolger Evans noch unter Druck hätte setzen können. Für Jaguar und Evans war es der zweite Sieg in der Formel E seit dem Rennen in Rom im April 2019.

Enttäuschung für Porsche

Nach der Superpole war André Lotterer noch obenauf. Als Schnellster hatte er sich drei Meisterschaftspunkte gesichert und konnte von seinem ersten Sieg in der Elektroserie träumen.

Doch dann missglückte ihm der Start: „Die Reifen haben zu sehr durchgedreht.“ Das Zweikampfverhalten von Mitch Evans bewertete der Deutsche als „sehr aggressiv“. Dieses Duell war der Anfang vom Ende. Lotterer touchierte den Virgin-Audi von Sam Bird, und nach weiteren Feindkontakten, unter anderem mit dem Mercedes von Nyck de Vries, zeigte die Karosserie des Porsche 99X Electric Auflösungserscheinungen. Und so endete Lotterers Mexiko-Auftritt ziemlich sang- und klanglos mit einer Aufgabe in der Box.

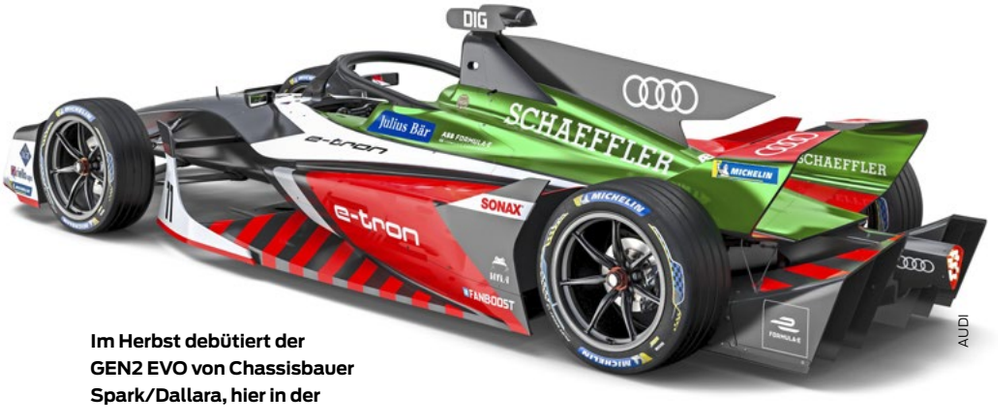
Auch Neel Jani, der zweite Porsche-Fahrer, blieb ohne Punkte. Erneut konnte er im Qualifying nicht überzeugen. Der nette Schweizer schaffte es wieder nicht, den Vorteil der späten Startgruppe im Quali für sich zu nutzen. Platz 14 am Start, Platz 14 im Ziel nach einer Durchfahrtsstrafe wegen eines Technik-Fauxpas = null Punkte.

Ebenfalls eine Nullrunde verbuchte das Mercedes-Werksteam. Nyck de Vries sauste mit Karacho in den Notausgang der Startgeraden und jammerte dann: „Ich hatte keine Bremsen mehr.“ Stoffel Vandoorne, der als Tabellenführer nach Mittelamerika gereist war, schied eben-



FORMULA E

Antonio Felix da Costa: Zum zweiten Mal in Folge P2



AUDI

Im Herbst debütiert der GEN2 EVO von Chassisbauer Spark/Dallara, hier in der Beklebung von Audi



ABT/TWITTER

Daniel Abt: Nach Crash kurzzeitig im Krankenhaus



BMW

Alexander Sims unterhielt die zahlreichen Zuschauer mit mehr als einem Dutzend Überholmanöver

falls aus, nachdem er, auf Rang 5 liegend, die Wand gebürstet hatte, und zwar ohne tatkräftige Mitwirkung eines Gegners. Teamchef Ian James blieb da nur Kummer: „Ein charakterbildendes Wochenende."

Übler Unfall von Daniel Abt

Gemischte Gefühle hingegen bei Audi: Daniel Abt wurde nach einem heftigen Frontal-Einschlag in die Mauer während des freien Trainings per Helikopter ins Krankenhaus gebracht. „20 g", meldete Abt. „Mein härtester Crash bisher." Der Allgäuer wurde bald wieder entlassen. Er verpasste zwar das Qualifying, meldete sich aber fit fürs Rennen. Nach einem Dreher schied Abt allerdings aus.

Teammate Lucas di Grassi zeigte wieder einmal eine seiner typischen Lucas-di-Grassi-Aufholjagden. Der Brasilianer machte aus dem bescheidenen 16. Startplatz noch Rang 6 – eine bemerkenswerte Leistung.

Den Vogel in puncto Renn-Performance schoss aber Alexander Sims ab. Der Brite im BMW zeigte mehr ein Dutzend fabelhafte Überholmanöver. Sims schnupfte 13 Konkurrenten auf, kam als Fünfter ins Ziel und liegt nun auf Tabellenplatz 2, nur einen Zähler hinter Spitzenreiter Mitch Evans.

Rätselhaft hingegen war das Abschneiden von Max Günther. Der Bayer hatte keine schlüssige Erklärung für Platz 11, sogar noch zwei Plätze hinter Pascal Wehrlein. Der Mahindra-Fahrer startete nach einer Strafe wegen Getriebewechsels von ganz hinten und musste obendrein eine Drive-Through-Buße erdulden.

Zurück in der Spur ist DS-Techeetah. António Félix da Costa wurde wie in Chile Zweiter. Vielleicht wäre noch mehr drin gewesen, aber fragwürdige Taktikspielchen und Platztausch-Manöver mit Teammate Jean-Éric Vergne warfen die DS zurück. Sieger Evans konnte so einen ruhigen Nachmittag genießen. ■

4. RENNEN FORMEL E IN MEXICO CITY

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	46.42,093 min
2.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 4,271 s
3.	Sébastien Buemi (CH)	Nissan e-Dams	+ 6,181 s
4.	Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 14,331 s
5.	Alexander Sims (GB)	BMW	+ 19,244 s
6.	Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 28,364 s
7.	Oliver Rowland (GB)	Nissan e-Dams	+ 29,750 s
8.	Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 30,204 s
9.	Pascal Wehrlein (D)	Mahindra	+ 31,132 s
10.	Jérome d'Ambrosio (B)	Mahindra	+ 32,818 s

STAND FAHRER

1.	Evans	47 Punkte
2.	Sims	46
3.	Da Costa	39
4.	Vandoorne	38
5.	Di Grassi	32
6.	Bird	28
7.	Rowland	28
8.	Günther	25
9.	Mortara	22
10.	Lotterer	21
11.	De Vries	18

STAND TEAMS

1.	BMW-Andretti	71 Punkte
2.	Virgin-Audi	57
3.	Mercedes	56
4.	Mahindra	55



FORMULA E

Buemi im Nissan beendete seine Durststrecke: Rang 3

Sportwagen-WM (WEC): Was bedeutet der Rebellion-Ausstieg für Peugeots Hypercar-Pläne?

Rennsport ohne Rebellion

Der Schweizer Uhren-Hersteller Rebellion hat entschieden, sein langjähriges Motorsport-Engagement nach dem 24h-Rennen in Le Mans 2020 zu beenden. Damit verliert die WEC ihre wichtigste Säule bei den Privatteams – und Peugeot sein Hypercar-Einsatzteam ab 2022.

Von: **Marcus Schurig**



WEC

Die Lichter gehen bald ganz aus: Im Juni wird es bei Rebellion zappenduster

Die knapp gehaltene Pressemitteilung schlug letzte Woche Donnerstag in der Langstreckenszene ein wie eine Bombe: Der Schweizer Uhren-Hersteller Rebellion verkündete das Ende seines Motorsport-Engagements, nach dem 24h-Rennen in Le Mans Mitte Juni ist ein für alle Mal Schluss. Damit verliert die Sportwagen-WM ihr stärkstes und erfolgreichstes LMP1-Privatteam. Und Peugeot verliert mit Rebellion Racing seinen bereits bestätigten Einsatzpartner für das Hypercar-Programm ab 2022.

Erst vor wenigen Tagen hatte Rebellion eine Aufstockung seines WM-Aufgebots für 2020 verkündet, nämlich den Einsatz eines zweiten Oreca-LMP1 bei den WM-Läufen in Spa und Le Mans.

Im November letzten Jahres hatte Peugeot den Einstieg in die neue WEC-Topklasse Hypercar angekündigt, nur um wenige Wochen später das Team Rebellion Racing als offiziellen Einsatzpartner zu benennen. Das legt nahe, dass die Entscheidung, aus dem Motorsport auszusteigen, kurzfristig getroffen wurde. Ob dafür finanzielle Gründe den Ausschlag gaben, ist unklar.

Der Rebellion-Präsident Alexandre Pesci sagte in einem Statement: „Der Motorsport war eine tolle Bühne für die Marke Rebellion. Daher war es keine leichte Entscheidung. Vor allem, weil wir eingegangene Verpflichtungen nicht einhalten können."

Rebellion war als Rennteam seit 13 Jahren im Motorsport vertreten und unterstützte die WM mit Einsätzen in der Topklasse seit deren Einführung, wo man von 2012 bis 2016 auch die FIA Endurance Trophy für private LMP1-Teams gewinnen konnte.

Der Verlust des bisherigen Privatteams ist auch gleichbedeutend mit dem Verlust eines zukünftigen Werksteams, denn Rebellion war als Einsatzteam für den Hypercar-Einstieg von Peugeot gesetzt. Deren Sportdirektor Jean-Marc Finot erklärte: „Das haben wir so nicht vorausgesehen. Wir müssen nun unsere Einsatzpläne für 2022 neu aufsetzen, aber das ändert nichts an dem Commitment: Wir werden 2022 in die WM-Topklasse einsteigen." Da sich Oreca auf die DPI-Klasse konzentriert und als exklusiver Partner ausscheidet, hat Peugeot mittlerweile einen Vertrag für die Aero-Entwicklung mit Ligier abgeschlossen. ■

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA-Serie: Wie steht Ferrari zur neuen LMDH-Klasse?

Ferrari als DPI-Kandidat?

Ferraris GT-Sportchef Antonello Coletta redet Klartext zur DPI-Klasse, die 2022 als LMDH-Kategorie auch in Le Mans und der WEC startberechtigt sein wird: Wenn die Grundparameter passen, dann könnte Ferrari in der Tat einen Prototypen bauen und um Gesamtsiege fahren.

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

Bisher hatten die Italiener das neue Hypercar-Reglement für die Sportwagen-WM (WEC) aus Kostengründen abgelehnt. Ferrari informierte den WM-Ausrichter ACO Mitte 2019 sogar schriftlich darüber, dass man nicht zur Verfügung stehe. Doch seither hat sich viel getan: Im Rahmen des US-Saisonauftaktes in Daytona 2020 verkündeten IMSA und ACO eine Konvergenz bei der Prototypenklasse. Die neuen DPI-2.0-Wagen sind dann als LMDH auch in der Sportwagen-WM (WEC) und in Le Mans startberechtigt und siegfähig. GT-Sportchef Coletta bezeichnete diese Entwicklung gegenüber MSa als „ein perfektes Szenario für Ferrari". Die Italiener haben 1965 in Le Mans ihren letzten Gesamtsieg gefeiert – und würden nur zu gerne wieder um Gesamtsiege und WM-Titel in der Topklasse kämpfen.

Eine konkrete Bedingung gibt es dann allerdings doch: Ferrari hat wenig Sympathie dafür, einfach nur seinen Motor in ein LMP2-Chassis zu stopfen und dann das ganze Paket als Ferrari zu bezeichnen. Coletta wünscht sich, dass die Italiener neben dem eigenen Powertrain auch ein eigenes Chassis verwenden können. „Das Hypercar-Reglement ist viel zu teuer, daher ist die Integration der DPI-2.0 eine gute Idee, die wir unterstützen", so Coletta. „Die Frage lautet: Können wir auf ein Hypercar-Chassis die DPI-Einheitsteile aufsetzen und dieses Paket dann als LMDH homologieren?" Coletta verweist darauf, dass er die endgültigen technischen Bestimmungen abwarten will, bevor er die Lage abschließend bewertet. ACO und IMSA wollen das Reglement Mitte März vorstellen. ■



SEAN BULL DESIGN

So könnte ein Ferrari auf Basis des aktuellen DPI-Reglements aussehen

Otto Flimm ist tot


PIEL

Der ehemalige ADAC-Präsident und Begründer des Vereins „Ja zum Nürburgring e.V.“ ist am 10. Februar unerwartet und plötzlich in Brühl im Alter von 90 Jahren verstorben. Flimm setzte sich sein Leben lang für den Nürburgring ein.

Von: **Bianca Leppert**

Otto Flimm verstarb am 10. Februar mit 90 Jahren im Krankenhaus in Brühl an den Folgen eines Unfalls mit seinem Elektromobil. Er war damit durch ein Schlagloch gefahren, woraufhin sich ein Rad löste.

Otto Flimm engagierte sich Zeit seines Lebens, wo er nur konnte, wie die vielen Auszeichnungen belegen: Bundesverdienstkreuz, Ehrenvizepräsident der FIA, Ehrenpräsident des ADAC, Ehrenvorsitzender des ADAC Nordrhein.

Flimm wurde am 18. Mai 1929 als Sohn eines Spirituosenhändlers in Köln geboren. Später übernahm der gelernte Industriekaufmann den Familienbetrieb, der vor allem für den Kräuterlikör Kabänes bekannt ist. Von 1989 bis 2001 war er Präsident des ADAC, seit 1950 bereits Mitglied. Natürlich war Flimm auch selbst im Rennsport aktiv – vor allem auf zwei Rädern: Zwischen 1952 und 1954 war er zweimaliger Deutscher Motorrad-Meister in der 500er-Klasse.

Zu seinem Lebenswerk zählen seine Verdienste rund um den Nürburgring. So war es Flimm, der nicht nur den Brühler Club für Motorsport gründete, sondern auch den Förderverein „Ja zum Nürburgring e.V.“ im Jahr 1981 ins Leben rief und sich für den Bau der Grand-Prix-Strecke einsetzte. Als der Bau gestoppt werden sollte, sammelte er mehr als 100 000 Unterschriften. Und auch sonst war der leidenschaftliche Segler und Reiter bei Problemen rund um den Nürburgring zur Stelle und half aus. Unter anderem kämpfte er auch vehement gegen den Verkauf der Rennstrecke an private Investoren im Jahr 2014.

Flimm war vor allem für seine direkte und kämpferische Art bekannt. Seinen 90. Geburtstag feierte er mit einem rauschenden Fest im Phantasialand in Brühl, zu dem FIA-Präsident Jean Todt sogar mit einer Videobotschaft gratulierte. Bis heute erinnert die Zufahrt zum alten Fahrerlager an die Nürburgring-Ikone. Sie trägt den Namen Otto-Flimm-Straße – die auch die offizielle Anschrift des Nürburgrings ist. Mit seiner 2008 verstorbenen Frau Christa hatte Flimm zwei Töchter und drei Söhne. Sein ältester Sohn verstarb bereits im Jahr 1962. ■

NACHRICHTEN

ERFOLGREICHE BERUFUNG
Ferrari erhält den Sieg in der GTE-Pro-Klasse beim dritten Lauf zur Sportwagen-WM (WEC) in China zurück. James Calado und Alessandro Pier Guidi wurden in Shanghai wegen eines Verstoßes bei der Bodenfreiheit nach dem Rennen disqualifiziert. Doch diese Entscheidung wurde nun vom FIA-Berufungsgericht kassiert. Damit verliert auch Porsche den Doppelsieg wieder, Calado und Pier Guidi rücken in der WM-Wertung auf Platz 2 auf.

OFFENE MACAU-FRAGEN
GT-Promoter Stéphane Ratel weiß immer noch nicht, ob er das GT3-Weltcup-Finale in Macau ausrichten wird oder nicht. Das entsprechende Meeting mit der FIA am 10. Februar fiel wegen der Coronavirus-Gefahr aus, das Thema wurde von der FIA auf unbestimmte Zeit vertagt.

ASTON-MARTIN-GERÜCHT
Insider schwörten Stein und Bein, dass diese Woche Montag der Ausstieg von Aston Martin aus dem Hypercar-Programm hätte verkündet werden sollen. Wir bei MSa waren vorbereitet – aber nichts passierte. Doch selbst ACO-Mitglieder gaben zu, dass die Indizien für einen Ausstieg immer stärker werden.

LOGO FAHREN
PRÄMIE SPAREN
Sponsoring bis zu 10.000 € pro Team
BAUER
RENNKASKO.DE
Jetzt Angebot anfordern
Telefon +49(0)7641 933070, start@rennkasko.de



Das Ende der Eintagsf

Elfyn Evans war der Mann, der ab und zu mal einen guten Tag hatte, der gut genug war, um sein Heimspiel zu gewinnen und vielleicht hier und da mal auf Asphalt. Elfyn Evans war nie ein Kandidat für den WM-Titel, doch das alles gilt seit dem vergangenen Sonntag nicht mehr.

Von: **Markus Stier**

Am schwierigsten war es, konzentriert zu bleiben. Endlich mal alle drei Tage konstant das Niveau zu halten. Elfyn Evans war so sehr bemüht, sich nicht zu früh zu freuen, dass er es auch nach der Zieldurchfahrt nicht so richtig konnte. Erst vergewisserte er sich trotz komfortablem Vorsprung im Ziel der Powerstage bei Beifahrer Scott Martin, ob es auch wirklich gereicht hatte, dann galt es, nicht noch beim Klettern aufs Dach auszurutschen. Beim Plausch mit dem über beide roten Wangen strahlenden Papa Gwyndaf wirkte der Sieger noch geschäftsmäßig, erst als „God Save the Queen“ erklang, lachte auch Elfyn Evans frei heraus – befreit vom Druck der Welt und den Erwartungen an sich selbst.

Der Schlüssel zum Erfolg war schon die erste Prüfung. Nach dem dritten Rang in Monte Carlo fuhr der 31-jährige Waliser in Schweden einfach mal los. Er klagte nicht über Wetter und Startposition wie Monte-Carlo-Sieger Thierry Neuville, nicht über mangelnde Kenntnis des Sportgerätes wie Weltmeister Ott Tänak und Ex-Weltmeister Ogier. Evans strengte sich gar nicht besonders an, schlug sie alle drei, ließ die erste von fünf Bestzeiten notieren und staunte, wie leicht ihm das alles gefallen war. Der Mann aus Dolgellau entschied, einfach so weiterzumachen, und das war der Schlüssel zum Erfolg.

Ein Tag, vier Prüfungen

Auf jenen Tänak, der im selben Toyota 2019 das Feld einfach abgeschlachtet hatte, konnte Evans zum Ende der ersten Etappe 8,5 Sekunden Vorsprung notieren und beruhigt schlafen gehen. Das Guthaben klingt nicht nach viel, aber es waren ja auch nur vier Prüfungen gefahren und angesichts der starken Verkürzung mangels Schnee schon 40 Prozent der Rallye vorbei. Nur eine einzige Prüfung dieser Schweden-Rallye wurde auch in Schweden gefahren, ansonsten hatte Cheforganisator Glenn Olsson mit dem Segen von FIA-Observer Timo Rautiainen einfach die erste Etappe über zwei Tage gestreckt.

Nur die ersten 21 Kilometer in „Hof Finnskog“ sahen wirklich winterlich aus, auf den drei

> Mit dem 43. WM-Sieg eines Briten hat das Vereinigte Königreich in Schweden mit Schweden gleichgezogen. Ganz vorn liegt Frankreich (193 Siege) vor Finnland (179).



ROESELER

Niemand kommt zurzeit so gut mit seinem Sportgerät zurecht wie Elfyn Evans. Der Waliser war verdienter Sieger

liege

anderen Prüfungen dominierten braune Wälder und glitschige Waldwege, genau wie in Wales, wo Elfyn Evans 2017 siegte. Der Boden war nicht so weich wie befürchtet, das, was von der Strecke übrig blieb, war auch am Samstag noch gut befahrbar, nicht zuletzt, weil der Veranstalter die parallele historische Rallye abgesagt hatte. Das allgemeine Wehklagen der Piloten über das Hetzen mit zahnlosen Spikes über lauernde Eisplatten hatte zur unnötigen Absage der Auftaktprüfung in Karlstad geführt. Damit Glenn Olson seine live im TV übertragene Abendshow mit den vielen verkauften VIP-Tickets samt Abendessen im Rennbahn-Restaurant retten konnte, wurde die Superspecial kurzerhand zu einem zweiten Shakedown erklärt. So mussten die Teams am Freitagmorgen nicht mit bereits angenagten Gummis in den Wald.

Um die Show zu retten, pflügten die Helden die Pferdepiste aus Spaß zu einem Acker, und wäre die Gaudi in Färjestad gewertet worden, Jari-Matti Latvala hätte genau das Erfolgserlebnis und die Schlagzeile gehabt, die der Ende 2019 ausgemusterte Finne zur Sponsoren-Akquise für weitere Einsätze gebraucht hätte. Der viermalige Schweden-Sieger war am Donnerstagabend der Schnellste, es blieb indes der einzig glückliche Moment des 34-Jährigen. Als es am Freitag ernst wurde, ließ der auf 2019er-Stand gepimpte Yaris der Saison 2018 zügig den nötigen Vortrieb vermissen. Tommi Mäkinen entschuldigte sich öffentlich bei seinem Landsmann und reportierte menschliches Versagen. Ein Mechaniker hatte ein wichtiges Kabel von der Lichtmaschine Richtung Zündung falsch verlegt. Schnell war der oberhalb des Unterbodenschutzes verlegte Draht marode. Latvalas neuer Beifahrer Juho Hänninen musste sich nicht sorgen, seine Ansagen zu langsam zu machen, das Auto rollte mit immer wieder aussetzendem Motor eher gemächlich über die Strecke. Nach drei Prüfungen hatte Latvala schon über 2.20 Minuten Rückstand und gab auf.

