

MOTOR SPORT aktuell

NR. 35 / 12. AUGUST 2020

MotoGP: Binder gewinnt in Brunn Sensationeller Sieg für KTM!



GP Tschechien in Brunn: Moto2
**Zweiter Sieg für
Enea Bastianini**

NASCAR-Rennen in Michigan
**Ford-Star Harvick
dominiert weiter**

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



Red Bull gewinnt GP Silverstone
**Wie Max Verstappen
Mercedes knackte**



Formel-E-Schlussspurt in Berlin
**Da Costa holt Titel
für DS-Techeetah**



GT World Challenge in Misano
**Zwei Siege für das
Audi-Team WRT**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Verstappen die Mercedes-Dominanz brach **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten & Fakten zum Rennen in Silverstone **S. 6**
- Formel 1** Alles zum Kopier-Streit rund um Racing Point **S. 8**
- Formel 1** Red-Bull-Teamchef Chr. Horner im Interview **S. 10**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar, Nachrichten **S. 12**
- Formelsport** Formel 2 und Formel 3 in Silverstone **S. 14**
- Formelsport** A. Félix da Costa schon Formel-E-Champion **S. 16**
- Sportwagen** GTWC Sprint Cup in Misano, aktuelle News **S. 20**
- Rallye** Interview mit Elfyn Evans, News und Hintergründe **S. 22**
- Rallycross-WM** Vorschau auf die bald beginnende Saison **S. 24**
- Tourenwagen** Harvick dominiert bei NASCAR in Michigan **S. 26**
- Tourenwagen** Rast droht Strafe und weitere Nachrichten **S. 27**

Motorrad:

- MotoGP** Brad Binder holt in Brünn ersten Sieg für KTM **S. 28**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Tschechien **S. 30**
- Motorrad-WM** Moto2 in Brünn und weitere News **S. 32**
- Motorrad-WM** Foggia feiert in der Moto3 ersten WM-Sieg **S. 34**
- Superbike-WM** Rea dominiert und übernimmt Führung **S. 36**
- Superbike-WM** Ergebnisse aus Portimão, weitere News **S. 38**
- Straßensport** Vorschau auf die endlich beginnende IDM **S. 40**
- Motocross-WM** Erster GasGas-Sieg und enges WM-Duell **S. 41**

Leserservice:

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



24 Rallycross-WM: Nach der Generalprobe in Höljes im Juli geht die WM-Saison bald los – wir haben die Infos



32 Moto2-WM: Marcel Schrötter konnte sich mit Schmerzen im Arm nur anfangs in der Spitzengruppe halten



14 Formel 2: Mick Schumacher verpasste beim zweiten Silverstone-Auftritt nur knapp den ersten Saisonsieg



TOYOTA

22

Rallye-WM: Wie der aktuelle WM-Zweite Elfyn Evans den Titel an sich reißen will



SZABADFI

41

Historischer Motocross-Restart in Kegums: Erster MXGP-Sieg für GasGas

RED-BULL-BOSS IM INTERVIEW

Trotz des Sieges am Wochenende ist Red Bull nur zweite Kraft hinter den dominierenden Mercedes. Im großen MSA-Interview erklärt Red-Bull-Teamchef Christian Horner, woran es am 2020er-Bullen noch hakt.

Seite 10

REA NICHT ZU SCHLAGEN

Nachdem Jonathan Rea zu Anfang der Saison noch schlagbar schien, dreht der Titelverteidiger der Superbike-WM jetzt richtig auf. Beim dritten Event der Superbike-WM in Portimão fuhr er dominant an die Tabellenspitze.

Seite 36

IDM: ALLES ZUM SAISONSTART

Am Wochenende startet auch die Internationale Deutsche Motorrad-Meisterschaft (IDM) endlich in ihre Saison. Alles zur Serie erfahren Sie kompakt hier in der MSA oder ausführlich im beigelegten Sonderheft.

Seite 40

Verstappen stutzt

Nach vier Siegen in den ersten vier Rennen glaubte die Fachwelt an einen Mercedes-Durchmarsch. Doch Max Verstappen stoppte die Überflieger. Es brauchte dafür eine Reihe von Faktoren. Wir klären auf, warum das schnellste Auto nicht gewann.

Von: **Andreas Haupt**

Hat Red Bull das Rennen am Samstag gewonnen?

Die Frage liegt auf der Hand. Als einziger Fahrer aus den Top 10 qualifizierte sich Max Verstappen auf dem harten Reifen für das Rennen, Mercedes dagegen auf dem weicheren Medium. Red Bull schwamm gegen den Strom und war erfolgreich damit. „Hätten wir dasselbe wie Mercedes getan, wären wir hinter ihnen gelandet“, glaubt Teamchef Christian Horner.

Mit Sicherheit lässt sich sagen, dass Red Bull den richtigen Startreifen bestimmt hat. Die harte Mischung brachte Verstappen einen Vorteil im ersten Rennteil. Der Holländer konnte angreifen, während die Mercedes-Piloten bereits ab der dritten Runde einen Haftungsverlust an der Hinterachse feststellten. Ab da fuhren Valtteri Bottas und Lewis Hamilton mit dem Rücken zur Wand. Trotzdem ist man bei Mercedes überzeugt: „Selbst mit dem harten Reifen am Start hätten wir dieses Rennen nicht gegen Verstappen gewonnen.“

Mercedes flog der Konkurrenz nur in der Qualifikation davon, da betrug der Abstand eine Sekunde. Die übliche Überlegenheit im Rennen von einer halben Sekunde pro Runde war am zweiten Rennsonntag von Silverstone verschwunden. Mercedes war in der Defensive, Red Bull hatte das schnellere Auto.

Dieser Umstand lässt sich aber nicht auf eine Ursache herunterbrechen. Es brauchte schon mehrere Faktoren, um Mercedes zu stürzen. Pirelli hatte auf Bitte des Formel-1-Managements wei-

chere Reifen geliefert als in der Vorwoche. Und aus Angst vor Schäden den Luftdruck an Vorder- und Hinterachse noch einmal deutlich erhöht. „Wir fahren mit Ballonreifen“, scherzte Lewis Hamilton. Höhere Luftdrücke schützen die Reifenflanke, sorgen aber auch dafür, dass die Gummis schneller überhitzen. Und dann werfen sie Blasen. Mercedes traf es am härtesten. „Bei kühleren Temperaturen treffen wir das Arbeitsfenster. Bei höheren schießen wir mit den weichen Reifen drüber hinaus“, merkte Teamchef Toto Wolff an. Egal auf welchem Reifentyp: Die schwarzen Autos waren übersät von Blasen, überwiegend an der Hinterachse – die Ingenieure hatten das falsche Setup ausgetüfelt. „Ich schaute in den Rückspiegel und sah, wie auf einer Seite Gummi war und auf der anderen nichts mehr“, berichtete der Weltmeister.

So absurd es klingt: Das Auto mit dem meisten Abtrieb nimmt auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wie Silverstone die Reifen am härtesten ran. Deshalb mussten Hamilton und Bottas in den schnellen Ecken viel Tempo rausnehmen, Verstappen dagegen weniger. Der Red Bull war immun gegen jegliche Blasenbildung. Auch die Strömungsabrisse im Heck kommen im Renntrimm weniger zutage, weil die Geschwindigkeiten sinken. Dazu schmilzt der Mercedes-Motorenvorteil. Hinzu kommt, dass Honda nachgelegt hat, der V6-Turbo kann länger mit mehr Leistung betrieben werden. „Die verschiedenen Parameter drehten sich gegen uns und führten dazu, dass Red Bull das schnellere Rennauto hatte. Sie haben uns über die Pace geschlagen.“ Der Sieg gibt Red Bull den Glauben zurück, in dieser WM doch mehr ausrichten zu können.

Wieso war Bottas sauer?

Bottas war bedient: Pole-Position und doch nur Dritter. Der WM-Dritte blaffte: „Wir haben bei der Strategie geschlafen.“ Ihm stieß auf, bereits in der 32. Runde zum zweiten Mal zum Reifenwechsel gerufen worden zu sein – parallel zu Verstappen. Teamkollege Ha-



Überholmanöver auf der Strecke: In Runde 27 schnappt sich Verstappen Bottas außen herum in Luffield



Die Seuche an den Rennsohlen: Vettel dreht sich direkt nach dem Start in Kurve eins – ohne dass ihn ein anderer Fahrer berührt

die Überflieger



Zu viele Blasen: Die Reifen zwingen Mercedes ein langsames Renntempo auf. Das Auto mit dem stärksten Abtrieb wird abgestraft

milton blieb dagegen bis zum 41. Umlauf draußen, spielte im Finale seine frischeren Reifen aus, drehte die schnellste Runde und distanzierte den Teamkollegen um weitere vier Zähler. „Ich wäre besser länger gefahren“, murrte Bottas. Teamchef Wolff klärte auf: „Gegen Max hätte es keinen Unterschied gemacht. Die Reifen waren voller Blasen und vibrierten stark. Deshalb haben wir ihn reingeholt. Erst als die Reifen runter waren, haben wir bemerkt, dass noch viel Gummi auf der Lauffläche war.“ Profiteur war Hamilton, der nach den neu gewonnenen Erkenntnissen draußen bleiben durfte. Mercedes dachte sogar über ein Einstop-Rennen nach, verwarf den Gedanken aber. Das Risiko wäre zu groß gewesen: „Wenn dir hier in einer schnellen Kurve der Reifen platzt, bist du raus.“

Wie kam Leclerc auf Platz 4?

Ferrari wurde schon oft für falsche Strategien gerüffelt. In Silverstone machte die Scuderia alles richtig. Charles Leclerc startete als Achter, sah die Zielflagge als Vierter – und überholte nur ein Auto. „Dieses Ergebnis fühlt sich an wie ein Sieg“, jubelte der Monegasche. Die Strategen hatten eigentlich nicht mehr als Position 8 erwartet. Ein Einstop-Rennen brachte mehr.

In der ersten Runde rutschte Leclerc zurück auf Platz 10 und schwamm bis zu seinem einzigen Stopp in Runde 18 fünf Plätze vor. Nach dem Wechsel von Medium auf harte Reifen war der Ferrari-Fahrer Zwölfter und setzte sein einziges Überholmanöver gegen Lando Norris. In der Folge rückte Leclerc bis auf Platz 3 auf, weil die anderen erneut zum Service abbogen. Ferrari stellte hingegen auf eine Einstop-Strategie um, weil der harte Reifen besser mitspielte als gedacht: „Meine größte Schwäche war letztes Jahr das Reifenmanagement. Daran habe ich hart gearbeitet. Schön, dass ich heute den Lohn dafür bekommen habe.“ Bis Runde 44 lag Leclerc sogar auf einem Podestrang – bis ihn Hamilton knackte: „Danach wurden die Vibrationen stärker. Ich musste stark verlangsamen,

um das Auto heimzubringen.“ Esteban Ocon praktizierte ebenfalls eine Einstop-Strategie und rückte von Startplatz 14 in die Punkte vor. „Wir hatten es von Anfang an geplant. Alles lief wie am Schnürchen: Start, Boxenstopp, Reifenmanagement. Und mein Auto war schnell“, freute sich der Renault-Fahrer.

Was ist mit Vettel los?

Seit Silverstone ist der Wurm drin bei Sebastian Vettel. Der Heppenheimmer kann nicht mehr mit Leclerc Schritt halten und weiß nicht, warum: „Das Gefühl ist besser, die Rundenzeiten nicht. Ich habe seit letztem Samstag keine Fortschritte gemacht.“ Vettel gab nach der Datendurchsicht an, in langsamen und mittelschnellen Kurven Zeit zu verlieren. Doch es muss mehr dahinterstecken. Schaut man auf die Sektorzeiten, verliert Vettel kaum im Schlussabschnitt. Und dort sind zwei sehr langsame Kurven versteckt. Im Mittelsektor mit sieben Highspeedkurven büßt Vettel hingegen drei Zehntel ein. Es muss also auch in schnellen Kurven fehlen.

Zu allem Überflus drehte sich Vettel in der Startphase. Wieder ohne Fremdeinwirkung auf der Innenseite. „Ich habe den Randstein berührt und bin dann wohl zu hart aufs Gas.“

Wie verlief der Grand Prix für Hülkenberg?

Sechs WM-Punkte, da kann man nicht meckern. Nico Hülkenberg beendete seinen ersten Grand Prix nach 252 Tagen mit Bravour. Guter Start, gute Geschwindigkeit, keine Fehler. „Der Start im neuen Auto war meine größte Sorge“, berichtete der Rheinländer. Ein mysteriöser zweiter harter Reifensatz versagte ihm ein Top-5-Ergebnis. „Die Balance verschob sich, und es bildeten sich Blasen. Das führte zu starken Vibrationen und Gripverlust.“ „Hülk“ wäre besser länger auf dem ersten harten Satz gefahren. Es musste ein dritter Stopp her, der ihn hinter Albon und Stroll warf. „Trotzdem bin ich mit dem Rennen zufrieden.“ Der Körper hielt den Strapazen stand. ■

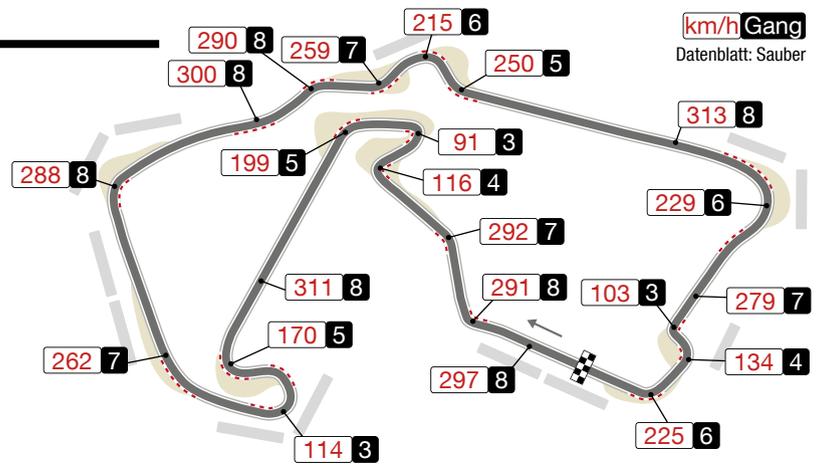
MOTORSPORT IMAGES

XPB

GP 70 JAHRE F1: 5. WM-LAUF, 9. AUGUST 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,891 km**
 Runden: **52**
 Distanz: **306,198 km**
 Zuschauer: **0**
 Wetter: **24° Celsius, leicht bewölkt**
 Topspeed Qualifikation: **334,2 km/h (Kvyat)**
 Topspeed Rennen: **348,9 km/h (Albon)**
 Gangwechsel/Runde: **36**
 Vollastanteil (längste Passage): **80 % (1580 m = 20,0 s)**
 Distanz Pole bis 1. Bremspunkt: **644,2 Meter**
 Führungswechsel: **4**



STARTAUFSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.25,154 min	
2	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.25,217 min	
3	Nico Hülkenberg, D	27
	Racing Point-Mercedes, 1.26,082 min	
4	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Honda, 1.26,176 min	
5	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Renault, 1.26,297 min	
6	Lance Stroll, CDN	18
	Racing Point-Mercedes, 1.26,428 min	
7	Pierre Gasly, F	10
	Alpha Tauri-Honda, 1.26,534 min	
8	Charles Leclerc, MC	16
	Ferrari, 1.26,614 min	
9	Alexander Albon, THA	23
	Red Bull-Honda, 1.26,669 min	
10	Lando Norris, GB	4
	McLaren-Renault, 1.26,778 min	
11	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.27,078 min	
12	Carlos Sainz, E	55
	McLaren-Renault, 1.27,083 min	
13	Romain Grosjean, F	8
	Haas-Ferrari, 1.27,254 min	
14	Esteban Ocon, F ¹⁾	31
	Renault, 1.27,011 min	
15	George Russell, GB	63
	Williams-Mercedes, 1.27,455 min	
16	Daniil Kvyat, RUS	26
	Alpha Tauri-Honda, 1.27,882 min	
17	Kevin Magnussen, DK	20
	Haas-Ferrari, 1.28,236 min	
18	Nicholas Latifi, CDN	6
	Williams-Mercedes, 1.28,430 min	
19	Antonio Giovinazzi, IT	99
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.28,433 min	
20	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.28,493 min	

¹⁾ 3 Plätze zurück: Blockade gegen Russell
 Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Verstappen	52/29 ²⁾	1:19.41,993 h = 230,513 km/h	h/m/h	2 (58,101 s)	1.29,465 min
2. Hamilton	52	+ 11,326 s	m/h/h	2 (57,808 s)	1.28,451 min
3. Bottas	52	+ 19,231 s	m/h/h	2 (56,596 s)	1.29,765 min
4. Leclerc	52	+ 29,289 s	m/h	1 (29,419 s)	1.30,552 min
5. Albon	52	+ 39,146 s	m/h/h	2 (56,275 s)	1.29,477 min
6. Stroll ³⁾	52	+ 42,538 s	m/h/h	2 (56,209 s)	1.30,877 min
7. Hülkenberg ⁵⁾	52	+ 55,951 s	m/h/h/s	3 (1.26,103 min)	1.30,087 min
8. Ocon	52	+ 64,773 s	m/h	1 (28,093 s)	1.30,575 min
9. Norris	52	+ 65,544 s	m/h/h	2 (56,823 s)	1.30,698 min
10. Kvyat	52	+ 69,669 s	h/h/m	2 (56,401 s)	1.30,738 min
11. Gasly	52	+ 70,642 s	m/h/h	2 (56,662 s)	1.30,092 min
12. Vettel	52	+ 73,370 s	h/h/m	2 (56,519 s)	1.30,785 min
13. Sainz	52	+ 74,070 s	h/m/h	2 (1.04,636 min)	1.30,556 min
14. Ricciardo	51		m/m/h/m	3 (1.24,811 min)	1.31,168 min
15. Räikkönen	51		h/m	1 (29,296 s)	1.31,756 min
16. Grosjean	51		m/h/h	2 (59,180 s)	1.30,793 min
17. Giovinazzi	51		m/h/m	2 (55,585 s)	1.31,826 min
18. Russell	51		m/h/h/m	3 (1.25,414 min)	1.31,408 min
19. Latifi	51		m/h/h/m	3 (1.25,831 min)	1.29,950 min
20. Magnussen	43	Reifen/Aufhängung	m/h/h	2 (58,323 s)	1.31,830 min

¹⁾ Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; ²⁾ Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; ³⁾ 10 Sekunden addiert; ⁴⁾ 5 Sekunden addiert;

⁵⁾ Renault reichte Protest gegen Racing Point ein. Der Vorwurf ist, gegen die Artikel 2.1 und 3.2 im Anhang 6 des Sportgesetzes verstoßen zu haben. Es geht um die Bremsbelüftungen. Die Sportkommissare sprachen wie beim GP Ungarn und GP England eine Verwarnung aus.

FAHRER-WM

1.	Hamilton	3*	107 Punkte
2.	Verstappen	1	77 Punkte
3.	Bottas	1	73 Punkte
4.	Leclerc		45 Punkte
5.	Norris		38 Punkte
6.	Albon		36 Punkte
7.	Stroll		28 Punkte
8.	Pérez		22 Punkte
9.	Ricciardo		20 Punkte
10.	Ocon		16 Punkte
11.	Sainz		15 Punkte
12.	Gasly		12 Punkte
13.	Vettel		10 Punkte
14.	Hülkenberg		6 Punkte
15.	Giovinazzi		2 Punkte
16.	Kvyat		2 Punkte
17.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3:2
Verstappen – Albon	5:0
Vettel – Leclerc	2:3
Sainz – Norris	1:4
Ricciardo – Ocon	4:1
Gasly – Kvyat	5:0
Pérez – Stroll	1:2
Stroll – Hülkenberg	1:1
Räikkönen – Giovinazzi	1:4
Grosjean – Magnussen	2:3
Russell – Latifi	5:0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	4*	180 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	113 Punkte
3.	Ferrari		55 Punkte
4.	McLaren-Renault		53 Punkte
5.	Racing Point-Mercedes		41 Punkte
6.	Renault		36 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda		14 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte
9.	Haas-Ferrari		1 Punkt

GP 70 JAHRE F1, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.26,166 min	20
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,138 s	22
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,727 s	23
4. Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 0,776 s	24
5. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,896 s	19
6. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,114 s	21
7. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,332 s	20
8. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,373 s	25
9. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,487 s	26
10. Esteban Ocon	Renault	+ 1,535 s	22
11. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,541 s	23
12. Lando Norris	McLaren	+ 1,680 s	25
13. Romain Grosjean	Haas	+ 1,742 s	25
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,972 s	27
15. George Russell	Williams	+ 2,004 s	23
16. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,060 s	23
17. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,345 s	22
18. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,489 s	23
19. Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,794 s	22
20. Kevin Magnussen	Haas	+ 3,153 s	17

GP 70 JAHRE F1, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.25,606 min	22
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,176 s	22
3. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,815 s	29
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,831 s	15
5. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,895 s	24
6. Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 1,140 s	26
7. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,206 s	32
8. Lando Norris	McLaren	+ 1,261 s	26
9. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,312 s	24
10. Esteban Ocon	Renault	+ 1,322 s	25
11. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,354 s	25
12. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,396 s	33
13. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,522 s	31
14. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,592 s	30
15. Romain Grosjean	Haas	+ 1,688 s	28
16. George Russell	Williams	+ 1,714 s	31
17. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,929 s	30
18. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,976 s	28
19. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,077 s	32
20. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,349 s	26

FAHRERNOTEN

-  **09/10** Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **08/10** Ø 7,80
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **05/10** Ø 6,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **09/10** Ø 7,40
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **10/10** Ø 8,80
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **07/10** Ø 6,60
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **06/10** Ø 7,00
Carlos Sainz
McLaren
-  **07/10** Ø 7,80
Lando Norris
McLaren
-  **06/10** Ø 7,20
Daniel Ricciardo
Renault F1
-  **07/10** Ø 6,40
Esteban Ocon
Renault F1
-  **07/10** Ø 7,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri
-  **08/10** Ø 6,00
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri
-  **09/10** Ø 8,00
Nico Hülkenberg
Racing Point F1 Team
-  **08/10** Ø 7,60
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **06/10** Ø 5,40
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **05/10** Ø 5,40
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **05/10** Ø 6,60
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 6,60
George Russell
Williams
-  **06/10** Ø 5,60
Nicholas Latifi
Williams

GP 70 JAHRE F1, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.26,621 min	15
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,163 s	16
3. Lando Norris	McLaren	+ 0,581 s	20
4. Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 0,635 s	16
5. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,642 s	15
6. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,707 s	18
7. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,834 s	12
8. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,853 s	15
9. Esteban Ocon	Renault	+ 0,875 s	15
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,006 s	22
11. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,038 s	15
12. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,133 s	18
13. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,190 s	20
14. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,194 s	12
15. Romain Grosjean	Haas	+ 1,455 s	15
16. Nicholas Latifi	Williams	+ 1,504 s	14
17. George Russell	Williams	+ 1,728 s	17
18. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,847 s	13
19. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,917 s	12
20. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,142 s	16

STATISTIK DES WOCHENENDES

41

Boxenstopps absolvierten die 20 Fahrer im Jubiläumsrennen der Formel 1. In der Vorwoche waren es noch 22 gewesen. Zum Vergleich: Die wenigsten Boxenstopps der bisherigen Saison sah der GP Steiermark mit 21 Reifenwechseln, die meisten der GP Ungarn mit 44. Die Erklärung: In Budapest war es zunächst nass, dann trocken. Im zweiten Silverstone-Rennen schien hingegen durchgehend die Sonne. Es gab kein Safety Car. Die Erklärung für die Vielzahl der Boxenstopps liegt in den weicheren Reifenmischungen (C2, C3 und C4) gegenüber dem ersten Silverstone-Rennen. Red Bull wünscht sich öfter weichere Mischungen, weil sie den Mercedes erden. Selbst Lewis Hamilton findet: „Zweistopprennen sind besser für die Show. Damit kommen mehr Variablen ins Spiel – auch wenn es uns schadet.“

ZITAT DES RENNENS

„Mit den hohen Luftdrücken sind die Reifen wie Ballons. Sie warfen schwere Blasen. Irgendwas ist heute bei uns fundamental schiefgelaufen. Red Bull hatte diese Reifenprobleme nicht mal im Ansatz.“

Lewis Hamilton



XPB

Ocon wechselte wie Leclerc und Räikkönen nur ein Mal die Reifen



Der Copy-Streit

Im Copyright-Streit um die Bremsbelüftungen des Racing Point gibt es ein Urteil. Racing Point verliert Geld und Punkte, darf aber mit dem RP20 weiterfahren. Renault begrüßt das Urteil, aber nicht die Strafe.

Von: **Michael Schmidt**

Wer hat gewonnen und wer verloren? Diese Frage stellten sich Be-

teiligte und Unbeteiligte nach dem Urteil der Sportkommissare im Copyright-Streit zwischen Renault und Racing Point. Die Bremsschächte sind legal und dürfen für den Rest der Saison weiter verwendet werden. Der Designprozess verstößt gegen das Sportliche Reglement. Deshalb muss das Team 400 000 Dollar bezahlen und verliert 15 Punkte in der Konstrukteurswertung.