Schon wieder verschlafen

Etwa zum selben Zeitpunkt wollte Sébastien Ogier eigentlich aufdrehen. Am Morgen entschied der sechsmalige Champion wie so oft, Terrain und Konkurrenz erst mal zu sondieren, man könnte ja später bei Bedarf immer noch eine Schippe draufflegen. Doch wie schon in Monte Carlo schlug der Plan fehl. Schon nach der ersten Etappe, mit knapp 18 Sekunden zurückliegend, war der Zug zum Sieg abgefahren, zumal Ogier feststellen musste, dass ihm der Yaris längst nicht so gut passt wie seinen Teamkollegen. Der routinierte Franzose bastelte ständig an der Abstimmung, war zuweilen überrascht, welch große Effekte auch geringe Änderungen bringen können, und hatte nie das volle Vertrauen ins Auto.

Gleiches galt für den Mann, der ihn vom Thron stieß. Ott Tänak fiel sein früher Abflug in Monte Carlo auf die Füße. Dem Esten fehlen Kilometer im diffizil abzustimmenden Hyundai. Wenig hilfreich war das warme Wetter, das den Testfahrplan obsolet machte. Erst in der Woche vor der Rallye saß der Este einen Tag im Auto. Tänak profitierte dank der Nullnummer in Frankreich von seiner späten Startposition und machte das Beste daraus. Er wurde Zweiter. „Ich kann nicht meckern. Das Auto hat den Speed, ich muss es nur noch besser kennenlernen“, sagt der Titelverteidiger, der froh war, nach seinem Monte-Carlo-Crash überhaupt am Start zu stehen. Obwohl alle Knochen heil waren, gesteht der Este: „Die erste Woche danach war kein Spaß.“

Den Heimvorteil im i20 konnte Thierry Neuville nicht umsetzen. Trotz reichlich Erfahrung mit dem himmelblauen Coupé tat auch er sich auf manchen Strecken schwer. Wo der Schotter durchschien – und es vor allem vorn die Nägel aus den Reifen riss –, haderte der Belgier mit Untersteuern, das er so sehr hasst. Neuville war aber nicht nur das Opfer seiner schon vor dem Wochenende negativen Einstellung, sondern tatsächlich auch der ersten Startposition eines Tabellenführers.

Nach der ersten Etappe Sechster, hätte er im Normalfall noch anderthalb volle Fahrtage gehabt, um auf besseren Startplätzen Zeit gutzumachen, doch nach dem Freitag blieben nur noch runde 80 Kilometer bis zum Ziel übrig, und als Vierter auf der Piste am Samstag fand er weniger Grip vor als Ogier (Startplatz 6) oder Tänak (8). Doch wie so oft, wenn es nicht läuft, machte der Belgier das Beste aus der Lage. Auch wenn sein Angriff auf eine vordere Position scheiterte, holte er sich als Zweitschnellster der Powerstage noch vier Extrapunkte, sodass er nun punktgleich mit Evans die Tabelle anführt. Weil aber der Waliser abgesehen von seinem Sieg noch einen dritten Rang auf der Habenseite hat und damit das bessere zweite Ergebnis, muss er beim dritten Lauf in Mexiko den Reigen eröffnen. ▷



ROESELER

Elfyn Evans beweist, dass er das Zeug zum WM-Kandidaten hat. Beifahrer Scott Martin feiert seinen ersten WM-Sieg



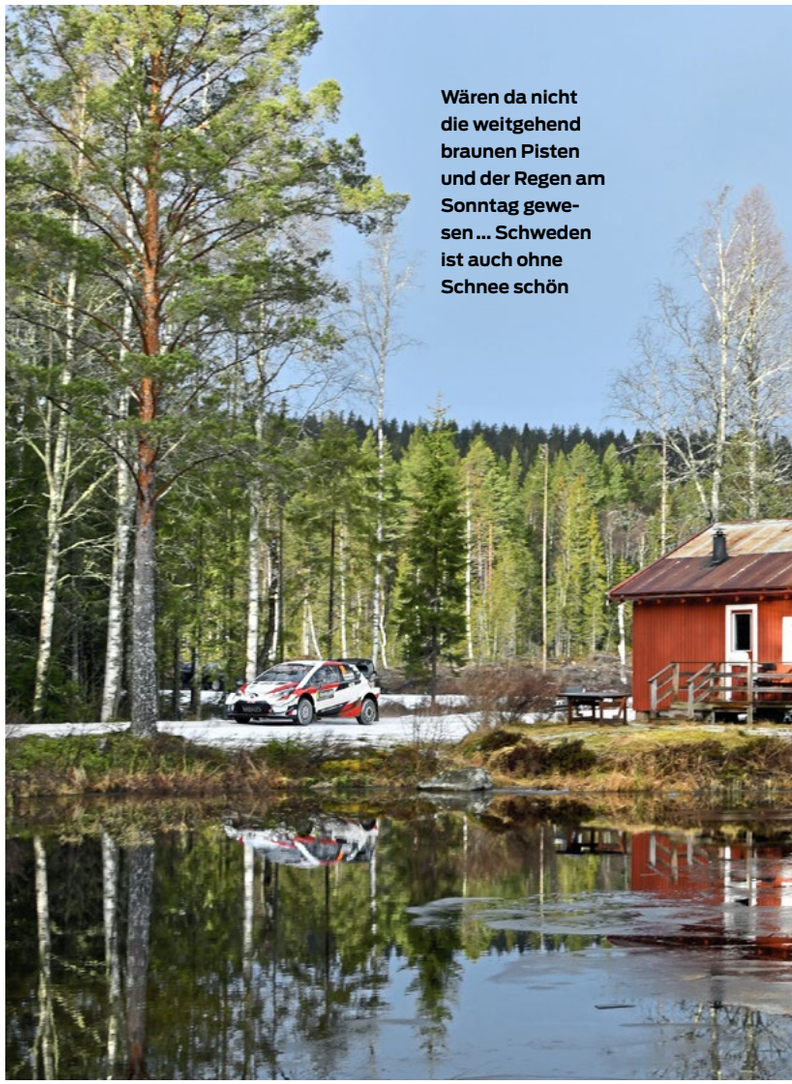
ROESELER

Ott Tänak war nach seinem Monte-Crash froh, am Start zu sein



ROESELER

Kalle Rovanperä fuhr seine erste Bestzeit und erstmals aufs Podium



ROESELER

Wären da nicht die weitgehend braunen Pisten und der Regen am Sonntag gewesen … Schweden ist auch ohne Schnee schön

Mit noch einer Prüfung mehr hätte Neuville zumindest Rang 5 geholt. Dem 5,4 Sekunden vor ihm liegenden Esapekka Lappi nahm er auf der letzten Prüfung vier Sekunden ab. Eigentlich wären die 21 Kilometer von Likenäs zwei Mal zu absolvieren gewesen, aber nach dem Wärmeeinbruch am Freitagabend sagte Glen Olsson zur Rettung der Powerstage den ersten Durchgang schon am Samstagmorgen ab.

Lappi berappelt sich

Beim Fünftplatzierten Lappi hebt sich die Laune. Langsam wird der bei Citroën so gebeutelte Finne mit dem Fiesta des M-Sport-Teams warm. An Zeitkontrollen sonst gern gnadenlos mit sich selbst abrechnend, verkündete er milde lächelnd am Samstagmorgen: „Ich bin zufrieden mit mir."

Die Rolle des Selbstzerfleischers musste also wieder Teamkollege Teemu Suninen spielen, der ansonsten keine Rolle spielen konnte. Suninen war schlicht zu langsam, um mehr zu ergattern als Platz 8, noch einen Rang hinter dem seit Oktober leicht eingerosteten Craig Breen, der auf dem dritten Hyundai nach nur einem halben Testtag auch nur dritte Kraft war. Breen, 2018 noch sensationeller Zweiter in Schweden, sah im zusammengestrichenen Zeitplan einen weiteren Nachteil, den des frühen Feierabends. Schon am Nachmittag waren alle wieder im Service. Die Fahrer hatten massenhaft Zeit, um in aller Ruhe die Videos der Konkurrenten zu begutachten, zumal ja am Samstag dieselben Prüfungen erneut gefahren wurden. „Es gibt dieses Mal keine Geheimnisse", klagte Breen.

Suninen konnte, abgesehen von den schwächeren Autos der WRC2 und WRC3, lediglich Takamoto Katsuta im vierten Werks-Toyota hinter sich lassen. Der Japaner, 2018 noch viel beachteter WRC2-Sieger, zeigte auch bei seinem vierten WRC-Einsatz keine allzu steil ansteigende Lernkurve. Trotz der Kürze der Rallye fehlten ihm im Ziel zwei Minuten auf die Spitze. Gebetsmühlenartig verkündet er lächelnd: „Der Taka von heute ist besser als der Taka von gestern", aber bei nur 169 Kilometern insgesamt war die Rallye vorbei, als sie für ihn hätte losgehen können.

Ein bisschen betraf das auch seinen jüngsten Teamkollegen. Kalle Rovanperä verordnete sich wie der große Champion im Team zunächst einen verhaltenen Beginn. Schon zu seinen WRC2-Zeiten hatte er mit fantastischen Bestmarken beeindruckt, sich aber auch mit vermeidbaren Fehlern das Leben selbst schwer gemacht. In Schweden leistete sich der 19-Jährige allenfalls den ein oder anderen Dreher. „In den langsamen Passagen fehlt mir noch Erfahrung", sagte das Wunderkind allen Ernstes – die finnischen Testpisten sind ebenso sauschnell zu fahren wie die gefrorenen norwegischen Waldwege. Elfyn Evans absolvierte die erste Prüfung mit einem 131er-Schnitt, auf der zweiten Etappe lagen die Bestzeiten auf aufgerauter Piste noch zehn Sekunden tiefer.

Seit 1965 fiel die Rallye Schweden nur drei Mal aus: 1974 wegen der Ölkrise, 1990 mangels Schnee und 2009 zugunsten der Nachbarn aus Norwegen.

Rovanperä war schon auf der ersten Prüfung schneller als Sébastien Ogier, den Tommi Mäkinen trotz Rücktrittsverkündung zum Jahresende gern zu mindestens einer weiteren Saison überreden würde, aber nicht





ROESELER

Kein Drama: Die Spike-Reifen hielten besser stand als befürchtet


ROESELER

Kurzer Spaß: Latvala im Toyota



ROESELER

Zu wenig riskiert: Ogier

so sehr, dass er seine beiden anderen Fahrer dafür einbremsen würde. Vom unantastbaren Evans abgesehen, bremste er auch Rovanperä nicht ein, denn der große Franzose ist schon bald Rallye-Vergangenheit, der rasant wachsende Rovanperä aber ist die Zukunft. Zwei Mal ging Ogier am Samstag am Teamkollegen vorbei, zwei Mal konterte der jugendliche Emporkömmling umgehend.

Ganz der Papa

Und wie. Aus der halben Sekunde Rückstand am Samstagabend machte Rovanperä auf der einzig verbliebenen Prüfung am Sonntag 3,4 Sekunden Vorsprung. 19 Jahre nachdem sein Vater Harri mit seinem ersten und einzigen WM-Sieg an gleicher Stelle den Durchbruch schaffte, stürmte der Junior im Zeitraffer an die Weltspitze.

Schon in der zweiten Kurve kam er zu weit nach außen, nach zwölf Kilometern hing sein Yaris bei 150 Sachen mit dem Hintern im Graben, aber gerade auf dem schnelleren zweiten Teil klatschte Rovanperä alle Gegner ab, gewann bei seinem zweiten WM-Lauf in einem WRC seine erste Powerstage und damit fünf Extrapunkte und eroberte als Dritter seinen ersten Podiumsrang. Der Zweitschnellste Neuville hatte angesichts nachlassender Haftung zurückgesteckt. Nicht so Rovanperä: „Die Vorderreifen waren ziemlich tot, aber ich hab trotzdem Vollgas gegeben“, grinste er unbeschwert.

Tommi Mäkinen hatte mehr Tränen der Rührung in den Augen als Vater Harri. „Unglaublich, unglaublich. Er ist diese Prüfung noch nie zuvor gefahren“, sagte sein Teamchef und adelte seine beiden jungen Piloten: „Die haben heute Geschichte geschrieben.“ Das gilt vor allem für Elfyn Evans, dem niemand mehr nachsagen wird, er sei ein Asphalt-Spezialist. Nach Colin McRae und Richard Burns hat Großbritannien einen dritten WM-Kandidaten. ■

RALLYE SCHWEDEN (14.–16.2.2020)

2. von 13 Läufen, 9 Wertungsprüfungen über 148,55 Kilometer

1.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	1:11.43,1 h
2.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+12,7 s
3.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+20,2 s
4.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Hyundai i20 WRC	+23,6 s
5.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+32,4 s
6.	Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	+33,8 s
7.	Breen/Nagle	Hyundai i20 WRC	+1.00,9 min
8.	Suninen/Lehtinen (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+1.24,5 min
9.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+1.59,6 min
10.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Hyundai i20 R5	+4.03,0 min

Bestzeiten: Evans 5, Tänak 2, Neuville 1, Rovanperä 1

WM-STAND FAHRER

1.	Elfyn Evans	42 Punkte
2.	Thierry Neuville	42
3.	Sébastien Ogier	37
4.	Kalle Rovanperä	30
5.	Esapekka Lappi	24
6.	Ott Tänak	20
7.	Teemu Suninen	11
8.	Sébastien Loeb	8
9.	Takamoto Katsuta	8
10.	Craig Breen	6



ROESELER

Lappi ist im Ford WM-Fünfter

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	73 Punkte
2.	Hyundai	63
3.	M-Sport-Ford	30

Zwei Gastfahrer vorn



Jari Huttunen düpierte die Hyundai-Werksfahrer

ROESELER

Anders als in Monte Carlo musste WRC2-Titelfavorit Mads Östberg bei seinem Heimspiel gleich zwei privaten WRC3-Gaststartern den Vortritt lassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Diesmal war in Schweden vieles anders, eines ist geblieben: Wie im Vorjahr hadert in der zweiten Liga ausgerechnet der Sieger mit seinem Dienstwagen. „Nie hätte ich gedacht, hier zu gewinnen“, verriet der ehemalige Hyundai-Junior Jari Huttunen, der, anders als seine werksunterstützten Markenkollegen Ole Christian Veiby und Nikolay Gryazin aus dem WRC2-Team von Hyundai, in einer alten Kundensportversion des i20 saß. „Am Freitag hatte ich dauernd Probleme mit der Schaltung und am Samstag machte uns ein Ölleck Sorgen. Nur gut, dass wir am Sonntag nur eine Prüfung absolvieren mussten. Ich habe einfach Vollgas gegeben und gehofft, dass das Ding hält“, fasste der 25-jährige Finne seinen Auftritt zusammen.

Die favorisierten WRC2-Asse hatten nur am Freitag die Nase vorn. Vorjahressieger Veiby war auf der ersten Prüfung der Schnellste, sein norwegischer Landsmann Mads Östberg im Citroën C3 folgte knapp dahinter. Das war es aber auch. Die M-Sport-Piloten Adrien Fourmaux und Rhys Yates rechneten sich gegen die skandinavischen Experten ohnehin wenig aus. Mit weit über drei Minuten Rückstand und den Klassenrängen 9 und 10 blieben die beiden WRC2-Piloten dennoch hinter den Erwartungen zurück. Ähnlich farblos war der Auftritt von Pontus Tidemand, seines Zeichens WRC2-Weltmeister von 2017. Kaum etablierte sich der Skoda-Pilot mit 23 Sekunden Rückstand auf Rang 5, zog am Freitagabend der einzige VW Polo unter den 17 Zweitliga-Autos mit Ex-Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson am Steuer vorbei.

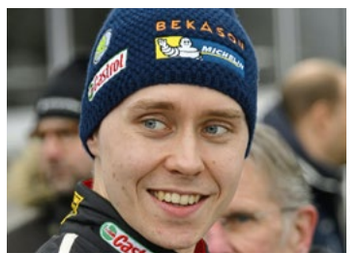
Nach vorsichtigem Beginn legte der in der WRC3 von Skoda unterstützte Oliver Solberg ein paar Kohlen nach. Nachdem der 18-Jährige am Samstag seine hochdekorierten schwedischen Landsmänner hinter sich ließ, wollte er im Schlussspurt auch noch den viertplatzierten Veiby abfangen. Doch das ging schief. Solberg junior handelte sich einen Plattfuß ein und musste mit Klassenrang 8 nicht nur Kristoffersson und Tidemand, sondern auch noch Markenkollege Eerik Pietarinen den Vortritt lassen.

An der Spitze änderte sich auf der 21,19 Kilometer langen Powerstage dagegen wenig. Huttunen quetschte seinen Dienstwagen maximal aus und surfte nur 1,3 Sekunden langsamer über die anfangs raue und am Ende gefrorene Piste als Kristoffersson.

Östberg setzte dagegen auf die kontrollierte Attacke, obwohl ihn nur 5,9 Sekunden vom möglichen Klassensieg trennten. Aber wie schon in Monte Carlo war es dem werksunterstützten Citroën-Piloten wichtiger, den prestigeträchtigen WRC2-Sieg einzufahren, als sich in der Frühphase der Meisterschaft mit WRC3-Gaststartern zu beschäftigen.

Sieger Huttunen, der diese Saison mangels Budget in der polnischen Meisterschaft startet, hatte am Ende noch Glück, dass zwei bei der Nachkontrolle festgestellte Unregelmäßigkeiten nicht sein Konto belasten. Hyundai muss 5000 Euro für eine nichtkonforme Antriebswelle zahlen, sein Team 1000 Euro für einen falsch montierten Heckflügel. ■

> Die Konkurrenz geht sich aus dem Weg: Während die Hyundai-Junioren zum ersten Übersee-lauf nach Mexiko reisen, treten Mads Östberg und das M-Sport-Duo beim Finale in Japan an.



ROESELER

Emil Lindholm: Starker Gastauftritt



ROESELER

Östberg: Der Sieger ist nur Dritter

WRC2 SCHWEDEN

1.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)* Hyundai i20	in 1:15.46,1 h
2.	Lindholm/Korhonen (FIN/FIN)* Skoda Fabia R5	+ 5,0 s
3.	Östberg/Eriksen (N/N) Citroën C3	+ 7,0 s
4.	Veiby/Andersson (N/S) Hyundai i20	+ 30,4 s
5.	Kristoffersson/Skjarmoen (S/N)* VW Polo	+31,3 s

*WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 2

1.	Mads Östberg (N)	50 Punkte
2.	Adrien Fourmaux (F)	30 Punkte
3.	Nikolay Gryazin (RUS)	23 Punkte

Rallye Schweden

Veranstalter in der Bredouille

Eine harte Woche für Glenn Olsson, Chef der Rallye Schweden. Noch während der Veranstaltung wurde über eine schneesichere Zukunft des einzigen Winter-Klassikers debattiert.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Siegerehrung passte ins Bild: Heftige Niederschläge trübten die Zeremonie im Servicepark von Torsby. Auch Glenn Olsson, Chef der Rallye Schweden steht im Regen. „Natürlich freut es uns, dass wir es mit der FIA, dem WM-Promoter und den Herstellern geschafft haben, diese Veranstaltung trotz aller Widrigkeiten durchzuziehen. Allerdings tragen wir dabei das größte Risiko. Schon jetzt ist klar, dass wir wie im Jahr 2016 mit einem Minus rausgehen. Unseren Einnahmen aus dem Ticketverkauf, den Sponsoren und den Startgeldern stehen erhebliche Kosten gegenüber. Für die Strecken und Zuschauerplätze sind diese nirgends höher als bei einer Winter-Rallye“, sagt der Schwede und fügt an: „Die größten Rechnungen kommen vom WM-Promoter und der FIA.“

Da muss es besonders schmerzen, dass FIA-Präsident Jean Todt zwar das gute Miteinander lobt, von der Rallye Schweden zugleich aber winterliche Bedingungen erwartet. „Es ist klar, dass wir hier Schnee haben müssen“ so der Franzose. Olsson sieht dafür nur wenige Auswege: „Das Wetter können wir nicht beeinflussen. Es gab in Skandinavien immer mal wieder grüne Winter.“ Bleibt neben der Hoffnung auf Frau Holle nur eine Änderung der Rallye-Route. „In den Skigebieten ist so eine Veranstaltung nicht willkommen, schließlich kaufen weder die Teams noch die Zuschauer Liftkarten. Eine mögliche Lösung wäre ein sogenannter ‚Remote-Service‘, durch den wir nochmals ein bis zwei Fahrstunden weiter in den Norden kämen. Doch dem stand bisher das gewünschte Format entgegen, bei dem die Autos mehrmals am Tag den zentralen Servicepark ansteuern sollten“, gibt Olsson zu bedenken. ■



ROESELER

In der Zwickmühle: Schweden-Cheforganisator Glenn Olsson

Junior-WM

Kristensson wiederholt Heimsieg

Der Grundstein ist gelegt. Tom Kristensson beginnt seine Titeljagd in der Junior-WM mit einem unangefochtenen Heimsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Ihren Saisonauftakt hatten sich die 16 WM-Junioren aus elf Nationen anders vorgestellt. Spätestens auf der zweiten Etappe waren die Strecken durch das Tauwetter und die Allrad-Boliden in so schlechtem Zustand, dass es für die Nachwuchs-Akteure in ihren kleinen Fronttrieblern vor allem darum ging, auf der Strecke zu bleiben. Jon Armstrong, WRC eSport-Champion von 2018, gelang dies in der realen Rallye-Welt ebenso wenig wie dem WRC2-erfahrenen Mitfavoriten Fabio Andolfi, die beide früh abflogen. Anders Lokalheld Tom Kristensson: Der Schweden-Sieger und WM-Vize aus dem Vorjahr markierte die ersten beiden Bestzeiten, setzte sich mit über 20 Sekunden Vorsprung an die Spitze und kontrollierte fortan das Tempo und die Nachwuchskonkurrenz.

Vor der 21,19 Kilometer langen Power Stage – der einzigen Prüfung am Sonntag – lag Kristensson satte 41,8 Sekunden vor dem Letten Martins Sesks. Bei der abschließenden Schlammschlacht wühlte sich mit Kern Torn ein weiterer Routinier am schnellsten durch und auf den verbleibenden Podiumsplatz. Mehr änderte sich nicht mehr. Jetzt folgt eine viermonatige Pause, die zweite von insgesamt fünf Junior-WM-Runden steht erst Ende Juni auf Sardinien an. ■



ROESELER

Tom Kristensson blieb auch auf tiefem Boden ohne Fehler

KOMMENTAR

BLAUES AUGE

Die Herausforderung im Rallyesport liegt in der Anpassung an spezielle Bedingungen, das gilt auch und gerade für die Rallye Schweden. Tobt ein Elfyn Evans auf der ersten Prüfung mit einem Schnitt von über 130 Stundenkilometern über einen mal mehr, mal weniger gefrorenen Schotterweg zwischen massiven Bäumen hindurch, mag das spektakulär sein, verschiebt aber das Restrisiko dieses Sports in einen gefährlichen Bereich – egal, wie viel in Sachen Sicherheit an den Autos, der Rallye-Route, den Streckenbedingungen oder dem Reifen-Reglement getan wurde. Oder anders gesagt: Alle Beteiligten kamen mit einem blauen Auge davon. Denn die Rallye fand, wenn auch deutlich verkürzt und unter schwierigen Bedingungen, aber eben ohne größeren Schaden oder Unfälle statt. Dass der vor Ort weilende FIA-Präsident Jean Todt die Rallye Schweden zur DNA der Rallye-WM zählt und die tolle Zusammenarbeit zwischen der FIA, dem WM-Promoter, den Herstellern und dem Veranstalter im Vorfeld lobt und verspricht, Schweden werde auch 2021 auf dem Kalender stehen, ist das eine. Das andere ist, dass er gleichzeitig klarstellt, so eine Rallye werde es hier nicht mehr geben. Eine Ohrfeige für den Veranstalter. Heißt es doch nichts anders, als dass die FIA von den schwedischen Organisatoren eine Schneegarantie fordert. Wie das umsetzbar sein soll, dazu äußert sich Todt nicht. Das Wetter und den Klimawandel können die schwedischen Veranstalter jedenfalls nicht kontrollieren. Bleibt nur eine andere Rallye-Route, aber auch die ist keine Garantie für ein spektakuläres Winterfestival. Grüne Winter gab und wird es in Skandinavien immer geben. Aber eben auch wundervolle mit viel Schnee.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

Auf ein Neues

Kleiner Trost nach dem frühen Aus von Jari-Matti Latvala: Das Toyota-Team sieht sich in der Verantwortung und will einen zusätzlichen Einsatz ermöglichen.

Als die Kollegen am Samstagmittag die siebte Prüfung ansteuerten, war Ex-Werksfahrer Jari-Matti Latvala schon auf der Heimreise. Denn kaum hatte die Rallye Schweden begonnen, muckte sein von Tommi Mäkinen Racing privat eingesetzter Yaris WRC, und Latvala musste ihn noch auf der ersten Etappe abstellen. Die Enttäuschung war nicht nur bei dem mit 209 WM-Auftritten unangefochtenen Rekordstarter groß. Auch Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen zeigte sich niedergeschlagen. „Durch einen Schlag auf den Unterfahrschutz wurde ein Kabel beschädigt, das auf der falschen Seite angebracht war. Ein Fehler, der uns zum ersten Mal passiert ist“, entschuldigte sich dieser und versprach, dass man zusammen mit dem 34-Jährigen an einer Lösung arbeiten werde. Der Plan: Vor dem von Latvala fix geplanten Heimspiel in Finnland will Toyota den Start auf Sardinien ermöglichen. ■ RK



ROESELER

Latvala: Im Moment sind die WM-Einsätze 210 und 211 garantiert

AUS DEM SERVICEPARK

EHRENGAST
Zum siebzigsten Geburtstag der seit 1950 stattfindenden Rallye Schweden erhielt Stig Blomqvist eine auf Lebenszeit gültige Ehrenkarte. Die eindrucksvolle Bilanz des heute 74-Jährigen bei seinem Heimspiel: Bei 24 Starts stehen 15 Podestplätze, davon sieben Siege, und nur drei Ausfälle zu Buche.

LEICHTGEWICHT
Toyota-Cheftester Juho Hänninen hat sechs Kilo abgenommen. „Das musste sein, als Fahrer habe ich ja auch leichte Copiloten bevorzugt“, scherzt der 38-jährige Finne, der neben Jari-Matti Latvala Platz nahm.

BLAUBLÜTER
Kaum wurde die Zuschauerprüfung auf der Trabrennbahn in Karlstad zum Shakedown erklärt, durfte sich Sébastien Ogier eines besonderen Copiloten erfreuen: Prinz Carl Philip, Vierter der schwedischen Thronfolge und Herzog von Värmland, nutzte die Gelegenheit, um mit dem Ex-Weltmeister die zweitschnellste Zeit in die Bahn zu brennen.

SCHATZKAMMER
Bevor die Mitglieder des Skoda-Werksteams erstmals den Dienstwagen von Oliver Solberg betreuten, luden dessen Eltern, Ex-Champion Petter Solberg und Gattin Pernilla, geborene Walfridsson, ins private Museum nach Torsby. Aktuell drängen sich dort zwei Dutzend Wettbewerbsautos aus allen Epochen sowie weit über 600 Trophäen, zahlreiche Overalls, Helme und Zeitdokumente. Weitere 70 Fahrzeuge schlummern aus Platzmangel im Nachbarort.

SCHRECKSEKUNDE
Während der Siegerehrung wurden ein Zuschauer und Toyota-Pressedame Terhi Heloaho von einem durch die Sturmböen umgerissen Stahlmast getroffen. Die Finnin wurde mit meiner Platzwunde am Kopf ins nächstgelegene Krankenhaus gefahren. Noch auf der Pressekonferenz gab Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen Entwarnung: „Davon abgesehen, dass sie sich an nichts erinnern kann, ist sie schon wieder wohlauf.“ ■ RK

Rallye-WM

Es beginnt ein Wettlauf mit der Zeit

In Schweden sprachen Jean Todt und Yves Matton über die Zukunft der Rallye-WM. Der FIA-Präsident nahm Stellung zum WM-Kalender, der FIA-Rallyedirektor zum kommenden Hybrid-Reglement.

Von: **Reiner Kuhn**

Drei Tage weilte der FIA-Präsident in Schweden vor Ort und machte sich ein Bild: vom Winter-Klassiker im Speziellen und von der Rallye-WM im Allgemeinen, wie diverse Treffen mit dem WM-Promoter und den Herstellern bestätigen. „Vor ein paar Tagen wussten wir noch nicht, ob wir diese Rallye überhaupt durchführen können. Klar ist aber auch, dass wir bei einer Winterrallye Schnee haben müssen“, mahnt Todt. Schweden sei für die kommende Saison dennoch gesetzt. „Ich bin mir sicher, dass jeder seine Lektion gelernt hat“, so Todt, der den nächstjährigen WM-Kalender auf der Weltratssitzung im Juni verabschieden lassen will. Am Rotationssystem in Europa will er dabei festhalten, trotz der Absagen von Australien (Waldbrände) und Chile (politische Lage) oder dem Tauwetter in Schweden. „Es wird immer unvorhersehbare Ereignisse wie aktuell das Corona-Virus geben, die sich auf Veranstaltungen aller Art auswirken“, bricht er das Thema Kalender ab und überlässt Yves Matton das Wort.



DPPI

FIA-Präsident Todt, Rallye-Direktor Matton: Strammer Fahrplan

Der FIA-Rallyedirektor gibt Einblicke in eine noch schwierigere Thematik: das für 2022 geplante Hybrid-Reglement. Zwar stehen die Eckdaten, unklar sind aber die Details, damit die Sportchefs zu ihren Vorständen gehen können. „Ja, wir sind etwas hinter dem Zeitplan“, bestätigt Matton. Am Donnerstag sitze man wieder zusammen. Ganz oben auf der Agenda: die Kosten, die laut FIA mittels strengerer Vorgaben 30 Prozent unter jenen der aktuellen WRCs liegen sollen. Der Lieferant der rund 80 Kilo schweren Einheit aus Batterie und 100 Kilowatt starkem E-Motor soll nun Ende März feststehen, die Hersteller sich dann bis Juni zur neuen Königsklasse bekennen. Den Teams blieben dann nur noch 18 Monate zur Entwicklung der neuen Autos. Oder wie Ingenieure rechnen: sechs Monate am Computer und zwölf auf den Rädern. ■



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



BMW

DTM

Test noch ohne Kubica

Die DTM hat eine bewegte Woche hinter sich: Parallel zu den Hersteller-Testfahrten von BMW und Audi in Vallelunga wurde bekannt, dass – und in welcher Konstellation – Robert Kubica 2020 in der Serie starten wird. Damit wächst das Feld auf jetzt 15 Autos.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf diese Nachricht haben alle Fans von Robert Kubica und der DTM seit Dezember gewartet: Der Pole wird 2020 Teil der Tourenwagenserie und wird wie erwartet einen privat eingesetzten BMW M4 DTM pilotieren. „Beim Test im Dezember in Jerez de la Frontera bin ich richtig auf den Geschmack gekommen“, sagte der 97-fache F1-GP-Starter. Es war nicht sein erster Test: Schon Anfang 2013 fuhr er erstmals einen DTM-Renner, damals noch mit einem Stern auf der Haube. Bei seinem Einsatzteam schließt sich der (Mercedes)-Kreis: Dieses wird nämlich nicht etwa Motopark oder Fach Auto Tech sein, sondern ART Grand Prix.

„In der Gesamtbetrachtung aller Aspekte haben wir uns für das Paket von ART Grand Prix entschieden“, erklärt BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt die Entscheidung. Bei den eingefleischten DTM-Fans klingelt es beim Namen ART natürlich sofort: Schon 2015 und 2016 war die Mannschaft aus dem französischen Villeneuve-La-Guyard in der Serie vertreten, setzten damals aber auf – genau: Mercedes. Sie ermöglichten sowohl Lucas Auer als auch Esteban Ocon und (nach Ocons schneller Beförderung in die Formel 1) Felix Rosenqvist den DTM-Einstieg.

Kubica: Verhaltene Ziele

Nun kehren die einstigen Quasi-Dauerchampions aus Formel 3 und GP3 zurück in die Tourenwagenszene, und das mit einem kräftigen Zugpferd. Doch Kubica tritt auf die Euphorie-Bremse: „Natürlich müssen wir im Vergleich zu den renommierten DTM-Teams noch Erfahrung sammeln, doch wir werden hart arbeiten, um uns kontinuierlich zu steigern“, so der DTM-Rookie, der aufgrund seiner gehandicapten rechten Hand mit einem speziell auf seine Bedürfnisse angepassten Lenkrad fahren wird. Das hatte er schon in Jerez auf Herz und Nieren getestet. „Zu Beginn der Saison werden wir uns noch nicht allzu hohe Ziele setzen“, stößt ART-Teamchef Sébastien Philippe ins gleiche Horn. Fügt aber gleich hinzu, dass man im Saisonverlauf an der Spitze mitkämpfen möchte.

Für die DTM ist Kubica schon jetzt ein echter Zugewinn, nicht nur, weil damit das Feld von 14 auf 15 Autos anwächst. „Wir freuen uns sehr, einen Fahrer vom Kaliber und Prestige eines Robert Kubica in der DTM zu haben“, begrüßt Serienchef Gerhard Berger den Neuzugang.

Kubicas Job als Alfa-Romeo-Reserve-Fahrer in der Formel 1 stellt übrigens kein Hindernis dar. Bei den drei aktuell bestehenden Überschneidungen hat die DTM Priorität. Zum Herstellertest reiste er jedoch nicht, sondern war bei der Alfa-Präsentation in Fiorano vor Ort.

Rast holt Kilometer nach

Während Kubica noch bis zu den offiziellen ITR-Testfahrten in Monza (16. bis 18. März) warten muss, bis er wieder im DTM-Auto Runden abspulen darf, fanden sich Audi und BMW vergangene Woche zu besagtem Herstellertest in Vallelunga ein. Beide hatten je einen leicht überarbeiteten Renner im Gepäck, der über drei Tage mächtig Kilometer und natürlich Daten sammelte.

René Rast holte in Diensten der vier Ringe jene Testarbeit nach, die schon beim Young Driver Test für ihn vorgesehen war. Der Titelverteidiger saß zwei Tage am Steuer, bevor Mike Rockenfeller am dritten Tag übernahm. 451 Runden und 1842 Kilometer standen am Freitagabend auf der Uhr des RS 5. „Es



BMW

Endlich bestätigt: Robert Kubica startet 2020 für ART in der DTM



BMW

Nur als Zuschauer dabei: Lucas Auer (l.) lernte die Abläufe bei BMW kennen

war ein sehr positiver Test für Audi. Wir konnten erneut viele Testkilometer abspulen und werden nun die Daten und die gewonnenen Erkenntnisse genau analysieren, um uns bestmöglich auf die neue Saison vorzubereiten“, sagte Andreas Roos, DTM-Projektleiter bei Audi. Mit dem Testträger des 2019er Autos feilte man vor allem an der Fahrzeugabstimmung und der Fahrbarkeit des 600-PS-Boliden.

Auer und Aberdein vor Ort

Im Gegensatz zu einem Herstellertest im Frühjahr 2018 herrschten diesmal überwiegend gute Bedingungen auf dem Rennkurs nördlich von Rom. Die nutzte auch BMW so gut es ging aus. Die Pressemitteilung der Münchner lässt wissen, dass man „alle geplanten Testpunkte mit dem überarbeiteten BMW M4 DTM abarbeiten“ konnte.

Die BMW-Rennabteilung, am Steuer vertreten von Timo Glock und Philipp Eng, war sogar noch ein bisschen fleißiger als die Audianer: 460 Runden standen hier nach drei Tagen zu Buche. Nachdem man 2019 zu Beginn einige Zuverlässigkeitsprobleme hatte und deshalb einige Teile robuster konstruieren musste, litt der M4 Ende der Saison unter einer gewissen Fettleibigkeit. Nun nähert man sich Stück für Stück wieder dem Minimalgewicht an. „Wir haben auf der Strecke bestätigt, dass wir alles, was wir uns vorgenommen haben, umsetzen konnten“, konstatiert Eng, der am ersten Tag im Cockpit Platz nahm. Den Rest der Testarbeit leistete Glock, der ebenfalls ein positives Fazit zieht: „Das Auto hat sich gut angefühlt.“

Vor Ort waren auch die beiden Neu-Werksfahrer Lucas Auer und Jonathan Aberdein, die in Vallelunga schon einmal das Team und die Abläufe kennenlernen sollten. Auch sie kommen, wie Kubica, erst bei den ITR-Testfahrten wieder hinters Steuer. „Dies alles zu sehen, hat mir sehr geholfen“, stellte Aberdein fest, der noch im Dezember im WRT-Audi Testarbeit leistete, ehe BMW ihn zu sich locken konnte. ■

NASCAR: Daytona 500

Ins Wasser gefallen

Das Daytona 500, dessen Bericht auf dieser Doppelseite geplant war, wurde am angesetzten Renn-Sonntag nur 20 Runden alt. Der Rest ging erst am Montag (nach Redaktionsschluss) über die Bühne. Neuer TV-Deal freut Fans.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war allerhöchste Eisenbahn, doch am Freitag kam dann die frohe Botschaft: Die NASCAR Cup Series wird weiterhin im deutschen TV zu sehen sein. Die Rechte sicherte sich – bis einschließlich 2022 – Sport 1, die meisten Rennen werden auf dem Bezahlsender Sport 1+ live oder im Relive zu sehen sein. Dank einer Sublizenzvereinbarung werden bis zu zwölf Rennen auf dem gewohnten NASCAR-Sender Motorvision TV live gezeigt. Am Sonntag waren sogar beide Sender live drauf, als die Zeremonien fürs „Great American Race“ stattfanden.

Historisch erwähnenswert war dabei vor allem der zweite Besuch eines US-Präsidenten beim wichtigsten NASCAR-Rennen der Saison. Nach George W. Bush 2004 war es nun also Donald Trump, der sich die Pre-Race-Show nicht entgehen ließ. Ebensowenig wie das Kommando „Gentlemen, start your engines“ zu geben und sich als Grand Marshal in seiner „The Beast“ getauften, gepanzerten Limousine um die Einführungsrunde chauffieren zu lassen.

Sonntag nur „Daytona 50“

Kaum hatte Dale Earnhardt Jr., der das Rennen freigeben sollte, die grüne Flagge in die Hand genommen, verhinderte einsetzender Regen in letzter Sekunde den ersten Startversuch. Erst rund eine Stunde später als im eigentlichen Protokoll vorgesehen konnte endlich gefahren werden.

Doch der Friede währte nicht lange. 20 Runden lang machte das Feld in Single-File-Formation Meter, bevor der Himmel erneut die Schleusen öffnete. Ein später einsetzender starker Regenschauer beendete endgültig die Restart-Hoffnungen, womit also nur 50 der 500 Meilen absolviert werden konnten. Der Rest ging erst nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe über die Bühne.

Wenn Sie ans Ende dieser MSa blättern, werden Sie feststellen, dass fürs zweite Saisonrennen in Las Vegas noch kein TV-Termin vermerkt ist. Auch dieser stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest. Parallel zum NASCAR-Rennen überträgt Sport 1+ jedoch schon den WEC-Lauf aus Austin. Wie das Rennen in Daytona – und natürlich auch das in Las Vegas – lief, lesen Sie natürlich in der nächsten Ausgabe. ■



MOTORSPORT IMAGES

Regenpause: Joey Logano lag beim Abbruch auf P2 hinter Ricky Stenhouse

NASCAR: Xfinity- und Truck-Series

Action-Festival in Daytona

Während die erste Liga der NASCAR ihren Saisonauftakt in Daytona erst nach Redaktionsschluss absolvierte, wurde in den beiden anderen nationalen Serien gefahren. So liefen die Daytona-Rennen der Xfinity- und Truck-Series.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Enger geht es kaum: Enfinger knapper Truck-Auftaktsieger vor Anderson

Über mangelnde Unterhaltung konnten sich die Fans der US-Stockcars in Daytona nun wirklich nicht beschweren. Sowohl das Rennen bei den Trucks am Freitag als auch das der zweiten Liga (Xfinity Series) am Samstag bot mehr als genug Spektakel.

Den sportlichen Auftakt in die NASCAR-Saison legten also wie immer die hierzulande besser als „Pickup" bezeichneten V8-Renner hin. Der Zieleinlauf war dabei ähnlich actionreich wie das ganze Rennen, als Grant Enfinger (Ford) sich im Fotofinish gegen Jordan Anderson (Chevrolet) denkbar knapp durchsetzen konnte. Anderson hatte Überschuss und war eigentlich schon vorbei, doch Enfinger fuhr dem neuen Leader in die Seite, der daraufhin Schwung verlor und im Ziel doch 0,07 Sekunden hinter P1 die Linie kreuzte. Im Vorjahr musste Enfinger sich noch mit P2 zufriedengeben, jetzt beendete er eine Sieglos-Serie von 28 Rennen und bescherte Ford gleichzeitig den 100. Triumph in der dritten NASCAR-Liga. Mit P5 von Natalie Decker (Chevrolet) sah die Serie außerdem die beste Platzierung einer Dame.

Gragson siegt unter Gelb

Nicht weniger actionreich ging der Auftakt der Xfinity Series am Samstag über die Bühne, wobei es mit Noah Gragson einen Premierensieger gab. Der Chevy-Pilot aus dem Team von Dale Earnhardt Jr. hatte ein nicht ganz so spannendes Finish zu überstehen als Enfinger tags zuvor. Einer der vielen Crashes löste kurz vor Fallen der Zielflagge noch mal eine Gelbphase aus, und die Reihenfolge mit Gragson an der Spitze war eingefroren.

Kurz zuvor hatte es einen Restart gegeben, bei dem Harrison Burton, Sohn von Jeff Burton, Gragson in Führung gepusht hatte. Burton hatte daraufhin den perfekten Abstand, um den Leader noch zu attackieren und bei seinem erst zehnten Truck-Rennen den ersten Sieg zu holen – doch die Caution verhinderte den Angriff. „Ich bin trotzdem stolz auf meine Jungs", befand Burton.

Für Gragson war das Rennen beinahe schon nach der ersten Stage verloren, als er zu schnell durch die Boxengasse gerollt war und sich eine Strafe eingefahren hatte. „Ich habe nur versucht, fokussiert zu bleiben", sagte der Sieger. „Ich bin allen bei JR Motorsports und Hendrick Motorsports einfach sehr dankbar." ■

Supercars Australien

Schock vorm Saisonstart

Am Wochenende startet in Adelaide die neue Supercars-Saison. Wie jetzt feststeht, wird es gleichzeitig die letzte für Holden.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch vor gar nicht allzu langer Zeit fuhren Autos von fünf Marken gegeneinander: 2015 waren Ford, Holden, Nissan, Volvo und sogar noch Mercedes im Feld vertreten. Nun steht die beliebte Tourenwagenserie vor einer Zerreißprobe. Nachdem erst Mercedes und Volvo wegfielen, beendete Nissan ebenfalls Ende 2018 sein Werks-Engagement. Mit Beginn der Saison 2020 hat das Kelly-Team die zuletzt privat eingesetzten Altimas gegen Ford Mustangs eingetauscht. Damit treten 2020 lediglich Fahrzeuge von Ford und Holden gegeneinander an. Und es kommt sogar noch dicker: General Motors gab am Montag bekannt, dass man die Marke Holden einstampfen wird. Schon der aktuelle Commodore ist nurmehr ein Opel Insignia mit anderen Logos, 2021 fällt nun also auch der Name weg, nachdem er über fünf Jahrzehnte lang fester Bestandteil der Serie war.