Es dauerte 26 Tage, bis es zu einem Urteil kam. Es ist auf 14 Seiten niedergeschrieben und so komplex und widersprüchlich wie die ganze Angelegenheit.

„Es ist unmöglich, komplexe Formen ausschließlich anhand von Fotos nachzubauen. Wenn es so einfach wäre, wäre es schon viel öfter und viel früher passiert.“

McLaren-Chef Zak Brown

Renault, Ferrari, McLaren, Williams und Racing Point reichten umgehend die Absicht ein, in Berufung zu gehen. Die einen, weil sie die Sanktionen als zu milde und zu wenig abschreckend empfinden, der Beklagte, weil er immer noch darauf pocht, alles richtig gemacht zu haben.

Nach Meinung der FIA und der Sportkommissare hat sich Racing Point durch Abkürzung des Designprozesses der Bremsbelüftungen einen unerlaubten Vorteil gegenüber den Teams verschafft, die diese Teile ohne fremde Hilfe selbst konstruieren.



WILHELM

So nah kamen sich Racing Point und Renault nur in der ersten Runde. Auf der Strecke gewann Racing Point, im Gerichtssaal Renault

Bremsbelüftungen des Mercedes W10 auf dem Tisch hatte. Zu dem Zeitpunkt völlig legal. Der Rennstall stellte auch fest, dass Anhang 6 nicht genau erklärt, wie ein Teil selbst konstruiert werden muss. Man dürfe sich nicht nur auf den Ausgangspunkt des Designs fokussieren. Das Endprodukt sei daraufhin in 883 Einzelzeichnungen und vielen Windkanaltests entstanden. Deshalb gibt es auch erkennbare Abweichungen zu den entsprechenden Mercedes-Teilen.

Vorne ist nicht hinten

Die Richter erkannten jedoch einen entscheidenden Unterschied. Die Bremshutzen vorne wurden mit legalen Methoden erstellt, die an der Hinterachse nicht. Racing Point setzte die bei Mercedes eingekauften vorderen Luftschächte schon beim Vorgängermodell RP19 ein. Damit war das Teil automatisch auch geistiges Eigentum des Kundenteams.

Die hinteren Bremsbelüftungen hatte Racing Point zwar auch erhalten, sie aber weitgehend ignoriert, weil die Bremshutzen des 2019er-Mercedes am Racing Point nicht funktioniert hätten. Der RP19 war im Gegensatz zum Mercedes W10 hinten deutlich stärker angestellt. Da hätte eine Übernahme der hinteren Bremsbelüftungen nicht in das Aerodynamikkonzept gepasst.

Der Fehler von Racing Point bestand darin, diese zunächst legal erworbenen, aber im Auto nie eingesetzten Komponenten für das 2020er-Auto wieder ausgegraben zu haben. Jetzt machte eine Übernahme der hinteren Bremsbelüftungen Sinn, weil der RP20 hinten genauso tief stand wie der Mercedes. Doch weil die Luftschächte heute anders eingestuft sind, lag in diesem Fall unerlaubte Hilfe vor. Der Zeitpunkt, wann das Team die Unterlagen erhalten hatte, spielt keine Rolle. Der Urheber des Designs bleibt Mercedes.

Die Sportkommissare werfen Racing Point vor, es unterlassen zu haben, die FIA bei dem angewandten Designprozess der Bremsbelüftungen nicht um ihre Interpretation gefragt zu haben. Da nicht zu erwarten ist, dass Racing Point erworbenes Wissen vergessen kann, wurde nur der Vorteil bestraft, den sich der Rennstall durch den nicht regelkonformen Designprozess erworben hat. Ein Verbot der hinteren Bremsbelüftungen würde laut Mercedes-Teamchef Toto Wolff



MOTORSPORT IMAGES

Die Streitparteien an einem Tisch: Abiteboul, Wolff, Szafnauer



WILHELM

Renault und McLaren sind Konstrukteure, Racing Point ein Kundenteam



WILHELM

Will Klarheit: Renault-Teamchef Abiteboul fordert klare Regeln

wenig Sinn machen: „Jede Neukonstruktion würde ein ähnliches Produkt ergeben.“

Während Wolff rät, die Sache abzuschließen, um die WM nicht weiter zu beschädigen, ist das Kapitel für viele andere noch nicht beendet. McLaren-Chef Zak Brown poltert: „Ich frage mich, wie Teile, die illegal erstellt wurden, weiter am Auto sein dürfen. Was in Österreich illegal war, muss es auch für den Rest der Saison sein. Alles andere verstehen die Fans nicht.“ Renault-Kollege Cyril Abiteboul verweist auf den eigenen Fall aus dem

Vorjahr. Renault wurde beim GP Japan nach Protest von Racing Point disqualifiziert, weil die automatische Bremsbalance-Vorstellung eine unerlaubte Fahrhilfe darstellte. Das System musste sofort stillgelegt werden. Auch hier war die Technik legal, der Betrieb aber nicht. „Wir wurden für ein ähnliches Vergehen härter bestraft. Das ist nicht schlüssig.“ Abiteboul geht es im Fall Racing Point um mehr. Er fordert von der FIA klare Regeln, die das Kopieren einschränken. „Wir sind nicht gegen Kundenteams, sondern gegen Kundenautos.“ ■

Das Problem besteht darin, dass die Bremsbelüftungen zur Jahreswende ihren Status geändert haben. Von einem Teil, das Racing Point davor bei Mercedes einkaufen durfte, zu einem Teil, dass sie zwingend selbst entwickeln mussten. Renault hatte aus der Ähnlichkeit zwischen Original und Kopie geschlossen, dass dies nur mit fremder Hilfe möglich war. Außerdem hatte sie ein Überläufer mit entsprechenden Informationen versorgt.

Racing Point räumte ein, dass man 2019 dreidimensionale CAD-Modelle und Zeichnungen der



Red Bull wollte endlich wieder ein schnelleres Auto bauen als Mercedes, hat es aber auch 2020 nicht geschafft. Im Interview erklärt Teamchef Christian Horner, woran es hakt.

Von: **Andreas Haupt**

Herr Horner, wann haben Sie zum ersten Mal fest an den Sieg geglaubt?

Als Mercedes zum ersten Reifenwechsel abgelenkt ist, und Max auf gebrauchten Reifen schneller war als sie auf frischen. Als Mercedes dann wieder Blasen auf den Reifen bekam, dachte ich: Auf geht's, jetzt packen wir sie. Max war so viel schneller, dass wir sogar fast den Overcut geschafft hätten. Wir hatten das schnellste Rennauto. Wir müssen verstehen, warum wir am Samstag im Bereich der Racing Point und Renault waren, am Sonntag sie aber abgehängt und sogar Mercedes geschlagen haben.

Sie haben in der Hochphase der Coronakrise dafür plädiert, die neuen Regeln auf 2023 zu verschieben. Würden Sie das immer noch sagen angesichts der Mercedes-Dominanz?

Der Hintergrund waren die Kosten. Die neuen Autos werden aus finanzieller Sicht viel Druck auf alle Teams ausüben. Aus Performance-Sicht müssen wir es schaffen, unsere Leistung im zweiten Teil der Saison zu steigern. Es ist umso wichtiger, weil dieses Auto hauptsächlich für 2021 übernommen wird. Und wir wollen im nächsten Jahr die Mercedes die komplette Saison herausfordern.

Sie sind jetzt auf drei verschiedenen Streckentypen gefahren. Was sagt Ihre Analyse?

Ich denke, Mercedes ist sehr stark in Highspeed-Kurven. Wir sind in den langsamen ordentlich unterwegs. In schnellen Richtungswechseln ist Mercedes ebenfalls sehr stark. Wir müssen einfach überall ein bisschen finden. Sie haben über den Winter mit ihrem Motor auch große Fortschritte gemacht.



Der Windkanal führte Red Bull in die Irre. Das Team hat die Ungereimtheiten entdeckt und will sie abstellen

Ich denke, es ist fair anzunehmen, dass Sie Ihre Entwicklungsziele verfehlt ha-

„Anomalien zwischen den Entwicklungswerkzeugen“

ben. Angenommen, Sie hätten sie erreicht. Wären Sie dann auf Mercedes-Level?

Es ist sehr schwer, diese Ziele zu definieren. Man jagt Rundenzeiten und Charakteristika. Wir hatten ein paar Anomalien zwischen unseren Entwicklungswerkzeugen. Was auf der Rennstrecke ankam, deckte sich nicht mit den Ergebnissen, die unsere Werkzeuge versprochen hatten. Das mussten wir erst verstehen. Ohne zu fahren, kannst du den Quervergleich nicht ziehen. Wir sind inzwischen schon weit mit unserem Verständnis. Hoffentlich werden wir in naher Zukunft einige dieser Probleme lösen.

Wann traten die Anomalien auf? Bei den Wintertests sahen Sie sich maximal zwei Zehntel hinter Mercedes.

Wintertests sind Wintertests und keine Rennen. Danach bringen alle größere Upgrades. Und dabei verlässt du dich vor allem auf die virtuelle Welt. Als wir in Österreich fuhren, entdeckten wir ein paar Eigenschaften an unserem Auto, die uns nicht gefielen. Das Team arbeitet sehr hart, es zu lösen. Unser Auto wird Wochenende für Wochenende besser. Die Fahrer bestätigen es. Wir haben das zweitschnellste Auto. Nur ist der Abstand zu Mercedes größer, als wir es gerne hätten.

Lassen Sie mich andersherum fragen. Hat Sie der Leistungsprung von Mercedes überrascht.

Sie haben einen großen Schritt gemacht. Sowohl mit dem Chassis als auch mit dem Motor. Sie sind die Benchmark. Es liegt an uns, sie einzuholen.

Wie weit sind Sie noch davon entfernt, das Auto zu 100 Prozent zu verstehen?

Ich denke, dass kein Team sein eigenes Auto je zu 100 Prozent versteht. Wir haben inzwischen eine klare Richtung, wohin wir mit der Weiterentwicklung des Autos gehen müssen.

Ist es überhaupt möglich, Mercedes einzuholen?

Das hängt davon ab, wie lange die Saison sein wird. Wir müssen sehen, wie viele Rennen es tatsächlich noch gibt. Momentan fahren wir bis Dezember. Das räumt uns Zeit ein, so viel Performance zuzugewinnen, wie es möglich ist.

Wie sind Ihre Hoffnungen auf die Weltmeisterschaft?

Mercedes ging als klarer Favorit in die Saison und hat diese Rolle bestätigt. Wir sind klar Zweiter. Das ist schon mal eine Steigerung zum letzten Jahr. Wir haben bislang mehr Punkte gesammelt als 2019. Wir müssen auf dem Positiven aufbauen und das Auto voranbringen.

„Max holt das Maximum aus dem Auto heraus. Ich bin sicher, dass Lewis alles aus dem Mercedes holt. Da haben Sie den Eins-zu-eins-Vergleich.“

Christian Horner

Max ist dafür bekannt, nicht der geduldigste Rennfahrer zu sein. Wie sehen Sie seine Stimmung?

Er ist sehr ausgeglichen und führt das Team sehr gut. Er ist Realist. Er weiß, dass wir vor allen anderen sind, bis auf Mercedes. Und die sind unser Ziel. Er ist Teil des Teams und arbeitet hart mit uns zusammen, nach oben zu kommen.

Würden Sie sagen, er fährt auf Hamilton-Niveau?

Ich sehe jedenfalls keinen Grund, das nicht so zu betrachten.

Was erwarten Sie von Albon? Sein Saisonstart war durchschnittlich, der Druck von außen, von den Medien, wächst.

Der Druck kommt von euch. Er braucht einfach einen guten

Samstag. Am Sonntag fährt er eigentlich ziemlich gut. Wir müssen ihm für die Qualifikation einfach ein besseres Auto geben. Wenn er sich dann weiter vorn qualifiziert, habe ich keine Zweifel. Seine Rennpace passt.

Lässt Verstappen das Auto besser dastehen, als es ist? Ist Albon die eigentliche Referenz?

Max holt alles aus dem Auto heraus. Und das ist das Potenzial, das im Auto steckt. Ich bin sicher, dass Lewis alles aus dem Mercedes holt. Da haben sie den Eins-zu-eins-Vergleich.

Ziehen Sie es in Betracht, die Technikabteilung in Milton Keynes mit frischem Personal und frischen Ideen aufzurüsten?

Als Team arbeitet man gemeinsam. Man bewegt die Dinge nicht, nur um einfach irgendwas zu machen. Wir haben eine große Stärke in unserer Technikabteilung. Wir haben großartige Qualität im Team. Deshalb nein. Stabilität war immer eine große Stärke von uns. Davon abgesehen: Wir verstärken unser Team jedes Jahr punktuell.

Honda hinkt beim Motor hinterher. Das macht die Aufholjagd noch schwerer.

Honda verrichtet gute Arbeit. Wir haben wahrscheinlich den zweitstärksten Motor im Feld. Das Ziel ist es aber, den besten zu haben.

Sie sehen Honda also vor Renault?

Das tue ich.

Helmut Marko beklagte, Honda sei noch zu konservativ beim Betrieb des Motors. Kommt da noch was?

Wir haben unseren zweiten Motor an diesem Wochenende eingeführt. Honda betreibt die Motoren aggressiver. Aber das muss man strategisch einsetzen. Es bringt nichts, schärfere Modi zu fahren, wenn man zehn Sekunden hinter dem Führenden ist. Man muss die leistungsstärksten Einstellungen zum richtigen Zeitpunkt verwenden.

Die Regeln schränken Honda ein. Eigentlich kann man mit Updates nur die Zuverlässigkeit absichern. Oder erlaubt Ihnen das, auch mehr Leistung abzurufen?

Ich hoffe, dass wir höhere Modi für längere Zeit fahren können.

Es wird 2021 neue Regeln für den Unterboden geben, was das Versiegeln des Diffusors noch schwerer macht. Red Bull fährt mit hoher Anstellung. Nähert sich dieses Konzept dem Ende?

Ich denke, es passiert genau das Gegenteil. Wenn ich mir den Mercedes anschau: Seine Bodenfreiheit im Heck erhöht sich von Jahr zu Jahr. Sie kommen mehr in unsere Richtung. Es sind nur noch ungefähr 20 Millimeter Unterschied zwischen den beiden Autos. Für mich sieht es so aus, dass sie zu einer Lösung mit mehr Bodenfreiheit konvergieren. Wir müssen aber sicher die Auswirkungen dieser Regeländerung genau überprüfen. Ich bin mir sicher, dass wir die richtigen Schlüsse ziehen werden.

Also ziehen Sie momentan nicht in Betracht, Ihre Philosophie zu ändern?

Nein.

Auch nicht für 2022, wo Ihnen die Regeln mehr der Werkzeuge nehmen, um den Unterboden effektiv gegen Turbulenzen zu versiegeln?

2022 wird ein ganz anderes Ballspiel. Sobald es uns wieder erlaubt ist, für das 2022er-Auto Entwicklung zu betreiben, werden wir auf alle möglichen Theorien schauen. Es gibt aber keine Garantie, welcher Weg tatsächlich der richtige sein wird. ■



Christian Horner

Geburtstag: 16.11.1973
Geburtsort: Leamington Spa
Herkunftsland: England

AUS DEM FAHRERLAGER

FAHRT ZUR TANKSTELLE

Sebastian Vettel reagierte genervt auf Nachfragen, warum er nach dem GP England vor einer Woche im Ferrari 488 Pista von Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer von der Strecke gefahren ist. „Wir sind nur zur nächsten Tankstelle gefahren. Da haben sich unsere Wege wieder getrennt.“ Natürlich habe man nicht über das Geschäft gesprochen.



Szafnauer und sein 488 Pista

SPEED UND ADRENALIN

Aus Anlass des 70. Geburtstags der Formel 1 wurden alle Fahrer gefragt, was die Formel 1 für sie bedeutet. Kimi Räikkönen brach-

te es wie so oft auf den Punkt: „Die Formel 1 war Teil meines Lebens, aber sie ist nicht mein Leben.“ Für Charles Leclerc ist sie „Speed und Adrenalin“. Daniel Ricciardo scherzte: „Die Formel 1 verschafft mir einen Job.“ Und Lando Norris antwortete auf die Frage, warum es sich am meisten lohnt, Formel 1 zu fahren: „Ich kann einen McLaren GT im Alltag fahren und erhalte eine anständige Menge Geld.“

RESPEKT VOR IMOLA

Das Formel-1-Comeback in Imola wird ein Zwei-Tage-Event sein. Nach 90 Minuten freiem Training geht es direkt in die Qualifikation. Und das auf einer Strecke, auf der es kaum Daten gibt. Max Verstappen findet, dass der Zeitplan unnötig eng gesteckt ist: „Ein bisschen mehr Trainingszeit hätte geholfen.“ Kevin Magnussen überlegt, die Strecke vorher in einem Formel-3-Auto kennenzulernen. Allgemein freut sich die F1 auf die Imola-Rückkehr.

MAX VERSTAPPEN RACING

Max Verstappen will lieber

heute als morgen Weltmeister werden. Doch Mercedes scheint zu übermächtig. Der Holländer widersprach, vor dem „GP 70 Jahre F1“, frustriert zu sein. „Mein Auto ist schnell genug fürs Podest. Die meisten anderen Fahrer wären gern in meiner Position.“ Verstappen ärgert es, dass Red Bull als sein Team bezeichnet wird. „Es ist nicht mein Team. Ich besitze es nicht, sondern fahre für es. Sonst würde das Team Max Verstappen Racing heißen.“

CHECO ODER HÜLK?

Nico Hülkenberg ersetzte wieder Sergio Pérez. Wieder kurzfristig. Da kann man schon mal durcheinanderkommen. Renningenieur Chris Cronin verwechselte Stammpfaher und Vertretung im ersten Training. „Checo, du bist gut unterwegs. Wenn wir die Runden vergleichen, bist du nur in Kurve 6 ein bisschen langsamer als Lance.“

ALFA ROMEOS ABSTURZ

Die Formel 1 feierte ihren 70. Geburtstag. Am 13. Mai 1950, beim ersten Grand Prix über-

haupt, standen vier Alfa Romeo geschlossen in der ersten Startreihe. 70 Jahre später bildeten die verkappten Alfa Romeo vom Schweizer Rennstall Sauber zusammen die letzte Startreihe. Ein bitterer Absturz. Der Tipo 158 war das schnellste Auto damals, der C39 ist heute das langsamste.

LACKIERTER HELM

Am ersten Silverstone-Wochenende blieb keine Zeit, noch den Helm lackieren zu lassen. Da fuhr Nico Hülkenberg mit einem schwarzen Kopfschutz und ein paar Stickern. Für den zweiten Einsatz wurde nachgebessert – natürlich in Pink.



Hülkenbergs neuer Kopfschutz

KOMMENTAR

Diese Grube hat sich die Formel 1 selbst gegraben. Der Streit um die Mercedes-Kopie von Racing Point lässt mehr Fragen offen, als dass er Antworten gibt. Racing Point hat das Thema, das sich gerade etwas beruhigt hatte, mit seinem dreisten Nachbau neu entfacht. Das war nicht klug. Da wäre weniger Kopie mehr gewesen. Renault hätte die FIA schon viel früher zu einer klaren Definition zwingen können, was erlaubt ist und was nicht. Man hätte dazu nicht einen Protest gebraucht. Ein bisschen drohen, dass man ohne klare Regelung nicht den Formel-1-Vertrag unterschreibt, hätte schon gereicht. Die FIA bestraft sich wieder einmal für viel zu komplizierte Regeln. Die provozieren komplizierte Urteile. 14 Seiten Antwort auf eine an sich einfache Frage zeigen den ganzen Irrsinn. Es ging doch nur darum zu klären, ob be-



Alle gegen Racing Point: Wie viel Kopie ist in Zukunft erlaubt?

stimmt Komponenten am Auto selbst oder mit Hilfe eines Mitbewerbers konstruiert wurden. So konnte es am Ende nur ein unbefriedigendes Urteil geben, das es allen recht machen sollte, aber keinem recht gemacht hat. Der Fan wird es nie verstehen, weil es voller Widersprüche steckt. Warum darf ein Auto mit

einem Teil antreten, das aus einem illegalen Designprozess entstanden ist? Damit ist per Definition auch das Teil illegal. Warum gibt es für das gleiche Vergehen einmal 400 000 Euro Strafe und 15 Punkte Abzug, bei allen anderen Rennen aber nur eine Verwarnung? Und warum gerade 15 Punkte? Racing Point

hat beim GP Steiermark 14 WM-Zähler geholt. Warum werden die hinteren Bremsschächte anders bewertet als die vorderen? Die Begründung ist zwar plausibel, aber kann sie der Fan auf der Couch nachvollziehen? Wie viel Kopie ist in Zukunft erlaubt? Am Racing Point gibt es noch mehr Gemeinsamkeiten zum Mercedes als die Bremsbelüftungen. Toto Wolff behauptet, man könne mit modernen 3D-Scannern heute auch komplexe Formen nachbauen. Dafür gibt es eine einfache Lösung. Verbietet diese Scanner am Rennplatz. Und zwar über Nacht. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist das Urteil gegen Racing Point gerecht? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Hamilton hat Zeit

Lewis Hamilton will zwar noch mindestens drei Jahre in der Formel 1 fahren, lässt sich mit Verhandlungen aber Zeit, weil der Moment ungünstig ist, um mehr Geld aufzurufen.

Von: **Michael Schmidt**

Vor einer Woche überraschte Lewis Hamilton mit der Ankündigung, dass er noch mindestens drei Jahre in der Formel 1 fahren will. Bei welchem Team, ist auch klar. Hamilton hat keine andere Option als Mercedes. Genau das schwächt trotz anhaltend überragender Leistungen seine Verhandlungsposition. Mercedes hat mit der Verlängerung für Valtteri Bottas für ein fünftes Jahr indirekt die Daumenschrauben für Hamilton angezogen.

Bottas räumte ein, dass der neue Vertrag praktisch eine Kopie des alten ist. Also für das gleiche Geld.

Hamilton erklärte umgehend, dass er keine Eile hat zu verhandeln: „Ich habe das Gefühl, dass es jetzt ein falscher Zeitpunkt ist, über meinen Vertrag zu reden. So viele Leute verlieren gerade ihre Jobs.“ Er weiß, dass es im Moment

in der Öffentlichkeit und bei Daimler nicht gut ankommen würde, wenn er das gleiche Geld wie bisher oder mehr verlangt. Warten ist keine echte Option für den WM-Spitzenreiter.

Corona und die damit verbundene Wirtschaftskrise werden uns auf jeden Fall noch bis ins Frühjahr 2021 begleiten. ■



Lewis Hamilton schiebt seine Vertragsverlängerung weiter auf

Formel 1

Mercedes pokert

Am 12. August läuft die Frist für die Unterschrift unter das neue Concorde-Abkommen aus. Mercedes pokert noch um bessere Bedingungen und riskiert dabei einen Bonus von fünf Millionen Dollar.

Von: **Michael Schmidt**

Am 12. August soll die Zukunft der Formel 1 auf dem Papier besiegelt werden. Das ist die Frist, die Liberty den zehn Teams gesetzt hat, um das neue Concorde-Abkommen zu unterzeichnen, das die nächsten sechs Jahre gelten soll. Für Automobilhersteller gibt es erstmals Ausstiegsklauseln, sollte die wirtschaftliche Lage sie dazu zwingen. Der neue Vertrag verteilt 65 Prozent aller Einnahmen gerechter auf die Teams. Ferrari behält aber seine Sonderstellung.

In Silverstone erklärte der Großteil der Teams, dass sie bereit

sind, vor Ablauf der Frist zu unterschreiben. Es gehe in den abschließenden Gesprächen nur noch um den Wortlaut bestimmter Paragraphen. Mercedes dagegen sperrt sich noch. Toto Wolff warnte Liberty: „Wir haben immer gesagt, dass wir im Prinzip für eine gerechtere Verteilung sind und dafür auch Einbußen in Kauf nehmen. Wie sich aber herausstellt, ist Mercedes das größte Opfer der neuen Preisgeld-Regelung. Ferrari behält seine Sonderrechte, und

Red Bull kann seine Verluste mit Mehreinnahmen für Alpha Tauri kompensieren. Deshalb gibt es für uns noch einige offene Themen.“ Liberty dagegen schaltet auf stur: „Wir haben lange genug alle Themen diskutiert und werden keine weitere Verzögerung zulassen.“ Wenn Mercedes die Frist verstreichen lässt, verzichtet das Team auf den sogenannten Unterzeichnungsbonus. Der beträgt pro Team fünf Millionen Dollar. ■



Mercedes ziert sich, den neuen Rahmenvertrag der F1 zu unterschreiben

NACHRICHTEN

VIELE MOTORENWECHSEL

Die Saison ist erst fünf Rennen alt, doch viele Teams haben bereits die zweiten Antriebseinheiten im Auto. Ferrari wechselte nach einem kapitalen Motorschaden bei Sebastian Vettel in beiden Autos Motor, Turbolader und MGU-H. Red Bull tauschte vor dem Rennen das komplette Set bei beiden Fahrern aus. Renault bestückte das Auto von Daniel Ricciardo mit neuen Teilen. Mercedes braucht für alle sechs Autos eine neue MGU-K, die alte zeigte Standfestigkeitsprobleme.