Spannendes Jahr erwartet

Um sich sportlich mit einem Hoch zu verabschieden, werden die Holden-Teams und allen voran das Werksteam Triple Eight Race Engineering (Red Bull Holden Racing Team) also alles daran setzen, möglichst beide Titel zu holen. Mit Rekordmeister Jamie Whincup sowie Shane van Gisbergen haben sie dabei ein bekannt starkes Duo, das sich die Siege in den letzten sechs Saisonrennen 2019 untereinander aufteilte. Dass der Champion der letzten beiden Jahre, Scott McLaughlin (Ford), einen ähnlichen Blitzstart wie vor Jahresfrist hinlegt und in Adelaide mit einem Doppelsieg startet, darf bezweifelt werden. Anfang 2019 war der Mustang sehr dominant, durch mehrere Anpassungen wurden der Holden und der Ford aber im Saisonverlauf immer mehr angeglichen. Die Holden-Abschiedstour verspricht ein echtes Knallerjahr zu werden. Und dazu eines der entscheidensten für die Serie. ■



RED BULL

Vor dem Absprung: 2021 wird die Marke Holden komplett eingestellt

WTCR

Münnich-Superteam

Das Münnich-Team setzt in diesem Jahr alle vier Honda im Tourenwagen-Weltcup ein. Damit steht das erste „Super-Team“ der Saison fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Das kommt ein bisschen unerwartet: Zwar war die KCMG-Truppe 2019 nicht gerade erfolgsverwöhnt, doch im Gegensatz zur Münnich-Mannschaft stellte sie praktisch das verkappte Werksteam dar. Wie MSa jetzt erfuhr, wird aber das – deutlich erfolgreichere – sächsische Team 2020 alle vier Honda Civics einsetzen. „Laut Reglement können wir die Teams aber nicht einfach durchnummerieren, sondern müssen unter zwei verschiedenen Namen antreten“, erklärt Teammanager Dominik Greiner. Die Lösung sieht wahrscheinlich so aus, dass man die Teams ALL-INKL.COM Münnich Motorsport sowie ALL-INKL.DE Münnich Motorsport ins Rennen schickt.

Nachdem das Dreamteam Néstor Girolami/Esteban Guerrieri 2019 so gut harmonierte, werden sie wohl auch heuer eine Seilschaft bilden. Damit dürften Tiago Monteiro und Attila Tassi ebenfalls direkte Teamgefährten bleiben.

Teambesitzer René Münnich hat übrigens schon im März ein Highlight: Er tritt beim erstmals ausgetragenen TCR Asia Pacific Cup im Rahmen des F1-Auftakts in Melbourne an. Dazu mietet er sich bei Wall Racing ein. ■



WTCR

Neues Superteam: 2020 werden vier Münnich-Honda am Start stehen

WTCR

Hyundai grantelt

Hyundai wird nach aktuellem Stand kein Geld in die WTCR 2020 stecken. Und auch sonst brennt hinter den Kulissen die Luft.

Von: **M. Bräutigam; R. Kuhn**

Neben wenigen guten News erlebt die WTCR derzeit einige Tiefschläge und Ungewissheiten. So verriet Hyundai-Motorsportboss Andrea Adamo am Rande des Rallye-WM-Laufs in Schweden: „Nach aktuellem Stand sind wir nicht in der WTCR dabei, also brauchen wir auch nicht über Fahrer oder Teams sprechen.“

Die Kritikpunkte: Die WTCR sei zu teuer und die technischen Regularien noch unklar. Wie berichtet, müssen ab diesem Jahr alle Hersteller ein Einheits-Motorsteuergerät von Magneti Marelli verbauen, doch Audi will anscheinend den Weg des Serien-Steuergeräts weitergehen, um den Kunden Mehrkosten zu ersparen.

Dazu kommt, dass die Schwestermarke Volkswagen Anfang 2019 schon mit einer ganz ähnlichen ECU wie der nun vorgeschriebenen experimentiert hat, nach zwei Events praktisch ohne Fortschritte aber schon wieder aufs Bosch-Serienteil zurückrüstete. Nun wartet man gespannt auf die nächste FIA-Weltratssitzung (6. März, Genf), nach der endlich Klarheit herrschen soll.

Nach dem bekannten Ausscheiden der Teams Sébastien Loeb Racing, WRT und Mulsanne ist mit Ersatzteil-Gigant Oscaro nun auch der Seriensponsor weg. Um KCMG, PWR und eben auch BRC (Hyundai) herrscht viel Unklarheit. Immerhin: Das Team Comtoyou dürfte in sehr naher Zukunft das Programm (mit Audi und u. a. Tom Coronel) verkünden, auch Cyan Racing/Lynk & Co. hat den Verbleib angekündigt. Trotzdem: Momentan ist optimistisch gerechnet gerade mal rund ein Dutzend Autos dabei. ■



HYUNDAI

Auf Halteposition: Hyundai ist bisher offiziell nicht im WTCR-Feld 2020

NACHRICHTEN

WTCR: ACTION ÜBER DIE VOLLE RENNDISTANZ?

Nach dem Goodyear-Reifentest (siehe letzte MSa) werden in diesem Jahr wahre Vollgasschlachten erwartet. Wie zu hören ist, baut der neue Gummi über eine volle Renndistanz nur um rund eine halbe Sekunde in der Rundenzeit ab. Zusammen mit dem neuen Passus, dass die Kompensationsgewichte nur noch anhand der Quali-Ergebnisse vergeben werden, verspricht die neue WTCR-Saison noch mehr Spannung vom Start bis zum Zieleinlauf.

TCR EUROPE: RÜCKKEHR DER YOKOHAMA TROPHY

In der WTCC galt die Yokohama Trophy einst als Wertung für die Privatfahrer. Nun wird sie in der TCR Europe wiederbelebt und belohnt jene Piloten, die keine Profis sind, bislang keinen TCR-Titel eingefahren haben und nicht von einem Hersteller unterstützt werden. Wer als Amateur für diese Klasse zugelassen wird, entscheidet ein Gremium aus zwei WSC-Mitarbeitern, einem TCR-Europe- sowie einem Pressevertreter. Der Sieger der Yokohama Trophy bekommt sämtliche Reifen für die Saison 2021 gestellt, der Zweitplatzierte 30 Reifen und der Drittplatzierte noch 15 frische Pneus für die folgende Europe-Rennsaison.

TCR MALAYSIA: ENGSTLER UND LLOYD SIEGEN

Beim zweiten Event der TCR Malaysia konnte Luca Engstler (Hyundai) seine Pole-Serie ausbauen und den ersten Lauf trotz Startplatzstrafe aufgrund eines Motorwechsels gewinnen. Tabellenführer bleibt aber Daniel Lloyd (Honda), der im zweiten Lauf den ersten Saisonsieg einfahren konnte. Engstler fiel im zweiten Lauf aus und liegt mit 21 Punkten Rückstand auf P2 der Tabelle. TCR-Europameister Josh Files (Hyundai) kam bei seiner Malaysia-Premiere nicht über die Plätze 4 und 3 hinaus.



Die elf Jaguar-Markenpokal-Autos durften erst aus dem Stall, als es schon fast dunkel war

JAGUAR

Fiesta mexicana

Hossa! Sérgio Jimenez heißt der Sieger beim dritten Rennen in der zweiten Saison der Jaguar I-Pace eTrophy in Mexiko. Der Brasilianer gewann vor seinem Dauerrivalen Simon Evans und dem Gaststarter Mario Dominguez aus Mexiko, einem ehemaligen IndyCar-Fahrer. Eine starke Leistung bei seinem Debüt zeigte der querschnittgelähmte Takuma Aoki aus Japan. Er wurde Fünfter. Das deutsche Team musste sich diesmal mit dem mageren achten Platz für Alice Powell begnügen.

Von: **Claus Mühlberger**

Der Champion hat wieder erbarmungslos zugeschlagen: Sérgio Jimenez gewann auch in Mexiko, und zwar mit dem nur hauchdünnen Vorsprung von 0,645 Sekunden auf seinen Dauerrivalen Simon Evans aus Neuseeland, Bruder des in der Formel E siegreichen Mitch Evans. Den dritten Platz auf dem Podium nahm der mexikanische Gaststarter Mario Dominguez ein. Durch seinen zweiten Saisonsieg baute Titelverteidiger Jimenez aus Brasilien seine Tabellenführung aus.

Zum zweiten Mal in der noch jungen Geschichte der Jaguar I-Pace eTrophy fiel das Qualifying sang- und klanglos aus. War dies ein Zeichen dafür, dass der Markenpokal bei den Veranstaltern der Formel E nur einen eher geringen Stellenwert hat? Nein. Die Erklärung: Es dauerte einfach zu lange, bis nach dem heftigen Unfall von Daniel Abt im Freien Training der Formel E die TecPro-Barrieren wieder fachkundig zusammengefügt worden waren. Zur Erinnerung: Ende 2018 war das Jaguar-Qualifying in Riad nach ungewöhnlich starken Regenfällen abgesagt worden.

Zum zweiten Mal in der noch jungen Geschichte des Markenpokals wurde das Qualifying einfach gestrichen und nach dem Ergebnis des Freien Trainings gestartet.

Dennoch bleibt ein schaler Beigeschmack, denn die aus aller Herren Länder angereisten Fahrer wurden jetzt auch in Mexiko um einen Teil der ohnehin recht knapp bemessenen Tracktime gebracht.

Stiefmütterlicher Zeitplan

Zu allem Überfluss wurde das Rennen, das ursprünglich vor dem Formel-E-Lauf angesetzt war, auch noch nach hinten verlegt. Die elf Markenpokalautos durften erst um sechs Uhr abends auf die Piste. Der Grund: Die Veranstalter sorgten sich, dass der offenbar ziemlich empfindliche Asphalt der Strecke schon vor dem Hauptprogramm über Gebühr strapaziert werden könnte.

In Mexiko konnte der Jaguar-Markenpokal einige neue Gesichter begrüßen. Die beiden Chinesen Yaqi Zhang und Sun Chao mussten wegen der Quarantänebestimmung infolge der Corona-Epidemie zu Hause bleiben. Sie wurden ersetzt durch Manuel Cabrera und David Cheng, die aber beide nicht in der Lage waren, dicke Bretter zu bohren. Sie schieden aus.

Ebenfalls neu in der Jaguar I-Pace eTrophy war der Brasilianer Adalberto Baptista, ab sofort der dritte Fahrer im Team von Jaguar Brazil. Er kam auf Platz 6, landete also zwar mit mehr als einer Minute Rückstand auf Jimenez, aber immerhin einen Rang vor dem im letzten Jahr stark

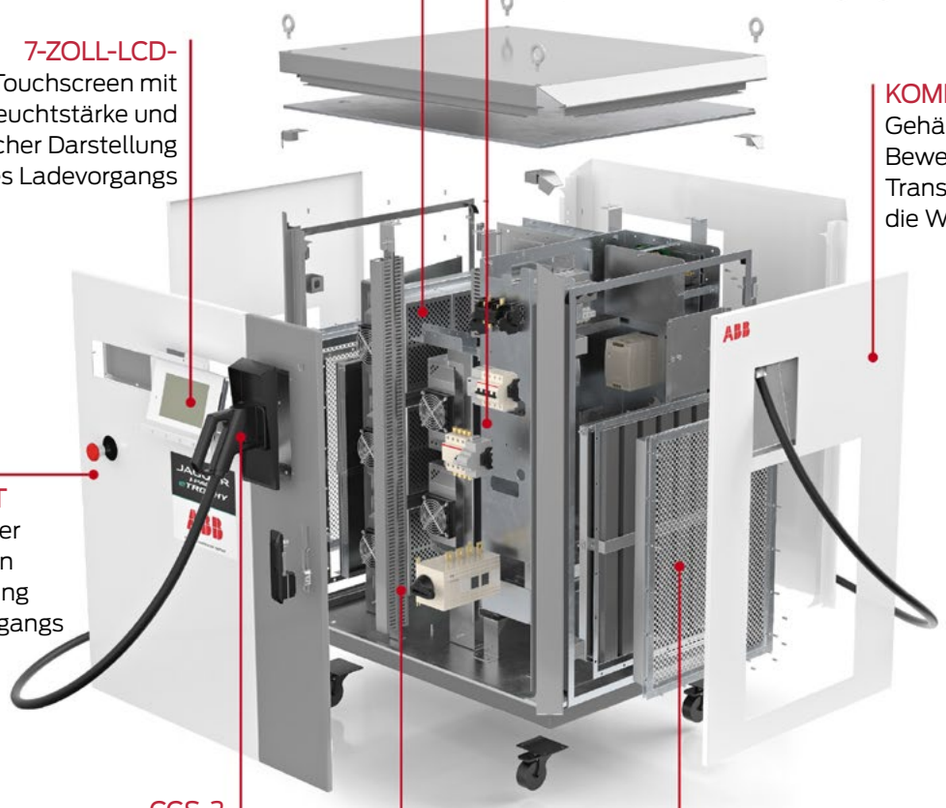
Schnellladen in der Jaguar I-Pace eTrophy

5 x 10 KW
redundante Leistungsmodule für hohe Zuverlässigkeit

SICHERHEIT
zwei Fehlerstrom-Schutzeinrichtungen
· 24-V-DC-Zusatzstromversorg. für Bedienpanel und Schaltkreise
· Hauptstrom für den Ladevorgang

7-ZOLL-LCD-
Touchscreen mit hoher Leuchtstärke und grafischer Darstellung des Ladevorgangs

KOMPAKTES
Gehäuse auf Rädern für mehr Bewegungsfreiheit und leichteren Transport auf Reisen rund um die Welt



SICHERHEIT
Notaus-Taster zur sofortigen Unterbrechung des Ladevorgangs

CCS-2
Kombiniertes Ladesystem mit Kombistecker

AC-EINGANG
Hauptschalter

LUFTFILTER
verhindern, dass Fremdkörper und Feinstaub ins Gehäuse gelangen

SPEZIFIKATIONEN

LADESTATION VON ABB
Ladeleistung:
50 kW
Max. Ladespannung:
500 V DC
Energieeffizienz:
95 % bei Nennausgangsleistung
Abmessungen:
Höhe 130 cm
Breite 99,7 cm
Tiefe 81,1 cm
Gewicht:
350 kg/775 lbs



JAGUAR

Der Japaner Takuma Aoki schlug sich bei seiner Premiere sehr achtbar



JAGUAR

Sérgio Jimenez holte im dritten Saisonrennen seinen zweiten Sieg

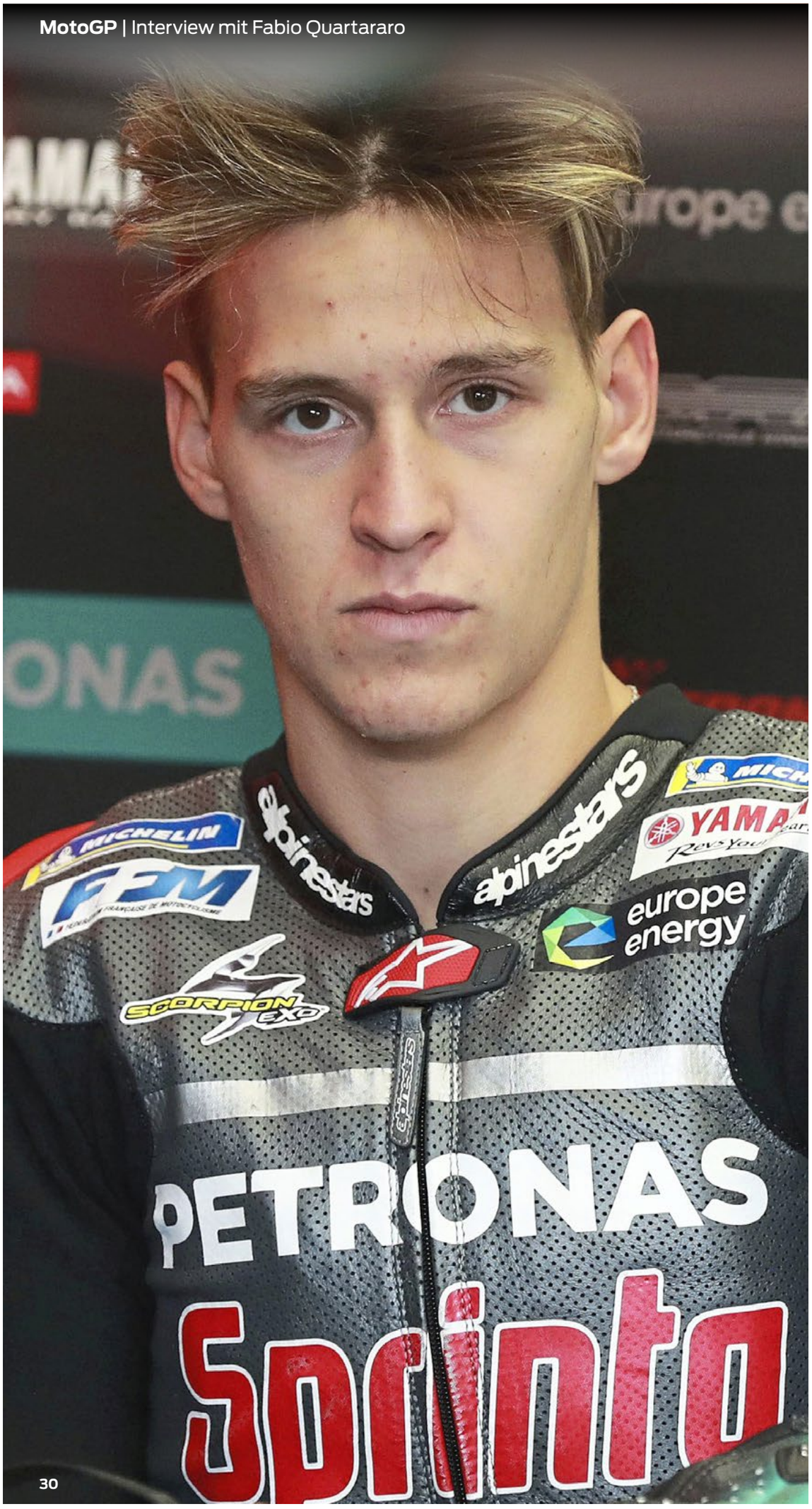
fahrenden Teamkollegen Caca Bueno, dessen Bruder bemerkenswerterweise auf den Spitznamen Popo hört.

Ebenfalls ein Rookie in der I-Pace eTrophy: der Japaner Takuma Aoki, 46. Der Ex-Motorradstar (bestes Ergebnis: Platz 2 beim GP Australien 1997 in der 500-ccm-Klasse) ist seit 1998 querschnittgelähmt. Aoki fand sich prachtvoll zurecht im Markenpokalauto. Er kam als Fünfter ins Ziel. Allerdings betrug sein Abstand auf den vierten Platz nach den 17 Runden auf dem 2,6 Kilometer langen Kurs schon mehr als 20 Sekunden. ■

JAGUAR I-PACE ETROPHY

Mexico City (MEX), 3. von 9 Läufen

1.	Sérgio Jimenez (BR), ZEG iCarros Jaguar Brasil	17 Runden
2.	Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 0,645 s
3.	Mario Dominguez (MEX), Jaguar VIP-Car	+ 13,556 s
4.	Fahad Algosaibi (KSA), Saudi Racing	+ 14,270 s
5.	Takuma Aoki (JAP) (GB), Team Yokohama Challenge	+ 34,617 s
6.	Adalberto Baptista, ZEG iCarros Jaguar Brasil	+ 62,924 s



PETRONAS

Fabio Quartararo war an allen drei Tagen Schnellster beim ersten MotoGP-Test des Jahres in Sepang. Im MSa-Interview erklärt der 20-jährige Franzose, was dies für ihn bedeutet und wie er seine Chancen im WM-Kampf sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Ist der Test in Sepang nach Ihrem Geschmack verlaufen?
Die Rundenzeiten, die ich für eine Runde mit der neuen Yamaha M1 fahren konnte, waren gut, und darüber bin ich happy. Aber der letzte Tag war extrem schwierig. Am Morgen konnte ich zwar eine schnelle Runde fahren, die mich bis zum Schluss an der Spitze der Zeitentabelle gehalten hat, aber wir suchen bei der Abstimmung noch nach einer besseren Lösung. Bei der Rennsimulation bin ich zwölf Runden unter heißesten Bedingungen gefahren, die Pace ging in Ordnung. Ich bin 1.59,9, 2.00,0 gefahren, und das bei 55 Grad Asphalttemperatur. Da ist niemand anders gefahren. Die Strecke war am letzten Tag auch nicht so gut wie an den beiden Tagen zuvor. Trotzdem: Unsere Rennpace im Vergleich zu den anderen Yamahas ist nicht die beste, aber ich denke, wir arbeiten in die richtige Richtung. Und in diese müssen wir beim nächsten Test in Katar weiterarbeiten.

Sie waren mit der neuen M1 trotzdem auf Anhieb schnell.
Das Werksteam hatte das Motorrad schon bei den Tests in Valen-

Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)

Hobbys
Motocross, Mode

„Das neue Motorrad hat sehr viel Potenzial“

cia und Jerez getestet, ich habe es in Sepang am zweiten Tag das erste Mal bekommen. Aber mein Team hat es sehr schnell so abgestimmt bekommen, dass ich am Ende des Tages gleich Schnellster war. Der gesamte Testplan sah so aus, dass ich zunächst das letztjährige Motorrad fahre, damit ich wieder ein Gefühl bekomme und wir sehen, wie konkurrenzfähig ich noch bin. Eigentlich wäre es egal gewesen, ob ich Erster oder Zehnter gewesen wäre, da ich aber gleich ein gutes Gefühl hatte und Schnellster war, haben wir das 2019er-Motorrad gleich beiseitegestellt und ich bin nur noch das neue gefahren. Mit ihm sind wir gleich am ersten Tag, an dem wir es eingesetzt haben, 75 Runden gefahren, das war eine Menge. Es ist aber unmöglich, ein neues Motorrad an nur zwei Tagen wirklich gut zu machen. Ich bin über den Job, den wir gemacht haben, trotzdem sehr glücklich. Man hat bei einem neuen Motorrad positive Neuerungen, aber insgesamt muss man es erst einmal so weit bekommen wie ein Motorrad, mit dem man ein ganzes Jahr gearbeitet hat. Dass ich aber gleich schneller als mit dem alten fahren konnte, zeigt, wie viel Potenzial es hat. Wir haben zunächst mit den gleichen Settings begonnen wie mit unserem letztjährigen Motorrad, wir mussten dann aber feststellen, dass es eine ganz andere Abstimmung braucht. Deshalb haben wir auch viel geändert: bei der Elektronik und bei der Fahrwerksabstimmung. Wir haben trotzdem noch keine perfekte Basis. Wir hoffen, mit weiteren Änderungen noch mehr positive Seiten zu finden.

Was sind die Stärken des neuen Motorrads?
Ich habe noch nicht so viele Kilometer mit ihr, nach dem nächsten Test werde ich da sicherlich einen besseren Überblick haben. Aber dass das Potenzial da ist, haben unsere Rundenzeiten gezeigt.

Woran muss gearbeitet werden?
Wir müssen erst einmal den Grip verbessern, und dabei kommt meistens der Rest gleich mit. Wir brauchen mehr Kilometer mit dem neuen Motorrad, wir müssen viele Bereiche anpassen, etwa die Elektronik, die Leistungsentfaltung und die Bremsstabilität. Das neue Motorrad fühlt sich grundsätzlich gut an, aber ich fühle mich noch nicht hundertprozentig wohl auf ihm. Wir müssen nun herausfinden, warum. Die

„Ich möchte meine Rennwochenenden anders aufbauen als 2019. Für das Rennen zu arbeiten ist wichtiger als in den freien Trainings Schnellster zu sein.“

Fabio Quartararo

Ingenieure müssen jetzt mal die Daten durchgehen. Es ist kein spezifisches Problem, es ist ein Mix von allem. Wir haben jetzt noch einen Test, und den müssen wir so gut wie möglich nutzen. Bis dahin wird sich das Team Gedanken machen, damit wir dort mit klaren Ideen ankommen.

Inwieweit fühlt sich der Motor anders an als letztes Jahr?
Wenn uns beim Topspeed auch weiter etwas fehlt, ist es wichtig, dass wir bei der Charakteristik, bei der Leistungsentfaltung, einen ähnlichen Motor haben, wie letztes Jahr. So ist es sehr angenehm, mit ihm zu arbeiten. Es ist auch wichtig, jetzt noch mehr Beschleunigung zu finden, und dafür müssen wir weiter am Setup arbeiten.

Wie haben die Reifen im Vergleich zu dem, was Sie letztes Jahr gewohnt waren, abgebaut?
Ich denke, die Reifen sind konstanter als letztes Jahr. Aber der Drop kommt anders, zu einem anderen Moment.

Wie sieht die neue Yamaha im Vergleich zur Konkurrenz aus?
Letztes Jahr war unser Hauptproblem der Topspeed. Hier waren wir nicht mehr so weit von den anderen entfernt, aber das müssen wir in Katar noch einmal gegenprüfen. Ich denke, mit dieser Entwicklung können wir bereits einige Zehntel gewinnen. Aber am meisten müssen wir jetzt an der Racepace für den WM-Auftakt arbeiten. Ich habe mir die Rennsimulation von Maverick Viñales angesehen, sein Rundenschnitt war sehr hoch, dazu war sein Motorrad auch auf den Geraden schnell. Es ist schön zu sehen, dass wir diesen Schritt gemacht haben und nun auch beim Motor näher an den Honda und den Ducati dran sind.

Haben Sie auch die Startvorrichtung von Yamaha probiert?
Nein. Ich weiß, dass sie an einem neuen System arbeiten. Und wenn das hundertprozentig arbeitet, werden wir es sicherlich benutzen.

Gibt Ihnen das neue Motorrad für Zweikämpfe, wie Sie sie letztes Jahr mit Marc Márquez hatten, mehr Optionen?
Nicht nur das Motorrad. Erst einmal haben wir ein Jahr mehr Erfahrung. Letztes Jahr kamen wir in Katar an, und das Ziel war, in den Top-Ten anzukommen. Seither wissen wir, wie man ein MotoGP-Rennen fahren muss. Ich hoffe, dass wir in der ersten Saisonhälfte mehr Möglichkeiten haben werden als letztes Jahr, um ganz vordere Plätze zu erkämpfen. Zuerst müssen wir uns noch auf die Tests konzentrieren. Bei einem neuen Motorrad ist es erst einmal wichtig, dass man es bis zum ersten Rennen so gut wie möglich abgestimmt bekommt. So wird die endgültige Zielsetzung erst am Ende des Katar-Tests erfolgen.

Wie ist Ihre Zielsetzung für die Saison im Moment?
Ich möchte die Rennwochenenden anders aufbauen als letztes Jahr. Es ist nicht unbedingt wichtig, bei jedem freien Training immer der Schnellste zu sein, sondern mehr für das Rennen zu arbeiten. Ich habe bei diesem Test bewiesen, dass ich für ein Runde immer der Schnellste sein kann, aber das ist es nicht, was man zum Gewinnen braucht.

Glauben Sie, dass Sie um Siege und eventuell auch um den Titel kämpfen können?
Um das einzuschätzen, ist es noch viel zu früh. Bislang haben wir gerade den ersten Test hinter uns, wir wissen auch noch nicht, wo genau die anderen stehen. Deshalb werde ich meine endgültigen Ziele sicherlich nicht vor dem Ende der Katar-Tests bekannt geben. ■



PETRONAS

Fabio Quartararo in Sepang: Schnellster, aber noch viel Arbeit an neuer Yamaha



SPALDING

Startübung mit den Yamaha-Testpiloten: Überlebenswichtig für die Rennen der Werksfahrer während der Saison

Das letzte Quäntchen

Das MotoGP-Feld ist noch näher zusammengerückt, als es bereits war. Da zählt in allen Bereichen jedes Quäntchen. So wird in diesem Jahr auch an mehr Bereichen gearbeitet als je zuvor. Und niemand kann sich eine Schwäche leisten.

Von: **Neil Spalding** und **Imre Paulovits**

Dass wir in der MotoGP so spannende Rennen haben, liegt teilweise an den unterschiedlichen Philosophien von Yamaha und Suzuki sowie den anderen Herstellern, wo man sich jeweils die Zeit während einer Runde holt: Mehr in den Kurven oder mehr auf den Geraden. So haben wir letztes Jahr öfter Rennen gesehen, bei denen ein Yamaha-Pilot gut vom Start wegkam und sich gleich vorne absetzen konnte. Oder eben nicht. Und dann vergeblich versuchte, an den Hondas oder Ducatis vorbeizukommen. Oder nach jedem Versuch wieder auf den Geraden aufgeschnupft wurde.

Deshalb hat sich der Start als so wichtig wie nie herauskristallisiert. Wer da vorne ist, hat freie Fahrt. Wer zurückfällt, muss sich erst mühsam wieder nach vorne arbeiten. Was nicht nur den Fahrer Kraft und Nerven kostet, sondern auch Reifen. Das entscheidende Quäntchen an Lebensdauer, das in den letzten Runden darüber entscheidet, ob man noch Reserven hat, oder ob man hilflos zusehen muss, wie der Konkurrent, der etwas mehr Grip hat, einem unweigerlich davonfährt.

Die Startvorrichtung

Ducati hat letztes Jahr eine Methode entwickelt, die Wheelie-Neigung beim Start zu unterdrücken. Der Schwerpunkt wird gesenkt, so wirkt weniger Kraft auf ihn, und das Motorrad wird nicht so sehr hinten gekippt. Hierfür hat die Ducati ein Handrad, mit dem das Heck beim Start abgesenkt wird. Vor der ersten Kurve wird es wieder angehoben,



SPALDING

Ducati: Welche Funktion hat das neue Druckreservoir in der Verkleidungsnase?



SPALDING

Aprilia: Startvorrichtung an der Gabel wie bei einem Motocross-Motorrad

damit Geometrie und Schwerpunkt wieder stimmen, um wie gewohnt einzubiegen und die Linie zu halten.

An einem ähnlichen System arbeitet derzeit auch Yamaha. An ihren 2020er Testmotorrädern sah man ein System, das am unteren Umlenkhebel ansetzt und mit einem Handrad an der linken Seite der Verkleidung aktiviert wird. Maverick Viñales stellte noch einen anderen Effekt fest: „Ich bin nicht gerade großgewachsen. Bei der Sitzhöhe meiner Yamaha musste ich am Start immer tippeln. Dabei lief ich immer Gefahr, nach vorne über die Linie an meinem Startplatz zu rollen und so eine Durchfahrtstrafe für einen Frühstart aufgebrummt zu bekommen. Mit dem abgesenkten Heck kann ich sauber stehen. Das bringt physisch und mental richtig viel." Yamaha arbeitet fleißig an dem System weiter, jeden Tag übten die Testfahrer Starts. Die Ingenieure, aber auch die Konkurrenten beobachteten dies von der Boxenmauer aus sehr aufmerksam.

Das Absenken des Schwerpunktes funktioniert auch, wenn man die Front eintauchen lässt. Im Motocross sind dafür schon länger Systeme gängig, bei denen die Gabel vor dem Start eingetaucht wird und ein mechanischer Haken sie fixiert. Taucht die Gabel beim Anbremsen noch tiefer ein, löst sich dieser wieder von selbst, und die ursprüngliche Fahrhöhe ist wiederhergestellt. Aprilia hat so ein System für seine MotoGP-Gabel adaptiert und bereits letztes Jahr eingesetzt. Auch an der neuen RS-GP20 war es beim Sepang-Test zu finden.

Noch mehr Topspeed

Der Ducati-Rennabteilung um Direktor Gigi Dall'Igna scheinen die Ideen nie auszugehen. Jetzt haben sie noch eine andere Anwendung für ihre Startvorrichtung entdeckt: Auf den Geraden den Topspeed zu erhöhen. Je schneller ein Motorrad fährt, desto mehr Winddruck setzt über dem Schwerpunkt an und zwingt das Motorrad zu einem Wheelie, so muss der Pilot irgendwann das Gas wegnehmen. Die heutigen MotoGP-Bikes haben so viel Leistung, dass sie in diesen Bereich kommen. Damit sie sich leicht manövrieren lassen, muss ihr Schwerpunkt relativ hoch liegen. So haben Fahrer schon in den letzten Jahren auf den Geraden oft die Hinterradbremse betätigt, um die Fahrhöhe abzusenken. Man hat mehr Leistung in Reserve, als das, was die Bremse für das Absenken wegschluckt.

Ducati hat bereits vor über 15 Jahren ein Patent angemeldet, das die Fahrhöhe elektronisch regelt. Es setzte an der Hebelumlenkung der Ducati 916 an. Aber eine solche elektronische Regelung verbietet das MotoGP-Reglement. Nach dem Regelwerk dürfen Veränderungen an der Federung nur durch „manuellen menschlichen Input und über mechanisch/hydraulische Justierung geschehen".

In Sepang machte das Gerücht die Runde, dass Ducati etwas hat, um während der Fahrt die Fahrhöhe abzusenken, ohne dass es einer elektronischen Steuerung bedarf. Wie das genau funktioniert, müssen wir noch weiterverfolgen und herausfinden. Aber hinter der Verkleidungsnase von Danilo Petruccis Motorrad war etwas, das wie das Reservoir eines Öhlins-Federbeins aussah und mit einem Aufkleber mit der Aufschrift „Kit 4" markiert war. Demnach müsste es bereits Kit 1 bis 3 gegeben haben. Ein System, das Druckluft oder hydraulischen Druck benötigt, um einen Absenk-Mechanismus zu betätigen, könnte das natürliche Pumpen der Federung unter hartem Beschleunigen nutzen. Unter diesem Gesichtspunkt könnte die zunächst auf den nun weicheren Rahmen und den neuen, griffigeren Hinterreifen zurückgeführte Pumpbewegung an den Werks-Ducatis gewollt sein.

> Der neue Michelin-Hinterreifen scheint bisher die Motorräder mit mehr Kurvenspeed zu bevorteilen. Doch für die wird der Start enorm wichtig sein, damit sie ihre eigenen Linien fahren können.

Die wahrscheinlichste Erklärung ist die, dass das Reservoir einen Teil der Druckstufendämpfung darstellt. Demnach würde die Druckstufendämpfung auf den Geraden reduziert und so das Heck abgesenkt. Das Federbein könnte auf diese Weise mechanisch oder hydraulisch zum Kollabieren gebracht und vor der nächsten Kurve dann automatisch wieder zu seiner vollen Länge ausgefahren werden. Es gab auch Bedienungselemente am Lenker, sie waren aber sehr klein, so können sie nur als Trigger dienen. Das alles ist bislang nur Spekulation. Aber Ducati hat das ganze Rohrwerk sicherlich nicht ohne Sinn verlegt. Es hat einen Grund, und dieser Grund ist, irgendwo Speed zu gewinnen.

Wie beim Düsenjet

Auch bei KTM sah man etwas Neues, was ein kleines Quäntchen Topspeed bringen könnte. Die gezackte Seite der Verkleidungsfront verringert die Schleppverwirbelung der Luft, die sich bei hohen Geschwindigkeiten um die Außenseite der Verkleidung bildet und auf die relativ ruhige Luft innerhalb der Verkleidung trifft. Ähnliche Formen sieht man an den hinteren Enden der Boeing 787 Triebwerksgondeln.

Bei dieser nie endenden Suche nach dem letzten Quäntchen arbeiten auch die Zulieferer unaufhörlich an besseren Lösungen. Michelin hat nun einen besser haftenden Hinterreifen, der überall verwendet wird. Man arbeitet bereits an einem besseren für vorne für 2021. Es gab mehrere Varianten. Und es mag sogar sein, dass einige der schnellsten Zeiten mit einem Reifen erzielt wurden, der erst nächstes Jahr zur Verfügung steht.

Öhlins brachte ein neues Federbein, das nicht mehr nach dem Twin Tube Through Rod Prinzip arbeitet. Dabei war das nach diesem Prinzip arbeitende Federbein jahrelang erste Wahl des gesamten MotoGP-Feldes. Das neue Teil muss also sehr fortschrittliche Technik in sich verbergen.

Brembo hatte eine neue Bremszange mit mehr Finnen als bisher. Diese sorgen gleichzeitig für Kühlung und Versteifung. Wobei es bei den Kohlefaser-Scheiben nicht immer kalt zugehen muss. ■



SPALDING

KTM: Gezackte Kanten an der Verkleidung wie bei einem Düsenflugzeug



SPALDING

Yamaha: Startvorrichtung über Stellrad wie Ducati, aber nicht auf der Gabelbrücke

MotoGP

Fährt Valentino Rossi weiter?

Am Wochenende feierte Valentino Rossi seinen 41. Geburtstag. Der neunfache Weltmeister lässt sich Zeit mit der Entscheidung, ob er noch ein oder zwei Jahre an seine aktive Karriere dranhängt.

Von: **Imre Paulovits**



YAMAHA

Valentino Rossi und die 2020er-Yamaha M1: Erfolgsgespann wie früher?

Valentino Rossi wirkte schon lange nicht mehr so entspannt und doch ehrgeizig wie beim ersten Test des Jahres in Sepang. „Dass Yamaha den Schritt mit Maverick Viñales und Fabio Quartararo gemacht hat, ist eigentlich ganz in meinem Sinne", meinte der neunfache Weltmeister. „So stehe ich nicht unter Druck, habe viel mehr Zeit, mich zu entscheiden, und werde dies in aller Ruhe tun. Ich denke, vor der Sommerpause werde ich keine Entscheidung treffen." Dann holt er tief Luft, seine Augen beginnen zu strahlen und es sprudelt mit richtiger Freude aus ihm heraus: „Ich war in Sepang konkurrenzfähig. Es macht wieder Freude."

Rossi war zufrieden, wie die drei Testtage verlaufen waren. „Wir sind bei der Abstimmung des neuen Motorrads über die drei Tage einen ganzen Schritt weitergekommen", freute sich der Italiener. „Bei der Zeitenjagd bin ich 1.58,5 gefahren, so schnell wie noch nie in Sepang und sehr nah dran an der Spitze. Wir haben sehr viel an der Rennpace gearbeitet, haben eine Menge Dinge durchprobiert, es war sehr positiv. Wir haben etwas Grip gefunden, und es sieht so aus, dass wir auch beim Reifenverschleiß Fortschritte gemacht haben, was bislang unser Hauptproblem war. Wir müssen aber hart weiterarbeiten, denn alle sind sehr stark geworden." Rossi gab auch zu verstehen, dass die Yamaha-Ingenieure über den Winter nicht untätig waren. „Es waren physisch andere Motorräder, als womit wir in Valencia und Jerez gefahren sind, die Basis für die, die wir in dieser Saison fahren werden. Es hat sich auch am Motor noch einiges getan, und die Motorräder fühlten sich anders an als im November. Aber wir sind sie jetzt erst auf einer Strecke gefahren, wir müssen unsere Ergebnisse in Katar und auf anderen Strecken gegenchecken. Das Motorrad ist anders, wir müssen mit ihm arbeiten, um sein ganzes Potenzial zu verstehen. Es ist gut, dass wir beim Topspeed zugelegt haben, auch wenn der Abstand zu ganz vorn noch immer recht groß ist. Wir müssen es jetzt auf anderen Strecken anschauen. Wir sind auf alle Fälle schneller geworden, aber auch die anderen haben noch einmal zugelegt. Jetzt müssen wir sehen, ob wir in den Rennen im Windschatten bleiben können. Auch die Motorbremse ist besser geworden, die Elektroniker haben gute Arbeit geleistet. Dazu verhält sich das Motorrad mit den neuen Michelin-Reifen sehr gut, auch bei der Zeitenjagd. Jetzt müssen wir noch sehen, ob unsere Pace gegen Ende der Rennen auch auf anderen Strecken besser geworden ist."

Auch über seinen neuen Crewchief hatte Valentino Rossi nur gute Worte. „Er hat sich im Winter sehr gewissenhaft vorbereitet und die Technik der Yamaha gewissenhaft studiert. Ich arbeite sehr gerne mit ihm, und auch die Atmosphäre im Team ist sehr gut. Wir haben auch ein paar neue Elektroniker bekommen, ich bin mit meiner Teamzusammenstellung sehr glücklich."



YAMAHA

Rossi in Sepang: Viel Einsatz und gute Resultate. Hält die Motivation?

Rossi ist klar, dass er in seiner 25. Grand-Prix-Saison weiter dazulernen muss. „Wir haben jetzt zwei Arten von Motorrädern in der MotoGP. Die V4 sind auf den Geraden schneller, die Reihenvierer von Suzuki und Yamaha in den Kurven. Es ist einfacher, die Yamaha zu fahren, dafür bekommt man den Topspeed der V4 auf den Geraden gratis und muss sich für Überholmanöver nicht sonderlich ins Zeug legen. Wir sind in den Kurven schneller, aber dafür muss man immer mehr riskieren, und es ist nicht einfach. Aber das ist die DNA der Yamaha, sie wird wohl immer so bleiben. Wir müssen das Beste aus ihren Vorteilen herausholen."

Der Kampfgeist ist noch da

Wenn sich der neunfache Weltmeister auch nicht festlegen wollte, ob seine beispiellose Karriere auch nach dieser Saison weitergeht, seine Motivation ist wieder um Welten besser geworden als zuletzt letzten Sommer, als er keine Chancen mehr sah, um das Podest zu kämpfen. Doch reicht das, um noch gegen den Yamaha-Nachwuchs zu bestehen? Maverick Viñales ist nicht nur bei den Bestzeiten, sondern auch bei der Rennpace eine Welt für sich, Fabio Quartararo hat schon im Vorjahr Dinge geleistet, die ihn in eine eigene Liga hoben. Die Luft wird immer dünner. Ducati hat bei seiner enormen Power noch einmal zugelegt, wenn sie die Reifen in den Griff bekommen, haben sie drei Fahrer, die um Siege kämpfen können. Und da ist noch Marc Márquez, der die letzten Jahre unüberwindbar war. Wenn der Weltmeister auch ein ernsthaftes Schulterproblem hat, das noch Zeit zur Heilung braucht, spätestens ab der Europa-Saison sollte er wieder ganz vorn sein. Kann Rossi da noch die Motivation finden, über dieses Jahr hinaus gegenzuhalten? ■

Moto2

Intact testet in Jerez

Für Tom Lüthi und Marcel Schrötter hat die Saison bereits begonnen. Die beiden Intact-GP-Piloten testeten letzte Woche ihre 2020er-Kalex in Jerez.

Von: **Imre Paulovits**

Bis auf einen kleinen Regenschauer am Donnerstagmorgen fand die Intact-Moto2-Mannschaft an den restlichen eineinhalb Tagen ausgezeichnete Bedingungen vor.