GROSJEAN IN DER KRITIK

Romain Grosjean wurde für seine harte Fahrweise verworfen. Der Franzose verteidigt sich: „Wenn du mit unserem Auto um Punkte fährst, verteidigst du dich so gut wie möglich. Keiner meiner Spurwechsel erfolgte auf der Bremse.“ Daniel Ricciardo und Carlos Sainz kritisierten, dass Grosjean auf ihren Angriff mit einem Spurwechsel reagiert hätte: „Das war unsauber.“

PÉREZ WIEDER POSITIV

Sergio Pérez wurde am Mittwoch vor dem Rennen in Silverstone erneut positiv auf das Coronavirus getestet. Damit blieb der Mexikaner in Quarantäne und Nico Hülkenberg im Auto. Pérez darf nur nach Barcelona fliegen, wenn er vorher negativ getestet wurde. Teamchef Otmar Szafnauer ist optimistisch: „Bei jedem Test wurde bislang weniger Virus gemessen.“

REIFENPLATZER GEKLÄRT

Die Reifenschäden von Hamilton, Bottas und Sainz beim ersten Silverstone-Rennen waren die Folge von zu starkem Verschleiß. Bei Daniil Kvyat und Alpha Tauri lag der Fall anders, hier hatte ein mechanisches Problem zur Überhitzung der Felge geführt. Dadurch löste sich rechts hinten das Reifenbett auf. Als Folge sprang der Gummi aus seiner Verankerung am Rad.

Unfall der Teamkollegen: Shwartzman trifft Schumacher vor Brooklands



Wer hat hier Vorfahrt?

Es hätte der erste Sieg in diesem Jahr für Mick Schumacher werden können. Doch er und Prema-Teamkollege Robert Shwartzman waren sich im Sprint nicht einig über die Vorfahrt. Yuki Tsunoda staubte ab. Im Hauptrennen hängt Callum Ilott alle ab.

Von: **Andreas Haupt**

Bis zur drittletzten Runde taten sich Robert Shwartzman und Mick Schumacher nicht weh. Die Teamkollegen rasten auf einen Doppelsieg zu. Bis es zur Kollision im Lager von Prema kam, die den Russe aus den Punkten riss und Schumacher den ersten Saisonsieg verwehrte.

Es passierte auf der Wellington-Geraden vor Brooklands. Der Sohn des siebenfachen F1-Weltmeisters klappte den Heckflügel-Flap um und saugte sich an den Vordermann heran. Shwartzman mauerte die Innenspur zu, ei-

gentlich war Schumacher aber nicht zu halten. Doch statt auf der Außenbahn zu bleiben, lenkte der 21-Jährige auf der Bremse nach innen, woraufhin ihm Shwartzman auf das linke Hinterrad knallte. „Sagt Robert, falls ich den Fehler gemacht habe, tut es mir sehr, sehr leid. Ich nehme die Schuld auf mich“, funkte Schumacher an seine Mannschaft. Das klang nach einem Schuldeingeständnis. Beim anschließenden Interview erklärte Schumi junior: „Das Auto war fantastisch, wir hatten kontrollierte Zweikämpfe, bis zum Unfall. Eigentlich hätten wir Erster und Zweiter werden müssen. Es ist sehr schade für das Team.“

Der lachende Dritte war Yuki Tsunoda, der hinter dem Prema-Duo lauerte und seine Chance nutzte, als die beiden in Brooklands von der Strecke abkamen. Hondas Nachwuchshoffnung sicherte sich im Sprintrennen der Formel 2 seinen ersten Sieg. Schumacher schleppte sich immerhin auf dem zweiten Platz ins Ziel. Dritter wurde wie schon einen Tag zuvor Williams-Protegé Jack Aitken.

Silverstone ist eine Rennstrecke, die den Reifen schwer zusetzt. Das ist in der Formel 1 so, aber auch in der Formel 2. Deshalb war sowohl im Sprint über 21 Runden als auch im Hauptrennen über 29 Umläufe – inklusive Boxenstopp – die Handhabung der sensiblen Pirellis der entscheidende Faktor.

Ilott der schnellste Fahrer

Callum Ilott löste die Aufgabe am Samstag am besten. Der Brite war bereits in der Vorwoche der schnellste Fahrer, hatte aber am Start den V6-Turbo abgewürgt. Von der Boxengasse raste Ilott damals noch bis auf Platz 5. Dieses Mal klappte es. Der neue Meisterschaftsführende setzte die Pole-Position in den zweiten Saisonernfolg nach Österreich um.

Der Ferrari-Junior harrete auf den weichen Reifen eine Runde länger aus als seine Verfolger und war nach dem Reifenwechsel im siebten Umlauf nicht mehr zu halten. Ilott überholte, konservierte aber auch die harten Reifen. „Ich konnte das Rennen kontrollieren. Einfach war es wegen des starken Windes aber nicht.“

Christian Lundgaard konnte ihm nicht folgen. „Mein Tempo war ziemlich gut, trotzdem holte ich nicht auf. Das fühlte sich seltsam an“, meinte der Zweitplatzierte, der im Sprint einen Reifenschaden beklagte. Nikita Mazepin setzte die Alternativstrategie – hart zuerst, dann soft – am besten um und wurde Vierter. Schumacher führte zwischendurch und belegte Platz 7. ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Callum Ilott	51:12,407 min
2. Christian Lundgaard	+ 8,574 s
3. Jack Aitken	+ 12,303 s
4. Nikita Mazepin	+ 15,020 s
5. Louis Delétraz	+ 16,644 s
6. Yuki Tsunoda	+ 17,010 s
7. Mick Schumacher	+ 19,232 s
8. Robert Shwartzman	+ 20,033 s
9. Guanyu Zhou	+ 20,428 s
10. Felipe Drugovich	+ 24,127 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Yuki Tsunoda	36:15,140 min
2. Mick Schumacher	+ 3,120 s
3. Jack Aitken	+ 17,993 s
4. Louis Delétraz	+ 20,258 s
5. Guanyu Zhou	+ 21,059 s
6. Callum Ilott	+ 22,154 s
7. Dan Ticktum	+ 22,913 s
8. Nikita Mazepin	+ 25,201 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Callum Ilott	106
2. Christian Lundgaard	87
3. Robert Shwartzman	85
4. Nikita Mazepin	71
5. Louis Delétraz	64



Tsunoda staubte nach dem Crash bei Prema ab



Callum Ilott dominierte das Samstagsrennen

Drama in der letzten Runde: Viscaal überholt Zendeli auf der Außenseite in Club

Ein echter Zielspurt

Am zweiten Silverstone-Wochenende verzückten die Nachwuchsfahrer vor allem im Sprintrennen. Bent Viscaal fing Lirim Zendeli auf den letzten Metern ab. Das Hauptrennen gewann Logan Sargeant.

Von: **Andreas Haupt**

In umkämpften Nachwuchsrennserien wie der Formel 3 gehören Auf's und Abs zum Tagesgeschäft. Logan Sargeant erlebte es am zweiten Rennwochenende in Silverstone. Erst die Freude, dann das Leid. Der US-Amerikaner sicherte sich die Pole-Position für das Hauptrennen, das er souverän gewann. Die 29 Punkte für die schnellste Quali-Zeit und den ersten Sieg in der Formel 3 überhaupt brachten ihm gleichzeitig die Meisterschaftsführung.

Am Rennsonntag folgte die Ernüchterung. Zur Rennehälfte kletterte Sargeant aus seinem kaputten Prema-Rennwagen. Auf der alten Zielgeraden vor Cope Corner war der 19-Jährige mit Cameron Das zusammengestoßen, was die linke Hinterradaufhängung ruinierte.

Sargeant war raus, während Lirim Zendeli, der am Start die Führung erbeutete, und Bent Viscaal eine große Show abzogen. Der Holländer von MP Motorsport klebte dem deutschen Trident-Piloten das gesamte Rennen im Heck. In der 20. und letzten Runde folgte die Attacke. Viscaal saugte sich im Windschatten an und scherte vor Cope auf die

Innenseite aus. Zendeli gab nach, bereitete aber anschließend den Konter vor, den er in Stowe vollstreckte. Seite an Seite gingen die beiden in die letzten Kurven. In Vale hatte Zendeli die bessere Innenseite, rutschte aber zu weit, was Viscaal die Chance einräumte, zu kreuzen, Schwung aufzunehmen und auf der Außenseite in Club vorbeizuziehen. 0,189 Sekunden entschieden über Sieg und Platz 2: Viscaal jubelte, Zendeli fluchte am Funk.

Acht Sekunden dahinter passierte Ähnliches. Sauber-Junior Théo Pourchaire hatte einen Zug von sechs Autos hinter sich und verteidigte sich mit allen Mitteln. Dabei drückte der Franzose Liam Lawson in der Zielpassage von der Bahn. Nutznießer war David Beckmann, der im Fotofinish immerhin den vierten Platz errang.

Sargeant vor Piastri

Für den 20-Jährigen war es aber ein schwacher Trost. Beckmann lag bis Rennmitte vor Pourchaire, rutschte aber zurück, nachdem ihm Ben Barnicoat am Ende der Hangar Straight unsanft vors Auto gefahren war. Oscar Piastri,

der vor dem zweiten Silverstone-Wochenende die Meisterschaft angeführt hatte, schnappte sich im letzten Umlauf Jake Hughes und wurde Sechster. Mit den fünf Punkten rückte der Australier bis auf einen Zähler an Prema-Teamkollege Sargeant heran.

Der Nachwuchsfahrer aus Florida war auf eine Runde der schnellste Mann auf dem 5,891 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitskurs. Im Qualifying distanzierte er Lawson um 0,234 und Hughes um 0,344 Sekunden. Die Spitzenposition behauptete Sargeant am Start des Hauptrennens, ohne zu schwitzen. Dahinter schob sich Hughes in der vierten Kurve an Lawson vorbei. An der Reihenfolge an der Spitze sollte sich bis ins Ziel nichts mehr ändern. Obwohl Frederik Vesti bei Lawson drückte und dieser wiederum Hughes unter Druck setzte. Einen packenden Zieleinlauf wie einen Tag später verhinderte eine gelbe Flagge im letzten Sektor. Sebastián Fernández und Matteo Nannini waren auf der Hangar Straight zusammengeprallt – Gelb sorgte für ein Überholverbot. ■



Sieg auf den letzten Metern: Bent Viscaal



Sargeant (#3) entschied das Hauptrennen für sich

RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Logan Sargeant	36.14,262 min
2. Jake Hughes	+1,552 s
3. Liam Lawson	+2,025 s
4. Frederik Vesti	+2,339 s
5. David Beckmann	+4,870 s
6. Théo Pourchaire	+9,370 s
7. Oscar Piastri	+10,087 s
8. Bent Viscaal	+10,705 s
9. Lirim Zendeli	+11,535 s
10. Ben Barnicoat	+12,072 s

RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Bent Viscaal	40.32,362 min
2. Lirim Zendeli	+0,189 s
3. Théo Pourchaire	+8,395 s
4. David Beckmann	+8,829 s
5. Liam Lawson	+8,848 s
6. Oscar Piastri	+9,226 s
7. Jake Hughes	+10,742 s
8. Frederik Vesti	+10,966 s

F3-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Logan Sargeant	106
2. Oscar Piastri	105
3. David Beckmann	82,5
4. Liam Lawson	77
5. Frederik Vesti	70,5

Da Costas Meister



António Félix da Costa machte in Berlin den Meistertitel vorzeitig fest. Der Portugiese im DS-Techeetah gewann zwei der vier Berlin-Rennen, die bis Sonntagabend auf dem Flughafen Tempelhof über die Bühne gingen. Ebenso haushoch überlegen holte da Costas französisch-chinesischer Rennstall zum zweiten Mal in Folge den Konstrukteurstitel. Was für eine Blamage für die Werksteams der Premium-Hersteller Audi, BMW, Mercedes, Jaguar und Porsche!

Von: **Claus Mühlberger**

Sechs Rennen in neun Tagen. Ob das eine gute Idee war? Aus Sicht der Fans wohl eher nicht, denn diese Überdosierung an Formel-E-Rennsport rief ein gewisses Völlegefühl her-

vor. Und selbst der Haus- und Hofsender Eurosport, wie die Formel E selbst im Besitz der US-Firma Discovery, ging teils ziemlich lieblos mit der Elektroserie um. Am Donnerstag zum Beispiel sendete der Sportsender lieber Snooker als die versprochene Vorschau aufs Rennen. Erst in allerletzter Sekunde wurde umgeschaltet zum Start nach Berlin.

Was den Titelkampf anging, war die Luft schnell raus. Denn die französisch-chinesische Kooperative DS-Techeetah – die einen sind für die Technik zuständig, die anderen fürs Budget, und zwar in dieser Reihenfolge – war haushoch überlegen.

Nach vier dieser sechs Rennen waren, exakt passend zum Redaktionsschluss von Motorsport aktuell am Sonntagabend, die wesentlichen Entscheidungen gefallen. Beim vierten Rennen des Berlin-Marathons cruiste Titelverteidiger Jean-Éric Vergne zum Sieg, da Costa begnügte sich mit Platz 2, und das Team der beiden, DS-Techeetah, durfte ebenfalls vorzeitig den Konstrukteurstitel feiern. Warum dies so



Der Portugiese António Félix da Costa holte bei den ersten vier Rennen in Berlin 89 von 120 möglichen Punkten. Es war eine beispiellose Machtdemonstration von DS-Techeetah.

erschütternd für die Konkurrenz ist, zeigt der Blick auf die Tabelle: Die französischen Chinesen häuften bei den bisherigen neun (von elf) Saisonrennen 236 Punkte an, fast doppelt so viele wie der Zweitplatzierte, die Elektro-Équipe von Nissan (Ex-Renault).

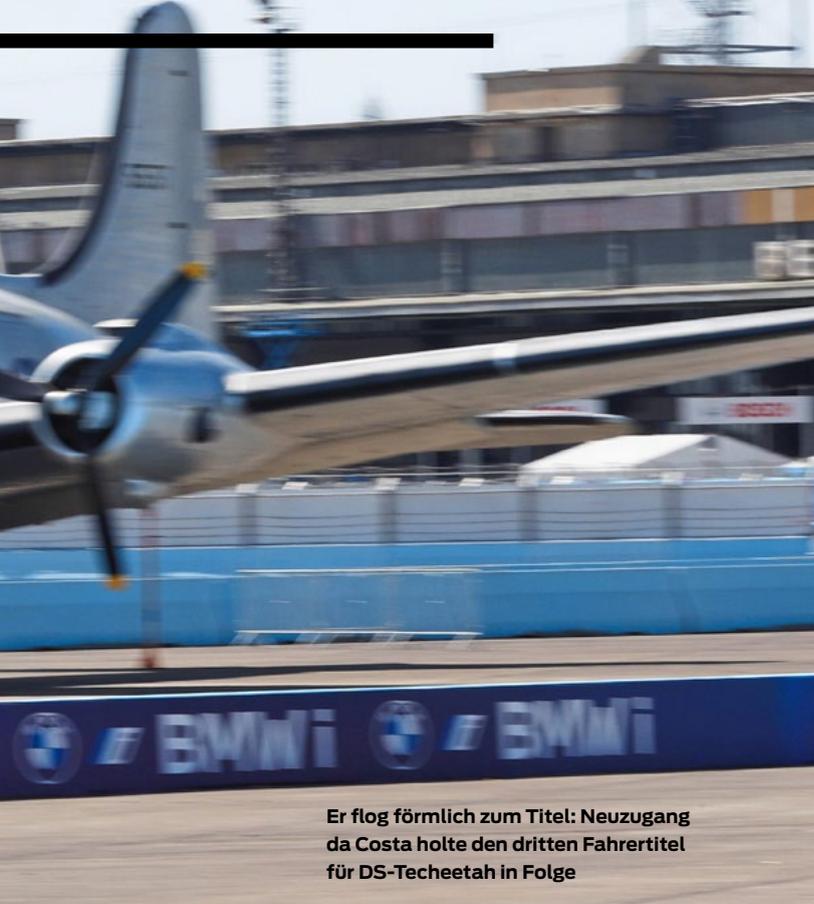
Die fast vollzählig versammelten Hersteller aus der Premium-Elite-Liga (Audi, BMW, Jaguar, Mercedes und Porsche) waren

allesamt nicht konstant genug, um DS-Techeetah Paroli zu bieten. Anders die Techeetah-Fahrer: Da Costa holte bei den ersten vier der sechs Berlin-Rennen zwei Siege und nicht weniger als 89 von 120 möglichen Punkten. DS-Techeetah-Mitbesitzer Jean-Éric Vergne, Doppelmeister und Titelverteidiger, kam nach Anlaufschwierigkeiten immer besser in Schwung. Der Franzose steuerte 49 Zähler bei, was DS-Techeetah vorzeitig den Titel in der Konstrukteurswertung bescherte, zum zweiten Mal in Folge.

Mark Preston, der stets lässig-lockere Teamchef von Techeetah, hatte für die krasse Überlegenheit seiner Mannschaft eine simple Erklärung: „Wir haben halt die besten Fahrer.“

BMW-Mann Max Günther, als Titelaspirant nach Berlin gekommen, holte zwar beim Rennen am Samstag seinen zweiten Saisonsieg. Aber der Allgäuer leistete sich auch drei Nullrunden, zwei Mal wegen selbst verschuldeter Unfälle. Sein Teammate Alexander Sims verschwand völlig in der Versenkung: drei Pünkt-

stück



Er flog förmlich zum Titel: Neuzugang da Costa holte den dritten Fahrertitel für DS-Techeetah in Folge



António Félix da Costa ist ein Formel-E-Pilot der ersten Stunde



DS-Techeetah-Mitbesitzer Vergne hat den Vizetitel fest im Visier



Mercedes: Ordentlich, mehr nicht



Lotterer: Platz 2 in Rennen 6



Max Günther im BMW: Ein triumphaler Sieg in Rennen 3 am Samstag, aber auch drei Nullrunden

chen nur eroberte der bärtige Brite. Schlechte Stimmung auch bei Porsche. Genau genommen ein Ein-Wagen-Team, denn Neel Jani holte bislang keinen einzigen Punkt. André Lotterer häufte in der inoffiziellen „Berlin-Wertung“ immerhin 32 Zähler an. Damit war der Deutsche hinter den Assen von Techeetah und Sébastien Buemi (Nissan, 40) der Vierterfolgreichste in Berlin.

Rast zahlte viel Lehrgeld

Bei Audi lag die Last allein auf Lucas di Grassi. 31 Punkte holte der Brasilianer in der Hauptstadt. Formel-E-Neuling René Rast blieb nur eine Top-10-Platzierung. Mercedes zog sich ordentlich aus der Affäre: Stoffel Vandoorne holte 19 Punkte, Nyck de Vries 29 Zähler.

Einen jähen Absturz erlebte Jaguar: Als Tiger gesprungen, als Bettvorleger gelandet. Die neun Punkte aus vier Rennen von Mitch Evans sind für einen Titelaspiranten indiskutabel. ■



Nissan profilierte sich als bester Verfolger der haushoch überlegenen DS-Techeetah

FORMULA E

6. RENNEN FORMEL E IN BERLIN AM 5. AUGUST 2020

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	47.08,261 min
2. André Lotterer (D)	Porsche	+ 5,445 s
3. Sam Bird (GB)	Virgin-Audi	+ 6,526 s
4. Nyck de Vries (NL)	Mercedes	+ 6,911 s
5. Jérôme d'Ambrosio (B)	Mahindra	+ 13,212 s
6. Stoffel Vandoorne (B)	Mercedes	+ 13,645 s
7. Sébastien Buemi (CH)	Nissan	+ 14,926 s
8. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 17,311 s
9. Alexander Sims (GB)	BMW	+ 17,673 s
10. René Rast (D)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 18,852 s

9. RENNEN FORMEL E IN BERLIN AM 9. AUGUST 2020

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	46.24,803 min
2. António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 0,979 s
3. Sébastien Buemi (CH)	Nissan	+ 6,399 s
4. Nyck de Vries (NL)	Mercedes	+ 9,181 s
5. Oliver Rowland (GB)	Nissan	+ 9,778 s
6. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 11,262 s
7. Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 24,340s
8. André Lotterer (D)	Porsche	+ 28,633 s
9. Alex Lynn (GB)	Mahindra	+ 30,651 s
10. Felipe Massa (BR)	Venturi-Mercedes	+ 30,735 s

7. RENNEN FORMEL E IN BERLIN AM 6. AUGUST 2020

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	46.19,412 min
2. Sébastien Buemi (CH)	Nissan	+ 3,090 s
3. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 8,296 s
4. Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 9,239 s
5. Stoffel Vandoorne (B)	Mercedes	+ 9,695 s
6. Sam Bird (GB)	Virgin-Audi	+ 10,081 s
7. Oliver Rowland (GB)	Nissan	+ 13,879s
8. Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 16,367 s
9. André Lotterer (D)	Porsche	+ 16,893 s
10. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 20,919 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Da Costa (Meister)	156
2. Vergne	80
3. Günther	69
4. Di Grassi	69
5. Buemi	67
6. Evans	65
7. Lotterer	59
8. Vandoorne	57
9. Rowland	54
10. Bird	52

STAND TEAMS

Fahrer	Punkte
1. DS-Techeetah (Meister)	236
2. Nissan	121
3. BMW	118
4. Mercedes	99
5. Virgin-Audi	92
6. Audi Sport ABT Schaeffler	78
7. Jaguar	75
8. Porsche	59
9. Venturi-Mercedes	39
10. Mahindra	35

8. RENNEN FORMEL E IN BERLIN AM 8. AUGUST 2020

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Maximilian Günther (D)	BMW	46.15,512 min
2. Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 0,128 s
3. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 2,569 s
4. António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 2,743 s
5. André Lotterer (D)	Porsche	+ 3,126 s
6. Oliver Rowland (GB)	Nissan	+ 5,557 s
7. Jérôme d'Ambrosio (B)	Mahindra	+ 7,793 s
8. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport ABT Schaeffler	+ 12,672 s
9. Mitch Evans	Jaguar	+ 13,511 s
10. Alexander Sims (GB)	BMW	+ 19,248 s



FIA-Chef Todt: Trotz Corona in Berlin



Audi-Neuling Rast: Viel Lehrgeld

Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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



Star des Misano-Wochenendes: Der WRT-Audi holte zwei Laufsiege

Audi dominiert in Misano

Vor zwei Wochen machte der Endurance Cup den Anfang, am letzten Wochenende startete auch der Sprint Cup der GT World Challenge in Misano in die Saison 2020 – und zwar mit drei Rennen über die klassische Einstunden-Distanz. Audi hatte ein bockstarkes Wochenende und holte zwei Laufsiege.

Von: **Marcus Schurig**

Die Bewertungsgrundlage ist schmal, aber der Trend ist klar: Bei vier Rennen der GT World Challenge (also Sprint und Endurance Cup zu-

sammengerechnet) hat das belgische Audi-Team WRT drei Siege geholt. „Was soll ich sagen? Wir haben einen Lauf, die Resultate sind im Moment einfach nur fantastisch – von mir aus darf es so weitergehen“, freute sich Teamchef Vincent Vosse. Nach dem Sieg beim 3h-Rennen in Imola holte das belgische Team mit dem Piloten-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor in Misano abermals zwei Laufsiege, die Teamkollegen Kelvin van der Linde und Ryuichiro Tomita steuerten einen weiteren zweiten Platz bei.

Wer die Ergebnisse (unten) genauer studiert, kommt schnell zu der Erkenntnis, dass Audi mit dem R8 LMS einen guten Lauf hat, und das betrifft nicht nur WRT: In den ersten beiden Rennen brachten die Ingolstädter

jeweils sechs Autos in die Top 10. Im dritten Lauf waren es nur fünf – doch dieser Malus wurde durch einen Dreifachsieg mehr als wettgemacht. Zumal mit WRT, Sainteloc und Attempto gleich drei Audi-Teams aufs Podium kraxelten.

Doppelsieg in Lauf eins

Der WRT-Doppelsieg im ersten Rennen war dazu noch unterhaltsam anzuschauen, denn die Entscheidung zugunsten der belgischen Audi-Speerspitze fiel erst in den letzten zehn Minuten. In der ersten Hälfte vor dem Boxenstopp führten die Franzosen Thomas Neubauer (Tech 1 Racing Lexus) und Jules Gounon im CMR-Bentley, die einen ordentlichen Zweikampf darboten – der Abstand lag selten bei mehr als einer Sekunde.

Neubauer lief eine Runde vor Gounon die Boxengasse an, und sein Teamkollege Aurelien Panis verlor dabei die Führung an Bentley-Pilot Nelson Panciatici. Nur Sekunden später wurde Panis wegen eines technischen Problems langsamer und musste das Rennen an der Box aufgeben. Panciatici hatte nach dem Stopp einen Vorsprung von sieben Sekunden auf die beiden WRT-Audi mit den Startnummern 32 (Weerts) und 31 (Van der Linde), die beim Boxenstopp die Plätze getauscht hatten.

15 Minuten vor Rennende sorgte dann aber eine Gelbphase wegen eines Unfalls dafür, dass die Führungsgruppe wieder zusammenwuchs. Als das Rennen wieder freigegeben wurde, griff Vanthoor beim Restart sofort an und knackte den Bentley von

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ERSTER SAISONLAUF IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; Renndistanz: 35 Runden = 147,91 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.11,828 h
2. Pro	#31	Tomita/Van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+0,871 s
3. Pro	#107	Gounon/Panciatici	CMR-Bentley Continental	+4,366 s
4. Pro	#4	Stolz/Engel	HRT-AMG GT3	+5,242 s
5. Pro	#25	Rougier/Haase	Sainteloc-Audi R8 GT3	+5,589 s
6. Pro	#55	Mosca/Drudi	Attempto-Audi R8 GT3	+5,920 s
7. Pro	#66	Schöll/Vervisch	Attempto-Audi R8 GT3	+7,080 s
8. Pro	#163	Altoe/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+8,396 s
9. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+8,977 s
10. Silver	#26	Palette/Gachet	Sainteloc-Audi R8 GT3	+10,306 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ZWEITER SAISONLAUF IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; Renndistanz: 36 Runden = 152,136 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	1:01.18,475 h
2. Pro	#4	Stolz/Engel	HRT-AMG GT3	+0,375 s
3. Pro	#25	Rougier/Haase	Sainteloc-Audi R8 GT3	+0,981 s
4. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+1,258 s
5. Pro	#163	Altoe/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+2,412 s
6. Pro	#55	Mosca/Drudi	Attempto-Audi R8 GT3	+2,959 s
7. Pro	#31	Tomita/Van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+4,286 s
8. Pro	#107	Gounon/Panciatici	CMR-Bentley Continental	+5,422 s
9. Silver	#20	Palette/Gachet	Sainteloc-Audi R8 GT3	+6,109 s
10. Silver	#33	Owega/Owega	WRT-Audi R8 LMS	+13,345 s

Panciatici. Audi-Teamkollege van der Linde schlüpfte bei dieser Gelegenheit ebenfalls durch. „Wir hatten etwas Dusel wegen des Safety Cars“, gestand Vanthoor nach dem Rennen, „denn sonst hätten wir die Lücke vermutlich nicht mehr schließen können. Der Bentley hatte beim Restart Mühe mit dem Grip, also attackierte ich in Turn 6 und kam vorbei.“ Teamkollege Van der Linde auf Platz 2 lobte vor allem die schnelle Arbeit der WRT-Boxencrew.

Mercedes-Sieg in Lauf zwei

Das zweite Sprint-Rennen in Misano brachte Audi die erste Niederlage in der GT World Challenge der Saison 2020 bei: Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello gewannen das einstündige Sprintrennen im AKKA ASP-Mercedes AMG GT3 von der Pole-Position. Doch auch hier gab es keinen einfachen Durchmarsch: Startfahrer Marciello konnte die Pole-Position zunächst in eine solide Führung ummünzen. Der Vorsprung auf die Verfolger wuchs auf gut vier Sekunden bis zur ersten Gelbphase. Beim Restart konnte sich Marciello jedoch abermals absetzen, dahinter lagen Kelvin van der Linde (Audi #31), Albert Costa (Lexus #163) und Maro Engel im HRT-Mercedes (#4).

Nach dem Boxenstopp blies der zweitplatzierte Audi von Ryuchihiro Tomita (#31) zur Attacke auf den führenden Timur Boguslavskiy im Mercedes. Mehrfach führen die Streithähne Tür an Tür nebeneinanderher, bis der Japaner bei einem seiner Angriffe einen Fehler einstreute und bis auf Platz 7 zurückfiel.

Damit war Luca Stolz im Mercedes in der Verfolgerrolle, da sein HRT-Team bei der Serie der Boxenstopps den Lexus überho-



„Unsere Mechaniker sind die wahren Helden: Nur wegen ihrer Arbeit konnten wir das dritte Rennen gewinnen. Das war eine unglaubliche Vorstellung!“

WRT-Pilot Dries Vanthoor

len konnte. Doch Stolz hatte gleichzeitig Druck von hinten durch den Sainteloc-Audi mit der Startnummer 25 (Rougier/Haase). Das Trio an der Spitze lag in den letzten zehn Rennminuten konstant innerhalb einer Sekunde, doch Timur Boguslavskiy hielt seine Nerven im Zaun und verteidigte die Spitze dank fehlerfreier Fahrt. Im Ziel waren die drei Podest-Teams nur um 0,981 Sekunden getrennt.

Der Russe Boguslavskiy freute sich nach dem Rennen über seinen ersten Sprint-Sieg: „Das war ein wirklich brutales Rennen. Zu Beginn meines Stints war die Pace okay, weil ich natürlich frische Reifen drauf hatte. Gegen Rennende musste ich mich immer härter gegen den WRT-Audi von Tomita verteidigen, wir hatten auch mehrfach Kontakt. Als Tomita zurückfiel, konnte ich etwas Speed rausnehmen und hatte die Situation bis ins Ziel eigentlich unter Kontrolle.“

Das Rennwochenende in Misano endete schließlich, wie es begonnen hatte – nämlich mit einem Audi-Sieg. Beim dritten Lauf holten die Audi-Teams sogar einen lupenreinen Dreifachsieg.

Dreifachsieg in Lauf drei

Wie beim ersten Rennen waren Charles Weerts und Dries Vanthoor im WRT-Audi mit der Startnummer 32 nicht zu stoppen. Weerts nahm das Rennen von Platz 4 in Angriff und kassierte nach dem Start den Sainteloc-Merkenkollegen Arthur Rougier. Er hielt den dritten Platz bis zum Boxenstopp, wo das belgische WRT-Team das Rennen drehte: Dries Vanthoor gewann zwei Positionen beim Stopp und lag in Führung, dahinter folgte der Sainteloc-Audi von Christopher Haase (#25) sowie der Attempto-R8 von Mosca und Drudi (#55). Der bis zum Boxenstopp führende Tech-1-Lexus von Thomas Neubauer fiel bei den Boxenstopps dagegen bis auf Platz 7 zurück.

Natürlich blamierten sich die drei Audi an der Spitze nicht mit Scharmützeln: Vanthoor konnte seine Führung im zweiten Stint leicht ausbauen, der maximale Vorsprung auf Christopher Haase lag bei vier Sekunden. Für Aufregung sorgte diesmal nicht das Führungstrio, dafür ging es dahinter hoch her: Kelvin van der Linde (WRT #31) und Nelson Panciatici (Bentley #107) beharkten sich um die fünfte Position mit Haken und Ösen, schließlich konnte sich Van der Linde durchsetzen. Panciatici hatte Pech und landete nach einer Highspeed-Kollision mit einem weiteren Gegner im Kiesbett.

Die notwendige Safety-Car-Phase samt Restart sollte aber nur auf dem Papier noch mal Spannung bringen, denn Dries Vanthoor ließ sich auch beim Restart nicht ins Bockshorn jagen, obwohl Christopher Haase den Druck aufrechterhielt.

WRT-Teamchef Vosse reichte das Lob an die ganze Mannschaft weiter: „Bei uns hat die Strategie genauso gepasst wie sämtliche Boxenstopps, wo wir regelmäßige Positionen gutgemacht haben. Das dritte Rennen haben wir am Ende sogar nur wegen des besten Stopps gewonnen!“ Vanthoor stimmte zu: „Unsere Mechaniker sind die wahren Helden in Misano, wegen ihnen haben wir das dritte Rennen gewonnen. Das war eine absolut unglaubliche Vorstellung – Kompliment!“ ■

NACHRICHTEN

UNITED AUTOSPORT SIEGT

Das britische LMP2-Team United Autosports holte beim zweiten Lauf der European Le Mans Series in Spa den zweiten Saisonsieg. Phil Hanson und Felipe Albuquerque steuerten ihren Oreca-LMP2 mit der Startnummer 22 zum überlegenen Gesamt- und Klassensieg. United Autosports belegte schon beim Start die komplette erste Startreihe, da das Schwesterauto von Alex Brundle, Will Owen und Job van Uitert im Qualifying den zweiten Platz belegt hatte. Auch ein Regenschauer in der zweiten Rennhälfte konnte Hanson und Albuquerque nicht mehr vom Sieg abhalten, während das Schwesterauto wegen einer Stop-and-Go-Penalty Positionen einbüßte und das Rennen daher nur auf Platz 5 beendete.

IMSA-KALENDERWIRREN

MSa-Leser wissen seit zwei Wochen, dass die Rennen in Watkins Glen und Lime Rock gecancelt werden sollen, was am letzten Rennwochenende auch bestätigt wurde. Mittlerweile wackeln auch die Events in Laguna Seca und Mid-Ohio: Die IndyCar-Serie hat ihr Rennen in Mid-Ohio schon gestrichen, und es ist wahrscheinlich, dass IMSA folgen wird. Das Rennen in Laguna Seca soll durch einen Event auf dem Barber Motorsports Park ersetzt werden.

LE MANS DOCH OHNE FANS

Laut gut informierter Quellen beim Le-Mans-Veranstalter ACO soll am Montagabend (nach Redaktionsschluss von MSa) bekannt gegeben werden, dass das 24h-Rennen in Le Mans am 19./20. September nun doch ohne Zuschauer stattfinden muss. Der ACO wollte ursprünglich 50 000 Fans in zehn sogenannten „Villages“ zulassen, doch mittlerweile haben die lokalen Genehmigungsbehörden ihre ursprüngliche Zustimmung zu diesen Plänen wieder zurückgezogen.

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

DRITTER SAISONLAUF IN MISANO (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,226 km; Renndistanz: 36 Runden = 152,136 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:01.00,768 h
2. Pro	#25	Rougier/Haase	Sainteloc-Audi R8 GT3	+0,712 s
3. Pro	#55	Mosca/Drudi	Attempto-Audi R8 GT3	+1,342 s
4. Pro	#4	Stolz/Engel	HRT-AMG GT3	+2,710 s
5. Pro	#31	Tomita/Van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+3,071 s
6. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+3,668 s
7. Pro	#14	Grenier/Siedler	Emil Frey-Huracán GT3	+5,625 s
8. Pro	#163	Altoe/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+6,049 s
9. Silver	#108	Jean/Chevalier	CMR-Bentley Continental	+6,871 s
10. Pro	#66	Schöll/Vervisch	Attempto-Audi R8 GT3	+7,677 s

„Ich versuche, den Titel zu holen“

Kaum sitzt Elfyn Evans im Toyota Yaris WRC, dreht er auf. Doch auch der WM-Zweite wurde vom Coronavirus ausgebremst. Wir sprachen mit dem 31-jährigen Waliser über zu viel Freizeit, Teamkollege Ogier und seine Eindrücke vom aktuellen Test in Estland.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie war Ihr Test vergangene Woche in Estland?

Es ist schön, im Auto zu sitzen und das zu machen, was man am liebsten tut. Der Test war ganz gut, auch wenn man eine komplette Rallye nie mit einer einzigen Teststrecke abbilden kann. Unsere Piste war sehr breit und schnell. Leider war es nur zu Beginn trocken, danach eher nass. Dadurch hat man deutlich mehr Grip. Darauf muss man sich dann einstellen und sein Programm abspulen. Jeder Kilometer zählt.

Wie oft saßen Sie seit der Rallye Mexiko im Yaris WRC?

Ich hatte im Juni und Juli je einen Testtag in Finnland und nun noch einen in Estland, alles in allem so um die 700 Kilometer. Ich bin mir sicher, dass ich die vergangenen Monate mehr Kilometer auf dem Fahrrad saß als im Rallyeauto. Als Sportler ist es wichtig, sich fit zu halten.

Einige Kollegen arbeiten mit Personal Trainer. Sie auch?

Bisher war das kein Thema. Mit Testen und Rallyes saßen wir ständig im Auto, ohne eine gewisse Grundfitness funktioniert das kaum. Deshalb hatte ich auch nie einen speziellen Trainingsplan. Seit ich Rallyes fahre, war ich aber noch nie so lange am Stück zu Hause. Um ehrlich zu sein, war es nicht ganz einfach, da nun eine ordentliche Trainingsroutine reinzubringen.

Was haben Sie gemacht?

In meiner Heimat hat sich das Leben, abgesehen von den allgemeinen Corona-Regeln, kaum verändert. Also habe ich, wie jeder andere auch, die Zeit mit der Familie genossen. Außerdem habe ich viel Sport getrieben.



ROESELER

„Ich bin eher introvertiert, springe also nicht hin und her oder schreie herum. Dadurch ändert sich ja nichts. Das bin einfach nicht ich.“

Elfyn Evans

Manchmal mit anderen zusammen. Aber ich mag und genieße es auch, ganz alleine unterwegs zu sein. Auf dem Rennrad kann man gut und gezielt an der Fitness arbeiten. Aber ehrlich gesagt, bevorzuge ich das Mountainbike.

Warum lieber Mountainbike?

Das Mountainbike ist näher an dem, was ich fürs Rallyefahren

brauche. Es geht nicht nur um reine Physis und Energie, sondern auch um Konzentration, Balance, die Fahrlinie und so weiter. Ich finde es abwechslungsreicher. Es gibt mir einfach mehr. Hinzu kommt die tolle Landschaft hier in Wales.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Saisonbeginn?

Ich habe mich im Yaris schnell wohlfühlt. Bei der Monte habe ich die Power Stage nicht bekommen und noch Rang 2 an Séb (Teamkollege Ogier) verloren. In Schweden dann gewonnen, sodass wir in Mexiko zuerst auf die Piste mussten. Aber auch das funktionierte recht ordentlich. Leider waren durch die vielen Ausfälle am Samstag nicht ganz so viele Autos vor uns wie erhofft, und durch kleine Fehler habe ich zusätzlich einige Zeit liegen lassen.



RED BULL

Fitnessstraining: Elfyn Evans mit Begleitung in den walisischen Bergen



Elfyn Evans

Geburtstag: 28.12.1988

Geburtsort: Dolgellau (GB)

Herkunftsland: Wales (GB)

WM-KARRIERE

2006: Erste Rallye

2007: Erster von 89 WM-Starts

2012: Sieger WM-Akademie

2013: erstmals im WRC

2016: WRC2-3., Meister in GB

2017–2019: M-Sport (ein Sieg und acht Podiumsplätze)

2020: Toyota (1 Sieg, WM-2.)

HOBBYS

Motorräder, Mountainbike, Fitness

Ihr Teamkollege Ogier wurde einmal Vierter, fuhr einmal auf Podest und feierte einen Sieg. Als Tabellenführer hat er aber acht WM-Punkte Vorsprung. Wie wichtig sind die Extra-Zähler auf der Power Stage?

Sehr wichtig. Man muss sehr genau abwägen zwischen Attacke und Sicherheit. Dass wir in Schweden den Sieg gesichert und daher am Ende etwas Tempo rausgenommen haben, versteht sich doch von selbst. Klar ist aber auch: Fünf WM-Zähler für die finale Bestzeit sind eine echte Hausnummer und gleichbedeutend mit dem Punkte-Abstand zwischen Rang 3 und 5. Nicht zu vergessen: Da wir in dieser Saison weniger WM-Läufe fahren, werden die Power-Stage-Punkte noch wertvoller sein.

Was haben Sie sich für den Restart vorgenommen?

Viel! Aber erst müssen wir sehen, wann und wo wir überhaupt fahren. Doch wir werden weiter angreifen und versuchen, den Titel zu holen.

Erleben wir dann einen neuen Elfyn Evans?

Wohl kaum. Warum auch? Ich bin eher introvertiert, springe also nicht hin und her, oder schreie herum – egal ob es jetzt gerade super läuft oder nicht. Dadurch ändert sich ja nichts. Das bin einfach nicht ich. ■



Hyundai testet in Baumholder. Wenn es schlecht läuft, war die Mühe umsonst

Rallye Deutschland

Tage der Entscheidung

ROESELER

Anfang der Woche testete Hyundai in Baumholder. Fraglich nur, ob der deutsche WM-Lauf überhaupt stattfindet. Dieser Tage entscheidet der veranstaltende ADAC, ob er seine Rallye durchzieht.

Von: **Reiner Kuhn**

Eines hat sich auch durch die Corona-Pandemie nicht geändert: Im August herrscht auf dem Übungsplatz von Baumholder Waffenruhe. Alljährlich wird die Pause für Instandsetzungsarbeiten auf dem gut 11 000 Hektar großen Militärgelände genutzt – und bisher auch für die Rallye Deutschland. Die Panzerplattenwege gelten als besonders knifflig, weil extrem

fordernd für Mensch, Maschine und Reifen. Schon deshalb nutzte Hyundai am Montag die Gelegenheit und schickte Weltmeister Ott Tänak und Vize Thierry Neuville ins militärische Sperrgebiet zum Test für den diesmal auf den 22. bis 25. Oktober terminierten WM-Lauf.

Was für den veranstaltenden ADAC lange als glückliche Fügung galt, ist durch das verlän-

gerte Verbot von Großveranstaltungen bis Ende Oktober zur Herkules-Aufgabe geworden.

„Wir prüfen nach wie vor verschiedene Optionen zur Durchführung der ADAC Rallye Deutschland und stehen dazu in der Abstimmung mit dem WRC Promotor und der FIA“, sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. Wohlwissend, dass es nur noch darum geht, ob man das wohl einzig machbare Konzept einer Zweitagesveranstaltung auf dem Militärgelände ohne Zuschauer finanziert bekommt. „Mit den erhöhten Ausgaben für das Hygieneschutzkonzept sowie den damit verbundenen Absperungen ist nicht mit einer signifikanten Reduzierung der Gesamtkosten zu rechnen“, so Voss. Schlimmer noch: Es mangelt nicht nur an Großsponsoren.

Der fehlende Ticketverkauf reißt zudem ein Loch von mehreren Hunderttausend Euro in die Kasse. Nicht nur deshalb droht dieser Tage die vorzeitige Absage. Denn zwei Monate vor dem Event müssen die Verträge mit Lieferanten abgeschlossen werden. Ohne Gegenfinanzierung wird das kaum geschehen. ■

Rallye-EM

Ab nach Lettland

Nach dem EM-Auftakt in Italien geht es am Wochenende nach Lettland. Noch schwieriger als die schnellen Schotterstrecken gestaltete sich für viele Teams die Anreise.

Der zweite von sechs EM-Läufen steigt rund um Liepaja, rund 200 Kilometer westlich von Lettlands Hauptstadt Riga. Trotz strenger Einreisebestimmungen aufgrund der Corona-Pandemie kämpfen

42 der insgesamt 48 gemeldeten Teams um EM-Punkte. Mit Craig Breen (2015), Nikolay Gryazin (2017 und '18) und Oliver Solberg (2019) sind drei ehemalige Gesamtsieger mit von der Partie. Auch Mads Östberg nutzt den Schotterritt, um rechtzeitig vor dem WM-Restart in Estland wieder in Fahrt zukommen.

Vom deutschen Auftakt-Quartett reist nur Dominik Dinkel an. Für seine Beifahrerin Ursula Mayrhofer eine echte Geduldsprobe, denn die Österreicherin muss bei der Einreise einen maximal 48 Stunden alten Corona-Test vorweisen. Dem nicht genug, steht bei der Ankunft am Flughafen in Riga ein weiterer Test an, nach dessen Ergebnis unter anderem die als kritisch angesehenen Österreicher bis zu zwölf Stunden in Selbst-Quarantäne in einem Flughafenhotel warten müssen, bevor es weitergeht.

Ebenfalls mit von der Partie ist Fabio Schwarz, der 15-jährige Sohn von Ex-Werkspilot Armin Schwarz. Auf dem Programm stehen zehn Prüfungen über insgesamt 177 WP-Kilometer. ■ RK

Technik

Segen von ganz oben

Seit Jahren entwickeln Manfred Stohl und seine Mitarbeiter komplexe Elektro-Systeme und -Rennautos. Bei der FIA rangiert seine Firma STARD nun auf einer Stufe mit Williams und McLaren.

Nicht nur Ford und der PSA-Konzern setzen bei elektrischen Hochleistungsmobilen auf Entwicklungspartner STARD (Stohl Advanced Research & Development). Neuester Coup

der österreichischen Elektro-Experten: Die selbstentwickelte Hochvoltbatterie bestand den FIA-Crash-Test. Lediglich Williams und McLaren haben bisher mit ihren Systemen solche Tests erfolgreich absolviert.

Unter anderem sind mechanische Tests Teil der intensiven FIA-Prüfung, wobei das komplett aus hochfester Kohlefaser gefertigte Batteriegehäuse extrem hohen statischen Belastungen ausgesetzt wird, die mehreren Tonnen Gewicht entsprechen, um die Belastbarkeit bei einem Aufprall zu überprüfen. ■ RK



Geduldsprobe: Dinkel und Mayrhofer

DORRENBÄCHER



Die Batterien von STARD halten auch Belastungen von 50g aus

FIA

Besser spät als nie



Alle jagen Hansen: Mit Peugeot, Renault, Audi, VW, Seat und Hyundai sind sechs Marken vertreten

Fast fünf Monate war die wilde Rallycross-Truppe zum Stillhalten verurteilt, in gut einer Woche beginnt in Höljes die Saison. In Schweden soll auch die Tür in die Elektro-Zukunft aufgestoßen werden.

Von: **Michael Heimrich**

Wäre alles wie geplant verlaufen, hätte die Rallycross-Gemeinde (WRX) längst ihre zweite Saisonhälfte eingeläutet. Doch die Corona-Pandemie traf die vierte Automobil-Disziplin mit WM-Status härter als alle anderen. Formel 1, Sportwagen und Rallye-WM haben immerhin schon einige Rennen ausgetragen. Die eigentlich für das erste Quartal geplanten Rennen in Barcelona, Montalegre und Spa wurden nach diversen Rochaden in den Herbst geschoben. Gestrichen wurden vor allem die Übersee-Läufe wie das Finale in Kapstadt und zuletzt auch das eigentlich

als Doppellauf angesetzte Wochenende in Abu Dhabi.

Neben der Absage des norwegischen Rennens in Hell traf die Szene vor allem das Aus für den ersten großen Saisonhöhepunkt hart: Im bretonischen Lohéac stehen im Normalfall bis zu 50000 Fans auf den Rängen, ohne Publikum war die Veranstaltung nicht finanzierbar.

Beim zweiten Publikums-magneten in Höljes dagegen stemmte man sich schon früh gegen eine Absage und versuchte, mit dem Verkauf von Online-Abos und TV-Rechten die Verluste zu kompensieren.

Fit, aber ohne Training

Entgegen erster Befürchtungen hat sich zum Auftakt doch ein stattliches Feld zusammengefunden. Angeführt von Weltmeister Timmy Hansen (Peugeot 208) treten 16 weitere Fahrer in der Topklasse der Supercars an. Der 28-jährige Champion Hansen war in der Zwangspause nicht untätig und hat besonders an seiner Fitness gearbeitet. „Ich war noch nie in einer besseren



Mit 17 Supercars beim Auftakt in Höljes kann sich das Feld durchaus sehen lassen. Für die ganze Saison haben sich in der Königsklasse aber nur 13 Teilnehmer eingeschrieben.

Form“, verkündet der Schwede. Doch die Hansens haben ein Problem: Während andere bereits den ein oder anderen Renneinsatz hinter sich haben, mussten sich die schnellen Brüder mit SIM-Rennen über Wasser halten. Für richtige Einsätze in den Ex-Werks-Peugeot war kein Geld da.

Die gute Verfassung wird Hansen nicht nur gegen seinen

jüngeren Bruder Kevin brauchen, sondern vor allem für das Duell gegen Johan Kristoffersson, der nach seiner Rundstreckenepisode im Vorjahr mit einem VW Polo zurückkehrt; allerdings kein Auto aus VW-Werksbeständen, sondern eine modifizierte Version eines 2014er Autos. „Mein Ziel ist, um den Titel zu kämpfen“, sagt Kristoffersson, und aus seinem Mund klingt es wie eine Untertreibung. Dass der vom schwedischen VW-Importeur und der Kristoffersson-Familie eingesetzte Polo kein Alteisen ist, zeigte der zweimalige Champion auf seiner Hausstrecke in Arvika, wo er sich gegen die Konkurrenz durchsetzte. Schon beim Probelogop für den WM-Auftakt, dem „Magic Weekend“ in Höljes, gewann der dominante Mann der vergangenen Jahre einen von zwei Läufen.

Die Werke mögen weiterhin mit Abwesenheit glänzen, an Markenvielfalt mangelt es nicht. Dafür sorgt auch der Franzose Guerlain Chicherit. Der Teamchef selbst bescheidet sich erst-

mals wie Rokas Baciуска mit einem der beiden Renault Clio, die 2019 noch für das hauseigene Nachwuchsteam vorgesehen waren. Dazu setzt Chicherit drei Mégane für den letztjährigen Monster-Audi-Piloten Vizeweltmeister Andreas Bakkerud samt Teamkollege Liam Doran und Anton Marklund ein.

Ekström entwickelt weiter

Dessen alter Audi S1 ist nicht von der Bildfläche verschwunden, sondern wanderte wie fünf weitere Exemplare zum neugegründeten KYB Team JC mit Magic-Weekend-Sieger Robin Larsson und Janis Baumanis. Zwei Audi S1, die von Mattias Ekströms EKS-Mannschaft entwickelt wurden, sollen in der WRX eingesetzt werden, zwei in der Europameisterschaft.