Tom Lüthi war im Januar mit einer BMW S 1000 RR in Almeria trainieren und fand schnell seinen Rhythmus. Er fuhr insgesamt 105 Runden, machte Tests mit den neuen Dunlop-Vorderreifen in verschiedenen Mischungen und erarbeitete erste Setup-Einstellungen. Marcel Schrötter drehte gar 135 Runden. Auch der Bayer trainierte im Januar mit einem Superbike in Cartagena, danach verbrachte er zwei Wochen in Kalifornien, um sich auf die Saison vorzubereiten.

„Die zwei Testtage waren für uns wirklich extrem wichtig, wir saßen das erste Mal auf dem neuen Motorrad“, bekannte Tom Lüthi. „Ich habe in der kurzen Zeit recht viel verstehen können, und zum Glück geht es nächste Woche bereits beim IRTA-Test weiter.“ „Ich konnte von Anfang an ein gutes Gefühl für das Motorrad aufbauen. Auch die Probleme, mit denen ich letztes Jahr zu kämpfen hatte, hatten wir gut im Griff“, freute sich Marcel Schrötter.“ ■



GLÄNZEL

Tom Lüthi: 105 Runden mit der neuen Kalex und den neuen Dunlop-Reifen

Moto2

MV Agusta wird 75

Die Legendäre Marke MV Agusta feiert in diesem Jahr 75-jähriges Jubiläum. Die Moto2 des Forward Teams leuchten deswegen in Rot und Silber, und die Ziele sind hoch gesteckt.

Von: **Imre Paulovits**

Diesen Sommer ist es 75 Jahre her, dass die Industriellenfamilie Agusta gleich nach dem Zweiten Weltkrieg ihre Produktion auf Motorräder umstellte. Bereits vier Jahre später stiegen sie in die Motorrad-Weltmeisterschaft bei den 125ern ein. 1952 gewann Cecil Sandford den ersten Titel bei den 125ern für den rennbesessenen Grafen Domenico Agusta, 1956 John Surtees den ersten in der Königsklasse. Dann folgten viele weitere, insgesamt 75 Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaften. Als die anderen am Ende der ersten goldenen Ära in den 1950er-Jahren ausstiegen, machte Agusta weiter und häufte mit Carlo Ubbiali, John Surtees, Gary Hocking und Mike Hailwood Titel auf Titel, als die zweite goldene WM-Ära 1967 zu Ende ging, tat er das Gleiche mit Giacomo Agostini. Bis zu seinem Tod blieben seine Motorräder unschlagbar, doch seine Erben konnten gegen den Ansturm der Japaner nicht standhalten. Ende 1976, mit einem Sieg von Agostini auf dem Nürburgring, war Schluss.

An diese glorreichen Zeiten anzuschließen, ist für die Nachfolger nicht leicht. Doch die MV Agusta F3 Moto2 wurde zum Ende der Saison immer stärker, und mit Stefano Manzi und Simone Corsi will man es im Jubiläumsjahr 2020 noch besser machen. Letzte Woche wurde das Team präsentiert, die Motorräder glänzen wieder in den Traditionsfarben Rot und Silber. „Wir wollen an den Fortschritten von 2019 anschließen“, so Teambesitzer Giovanni Cuzari. ■



MOTOGP

Simone Corsi, Giovanni Castiglioni, Giovanni Cuzari, Stefano Manzi (v. l.)

NACHRICHTEN

MOTOGP

Zwei der größten aktiven Motorradrennfahrer feierten am Wochenende Geburtstag – und die Sozialen Medien schwappten über. Valentino Rossi wurde am Sonntag 41, Marc Márquez am Montag 27. Wenn sie selbst auch einiges an Bildern vom feiern posteten: Viel Zeit blieb ihnen nicht, schon am Samstag beginnt der letzte Test vor dem Saisonauftakt in Losail.

MOTORRAD-WM

Am Montag feierte der Schweizer Niggi Schmassmann seinen 60. Geburtstag. Der Basler war von 1988 bis 1992 auf Honda und ROC-Yamaha in der Königsklasse der Weltmeisterschaft unterwegs, 1990 erreichte er als Neunter sein bestes WM-Ergebnis. Ab 1993 fuhr er nur noch vereinzelte WM-Läufe und konzentrierte sich auf die Deutsche Meisterschaft, die er bei den 500ern 1993, 1995, 1996 und 1997 viermal gewann. Vor vier Jahren trat Schmassmann noch einmal ins Rampenlicht, als er in der von Wayne Gardner organisierten Grand-Prix-Legends-Serie wieder zusammen mit Größen wie Freddie Spencer, Wayne Gardner und Christian Sarron fuhr und dort eine durchaus gute Figur machte.

MOTO3

Das Sterilgarda Husqvarna Team von Peter Öttl und Max Biaggi testet am Montag und Dienstag (nach Redaktionsschluss) privat in Jerez, bevor dort am Mittwoch die offiziellen IRTA-Tests beginnen. Da die letzten Tests des Teams im November verregnet waren, wollen Romano Fenati und Alonso Lopez umso mehr Runden mit den Husqvarna FR 250 GP drehen, die Ende Januar vom Team im mattighofener Werk aufgebaut wurden. Auch seither hat sich das Team intensiv um die Saisonvorbereitung gekümmert, die Strukturen aufgebaut sowie die Transporte vorbereitet.



Später bremsen

Zu den Zulieferern, die sich in der MotoGP trotz schärfster Konkurrenz quasi eine Monopolstellung erarbeitet haben, gehört auch Brembo. In der dritten Folge der Reihe stellen wir den italienischen Bremsen-Hersteller vor.

Von: **Imre Paulovits**

Wir schreiben das Jahr 1961. Im dem wunderschönen lombardischen Ort Paladina nordwestlich von Bergamo gründet Emilio Bombassei eine Firma, die er nach dem nahe verlaufenden Fluss Brembo benennt. Er importiert Bremsscheiben aus England, die er bald verbessert. In kürzester Zeit wird er Zulieferer von Alfa Romeo, und seine Expertise wächst genauso rasant wie die Firma selbst.

Heute beliefert Brembo nicht nur den Großteil der Auto- und Motorrad-Industrie im gehobenen Preissegment, sondern beherrscht auch den Motorsport auf zwei und vier Rädern. Seit fünf Jahren liefert Brembo die kompletten Bremsanlagen – vom Hauptbremszylinder über die Bremszangen und Bremsbeläge bis zu den Bremsscheiben – für das gesamte MotoGP-Feld. In der Superbike-WM hat Konkurrent Nissin immerhin noch das BMW-Werksteam als Kunde.

Die Wissenschaft der Perfektion

Das geballte Wissen über bessere Bremsleistung und Dosierbarkeit ist bei den Italienern ein streng gehütetes Geheimnis, ihre Technik wird bewacht wie die des Militärs. In der Forschungs- und Rennabteilung werden alle Herstellungs- und Werkzeugmaschinen im Haus gefertigt. So hat einerseits niemand von außerhalb Einblick in das Produktionsverfahren. Andererseits entspricht die Präzision den selbst auferlegten Maßstäben. Die Qualitätskontrolle liegt noch einmal eine Stufe höher. Selbst bei den sündhaft teuren Fertigungsverfahren wird noch ein ziemlicher Ausschuss produziert. Doch nur so wird garantiert, dass im heiklen Bereich der Tempovernichtung auch das letzte Restrisiko so gut wie möglich ausgeschlossen wird. Am Ende hat sich all das ausgezahlt.

> „Jeder Rennfahrer bremst anders und braucht ein anderes Gefühl für die Rückmeldung. Doch nur wenn er diese hat, kann er sein Potenzial wirklich nutzen."
>
> Valentino Rossi

Den ersten Grand-Prix-Sieg in der Königsklasse feierte Brembo 1978, als Virginio Ferrari mit seiner 500er Suzuki auf der materialmordenden Nürburgring-Nordschleife gewann. Seither haben die Italiener über 500 GP-Siege, 31 Weltmeistertitel und 32 Konstrukteurstitel errungen, und Innovationen pflastern ihren Weg. 1980 kam ihre erste Vierkolben-Zange fürs Motorrad, 1991 in Monoblock-Bauweise, 1998 mit radialer Verankerung. Brembo brachte den radialen Hauptbremszylinder und hat mit Mick Doohan 1994 die Daumenbremse entwickelt.

Als Ende der 1980er-Jahre die Kohlefaser-Bremsscheiben Einzug hielten, waren sie an vorderster Front der Entwicklung. Heute beliefern sie die MotoGP-Fahrer mit zwei verschiedenen Bremszangen für hochbelastende und weniger belastende Strecken, dazu Karbon-Bremsscheiben in acht Optionen sowie Karbon-Beläge in zwei Mischungen.

Kohlefaser-Bremsen haben deshalb ein so hohes Verzögerungspotenzial, weil die kinetische Energie nicht nur durch Reibung in Wärme umgewandelt wird, sondern während dieses Prozesses auch chemische Bindungen zwischen den Molekülen der Bremsscheibe und der Bremsbeläge entstehen. Doch dafür bedarf es recht hoher Temperaturen.



Der „rote Kilometer“ an der Autobahn Mailand-Venedig: Dahinter verbirgt sich Brembos Forschungszentrum

BREMBO



BREMBO

Gemeinsame Front: Auch die Marchesini-Räder werden bei Brembo produziert



PAULOVITS

Superbike-WM: Mit Stahlscheiben



BREMBO

MotoGP-Bremssystem: Brembo Radial-Vierkolbenzangen mit Kühlrippen und Kohlefaser-Scheiben mit unterschiedlichen Dichten

Die Brembo-Techniker haben eine solche Expertise mit Kohlefaser-Materialien entwickelt, dass heute auch bei Regenrennen mit Kohlefaser-Scheiben gefahren wird – was noch vor wenigen Jahren unvorstellbar war. Dass die Scheiben sündhaft teuer sind und maximal 800 bis 1000 Kilometer halten, steht auf einem anderen Blatt. Deshalb sind sie in der Superbike-WM auch verboten. Doch auch mit Stahl-Bremsscheiben ist Brembo ganz vorn, ganz nach ihrem Slogan: „Wir bremsen später als alle anderen.“

Brembo hat sich bei Materialien, Oberflächenbeschaffenheit, Bearbeitungsverfahren und Gusstechnologien ein enormes Wissen angeeignet. Sie haben eigene Material-Scouts, die ständig nach neuen Materialien Ausschau halten und sogar Zugang zu Entwicklungen in der Rüstungsindustrie haben. Seit 2000 gehört auch der Radhersteller Marchesini zur Brembo-Gruppe. Das geschmiedete Magnesium, aus dem die Moto-GP-Räder gefräst werden, stammt aus einer Militär-Entwicklung in Russland.

Der „rote Kilometer“

Dafür, dass ihre Vorreiterrolle in der Bremsen-Technologie so bald kein Ende nimmt, hat Brembo schon länger gesorgt. Sie wollen sich aber nicht nur als Bremsenhersteller sehen, sondern als Technologiekonzern, der für eine bessere Welt forscht. So haben sie 2003 gemeinsam mit der Landesregierung und der Universität von Bergamo den „Kilometro Rosso“, einen imposanten, ein Kilometer langen Gebäudekomplex, aus der Taufe gehoben, der bei jedem, der bei Bergamo über die Autobahn A4 fährt, den Blick fesselt. In diesem modernen Forschungszentrum ist nicht nur Brembos Forschung untergebracht, sondern auch die vieler anderer Hightech-Firmen. Dort wird auch in der Medizintechnik und theoretischen Wissenschaften wie zukünftigen Arbeitsprofilen geforscht.

Brembo ist zwar auf Verzögerung spezialisiert, hilft aber auch, die Welt zu beschleunigen. ■

DREI FRAGEN AN DANIELE BETTINI

WIE VIEL VON DER TECHNOLOGIE, DIE BEI DEN MOTOGP-KOHLEFASER-BREMSEN ENTWICKELT WIRD, KANN AUF STAHL-BREMSSCHEIBEN ÜBERTRAGEN WERDEN?

Wir haben ein ähnliches System wie bei den Kohlefaserbremsen in der MotoGP mit 340 und 320 mm Durchmesser sowie hoher und niedriger Dichte auch bei den Stahl-Bremsscheiben in der Superbike-WM. Für Strecken mit hoher Bremsbelastung verwenden die meisten Fahrer 338,5 mm Scheiben, für weniger belastende Strecken 336 mm. Dazu gibt es vier verschiedene Scheiben-Dicken, daher hat man eine große Auswahl für die unterschiedlichen Bremsbelastungen.

WIE VIEL KANN VON DEN SUPERBIKE-WM-BREMSEN AUF DIE STRASSEN-BREMSEN ANGEWENDET WERDEN?

Da ist über die Jahre schon sehr viel in die Serie gewandert. Zum Beispiel die vier Beläge pro Zange, die radial montierten Bremszangen, die Radial-Bremspumpen und Sinterbeläge. In der Regel können sich Renntechnologien in etwa drei Jahren in der Serie wiederfinden, es kann wegen der unterschiedlichen Anforderungen aber manchmal auch doppelt so lange dauern.

WIE VIELE LEUTE SIND AN BREMBOS MOTORRAD-RENN-PROGRAMM BETEILIGT?

Insgesamt arbeiten in der Rennabteilung 200 Leute für Auto- und Motorrad-Rennsport. 15 bis 20 Leute sind ausschließlich für die Entwicklung des Motorrad-Rennprogramms zuständig.

Erster grüner Fiesling

Vor 50 Jahren brachte Kawasaki einen 500er-Production-Racer für die 500er-Weltmeisterschaft und die AMA-Meisterschaft, der vieles vorwegnahm: Die Machtübernahme der Zweitakter und das giftgrüne Marken-Image von Kawasaki.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der japanischen Invasion der 1960er-Jahre hatte sich der Zweitakter zwar in den kleinen Klassen zum überlegenen Konzept gemausert, doch in der Königsklasse konnte sich niemand etwas anderes als die Viertakter vorstellen. Honda und MV Agusta hatten in den Jahren 1966 und '67 bei ihrem Kampf um die Krone die Grenzen noch einmal ein ganzes Stück verschoben, und die verbliebene MV Agusta siegte nach Belieben – gegen eine Horde englischer Singles und mutiger Zweizylinder-Konstruktionen von Kleinherstellern aus Italien wie Linto und Paton sowie dem URS-Vierzylinder von Helmut Fath.

Doch als 1970 das neue Jahrzehnt anbrach, wurde all dies über den Haufen geworfen. Kawasaki brachte einen Dreizylinder-Zweitakter und damit die Viertakt-Front ins Wanken. Der vierte japanische Hersteller hatte neben der A1-R, mit der Dave Simmonds 1969 125er-Weltmeister wurde, bereits auch 250er und 350er Renn-Twins gebaut, die auf den drehschiebergesteuerten Serien-Zweitaktern der A1 Samurai und A7 Avenger basierten. Nachdem sie 1969 den sensationellen Dreizylinder-Zweitakter H1 Mach III auf den Markt gebracht hatten, der in Sachen Beschleunigung sogar die im gleichen Jahr erschienene Honda CB 750 in die Schranken verwies und für den Zweitakter ganz neue Horizonte eröffnete, machte sich die Rennabteilung schnell daran, aus ihrem neuen Topmodell ebenfalls einen Production-Racer zu formen.

Frisierte Serientechnik

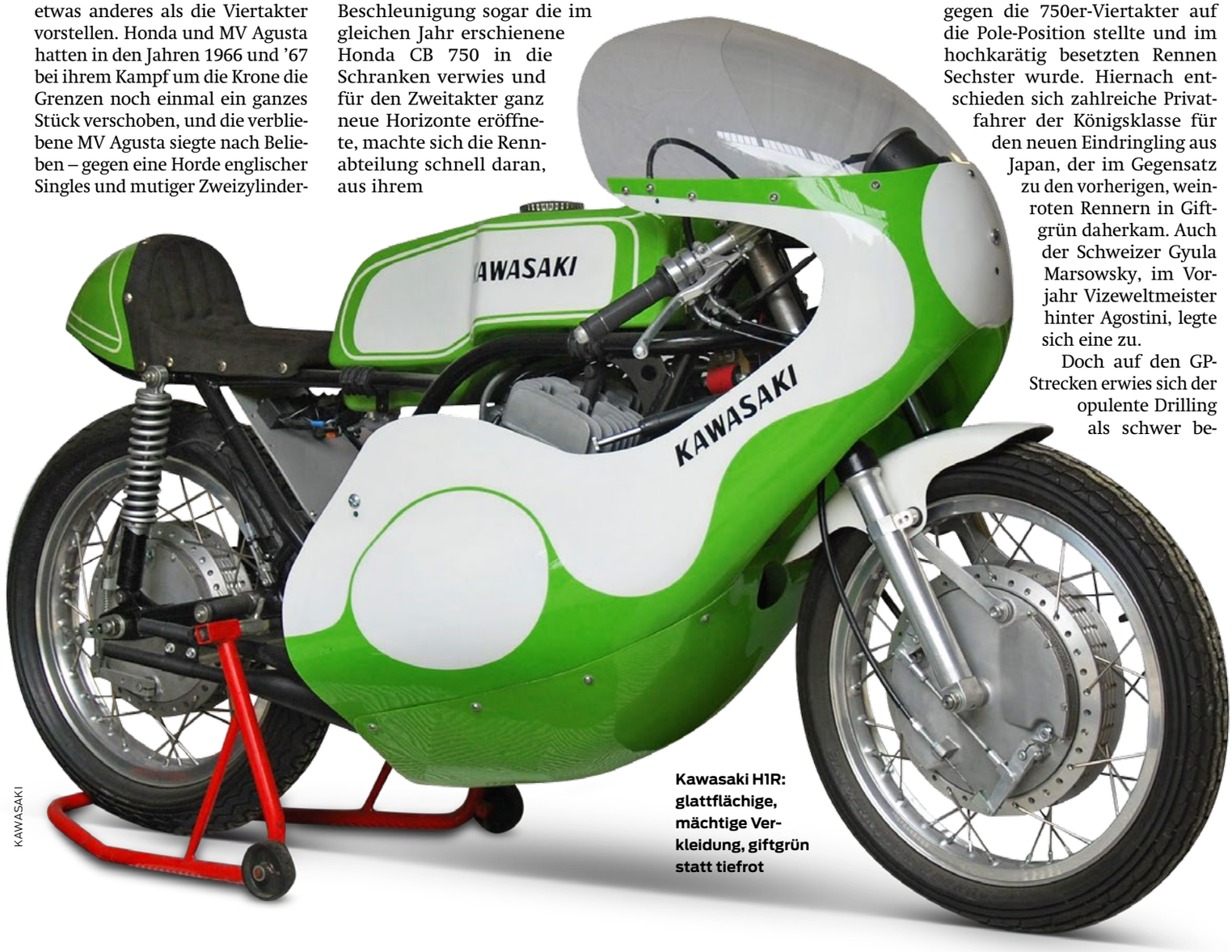
Dafür bekam der Drilling einen neuen Doppelschleifenrahmen aus dünnwandigen Rohren, vorn eine 250-mm-Doppel-Duplex-Trommelbremse, hinten eine 210er-Duplex-Trommelbremse, das Trockengewicht wurde von 174 auf 130 Kilo reduziert. Der mit fast 54 Zentimetern recht breit bauende Motor saß für ausreichend Schräglagenfreiheit sehr hoch im Rahmen. Er bekam zu den drei offenen Resonanzauspuffen schärfere Steuerzeiten, andere Kolben sowie 35er- statt 28er-Vergaser und dazu eine Trockenkupplung nach dem Vorbild der A1-R. Die Getrennt-

> „Die 500er-Kawa war schwer zu beherrschen, konnte aber wie eine Rakete gehen."
>
> Ginger Molloy

schmierung über eine davor sitzende Ölpumpe wurde beibehalten, das Getriebe bekam einen langen ersten Gang.

35 dieser Renner wurden gebaut, die ersten wurden im Februar 1970 ausgeliefert, eine davon für Dave Simmonds. Ihr Renndebüt erlebte die H1R bei den 200 Meilen von Daytona, wo der Neuseeländer Ginger Molloy sie gegen die 750er-Viertakter auf die Pole-Position stellte und im hochkarätig besetzten Rennen Sechster wurde. Hiernach entschieden sich zahlreiche Privatfahrer der Königsklasse für den neuen Eindringling aus Japan, der im Gegensatz zu den vorherigen, weinroten Rennern in Giftgrün daherkam. Auch der Schweizer Gyula Marsowsky, im Vorjahr Vizeweltmeister hinter Agostini, legte sich eine zu.

Doch auf den GP-Strecken erwies sich der opulente Drilling als schwer be-



KAWASAKI

Kawasaki H1R: glattflächige, mächtige Verkleidung, giftgrün statt tiefrot

herrschbar. Ihr hoch eingebauter Motor und der schwächliche Rahmen brachten viele Stabilitätsprobleme, und bis die Fahrer die Abstimmung des Zweitakt-Twins in den Griff bekamen, war die Saison schon so gut wie um. Ginger Molloy, der die Getrenntschmierung gleich wegließ, bekam sie am besten hin, und am Ende des Jahres war er mit vier zweiten Plätzen Vizeweltmeister hinter Agostinis unschlagbarer MV Agusta. Dave Simmonds konnte dem Handling der 500er-Kawa nicht viel abgewinnen. Er ließ sich von Ken Sprayson von Reynolds Tubing, der sich mit dem Norton-Federbettrahmen viel Know-how erarbeitet und für Mike Hailwood einen Rahmen für die Honda-Four gebaut hatte, für 1971 einen Rahmen für den Kawasaki-Dreizylinder bauen.

Auch Kawasaki selbst zog die Lehren aus dem ersten Rennjahr und legte mit der H1RA nach. Sie leistete nun 80 PS bei 9500/min und bekam einen verstärkten Rahmen, Gabel und Bremsen. Dave Simmonds konnte mit seinem Motorrad, das die Vorteile der eigenen und der Kawasaki-Entwicklung unter einen Hut brachte, das WM-Finale im spanischen Jarama gewinnen. Es war der erste Sieg eines Zweitakters in der Königsklasse, er brachte den Briten auf den vierten WM-Rang.