Bestand hat die Ehe zwischen der Grönholm-Familie und Hyundai. Niclas Grönholm, Sohn von Ex-Rallye-Weltmeister Marcus, wäre ohne seine ignorierte Blinddarm-Entzündung schon 2019 ein heißer Titelkandidat gewesen, auch beim Magic Weekend war der lange Finne der schnellste Mann. Er konnte seinen Speed wie schon früher aber nicht durch konstant gute Starts und Rennen in entsprechende Erfolge ummünzen. Beim Probegalopp war der Hyundai noch eine Baustelle.

Die Grönholms sind vom modifizierten viertürigen i20 WRC von 2016 auf ein neu entwickeltes i20 Coupé umgestiegen und bemühten sich zuletzt, eine passende Abstimmung zu finden. Teamkollege wird wie im Vorjahr der Russe Timur Timerzyanov und zum Auftakt der Ungar Krisztián Szabó sein.

Beim Lohéac-Ersatzlauf im finnischen Kouvola darf sich auch der zweimalige nationale Champion Juha Rytönen im dritten Auto versuchen.

Ex-DTM-Champion Timo Scheider startet wie sein Teamchef René Münnich erneut mit einem Seat Ibiza. „Letztes Jahr hätten wir hin und wieder auf dem Treppchen stehen müssen, aber jetzt sind Podiumsplätze ein Muss“, so Scheider, der sich Hoffnungen macht, dass die in der langen Pause gemachten Entwicklungen Früchte tragen: „Wir hoffen, zwei, drei Schritte nach vorne gemacht zu haben.“

Viele Rennställe sind nicht zuletzt durch die Coronakrise knapp bei Kasse, so fehlt bei den eingeschriebenen Teams für die

Saison 2020 die Truppe Olsbergs MSE. Firmen-Chef Andreas Eriksson hat für seine talentierten Söhne Kevin und Oliver aktuell kein WM-Auto. Beim Auftakt aber wird in einem von Olsbergs eingesetzten Honda Civic aus der US-Rallycross-Szene Sebastian Eriksson sitzen. Der nicht verwandte Namensvetter ist überzeugt: „Unser Auto wird bei der Musik sein“. Und die Aussage hat durchaus Gewicht: 2019 war der 27-Jährige die Saison-Sensation, als er als Nobody das Rennen gewann.

Zweite Front

Die Supercar-Gemeinde muss noch weitere Konkurrenz im Auge behalten, denn in Höljes debütiert im Rahmen des WM-Laufes die neue Serie „Projekt E“. Bei Manfred Stohls Motorsportschmiede STARD ließ Vermarkter IMG ein Konzept mit Elektro-Antrieb mit 612 PS und 1000 Newtonmetern entwickeln, das sich in sämtliche gängigen Chassis einbauen lässt und als Rettungsanker für die um Aufmerksamkeit ringende WRX dienen soll. Die Rechnung scheint aufzugehen, denn die Premiere sorgt im Vorfeld für die erhofften Schlagzeilen. Ford schickt YouTube-Superstar Ken Block ins Rennen, und mit Citroën ist eine weitere Marke dabei. „Der Motorsport befindet sich an einem Wendepunkt“, befindet das französische Kundensport-Orakel Didier Clément.

Citroën schickt Ex-Rallye-Werksfahrer Mads Östberg im ersten C3 ERX nach Höljes. Mit dem Kampfpfeis von netto 374 000 Euro und rund 60 Prozent geringeren Einsatzkosten könnte das anfangs nur eine Handvoll Autos umfassende Rahmenprogramm zügig zu einer neuen Hauptattraktion heranwachsen. Beim Finale am Nürburgring hat sich auch ein deutsches Team angekündigt. Rallycross-Monument Rolf Volland, bisher mit einer Truppe Platzhirsch in der Super-1600-WM, ist sich sicher: „Das ist die Zukunft.“ ■

WRX-Kalender 2020

- 22./23.08. Höljes (S)*
- 29./30.08. Kouvola (FIN)
- 19./20.09. Riga (LV)*
- 02./04.10. Spa-Francorchamps (B)*
- 10./11.10. Montalegre (P)
- 17./18.10. Barcelona (E)
- 12./13.12. Nürburgring (D)*

*inklusive Projekt E



NORDIC RX

Kristoffersson: Zwei Siege zum Warmwerden



FIA WRX

Scheider: Podium ist Pflicht



FORD

Ken Block: Elektrisch statt V8



GCK

Selbst degradiert: Guerlain Chicherit fährt Clio statt Mégane



STARD

Weltpremiere: Mit dem Projekt E ist erstmals eine reine Elektroserie am Start

Ließ der Konkurrenz beinahe durchgehend nur die Heckansicht: Michigan-Doppelsieger und Tabellenführer Harvick

Die rote Rakete



Kevin Harvick (Ford) holte beim Doubleheader in Michigan seine Saisonsiege 5 und 6. Sehr zur Freude seines Sponsors, der für ein rotes Design sorgte, und sehr zur Beunruhigung der düpierten Konkurrenz.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Doubleevent in den Irish Hills sollte eigentlich Brad Keselowskis (Ford) große Feierstunde werden. Nach seinem Sieg in Loudon wurde im Laufe der Woche die längst per Handschlag besiegelte Vertragsverlängerung bei Penske auf Papier gebannt. Für sein Heimrennen hatte sich der Mann aus Rochester Hills also auch viel vorgenommen. Im Samstagsrennen war er einer der wenigen, die den Dominator in seiner „roten Rakete“ herausfordern konnten. Harvick gewann zwar beide Stages, doch Keselowski war wie zuletzt öfters pünktlich zum Finish bestens aufgestellt.

Die beim All-Star Race erstmals getestete „Choose Rule“, bei der sich vor dem Restart jeder aussuchen darf, ob er links oder

rechts starten möchte und dadurch einige Plätze gewinnen kann, wurde in Michigan erstmals auch im Cup angewendet. Und Keselowski tankte sich so zum letzten Restart nach einer durch Cautions recht zerfahrenen Schlussphase auf Platz 2.

Doch Harvick behielt die Nerven und die Führung und zog mit seinem fünften Saisonsieg wieder mit dem bisherigen Spitzenreiter Denny Hamlin (Toyota) gleich.

Hamlin am Sonntag stark

Auch am Sonntag hatte Keselowski Siegchancen, doch im Kampf um die Führung ausgerechnet mit Penske-Stallgefährte Ryan Blaney konnte er einen Rutscher nicht mehr abfangen und taumelte ins Auto des Teammates. „Ich habe das Auto verloren und es war

mein Fehler“, sagte der Lokalmatador im Interview sichtlich zerknirscht. Für beide Piloten endete das Rennen nach dem aus der Kollision resultierenden Maueranschlag vorzeitig.

Harvick, der als Sieger vom Samstag durch die Reversed-Grid-Regel aus den Tiefen der Top 20 starten musste, verpasste zwar den Sieg in der ersten Stage – dort holte sich Stewart-Haas-Teamkollege Clint Bowyer die zehn Punkte sowie einen Playoff-Punkt –, doch ab dem zweiten Segment war Harvick wieder Spitze. Nach dem Sieg in Stage 2, wobei die rote Nummer 4 scheinbar spielerisch an der Konkurrenz vorbeifuhr, rauchten bei ebendieser die Köpfe.

„Uns fehlt einfach Speed“, funkte so etwa Denny Hamlin

(Toyota) an seinen Crewchief Chris Gabehart. „Ich weiß und ich glaube, ich weiß eine Lösung“, antwortete dieser. Und er sollte beinahe recht behalten.

Denn so souverän, wie Harvick geführt hatte, war es nach dem letzten Restart nicht mehr. Zwar hielten sich die drei Gibbs-Toyota von Hamlin, Kyle Busch und Martin Truex, Jr. zunächst gegenseitig auf, als Hamlin sich aber teamintern durchgesetzt hatte, blies er zur Aufholjagd. Aus mehr als einer Sekunde Rückstand wurden bis zum Zielstrich 0,093 Sekunden. „Wir waren stärker, aber er hatte die Track-Position“, zog Hamlin sein Fazit. Weiter geht es am Wochenende mit einer Premiere: Zum ersten Mal nimmt die Cup Series den Road Course von Daytona unter die Räder. ■

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)

21. von 36. Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Bubba Wallace (USA)	Chevrolet
10.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet

Brooklyn/Michigan (USA)

22. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
8.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 22 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	916 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	779
3.	Hamlin (Toyota)	776
4.	Blaney (Ford)	741
5.	Elliott (Chevrolet)	721
6.	Logano (Ford)	717
7.	Truex Jr. (Toyota)	716
8.	Almirola (Ford)	669
9.	Kyle Busch (Toyota)	651
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	648

DTM

Was droht René Rast?

Wurde René Rasts (Audi) Sieg am Spa-Sonntag regelwidrig eingefahren? Darüber muss diese Woche entschieden werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Vorwurf: Rast habe das Push-to-Pass genutzt, als er in Führung lag, was jedoch laut sportlichem Reglement nicht erlaubt ist. Ein Fehler im Marshalling-System soll ihm sowohl in der dritt- als auch vorletzten Runde auf der kurzen Geraden zwischen Kurve 7 (Malmedy) und 8 (Bruxelles) signalisiert haben, dass er P2P nutzen kann, wodurch er laut Arbeitgeber Audi Sport jeweils instinktiv den entsprechenden Knopf aktiviert habe – für eine Dauer von insgesamt 2,88 Sekunden.

Audi beziffert den Zeitvorteil, den Rast dadurch hatte, auf 0,01 Sekunden. Doch weil ein Verbot



Push-to-Pass: René Rast droht wegen regelwidriger Nutzung eine Strafe

ein Verbot ist, drohen natürlich trotzdem Sanktionen. Die entsprechende Anhörung soll an diesem Freitag im Rahmen des zweiten Saisonereignisses am Lausitzring erfolgen. Welche Sanktionen in der für 10 Uhr anberaumten Sitzung ausgesprochen werden könnten, ist völlig unklar. Von Freispruch bis Disqualifikation ist alles möglich, da er jedoch einen Zeitvorteil hatte – wenngleich einen kleinen –,

dürfte eine Rückversetzung das wahrscheinlichste Strafmaß sein. Die härtere Variante wäre eine Zeitstrafe, die ihn im Sonntagsergebnis von Spa zurückrutschen lässt, die mildere eine Startplatzstrafe für die Lausitz.

So oder so ist höchst wahrscheinlich, dass Rast am Samstag in einer schwächeren (Tabellen-) Situation in den dritten Saisonlauf geht als die, in der er sich zurzeit noch befindet. ■

NACHRICHTEN

TCR GERMANY: MICHELISZ STARTET IN DER EIFEL

WTCR-Champion Norbert Michelisz wird am Wochenende im Hyundai-VIP-Auto in der ADAC TCR Germany starten. Zusätzlich stoßen Andreas und Jessica Bäckman zum Feld, die in zwei Target-Hyundai einen Gaststart absolvieren.

SUPERCARS: DARWIN EINE WOCHE VERSCHOBEN

Aufgrund neuer Reise- und Quarantäneverordnungen musste der für vergangenes Wochenende geplante erste von zwei Darwin-Events auf kommende Wochenende verschoben werden.

NASCAR: JONES RAUS

Neben der Vertragsverlängerung für Brad Keselowski gibt es noch in einem weiteren Topsteam personelle News: Joe Gibbs Racing gab bekannt, dass man den Vertrag mit Erik Jones nicht verlängern wird.

BTCC

Wieder drei verschiedene Sieger

Wie schon beim Saisonauftakt sah die BTCC auch in Brands Hatch drei Sieger in drei verschiedenen Rennen – und das mit allen möglichen Dramen.

Von: **Michael Bräutigam**

Der größte Pechvogel des Sonntags, an dem wie gewohnt alle drei Rennen über die Bühne gingen, ist schnell gefunden: Rory Butcher. Der letztjährige Meister der Privatfahrerwertung und Neuzugang im Motorbase-Team gab sich und seinem neuen Arbeitgeber am Samstag Grund zum Jubeln: Die erste Pole-Position für den über den Winter komplett neu entwickelten Ford Focus.

Tags darauf schien der Premiersieg im ersten Lauf schon in greifbarer Nähe, nachdem er sich Auftaktsieger Dan Cammish (Honda) bis zur 16. von 18 Runden erfolgreich vom Leib halten

konnte. Doch dann beendete ein Reifenschaden vorzeitig das Rennen und Cammish gewann.

Butcher musste das zweite Rennen vom 25. Startplatz aufnehmen und beendete eine sehenswerte Aufholjagd auf dem vierten Platz. „Das hat eine Menge Spaß gemacht“, sagte der Ford-Pilot, der aber auch im dritten Lauf nach einem Reifenschaden einen Nuller hinnehmen musste.

Im zweiten Lauf, den wie in Donington Park Colin Turkington (BMW) gewann, schlug auch bei Cammish das Pech zu. Eine defekte Servolenkung führte nur zu P19. Im dritten Lauf sorgten weitere Technikprobleme sogar für einen Totalausfall.

Unterdessen fuhr sich ein neuer Name in die Siegerlisten: Turkingtons Teamkollege Tom Oliphant nutzte das Reversed Grid und holte im dritten Lauf seinen ersten BTCC-Sieg. In der Tabelle führt Turkington mit 95 Punkten vor Ash Sutton (Infiniti, 79), der nach schlechtem Quali noch auf P6, P3 und P2 fuhr. ■



Samstag Jubel, Sonntag fast nur Frust: Pole-Mann Rory Butcher



Zweiter Saisonsieg: Titelverteidiger und Tabellenführer Colin Turkington



Das orange Märchen

Unglaublich, aber wahr: Rookie Brad Binder hat den ersten MotoGP-Sieg für KTM errungen. Es hätte auch ein Doppelsieg werden können. Das Podest von Brünn machte sogar hartgesottene Experten sprachlos.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Die Zuschauer vor den TV-Schirmen müssen sich die Augen gerieben haben. Da führte ein Rookie, der erst sein drittes MotoGP-Rennen bestritt, mit einem Motorrad, das noch nie bei einem trockenen Rennen auf dem Podest gestanden hat, vor einem Yamaha-Satelliten-Piloten, der noch nie auf dem Podest stand. Auf den dritten Platz fuhr eine Ducati aus dem Vorjahr mit einem Fahrer, der vor einem Jahr das Handtuch warf und aus seinem KTM-Vertrag ausstieg. Brad Binder vor Franco Morbidelli und

Johann Zarco – wer das Ergebnis des Brünn-GP in einem Wettbüro vorhergesagt hätte, wäre wohl steinreich geworden.

Schlimme Zustände

Es war nicht das erste Mal, dass sich die Piloten über den Asphalt von Brünn beklagt hatten, der 2008 das letzte Mal erneuert wurde. Die Wellen sind völlig inakzeptabel geworden, der Grip hat nachgelassen. Und dass es an diesem Wochenende 30 Grad heiß war, hat die Haftung noch weiter gegen null wandern lassen.

KTM hatte öfter in Brünn getestet, und was sich in Jerez angekündigt hatte, bestätigte sich weiter: Die diesjährige RC16 ist ein Volltreffer. Sie ist bombenstabil beim Bremsen, hat ordentlich Leistung, vermittelt ein gutes Vorderradgefühl und geht schonend mit den Reifen um. Bei den Bedingungen konnte sie alle ihre Stärken ausspielen. „Ganz so einfach war es aber nicht“, verriet Brad Binder. „Als wir am Freitag anfangen, war alles furchtbar. Ich konnte nicht einlenken, kein Gas geben

„Am Freitag ließ sich mein Motorrad furchtbar fahren. Mein Team hat das analysiert, und ab Samstag hatte ich ein unglaublich gutes Bike.“

Brad Binder

und keinen Kurvenspeed fahren. Mein Team hat sich dann mit den Problemen auseinandergesetzt, und ab Samstagmorgen hatte ich ein völlig anderes Motorrad, eines, das unglaublich gut war.“

Pol Espargaró tauchte schon am Freitag zeitweise ganz oben in der Zeitenliste auf, und in FP4 fuhr er die zweitbeste Zeit. Brad Binder qualifizierte sich über die Q1 für die Zeitenjagd der Allerschnellsten, weil er so aber keinen weichen Hinterreifen mehr hatte, fuhr er mit der mittleren Mischung die sechstschnellste

Zeit! Pol Espargaró war Zweitschnellster, doch dann wurde ihm die Runde aberkannt, weil Cal Crutchlow gestürzt war und nach der neuen Regel unter gelber Flagge keine Zeitverbesserung erlaubt ist. Espargaró fluchte wie ein Rohrspatz, doch er konnte nicht ahnen, dass das Wochenende noch viel größere Schicksalsschläge für ihn bereithielt.

Nach einem Raketenstart arbeitete sich Espargaró schnell nach vorne, doch dann ging Brad Binder harsch an seinem Teamkollegen vorbei. Bei der Berührung fiel dieser hinter Johann Zarco zurück, und damit wendete sich das Schicksal gegen ihn. Während Binder in Führung ging, kollidierte Espargaró in Turn 1 mit Zarco und ging zu Boden. „Pol konnte einem wirklich leidtun“, so Teamchef Mike Leitner. „Er hatte die Pace, dieses Rennen zu gewinnen, ich darf gar nicht dran denken, dass unser erstes Podium im Trockenen gleich ein Doppelsieg hätte werden können.“

Doch auch so fippte die KTM-Box völlig aus. Heinz Kinigadner

Riesenfreude: KTM empfängt seinen ersten MotoGP-Sieger Brad Binder

POLARITY PHOTO



Johann Zarco: Mit 2019er-Ducati nach Pole-Position aufs Podest gefahren



Morbidelli: Erstes MotoGP-Podest



Starke Aufholjagd: Der noch immer angeschlagene Álex Rins (#42) vor Valentino Rossi (#46) und Miguel Oliveira

hob Renndirektor Pit Beirer aus dem Rollstuhl, und jeder fiel jedem um den Hals. „Ich habe am Morgen zu Motorenchef Kurt Trieb gesagt: Heute ist der richtige Tag, dass Helden geboren werden“, strahlte Pit Beirer. „Dieses Gefühl hat mich nicht getäuscht. Es ist ein riesiger Schritt für uns. Wie oft musste ich mich für das Stahlrohr-Chassis und für die WP-Federelemente rechtfertigen. Heute sage ich: Wir haben wegen Stahlrohr und WP gewonnen! Wenn wir eine neue Idee hatten oder eine Verbesserung durchgerechnet haben, konnten wir es im Haus in Auftrag geben – und die neuen Teile waren einen Tag später da. Sonst hätten wir Wochen auf ein Alu-Fahrwerk oder auf neue Sachen aus Schweden warten müssen. Aber wir müssen auf dem Boden bleiben. Solche Tage kommen nicht immer, unser Ziel muss jetzt sein, regelmäßig in die Top-5 zu fahren.“

Neue Helden

Der Tag gehörte noch zwei weiteren Helden. Franco Morbidelli

war das ganze Wochenende schneller als sein Teamkollege Fabio Quartararo und führte das halbe Rennen an, bevor er sich der KTM geschlagen geben musste. Und Johann Zarco, der mit der Vorjahres-Ducati die Pole-Position herausgefahren hatte, fuhr trotz einer Long-Lap-Strafe, die er wegen der Kollision mit Pol Espargaró bekommen hatte, aufs Podest und war mit Abstand bester Ducatisti. „Letztes Jahr sah ich bei KTM kein Land und habe mich entschieden, dass ich mich nicht weiter für schlechte Leistungen bezahlen lasse“, schloss Zarco mit seinem Schicksal Frieden. „Jetzt hat sich gezeigt, dass dort andere Fahrer bessere Ergebnisse einfahren können und ich bei Ducati besser aufgehoben bin.“

Am Montag (nach Redaktionsschluss) wurde noch einmal getestet, und nun können sich die Werksteams von Yamaha und Ducati die Wunden lecken, analysieren, was falsch lief, und auf dem Red Bull Ring, einem Powerkurs mit viel Grip, versuchen, das Schicksal wieder umzukehren. ■

DREI FRAGEN AN BRAD BINDER



WAS HABEN SIE NACH IHREM ERSTEN MOTOGP-SIEG GEFÜHLT?

Es war so völlig unwirklich. Es war erst mein drittes MotoGP-Rennen, und das, wovon ich als Kind immer geträumt hatte, ist wahr geworden. Ich dachte, dass es viel länger dauern würde. Ich kann mich bei allen nur bedanken, die mir bis hier geholfen haben. Angefangen bei meiner Familie, die mich vom ersten Tag an unterstützt hat, bis zu meinem Team, das mir in Brunn ein so gutes Motorrad hingestellt hat.

WANN WURDE ES IHNEN KLAR, DASS SIE DIESES RENNEN GEWINNEN KÖNNEN?

Ich bin zunächst hinter Fabio Quartararo hergefahren, dann habe ich gesehen, dass er Pro-

bleme hat, so habe ich mich entschieden, dass ich ihn überhole und versuche, Franco Morbidelli einzuholen. Dann habe ich gesehen, dass auch er Probleme mit seinem Hinterreifen bekommt, während sich meiner noch gut angefühlt hat. Da habe ich mich entschieden, auch ihn zu überholen und zu sehen, was ich machen kann. Von da an hatte ich die verrücktesten zehn Runden meines Lebens. Von da an bin ich so weich gefahren, wie es nur ging, denn mein Hinterreifen war völlig tot.

WAS HAT DIE KTM SO STARK GEMACHT?

Wir haben das Motorrad verstanden und wussten, was wir machen mussten. Ich habe ein super Team hinter mir, das eine tolle Strategie für mich ausgearbeitet hat. Ich konnte nicht glauben, dass sie funktioniert.

Stefan Bradl wieder dabei

Weil Marc Márquez nicht fahren konnte, hat das Repsol-Honda-Team Testfahrer Stefan Bradl für den Brunn-Grand-Prix auf dessen Motorrad gesetzt.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Für Stefan Bradl standen zunächst die Rundenzeiten nicht an oberster Stelle. Nach sechs Monaten Pause musste er sich erst einmal wieder an alles in der Königsklasse des Zweiradrennsports gewöhnen. Er konnte sich in den ersten Trainings kontinuierlich steigern, der Samstag wurde dann zu einem anstrengenden Arbeitstag. Er musste für seinen Arbeitgeber HRC einige Testarbeit erledigen, dazu musste er aber auch ein passendes Setup für die Zeitenjagd für die Startaufstellung erarbeiten. In der Schlussphase des ersten Qualifyings überflügelte der 30-Jährige dabei sogar seinen Teamkollegen Alex Márquez.

Der Rennsonntag wurde dann auch nicht einfacher. Bradl absolvierte sein erstes MotoGP-Rennen seit dem Österreich-Grand-Prix vor einem Jahr, und bei dem heu-



Stefan Bradl: Nach Fehler in Turn 1 einsames Rennen, aber viele Daten gesammelt

tigen Leistungsniveau der Königsklasse braucht jeder Fahrer einige Zeit, um wieder in diesen Rhythmus hineinzufinden. Doch auch so setzte sich der Moto2-Weltmeister von 2011 Punkteränge als persönliches Ziel. Wenn er dies auch verpasste, war er doch mit dem Ausgang des Rennwochenendes einigermaßen zufrieden. „Der Sprung in ein Rennwochenende ohne vorherigen Test war immer schon eine heikle Angelegenheit“, stellte Bradl klar. „Also haben wir das Beste aus dem gemacht, was wir konnten. Im Rennen fühlte ich mich mit dem Motorrad allerdings nicht wirklich wohl. Ich

konnte einen guten Start hinlegen und war anfänglich auch gut dabei. In der siebten Runde machte ich leider einen Fehler beim Bremsen vor Turn 1 und musste einen weiten Bogen fahren. Ab da wurde es ein einsames Rennen für mich. Ich freue mich jetzt darauf, am nächsten Wochenende weiterzumachen. Wir haben hier viele Daten gesammelt, um das Motorrad besser zu verstehen. Das wird uns den Anfang in Spielberg sicher erleichtern. Ich bin also schon gespannt, was wir dort erreichen können. Auf jeden Fall freue ich mich auf die Rennen in der Steiermark.“ ■

GASTKOMMENTAR

DAS ERGEBNIS VON BRÜNN

hat auch mich überrascht. Dass Brad Binder ein Super-talent ist, hat man in der Moto3 und der Moto2 schon gesehen. Aber dass er in der MotoGP mit der KTM gleich so zulangt, das hätte ich nicht erwartet. Es hat schon zu meiner Zeit starke Südafrikaner gegeben, und bereits damals habe ich mich gefragt, wie in einem Land, das so wenig gut ausgebaute Straßen und Tempolimit hat, so gute Fahrer aufwachsen können. Ich denke, das ist genau wie in Australien: Es gibt mehr unbefestigte Straßen, und die Leute müssen deshalb mehr offroad fahren. Dabei lernen sie gut Fahren. Dass KTM es ganz nach oben geschafft hat, erinnert mich an MV Agusta von damals: Es ist eine Mannschaft von Enthusiasten mit großem fachlichen Können, die den Japanern Paroli bieten können, weil sie systematisch auf ihr Wissen aufbauen.