„Green Meanie“

In den USA ließ sich Kawasaki mit dem von Honda abgeworbenen Teammanager Bob Hansen ein Rennteam aufbauen, Yvon DuHamel holte sich mit der H1RA bei den 200 Meilen von Talladega den ersten Grand-National-Sieg von Kawasaki und begründete mit dem komplett giftgrün lackierten Dreizylinder das Image der „Green Meanie“, die Kawasaki-Fans für Jahrzehnte in ihren Bann zog.

Doch 1972 folgte kein weiterer Aufschwung. In der WM zeigte sich der Suzuki TR 500 Zweizylinder als potenter, in den USA setzte Hansen auf die neue H2R mit 750 ccm und begann eine neue Erfolgsgeschichte. Der französische Privatfahrer Eric Offenstadt baute für seine H1R einen Aluminium-Monocoque-Rahmen, mit dem er noch einige Jahre fuhr. Die Zweitakt-Front bildeten aber die Yamaha- und die Suzuki-Vierzylinder-Prototypen.

Doch 1975, als Kawasaki mit dem Briten Stan Shanton als Teamchef eine WM-Offensive startete und die neuen 250er und 350er-Tandem-Twins herausbrachte, wurde auch eine Werks-500er mit wassergekühlten Zylindern aufgebaut. Nachdem Mick Grant mit der 750er H2R als Erster den acht Jahre alten Rundenrekord von Mike Hailwood auf der Honda RC181 unterbieten konnte, gewann er mit der H1RW die damals noch zur WM zählende Senior-TT. Damit schloss sich endgültig der Vorhang hinter Kawasakis erster 500er. Fünf Jahre später brachten sie den KR500 Prototypen, der jedoch floppte und Kawasakis Zweitakt-Ära beendete.

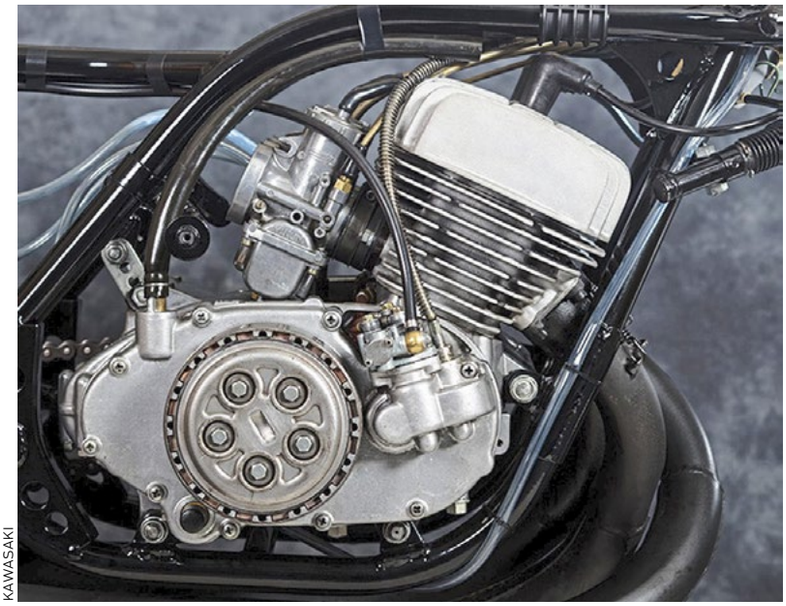
Heute sind noch erstaunlich viele H1R und H1RA erhalten und erzielen bei Sammlern Höchstpreise. 2007 tauchte gar ein Exemplar auf, das nur einige Runden bei einem Hockenheim-Trainingstag gefahren und dann schön trocken in einem Heizungskeller aufbewahrt wurde.

Der kürzlich verstorbene Ex-Rennfahrer Kurt-Harald Florin erwarb sie mitsamt des gesamten noch originalverpackten Ersatzteilpakets und war bis zu seinem Tod mit dem Original-Renner, der eine faszinierende Epoche wieder zum Leben erweckte, der Star vieler Oldtimer-Veranstaltungen. ■



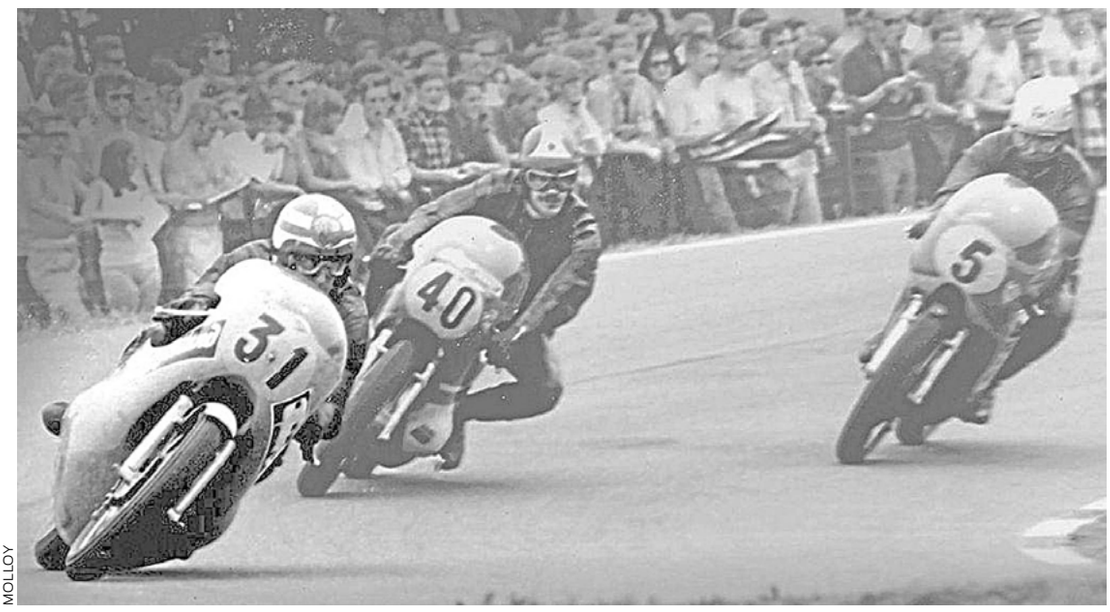
KAWASAKI

Für ausreichend Schräglagenfreiheit sitzt der Dreizylinder hoch im Rahmen



KAWASAKI

Trockenkupplung, 35er-Vergaser, Ölpumpe, gekreuzte Krümmer



MOLLOY

Ginger Molloy (#31) hängte die anderen Privatfahrer ab und wurde 1970 Vizeweltmeister hinter Agostinis MV Agusta

TECHNISCHE DATEN

Kawasaki H1R (1970)

Motor	Luftgekühlter Reihen-Dreizylinder-Zweitakter, schlitzgesteuert
Bohrung x Hub	60 x 58,8 mm
Hubraum	498,7 ccm
Leistung	75 PS bei 9000/min
Leergewicht	130 kg

Superbike-WM

Cortese bei Pedercini

Praktisch in allerletzter Minute fand Sandro Cortese noch einen Platz für die Superbike-WM 2020. Der zweifache Weltmeister wird bei Pedercini-Kawasaki fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Große Erleichterung bei Sandro Cortese. Nach bangen Monaten um seinen Verbleib in der hochkarätigen Superbike-WM hat der Moto3-Weltmeister von 2013 und Supersport-Weltmeister von 2018 nun bei Pedercini Kawasaki ein neues Zuhause gefunden. Der 30-jährige Berkheimer wird mit dem italienischen Team auf einer Kawasaki ZX-10RR auf Punktejagd gehen. Die letzten Details konnten noch rechtzeitig vor dem WM-Auftakt in zwei Wochen in Australien geregelt werden. Ende des vergangenen Monats hatte sich Cortese bei Tests in Jerez und Portimão nach seinem zwölften Gesamtrang in seinem ersten Superbike-WM-Jahr 2019 mit soliden Leistungen für diese Aufgabe empfohlen.

„Ich bin natürlich mega glücklich, dass ich so kurzfristig noch ein Team für diese Saison gefunden habe“, freute sich Cortese. „Es war ein sehr harter und schwieriger Winter für mich. Hinzu kam die Schulter-Operation, nach der sich der Heilprozess ewig lange hingezogen hatte. Doch jetzt habe ich alles überstanden, bin wieder topfit und freue mich riesig, dass es so knapp vor dem WM-Auftakt mit dem Pedercini-Team doch noch geklappt hat. Vor zwei Jahren kam es mit Kallio Racing auch sehr spät zu einer Einigung, doch die jetzige Situation hat alles getoppt.“ ■



PEDERCINI RACING

Sandro Cortese (r.) und Teamchef Lucio Pedercini: Späte Einigung

ADAC Road Racing Academy

Riechen erwünscht

Werbung mit animierten Comic-Figuren auf der Internetseite – bei der Sichtung neuer Nachwuchstalente agiert der ADAC ungewöhnlich modern.

Von: **Anke Wieczorek**

Der ADAC Junior Cup ist seit 2019 Geschichte. Damit fehlt Europas größtem Automobilclub ein jahrelanges, wenn auch zum Schluss nur noch wenig beachtetes Aushängeschild bei der Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Motorsports, zu dessen Zweck er mit existiert. Aus diesem Grund gibt es jetzt die neue ADAC Road Racing Academy. Mit neuem Ansatz und frischem Wind. Kinder und Teenager im Alter zwischen sechs und 18 Jahren sollen bei Schnupperkursen im ganzen Bundesgebiet erfahren, wie sich Motorradrennsport anfühlt und logischerweise angefixt werden. Die eintägigen Kurse kosten 80 Euro. Die sechs- bis zwölfjährigen Teilnehmer fahren mit Mini- und Pocketbikes. Interessenten ab 13 Jahren stehen im nächsten Schritt KTM RC 390 Cup und die RC4R zur Verfügung. In zwölf Orten geht es bundesweit zur Sache, von Fulda in Hessen bis Mülsen in Sachsen. „Die Road Racing Academy rundet unsere Förderpyramide im Motorrad-Straßenrennsport nach unten ab“, sagt Motorsportchef Thomas Voss. ■



ADAC MOTORSPORT

Da geht was: Für das erste Roll-out werden Motorrad und Bekleidung gestellt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Bevor am übernächsten Wochenende die Superbike-WM-Saison beginnt, gibt es erst einmal eine große Spendenaktion für die Opfer der Buschbrände in Australien, für die praktisch alle Fahrer des WM-Feldes persönliche Gegenstände zur Verfügung gestellt haben. So hat Scott Redding bereits sein Leder, das er bei den Wintertests getragen hat, für die Versteigerung abgeliefert, Teamkollege Chaz Davies seinen Helm. Weltmeister Jonathan Rea gab seine Stiefel und Handschuhe. Die Auktion läuft vom 17. Februar bis zum 3. März, geboten werden kann auf www.charitystars.com/collection/bushfires-action. Der Erlös geht an die Organisation BlazeAid.

SUPERSPORT-WM

In diesem Jahr feiert MV Agusta das 75-jährige Jubiläum, seit die legendäre italienische Marke die Produktion von Motorrädern aufgenommen hat. Zwischen 1953 und 1976 sammelte sie auch genau 75 Fahrer- und Hersteller-Weltmeisterschaften. Mit Weltmeister Randy Krummenacher wollen sie an diese Erfolge anschließen. Das diesjährige Motorrad trägt auch die traditionellen Farben Rot und Silber.

IDM SUPERSPORT 300

Exakt 189 Tage nach seinem folgenreichen Unfall auf dem Schleizer Dreieck hat Micky Winkler nun erstmals wieder am Gasgriff seiner Kawasaki gedreht. Ausgerechnet bei seinem Heimrennen war der 17-Jährige im vergangenen Jahr gestürzt und musste danach lange an seinem gebrochenen Oberschenkel laborieren. Nun kann der ehrgeizige Schleizer weiter an seiner Karriere feilen. Auch 2020 ist er fester Bestandteil des Teams Nutec – RT Motorsports by SKM. Winkler wird erneut in der IDM Supersport 300 antreten. Sein Ziel: Platzierungen unter den ersten 5 in der Meisterschaft.



An Cooper Webb (#1) kam Ken Roczen in Tampa nicht mehr vorbei

CUDBY

Führung abgegeben

Nach dem siebten Saisonrennen in Tampa/Florida ist Ken Roczen nicht mehr Tabellenführer in der Supercross-WM. Doch Platz 3 hinter Eli Tomac und Cooper Webb lässt ihm in den restlichen zehn Rennen alle Chancen auf den Titel offen.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach seinem missratenen Saisonauftakt in Anaheim wird Kawasaki-Star Eli Tomac von Woche zu Woche stärker. Beim ersten Westküstenrennen im offenen Raymond James Stadium in Tampa gewann der Mann aus Colorado sein drittes Saisonrennen und übernahm die WM-Führung von Ken Roczen mit einem Vorsprung von vier Punkten.

Gleichzeitig war Tomacs Sieg geschichtsträchtig: Er ist jetzt einer von sieben Fahrern, die 30 Siege in der amerikanischen SX-Geschichte errungen haben.

Der oft schlecht startende Tomac wurde in der Qualifikation Zweiter und gewann sein Heat Race. Damit hatte er freie Startplatzwahl: „Ich hatte diesmal ein besseres Gatter, das macht vielleicht den Unterschied. Ich habe jetzt so viele Punkte wie vorher nie nach sieben Rennen. Ich jage dem Titel seit drei Jahren nach, jetzt sieht es natürlich gut aus."

Vince Friese gewann den Holeshot, Tomacs Markenkollege Adam Gianciarulo führte aber die ersten zehn Runden, bevor Tomac ihn in einer parallelen Sandsektion austrickste und Platz 1 bis ins Ziel nicht mehr abgab. Cianciarulo touchierte später die Streckenbegrenzung, stürzte kopfüber und fiel auf P8 zurück.

Roczen: Keine guten Starts

Ken Roczen startete als Sechster, kam aber an Friese sowie später an Malcolm Stewart vorbei und rangierte hinter Cooper Webb auf P4. Doch dann stürzte auch der Thüringer über das Vorderrad, nahm aber die Verfolgung schnell auf und reihte sich hinter Stewart wieder als Vierter ein. Als K-Roc den Afroamerikaner passiert hatte, waren die Abstände zwischen Tomac, dem Zweiten Webb und ihm aber schon riesengroß. Daher blieb es bei der Reihenfolge. Husqvarna-Mann Zach Osborne (11.) stand sich durch einen Sturz wieder einmal selbst im Weg. Broc Tickle, wegen Dopings zwei Jahre lang gesperrt, kehrte auf Suzuki auf Platz 12 in den SX-Zirkus zurück.

Roczen war trotz des Führungsverlustes nicht unzufrieden: „Ich hatte heute nicht so gute Starts. Ich habe den Oberkörper zu sehr aufgerichtet. Aber ich war den ganzen Tag beständig. Die Red Plate abzugeben, ist natürlich ein Schlag. Aber wir haben noch viele Rennen vor uns, und ich bin zufrieden mit dem Podium. Ich werde mich zurückkämpfen und versuche, positiv zu denken", so der Honda-Star.

KTM-Führungsmann Cooper Webb blieb trotz des zweiten Platzes auf Tabellenposition 3, sieben Punkte hinter Roczen. „Es war sehr tricky hier und leicht, Fehler zu machen. Ich fühlte, dass ich gut fuhr. Was ich machen muss, ist meine Starts verbessern."

Nach dem ersten Westküstenstart geht es am Samstag nach Arlington (Texas). Roczen: „Wir fahren wieder im Triple-Crown-Modus. Das sind viele Rennen, und das gefällt mir." ■



FELD

30 Siege: Eli Tomac

SUPERCROSS-WM

Tampa (USA), 15. Februar

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Ken Roczen (D)	Honda
4.	Justin Barcia (USA)	Yamaha
5.	Justin Hill (USA)	Honda
6.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
7.	Malcolm Stewart (USA)	Honda
8.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
9.	Justin Brayton (USA)	Husqvarna
10.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	155 Punkte
2.	Ken Roczen	151
3.	Cooper Webb	144
4.	Justin Barcia	135
5.	Adam Cianciarulo	128
6.	Jason Anderson	118
7.	Malcolm Stewart	106
8.	Justin Brayton	103
9.	Justin Hill	93
10.	Blake Baggett (USA), KTM	91

NACHRICHTEN

FÜNFTER SIEG FÜR BOU

Titelverteidiger und Rekordweltmeister Toni Bou (Honda-Montesa) gewann auch den fünften Lauf der X-Trial-Saison am Samstag in Bilbao. Der Katalane begann in Runde 1 mit vier Strafpunkten mehr als sein Landsmann Adam Raga, steigerte sich dann und siegte im Finale wieder gegen Raga mit 9:12 Strafpunkten. Dritter wurde der Franzose Benoit Bincaz (Beta). In der Meisterschaft baute Bou seine Führung auf 100 Punkte aus, vor Raga (75 Punkte) und dem Spanier Jeroni Fajardo (34).

GREG HANCOCK HÖRT AUF

Der vierfache Speedway-Weltmeister Greg Hancock (USA) erklärte vergangene Woche seinen Rücktritt. Die Entscheidung des vierterfolgreichsten Fahrers aller Zeiten kam nicht überraschend: Der 49-Jährige hatte wegen einer Krebserkrankung seiner Frau schon die komplette Saison 2019 abgesagt. Dennoch erhielt der in Schweden wohnhafte Ami für die GP-Saison 2020 eine permanente Wildcard. BSI Speedway kann nun die Wildcard anderweitig vergeben. Oder der erste Nachrücker von der GP-Standby-Liste rückt auf, das ist der Olchinger Martin Smolinski.

HERLINGS UND VIALLE DOMINIEREN

Beim letzten wichtigen Motocross-WM-Vorbereitungsrennen in Lacapelle (F) dominierten die KTM-Werksfahrer. Jeffrey Herlings beherrschte die MX1-Klasse genauso deutlich wie sein Teamkollege Tom Vialle die tiefere Klasse. Im abschließenden Superfinale, gemixt aus MX1 und MX2, triumphierte erneut Herlings, gefolgt von den Franzosen Romain Febvre und Gautier Paulin. In beiden Klassen ließen deutsche Piloten aufhorchen: MX1-Pilot Henry Jacobi belegte Platz 7 in der Tageswertung und der erst 15-jährige Simon Längenfelder mit der 250er DIGA Procross-KTM Platz 10 der MX2-Tabelle. ■

Eisspeedway Grand Prix Shadrinsk

Weber, der Russenschreck

Hans Weber wird immer stärker. In Shadrinsk erreichte er am Samstag wieder das Finale. Am Sonntag stoppte ihn ein Sturz im Semifinale, vorher war der Bayer punktbester Fahrer! Daniil Ivanovs Vorsprung schmilzt weiter.

Von: **Thomas Schiffner**



GOOD SHOOT/REYGONDEAU

„Iron Hans" Weber und die Russen: Hier führt Weber vor Dmitry Koltakov

Schon letztes Jahr hatte Hans Weber sein Potenzial einige Male aufblitzen lassen und war als WM-Fünfter bester Nicht-Russe im GP. Doch die ersten sechs Rennen 2020 des „Eishans" stellen alles bisherige in den Schatten: Finale bei GP 4 in Togliatti, erneut Finale bei GP5 in Shadrinsk. Und nach 20 Heats am Sonntag in Shadrinsk vor fast ausverkauftem Haus führte Weber die Punktetabelle mit 13 Punkten an, punktgleich mit Togliatti-Sieger Dinar Valeev!

Auf dem Weg an die Tabellenspitze war Lauf 14 am Sonntag vielleicht Webers Allzeit-Bestleistung: Nach einem obligatorisch schlechten Start fuhr der Deutsche vorbei an Ex-Weltmeister Dmitry Koltakov, Martin Haarahiltunen und Titelverteidiger Daniil Ivanov zum Sieg!

Start-Automatismus fehlt

Mit seinen 13 Punkten bekam Weber im zweiten Halbfinale den vermeintlich besten Startplatz Rot zugewiesen. Doch weil der Bayer seine Starts einfach nicht in den Griff kriegt, musste er gegen Khomitsevich, Ivanov und Kolenkin von innen nach außen gehen, um zu attackieren, stürzte und verpasste damit das greifbar nahe Finale: „Ja, das war ein tolles Rennen. Startplatz Rot im Semifinale war problematisch. Ich war noch nicht bereit. Es ist ein technisches Problem mit der Kupplung, aber mir fehlt vom Kopf her noch der richtige Automatismus. Rot ist perfekt, wenn der Start sitzt. Daran müssen wir arbeiten." Nach alter Punktewertung wäre der 35-Jährige Fünfter geworden, nach dem Modus 2020 aber nur Achter.

Besser war der Samstag: Mit neun Punkten erreichte Weber das erste Semifinale, startete wieder als Letzter, überholte Kononov und Kolenkin und qualifizierte sich hinter dem späteren Sieger Khomitsevich fürs Finale. Dort war der Deutsche Zweiter, als Valeev stürzte und abgebrochen wurde. „Im Rerun war der Start schlecht und die Kupplung machte nicht mit, sodass ich nicht mehr nach vorne kam", so der Deutsche, der sich nach den jüngsten Ereignissen von „Eis-" in „Iron Hans" umtaufte.