Dieter Braun
Zweifacher
Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

WEITRÄUMIG ABGESPERRT

Noch bis vor sechs Wochen hatten die Tschechen gehofft, dass der Brunn-GP doch mit Zuschauern ausgetragen werden kann, und noch bis Anfang Juli konnten Tickets bestellt werden. Erst dann bekam jeder, der Karten im Vorverkauf bestellt hatte, eine Nachricht, dass kein Zugang zum Rennwochenende möglich ist und man den Kaufpreis entweder erstattet bekommen oder die Karten für 2021 umschreiben lassen konnte. Entsprechend wurde erwartet, dass vielleicht doch Fans auftauchen werden. So wurde das Gebiet um das Automotodrom Brno genauso weiträumig abgesperrt, wie man es von den Grands Prix, wo über 200 000 Zuschauer über das Wochenende kamen, gewohnt

war, damit niemand die Corona-Beschränkungen umgehen konnte. Die riesigen Naturtribünen, die früher von Menschenmengen bevölkert wurden, und der Eingangsbereich des Fahrerlagers, der sonst einem Jahrmarkt gleicht, waren nun genauso trostlos wie all die Wiesen im Umkreis, auf denen sonst an diesem Rennwochenende Zehntausende campieren.

ERSTER CORONA-FALL

Nach der Formel 1 hat es auch in der MotoGP den ersten Corona-Fall gegeben. Durch die große Zahl von Tests wurde er aber ausgemacht, noch bevor der Betroffene es selbst gemerkt hätte. Es war ein Mitarbeiter der Dorna, der am Samstag einen positiven Testbefund hatte. Er wurde sofort

in seinem Hotel isoliert, und ein zweiter Test wurde durchgeführt. Nachdem auch dieser positiv war, wurden auch alle Personen, die mit ihm Kontakt hatten, isoliert und getestet.

IM FREUNDKREIS

Wie sehr die VR46 Academy von Valentino Rossi ein eingeschwo-rener Freundeskreis ist, zeigte

sich nach dem zweiten Platz von Franco Morbidelli im MotoGP-Rennen. In der Auslaufrunde empfingen ihn Marco Bezzecchi und die Mechaniker des Moto2-Teams, um ihm zu gratulieren. Auch Valentino Rossi blieb an der Stelle stehen und umarmte seinen Schützling, mit dem er im nächsten Jahr wahrscheinlich in einem Team fahren wird. ■ DIS



Gemeinsam feiern: Franco Morbidelli, Valentino Rossi und Marco Bezzecchi

MOTOGP-ERGEBNISSE

Brünn (CZ) – 9. August 2020 3. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 113,463 km über 21 Runden à 5,403 km. 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 46 Grad. Schnitt des Siegers: 163,4 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Brad Binder (ZA)	KTM RC16	21	41.38,764 min	309,4 km/h	1.57,445 min	H/M	25
2. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	21	+5,266 sec	305,0 km/h	1.57,620 min	H/S	20
3. Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	21	+6,470 sec	313,0 km/h	1.57,820 min	H/S	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	21	+6,609 sec	309,4 km/h	1.58,217 min	H/S	13
5. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	21	+7,517 sec	306,8 km/h	1.57,964 min	H/M	11
6. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	21	+7,969 sec	309,4 km/h	1.58,031 min	H/M	10
7. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	21	+11,827 sec	305,0 km/h	1.57,685 min	H/M	9
8. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	21	+12,862 sec	309,4 km/h	1.58,323 min	H/M	8
9. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	21	+15,013 sec	315,7 km/h	1.58,448 min	H/S	7
10. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	21	+15,087 sec	311,2 km/h	1.58,240 min	H/S	6
11. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	21	+16,455 sec	314,8 km/h	1.58,443 min	H/S	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	21	+18,506 sec	312,1 km/h	1.58,755 min	H/S	4
13. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	21	+18,376 sec	310,3 km/h	1.58,644 min	H/M	3
14. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	21	+19,720 sec	309,4 km/h	1.58,447 min	H/S	2
15. Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	21	+24,597 sec	310,3 km/h	1.58,967 min	H/M	1
16. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	21	+29,004 sec	307,6 km/h	1.59,350 min	H/S	-
17. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	21	+32,290 sec	308,5 km/h	1.58,874 min	H/S	-
18. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	21	+55,977 sec	310,3 km/h	1.59,413 min	H/M	-
Nicht gewertet:							
Pol Espargaró (E)	KTM RC16	9	+12 Runden	313,0 km/h	1.57,569 min	H/M	-
Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	3	+18 Runden	299,1 km/h	1.58,806 min	H/M	-
Iker Lecuona (E)	KTM RC16	3	+18 Runden	295,8 km/h	1.58,587 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Zarco	1.55,687 min
2. Quartararo	1.55,990 min
3. Morbidelli	1.55,998 min
4. A. Espargaró	1.56,074 min
5. Viñales	1.56,131 min
6. P. Espargaró	1.56,142 min
7. Binder	1.56,299 min
8. Petrucci	1.56,454 min
9. Mir	1.56,512 min
10. Rossi	1.56,515 min
11. Rins	1.56,571 min
12. Crutchlow	1.56,797 min
13. Oliveira	1.56,328 min
14. Miller	1.56,352 min
15. Rabat	1.56,695 min
16. Lecuona	1.56,764 min
17. Nakagami	1.56,822 min
18. Dovizioso	1.57,034 min
19. Smith	1.57,438 min
20. Bradl	1.57,573 min
21. A. Márquez	1.57,606 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Quartararo	59
2. Viñales	42
3. Morbidelli	31
4. Dovizioso	31
5. Binder	28
6. Zarco	28
7. Rossi	27
8. Nakagami	27
9. Miller	20
10. Rins	19

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	70
2. KTM	44
3. Ducati	42
4. Honda	27
5. Suzuki	24
6. Aprilia	7

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Petronas Yamaha SRT	90
2. Monster Energy Yamaha MotoGP	69
3. Red Bull KTM Factory Racing	47
4. Ducati Team	42
5. Esponsorama Racing	35
6. LCR Honda	33
7. Team Suzuki Ecstar	30
8. Pramac Racing	29
9. Red Bull KTM Tech3	18
10. Repsol Honda Team	13

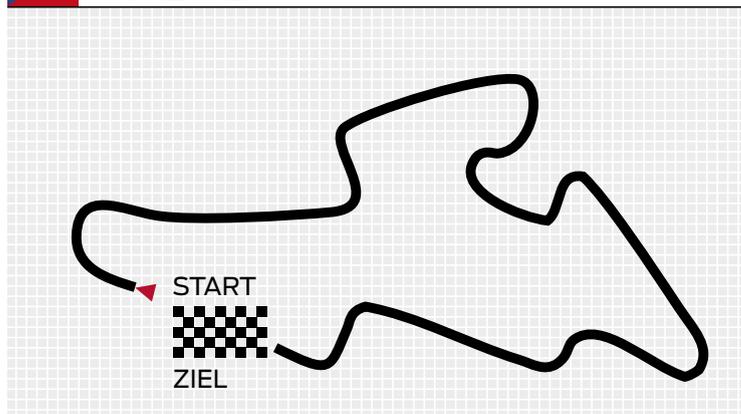
„Dieses Rennen zeigt, wie unberechenbar die WM in diesem Jahr ist. Ich glaube, es sind jetzt noch mehr Titelkandidaten hinzugekommen.“

Fabio Quartararo

Rundenrekord: **1.56,027, Dani Pedrosa (Honda), 2014**
Quali-Rekord: **1.54,596, Marc Márquez (Honda), 2016**
Topspeed-Rekord: **316,7 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

AUTOMOTODROM BRNO (CZ) 5,403 KM

STRECKE



Fabio Quartararo (links) und Franco Morbidelli: Petronas-Yamaha weit vorne

Enea Bastianini: Zweiter Sieg un



Enea Bastianini: In Jerez dem Druck von Luca Marini, in Brünn dem von Sam Lowes standgehalten

Italien hat einen neuen Superstar: Enea Bastianini, der vor einem Jahr vor den Trümmern seiner Karriere stand, war auch in Brünn eine Klasse für sich. Die Probleme der Intact-Piloten halten hingegen an.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Das zweite Rennen innerhalb von zwei Wochen, wieder schwierige Bedingungen und wieder das gleiche Ergebnis: Der 22-jährige Italiener Enea Bastianini konnte sich mit seiner Italtrans-Kalex am besten den Gegebenheiten anpassen und fuhr allen auf und davon. „Es war wichtig, dass ich an diesem Wochenende meine Leistung von Jerez bestätigen konnte“, freute sich Bastianini.

Sam Lowes fuhr das erste Mal seit Aragón 2016 wieder aufs Po-

Marc Márquez: Titelkampf gelaufen

Aus der Rückkehr von Titelverteidiger Marc Márquez in Brünn wurde nichts: Der 27-jährige Spanier musste sich letzte Woche einer weiteren Operation unterziehen und fällt mindestens bis Misano aus.

Von: **Imre Paulovits**

Kaum war die letzte MS-Ausgabe in Druck, erreichte uns eine Hiobsbotschaft: Marc Márquez musste sich letzten Montag einer weiteren Operation am rechten Oberarm unterziehen. Die Platte, die Dr. Mir nach dem Sturz des achtfachen Weltmeisters in Jerez eingesetzt hatte, hatte sich verbogen und musste durch eine neue ersetzt werden!

Was war passiert? Nach offiziellen Aussagen von Teamchef Alberto Puig hatte Márquez da-

heim ein großes Fenster geöffnet, das ihm aus der Hand gerissen wurde, dadurch wurde sein Oberarm stark belastet. Aber so mancher im Paddock zog bei dieser Schilderung die Augenbrauen hoch. Schaut man sich die Bilder

und die Videos an, wie Márquez gleich in den ersten Tagen nach der Operation an sein Training ging, neigt man eher zu glauben, dass Márquez seinem übermenschlichen Ehrgeiz zum Opfer fiel und die Platte sich verscho-



Marc Márquez: Auch nach zweiter OP guter Dinge, aber bis Misano außer Gefecht

ben hat, bevor ausreichend Kallus gebildet wurde. Wo die Wahrheit auch liegt, das Honda-Team hat umdisponiert und will den achtfachen Weltmeister erst wieder fahren lassen, wenn er ganz genesen ist. Puig reagierte auch ausgesprochen gereizt, wenn er nach einem konkreten Termin gefragt wurde. Für Brünn und die beiden Rennen auf dem Red Bull Ring wurde Testfahrer Stefan Bradl nominiert, Márquez könnte in Misano wieder in die WM einsteigen.

Derweil reißt die Königsklasse weiter ihre Opfer. Francesco Bagnaia, der sich in Jerez mit hervorragenden Leistungen hervorgetan hatte, stürzte im ersten freien Training am Freitag am Ende der Zielgeraden und brach sich das Schienbein nah des Kniegelenks. Er wurde noch am Freitag nach Italien geflogen und am Samstag von Dr. Pascarella in der Universitätsklinik von Ancona operiert. Bagnaia hofft, in Misano wieder fahren zu können. ■

d WM-Führung

dest. „Ich kann meinem Team gar nicht dankbar genug sein“, freute sich Lowes. „Es gibt mir unheimlich viel Ruhe und Vertrauen. So konnte ich schon sehr lange keine Rennen mehr fahren. Ich habe zum Schluss versucht, Enea noch zu bekommen, er war aber zu weit weg.“ Auch der dritte auf dem Podest war wieder mit sich und der Welt zufrieden. Joe Roberts fuhr auf die Pole-Position, und was ihm in Katar nicht gelang, vollbrachte er nun in Brunn: 27 Jahre nach John Kocinski in Assen 1993 stand wieder ein Amerikaner auf dem Podest der mittleren Klasse bei einem Grand Prix.

Marcel Schrötter hatte sich nach dem zweiten Jerez-GP bei Dr. Mir in Barcelona zu einer Armpump-OP begeben. Doch er hatte mit den gleichen Problemen zu kämpfen wie alle Moto2-Piloten: Der neue Dunlop-Vorderreifen baute in Brunn einfach keinen Grip auf. Schrötter schaffte es, sich für den siebten Start-

platz zu qualifizieren und fuhr zu Beginn auch gut mit, fiel aber im Laufe des Rennens bis auf Platz 15 zurück. „Dass wir nach ein paar Runden Probleme bekommen, war uns vorher bewusst. Aber die Tage zuvor waren wir auch auf gebrauchten Reifen konkurrenzfähig. Leider war ich schon ab Runde 2 oder 3 komplett verloren.“

Tom Lüthi erlebte mit Trainingsplatz 26 einen absoluten Tiefpunkt. Im Rennen fuhr er von dort immerhin auf Platz 17. „Das ganze Wochenende ist einfach nur sehr enttäuschend“, so Lüthi. „Die Ausgangslage war die schlechteste, von der ich je gestartet bin, und dennoch habe ich alles probiert, um mich in Richtung der Punkte vorzukämpfen. Leider hat es nicht gereicht. Das Rennen war für alle schwer mit den schnell verschleißenden Reifen, aber es hat uns wirklich extrem getroffen.“ Teamchef Jürgen Lingg blieb ein Trost: „Tom fuhr im Rennen Top-10-Zeiten.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Während Johann Zarco mit der 2019er-Ducati die Pole-Position holte und aufs Podest fuhr, erlebte sowohl das Werksteam als auch der verbliebene Pramac-Pilot Jack Miller auf dem diesjährigen Modell ein Wochenende zum Vergessen. Nur Danilo Petrucci konnte sich für die Q2 qualifizieren und wurde dort immerhin Achter, Miller musste von Startplatz 14, Dovizioso gar von Startplatz 18 ins Rennen gehen, obwohl er in FP3 trotz des geringen Grip-Niveaus einen neuen Topspeed-Rekord aufgestellt hatte. Im Rennen konnte sich Jack Miller immerhin bis Platz 9 vorkämpfen, Dovizioso wurde Elfter, Petrucci Zwölfter. „Es war ein merkwürdiges Wochenende, und das Schlimmste ist, dass wir die Gründe nicht wirklich verstehen“, gab Dovizioso zu. „Wir müssen nun durch die Daten gehen und versuchen herauszufinden, warum es bei

Johann Zarco so gut lief und bei uns nicht.“

MOTOGP

Die Leistung, die Álex Rins bot, kann gar nicht hoch genug bewertet werden. Die Rüttelpiste verlangte seiner ausgekugelten Schulter viel ab, der Suzuki-Werkspilot zeigte aber wieder übermenschliches Durchhaltevermögen, fuhr eine Aufholjagd und hätte Johann Zarco fast noch vom Podest verdrängt.

MOTO2

Weil die Kreislaufprobleme von Jesko Raffin weiter andauern, sprang in Brunn Dominique Aegerter für seinen Landsmann ein. Der Rohrbacher freute sich wie ein kleines Kind, dass er wieder Moto2 fahren konnte, gewöhnte sich recht schnell an die NTS, qualifizierte sich als 23. und beendete das Rennen als 21. nur zwei Sekunden hinter seinem Teamkollegen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Brunn (CZ) – 9. August 2020 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,657 km über 19 Runden à 5,403 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 45 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Enea Bastianini (I)	Kalex	19	39,13,926 min	2.02,763 min	25
2. Sam Lowes (GB)	Kalex	19	+0,423 sec	2.02,808 min	20
3. Joe Roberts (USA)	Kalex	19	+5,948 sec	2.02,849 min	16
4. Luca Marini (I)	Kalex	19	+8,797 sec	2.03,340 min	13
5. Augusto Fernández (E)	Kalex	19	+9,392 sec	2.02,947 min	11
6. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	19	+10,306 sec	2.03,101 min	10
7. Jorge Navarro (E)	Speed Up	19	+10,575 sec	2.03,153 min	9
8. Jorge Martín (E)	Kalex	19	+11,366 sec	2.02,977 min	8
9. Hafiz Syahrin (MAL)	Speed Up	19	+12,875 sec	2.03,251 min	7
10. Arón Canet (E)	Speed Up	19	+14,266 sec	2.03,311 min	6
11. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	19	+15,378 sec	2.03,256 min	5
12. Xavi Vierge (E)	Kalex	19	+19,031 sec	2.03,146 min	4
13. Remy Gardner (AUS)	Kalex	19	+19,282 sec	2.03,637 min	3
14. Nicolò Bulega (I)	Kalex	19	+19,598 sec	2.03,925 min	2
15. Marcel Schrötter (D)	Kalex	19	+19,638 sec	2.03,041 min	1
16. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	19	+22,245 sec	2.03,877 min	-
17. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	19	+24,406 sec	2.03,898 min	-
18. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	19	+25,065 sec	2.04,201 min	-
19. Marcos Ramírez (E)	Kalex	19	+25,170 sec	2.04,366 min	-
20. Edgar Pons (E)	Kalex	19	+26,727 sec	2.04,169 min	-
21. Dominique Aegerter (CH)	NTS	19	+27,004 sec	2.04,067 min	-
22. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	19	+29,986 sec	2.04,421 min	-
23. Somkiat Chantra (T)	Kalex	19	+36,034 sec	2.04,543 min	-
24. Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	19	+36,411 sec	2.04,792 min	-
25. Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	19	+45,780 sec	2.04,931 min	-
Nicht gewertet:					
Stefano Manzi (I)	MV Agusta	11	+8 Runden	2.03,658 min	-
Jake Dixon (GB)	Kalex	10	+9 Runden	2.04,094 min	-
Héctor Garzo (E)	Kalex	5	+14 Runden	2.03,483 min	-
Kasra D. Kasmayrudin (MAL)	Kalex	3	+16 Runden	2.04,922 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bastianini	73
2. Marini	58
3. Nagashima	55
4. Lowes	46
5. Canet	36
6. Martín	34
7. Bezzecchi	30
8. Roberts	29
15. Schrötter	16
16. Lüthi	15

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	100
2. Speed Up	41
3. MV Agusta	13
4. NTS	5

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Red Bull KTM Ajo	89
2. Sky Racing Team VR46	88
7. Liqui Moly Intact GP	31

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Roberts	2.01,692 min
2. Lowes	2.01,822 min
3. Bastianini	2.01,881 min
4. Syahrin	2.02,145 min
5. Bezzecchi	2.02,178 min
6. Martín	2.02,289 min
7. Schrötter	2.02,345 min
8. Fernández	2.02,365 min
9. Di Giannantonio	2.02,376 min
10. Marini	2.02,494 min
11. Navarro	2.02,499 min
12. Vierge	2.02,500 min
13. Manzi	2.02,515 min
14. Dixon	2.02,653 min
15. Canet	2.02,766 min
16. Ramírez	2.02,773 min
17. Bendsneyder	2.02,827 min
18. Baldassarri	2.03,308 min
19. Bulega	2.02,341 min
20. Corsi	2.02,374 min
21. Nagashima	2.02,414 min
22. Gardner	2.02,421 min
23. Aegerter	2.02,544 min
24. Garzo	2.02,600 min
25. Chantra	2.02,731 min
26. Lüthi	2.02,736 min
27. Pons	2.03,057 min

Endlich: Bann über Dennis Fog

Er galt als das Supertalent, den letzten Beweis blieb er aber schuldig. Nun hat Dennis Foggia mit dem Sieg in Brünn bewiesen, dass er ein wahrer Siegerfahrer ist.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Selten hat man das hochprofessionelle Leopard-Moto3-Team so ausgelassen erlebt wie nach diesem Zieleinlauf. Als Dennis Foggia aus der Auslaufrunde zurückkehrte, umarmten sich alle, als wäre der letzte Sieg schon Jahre her gewesen. Dabei war es erst letzten November, dass Lorenzo Dalla Porta in Sepang siegreich war. Doch Dennis Foggia, der von Valentino Rossis VR46-Team herübergewechselt war, hatte Umgewöhnungsschwierigkeiten, das sonst so erfolgsverwöhnte Team wirkte verbissen.

Doch jetzt hat der Moto3-Junior-Weltmeister von 2017 wieder alles ins Lot gebracht. Der 19-jährige Römer setzte sich zum Schluss immer mehr in Szene und ließ in der letzten Runde niemandem mehr eine Chance. „Es war ein langes, schwieriges Rennen und eine verrückte letzte Runde“, freute sich Foggia. „Dieser erste Sieg in der Weltmeisterschaft erfüllt mich mit so viel Freude. Letztes Jahr hatte ich ein sehr schwieriges Jahr, und ich muss mich bei ihnen und allen, die mir geholfen haben und an mich geglaubt haben, bedanken, besonders dem Leopard-Team dafür, dass sie mir die Schwierigkeiten zu überwinden halfen. Ich bin wieder zurück.“ Rocket, wie er genannt wird, hat sich eindrucksvoll zurückgemeldet.

Nicht weniger eindrucksvoll war WM-Leader Albert Arenas. Der 23-jährige Spanier hatte sich bei seinem brutalen Highsider zwei Wochen zuvor in Jerez zwar keine Knochenbrüche zugezogen,

aber seine Beine waren voller Prellungen und Zerrungen. Wenn er in Shorts aus der Box kam, waren sie grün und blau von Blutergüssen, und er konnte sich nur stark humpelnd fortbewegen. Dies hielt ihn aber nicht davon ab, sich von seiner siebten Startposition aus gleich in die Führungsgruppe zu bewegen, und als es am Schluss ernst wurde, war er wieder richtig platziert, sodass er zwar keinen Angriff mehr auf Foggia ansetzen konnte, dafür aber die Angriffe von Ai Ogura abwehren konnte. „Vor zehn Tagen habe ich noch nicht einmal daran geglaubt, dass ich hier fahren kann“, gab er mit einem tiefen Erleichterungsschrei zu. „Das Knie hat furchtbar geschmerzt, ich konnte mein Fußgelenk nicht ausreichend bewegen, um zu schalten. Als ich mich aufs Motorrad gesetzt habe, ging es, dann habe ich das Motorrad über das Wochenende immer weiter verbessern können, und ich habe mich durchgebissen. Darüber bin ich unheimlich glücklich.“ ■



MOTOGP

Höhen und Tiefen in Tschechien

Während eines turbulenten Wochenendes gab es Hoffnungsschimmer, doch zum Schluss kamen Barry Baltus und Jason Dupasquier nicht in die Top 20.

Jason Dupasquier und Barry Baltus kamen voll motiviert nach Brünn, nachdem beide den Jerez-GP nicht weit von den Punkten entfernt beendet hatten. Dupasquier hatte sofort ein gutes Gefühl mit dem Motorrad, Baltus brauchte etwas mehr Zeit, um sich anzupassen, konnte sich aber in den drei Trainings um zwei Sekunden verbessern. Baltus verpasste Q2 um weniger als zwei Zehntel, er schaffte den 21. Platz in der Startaufstellung. Dupasquier brachte keine schnelle Runde zusammen und musste von Platz 29 starten. Nachdem sie im Rennen in den ersten Runden noch den Kontakt zur großen



Dupasquier (#50) vor Baltus

Spitzengruppe gehalten hatten, schafften sie es zum Schluss nicht mehr, um Punkte zu kämpfen, und beendeten das Rennen auf den Plätzen 21 und 23. „Ich war das erste Mal in Brünn“, verriet Dupasquier. „Das Gefühl war aber sofort gut. Im Rennen hatte ich einen guten Start. Aber dann machte ich einen kleinen Fehler beim Bremsen und verlor die Gruppe.“ ■ DIS

Top 10 für Husqvarna dank Romano Fenati

Nervenkitzel für das Team von Peter Öttl und Max Biaggi: Romano Fenati verlor Platz 8 im Zieleinlauf nur um eine Tausendstelsekunde!

Die Trainings verliefen für Romano Fenati und Alonso Lopez sehr unterschiedlich. Der Italiener schloss die freien Trainings auf Rang 2 ab und bestätigte diese Leistung mit dem neunten Startplatz. Der 18-jährige Spanier konnte nur mit Rang 13 im ersten Training überzeugen. Das Rennen musste er vom 25. Startplatz aufnehmen. Fenati startete perfekt ins Rennen und verbesserte sich auf den achten Platz. Auch für Lopez ging es gleich sechs Plätze nach vorne. Bei Rennhalbezeit stürzte Lopez, Fenati blieb bis zur letzten Runde in der Führungsgruppe und beendete das Rennen auf dem neun-

ten Platz. Nur eine Tausendstelsekunde fehlte ihm zu P8.

„Es war ein sehr gutes Rennen für mich“, freute sich Fenati. „Wir haben uns gegenüber Jerez weiter verbessert, vor allem beim Bremsen war ich stärker, jetzt müssen wir noch an der Beschleunigung arbeiten. Meine Husqvarna war im Rennen sehr gut. Dafür möchte ich mich beim Team bedanken, es hat wirklich sehr gut gearbeitet. In Spielberg will ich einen weiteren Schritt nach vorne machen.“ ■ DIS



So sieht eine Tausendstelsekunde aus

gia gebrochen



Dennis Foggia:
Der 19-jährige
Italiener freute
sich diebstich

Vorschau GP Österreich

ZEITPLAN

GP von Österreich/Red Bull Ring
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 14. August 2020

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 15. August 2020

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 16. August 2020

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rdn.

STATISTIK

GP von Österreich/Red Bull Ring

Sieger 2019

Moto3: Romano Fenati (I), Honda
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

Pole-Position 2019

Moto3: John McPhee (GB), Honda,
1.36.690 (= 160,7 km/h)
Moto2: Tetsuta Nagashima (J), Kalex,
1.28.718 (= 175,2 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda
1.23.027 (= 187,2 km/h)

Schnellste Runde 2019

Moto3: Celestino Vietti (I), KTM,
1.36.587 (= 160,9 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex,
1.29.018 (= 174,6 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati
1.23.827 (= 185,4 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Lorenzo Dalla Porta (E), Honda,
1.36.307 (= 161,4 km/h) (2018)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex,
1.29.018 (= 174,6 km/h) (2019)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati
1.23.827 (= 185,4 km/h) (2019)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Brünn (CZ) – 9. August 2020 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft;
97,254 km über 18 Runden à 5,403 km. 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 40 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Dennis Foggia (I)	Honda	18	39.06,370 min	2.09,084 min	25
2. Albert Arenas (E)	KTM	18	+0,205 s	2.09,617 min	20
3. Ai Ogura (J)	Honda	18	+0,251 s	2.09,043 min	16
4. Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+0,381 s	2.09,387 min	13
5. John McPhee (GB)	Honda	18	+0,509 s	2.09,277 min	11
6. Raúl Fernández (E)	KTM	18	+0,808 s	2.08,898 min	10
7. Jeremy Alcoba (E)	Honda	18	+0,889 s	2.09,370 min	9
8. Tony Arbolino (I)	Honda	18	+1,647 s	2.09,098 min	8
9. Romano Fenati (I)	Husqvarna	18	+1,648 s	2.09,170 min	7
10. Stefano Nepa (I)	KTM	18	+8,815 s	2.09,410 min	6
11. Kaito Toba (J)	KTM	18	+8,828 s	2.09,318 min	5
12. Darryn Binder (SA)	KTM	18	+8,849 s	2.09,195 min	4
13. Celestino Vietti (I)	KTM	18	+8,866 s	2.09,132 min	3
14. Andrea Migno (I)	KTM	18	+8,986 s	2.09,541 min	2
15. Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+9,098 s	2.09,460 min	1
16. Sergio Garcia (E)	Honda	18	+9,124 s	2.08,924 min	-
17. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	18	+9,589 s	2.09,630 min	-
18. Carlos Tatay (E)	KTM	18	+9,723 s	2.09,742 min	-
19. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	18	+12,594 s	2.09,366 min	-
20. Ayumu Sasaki (J)	KTM	18	+12,656 s	2.09,235 min	-
21. Barry Baltus (B)	KTM	18	+23,720 s	2.09,606 min	-
22. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	18	+23,766 s	2.10,474 min	-
23. Jason Dupasquier (CH)	KTM	18	+31,955 s	2.09,610 min	-
24. Davide Pizzoli (I)	KTM	18	+36,734 s	2.10,835 min	-
25. Filip Salac (CZ)	Honda	18	+47,046 s	2.09,333 min	-
Nicht gewertet:					
Jaume Masiá (E)	Honda	15	+3 Runden	2.08,885 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Arenas	70
2. Ogura	52
3. McPhee	51
4. Suzuki	44
5. Fernández	36
6. Foggia	32
7. Arbolino	31
8. Vietti	30
9. Rodrigo	30
10. Alcoba	28

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	90
2. KTM	86
3. Husqvarna	17

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Aspar Team Gaviota	82
2. SIC58 Squadra Corse	65
3. Kömmerling Gresini Moto3	58
4. Honda Team Asia	52
5. Leopard Racing	51
6. Petronas Sprinta Racing	51
7. Red Bull KTM Ajo	48
8. Sky Racing Team VR46	45
9. Rivacold Snipers Team	39
10. Estrella Galicia 0,0	20

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Fernández	2.08,372 min
2. Rodrigo	2.08,583 min
3. Suzuki	2.08,708 min
4. Ogura	2.08,773 min
5. Foggia	2.08,801 min
6. Alcoba	2.08,864 min
7. Arenas	2.08,969 min
8. Arbolino	2.09,061 min
9. Fenati	2.09,205 min
10. Kunii	2.09,414 min
11. Migno	2.09,518 min
12. Antonelli	2.09,565 min
13. Masiá	2.09,566 min
14. Nepa	2.09,655 min
15. Binder	2.09,886 min
16. Toba	2.10,181 min
17. Yamanaka	2.11,697 min
18. McPhee	2.08,675 min
19. Öncü	2.10,017 min
20. Salac	2.10,030 min
21. Baltus	2.10,084 min
22. Tatay	2.10,120 min
23. Rossi	2.10,142 min
24. Vietti	2.10,222 min
25. Lopez	2.10,292 min
26. Kofler	2.10,383 min
27. Garcia	2.10,514 min
28. Sasaki	2.10,567 min
29. Dupasquier	2.11,173 min
30. Pawi	2.09,266 min

Gekämpft, aber nicht erreicht. Jonathan Rea (#1) war diesmal eine Nummer zu groß für Scott Redding (#45)



Rea schlägt zurück

Zwei Rennwochenenden jagte Rekordweltmeister Jonathan Rea der WM-Führung hinterher. Doch in Portimão eroberte er sie sich mit einem Dreifachsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Er wirkte selbstsicher wie schon lange nicht mehr, und er zeigte es auch ganz offen. Hatte Weltmeister Jonathan Rea in der Hitze von Jerez keine Chance gegen die Ducati, zeigte er sich in Portimão vom ersten Moment an siegessicher. „Wir hatten hier im Winter einen guten Test, und ich kam auf dieser Strecke immer gut zurecht“, machte der Weltmeister keinen Hehl aus seinen Absichten. Und er vollstreckte. Er ließ der Konkurrenz in allen drei Rennen nicht die geringste Chance. Im 1. Rennen und dem Superpole-Race war es Toprak Razgatlioglu, der einige Runden versuchte dranzubleiben, im zweiten Rennen über die volle Distanz war es dann Scott Redding, der sich verbissen dagegen wehrte, weiter Punkte an Rea zu verlieren. Am Schluss des Wochenendes standen für Rea die Pole-Position und drei Rennsieg auf der Haben-

Seite, und er hat seine WM-Bilanz von 28 Punkten Rückstand auf Scott Redding in vier Punkte Vorsprung umgewandelt. Die Konkurrenz machte in Portimão zu viele Fehler, und nun haben sich der Kawasaki- und der Ducati-Werkspilot an der Spitze von den anderen abgesetzt.

„Wir befinden uns in einer ständigen Evolution“, hielt Rea fest. „Letztes Jahr wurde ich gefordert, musste meinen Fahrstil umstellen und auch von dem von mir bevorzugten SC2-Vorderreifen auf den weicheren SC1 umstellen. Denn nur mit dem zusätzlichen Grip kann ich gegen die Leistung der Ducati und dem Handling der Yamaha gegenhalten. Dafür muss ich etwas auf Stabilität verzichten.“

Unterschiedliche Stärken

In Portimão wurde noch deutlicher als in Jerez, wo die einzelnen Motorräder ihre Stärken haben. Die Kawasaki kommt gut aus den Kurven und ist sehr bremsstabil, die Yamaha lässt sich am besten einlenken und hat den höchsten Kurvenspeed, die Ducati ist auf den Geraden die Schnellste. Scott Redding hatte alle Hände voll zu tun, um die Linien zu finden, mit denen er am schnellsten um den Kurs kam, besonders in Turn 5 wirkte sein weiter Bogen unorthodox. Immerhin kam er damit ungeschoren über die Distanz, wäh-

rend Yamaha-Ass Razgatlioglu dort im zweiten Rennen stürzte.

Richtig spektakulär setzte sich Loris Baz in Szene. Der Franzose fuhr im Sprintrennen das erste Mal seit Katar 2014 aufs Podest. Doch ein Rennen später stürzte er in der schnellen Zielkurve. Einen richti-

gen Krimi erlebten die Zuschauer auf der Haupttribüne im zweiten Rennen: Yamaha-Pilot Michael van der Mark holte Scott Redding ein, konnte einmal kurz vorbei, doch dann sprang ihm der Gang raus und Redding war wieder vorn. Und dies verteidigte er bis ins Ziel. ■



YAMAHA

Zwei starke Auftritte und ein Sturz: Toprak Razgatlioglu kam Rea am nächsten



GOELEN

Stark: Michael Ruben Rinaldi wurde im ersten Rennen bester Ducati-Fahrer

Andrea Locatelli: Fünf von fünf

NACHRICHTEN

Andrea Locatelli bricht alle Rekorde. In diesem Jahr wurde der Supersport-WM-Rookie noch nie besiegt.

Von: **Imre Paulovits**

Jules Cluzel kann einem schon leidtun. Mal wurde er von schweren Verletzungen, mal von übermächtigen Gegnern daran gehindert, endlich den lang ersehnten WM-Titel zu gewinnen. In diesem Jahr scheint es nicht anders. Mit Andrea Locatelli sitzt im letztjährigen Weltmeister-Team von Evans-Bros-Yamaha ein unheimlich starker Fahrer auf einem sehr schnellen Motorrad. Cluzel versuchte im ersten Rennen, Druck auf den 23-jährigen Italiener auszuüben, brachte aber nur sich selbst aus dem Sattel und

aus der Schlagdistanz im Titelkampf. Locatelli gewann auch das Rennen am Sonntag und hat nun 35 Punkte Vorsprung. „Die Saison läuft wirklich gut für uns“, freute sich Locatelli. „Wir hatten in dieser Saison so viele verschiedene Bedingungen, und schon seit dem Test auf Phillip Island hat sich gezeigt, dass sich meine Truppe unheimlich gut auf Änderungen einstellen kann. Das ist auch der Schlüssel zum weiteren Erfolg, wir müssen immer bereit sein, wenn sich die Bedingungen ändern.“

Phillip Öttl hatte es da etwas schwerer, sich auf Portimão einzustellen. „Die Strecke hier braucht schon ihre Zeit, bis man sich an sie gewöhnt hat“, stellte der Kawasaki-Werkspilot fest. „Aber im Qualifying haben wir die Abstimmung ganz gut hinbekommen. Im ersten Rennen wurde dann der Wind stärker, ich



Freudentänze: Andrea Locatelli

konnte das Motorrad nicht mehr stoppen und es ist mir vorne permanent eingeklappt. Da war mehr als Platz 7 nicht drin. Für das zweite Rennen haben wir die Übersetzung geändert. Mit dem fünften Platz dort bin ich zufrieden, vor allem, weil ich mich in meiner Gruppe durchsetzen konnte.“ ■

Cortese: Brustwirbel gebrochen

Schicksalsschlag für Sandro Cortese. Der Pedercini-Kawasaki-Pilot stürzte in der letzten Runde des ersten Rennens und wurde mit schweren Verletzungen ins Krankenhaus geflogen. Sein siebter Brustwirbel ist gebrochen, es besteht aber zum Glück keine Lähmungsgefahr.

Von: **Imre Paulovits**

Am Samstagmorgen schlenderte Sandro Cortese noch fröhlich durch das Fahrerlager, und auch Vater Antonio genoss die Sonne der Algarve. Der Supersport-Weltmeister von 2018 fühlte sich auf dem Kurs, auf dem er damals einen entscheidenden Schritt in Richtung Titel gemacht hat, sichtlich wohl. „Unsere Pace ist auf konstant hohem Niveau“, freute er sich. „Wir haben viele verschiedene Sachen ausprobiert, und es macht auf dieser anspruchsvollen Strecke unglaublich viel Spaß zu fahren.“ Er hatte allerdings bereits am Freitagnachmittag einen harmlosen Ausrut-

schers in Turn 5, nach dem er sich schwertat, wieder seinen Rhythmus zu finden. „Der Sturz hat uns etwas aus dem Konzept gebracht. Es war absolut nichts Schlimmes, aber wir haben wertvolle Trainingszeit verloren. Anschließend taten wir uns schwer, zu der Performance von zuvor zurückzukehren.“

In der Superpole lief es nicht mehr ganz so gut. Cortese musste von der 14. Position aus ins Rennen gehen, und auch diese konnte er nicht halten. Er kämpfte mit Marco Melandri um den 17. Platz, als nur noch vier Kurven zu fah-

ren waren. Doch der Berkheimer stürzte aus unerklärlichen Gründen schwer, blieb regungslos liegen und musste mit dem Rettungshubschrauber in die Klinik nach Faro geflogen werden. Dort wurden ein gebrochener siebter Brustwirbel, ein gebrochenes rechtes Schien- und Wadenbein sowie später vier gebrochene Rippen festgestellt. Er wurde noch am Samstag operiert, um die Rückenwirbel zu stützen. Zum Glück wurden keine Nerven in Mitleidenschaft gezogen, der 30-Jährige hat aber eine lange und schmerzhafte Genesung vor sich. ■



Da war die Welt noch in Ordnung: Sandro Cortese (#11) hinter Marco Melandri

PORTIMÃO

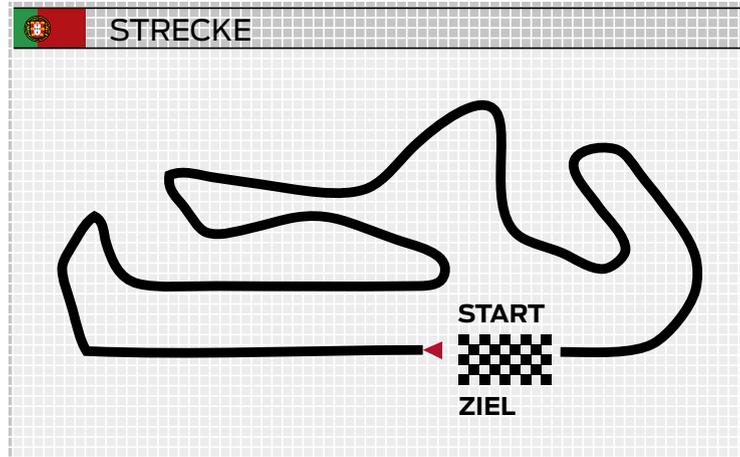
Die wunderschöne Rennstrecke in den Hügeln der Algarve erlebt dieses Jahr einen Zulauf, wie sie ihn schon längst verdient hätte. An den beiden Renntagen waren je 250 Zuschauer unter strengen Sicherheitsauflagen auf die Haupttribüne gelassen worden, ein großes Aufgebot einer Sicherheitsfirma überwachte, dass alles geordnet blieb. Im Oktober soll ein Formel-1-Rennen mit 50 000 Zuschauern auf dem Kurs stattfinden, der von vielen als moderne Nürburgring-Nordschleife bezeichnet wird. Und wo Herrmann Tilke bewiesen hat, dass er nicht nur Retortenkurse bauen kann, wenn man ihn nur lässt. FIM-Präsident Jorge Viegas ließ es sich nicht nehmen, am Samstag bei der Superbike-WM in seinem Heimatland die Pokale zu überreichen, er ist als großer Unterstützer des Autódromo Internacional do Algarve bekannt. Am Montag gab die Dorna bekannt, dass der 15. Grand Prix, das Motorrad-WM-Finale 2020 am 20.-22. November ebenfalls in Portimão stattfinden wird. Dabei bekommen die MotoGP-Piloten einen Luxus, der ihren Superbike-Kollegen bislang vorenthalten blieb. Der 2008 errichtete Kurs war an vielen Stellen sehr wellig geworden, bereits in dieser Woche sollen die Arbeiten zur kompletten Neuasphaltierung beginnen.

SUPERBIKE-WM

Nach dem zweiten Rennen konnte Álvaro Bautista sein spitzbübisches Lächeln nicht verbergen. Der Spanier war mit der Honda als Fünfter bis auf zehn Sekunden an Jonathan Rea herangekommen. „Wir sind zur Abstimmung vom Aragón-Test zurückgegangen und haben nur noch feinjustiert, dafür habe ich versucht, mich dem Motorrad anzupassen. Es wird immer besser, vor allem über die Distanz bekomme ich den Reifen immer besser zum Arbeiten.“

SUPERBIKE-WM 2020 RESULTATE

AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM



ERGEBNIS 1. RENNEN

Portimão (P) – 8. August 2020 7. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. á 4,592 km; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 44 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34,24,940	1,42,075	25
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+5,142	1,42,293	20
3. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+7,029	1,42,509	16
4. Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+9,851	1,42,583	13
5. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+10,705	1,42,960	11
6. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	20	+12,226	1,42,376	10
7. Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,485	1,42,552	9
8. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+12,829	1,42,722	8
9. Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+14,233	1,43,257	7
10. Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+16,208	1,43,150	6
11. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+22,477	1,43,653	5
12. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+22,581	1,43,433	4
13. Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+23,535	1,43,614	3
14. Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+23,577	1,43,337	2
15. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	20	+30,728	1,43,946	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Portimão (P) – 9. August 2020 8. WM-Lauf; 45,920 km über 10 Rdn. á 4,592 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 29/36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17,00,623
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+2,946
3. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+4,748
4. Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,374
5. Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+6,605
6. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+7,723
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+9,138
8. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+13,675
9. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+13,776
10. Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+14,245
11. Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+14,318
12. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	+17,399
13. Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+19,224
14. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	+21,240
15. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale V4 R	+33,300

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 8. August 2020 4. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Rdn. á 4,592 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 31/47 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	30,19,623
2. Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+8,380
3. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+11,217
4. Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+11,228
5. Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+11,235
6. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+14,831
7. Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+20,736
8. Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+22,123
9. Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+22,219
16. Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	+45,608

WM-STAND FAHRER

1. Locatelli	125 Punkte
2. Cluzel	90
3. Mahias	62
4. Perolari	57
5. Öttl	49
6. Odendaal	49
17. Hobelsberger	5

SUPERPOLE

1. Rea	1,40,676
2. Razgatlioglu	1,40,954
3. Lowes	1,41,074
4. Sykes	1,41,240
5. Van der Mark	1,41,335
6. Baz	1,41,354
7. Rinaldi	1,41,424
8. Redding	1,41,436
9. Laverty	1,41,504
10. Haslam	1,41,607
11. Gerloff	1,41,807
12. Bautista	1,42,123
13. Davies	1,42,227
14. Cortese	1,42,345
15. Forés	1,42,421
16. Caricasulo	1,42,491
17. Scheib	1,42,654
18. Mercado	1,42,718
19. Melandri	1,42,873
20. Barrier	1,42,894

WM-STAND FAHRER

1. Rea	136 Punkte
2. Redding	132
3. Razgatlioglu	103
4. Lowes	91
5. Van der Mark	82
6. Davies	75
7. Bautista	55
8. Baz	54
9. Rinaldi	53
15. Cortese	14

WM-STAND HERSTELLER

1. Kawasaki	162 Punkte
2. Ducati	134
3. Yamaha	131
4. Honda	60
5. BMW	48

ERGEBNIS 2. RENNEN

Portimão (P) – 9. August 2020 9. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Rdn. á 4,592 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 46 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34,36,949	1,42,819	25
2. Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+4,360	1,43,008	20
3. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+4,453	1,43,285	16
4. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,363	1,43,503	13
5. Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+10,336	1,43,544	11
6. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,566	1,43,651	10
7. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+14,565	1,43,682	9
8. Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+26,231	1,43,354	8
9. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	20	+28,103	1,44,024	7
10. Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	20	+32,926	1,44,643	6
11. Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+33,229	1,44,088	5
12. Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+46,555	1,43,958	4
13. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+46,573	1,43,641	3
14. Marco Melandri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+49,902	1,44,840	2
15. Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	20	+52,293	1,45,068	1

SUPERSPORT-WM

Portimão (P) – 9. August 2020 5. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Rdn. á 4,592 km; 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 31/43 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	30,11,107
2. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+2,889
3. Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+5,517
4. Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+9,547
5. Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+16,743
6. Manuel González (E)	Kawasaki ZX-6R	+17,035
7. Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+17,080
8. Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+17,157
9. Miquel Pons (E)	Yamaha YZF-R6	+21,236
17. Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	+43,872

WM-STAND HERSTELLER

1. Yamaha	125 Punkte
2. Kawasaki	76
3. MV Agusta	42
4. Honda	5

SUPERSPORT-300-WM

Portimão (P) – 8. August 2020 3. WM-Lauf; 30,048 km über 6 Rdn. á 4,592 km; 36 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 31/45 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	11:57,908
2. Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,057
3. Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+4,123
4. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+4,129
5. Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+4,394
6. Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+4,408
7. Mika Pérez (E)	Kawasaki Ninja 400	+4,442
8. Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+4,466
9. Jan-Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+15,242
21. Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R	+15,296

WM-STAND FAHRER

1. Deroue	67 Punkte
2. Sofuoglu	57
3. Orradre	55
4. Carrasco	54
5. Booth-Amos	52
6. Buis	36
7. Brianti	32

Supersport-300-WM

Scott Deroue profitiert

Beide Rennen mussten vorzeitig abgebrochen werden. Zum Schluss war Scott Deroue der Nutznießer, der nun einen Vorsprung an der WM-Spitze hat.

Ana Carrasco kann einem Leidtun. Die erste Weltmeisterin der Motorradgeschichte hatte auch in Portimão den besten Speed, den sie

im ersten Rennen auch nutzte und sich an der Spitze absetzte. Einziger der Holländer Jeffrey Buis konnte sich an sie anhängen. Dann stürzte nach sechs Runden auf der Zielgeraden der Italiener Bruno Ieraci, als er gegen das Hinterrad seines Vordermannes fuhr, und es wurde abgebrochen.

Im zweiten Rennen sah es nicht viel anders aus. Carrasco flüchtete wieder nach vorn, diesmal hetzte Markenkollege Scott Deroue hinterher und holte sie wieder ein, wodurch sie wieder

in den Führungspulk eingesogen wurde. Dann gab es einen Massensturz vor Turn 5, in dem auch Carrasco mitgerissen wurde.

Als ihr klar wurde, dass sie nach dem Abbruch innerhalb von fünf Minuten den Parc fermé erreichen muss, versuchte sie hastig, das Motorrad in Gang zu bekommen. Da der Lenker aber verbogen war und an der Verkleidung anlag, fiel sie gleich wieder um. Scott Deroue gewann. Nun hat er auch in der Tabelle zehn Punkte Vorsprung. ■ IP

Supersport-300-WM

Harte Bandagen

Oliver König wurde im ersten, Jan-Ole Jähnig im zweiten Rennen umgefahren. Das Freudenberg-Team erlebte ein schweres Wochenende.

Jan-Ole Jähnig sah ziemlich frustriert aus: „Die Anzahl der Stürze hier ist nicht mehr normal. Gut, wir haben eine unheimliche Leistungsdichte, aber die FIM und die Dorna sollten

sich überlegen, ob das so weitergehen kann.“ Der Thüringer hatte auch allen Grund, sich über die Zustände aufzuregen: „Es ging eigentlich ganz gut, dann wurde ich von hinten über den Haufen gefahren.“ Das Gleiche passierte am Vortag Teamkollege Oliver König, doch der Tscheche konnte am Sonntag immerhin als 13. ins Ziel kommen und die ersten Punkte für die KTM in dieser Saison holen. „Wir sind nicht weit weg“, tröstete sich Teamchef Michael Freudenberg. ■ IP



Jan-Ole Jähnig: Von hinten abgeschossen

TEAM FREUDENBERG

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

BMW hatte auch in Portimão ein schwieriges Wochenende. Zwar ist die Konkurrenz mittlerweile von der Motorleistung der S 1000 RR beeindruckt, alle schwärmen von dem Handling des deutschen Superbikes. Aber es will einfach nicht die Konstanz hineinkommen, die sich das deutsch-englische Team um Sean Muir erhofft hatte. In der Superpole verpasste One-Lap-Wonder Tom Sykes als Vierter die erste Startreihe nur knapp, im ersten Rennen wurde er Achter. Im Superpole-Race reichte es zu Platz 6, im zweiten Rennen konnte der temperamentvolle Brite auf Platz 7 fahren. „Wir hatten ein paar begrenzende Faktoren. Vor allem auf den Geraden, speziell am Start bis zur ersten Kurve, dort habe ich viele Plätze verloren. In den ersten drei Gängen müssen wir uns verbessern“, stellte Sykes fest. „Aber ich habe die Rennen genossen, und die Platzierungen gehen in Ordnung.“ Nicht so für Eugene Laverty. Am Samstag verlor er einen Motor, die Mechaniker schafften es so gerade, das Motorrad für die Superpole fertig zu bekommen. Am Sonntag stürzte der Ire auf seiner Lieblingsstrecke. Daher waren die Plätze 10, 12 und 20 nicht das, was er sich erhofft hatte.

SUPERBIKE-WM

Der WM-Kampf spitzt sich zu, und nach Jerez und Portimão wurde klar, wie wichtig es ist, die Maschinen auf die unterschiedlichen Belange der einzelnen Strecken abzustimmen. So werden die Spitzenteams Ende dieser Woche in Aragón testen, wo die WM in zwei Wochen ihre Fortsetzung finden soll. Jonathan Rea ist sich im Klaren: „Dieses Jahr ist nichts wie sonst, die Corona-Situation ist noch lange nicht ausgestanden. Wir wissen nicht, welche Rennen eventuell noch abgesagt werden müssen. Deshalb ist es umso wichtiger, bei jedem maximal bereit zu sein.“



Es geht wieder los, doch die Corona-Regeln erlauben keine Zuschauer

Ganz große Kaliber

Auch eine Corona-Krise kann den Siegeszug der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft nicht aufhalten. Das Fahrerfeld ist hochkarätig, wenn am kommenden Wochenende die zwar kleine, aber höchst feine Saison auf dem TT Circuit in Assen beginnt.

Von: **Anke Wieczorek**

Es gibt eine Rennsaison, auch wenn sie aus Corona-Gründen auf vier Veranstaltungen gekürzt werden musste. Das ist besser als nichts, sind sich die Organisatoren von der Motor Presse Stuttgart und die Fahrer einig. Gerade in dem Jahr, in dem die IDM endlich wieder richtig in die Gänge gekommen ist, die Crème de la Crème angedockt hat und das positive Image sogar bis über den großen Teich geschwappt ist, sollte auch kein Virus namens Covid-19 alles zerstören.

Allein 30 Fahrer haben sich in der IDM Superbike 1000 angemeldet, das ist ein Drittel mehr als im Vorjahr. Mit der #1 startet Titelverteidiger Ilya Mikhalchik auf der S 1000 RR des EGS-Alpha-Van-Zon-BMW-Teams. Der 24-jährige Ukrainer ist längst in die

Fußstapfen seines Vorgängers Markus Reiterberger getreten, dem im Team von Werner Daemen die Tür zur Superbike-WM aufging. Mikhalchik ist fixiert auf den maximalen Erfolg. Daheim in Kiew hat er die Möglichkeit, jeden Tag Motorrad zu fahren. Bis zum Herbst residiert der Osteuropäer aber in Belgien in der Nähe der Teambasis und verzichtet auf Heimflüge, um so den Problemen der momentan möglichen Reisebeschränkungen zu entgehen. Ein mehr als kluger Schachzug, denn das erlaubte ihm, an Testfahrten in Assen teilzunehmen und dort auch gleich einen nationalen Meisterschafts-Lauf zu gewinnen.

Der weitaus größere Erwartungsdruck lastet jedoch auf Jonas Folger. Der ehemalige Grand-Prix-Pilot und MotoGP-

Fahrer vom Bonovo action Team powered by MGM Racing scheint bei seinem Renn-Comeback geradezu verpflichtet, den IDM-Titel zu holen. Fakt ist: Folger ist die ganz große Nummer im IDM-Zirkus. Aber fährt der Superbike-Rookie die Konkurrenz wirklich in Grund und Boden?

Das Honda-Team von Jens Holzhauser hat mit Julian Puffe, Alessandro Polita und vor allem der nagelneuen CBR 1000 RR-R verdächtig gut klingende Gegenmittel am Start. Stefan Bradl, der als HRC-Testfahrer Teile für MotoGP-Weltmeister Marc Márquez testet, ist das Motorrad schon gefahren und hat Ideen fürs Setup geliefert.

Kawasaki und Erwan Nigon sind für Überraschungen gut. Die Rechnung wird auch nicht ohne Florian Alt (Wilbers-BMW) und

Bastien Mackels (Bayer-Bikerbox powered by Yamaichi, Yamaha) gemacht. Vielleicht funkt auch Daniel Kartheiningner auf der HPC-Suzuki dazwischen. In Assen zählen zudem die Niederländer Ricardo Brink und Pepijn Bijsterbosch zu den heißen Eisen.

Die Leistungsdichte der potenziellen Podiumskandidaten ist enorm. Was die Sache im Titelkampf noch spannender macht, ist die Tatsache, dass sich keiner von ihnen in den insgesamt acht Rennen einen Fehler erlauben darf, sonst sind alle Chancen sofort verspielt.

Volles Haus in jeder Klasse

In der IDM Supersport 600 will Max Enderlein (Yamaha) den Titel verteidigen. Auch hier hat sich das Feld spürbar verdichtet. Die im gleichen Feld startende Superstock-Kategorie, in der weniger an den Motorrädern geschraubt werden darf, wurde aufgewertet und erhielt den offiziellen IDM-Status.

Satte 35 Nachwuchsfahrer rollen in der IDM Supersport 300 an den Start. Die kleinste IDM-Klasse hat sich zum Bestseller entwickelt.

Gleiches gilt für die IDM Sidecar, in der die Stars Tim Reeves, Markus Schlosser oder Bennie Streuer heißen. Die Garnitur der IDM liefert das Rahmenprogramm in Form des Twin Cup und des Pro Superstock Cup. ■



In der 300er-Klasse ist dramatischer Sport vorprogrammiert



Motocross-Restart:
Die MXGP-Ritter sind
zurück im Sand von
Kegums

GasGas-Premiere

Beim ersten WM-Lauf nach der Corona-Pause im lettischen Kegums schrieb Glenn Coldenhoff mit dem Tagesieg für Hersteller GasGas Motocross-Geschichte. Jeffrey Herlings verteidigte mit Glück und Geschick die WM-Führung vor Tim Gajser.

Von: **Frank Quatember**

Endlich! Sie fahren wieder. Zwar mit Corona-Sicherheitskonzept und weniger Zuschauern, aber wen interessiert das schon. Motocross lebt wieder – und das mit einem außergewöhnlich spannenden WM-Rennsonntag bei Kaiserwetter auf der knochenharten Sandstrecke in Kegums.

In der MXGP-Klasse ging es von der ersten Sekunde an zur Sache. Auf der Startgeraden zu Lauf 1 ließen die Topstars um Gajser, Seewer und Coldenhoff das Gas bis zum letzten Zentimeter stehen, doch der slowenische Titelverteidiger war Erster an der Holeshot-Linie. Kurz

darauf verschaltete sich Gajser, Coldenhoff sagte Danke und übernahm die Spitze. Hinter dem Duo entwickelte sich eine muntere Fehde der Werkspiloten um die Top 10. Erstes Opfer war der Schweizer Tonus, der auf P3 liegend mit einem heftigen Abflug das Laufpodium wegwarf. Kawasaki-Neuling Romain Febvre passierte das spanische Wunderkind Jorge Prado, Herlings verzweifelte zunächst an Seewer und wurde anschließend auch noch vom Husky-Piloten Arminas Jasikonis passiert. Aber der KTM-Superstar hat bekanntlich einen langen Atem und konnte im Ziel als Vierter hinter Febvre noch hoch punkten.

Stars am Ende des Feldes

Im Kampf um den Sieg unterlief Coldenhoff noch ein Fehler. „Da war ein Stein in der Spur, ich habe ihn nicht gesehen“, ärgerte sich der smarte Holländer. Der erste Lauf und 25 Punkte gingen damit an HRCs Tim Gajser.

Im zweiten Lauf schepperte es vor der Startkurve gewaltig, und als sich der Rauch verzogen hatte, fanden sich etliche Stars am

„Ich musste gegen Seewer alles geben. Wir haben heute mit GasGas Geschichte geschrieben.“

MXGP-Sieger Glenn Coldenhoff

Ende des Feldes wieder. Darunter Herlings, Cairoli, Tonus und auch der glücklose Gautier Paulin. An der Spitze zog derweilen Coldenhoff mit seiner leuchtend weißbroten GasGas davon, im Schleptau Gajser und Seewer. In Runde 12 verlor der Slowene in einer Sprungsektion komplett die Kontrolle und stürzte hart. Der Tagessieg und das rote Nr.-1-Plate waren damit Makulatur.

Vorn versuchte der Schweizer Seewer indes alles, um noch an Coldenhoff vorbeizugehen, doch die Zeit reichte nicht mehr. „Ich musste alles geben gegen Seewer. Wir haben heute mit GasGas Geschichte geschrieben!“, jubelte „The Hoff“ im Ziel euphorisch. Landsmann Herlings wurde nach toller Aufholjagd erneut Vierter

und behielt die WM-Führung. Multichampion Tony Cairoli hatte zweimal Pech am Start und konnte außerhalb der Top 10 lediglich den Schaden in Grenzen halten. Noch schlimmer erging es dem Schweizer Arnaud Tonus, der enttäuscht und mit blauen Flecken die Rennstrecke verließ.

Fast an Coldenhoff vorbei

Teamkollege Seewer hingegen war bester Laune: „Im ersten Lauf war mein Start top, dann ließ ich es langsamer angehen, weil ich viele Stürze sah. Ich wollte mich nicht zerstören. Ich war trotzdem am Ende am dritten Platz dran, aber Herlings kam von hinten und Febvre sprang bei gelber Flagge. Leider hat es niemand gesehen, aber that's Racing. In Lauf 2 wollte ich es wissen, war vom ersten Meter an vorn dabei. Ich habe mich gut gefühlt und konnte pushen. Leider kam ich nur fast vorbei an Glenn in der letzten Runde, aber ich nehme heute viel Gutes mit für Mittwoch.“

Der Thüringer Henry Jacobi hatte einen schweren Stand mit seiner Yamaha in Kegums. Mit einem schlechten Platz am Start- ▶



Ein historischer Erfolg: Glenn Coldenhoffs erster MXGP-Sieg für GasGas

gatter ging der Start zu Lauf 1 schief. In Lauf 2 änderte Jacobi die Taktik, zog hinter dem Feld in die Startkurve und konnte sein Rennen in den Top 10 beginnen. Mit Platz 16 im Ziel konnte der Deutsche immerhin erfolgreich seinen Arbeitstag beenden.

Auch in der MX2-Klasse ging es hoch her. Bester Pilot des Wochenendes war etwas überraschend Tom Vialle. Der Franzose zeigte neben Turbostarts auf der sandigen Piste auch enormen Speed. Härtester Gegner des WM-Führenden war wie erwartet der Belgier Jago Geerts, der

seinen Traum vom Tagessieg aber bereits im ersten MX2-Finale mit zwei Stürzen zerstörte.

Mit dem Sieg in Lauf 2 gelang Geerts zwar die Revanche, doch der Yamaha-Pilot ist jetzt mit 22 Punkten Rückstand auf Vialle in der Bringpflicht. Kawasaki-Pilot Roan van de Moosdijk zeigte mit zwei abgeklärten Auftritten als Tageszweiter seine Stärke im Sand und verwies seinen Teamkollegen Mathys Boisrame auf Rang 3. Extrem schnell, aber durch seinen wilden Rodeo-Style auch extrem sturzgefährdet, verpasste der Spanier Ruben Fernandez als Vierter das Podium. ■

SZABADFI

NACHRICHTEN

LÄNGENFELDER (DREIMAL) AM BODEN

Der deutsche GasGas-Pilot Simon Längenfelder erlebte ein Wechselbad der Gefühle beim WM-Rennen in Kegums. „Mein erster Start war top, aber nach einer Kollision in Kurve 1 musste ich über den Anlieger und war Letzter“, beschrieb der MX2-Pilot seinen Renntag. „Im Laufe des Rennens musste ich dreimal zu Boden, wegen der Schmerzen bin ich rausgefahren. Im zweiten Lauf kam ich als Achter in die Startkurve, konnte 15 Minuten mitfahren und bin dann zusammengefallen. Ich hatte keine Energie mehr und habe leider etliche Plätze verloren. Am Mittwoch versuche ich aber auf alle Fälle wieder anzugreifen!“

SPEEDWAY OF NATIONS OHNE DEUTSCHLAND

Wegen der Corona-Pandemie musste Promoter BSI Speedway auch die Qualirennen zum Speedway of Nations (Team-WM) in Lettland ab-

sagen. In Planung bleibt das Finale in Manchester am 24. und 25. Oktober. Dort sollten die sieben Vorjahresfinalisten starten, doch der DMSB hatte schon zu Beginn der Corona-Pandemie im April sämtliche Nationalteams in allen Sportarten bei der FIM abgemeldet. Das deutsche Trio wird durch Tschechien ersetzt.

ERSTER WITTSTOCKER SIEG

Nachdem der geplante Saisonauftakt für Wittstock in der zweiten polnischen Liga vorletzte Woche geplatzt war (das Match war wegen fehlender Wittstocker Lizenzen 0:40 gegen die Brandenburger gewertet worden), schafften die „Wölfe“ letzten Freitag ihren ersten historischen Sieg: Wittstock besiegte Rzeszow knapp mit 46:44. Bester Fahrer des Abends war Dawid Lampart für Rzeszow (15 Punkte); für die Gastgeber waren Steven Mauer (10), Sandro Wassermann (9) und Lukas Fienhage (8) die Matchwinner.

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

Kegums (LV): 9. August, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34.47,632 min = 52,182 km/h
2. Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 1,912 s
3. Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 4,757 s
4. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 5,903 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 7,037 s
6. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	17	+ 11,673 s
7. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 22,461 s
16. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+ 1.21,575 min
24. Henry Jacobi (D)	Yamaha	16	+ 1 Runde
29. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

Kegums (LV): 9. August, 3. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 29 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tom Vialle (F)	KTM	17	35.20,720 min = 51,367 km/h
2. Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 6,879 s
3. Ruben Fernandez (E)	Yamaha	17	+ 13,493 s
4. Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	17	+ 19,006 s
5. Rene Hofer (A)	KTM	17	+ 21,761 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 24,001 s
7. Maxime Renault (F)	Yamaha	17	+ 37,867 s
8. Alvin Östlund (S)	Honda	17	+ 38,066 s
9. Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	17	+ 39,837 s
29. Simon Längenfelder (D)	GasGas	8	+ 9 Runden

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	34.42,555 min = 52,309 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 1,225 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	17	+ 18,203 s
4. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 21,007 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 23,205 s
6. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	17	+ 24,274 s
7. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 1.03,287 min
16. Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 1.34,909 min
25. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde
26. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

2. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	35.16,839 min = 51,462 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 4,270 s
3. Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	17	+ 7,537 s
4. Roan v.d. Moosdijk(NL)	Kawasaki	17	+ 10,503 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 12,790 s
6. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 33,405 s
7. Ruben Fernandez (E)	Yamaha	17	+ 37,681 s
8. Nathan Crawford (AUS)	Honda	17	+ 44,907 s
21. Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 1 Runde
34. Rene Hofer (A)	KTM	0	+ 17 Runden

WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings	130 Punkte
2. Tim Gajser	126
3. Glenn Coldenhoff	103
4. Antonio Cairoli	86
5. Arminas Jasikonis	83
6. Jeremy Seewer	80
7. Gautier Paulin (F)	80
8. Clément Desalle (B)	80
17. Henry Jacobi	28
18. Arnaud Tonus	28

1. Honda	133 Punkte
2. KTM	130
3. Yamaha	104

WM-STAND MX2

1. Tom Vialle	134 Punkte
2. Jago Geerts	112
3. Jed Beaton	95
4. Maxime Renaux	86
5. Ben Watson	79
6. Thomas Kjer Olsen (DK)	73
7. Roan v.d. Moosdijk	71
9. Rene Hofer	69
16. Jeremy Sydow (D)	35
21. Simon Längenfelder	16

1. KTM	137 Punkte
2. Yamaha	133
3. Kawasaki	105

Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Autos die Spaß machen
since 1966

R8 GT 1 of 333, 26000 km, 412 kW (560 PS), B&O-Sound, Schalensitze, div. Carbonpakete, KD neu, top Zustand, 99.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53823

Ferrari

WANTED: Ferrari F8 Tributo für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380



1960/63 Ferrari 250 GTE mit Matching Numbers Motor und Historie...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53767



AMG GT C DESIGNO UNIKAT* NIGHT* DYNAMIC*, EZ 03/2020, 3000 km, 410 kW (557 PS), Orange, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 168.998,- € (MwSt. awb.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Kurt-Fischer-Str. 17-19, 22926 Ahrensburg, Tel. 04102 22020, www.nord-ostsee-automobile.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52914

VANSPTS.DE

BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 4Matic Avantgarde" kompakt - VANSPTS VP GRAVITY, EZ 10/2017, ca. 11500 km, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll TORGET 1 Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17), Höherlegung + 30 mm, Dekorfolierung mit Logo, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung und Lüftung vorn, Leder Lugano, 5-Sitzer, div. Assistenten, Distronic, Comand, 360° Kamera, 2x Schiebetür elektrisch, Klima u.v.m., zum Preis von 65.200,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an:
am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

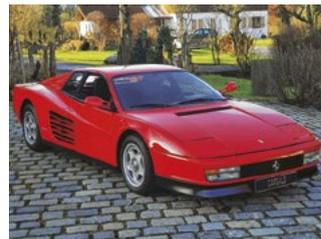
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53776

Bentley



1933/39 Derby Bentley, offener Tourer, guter Zustand...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700



1988 Ferrari Testarossa, erst 13.217 km, erstklassiges Sammlerfzg., € 129.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com

BMW

M3 (E90) Lim., spacegrau, EZ 12/2010, 39000 km, 420 PS, Vmax 280 km/h, 38.900,- €. Tel. 089/31606811



Z1, EZ 02/91, orig. 38500 km, Scheckheft, traumschwarz, perfektionierter Sammlerzustand, 59.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftrathshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53814

Jaguar

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



E-Type SII Roadster/ 1970, matching numbers, 5-Gang, techn. überarbeitet, H-Kennz., FP 75.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftrathshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53816

Mini

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

VANSPTS.DE

BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 Marco Polo Horizon" - VANSPTS VP Gentleman mit "toller Ausstattung", EZ 04/2018, ca. 23300 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll "VEYKKA1" Räder mit 245/45 R 19 Bereifung, 360° Kamera, Navi Comand, Leder schwarz, Warmluft-Standheizung, Hubdach mit Dachbett, AHK abnehmbar, div. Assistenten, Distronic, 2x Schiebetür, Klima, 7 Sitze u.v.m., zum Preis von 57.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an:
am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53775

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.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

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 Wiczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:

Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Britta 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



Zeitreise in der Eifel: Beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring waren erstmals wieder 5000 Zuschauer zugelassen

Ferrari-Trauerspiel Kommentar zur Ferrari-Misere MSa 34/2020

Das andauernde Trauerspiel um die Scuderia Ferrari ist nicht mehr mit anzusehen! Die Verantwortlichen sollten ehrlich sein und jetzt den vollständigen Neuanfang anstoßen, der aktuelle Plan der kleinen Könige wird völlig nach hinten losgehen. Ferrari sollte Herrn Montezemolo zum Krisenmanager berufen, um die Scuderia radikal umzubauen. Die ersten Ferrari-Sammler stoßen ihre roten Renner ab, weil sie es nicht mehr mit ansehen können. PS: Die aktuelle TV-Berichterstattung und die kruden Ideen der FIA und der Rechteinhaber führen die Formel 1 in die Bedeutungslosigkeit! Viel weniger aerodynamischer Schnickschnack

und im Idealfall 12-Zylinder-Sound und etwas Lackaustausch sind das Salz und der Pfeffer einer Rennveranstaltung – und nicht das ewige Hintereinanderherfahren...

Michael Bremer
D-24226 Heikendorf

Prekäre Lage? Zum Fall Racing Point MSa 33/2020

Am Inhalt der MSA-Leserbriefe kann man erkennen, dass die Schreiber in einer abgeschlossenen Welt fernab der Realität leben. Man ergeht sich in ellenlangen Beiträgen über das Regel-Klein-Klein, ohne wahrzunehmen, in welcher prekären Lage der gesamte Rennsport ist, bedingt durch die aktuelle Ener-

gie- und Klimapolitik, wodurch die öffentliche Meinung sehr in Richtung Motorsportfeindlichkeit beeinflusst wird. Durch die Coronakrise wird das alles noch verschärft. Wenn hier nicht auch von den Fans gegengesteuert wird, gibt es bald keinen echten Motorsport mehr, abgesehen von Elektro-Events. Solche grundsätzlichen Fragen sollten die Leser bewegen – und nicht, wer wem welches Schraubchen abgekupfert hat.

Stefan Friebe
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Aufgrund der zahlreichen Rennabsagen wegen des Coronavirus und des Verbots von Zuschauern an der Strecke liegen uns derzeit keine aktuellen DSK-Termine vor.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 12. August / Donnerstag, 13. August

je 18.30 Formel E Berlin, Rennen 5/6 **LIVE** Eurosport 1

Freitag, 14. August

10.55 Formel 1 Barcelona, FP1 **LIVE** Sky Sport 1*
 11.50 Formel 2 Barcelona, Training **LIVE** Sky Sport 1*
 14.55 Formel 1 Barcelona, FP2 **LIVE** NTV/ORF1/Sky*
 16.55 Formel 2 Barcelona, Qualifying **LIVE** Sky Sport 1*

Samstag, 15. August

10.20 Formel 3 Barcelona, 1. Rennen **LIVE** Sky Sport 1*
 ab 11.00 F4/TCR Nürburgring, je 1. Rennen **LIVE** Sport 1
 12.45 GT Masters Nürburgring, 1. Rennen **LIVE** Sport 1
 11.55 Formel 1 Barcelona, FP3 **LIVE** Sky Sport 1*
 13.00 Langstr.-WM Spa, kompl. Rennen **LIVE** Sport 1+*
 13.00 DTM Lausitzring, 1. Rennen **LIVE** SAT.1
 13.15 Langstr.-WM Spa, Startphase **LIVE** Eurosport 1
 14.00 F1 Barcelona, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE** RTL
 ab 14.30 GT4/F4 Nürburgring, 1./2. Rennen **LIVE** Sport 1
 14.45 Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE** Sky Sport 1*
 ca. 14.50 Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE** ORF 1/SRF 2
 16.05 Rallye-WM, Best of Rally Portugal **LIVE** Servus TV
 16.40 Formel 2 Barcelona, 1. Rennen **LIVE** Sky Sport 1*
 ca. 17.15 Langstr.-WM Spa, Schlussphase **LIVE** ES 1/Sport 1

Sonntag, 16. August

00.00 Rallye-EM Lettland, Highlights 1. & 2. Tag Eurosport 1
 09.40 Formel 3 Barcelona, 2. Rennen **LIVE** Sky Sport 1*
 ab 10.15 F4/TCR Nürburgring, 3./2. Rennen **LIVE** Sport 1
 11.05 Formel 2 Barcelona, 2. Rennen **LIVE** Sky Sport 1*
 ca. 12.15 Supercup Barcelona, Rennen **LIVE** ES1/Sp. 1/Sky*
 13.00 DTM Lausitzring, 2. Rennen **LIVE** SAT.1
 ab 13.05 GT Masters Nürburgring, 2. Rennen **LIVE** Sport 1
 14.00 F1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE** RTL/ORF/Sky*
 14.30 GT4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE** Sport 1
 ca. 14.50 F1 Barcelona, Vorber. & Rennen **LIVE** SRF 2
 21.00 NASCAR Cup, Daytona Road **LIVE** Motorvision TV*

Motorrad

Mittwoch, 12. August

ab 20.00 MXGP/MX2-WM Kegums, alle Läufe (A.) Eurosport 2*

Freitag, 14. August

ab 08.50 Motorrad-WM Spielberg, alle FP1 **LIVE** Servus TV
 ab 13.00 Motorrad-WM Spielberg, alle FP2 **LIVE** Servus TV

Samstag, 15. August

ab 08.50 Motorrad-WM Spielberg, alle FP3 **LIVE** Servus TV
 ab 12.25 Mot.-WM Spielberg, alle Qualifyings **LIVE** Servus TV

Sonntag, 16. August

ab 09.15 Mot.-WM, Warm-up & alle Rennen **LIVE** Servus TV
 12.15 Moto2-WM Spielberg, Rennen **LIVE** SRF 2
 13.40 MotoGP Spielberg, Rennen **LIVE** SRF 2
 ab 11.00 MX-WM Kegums, 1. Läufe **LIVE** Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 14. August bis Sonntag, 16. August

- F1/F2/F3/Supercup Barcelona, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)
- Mot.-WM Spielberg, alle Sessions **LIVE** dazn.de*
 auch: www.servus.com** / www.motogp.com*

*kostenpflichtig ** nur in Österreich bzw. mit österreichischer IP



Formel 1: Mercedes will beim GP in Barcelona zurück auf die Siegerstraße

WILHELM



Sportwagen-WM: Die WEC kehrt im belgischen Spa zum Rennbetrieb zurück

TOYOTA



MotoGP: Kann KTM beim Heim-GP in Spielberg den Brunn-Erfolg wiederholen?

PLATZER

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

05.-13.08.	Formel E, Berlin (6 Rennen)	D
14.-16.08.	Rallye-EM, Liepaja	LV
15.08.	Langstrecken-WM, Spa-Francorchamps	B
15./16.08.	DTM (+ Trophy), Lausitzring Sprint	D
15./16.08.	ADAC GT Masters/F4/TCR/GT4, Nürburgring	D
15./16.08.	Supercars Australien, Darwin	AUS
16.08.	Formel 1/F2/F3/Supercup, Barcelona	E
16.08.	NASCAR Cup Series, Daytona/Florida	USA

Motorrad

12.08.	Motocross-WM, Kegums (2)	LV
14.08.	Speedway, Ostseepokal Wittstock	D
14.08.	Speedway-U19-Europacup, Pardubice	CZ
15.08.	Speedway-U21-Team-WM, Quali Pardubice	CZ
15.08.	US-Motocross, Nationals Hurricane Mills	USA
15.08.	Speedway, Moorwinkelsdamm	D
15.08.	Speedway, Rawicz (gg. Wittstock)	PL
15.08.	Speedway-U21-Team-WM, Quali Pardubice	CZ
15./16.08.	IDM, Assen	NL
16.08.	Motorrad-WM, Spielberg (1)	A
16.08.	Motocross-WM, Kegums (3)	LV
16.08.	Speedway-U19-Europacup, Zarnovica	SK

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF KICKER.DE