Erster Sieg für Kononov

Am Samstag verfehlte WM-Leader Daniil Ivanov erstmals das Finale. Dmitry Khomitsevich kam vor Valeev zu seinem ersten GP-Sieg 2020 und verkürzte den Rückstand. Am Sonntag ging Valeev als Punktbester ins Finale, wurde aber von Igor Kononov besiegt, der seinen ersten GP-Sieg überhaupt einfuhr: „Das waren zwei sehr harte Tage. Ich hatte Probleme mit meiner Schulter und mit beiden Motorrädern. Und dann mein erster Sieg", jubelte der 32-Jährige. Harald Simon erreichte am ersten Tag das Semifinale, am Sonntag verfehlte er es deutlich. Der Waldviertler konnte seine Form von Almaty nicht mitnehmen. Landsmann Franky Zorn (14./12.) fährt wie ein Schatten seiner selbst. Findet der 49-Jährige bei den Westrennen nicht zu seiner Form zurück, muss man um seine Karriere bangen.

Hans Weber rangiert noch auf WM-Rang 7, jedoch mit klar steigender Tendenz. ■



GOOD SHOOT/REYGONDEAU

Erster GP-Sieg: Igor Kononov

EISSPEEDWAY-WM

GP5, Shadrinsk (RUS), 15. Februar

1.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	20 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	16
3.	Dmitry Koltakov (RUS)	16
4.	Johann Weber (D)	11
5.	Daniil Ivanov (RUS)	14
6.	Konstantin Kolenkin (RUS)	12
7.	Igor Kononov (RUS)	12
8.	Harald Simon (A)	8
9.	Niclas Svensson (S)	7
10.	Stefan Svensson (S)	6
13.	Charly Ebner (A)	3
14.	Franz Zorn (A)	2

GP6, Shadrinsk (RUS), 16. Februar

1.	Igor Kononov (RUS)	17 Punkte
2.	Dinar Valeev (RUS)	18
3.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	16
4.	Daniil Ivanov (RUS)	14
5.	Dmitry Koltakov (RUS)	11
6.	Konstantin Kolenkin (RUS)	10
7.	Martin Haarahiltunen (S)	10
8.	Johann Weber (D)	13
9.	Niclas Svensson (S)	8
11.	Harald Simon (A)	5
12.	Franz Zorn (A)	4
16.	Charly Ebner (A)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 10 Läufen

1.	Daniil Ivanov	104 Punkte
2.	Dmitry Khomitsevich	100
3.	Dinar Valeev	95
4.	Igor Kononov	86
5.	Dmitry Koltakov	79
6.	Harald Simon	58
7.	Johann Weber	56
8.	Martin Haarahiltunen	53
9.	Stefan Svensson	37
10.	Franz Zorn	36
11.	Niclas Svensson	33
15.	Charly Ebner	18

Eisspeedway-Rücktritt von Günther Bauer

Bauer geht legendär

Am 13. März fährt Günther Bauer, Deutschlands erfolgreichster Eisspeedway-Fahrer aller Zeiten, sein letztes Rennen. Zu seiner Abschiedsgala in Inzell hat der „Schliff“ das Who's who aus fünf Jahrzehnten Eisspeedway-Historie eingeladen.

Von: **Thomas Schiffner**



GOOD SHOOT

Zurück in die Vergangenheit: Günther Bauer in seinem „Wohnzimmer“ Inzell

Eigentlich ist die Max Aicher Arena in Inzell bei den GP-Rennen einmal jährlich im März stets gut gefüllt. So wird es auch am 14./15. März bei den GP 7 und 8 sein. Doch die Weltmeisterschaftsfinals mit Iwanov, Koltakov und Co. könnten diesmal in den Hintergrund treten, da bereits am Freitagabend vor dem GP-Start ein Rennen stattfindet.

Der Anlass dazu ist eher traurig: Vor einem Jahr während des GP-Laufes in Inzell am Sonntag sagte Günther Bauer (48), von 1990 bis in die jüngste Vergangenheit Deutschlands erfolgreichster Eisspeed-Pilot, nach 30 Jahren Schluss. Der neunfache Deutsche Meister und Vizeweltmeister von 2003 erklärte praktisch unter dem GP-Rennen sein Karriereende.

„Inzell war mir ein Gräuel“

„Mein Körper hat einfach die Strapazen nicht mehr mitgemacht. Ich war die letzten beiden Winter nur noch krank. Ich hatte mich immer besonders auf mein Heimrennen in Inzell gefreut, aber letztes Jahr war es mir ein Gräuel. Dann habe ich gesagt, jetzt ist es vorbei.“ Bauer hatte in den letzten drei Jahren die WM-Qualifikationen aus gesundheitlichen Gründen verpasst oder konnte sich aus eigener Kraft nicht mehr qualifizieren. Die FIM hatte dem Oberbayern aus Reit im Winkl damals aufgrund seiner Erfolge noch eine permanente Wildcard gegeben, aber auch das ist jetzt vorbei.

Noch in der letzten Saison reifte die Idee, für Bauer ein Abschiedsrennen zu organisieren. Da er Mitglied des Vorstandes des Inzell-Organisators DMV Südbayern ist, sollte das Rennen in seinem selbst ernannten „Wohnzimmer“ stattfinden: „Meine Vorstandskollegen waren völlig überrascht von meinem Entschluss und haben spontan gesagt, wir machen für dich ein Abschiedsrennen, aber du musst die Fahrer organisieren“, erinnert sich Bauer. Und er machte sich umgehend an die Arbeit. Das Ergebnis ist ein Legendenrennen, das am 13. März unter dem Titel „Servus, Schliff“ laufen wird, als Ouvertüre der zwei GP-Rennen am gleichen Wochenende.

Es starten 16 Fahrer, von denen nur noch vier aktiv sind, die aber 16 Weltmeistertitel auf sich vereinen. An der Spitze steht Günther Bauer in seinem letzten Rennen selbst, daneben sein 20-jähriger Sohn Luca, der in die Fußstapfen seines Vaters treten soll, wenn er es kann: „Ich unterstütze ihn, wo ich kann, aber ich zwinge ihn zu nichts.“

Mit Nikolay Krasnikov

Neben dem Start des legendären Finnen Jarmo Hirvasoja, des Schweden Erik Stenlund und von Bauers deutschem Vorgänger Michael Lang ist Günther am meisten stolz auf die Zusage von Nikolay Krasnikov: Der Russe fährt zwar noch Rennen auf nationaler Ebene, trat aber international schon 2012 zurück. Von 2005 bis zum Karriereende gewann der heute 35-Jährige alle Weltmeisterschaften und ist damit der Megastar der Szene. Bauer: „Ich habe nicht eine Sekunde gebraucht, um ihn dabeizuhaben. Der würde glaube ich sogar dafür bezahlen, dass er mitfahren darf.“

So dürfte das „Legendenrennen“ eine einmalige Sache und vor allem eine „Mordsgaudi“ werden. Speziell vorbereiten will sich Bauer auf seinen Abschied nicht: „Ich vermisse einfach nichts im Moment. Ich will mir den Wettkampfdruck nicht mehr auferlegen.“ Als Fahrer und Co-promoter am 13. März in Personalunion vergisst der Oberbayer aber nicht darauf hinzuweisen, dass es noch wenige Tickets für das Spektakel auf eisspeedway-inzell.de gibt. ■



HORN

Der Meister und sein Nachfolger: Günther und Luca Bauer

EISSPEEDWAY

Fahreraufstellung*
„Legendenrennen“ Inzell (D), 13.03.

Günther Bauer	D
Luca Bauer	D
Kyrill Drogalin	RUS
Jarmo Hirvasoja	FIN
Iwan Iwanov	RUS
Nikolay Krasnikov	RUS
Michael Lang	D
Ulf Ledström	S
Franz Mayerbüchler sen.	D
Max Niedermaier jun.	D
Jouni Seppänen	FIN
Per Olof Serenius	S
Erik Stenlund	S
Stefan Svensson	S

* nach Angaben des Veranstalters

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



S5 Sportback, EU6, EZ 10/2019, 7000 km, 255 kW, Pano, BOSE, Matrix, 20" LMR, 63.490,- € (MwSt. awb.) Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51809



RS6 Avant 4.0 V8 mit 445 kW (605 PS), EU6, EZ 12/2016, 72600 km, Pano, 21" Gussräder, LED, 69.980,- € (MwSt. awb.) A&S PIA GmbH, Olympiastr. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51823



RS4, EZ 12/19, 3000 km, 331 kW (450 PS), HuD, RS-Sportabgasanl., BOSE, RS-Designpaket, 99.900,- € (MwSt. awb.) Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51814

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

BMW



2000/03 BMW Z8 Alpina Roadster, Sammlerzustand, möglichst aus 1. Hand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



BMW X4 xDrive 25d, EZ 10.12.2018, 12000 km, M-Sportpaket, sophistograu, Leder schwarz, Navi Prof., Sport-Autom., Head-Up, HiFi, Driving-, Parkassistent, 20 Zoll LMR, Sport X, Sonnenschutzvergl., Alarmanlage, Sitzheizung, LED- Scheinwerfer, 54.380,– €. Autohaus Grötzinger GmbH, Im Brenntenstock 3, 74613 Öhringen, Tel. 07941/9434-24 H



BMW 630d xDrive Gran Turismo, EZ 03.12.2018, 9800 km, M-Sportpaket, carbonschwarz, Leder Nappa mokka, Navi Prof., Integr. Akt.lenkung, 2-Achs-Luftfederung, 20 Zoll LMR, M-Sportbremse, Pan. Glasdach, 4-Zonen Klima, Komfortsitze, akt. Sitzbel., Sitzhzg. vo. u. hi., Park. Ass. Plus, 360° Kamera, Head-Up, Driving Ass. Plus inkl. ACC, adapt. LED sw.; Komf. zugang, Harmon Kardon, DAB, Apple Car Play, AP 69.780,– €. Autohaus Grötzinger GmbH, Im Brenntenstock 3, 74613 Öhringen, Tel. 07941/9434-22 H

Ferrari



599 GTB Fiorano F1, 2007, 41800 km, 2. Hd., nero daytona, HGTE-Paket, Bestzustand, 99.500,- €, Inzahlung mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51837

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



1987/92 Ferrari F40, kein Kat und kein Aktivfahrwerk, bis 30.000 km… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Ford



Mustang BULLITT Recaro, 1200 km, 338 kW (460 PS), dunkelgrün, Leder, Navi, Klima, Xenon, NR-Fahrzeug, VB 62.900,- € (MwSt. awb.). Tel. 02446-411, Burghard.Gand@t-online.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51777

Land Rover



Range Rover V8, EU 6, EZ 08/2017, 67471 km, 375 kW (510 PS), 22" LMR, Sourround Kamera, LED, Pano, 1. Hd., 85.885,- € (MwSt. awb.) Anders Automobile GmbH, Glüsinger Str. 62, 21217 Meckelfeld bei Hamburg, Tel. 040-76101680 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51789

Lotus

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

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung. 0211/9217273, www.brueggemann.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Mercedes



C 63 AMG S Blue Ocean Cabrio, 1. Hd., 1 von 20 Deutschen Modellen limitiert, 6000 km, wie neu, 99.500,-. 0170/6823950

300 SL, Typ 107, Bj. 10/88, Automatik, original 76000 km, 39.000,- €. Tel. 0171/7893121



Früher, ungeschweißter MB 190 SL, Neuwagenzustand, Bj. 18.01.56, Mille Miglia zugelassen, nach Datenkarte komplett im Jahre 2019 restauriert und danach ungefahren, Farbe DB 534 feuerwehrrot, Leder DB 1060 creme, Matching Numbers, Kübelsitze, Solexvergaser usw., Classic Data Zustand: 1, für 189.500,- zu verk. Tel. 04351/44411

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



Mercedes Benz SLS AMG 63, 2011, erste Hand, Scheckheft, 571 PS, magno allanit grau, innen schwarz, 57000 km, ein Stück Automobilgeschichte. ADAC Gutachten, Preis: 167.000,-. 50858 Köln, 0178/6237546

Mini

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



Mini 40th, Bj. 8/1999, 38 km, 46 kW (63 PS), silber, 1 Besitzer, 4 Zylinder, LHD, Leder, Preis auf Anfrage. Silas Rauschen, 49143 Bissendorf, Tel. 0173/1655380

mehr: motor-klassik.de Nr. 51800

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. 0211/9217202, www.mitsubishi-nrw.de H

Porsche



Porsche 911 964 Cup, original Cup, Bj. 1992, Motor überholt, startbereit z.B. für Youngtimer Trophy, Siegerfahrzeug von Porsche Classic Car Trophy und Cup und Tourenwagen Trophy, VB 150.000,- €, von Privat, p.o.motorsport@t-online.de, 0711 5782525 H

Geschäftsaufgabe Gebrauchtteile. 944, 928, 924, 911. Abgabe im Block. Fotos anfordern. Mail: autoteileluecke@aol.com H



911 Carrera S 3.8 Targa 4S, 61618 km, 261 kW (355 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fahrzeug, 55.555,- €. 29221 Celle, Tel. 05141/97852713

Renn/Rallye

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

GA Rennsport-Ausrüster
Tel. 08678/246
www.ga-racing.com

Verkaufe Motor F.3 Fiat Abarth Novamotor, Motor Lotus Esprit Turbo, Modus M1 F.3 mit Typenschild ohne Motor + Getriebe zu rest. E-mail: matrab994@gmail.com, Tel. +39/335202547 H

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



1927/39 Vorkriegs-Rennwagen für Mille Miglia Teilnahme, sofort einsatzbereit… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renntransporter

Autotransporter zu vk. Kippanhänger, Bj. 2017, (L x Br. x H) 6000 x 2100 x 610 - 990, Laufleistung < 5000 km, TÜV April 2021, Zustand fast wie neu, Pr.: 3300,- €. Tel. 0179/3231105



Algema Renntransporter, silber, kompl. Alu, für Autos bis 5 m oder Motorräder. EZ 18.05.2009, zul. Ges.Gew. 3,1 t, 100 km/h Zul., TÜV 11/2021, 2 große Seitenklappen, Heckklappe als Auffahrrampe mit 2 Zusatzrampen, Liftachse, Kippmech., Mover, Innenbel., Rückf.kam., 2 Ersatzräder, 2 Motorradkippständer, Handseilwinde, VB 14.900,- €. andreas-racing-team@web.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



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



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

Veranstaltungen

Pistenclub e.V.
Sportfahrer Trainings
TRACKDAYS
(Feb.-Juli '20)

29. Feb.	Hockenheimring
20. März	Mugello
21. März	Hockenheimring
28. März	Imola
29. März	Imola
05. April	Spa-Francorchamps
15. April	Hockenheimring + Afterwork
19. April	Vallelunga
24. April	Bilster Berg
27. April	Nordschleife
29. April	Nürburgring Grand Prix
07. Mai	Mugello
09. Mai	Salzburgring
11. Mai	Red Bull Ring
15. Mai	Dijon
20. Mai	Oschersleben
23. Mai	Drift-Weekend Groß Dölln
25. Mai	Hockenheimring + Afterwork
30. Mai	Monza
01. Juni	Tazio Nuvolari Circuit
01. Juni	Bilster Berg (Pfingstmontag)
11. Juni	Hockenheimring
12. Juni	Nordschleife
13. Juni	Imola
14. Juni	Imola
16. Juni	Mugello
22. Juni	Spa-Francorchamps
25. Juni	Nürburgring Grand Prix
04. Juli	Racepark Meppen
04. Juli	Slovakiaring
05. Juli	Slovakiaring
17. Juli	Dijon
26. Juli	Bilster Berg
27. Juli	Nürburgring Sprintstrecke

weitere Termine findet Ihr online auf...
PISTENCLUB.de
+49 (0) 2153-951300

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

Verschiedenes

CH AG mit geschützter Bezeichnung, Kapital 100.000,- SFr., SRT AG-Swiss Racing Technologie, Sitz Zürich, zu verk. Zuschriften unter Chiffre MK10/1132363

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

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

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



MOTORSPORT IMAGES

Vor dem Regen drehte das Nascar-Feld in Daytona 20 Runden, US-Präsident Donald Trump kam immerhin auf einen Umlauf

Statistikzahlen sind Mumpitz!

zu den F1-Rekorden
MSa 9/2020

Die einzige, vernünftige Kennzahl ist die Anzahl der gewonnenen WM-Titel. Alle anderen Statistikzahlen sind Mumpitz, da sich die Bedingungen geändert haben (Anzahl der Rennen, Rennstrecken und damit auch die zurückgelegten Führungskilometer usw.). Selbst der schnellste Rundenschnitt ist fraglich, da möglicherweise Streckenänderungen durchgeführt wurden oder der Streckenbelag erneuert wurde.
P.S.: Ich kann dem Leserbrief von Michael Acker nur beipflichten: Die Anzahl und Größe der Bilder hat signifikant zugenommen. Die Textbeiträge und Hintergrundinformationen haben abgenommen. Auch nehmen für meinen Geschmack die Berichte zu allen möglichen Elektro-Aktivitäten einen zu breiten Rahmen ein. Vielleicht denken Sie schon über einen neuen Namen der Zeitschrift nach: Statt Motorsport aktuell zukünftig Elektrosport aktuell?

Dr. Joachim Neumeister
45721 Haltern am See

Canossa-Gang ein Jahr zu spät

zum WEC-Reglement
MSa 9/2020

Wie schwer muss den ACO-Vertretern der Gang nach Canossa, oder besser gesagt nach Daytona, gefallen sein, um die WEC zu retten. Das hätte man auch schon vor einem Jahr haben können. Doch so historisch ist das Ganze nicht. Schon 1994 und 1995 waren IMSA-Fahrzeuge neben LMGT1, die man damals durchaus auch als Hypercars hätte bezeichnen können, startberechtigt. Schön, dass der Langstreckensport nun Planungssicherheit hat! Die BoP wird zu Anfang sicher ein großes Thema sein, wird sich aber dann Richtung LMDH verschieben.

Michael Thomae
D-32427 Minden

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

Samstag, 22. Februar

12.00	Monster Jam, El Paso (Zus.)	Sport 1
19.00	Schall Motorsport (Reportage)	Motorvision TV*
20.55	Trophée Andros, Lans en Vercors (Zus.)	Motorvision TV*

Sonntag, 23. Februar

08.10	PS – Automagazin (Wh.: 19.10)	N-TV
08.55	Monza Rally Show 2019 (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
09.00	Formel E Mexiko, Highlights	ORF 1
09.20	ÖRM/Rallye-ÖM, Jännerrallye (Zus.)	Motorvision TV*
10.35	IMSA – Road to Racing (Rep.-Reihe)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.50	Sportwagen-WM Austin, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
22.00	Sportwagen-WM Austin, Rennen **LIVE**	Sport 1+*
23.30	Sportw.-WM Austin, Schlussphase **LIVE**	Sport 1

Dienstag, 25. Februar

23.35	Formel E Marrakesch, Vorschau	Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 21. Februar

20.55	Enduro-WM 2019, Serres (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
21.25	Trial-WM 2019, Comblain a. P. (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
21.50	MX-WM 2019, Palembang (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
22.20	WESS 2019, RB Romaniacs (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
22.45	IoM TT 2019, Rückblick/Highlights	Motorvision TV*

Sonntag, 23. Februar

13.50	MX Masters 2019, Bielstein (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

Streams/Internet

Samstag, 22. Februar

08.55	Asian LMS Buriram, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
20.50	Sportwagen-WM Austin, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*

Sonntag, 23. Februar

05.15	Asian LMS Buriram, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
19.00	Sportwagen-WM Austin, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

22./23.02.	Supercars Australien, Adelaide	AUS
23.02.	Sportwagen-WM, Austin/Texas	USA
23.02.	NASCAR Cup Series, Las Vegas/Nevada	USA
23.02.	Asian Le Mans Series, Buriram	T

Motorrad

21./22.02.	Freestyle-Motocross, Berlin	D
23.02.	AMA Supercross-WM, Arlington/Texas	USA

Vorschau



WILLIAMS

Formel-1-Test Barcelona: Das erste Kräftemessen der neuen F1-Generation



XPB

Langstrecken-WM: Prototypen und GT-Autos treffen sich in Austin



AUDI

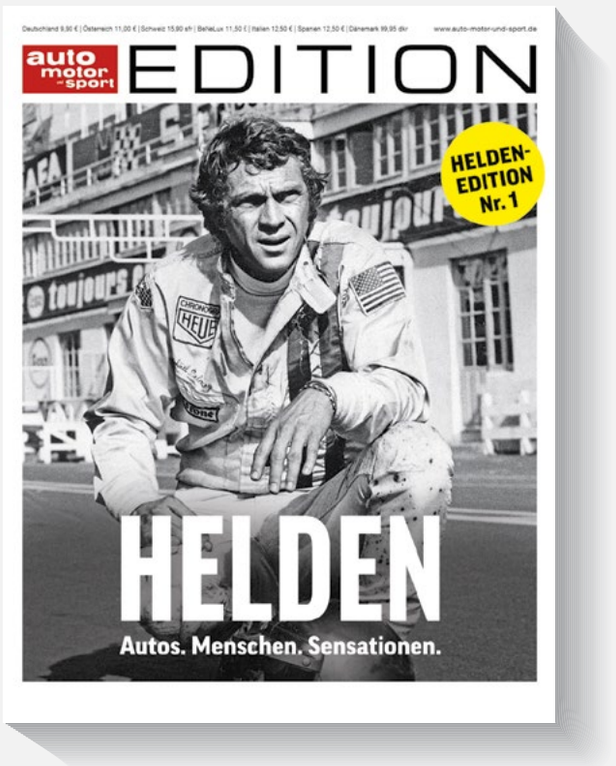
DTM-Interview: Arno Zensen spricht über 25 Jahre in der DTM



PETRONAS

MotoGP: Der letzte Test vor dem WM-Start zeigt die Kräfteverhältnisse

GESCHICHTEN FÜR DIE EWIGKEIT



In diesem Heft haben wir sie alle versammelt: unsterbliche Legenden, unbekannte Helden und unglaubliche Geschichten. Die AUTO MOTOR UND SPORT *EDITION* ab jetzt im Handel oder online.

0711 . 32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition

