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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 43 / 07 OKTOBER 2020

Valentino Rossi im Interview

Die Details zum Petronas-Deal

Formel 1 am Nürburgring

Alle Infos zum Eifel-Grand-Prix

Mick Schumacher vor F1-Einstieg

Trainingsdebüt bei Alfa Romeo

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



ADAC GT Masters: Sachsenring

Corvette siegt nach Lamborghini-Strafe



Formel 1: Honda steigt aus

Wer liefert ab 2022 Motoren für Red Bull?



Superbike-WM: Magny-Cours

Redding verschiebt Reas Meisterparty

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die F1 am Ring: Erinnerungen vor der Rückkehr **S. 4**
Formel 1 Interview mit Nürburgring-Chef Mirco Markfort **S. 6**
Formel 1 Der enge Fünfkampf der Mittelfeldteams **S. 8**
Formelsport News aus der F1 und IndyCar in Indianapolis **S. 10**
Historie Durch die Zuschauer: Der irre Mexiko-GP 1970 **S. 12**
Sportwagen Diskussionen beim GT Masters am Sachsenring **S. 14**
Sportwagen Interview mit WEC-Chef Gérard Neveu **S. 16**
Sportwagen BMW feiert IGTC-Doppelsieg in Indianapolis **S. 18**
Sportwagen Nachklapp 24h Nürburgring, GTWC-News **S. 20**
Historie Bonniers Sportwagen-Meisterstück in der EM **S. 22**
Rallye WM-Vorschau Sardinien und aktuelle Nachrichten **S. 24**
Rallye Dreikampf um den Sieg bei der ERC in Portugal **S. 26**
Rallye-Historie Colin McRaes WM-Titel vor 25 Jahren **S. 27**
Tourenwagen TCR Germany Sachsenring, Nachrichten **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Yamaha-Superstar Valentino Rossi **S. 30**
Motorrad-WM Hintergründe und Vorschau Frankreich **S. 32**
Superbike-WM Redding vertagt die WM-Entscheidung **S. 34**
Straßensport SBK-Ergebnisse und weitere Nachrichten **S. 36**
Straßensport Rückblick auf die kompakte IDM-Saison **S. 38**
Motocross-WM Teil 2 und 3 des Dreierpacks in Mantova **S. 40**
Speedway-WM Zmarzlik gelingt die Titelverteidigung **S. 42**

Leserservice:

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



11 IndyCar auf dem Indianapolis Road Course: Meisterschaftsentscheidung vertagt



26 Rallye-Europameisterschaft in Portugal: Podium innerhalb von fünf Sekunden



35 Supersport-WM in Magny-Cours: Philipp Öttl kämpft mit den Elementen

Editorial

Honda steigt aus der Formel 1 aus. Der Konzern will seine Ressourcen auf die Entwicklung von Zukunftstechnologien konzentrieren. Eine Standardausrede.

Zum vierten Mal nach 1968, 1992 und 2008 verabschiedet sich Honda aus der Formel 1. Die Begründung von heute liest sich so wie die vom letzten und vom vorletzten Mal. Als hätte einer den Text aus der Schublade gezogen und aktualisiert. „Honda muss seine Ressourcen bei der Entwicklung von Zukunftstechnologien bündeln, zu denen vor allem die Brennstoffzellen-Technik und Batterie-elektrische Antriebe gehören“, heißt es im Pressetext. Wenn Honda konsequent sein wollte, müssten sie auch ihr Indy-Programm auf den Prüfstand stellen und in die Formel E gehen. Tun sie aber nicht.

Red Bull und Alpha Tauri heucheln Verständnis, was daran liegt, dass man sich in diesem Geschäft immer zwei Mal trifft. Besser keine verbrannte Erde hinterlassen. Ich kann den Honda-Ausstieg nicht verstehen. Immer diese Ausrede der Hersteller mit den neuen Technologien, um die man sich jetzt kümmern muss. Die Formel 1 hat 2014 den Herstellern eine Technologie aufgezwungen, aus der die effizientesten Hybridantriebe entstanden sind, die es gibt. Mehr als 50 Prozent der Wärmeenergie wird in Vortrieb umgesetzt. Ein normaler Benziner liegt bei knapp über 30 Prozent. Hat Honda irgendetwas von dieser Technologie in seinen Straßenautos verbaut? Die MGU-H vielleicht oder die Vorkammerzündung? Ich wüsste nicht, welcher Serien-Honda da Anleihe nimmt ...

Die Formel 1 baut den Herstellern mit der Einführung von hundertprozentig synthetischem Kraftstoff eine Brücke, ihr Motorsport-Engagement zu rechtfertigen. Das ist so viel oder so wenig emmissionsfrei wie ein Elektroantrieb. Nur ohne den Rucksack, irgendwelche Rohstoffe aus der Erde zu graben. Die Formel 1 will bis 2030 den ganzen Sport CO_2-neutral gestalten, auf und neben der Strecke. Der Weltverband hat die Kosten für Motorenhersteller bereits durch Entwicklungs- und Prüfstandsbeschränkungen deutlich heruntergefahren. Das ist hauptsächlich auf Betreiben von Honda passiert. Zum Dank seilen sich die Japaner jetzt ab. Die Rechteinhaber haben mit dem neuen Concorde-Abkommen Planungssicherheit für alle geschaffen. Die Teams könnten dann ein Profitcenter werden. Ein Budgetdeckel für die Motorenentwicklung ist im Gespräch. Was will Honda mehr?

Natürlich kann jeder Autokonzern für sich entscheiden, ob er Motorsport betreibt oder nicht. Es wäre nur aufrichtiger, wenn er sich nicht hinter irgendwelchen schön klingenden Ausreden versteckt. Honda steigt aus, weil sie auf absehbare Zeit keine Chance sehen, den Klassenprimus Mercedes einzuholen. Das war bei den Abschieden vor 52, 38 und zwölf Jahren nicht viel anders. Das Gute an Honda ist, dass sie immer zurückgekommen sind. Im Grunde waren die Japaner immer Racer. Man kann nur hoffen, dass aus dem Honda-Ausstieg keine Lawine entsteht. Auch 2008 machte Honda den Anfang. Ein Jahr später waren Toyota und BMW weg und Renault privatisiert. Hier zeigt sich die Schwäche des aktuellen Motoren-Reglements. Der Antrieb ist zu teuer und zu kompliziert. Man findet keinen neuen Ersatz. Nur einen alten.



Michael Schmidt
Redakteur



MOTORSPORT IMAGES

29 NASCAR Cup Series in Talladega: Viel Schrott im Highspeed-Oval

NÜRBURGRING-ZUKUNFT
Die Formel 1 kehrt überraschend zurück an den Nürburgring. Aber wie geht es danach in der Eifel weiter? Wir haben Geschäftsführer Mirco Markfort zum Interview gebeten.
Seite 6

SPORTWAGEN-ZUKUNFT
Zwei Tage nach dem 24h-Rennen in Le Mans gab der Chef der Sportwagen-WM, Gérard Neveu, seinen Rückzug bekannt. MSa hat nachgefragt, wie es ohne ihn weitergehen wird.
Seite 16

DUCATI-ZUKUNFT
Bei Ducati hat man sich endlich entschieden, welche Fahrer sich 2021 auf die vier Bikes des Werksrennstalls und vom Pramac-Kundenteam verteilen. Die Italiener setzen auf junge Talente.
Seite 32

Totgesagte leben länger



Lewis Hamilton fiel im Regenchaos 2007 aus. Am Ende verpasste er den WM-Titel in seiner Rookie-Saison um ein Pünktchen

Bei den Wörtern Formel 1 und Nürburgring denken viele Fans wohl zuerst an die Nordschleife. Doch auch auf dem Grand-Prix-Kurs wurden schon einige Schlachten geschlagen.

Von: **Tobias Grüner**

Wer hätte das vor zwölf Monaten gedacht. Die Formel 1 gastiert in diesem Jahr tatsächlich noch einmal im Mutterland des Automobils. Corona macht's möglich. Nach vier Deutschland-Grands-Prix in Hockenheim hat überraschend der Nürburgring den Zuschlag erhalten. Dass die F1-Bosse den Traditionskurs seit 2013 bei der Kalenderplanung nicht mehr berücksichtigten, hatte vor allem wirtschaftliche Gründe. Das Geld war am Nürburgring so knapp, dass zwischenzeitlich Insolvenz angemeldet werden musste. Erst nach dem Besitzerwechsel im Jahr 2014 kehrte Ruhe ein.

Mit dem Comeback will die neue Führung direkt an frühere Grands-Prix-Spektakel anknüpfen. Der Nürburgring war mehrfach Schauplatz dramatischer Rennschlachten. Der erste Akt wurde bereits am 12. Mai 1984 geschrieben. Zur Einweihung der neuen GP-Strecke luden die Ring-Bosse die komplette Formel-1-Elite ein, um mit dem Mercedes 190 E 2.3-16V Tourenwagen ein Eröffnungsrennen auszutragen. Heute wäre es undenkbar, dass die Stars der Szene für solche Gaudi-Veranstaltungen freigestellt werden. Damals war von Niki Lauda, über Alain Prost und Keke Rosberg alles vor Ort, was Rang und Namen hatte. Zwölf Runden mit 20 Weltklasse-Fahrern, alle mit gleichem Material unterwegs, das Ganze live übertragen – so etwas würde wohl heute noch jeden Rennsportfan vor den Fernseher locken. Am Ende gewann ein 24-jähriger Brasilianer namens Ayrton Senna, der als britischer Formel-3-Sieger gerade erst zu Toleman in die Formel 1 gewechselt war.

Auch die Grand-Prix-Premiere fünf Monate später sorgte gleich für ordentlich Action. Wie es sich gehört, wurden die Piloten schon im freien Training mit Regen begrüßt. Im Warm-up krachte Prost in ein geparktes Safety Car. Sein McLaren konnte bis zum Rennstart zum Glück aber wieder repariert werden. Beim Anbremsen in die erste Kurve kam es direkt zu einem Massencrash, bei dem Senna, Rosberg, Berger, Surer und Ghinzani ausfielen. Insgesamt



MOTORSPORT IMAGES



MERCEDES

Senna gewann im Mercedes 190 das Eröffnungsrennen auf der GP-Strecke



XPB

Schumacher feierte 1995 seinen ersten von fünf Siegen am Nürburgring

schafften es nur zehn von 26 gestarteten Autos ins Ziel, darunter auch Niki Lauda (trotz Dreher) auf Rang 4. Den Premierensieg schnappte sich Laudas Teamkollege Alain Prost mit komfortablen 24 Sekunden Vorsprung vor Michele Alboreto und Nelson Piquet, die mit dem letzten Tropfen Benzin über die Linie rollten.

Schon nach der zweiten Ausgabe 1985 war der Spaß aber wieder vorbei – und das gleich für zehn Jahre. Erst ab 1995 reisten die Stars der Königsklasse regelmäßig an den Ring, was vor allem am neu entfachten Formel-1-Fieber durch einen gewissen Michael Schumacher lag. Der Kerpener stand beim Comeback-Rennen auch direkt im Fokus. Auf dem Weg zum ersten Eifel-Sieg musste der Benetton-Pilot in der Schlussphase nur noch Jean Alesi überholen. Doch der Franzose erwies sich als harte Nuss. Zur Freude der Fans auf den Tribünen presste sich Schumacher schließlich drei Runden vor der Zielflagge in der Schikane vorbei.

Schumi-Brüder im Clinch

Es war der erste von insgesamt fünf Siegen für Schumi am Nürburgring. Doch die Fans konnten nicht immer jubeln. Beim ersten Auftritt im Ferrari 1996 verpasste der spätere Rekordchampion den Sieg im Duell gegen Jacques Villeneuve um knapp acht Zehntel. Ein Jahr später gingen die Zuschauer noch enttäuschter nach Hause. Ralf Schumacher hatte sich in der ersten Kurve mit seinem Jordan-Teamkollegen Giancarlo Fisichella angelegt. Bei der Kollision wurde auch Bruder Michael ins Kiesbett gekegelt. Immerhin stand mit Heinz-Harald Frentzen am Ende wenigstens ein deutscher Pilot auf dem Podium.

Die wohl größte Überraschung hatte der Europa-Grand-Prix im Jahr 1999 zu bieten. Das Chaos begann schon am Start, als die Lichter der Ampel nicht erlöschen wollten und einige Piloten, darunter Polesetter Frentzen, einfach losrollten. Als es dann endlich losging, wurde Sauber-Mann Pedro Diniz in Kurve 2 von Alex Wurz getroffen und aufs Dach gelegt. Anschließend setzte immer wieder Regen in unterschiedlichen Intensitäten ein. In den Boxen ging es drunter und drüber, und auf der Strecke fiel ein Favorit nach dem anderen aus. Nach 66 Runden rollte sensationell Johnny Herbert als Erster über den Zielstrich – vor Jarno Trulli im Prost. Der Asphalt war mittlerweile übrigens wieder abgetrocknet.

Auch das Rennen 2003 dürfte vielen Fans noch gut in Erinnerung sein. Kimi Räikkönen sah bis Runde 25 wie der sichere Sieger aus, als plötzlich sein Mercedes-Motor hochging. Norbert Haug ärgert sich noch heute über den Ausfall, der den Iceman wohl den WM-Titel kostete. Das Rennen blieb aber auch wegen eines sensationellen Überholmanövers von Juan Pablo Montoya in der Dunlop-Kehre außen vorbei an Schumacher in Erinnerung. Beim Versuch sich zu verteidigen drehte sich der Ferrari mit dem Heck ins Kies. Nur dank der Hilfe der Marshals konnte Schumacher das Rennen beenden und auf Rang 5 auch noch vier WM-Punkte sammeln. Nachdem er schließlich den Titel mit zwei Zählern Vorsprung vor Räikkönen verteidigte, bedankte sich Schumi am Ende des Jahres noch einmal persönlich bei den Streckenposten.

Natürlich dürfen wir in unserer Auflistung der spektakulärsten Nürburgring-Rennen das Jahr 2007 nicht vergessen. Im Freien Training überstand Lewis Hamilton einen der schwersten Unfälle seiner Karriere zum Glück unverletzt. Im Rennen begann es dann auf der Formationsrunde plötzlich zu regnen. Nur Aushilfsstarter Markus Winkelhock im Spyker erkannte den Monsun, der sich über der Eifel zusammenbraute. Der Schwabe bog noch vor dem Start zum Wechsel auf Regenreifen in die Boxen ab. Als auch die Konkurrenz endlich mit profilierten Gummis bestückt war, lag Winkelhock plötzlich mit 20 Sekunden in Führung. Auf der nassen Strecke kam es jedoch direkt zu mehreren Unfällen. Button, Sutil, Hamilton, Rosberg und Speed landeten nach Aquaplaning in Kurve 1 im Kies. Als Vitantonio Liuzzi mit seinem Toro Rosso beinahe noch den Bergekran abschoss, entschied sich die Rennleitung schließlich zum Abbruch. Nach dem Neustart wurde Winkelhock bis zu seinem Ausfall in Runde 13 nach hinten durchgereicht. Am Ende gewann Fernando Alonso vor Felipe Massa und Mark Webber.

Apropos Mark Webber: Der Australier hat dem Nürburgring einen der großen Glücksmomente seiner Karriere zu verdanken. Hier feierte er 2009 den ersten Sieg überhaupt in der Königsklasse. Vier Jahre später war der Red-Bull-Pilot aber in einen großen Schreckmoment verwickelt. Beim Boxenstopp hatten die Mechaniker das rechte Hinterrad nicht korrekt festgezurrt. Das Geschoss sprang durch die Boxengasse und traf einen Kameramann am Rücken. Seitdem wurden die Regeln sowohl für die Befestigung der Räder als auch für Personen in der Boxengasse verschärft. Das letzte Rennen am Nürburgring gewann übrigens Webbers Teamkollege Sebastian Vettel im zweiten Red Bull. Wir sind gespannt, was für verrückte Geschichten der Eifel-Kurs noch so schreiben wird. ■



NÜRBURGRING



BMW

Nick Heidfeld wagte schon 2007 im BMW Sauber F1.06 das Experiment „moderne Formel 1 auf der Nordschleife“

Nürburgring-Chef Mirco Markfort hat die Formel 1 in die Eifel zurückgeholt. Im Interview erklärt er, wie die Gespräche mit Liberty abgelaufen sind und was die Fans erwarten können.

Von: **Tobias Grüner**

Corona hat viele Unternehmen schwer gebeutelt. Wie erging es dem Nürburgring?
Wie alle Event-Locations und Rennstrecken hat uns die Coronakrise zunächst auch sehr hart getroffen. Von jetzt auf gleich ging fast gar nichts mehr. Mittlerweile kann man sagen, dass wir mit einem oder zwei blauen Augen durchgekommen sind. Das lag auch daran, dass wir relativ früh mit den Behörden in Kontakt getreten sind. Was Zuschauer angeht, hatten wir im August mit dem Oldtimer-Grand-Prix als eine der ersten Veranstaltungen eine Zulassung für 5000 Besucher erhalten. Es wird natürlich kein Superjahr, aber wir haben gezeigt, dass wir diese Krise meistern können.

Wie liefen die Gespräche mit den Formel-1-Bossen ab?
Wir befanden uns eigentlich seit der Übernahme von Liberty Media 2016 immer in Kontakt. In den letzten Jahren ist es hauptsächlich an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gescheitert. Für uns hat immer gezählt, dass wir ein Rennen nur mit einer schwarzen Null durchführen können. Irgendwann haben wir dann in der Corona-Phase begonnen, konkret darüber zu reden. Und dann ging es ganz schnell. Die Wochen vor der Verkündung Ende Juli waren sehr intensiv.

Hatten Sie das Gefühl, dass Hockenheim und der Nürburgring gegeneinander ausgespielt wurden?
Nein, überhaupt nicht. Weil der Zeitrahmen so kurz war, hatten wir sehr konstruktive und partnerschaftliche Gespräche mit der

Mirco Markfort

Geschäftsführer der Capricorn Nürburgring GmbH seit März 2016

„F1 auf der Nordschleife? – Geht nicht gibt's nicht!“

Formel 1. Da wurde auch nicht um den letzten Euro gefeilscht. Was am Ende den Ausschlag für uns gegeben hat, können wir gar nicht sagen. Hockenheim hatte zunächst einmal sicher den intensiveren Kontakt, weil sie ja auch die letzten F1-Rennen in Deutschland ausgetragen haben. Wir haben dann am Ende glücklicherweise das Rennen gemacht.

Stimmt es, dass Ihre Seite früh die Zulassung von Fans in Aussicht gestellt hat?
Natürlich haben wir auch über den Wunsch geredet, Fans zurück an die Strecke zu holen. Wir waren ja schon mit den Behörden in Kontakt. Es gab den Wunsch, aber versprechen kann man so etwas nie. Das war auch keine Bedingung für den Vertrag.

Sind die Einnahmen des Nürburgrings abhängig von den Ticketverkäufen, oder geht das ganze Geld an Liberty?
Ins Detail darf ich zu den vertraglichen Angelegenheiten leider nicht gehen. Man kann aber sagen, dass es natürlich auch für uns besser ist, je mehr Fans kommen. Wir haben einen guten Vertrag, der aber, so fair muss man sein, so nur unter Corona-Bedingungen zustande gekommen ist.

Haben Sie so einen Ansturm auf die Tickets erwartet?
Wir haben natürlich darauf gehofft. Zur heutigen Zeit ist es aber kein Selbstläufer, Tickets zu verkaufen. Der große Run zeigt, dass die Lust auf die Formel 1 da ist.

In der Bundesliga wurden Spiele in letzter Minute für Fans gesperrt. Gibt es solche Sorgen auch bei Ihnen?
Eine große Sorge ist das eigentlich nicht. Bei der Bundesliga ist es ja so, dass die meisten Ticketkäufer aus der direkten Umgebung kommen. Bei hohen Zahlen ist es sinnvoll, gleich das ganze Event zu sperren. Bei uns im Kreis Ahrweiler sind wir aktuell weit von den Grenzwerten entfernt. Deshalb bin ich guter Dinge, dass ein Gesamtausschluss nicht zu befürchten ist. Bei uns ist es mehr das Thema, dass wir Fans aus Risikogebieten aussortieren müssen.

Werden diese Besucher einfach wieder nach Hause geschickt?
Ja, das müssen wir leider so machen. Wir haben elektronische Zugangskontrollen. Es gibt an den Tribünen Scanner, die mit einer Datenbank verbunden sind und sofort gesperrte Tickets erkennen. Derjenige hat dann leider keine Chance, auf die Tribüne zu kommen. Das müssen wir auch im Sinne der anderen Zuschauer gewährleisten. Wir werden aber alle Betroffenen vorher per E-Mail informieren. Sie können dann mit uns die Kommunikation aufnehmen, um zu sehen, welche Möglichkeiten es vielleicht noch gibt.

Mit welchen Maßnahmen werden die Fans vor Ort vor Ansteckungen geschützt?
Unser Ziel war es, Kontaktpunkte zu minimieren. Das beginnt schon beim Ticketkauf, der nur online möglich ist. Die Tickets sind personalisiert, sodass eine Kontaktnachverfolgung im Ernstfall möglich ist. Jedes Tribünensegment hat seinen eigenen Parkplatz. Auf dem Weg zum Sitzplatz sind Kreuzungen ausgeschlossen. Auf den Tribünen selbst sitzen die Fans in separaten Viererblöcken. Für jeden Bereich gibt es eigene Catering- und Sanitär-Einrichtungen. Zum Glück ist das Areal am Nürburgring groß. So ist die Trennung für uns gut durchführbar.

Wird den Fans außer der Formel 1 noch etwas an Rahmenrennen geboten?
Leider waren die üblichen F1-Rahmenserien schon fix terminiert beziehungsweise deren Saison beendet. In der Kürze der Zeit konnten wir immerhin noch zwei Rahmenserien auftun, zum einen die Tourenwagen-Legenden und dann noch den Renault Clio Cup.

Drückt die Krise von Vettel vor dem Heimspiel etwas auf die Stimmung?
Nein, überhaupt nicht. Mit Mercedes vorneweg ist das deutsche Gesicht gewahrt. Dazu kam die schöne Nachricht, dass Sebastian Vettel weiterfährt. Und dann können wir ja auch noch Mick Schumacher begrüßen, der hier sein erstes Training für Alfa Romeo fährt. Es gibt also auch positive Nachrichten für die deutschen Motorsportfans.

> „Wir haben einen guten Vertrag, der aber so nur unter Corona-Bedingungen zustande gekommen ist.“
>
> Mirco Markfort

Über das Wetter wird viel diskutiert. Wäre es am Ende eine Enttäuschung, wenn plötzlich die Sonne scheint?
Die Chance ist hoch, dass wir fast alles außer Schnee haben werden. Sonst ist der gesamte Eifelmix möglich. Aber das macht das Ganze natürlich auch interessant. Immer nur bei Sonnenschein zu fahren, ist ja auch langweilig. Es wird sicher zur Spannung beitragen, wenn das Wetter nicht ganz so vorhersehbar ist. Das haben wir ja auch beim 24h-Rennen gesehen.

Warum firmiert das F1-Comeback unter dem Titel „Großer Preis der Eifel“?
Ein Faktor ist, dass wir uns nicht einer Diskussion über die Namensrechte unterwerfen wollten. Wir wollten zudem ganz bewusst diesen regionalen Bezug herstellen. Der Nürburgring gehört zur Eifel und ist das Aushängeschild der Eifel. Deshalb wollten wir auch mal etwas zurückgeben, damit der Name der Region etwas in die Welt getragen wird.

Wie hoch sind die Chancen, dass es nicht der letzte Eifel-Grand-Prix bleibt?
Das wird sich zeigen. Wir konzentrieren uns jetzt darauf, dass wir eine gute Vorstellung abliefern, was die Operation und die Außendarstellung angeht. Wir wollen beweisen, dass der Nürburgring eine hervorragende Location ist. Wenn nächstes Jahr wieder alles beim Alten ist, wovon ich nicht ausgehe, dann wird es natürlich schwer. Ich denke aber, dass es bei den F1-Verantwortlichen auch ein Umdenken gibt, dass traditionelle Rennstrecken mit einer international anerkannten Marke künftig bessere Chance bekommen, in den Kalender reinzurutschen. Vielleicht können wir das Rennen auch wieder in Abwechslung mit dem Hockenheimring austragen.

Viele Fans träumen immer noch von einer F1-Rückkehr auf die Nordschleife.
Der Traum ist sicher auch bei uns da. Das wäre wirklich fantastisch. Um bei diesem Thema aber weiterzukommen, müssten alle Parteien an einen Tisch kommen – von der FIA und Liberty bis zu den Rennställen und den Fahrern. Da müsste man gemeinsam schauen, wie man das umsetzen kann. Die Fahrzeuge bräuchten sicherlich ein anderes Setup. Aber in Monaco und in Baku fährt man ja auch. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Sie wollen es also nicht ganz ausschließen?
Wir verfahren immer nach dem Motto: Geht nicht gibt's nicht. Viele haben uns auch für verrückt erklärt, als wir im Juli verkündeten, die Formel 1 mit wenigen Monaten Vorlauf an den Start zu bringen. In den letzten Jahren haben ja auch schon zwei hoch performante Fahrzeuge gezeigt, dass es funktioniert. Das war der Porsche LMP1 mit Timo Bernhard in 5.19 Minuten und letztes Jahr auch noch der VW ID.R. Diese Fahrzeuge wurden eigentlich für reine Grand-Prix-Strecken mit glattem Asphalt gebaut. Die Hersteller hätten das ja nicht gemacht, wenn die Nordschleife an irgendeiner Stelle ein großes Sicherheitsrisiko hätte. Die Strecke gibt es also her. Wir haben hier in den letzten Jahren einen großen Kraftakt geleistet und viel neuen Asphalt verlegt und zusätzliche Fangzäune errichtet. Man kann die Nordschleife also nicht vergleichen mit der zu den Zeiten von Niki Lauda. ■



Vier der fünf Mittelfeld-Protagonisten: Renault vor Racing Point und McLaren. Im Hintergrund Alpha Tauri

WILHELM

Die goldene Mitte

Der wahre Grand Prix findet zwischen Platz 4 und 14 statt. Der Fünfkampf zwischen McLaren, Racing Point, Renault, Ferrari und Alpha Tauri spitzt sich zu. McLaren bekommt Druck von Racing Point und Renault. Ferrari muss sich gegen Alpha Tauri wehren.

Von: **Michael Schmidt**

Bei den Diskussionen um das Qualifikationsrennen mit umgekehrter Startreihenfolge als künstlichen Spannungsmacher meinten jüngst viele Fahrer: „Wozu brauchen wir das? Nehmt die zwei Mercedes und Verstappen raus, und wir haben ein super Rennen." Tatsächlich geht es hinter dem Spitzentrio rund. McLaren, Racing Point, Renault, Ferrari und Alpha Tauri stecken in einem Fünfkampf, an dem auch noch Alexander Albon teilnimmt. Für die Teams geht es in der Konstrukteurs-WM um die Plätze 3 und 7. Oder um einen Preisgeldbonus zwischen 77 und 108 Millionen Dollar, vorausgesetzt 2021 stehen wieder 100 Prozent der Ausschüttung zur Verfügung.

Ein klarer Favorit ist in dem dicht gedrängten Feld noch nicht auszumachen, höchstens eine Tendenz. McLaren, Racing Point und Renault werden den Kampf um Platz 3 wohl unter sich ausmachen. Sie liegen nach zehn Rennen gerade mal sieben Punkte auseinander. Zwischen Ferrari und Alpha Tauri geht es darum, wer Letzter in dieser Gruppe wird. Die 14 Punkte Vorsprung von Ferrari sind kein Ruhepolster. Ein Chaosrennen wie Monza kann alles auf den Kopf stellen.

Kampf um Bronze

McLaren startete mit einem kleinen Vorteil in die Saison. Doch der hielt nicht lange an. Je besser Racing Point seine Mercedes-Kopie verstand, umso mehr musste McLaren um die Vorherrschaft in der Formel 1B zittern. Seit dem GP Belgien gehört auch noch Renault zu den Kandidaten für die Bronzemedaille. Die Franzosen haben in den letzten Rennen am besten gepunktet und den großen Rückstand, den man sich im ersten Saisondrittel eingehandelt hat, praktisch wettgemacht. Auch bei Renault dauerte es eine Weile, bis die Ingenieure ihr Auto verstanden.

Wenn man aus Startplätzen, Rennergebnissen, WM-Punkten und Abstand zu Mercedes die Quersumme zieht, hat McLaren die beiden Rennen in Spielberg und Monza dominiert. Ungarn, das zweite Silverstone-Rennen, Spanien und Toskana gingen an Racing Point. Renault war beim ersten Rennen in England, in Belgien und Russland die stärkste Kraft. Ferrari und Alpha Tauri schwammen immer nur mit, aber nie ganz vorne. Ginge es nach tatsächlich erzielten Punkten, läge Racing Point jetzt in Führung. Doch nach dem erfolgreichen Protest von Renault gegen die Raubkopie der Bremsbelüftungen vom Mercedes wurden dem derzeitigen WM-Vierten 15 Punkte abgezogen.

Legt man den Rückstand zur Pole-Position als absoluten Maßstab an, hat Racing Point klar die Nase vorn. Der Abstand schwankt relativ konstant zwischen 0,8 und 1,2 Sekunden. Einziger Ausreißer war der GP England, wo man mit der Abstimmung verwachste. Die Ingenieure setzten auf zu viel Abtrieb. Das brachte Racing Point einen Rückstand von 1,536 Sekunden auf Mercedes ein. Eine Woche später verlor man auf der gleichen Strecke mit besser abgestimmten Autos nur noch 0,928 Sekunden.

McLaren schwankt da deutlich mehr. Es gibt Lichtblicke wie die 0,687 Sekunden Rückstand beim ersten Rennen, dann aber auch wieder Rückschläge wie die Differenz von 2,726 Sekunden beim GP Toskana in Mugello. Renault robbte sich im Verlauf der Saison langsam aber stetig an die Mercedes heran. Es begann mit einem durchschnittlichen Delta von 1,5 Sekunden und bewegt sich nun langsam auf eine Sekunde zu. Ferrari sieht dank einiger Chaosrunden von Charles Leclerc in der Statistik besser aus, als das Auto ist. Der tatsächliche Abstand zu Mercedes schwankt zwischen 1,5 und zwei Sekunden. Drei Mal schaffte es der Vize-Weltmeister des Vorjahres nicht einmal ins Q3. Alpha Tauri verfehlte vier Mal die Top Ten.

Renault nie auf Podium

McLaren machte über die ersten zehn Rennen am Samstag die beste Figur. Carlos Sainz und Lando Norris qualifizierten sich 18 von 20 Mal in den Top Ten. Die Racing-Point-Piloten schafften das 16-, Renault 13-, Ferrari neun- und Alpha Tauri sechsmal. Drei Mal stand ein McLaren-Fahrer auf dem dritten Startplatz. Racing Point gelang das zweimal, den anderen aus dem Club nie. Im Rennen schneidet Racing Point mit 16 Punkteplatzierungen am besten ab – vor McLaren und Renault mit je 13, Alpha Tauri mit elf und Ferrari mit zehn. Mit Ausnahme von Renault schaffte es jedes Team aus dem Mittelfeld wenigstens einmal auf das Podium.



XPB

Ungleiches Duell um Platz 6: Ferrari gegen Alpha Tauri

Das einzige Team ohne Nullrunde ist Racing Point. Bei Ferrari stehen schon drei Nuller in der Tabelle, bei McLaren, Renault und Alpha Tauri je einer. Ferrari hat nicht nur an Speed verloren, sondern auch an Zuverlässigkeit. Fünf Mal schafften die roten Autos nicht die Distanz.

Der Streckentyp spielt für das Kräfteverhältnis eine geringere Rolle, als man glaubt. McLaren und Racing Point sehen ihre Schwächen zwar eher in langsamen Kurven, Renault und Alpha Tauri in schnellen, doch die Ergebnisse ergeben da kein einheitliches Bild. McLaren war in Mugello von sich selbst enttäuscht, Renault dagegen angenehm überrascht. Renault-Teamchef Cyril Abiteboul hat deshalb den Verdacht: „Vielleicht liegt es gar nicht am Streckentyp. Vielleicht funktioniert unser Auto in ganz kleinen Fenstern genau an seinem Potenzial, und wenn wir dieses Fenster nur ein bisschen verlassen, verlieren wir überproportional viel Zeit."

Ferrari weiß, dass man überall dort leidet, wo Motorleistung oder eine effiziente Aerodynamik gefragt sind. „Eigentlich waren wir bis jetzt nur in Budapest einigermaßen bei der Musik", vergleicht Sebastian Vettel. Kein Wunder. Dort spielen Power und ein günstiger Luftwiderstand die geringste Rolle. Pech für Ferrari, dass es dieses Jahr nur ein Rennen im Kalender gibt, bei dem mit maximalem Abtrieb gefahren wird. Die Beschränkung auf einen Motor-Modus hat Ferrari eher geschadet als genutzt. Der große Profiteur scheint Renault zu sein. Trotzdem reicht es nicht für Mercedes. Der Weltmeister-Motor ist für Racing Point eine der großen Trumpfkarten.

McLaren drittbestes Team

McLaren-Teamchef Andreas Seidl kommentiert den derzeit dritten Platz seines Teams so, dass man das viertbeste Auto, aber das drittbeste Team hat. Der Racing Point RP20 gilt als das beste Auto in dieser Gruppe. Das liegt nicht mehr nur daran, dass der RP20 wie ein Ei dem anderen dem letztjährigen Mercedes gleicht. Racing Point hat sich auf ein großes Upgrade in dieser Saison konzentriert, das in zwei Schritten eingeführt wurde. Das neue Aero-Paket, das in Mugello debütierte, ist ein klarer Schritt Richtung Eigenständigkeit. Und die 2020er Hinterachse von Mercedes hilft dem Auto ganz offensichtlich auch bei der Traktion.

McLaren zeigt praktisch jedes Rennen Neuheiten, die spektakulärste zuletzt mit der neuen Nase und dem neuen Frontflügel. Renault verfolgt die Politik der kleinen Schritte. Die größten Fortschritte machte Renault bei der Einstellung des Fahrzeugs. Der Alpha Tauri AT01 ist nirgendwo richtig schlecht, aber auch nirgendwo eine echte Gefahr für McLaren, Racing Point und Renault. Für Ferrari reicht es. Zu Saisonbeginn fehlten Alpha Tauri drei Zehntel zum Mittelfeld, jetzt ist man dran. Ferrari begann im Mittelfeld und stürzte zwischenzeitlich in den Tabellenkeller ab, wo Alfa Romeo, HaasF1 und Williams eine ähnlich enge Schlacht um die kleinen Punkte ausfechten. Sebastian Vettel machte den tiefen Fall daran fest, dass Ferrari nach dem GP Steiermark sein Auto nicht mehr weiterentwickelt hat, die Konkurrenz dagegen schon.

Erst in Sotschi präsentierten die Techniker wieder neue Teile. Es war ein kleiner Schritt nach vorn. Weitere Entwicklungsstufen sollen folgen, alle mit dem Ziel, den Abtrieb an der Hinterachse zu erhöhen und stabiler zu machen. „Die Richtung stimmt", bilanzierte Teamchef Mattia Binotto in Sotschi. ■



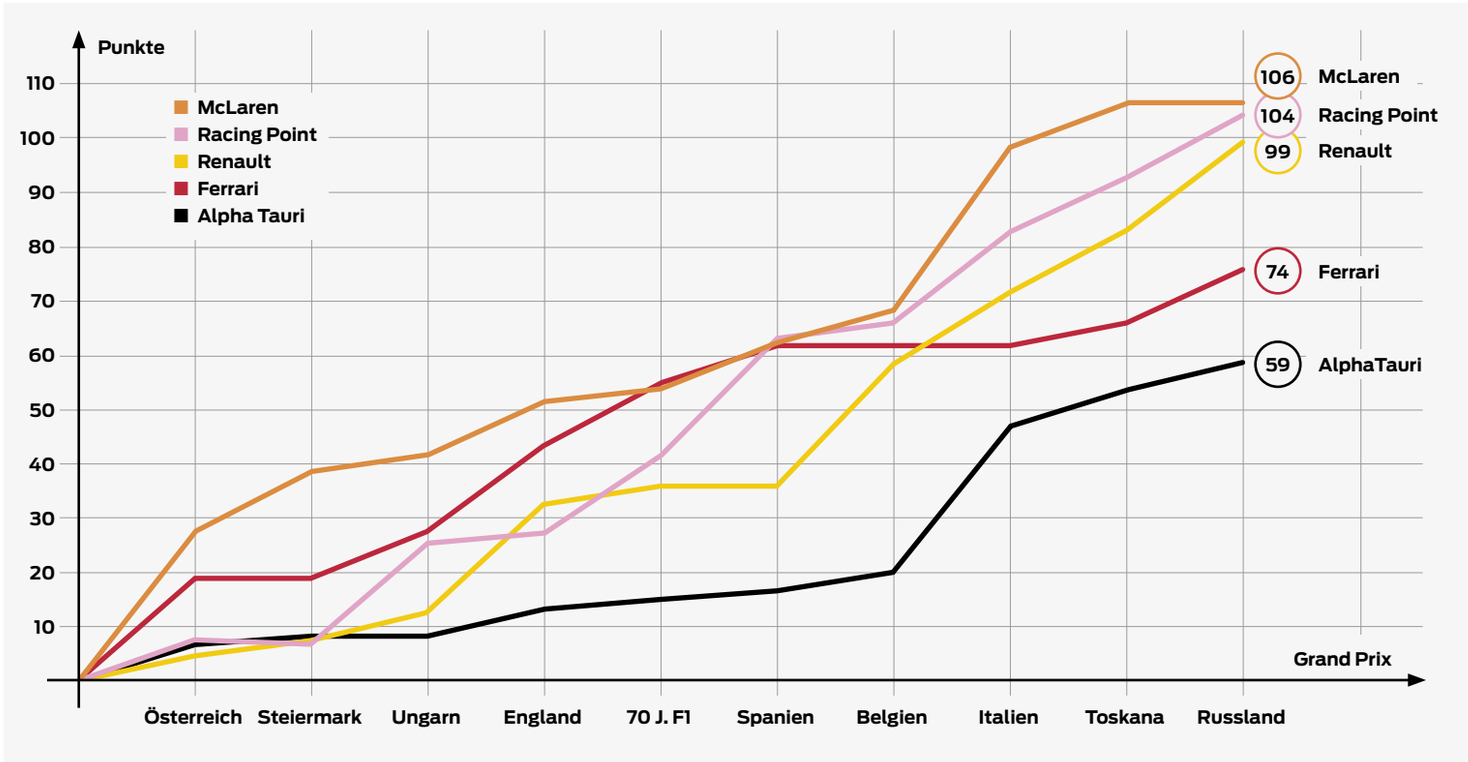
WILHELM

Sieger aus der zweiten Reihe: Gasly, Stroll und Sainz in Monza



XPB

Favorit für Platz 3: Racing Point hat aus Sicht von McLaren das beste Auto



Formel 1

Erster GP für Schumacher

Mick Schumacher wird am Nürburgring sein erstes Freitagstraining für Alfa Romeo absolvieren. Zur Vorbereitung drehte der 21-Jährige bereits einige Testrunden in Fiorano.

Von: **Tobias Grüner**

Mick Schumacher macht den nächsten Schritt in Richtung Formel-1-Einstieg. Der Spitzenreiter der Formel 2 wird im Rahmen des Eifel-Grand-Prix seinen ersten Einsatz in einem Freitagstraining absolvieren. Dafür hat Ferrari seinem Junior-Piloten das Alfa-Romeo-Cockpit von Antonio Giovinazzi reserviert. Parallel darf mit Callum Ilott noch ein weiterer Nachwuchsmann der Scuderia ran. Der Brite übernimmt in der 90-minütigen Auftaktsession den Haas von Romain Grosjean. Robert Shwartzman, der dritte schnelle Pilot im Junior-Kader, muss sich noch etwas gedulden, er darf erst in Abu Dhabi ran.

Zur Vorbereitung auf die ersten Einsätze auf der großen Bühne absolvierte das Trio am Mittwoch ein paar Proberunden auf der hauseigenen Strecke in Fiorano. Dabei kam dem Reglement entsprechend ein zwei Jahre alter Ferrari SF70-H zum Einsatz. Für Shwartzman war es der erste Test in einem Formel-1-Renner überhaupt. Am Freitag reiste Schumacher dann noch nach Hinwil, um die notwendige Sitzprobe im aktuellen C39 zu absolvieren. ■



FERRARI

Welcher der drei Ferrari-Junioren bekommt als Erster ein F1-Stammcockpit?

Formel 1

Honda zieht den Stecker

Honda wird die Formel 1 nach der Saison 2021 verlassen. Damit müssen sich die Red-Bull-Teams nach einem neuen Motorenpartner umsehen.

Von: **Tobias Grüner**

Mehr als eine Milliarde Euro hat Honda über die Jahre in sein Formel-1-Projekt gesteckt. Der Gegenwert der Investition fiel mit vier Siegen von Red Bull und einem Erfolg von Alpha Tauri deutlich geringer aus als erhofft. Nun zogen die Japaner überraschend den Stecker. Nach der Saison 2021 ist Schluss: „Honda muss seine Ressourcen bei der Entwicklung von Zukunftstechnologien bündeln, zu denen vor allem die Brennstoffzellen-Technik und Batterie-elektrische Antriebe gehören“, heißt es im offiziellen Statement.

Die Kundenteams Red Bull und Alpha Tauri müssen nun schnell Ersatz finden, um bei der Entwicklung des 2022er-Autos nicht in Rückstand zu geraten. Ein Ausstieg der Rennställe stehe nicht zur Debatte, betonte Red-Bull-Teamchef Christian Horner: „Wir haben das letzte Concorde Agreement unterschrieben und bleiben dem Sport damit langfristig verbunden.“ Die Frage lautet, wer von den verbliebenen Motorenbauern infrage kommt, um die Schwesterteams zu beliefern. Mercedes hat immer wieder bekundet, den direkten Rivalen nicht mit eigener Technik zu versorgen. Außerdem hat man mit Neukunde McLaren schon acht Autos im Einsatz. Mit Renault war die Ehe 2018 im Streit auseinandergegangen. Hier müssten alle Verantwortlichen über ihren Schatten springen. Bliebe noch Ferrari. Die Triebwerke der Italiener sind nach dem Ausbau der umstrittenen Techniktricks der Vorsaison aktuell jedoch nicht konkurrenzfähig. ■



XPB

Honda macht Schluss. Wer liefert künftig die Motoren für Red Bull?

NACHRICHTEN

CORONA-ZAHL STEIGT

Die FIA hat mitgeteilt, dass in den 14 Tagen rund um den Russland-Grand-Prix insgesamt 17 Personen positiv auf den Coronavirus getestet wurden. Das ist klar die höchste Zahl seit dem Wiederanpfiff der Saison. Die Zulassung von Fans in Sotschi sei dafür aber nicht verantwortlich: „Die Öffentlichkeit hatte keinen Zugang zur abgeschlossenen F1-Blase“, erklärte der Weltverband.

HAMILTON MENSCHLICH

In Russland hatte Lewis Hamilton noch behauptet, dass er als WM-Spitzenreiter besonders im Fokus der FIA-Schiedsrichter stehe. Jetzt ist der Weltmeister zurückgerudert: „Wenn man Gegenwind bekommt, sagt man nicht immer die richtigen Sachen. Ich reagiere unter Spannung nicht immer korrekt, aber ich bin auch nur ein Mensch“, entschuldigte sich der Brite.

KEIN FORMEL-E-EINSTIEG

Nach dem Ausstieg aus der Formel 1 will Honda nicht wie manch anderer Hersteller sein Glück in der Formel E suchen. „Solche Pläne gibt es aktuell nicht“, erklärte Geschäftsführer Takahiro Hachigo. Das IndyCar-Programm ist von dem F1-Ausstieg übrigens nicht berührt. Es soll wie bisher fortgeführt werden.

INDYCAR-KALENDER 2021

IndyCar hat den Kalender für die Saison 2021 veröffentlicht. Von den 17 Rennen finden nur vier auf Oval-Kursen statt:

7. März: St. Petersburg
11. April: Alabama
18. April: Long Beach
1./2. Mai: Texas (2)
15. Mai: Indianapolis GP
30. Mai: Indy500
12./13. Juni: Detroit (2)
20. Juni: Elkhart Lake
4. Juli: Mid-Ohio
11. Juli: Toronto
8. August: Nashville
14. August: Indianapolis GP
21. August: St. Louis
12. September: Portland
19. September: Laguna Seca



Im ersten Lauf siegte Newgarden auch dank der perfekten Strategie

INDYCAR

Aufholjagd zu spät?

Gerät der sechste IndyCar-Titel von Scott Dixon doch noch einmal in Gefahr? Beim Doppel-Event auf dem Indianapolis Road Course machte Verfolger Josef Newgarden mächtig Boden gut.

Von: **Tobias Grüner**

Eigentlich wollte Scott Dixon den Titelgewinn schon bei der vorletzten Station in Indianapolis klarmachen. Doch nun muss der Neuseeländer beim Finale in St. Petersburg noch einmal zittern. Die beiden Rennen auf dem Road Course im Infield des berühmten Ovals liefen für den Dominator des Jahres 2020 nämlich überhaupt nicht nach Plan. Ein achter und ein neunter Platz ließen den Vorsprung von 76 auf 32 Punkte schrumpfen.

Verfolger Josef Newgarden zeigte schon im ersten Teil des Doppel-Events am Freitag, dass er die Meisterschaft nicht kampflos aufgibt. Dabei sah es zu Beginn noch gar nicht nach dem dritten Saisonsieg für den Penske-Piloten aus. Rinus VeeKay, der sich seine erste Pole-Position in der IndyCar-Serie geschnappt hatte, lieferte sich an der Spitze des Feldes ein heißes Duell mit Colton Herta. Am Ende setzte sich Herta mit einem klasse Manöver in Runde 21 durch. Doch kaum ging es mit den ersten Boxenstopps los, spielte Newgarden seine Erfahrung und die gute Pace seines Chevrolet-Renners aus. Herta versuchte noch lange gegenzuhalten, doch 25 Runden vor dem Ende war die Gegenwehr schließlich gebrochen, als sich der Andretti-Pilot unter Druck in der ersten Kurve verbremste und in den Notausgang musste. Am Ende rutschte Herta sogar noch hinter Alexander Rossi und Rinus VeeKay auf Rang 4 zurück. Dixon lag zwei Runden vor Schluss noch auf dem siebten Platz, verlor nach einem Ausrutscher in Kurve 7 aber zwei weitere Positionen. Newgarden ließ dagegen vorne nichts mehr anbrennen. Der 28-Jährige kreuzte mit 14,2 Sekunden Vorsprung die Linie. „Ich hatte eine richtige Rakete heute. Wir hatten die perfekte Strategie und tolle Zweikämpfe – mehr kann man von einem IndyCar-Rennen nicht erwarten."

Im zweiten Lauf am Samstag gab es dann nichts mehr zu feiern. Weil zehn Runden weniger zu absolvieren waren, setzten fast alle Teams auf eine Zweistopp-Strategie. Da die Rennleitung wie schon am Tag zuvor ohne Gelbphasen auskam, ergaben sich kaum Chancen, über die Strategie vorwärts zu kommen.

Keine doppelten Punkte

Von Startplatz 9 aus schaffte es Newgarden am Ende immerhin noch auf Rang 4, was den Titelaspiranten aber nicht glücklich machte: „Wenn wir noch mal so einen phänomenalen Tag wie gestern gehabt hätten, wäre die Ausgangslage in der Gesamtwertung gut. Leider haben wir heute nur eine mittelmäßige Leistung gezeigt. Wir hätten einfach weiter vorne starten müssen, um die Podiumsplätze zu attackieren." Den Sieg schnappte sich Pole-Setter Will Power, knapp gefolgt von Colton Herta und Alexander Rossi. Dixon verlor auf Rang 8 weitere Punkte, was aber auch daran lag, dass er sich im Zweikampf mit Ryan Hunter-Reay den Unterboden beschädigt hatte. Trotzdem ist die Ausgangslage für den Saisonabschluss Ende Oktober in St. Petersburg komfortabel. Ohne doppelte Punkte beim Finale müsste Newgarden zusätzlich zum Sieg noch alle Bonuspunkte für die Pole-Position, die meisten Führungsrunden und die schnellste Rennrunde sammeln. Und selbst dann würde Dixon ein neunter Platz zum Titel reichen. „Der Vorsprung ist ordentlich, aber Josef war immer sehr stark in St. Petersburg", warnte Dixon. ■

INDY ROAD COURSE

Rennen 1 – 2. Oktober 2020

1.	Josef Newgarden	1:44.28,5561 h
2.	Alexander Rossi	+ 14,2940 s
3.	Rinus VeeKay	+ 15,0377 s
4.	Colton Herta	+ 17,3950 s
5.	Felix Rosenqvist	+ 18,4580 s
6.	Will Power	+ 26,1379 s
7.	Graham Rahal	+ 27,3767 s
8.	Jack Harvey	+ 28,5311 s
9.	Scott Dixon	+ 30,7960 s
10.	Marcus Ericsson	+ 36,9727 s

Rennen 2 – 3. Oktober 2020

1.	Will Power	1:32.08,5228 h
2.	Colton Herta	+ 0,8932 s
3.	Alexander Rossi	+ 6,1900 s
4.	Josef Newgarden	+ 9,5889 s
5.	Patricio O'Ward	+ 10,0770 s
6.	Jack Harvey	+ 17,9886 s
7.	Graham Rahal	+ 18,5055 s
8.	Scott Dixon	+ 20,5209 s
9.	Alex Palou	+ 23,5209 s
10.	Simon Pagenaud	+ 35,4374 s

FAHRER-WERTUNG

1.	Scott Dixon	502 Punkte
2.	Josef Newgarden	470
3.	Colton Herta	401
4.	Will Power	388
5.	Patricio O'Ward	376



INDYCAR

Bringt Scott Dixon den Vorsprung beim Finale in St. Petersburg über die Linie?



GP Mexiko 1970

Glück im Unglück

Im Saisonfinale 1970 ging es um nichts mehr. Das Titelrennen in einem Jahr der Tragödien war entschieden. Doch um ein Haar hätte es in Mexiko eine weitere Katastrophe gegeben. Die Zuschauer saßen direkt am Streckenrand. Jeder Unfall hätte ein zweites Le Mans bedeutet.

Von: **Michael Schmidt**

Die Luft war raus aus der Weltmeisterschaft 1970, als der GP-Tross zum Finale nach Mexiko reiste. Emerson Fittipaldi hatte mit seinem Sieg beim vorletzten Rennen in Watkins Glen beide Titelrennen entschieden. Jochen Rindt wurde posthum zum Weltmeister gekürt, Lotus gewann den Konstrukteurspokal. Deshalb traten zum letzten Rennen des Jahres auch nur 18 Autos an. Ferrari bestätigte seine gute Form der zweiten Saisonhälfte. Clay Regazzoni stellte seinen 312B in die erste Startreihe. Jacky Ickx lauerte auf Platz drei. Nur Jackie Stewart im neuen Tyrrell konnte mit den Ferrari mithalten. Der Schotte schaffte den Sprung in die erste Startreihe. USA-Sieger Emerson Fittipaldi dagegen stand ganz hinten. Der Brasilianer war wegen zwei Motorschäden kaum zum Trainieren gekommen. Insgesamt hatten in der Höhenluft von 2228 Metern im Training acht Motoren ihren Geist aufgegeben.

Doch was ein versöhnlicher Ausklang nach einer Saison voller Tragödien hätte werden sollen, wäre fast in einer Katastrophe geendet. Rund 200 000 Menschen waren am Sonntag in das Autódromo Magdalena-Mixhuca am Stadtrand von Mexico-City gepilgert – deutlich mehr, als der Veranstalter erwartet hatte. Mangels Platz durchbrachen die Fans die Absperrungen, kletterten über Leitplanken und setzten sich im Bereich der S-Kurven teilweise bis zum Streckenrand. Die Polizei versuchte vergeblich, die aufgeheizte Stimmung zu beruhigen und die Zuschauer zurückzudrängen. Weil sich der Start verzögerte, begannen die ungeduldigen Besucher aus Verärgerung Flaschen und Büchsen auf die Piste zu werfen.

Dem Veranstalter und den Fahrern war gleichzeitig klar, dass eine Absage des Rennens für eine Revolte unter den Zuschauern geführt hätte. „Sie hatten Angst, die Fans würden das Fahrerlager niederbrennen“, erinnert sich Emerson Fittipaldi. Deshalb wurden Jackie Stewart und Pedro Rodriguez auf die Strecke geschickt, um das Volk zu beruhigen. Sie baten die Fans, wieder hinter die Barrieren zu gehen. Der Appell hatte nur kurzfristig Erfolg. Nachdem die Wurfgeschosse von der Straße gekehrt worden waren, konnte es mit 75 Minuten Aufschub endlich losgehen.

Mit Fortlauf des Rennens rückten die Besucher aber wieder gefährlich nahe an die Strecke heran. Jackie Stewart musste aufgeben, nachdem ihm ein Hund ins Auto gelaufen war. „Es war

ZAHL DES RENNENS

126

Grands Prix war Jack Brabham seit 1955 gefahren. Im Mexiko 1970 erklärte der dreifache Weltmeister seinen Rücktritt.



Der absolute Wahnsinn: Rodriguez zirkelt seinen B.R.M. mitten durch die Zuschauer

MOTORSPORT IMAGES

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Jacky Ickx	Ferrari	65 Runden	1:53.28,36 h = 171,848 km/h
2.	Clay Regazzoni	Ferrari	65 Runden	1:54.13,82 h + 45,46 s
3.	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	65 Runden	1:54.14,33 h + 45,97 s
4.	Chris Amon	March-Cosworth	65 Runden	1:54.15,41 h + 47,05 s
5.	Jean-Pierre Beltoise	Matra	65 Runden	1:54.18,47 h + 50,11 s
6.	Pedro Rodriguez	B.R.M.	65 Runden	1:54.53,12 h + 1.24,76 min

Schnellste Runde: Jacky Ickx, Ferrari, 1.43,11 min = 174,571 km/h

DAS RESULTAT

GP Mexiko 1970, 25. Oktober 1970, Magdalena-Mixhuca

Wetter:	24°C, bewölkt
Distanz:	65 Runden à 5,000 km = 325,000 Kilometer
Nennungen:	18
Gestartet:	18
Gewertet:	9
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Clay Regazzoni (Ferrari), 1.41,86 min = 176,713 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Kampf im Hinterfeld: Gethin gegen Pescarlo und Cevert



MOTORSPORT IMAGES

Der letzte Auftritt: Brabham fährt sein Abschiedsrennen nicht zu Ende



MOTORSPORT IMAGES

Überlegene Vorstellung: Ickx feiert seinen dritten Saisonsieg

ein riesiger schwarzer Hund, aus meiner Perspektive groß wie ein Elefant. Er kam plötzlich aus der Menschenmenge geschossen. Ich habe ihn mit dem rechten Vorderrad getroffen." In den letzten Runden querten sogar einige Zuschauer die Straße. Angesichts der gefährlichen Situation verzichteten die Piloten auf eine Ehrenrunde und bogen gleich in die Boxengasse ab.

Das letzte Rennen des Jahres wurde von Ferrari dominiert. Jacky Ickx übernahm schon in der zweiten Runde das Kommando. Jackie Stewart lag 14 Runden im Ferrari-Sandwich, bis sich ein Bolzen in der Lenksäule lockerte. Die Reparatur kostete eine Runde. Ab dann fuhren die beiden roten Autos einem überlegenen Doppelsieg entgegen. Stewarts Rennen war nach der Kollision mit dem Hund endgültig zu Ende.

Jack Brabham hatte vor dem Freitagstraining seinen Rücktritt verkündet. Der Australier bot trotz eines Unfalls im Training noch einmal eine großartige Vorstellung. Dem 4. Startplatz ließ er einen mittelprächtigen Start und eine tolle Aufholjagd folgen, die ihn bis auf Platz 3 führte. Ein Motorschaden zwölf Runden vor Schluss beendete die lange Karriere des Australiers, die 15 Jahre zuvor in Aintree begonnen hatte.

Strafe für Mexiko

Um seinen dritten Platz schlugen sich zwei Neuseeländer. Denis Hulme verteidigte den letzten Podiumsplatz mit 1,1 Sekunden Vorsprung gegen Chris Amon, obwohl dem McLaren-Piloten im Finale regelmäßig die Gänge raussprangen.

Das in Watkins Glen noch so erfolgreiche Lotus-Team kam auf keinen grünen Zweig. Emerson Fittipaldi ereilte nach zwei Runden ein weiterer Motordefekt. Reine Wisell bremsten Getriebeprobleme und ein Ölleck. Im Gegensatz zu Lotus zeigten sich die Matra in besserer Form. Eine Airbox über den Ansaugtrichtern des Zwölfzylinders und der Wechsel auf eine Zündanlage verbesserten die Fahrbarkeit und Leistung des Motors. Jean-Pierre Beltoise beendete das Jahr mit einem 5. Platz. Pedro Rodriguez konnte bei seinem Heimrennen nicht glänzen. Zündaussetzer raubten seinem B.R.M. V12 den Punch. Der Mexikaner staubte trotzdem noch einen Punkt ab.

Für Mexiko war es der letzte Grand Prix für lange Zeit. Die FIA strafte den Veranstalter für die chaotische Organisation ab. Angesichts der Disziplinlosigkeit der Zuschauer war es reines Glück, dass nichts passierte. Ein einziger Unfall hätte ausgereicht, um ein zweites Unglück wie in Le Mans heraufzubeschwören. Jack Brabham schüttelte den Kopf: „Ich habe in meiner ganzen Karriere nichts Vergleichbares erlebt. Wir sind haarscharf an einer Katastrophe vorbeigeschrammt." Erst 1986 durfte der GP-Tross wieder in das Land der Azteken reisen. ■



Sieg mit Gschmäckle

Sowohl Schütz Motorsport als auch Callaway Competition feierten am Sachsenring die jeweils ersten Saisonsiege. Der Aufreger des Wochenendes war jedoch eine Strafe gegen den Grasser-Lamborghini, der im Sonntagsrennen als Erster durchs Ziel fuhr.

Von: **Michael Bräutigam**

Alter schützt vor Schnellheit nicht. Was für Fahrer gilt, hat wohl auch für einige Rennfahrzeuge seine Richtigkeit. Denn das erste Qualifying des Wochenendes wurde zur großen Stunde des Marvin Dienst, der sich ausgerechnet im „alten“ Mercedes-AMG GT3 die Pole-Position sichern konnte. „Ich war absolut am Limit und habe das Auto zwischendurch sogar fast verloren“, gab Dienst nach seinem Husarenritt zu, der ihm mit nur 0,026 Sekunden Vorsprung vor dem SSR-Porsche von Michael Ammermüller den besten Startplatz bescherte.

Nachdem Dienst auch im weitgehend ereignislosen Rennen bis zum Boxenstopp souverän führte, fuhr Fahrpartner Philipp Frommenwiler den Sieg ebenso abgeklärt nach Hause. Für beide Piloten war es die Sieg-Premiere und für Schütz Motorsport das Ende einer Durststrecke von fünf sieglosen Jahren. „Unser heutiger Sieg entschädigt uns für einige Wochenenden, die nicht so gut liefen“, schnaufte Frommenwiler durch. Der Schweizer hofft, dass nun der Knoten geplatzt ist.

Mit Robert Renauer und Sven Müller (Herberth-Porsche) sowie Luca Stolz und Maro Engel (Toksport WRT-Mercedes) komplettierten zwei Titelanwärter das Podium. Letztgenannte schlossen mit dem dritten Platz sogar die Punktelücke zu den Tabellenführern Patric Niederhauser/Kelvin van der Linde (Rutronik-Audi), die Siebte wurden. Damit lag man nach dem siebten von 14 Saisonrennen gleichauf, die besseren Einzelergebnisse sorgten aber dafür, dass die Toksport-WRT-Truppe sich mit dem Titel des Halbzeitmeisters schmücken durfte.

Davon offensichtlich beflügelt, lief es im sonntäglichen Qualifying für Maro Engel beinahe perfekt. Auf Startplatz 2 musste er nur Dennis Marschall

> „Es scheint, als hätte sich ein Steinchen zwischen Bremssattel und Felge verklemmt, wodurch die Felge gebrochen ist. Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit?“
>
> Mercedes-Pilot Maro Engel

(Rutronik-Audi) den Vortritt lassen, der sich mit knapp zwei Zehntelsekunden Vorsprung die zweite Pole des Jahres holte. Teamkollege van der Linde holte sich mit P3 ebenfalls eine gute Ausgangsposition.

Pech für Engel und Stolz

Schon kurz nach dem Start war die Stimmung beim Rutronik-Team schon wieder gedämpft. Marschall kam beim rollenden Start nicht perfekt weg und hielt dadurch auch van der Linde auf. Engel übernahm auf der Außenbahn fahrend die Führung, während dahinter Chaos ausbrach.

Im engen Kampf im Mittelfeld zeigten sich die Tücken des Sachsenrings, der ausgangs der ersten Kurve verschiedene Linien zulässt. Weil sich in der Hitze des Gefechts nicht alle einig waren, wurde der Vortages-Zweite Sven Müller in die Zange genommen, an der Nase seines Porsche drehte sich Maxi Götz in der HTP-Winward-„Mamba“ ein und sorgte für eine Kettenreaktion. Für fünf Autos, darunter eben auch die von Götz und Renauer, war das Rennen bereits in der ersten Runde vorzeitig beendet.

Als die unvermeidliche Safety-Car-Phase beendet war, behielt Engel die Führung und war nach dem Ende des ersten Renndrittels schon weit enteilt. Zwei Minuten vor Öffnung des Boxenfensters dann der Schock: In der Anfahrt zum „Omega“ ging das rechte Vorderrad am schlumpfblauen AMG GT3 Evo in die Knie, Engel rodelte durchs Kiesbett und stellte das Auto kurz darauf ab. „Es scheint, als hätte sich ein Steinchen zwischen Bremssattel und Felge verklemmt, wodurch die Felge gebrochen ist“, bedauerte Engel anschließend. „Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit?“

Dadurch ging die Führung an Albert Costa Balboa im #63er Grasser-Lamborghini über. Der Spanier übergab kurz darauf an Werksfahrer-Kollege Franck Perera



ADAC

Schütz-Sieg mit Altfahrzeug: Am Samstag gewannen Dienst/Frommenwiler



ADAC

Um den Sieg betrogen? Der Grasser-Lambo wurde am Sonntag bestraft

und der fuhr anscheinend ebenso deutlich an der Spitze wie zuvor sein Teamkollege.

Auch eine Safety-Car-Phase, ausgelöst durch den im Kiesbett gestrandeten Zakspeed-AMG von Mick Wishofer, brachte den in Führung liegenden Franzosen nicht aus der Ruhe. Doch entgegen dem Reglement, das eine konstante Geschwindigkeit des Führenden beim Restart vorschreibt, hatte Perera seine Bremsen noch aufgewärmt und dadurch gegen den betreffenden Paragraphen verstoßen.

Kurz vor Rennende hieß es deshalb: Durchfahrtsstrafe für den Führenden! Weil die Uhr aber schon abgelaufen und Perera kurz vor der Zielflagge unterwegs war, wurde diese in eine 30-sekündige Zeitstrafe umgewandelt. Statt Sieg hieß es für die GRT-Truppe nun Platz 10.

Zweierlei Strafmaß

Den Sieg erbten dadurch Jeffrey Schmidt und Markus Pommer in der Callaway-Corvette. Schlussfahrer Pommer konnte bei aller Freude über den Sieg die Strafe gegen den Lambo nicht nachvollziehen. „Ich hatte keinen Nachteil“, sagte der Heilbronner als fairer Sportsmann. Auch seinem Team habe er deshalb am Funk nichts gemeldet. Das Callaway-Team hat nichts falsch gemacht, trotzdem begleitet ein kleiner fader Beigeschmack den Sieg.

Die Strafe schlug hohe Wellen, speziell in den sozialen Netzwerken. Das Team selbst lieferte den entsprechenden Treibstoff. Es postete eine Entscheidung der Stewards vom Nürburgring, als man dem SSR-Porsche in der Eifel einen ganz ähnlichen Vorwurf machte, auf Facebook. Auch im August gab es eine Strafe, allerdings durfte SSR den Sieg behalten und musste sich im nächsten Rennen lediglich fünf Startplätze weiter hinten einsortieren.

„Wir verlieren den Sieg, die anderen behalten ihn“, haderte Teamchef Gottfried Grasser. Die Begründung für das unterschiedliche Strafmaß war wenig befriedigend: Während beim SSR-Porsche nur einmal abgebremst wurde, habe Perera mehrmals die Bremse betätigt, was gefährlicher gewesen sei. „Den Passus gibt es, damit kein Ziehharmonika-Effekt entsteht. Am Nürburgring hat der Porsche von 120 auf 60 km/h abgebremst und es ist genau das passiert. Bei uns wurde mehrmals, aber in einem viel kleineren Bereich gebremst“, erklärt Grasser, der sogar einen Rückzug seines Top-Autos in Betracht zieht. „Das wird vor allem aber darauf ankommen, was Lamborghini darüber denkt.“ Beim kommenden Heimspiel am Red Bull Ring könnte es also gut sein, dass nur die zwei Kundenautos in die Rennen gehen.

Der ADAC und der DMSB machen sich speziell in diesem Jahr wenig Freunde im Fahrerlager. Immer wieder werden inkonstante Entscheidungen und fehlender Menschenverstand angeprangert. Das kann eigentlich nur einen freuen: Gerhard Berger. Er bekommt so immer mehr wechselwillige Kunden für seine 2021 startende GT3-DTM. ■

ADAC GT MASTERS SACHSENRING, 1. LAUF

Pole-Position:
#36 Marvin Dienst (DLV-Team Schütz Motorsport, Mercedes-AMG GT3) 1.18,846 min
Schnellste Runde:
#63 Albert Costa Balboa (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo) 1.21,341 min

1.	#36	Dienst/Frommenwiler	DLV-Team Schütz Motorsport	Mercedes-AMG GT3	45 Runden
2.	#99	R. Renauer/Müller	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 3,483 s
3.	#22	Stolz/Engel	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 4,525 s
4.	#82	Zimmermann/Schothorst	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 16,533 s
5.	#20	Wishofer/Boccolacci	Team Zakspeed BKK Mobil Oil Racing	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 17,339 s
6.	#92	Ammermüller/Engelhart	SSR Performance	Porsche 911 Gt3 R	+ 18,282 s
7.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 18,933 s
8.	#77	Pommer/Schmidt	Callaway Competition	Corvette C7 GT3-R	+ 23,439 s
9.	#17	Bachler/De Silvestro	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 24,935 s
10.	#14	Johansson/Klingmann	MRS GT-Racing	BMW M6 GT3	+ 25,364 s

ADAC GT MASTERS SACHSENRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#8 Dennis Marschall (Rutronik Racing, Audi R8 LMS) 1.18,293 min
Schnellste Runde:
#22 Maro Engel (Toksport WRT, Mercedes-AMG GT3 Evo) 1.19,694 min

1.	#77	Pommer/Schmidt	Callaway Competition	Corvette C7 GT3-R	42 Runden
2.	#32	Weerts/Vanthoor	Team WRT	Audi R8 LMS	+ 3,374 s
3.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 3,957 s
4.	#28	Hofer/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 4,450 s
5.	#48	Ellis/Marciello	Knaus Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 5,587 s
6.	#92	Ammermüller/Engelhart	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 10,441 s
7.	#10	Skoog/Krohn	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	+ 21,917 s
8.	#8	Schreiner/Marschall	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 27,454 s
9.	#14	Johansson/Klingmann	MRS GT-Racing	BMW M6 GT3	+ 27,770 s
10.	#63	Costa Balboa/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 27,864 s*



ADAC

Leader: Niederhauser/van der Linde

PUNKTESTAND FAHRER NACH 8 VON 14 LÄUFEN

1.	van der Linde/Niederhauser	113 Pkt.
2.	Ammermüller/Engelhart	104
3.	Engel/Stolz	97
4.	Renauer/Müller	89
5.	Weerts/Vanthoor	72
6.	Haase/Hofer	70
7.	Costa Balboa/Perera	58
8.	Ellis/Marciello	54
9.	Schothorst/Zimmermann	49
10.	Pommer/Schmidt	48



MOTORSPORT-IMAGES



XPB

Über drei Ecken: Das Verhältnis zwischen WM-Boss Neveu, ACO-Chef Fillon und FIA-Präsident Todt (v.r.) war schwierig

Zwei Tage nach dem 24h-Rennen in Le Mans verkündete der Chef der Sportwagen-WM, Gérard Neveu, seinen Rückzug am Ende der Saison. Im exklusiven Interview mit MSa spricht Neveu über seinen Abgang, das Management der Coronakrise, den Umbau des WM-Kalenders für 2021 und warum Porsche und Ferrari in die Topklasse einsteigen werden.

Von: **Marcus Schurig**

Wie lange haben Sie über den Rücktritt nachgedacht? Gerüchte gab es schon länger ...
Ich habe in der Tat schon eine geraume Zeit darüber nachgedacht, noch mal etwas anderes zu machen. Die letzten Jahre waren nicht immer einfach, das begann mit dem Rückzug von Audi und Porsche aus der LMP1-Klasse und endete in dieser Saison mit der Coronakrise. Um diese Krisen zu bewältigen, musste ich sehr viel Zeit investieren, was dazu führte, dass ich meine Familie nur noch selten gesehen habe. Das war ein Hauptmotiv für meine Entscheidung, den Job als Boss der Sportwagen-WM zum Jahresende abzugeben.

Die Gerüchteküche berichtet seit Jahren von wachsenden Spannungen zwischen Ihnen als WM-Boss und dem ACO als Dachorganisation der WEC. Sind Sie vom ACO aus dem Amt geekelt worden?
Nein, das war definitiv meine Entscheidung! Und ich habe diese Entscheidung eng mit Pierre Fillon, dem ACO-Präsidenten, abgestimmt, wir arbeiten seit vielen Jahren sehr gut zusammen. Und ja, es hat in den letzten neun Jahren oft Streit gegeben, auch zwischen mir und dem ACO-Management. Aber aus meiner Sicht ist das völlig normal, wenn man für seine Positionen einsteht und kämpft. Fakt ist aber, dass wir am Ende immer Lösungen gefunden haben, die die Sportwagen-WM weitergebracht haben.

Haben Sie schon einen neuen Job?
Noch nicht! Ich werde jetzt erst mal eine Pause machen und mich dann später um einen neuen Job bemühen.

„Wir müssen die Flamme des Sports am Leben halten“

Wie schwierig war es, den Restart der WM nach der Pandemie zu organisieren?
Ziemlich schwierig. Und wir sind immer noch mitten in einer sehr befremdlichen und ungewohnten Situation: Nichts ist stabil, alles kann sich stündlich ändern, und das macht es knifflig, die Planungsaufgaben für eine WM ordentlich abzuarbeiten. Das macht alles sehr aufwendig, weil man alle Prozesse anpassen muss und für jedes Szenario einen Plan B benötigt – oder sogar einen Plan C und einen Plan D.

Rennen hinter verschlossenen Türen fühlen sich seltsam an. Auch für Sie?
Wir müssen weitermachen, wir sind es dem Sport schuldig, den Fans und unseren Teams und Fahrern, denn einige verdienen in diesem Geschäft bekanntlich ihren Lebensunterhalt. Es ist auch auf der ideellen Ebene wichtig, Rennen zu fahren, damit der Sport nicht in Vergessenheit gerät oder abgeschrieben wird. Wir müssen die Flamme des Motorsports am Leben halten. Es ist absolut unerfreulich, Autorennen ohne Zuschauer und Fans abzuhalten, aber diesen Preis müssen wir im Moment leider bezahlen.

Das Covid-19-Protokoll der FIA macht die Organisation von Rennen in der Pandemie auch nicht leichter, oder?
Das Problem für jeden Veranstalter besteht darin, dass man als Ausrichter verantwortlich für die Einhaltung der Vorgaben ist. Wenn sich zu viele Menschen an einer Stelle im Fahrerlager knubbeln, muss ich als Veranstalter sicherstellen, dass dort Masken getragen werden, weil der Mindestabstand nicht eingehalten werden kann. Daraus ergeben sich auch vielfältige versicherungsrechtliche Folgen. Und wenn es schiefgeht, dann hat man sofort den Schwarzen Peter.

Müssen Sie auch sicherstellen, dass sich die Menschen aus den sogenannten Blasen oder Bubbles im Paddock nicht vermischen?
Bei der Rückkehr der Sportwagen-WM in Spa im August war die Gewöhnung an diese Blasen-Regelung das größte Problem. Denn es ist wieder unsere Aufgabe und Verpflichtung, als Veranstalter sicherzustellen, dass sich die Blasen im Fahrerlager nicht mischen. Das erfordert viel Vorausplanung im Detail, wie die Neuorganisation der Laufwege im Fahrerlager. Übrigens sind wir auch dafür verantwortlich, die Rückverfolgung einer möglichen Infektionskette sicherzustellen. Wenn Sie krank werden, stehe ich als Promoter in der Pflicht, den Gesundheitsbehörden darüber Bericht zu erstatten, mit wem Sie in Kontakt waren.

> „Es ist absolut unerfreulich, Autorennen ohne Zuschauer abzuhalten. Aber diesen Preis müssen wir alle im Moment leider bezahlen.“
>
> WEC-Boss Gérard Neveu

Einige Rennserien schließen die Medien aus, Sie gehen einen anderen Weg. Warum?
Die Journalisten sind genauso Teil des Motorsportgeschäfts wie wir als Promoter oder die Teams und die Fahrer. Daher sehen wir es als unsere Aufgabe sicherzustellen, dass sie ihren Job machen können. In Spa haben wir nur wenige Journalisten von den Medien zugelassen, die wir seit Jahren kennen und schätzen. Wir zahlen damit auch ein wenig Vertrauen zurück. Leider ist aber die Lage immer abhängig von der Unterstützung der lokalen Gesundheitsbehörden. Beim 24h-Rennen in Le Mans waren wir mit der Fahrerlager-Blase so am Limit, dass wir den 50 zugelassenen Journalisten keinen Zutritt ins Fahrerlager gewähren konnten, sondern nur einigen wenigen Medienvertretern, die seit Jahren zum Netzwerk gehören.

Wie steht es um vertragliche Verpflichtungen bei Sponsoren und TV-Partnern? Und wie viele Rennen müssen Sie fahren, um den WM-Status nicht zu gefährden?
Je mehr Rennen in so einer Saison ausfallen, desto schlechter für uns, denn dadurch reduziert sich automatisch der Umsatz und der Profit. Und wie Sie schon gesagt haben, muss eine WM eine gewisse Anzahl von Rennen abhalten, um am Ende der Saison einen WM-Titel verleihen zu können. Schaffen Sie das nicht, brechen Sie gleichzeitig andere Verträge wie etwa mit Sponsoren – das ist alles sehr schwierig und verschachtelt. Man braucht für jeden Aspekt einen Rechtsanwalt!

Für 2021 zeichnet sich keine echte Verbesserung ab?
Dem würde ich zustimmen. Wir haben ja beim 24h-Rennen in Le Mans den provisorischen Kalender für 2021 vorgestellt. Die Teams haben als unsere Kunden dafür plädiert, die Anzahl auf sechs Rennen zu beschränken, eben weil uns Corona und die Folgen auch 2021 noch beschäftigen werden. Die Rennen in Europa sind weniger ein Problem, aber für alle Überseerennen benötigen wir schon heute einen Plan B für den Fall, dass wir mit Reisebeschränkungen zu kämpfen haben. Wir haben keine Sicherheit und keine Vorhersehbarkeit. Man macht viele Pläne, die man in drei Monaten in den Papierkorb werfen kann, weil es doch anders kommt. Wenn man zu früh entscheidet, muss man jede Woche was ändern. Wenn man vergessen hat, früh genug zu entscheiden, ist man zu spät dran, um etwas rechtzeitig zu umzusetzen. Man macht also eigentlich immer alles falsch!

Wie haben Sie Le Mans ohne Fans erlebt?
Der ACO und sein Präsident Pierre Fillon haben über viele Monate alles getan, damit das Rennen stattfindet und Zuschauer kommen dürfen. Das erste Ziel haben wir erreicht, das zweite leider nicht. Damit das Rennen überhaupt stattfinden konnte, war es unerlässlich, dass keine Zuschauer reindürfen – das war die absurde Logik in der Coronakrise. Aber Le Mans ist das Herz des Langstreckensports und wir mussten sicherstellen, dass das Herz schlägt.

Corona hat auch den Winterkalender der WEC gekillt.
Die Entscheidung, den Winterkalender einzumotten, kam primär zustande, weil der ACO das 24h-Rennen in Le Mans vom Juni auf den September verschieben musste. Beim Winterkalender war Le Mans der Saisonabschluss, das große Finale. Aber wie wollen sie einen Saisonneustart machen, wenn das Finale Mitte September stattfindet? Sie brauchen mindestens sechs Wochen Pause, wo soll dann im europäischen Winter der Saisonstart oder der Vortest stattfinden? Wir mussten also zum Sommerkalender zurückkehren.

Die WEC hat die Richtigkeit des Winterkalender-Konzepts nie richtig unter Beweis gestellt.
Da haben Sie recht, aber das ist ein komplexes Thema. Wenn Sie eine echte Wintersaison fahren wollen, müssen sie raus aus Europa, dahin, wo die Sonne scheint und sie Rennen abhalten können. Dann ist die WEC aber fünf bis sechs Monate auf Welt-Tournee, beginnend mit dem klassischen Fuji-Termin im Oktober, endend mit dem Sebring-Termin Mitte März. Und das ist teuer – und teuer ist in der Krise kein gutes Konzept.

Insider hoffen, dass Porsche und Ferrari in die Topklasse wechseln. Sie auch?
Ich habe nicht den leisesten Zweifel daran, dass die Leitenden Mitarbeiter der genannten Hersteller intelligent und smart genug sind, eine gute Chance beim Schopfe zu packen. Die gute Gelegenheit besteht darin, dass beide Marken im Wettbewerb für so viel Aufmerksamkeit und Furore sorgen, dass es sich am Ende auch für beide Marken lohnen wird. Das war immer die große Vision all jener, die für eine gemeinsame und globale Topklasse im Langstreckensport gekämpft haben. ■



Auf dem Brickyard rumgefläzt: Farfus, Catsburg und De Phillippi (von rechts) freuen sich über ihren IGTC-Sieg In Indianapolis

MOTORSPORT-IMAGES

Doppelsieg für BMW

Das deutsche BMW-Team Walkenhorst Motorsport dominierte den zweiten Saisonlauf der IGTC in Indianapolis: Augusto Farfus, Connor De Phillippi und Nicky Catsburg siegten mit einem Vorsprung von 41 Sekunden auf das Schwesterauto von Martin Tomczyk, Nick Yelloly und David Pittard.

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

Doppelsiege sind im GT3-Rennsport eher die Ausnahme, und das gilt ganz besonders für die hart umkämpfte Intercontinental GT Challenge (IGTC), die in normalen Zeiten aus fünf globalen Highlight-Rennen besteht, wo sich bis zu neun Hersteller für die komplette Saison eingeschrieben haben. Der letzte IGTC-Doppelsieg gelang Audi 2018 – ebenfalls in Amerika, damals noch in Laguna Seca.

Die beiden BMW M6 GT3 des Teams Walkenhorst Motorsport hatten den Sieg fraglos verdient, denn erstens waren die wechselhaften Wetterbedingungen eine echte Herausforderung, zweitens hatte man im Rennverlauf mindestens zwei ernst zu nehmende Gegner, die BMW den Laufsieg streitig machen wollten.

Auf der anderen Seite starteten beim US-Lauf der IGTC in Indianapolis wegen der zahllosen Corona-Beschränkungen nur 22 Rennwagen, davon lediglich 12 GT3-Autos. Das Feld war also weniger dicht besetzt als sonst. Trotzdem war ein gutes Resultat gerade hier wichtig, denn niemand weiß, wie viele Rennen noch gefahren werden: Das Saisonhighlight beim 24h-Rennen in Spa wird Ende Oktober auf jeden Fall stattfinden, das Finale in Kyalami ist aber ein Wackelkandidat.

BMW im IGTC-Titelkampf

So konnten sich Augusto Farfus, Connor De Phillippi und Nicky Catsburg mit ihrem Sieg in Schlagdistanz für die Fahrermeisterschaft bringen: Weil das in Bathurst siegreiche Bentley-Trio Jordan Pepper, Jules Gounon und Maxime Soulet in Indianapolis nur einen mickrigen Punkt einfuhr, liegen Farfus, De Phillippi und Catsburg jetzt nur noch einen Zähler hinter den Meisterschaftsführenden, und auch die begehrte Markenwertung ist vor dem 24h-Rennen Spa weit offen.

> „Unser BMW M6 hat heute unter trockenen Bedingungen ausgezeichnet funktioniert, daher war mein Schlussstint so easy und schnell zugleich."
>
> BMW-Pilot Nicky Catsburg

Der siegreiche Walkenhorst-BMW mit der Startnummer 34 hatte das über acht Stunden führende Rennen von der Pole-Position in Angriff genommen. Im Shootout für die besten Startplätze lagen immerhin neun von zehn GT3-Autos innerhalb einer Sekunde, was der Fahrzeugeinstufung (BOP) kein schlechtes Zeugnis ausstellt. Jules Gounon hatte den Bentley Continental von K-PAX-Racing für den zweiten Startplatz qualifiziert, doch die Rundenzeit wurde wegen eines defekten GPS-Sensors gestrichen, sodass der Meisterschafts-Leader Bentley das Rennen vom zehnten Platz in Angriff nehmen musste.

Das Rennen war so eine Art Spiegelbild des Qualifyings: Dort hatte BMW die Pole, zwei Zehntel vor dem Bentley, dicht dahinter folgte der Acura NSX GT3 (#30) des Teams Honda Racing (Mario Farnbacher, Dane Cameron, Renger van der Zande), fünf Zehntel hinter der Pole-Position lag der zweite Walkenhorst-BMW (#35) von Tomczyk, Yelloly und Pittard. Und genau diese vier Fahrzeuge sollten sich im Rennen inständig beharken, auch wenn allen Beteiligten klar war, dass die Kombination aus Oval und Infield-Kurs den BMW M6 unter trockenen Bedingungen entgegenkommen sollte.

Bereits kurz vor Rennbeginn startete eine längere Phase mit wechselhaften Mischbedingungen: In der Warm-up-Runde fing es an zu tröpfeln, weshalb einige Teams sogar vor dem Start an die Boxen kamen, um auf Regenreifen zu wechseln – wie der

SunEnergy-Mercedes-AMG von Martin Konrad, der dank des frühen Wechsels und einer folgenden Safety-Car-Phase in der ersten Stunde das Rennen anführte.

Der Regen war so eigentlich nicht vorhergesagt worden, in den ersten drei Rennstunden stellten Schauer die Teams daher vor schwierige Entscheidungen. Ein Profiteur war Bentley: Startfahrer Jordan Pepper wechselte spät auf Regenreifen, dazu blieb er lange im Auto sitzen und kannte so die Bedingungen immer perfekt. Das führte dazu, dass sich der K-PAX-Bentley recht früh und recht deutlich an die Spitze setzen konnte.

Doch das Zwischenhoch hielt nur bis zur Rennhalbzeit, als wieder Jordan Pepper beim Überrunden eines langsamen McLaren in Turn 6 einfädelte. Dabei wurde die rechte hintere Aufhängung des Bentley mit der Startnummer 7 beschädigt, die Reparatur kostete 35 Runden Rückstand, im Ziel lag der Bentley nur auf Platz 17. Pepper, Gounon und Soulet verteidigten damit nur knapp ihre Führung in der Fahrerwertung.

Kurz vor dem Bentley schied auch der Top-Audi von Markus Winkelhock, Spencer Pumpelly und Mirko Bortolotti (#31, Hardpoint Racing) aus dem Kreis der Sieganwärter aus: Ein platter Reifen hinten links sorgte für Rundenrückstand, in der Folge kamen dann noch zwei weitere Reifenschäden sowie eine Durchfahrtsstrafe hinzu. Trotz dieser Widrigkeiten ackerte sich Markus Winkelhock im letzten Renndrittel von Platz 9 wieder bis auf Position 4 nach vorne. Für Audi-Kundensportchef Chris Reinke waren aber nicht nur die Reifenschäden das Problem: „Bereits im Qualifying haben wir gesehen, dass wir einen Rückstand auf die Rundenzeiten der Konkurrenz hatten."

Derweil hatten die beiden BMW an der Spitze alles unter Kontrolle, sowohl was den Speed als auch was die Zuverlässigkeit betrifft. Nur ein Gegner war noch im Mix: der Acura NSX GT3, auf dem auch der Deutsche Mario Farnbacher am Start war. Zwar holte das Team eine verlorene Runde mit guter Strategie wieder zurück und arbeitete sich dann in den Windschatten der BMW, aber es wurde schnell klar, dass der Acura NSX von Farnbacher, Cameron und van der Zande nicht den Speed hatte, um die BMW im direkten Duell wirklich herauszufordern. Als der Acura von van der Zande beim vorletzten Stopp ein elektrisches Problem hatte, war die Messe endgültig gelesen – mehr als der dritte Platz war nicht drin. Acura kam sogar noch unter Druck von Audi (#31), doch Schlussfahrer Mirko Bortolotti musste im Finale noch eine Strafe wegen Feindkontakt absitzen.

BMW: Setup als Schlüssel

Erwähnenswert aus der Schlussphase bleibt noch die Fahrt von Catsburg im #34er-BMW, der seinem Teamkollegen Yelloly im Schwesterauto in den letzten zwei Stunden eine halbe Minute aufbrummte. Für den Holländer war es der zweite Sieg binnen sieben Tagen nach dem Triumph beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring: „Unser M6 hat besonders unter trockenen Bedingungen sehr gut funktioniert, daher war mein Schlussstint so easy und schnell zugleich. Aber um dahin zu kommen, brauchst du einen Startfahrer, der die Nässe meistert – und den hatten wir heute mit Augusto Farfus!" ■

ZWEITER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Indianapolis (USA)
Streckenlänge: 3,925 Kilometer; Renndistanz: 1177,500 Kilometer

1.	**Farfus/Phillippi/Catsburg**	**Walkenhorst-BMW M6 GT3**	**300 Runden**
2.	Tomczyk/Yelloly/Pittard	Walkenhorst-BMW M6 GT3	+ 41,346 s
3.	Farnbacher/Cameron/v. d. Zande	Honda Racing-Acura NSX GT3	+ 1 Runde
4.	Winkelhock/Pumpelly/Bortolotti	Hardpoint-Audi R8 LMS GT3	+ 3 Runden
5.	Kurtz/Braun/Keating	DXDT-Mercedes-AMG GT3	+ 5 Runden
6.	Root/Poordad/Heylen	Wright Motorsport-Porsche 911 GT3	+ 5 Runden
7.	Hindmann/Blackstock/Robert	Honda Racing-Acura NSX GT3	+ 7 Runden
8.	Balzan/Fuentes/Issa	Squadra Corse-Ferrari 488 GT3	+ 8 Runden
9.	Konrad/Habul/Grenier	SunEnergy-Mercedes AMG GT3	+ 9 Runden
10.	Auberlen/Hull/Clay	Bimmer World-BMW M4 GT4	+ 27 Runden
11.	Miller/Tan/Wittmer	ST Racing-BMW M4 GT4	+ 27 Runden
12.	Davis/Liddell/Bell	GMG Racing-Porsche Cayman GT4	+ 27 Runden
13.	Dalton/Gallagher/Taylor	Notlad Racing-Aston Vantage GT4	+ 28 Runden
14.	Rappaport/DeBoer/Lally	TRG-Porsche Cayman GT4	+ 30 Runden
15.	Lee/Sabo/Sofronas	GMG Racing-Audi R8 LMS GT4	+ 30 Runden


MOTORSPORT-IMAGES

Doppeltes Lottchen: Das Walkenhorst-Team schaffte in Indy den Doppelsieg


MOTORSPORT-IMAGES

Schmales Feld: In Indianapolis standen nur 12 GT3-Rennwagen am Start


MOTORSPORT-IMAGES

Aufgetrumpft: Mario Farnbacher kam im Acura NSX auf Platz 3 ins Ziel


MOTORSPORT-IMAGES

Knapp am Podest vorbei: Der Top-Audi R8 LMS hatte drei Reifenschäden

Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS)

Kontroverse um Ferrari-Reifenurteil

Beim dritten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS) wurde der Ferrari 488 GT3 von Octane126 wegen eines falschen Reifens disqualifiziert. Das Team ging in Berufung, die aber abgelehnt wurde. Das Urteil sorgt nun für Kontroversen.

Von: **Bianca Leppert**



STEFAN BALDAUF

Sieg am grünen Tisch verloren, aber letztlich unter recht diffusen Bedingungen: Octane126-Ferrari in der NLS

Zunächst war die Freude bei Octane126 groß. Das Ferrari-Team aus der Schweiz holte den Sieg im dritten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie. Doch bei der technischen Nachuntersuchung wurde festgestellt, dass eine Markierung eines Reifens nicht identisch war mit dem laut Musterreifen-Prozedere hinterlegten Reifen.

Der Reifenpartner Goodyear sprach das Team von jeglicher Schuld frei und wollte nachweisen, dass es sich dabei um einen Produktionsfehler gehandelt habe. Doch die Berufung wurde vor dem DMSB Sportgericht abgelehnt. Auch eine vorgeschlagene Analyse des Reifens, um zu belegen, dass man keinen Vorteil hatte, habe das Gericht nicht akzeptieren wollen. Entscheidend war nur die Tatsache, dass die einvulkanisierte Markierung nicht korrekt war.

Was verwirrend ist: Im Reglement ist nicht genau festgeschrieben, welche Merkmale final zur Erkennung des Reifens dienen. Denn es gibt mehrere: die Markierung, einen Barcode sowie einen Farbcode. Im Reifenreglement heißt es: „Alle Reifen müssen mit einem Barcode auf der Flanke versehen und identifizierbar sein, der sog. FIA-Barcode ist hierbei ausreichend. Die jeweilige Spezifikation muss mittels der Angaben auf dem Reifen ersichtlich und darf nicht entfernbar sein." Worüber Goodyear und das Ferrari-Team stolperten, war die Formulierung, dass „der sog. FIA-Barcode hierbei ausreichend" sei.

In der Urteilsbegründung der nationalen Motorsportbehörde DMSB hieß es jedoch, der Barcode könne nicht maßgeblich sein, da es bei einer nationalen Veranstaltung keine Barcode-Scanner gäbe. Da fragt man sich: Warum ist diese Identifikationsvariante dann überhaupt im Reglement festgeschrieben? ■

24h-Rennen auf dem Nürburgring: Wertungsausschlüsse

24h: Chaos um die 15-Runden-Regel

Acht Teams wurde beim 24h-Rennen Nürburgring die Mindestfahrzeit ihrer Piloten von 15 Runden zum Verhängnis. Manche wussten es nicht besser, andere regten sich auf.

Es war ein heiß diskutiertes Thema nach dem 24h-Rennen Nürburgring, das eigentlich kein 24h-Rennen war. Um genau zu sein, war das Rennen für 9,5 Stunden unterbrochen. Trotzdem galt die Regel, dass jeder Fahrer auf einem Auto 15 Runden absolvieren muss, damit das Team gewertet wird. Acht eingeschriebenen Teilnehmern wurde das zum Verhängnis, obwohl die Rennleitung über den Info-Monitor auf die Regel aufmerksam machte. Dazu gab es die Möglichkeit, einen Fahrer abzumelden – ohne ärztliches Attest. So geschehen beim Rowe-BMW mit der Startnummer 98 und Lucas Auer. Auch wenn in den Foren die Aufregung groß war, hat die Regel eine Berechtigung. Schließlich könnte sich sonst jeder auf einem Auto einkaufen und ein tolles Ergebnis mitnehmen – auch wenn er nur eine Runde gefahren wäre.

Bei dem verkürzten Rennen hätte man nur darüber diskutieren können, auch die Mindestfahrzeit zu verkürzen, was aber auch für Chaos hätte sorgen können. Das Rennen dauerte nach dem Restart noch 7,5 Stunden, was zwar für 15 Runden ausgereicht hätte, aber die ein oder andere Strategie ziemlich durcheinander gewirbelt hätte. ■ BL

GT World Challenge: 24h-Vortest in Spa

Porsche-Bestzeit bei 24h-Vortest in Spa

Das Porsche-GPX-Team, das 2019 das 24h-Rennen in Spa gewinnen konnte, hat beim Vorbereitungstest auf die 2020er-Ausgabe Ende September die Bestzeit markiert.

Die zweite Jahreshälfte ist für die großen Langstreckenteams in der GT3-Klasse Sprint und Marathon zugleich: Durch die vielen Rennverschiebungen wegen der Coronakrise knubbeln sich die Renn- und Testtermine. Viele Teams hatten eben erst das 24h-Rennen am Nürburgring hinter sich gebracht, nur um einen Tag später in die Ardennen aufzubrechen, wo der zweitägige Vorbereitungstest auf das 24h-Rennen in Spa anstand, das am 24./25. Oktober stattfinden soll.

Nach fünf Testsessions hatte dabei das Porsche-Team GPX Racing mit den Piloten Matt Campbell, Patrick Pilet und Mathieu Jaminet die Nase vorne: Seine Rundenzeit von 2.18,337 Minuten blieb unangefochten, nur ein weiteres Team schaffte in Spa eine Zeit unter 2.19 Minuten – und das war das Boutsen-Ginion-Team mit einem BMW M6 GT3.

Am zweiten Tag sollte kein Team mehr an die Bestwerte vom Vortag herankommen, die Tagesbestzeit markierte dabei der von AF Corse eingesetzte SMP-Ferrari für Miguel Molina, Davide Rigon und Sergei Sirotkin, die eine schnellste Rundenzeit von 2.19,093 Minuten erzielen konnten. ■ MCS

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.



HANS PETER SEUFERT

Leichtfüßig: Im Lola T210 mit dem Cosworth-FVC-Vierzylinder eilte Joakim Bonnier zum Meistertitel

Europameisterschaft für Sport-Prototypen und Sportwagen bis zwei Liter

Bonniers Meisterstück

Er fuhr 16 Jahre lang in der Formel 1 und gewann alle wichtigen Sportwagen-Klassiker außer die 24-Stunden-Rennen von Le Mans und Daytona. Aber erst im Alter von 42 Jahren holte Joakim Bonnier seine erste internationale Meisterschaft. Vor 50 Jahren feierte der Wahl-Schweizer den Fahrertitel in der Zweiliter-Europameisterschaft für Sport-Prototypen und Sportwagen.

Von: **Dirk Johae**

Dieses Zweiliter-Championat wurde 1970 erstmals ausgetragen. Bei den Langstreckenrennen der Marken-WM hatten die kleinen Sportprototypen und Sportwagen fast keine Chance auf vordere Platzierungen. Aber es gab genügend Autos für eine Meisterschaft, beispielsweise von Chevron, Abarth oder Porsche. Hinzu kam mit dem Lola T210 ein neuer und starker Konkurrent. Sowohl die Lola- wie auch die Chevron-Renner wurden von einem 245 PS starken Cosworth-FVC-Vierzylinder befeuert.

Ursprünglich waren zehn Saisonläufe geplant. Allerdings strichen die Veranstalter das Rennen in Clermont-Ferrand, und für die Premierensaion blieben neun Veranstaltungen. Nach dem Auftakt Mitte April in Le Castellet folgten als weitere Stationen Hämeenlinna in Südfinnland, der Salzburgring und Anderstorp sowie der Südwest-Pokal auf dem Hockenheimring. Danach ging es über Mugello, Enna-Pergusa auf Sizilien und dem 500-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring zum Finale am 20. September in Spa-Francorchamps. Ein Lauf auf den Britischen Inseln ließ sich nicht im Kalender integrieren.

Die Besonderheiten dieser Zweiliter-Autos beschreibt Chevron-Werksfahrer Brian Redman detailliert: „Das erforderte eine enorme Konzentration und gut entwickelte Fähigkeiten bei der Einteilung eines Rennens. Den B16 musste man immer in Schwung halten. Der kleinste Lupfer wurde bestraft, man opferte schmerzvoll Sekunden, bevor das Auto wieder beschleunigte. Das Anbremsen der Kurven musste spät und sanft erfolgen, und das Gasgeben so schnell wie möglich, damit der Motor am Ende von langen Geraden die maximale Drehzahl erreichte."



HANS PETER SEUFERT

Zweiliter-Meister: Joakim Bonnier

Chevron rüstet auf

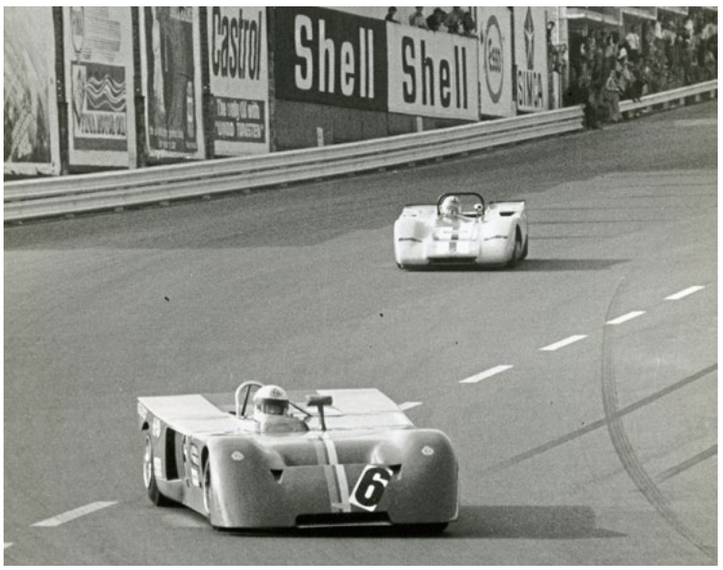
Beim vorletzten Saisonlauf auf dem Nürburgring startete Bonnier nicht. Der Präsident der Fahrergewerkschaft GPDA stufte die Nordschleife als zu gefährlich ein. Somit stand allein sein stärkster Konkurrent im Fokus: Brian Redman trat zum ersten Mal mit einer offenen Version des Chevron B16 an. Dieser Spyder war rund 70 Kilogramm leichter als das geschlossene Basismodell.

Im Zeittraining schockte Redman die Konkurrenz: In seiner schnellsten Runde war er elf Sekunden schneller als Arturo Merzario, die Nummer eins im Abarth-Team. Erst dahinter folgte der schnellste Lola, ein Kun-



HANS PETER SEUFERT

500 km Nürburgring ohne Bonnier: Brian Redman auf Chevron (1), Arturo Merzario auf Abarth (14), Chris Craft auf Lola (2), Kurt Ahrens auf Abarth (15), Willi Kauhsen auf Lola (11) und der spätere Sieger Vic Elford auf Chevron (31)



FERDI KRÄLING

Showdown in Spa: Bonnier reichte der zweite Platz hinter Redman (6)

ZAHL DER SAISON

78

Autos starteten zum vorletzten Saisonlauf auf dem Nürburgring. Beim 500-km-Rennen waren auch GTs und Tourenwagen bis zwei Liter Hubraum zugelassen.

denauto der Ecurie Evergreen mit Chris Craft am Steuer.

Im Rennen jedoch musste Redman dem neu aufgebauten Auto Tribut zollen. In der 14. Runde strandete er im Streckenabschnitt Karussell mit gebrochener Benzinleitung. Der Chevron fing sogar Feuer. Doch sein Teamkollege Vic Elford rettete die Chevron-Ehre und gewann das 500-Kilometer-Rennen in einem geschlossenen B16 mit über einer Minute Vorsprung vor Merzario und dessen Teamkollegen Leo Kinnunen. Erst dahinter folgte mit Karl von Wendt der schnellste Lola-Pilot. Doch der Großgrundbesitzer aus dem Sauerland hatte bereits eine Runde Rückstand. Bonniers Nürburgring-Boykott blieb mit Blick auf die Meisterschaft ohne Folgen, weil auch Ed Swart gegen die schnellen Chevron-Sportwagen nichts ausrichten konnte.

Finale in den Ardennen

Der Abarth-Pilot kam hinter John Bridges im B16 des Semi-Werksteams Red Rose Racing nur als Dritter ins Ziel. Da der Holländer beim Finale in Spa-Francorchamps fehlte, konzentrierte sich dort alles auf das Duell zwischen Brian Redman im Chevron-Prototyp und dem Meisterschaftsführenden Bonnier im Lola. Dem Schweden war zwar der Fahrertitel nicht mehr streitig zu machen, doch Redman sollte Chevron mit einem Erfolg und weiteren neun Punkten zum Markentitel verhelfen.

Dramatisches Finale

Auf der 14,1 Kilometer langen WM-Strecke von Spa dominierte er zwar wie am Nürburgring das Zeittraining. Doch Redman war nur 0,9 Sekunden schneller als Bonnier. Im Rennen fiel die Entscheidung erst kurz vor dem Ziel. Beide verpassten in La Source den Bremspunkt, doch Redman findet schneller den Weg zurück auf die Strecke und gewinnt. Mit fünf Sekunden Rückstand folgte Lola-Kunde von Wendt als Dritter.

Im folgenden Jahr fuhr Bonnier für das Kundenteam Scuderia Filipinetti neben Vic Elford und dem Italiener Mario Casoni. Der Lola-Händler selbst wurde Fünfter, konnte sich aber in der Meisterschaft über den Doppelsieg von Helmut Marko des deutschen BG Racing Teams und Elford freuen. Außerdem gewann Lola die Markenwertung. Den nächsten Titel für die Marke 1973 sollte Bonnier nicht mehr erleben. Er verunglückte 1972 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans in seinem Lola tödlich. Der spannenden Zweiliter-Meisterschaft war keine lange Tradition beschieden. 1974 wurde der letzte Meister nach einer vollen Saison gekürt: Werksfahrer Alain Serpaggi auf dem dominierenden Alpine-Renault A441. ■

ZWEILITER-EUROPAMEISTERSCHAFT

DIE MEISTER 1970–1975

Jahr	Fahrer	Fahrzeug	Team
1970	Joakim Bonnier (S)	Lola T210-Ford	Bonnier
1971	Helmut Marko (A)	Lola T212-Ford	BG Racing Team
1972	Arturo Merzario (I)	Abarth-Osella SE021	Brescia Corse
1973	Chris Craft (UK)	Lola T292-Ford	Crowne Racing Ltd.
1974	Alain Serpaggi (F)	Alpine-Renault A441	Societé Alpine
1975	Chris Skeaping (GB)*	March 75S-Ford	Alroy Racing

* nur zwei Läufe ausgetragen

FAHRERWERTUNG 1970

	Fahrer	Auto	Team	Punkte
1.	Joakim Bonnier (S)	Lola T210-Ford	Ecurie Bonnier	48
2.	Ed Swart (NL)	Abarth 2000 S	Team Radio Veronica	42
3.	Brian Redman (UK)	Chevron B16 und B16S-Ford	Chevron Cars	40
4.	Arturo Merzario (I)	Abarth 2000 SP	Abarth Corse	24
5.	„Pogo“ (Sergio Morando, I)	Abarth 2000 S	„Pogo“	23
6.	John Bridges (UK)	Chevron B16-Ford	Red Rose Motors	18

MARKENWERTUNG 1970

	Marke	Punkte
1.	Chevron-Ford	52
2.	Lola-Ford	51
3.	Abarth	37
4.	Porsche	11
5.	Chevron-BMW	3
6.	Alfa Romeo & Chevron-Mazda	1

Herbst-Sturm



Bekannte Rolle: Für Vorjahressieger Dani Sordo zählen nur Hersteller-Punkte

ROESELER

Mit dem Herbstwetter haben sich auf Sardinien auch die Bedingungen gedreht. Schlimmer noch: Die FIA hält sich weiter bedeckt, ob der sechste WM-Lauf der vorletzte bleibt oder die WM kurzfristig noch auf acht WM-Läufe aufgestockt wird.

Von: **Reiner Kuhn**

Aufgrund der Corona-Pandemie steigt die Rallye Italien erstmals seit 2012 wieder im Herbst. Prompt tobte am vergangenen Wochenende noch ein Unwetter mit Starkregen über Sardinien und sorgte nochmals für veränderte Bedingungen auf den materialfordernden, weil schnellen, aber schmalen und mit Felsen und Büschen gesäumten Schotterpisten.

Doch nicht nur die hohe Regenwarscheinlichkeit sorgt bei den weltbesten Rallyeteams für Kopfzerbrechen. Unklar ist auch, ob der dreitägige Schotterritt weiterhin als vorletzter Saisonlauf gewertet wird oder die FIA kurzfristig doch noch eine achte WM-Runde (siehe Seite 25) präsentiert und im Saison-Endspurt damit neue Türen öffnet. Dementsprechend gespannt ist das Verhältnis zwischen den Titelkontrahenten von Toyota und Hyundai.

Die Titel im Visier

Türkei-Sieger Elfyn Evans führt die Fahrerwertung mit 18 Punkten Vorsprung auf seinen Toyota-Teamkollegen und bisher dreimaligen Sardinien-Triumphator Sébastien Ogier an. Neun Punkte dahinter folgt Weltmeister Ott Tänak als bester Hyundai-Pilot, punktgleich mit Toyota-Junior Kalle Rovanperä. Thierry Neuville fehlen schon 32 WM-Punkte auf den WM-Leader. Deshalb dürfte der Belgier ebenso wie Teilzeit-Teamkollege und Vorjahressieger Dani Sordo nur noch einen Auftrag haben: Volle Attacke, um so Arbeitgeber Hyundai zu helfen, den knappen Rückstand von nur neun Zählern in der Herstellerwertung zu egalisieren. M-Sport hofft derweil, mit seinem Trio Esapekka Lappi, Teemu Suninen und Gus Greensmith an das Vorjahresergebnis anknüpfen und erneut einen Podiumsplatz abstauben zu können.



ROESELER

Wenig Druck: Elfyn Evans

Aufgrund des neuen Termins im Herbst wurden die abendlichen Prüfungen gestrichen und die Streckenführung der drei Tage um rund 100 WP-Kilometer verkürzt, der Finaltag bleibt aber mit 2019 identisch. Auf dem Programm stehen 1199,15 Gesamtkilometer mit 16 Wertungsprüfungen über insgesamt 238,84 WP-Kilometer.

Zwölf World Rally Cars der neuesten Generation bilden die Spitze des insgesamt 64 Teams zählenden Starterfeldes. Dahinter brennt ebenfalls die Luft, denn neben sechs WRC2-Teams gehen insgesamt 16 WRC3-Teilnehmer mit ihren Turboallradlern sowie acht WM-Junioren in ihren frontangetriebenen Ford Fiesta auf die Zeitenjagd. ■

WM-NACHRICHTEN

SOLBERG MIT MIKKELSEN

Um auf heimischem Boden für die künftigen Einheitsreifen zu werben, schickt Pirelli sein Testauto an den Start. Beim Shakedown rückt Andreas Mikkelsen im Citroën C3 WRC aus. Auf der abschließenden Powerstage gibt der Norweger dann den Copiloten für seinen Landsmann und Weltmeister von 2003, Petter Solberg.

WRC2: VORENTSCHEIDUNG

Nach drei siegreichen WM-Starts kann Mads Östberg (Citroën) den Sack zumachen. WRC2-Leader Pontus Tidemand muss dagegen bei seinem vierten und letzten Auftritt nicht nur den Tabellenzweiten Östberg schlagen, sondern auch die im Titelkampf abgeschlagenen Hyundai-Junioren Nikolay Gryazin und Ole Christian Veiby, M-Sport-Youngster Adrien Fourmaux (Ford) und Teamkollege Eyvind Brynildsen.

WRC3: ALLES OFFEN

In der für Privatfahrer reservierten WRC3 schielt noch ein halbes Dutzend Starter auf den Titel. Die besten Karten haben Tabellenführer Marco Bulacia (Citroën) und Verfolger Jari Huttunen (Hyundai). Vorteil für den Finnen: Nach erst zwei Starts hätte er anders als der Bolivianer die Möglichkeit, noch nachzulegen. Theoretische Titelchancen haben zudem noch Kajetan Kajetanowicz, Oliver Solberg (beide Skoda), Nicolas Ciamin und Monte-Sieger Eric Camilli (beide Citroën).

FAMILIENAUSFLUG

Mit der Startnummer 56 und ohne Prioritätsfahrer-Status steht ein vom österreichischen Team BRR eingesetzter VW Polo auf der Nennliste. Am Steuer agiert kein Geringerer als Armin Kremer. Ungewöhnliche Premiere: Nach zweijähriger Wettkampfpause rückt der dreimalige Deutsche-, Europa- und Asien-Pazifik-Meister erstmals in seiner Karriere mit seiner Tochter Ella als Copilotin aus. ■ RK



Aktuell scheint nur eines klar: Publikumsliebling Valentino Rossi wird in Monza fehlen

M. BETTIOL

Show oder Pflicht

Die geplante Rallye Monza sorgt für Missstimmung. Vor allem bei Toyota soll man sauer sein, dass acht Wochen vor dem Saisonende noch immer offen ist, ob es beim Show-Event auch WM-Punkte gibt.

Von: **Reiner Kuhn**

Lucio De Mori ist im Stress: Kaum wird der italienische WM-Lauf auf Sardinien zu Ende sein, muss der Rallyeleiter nach Norditalien. Denn auch bei der auf das erste Dezember-Wochenende terminierten Rallye Monza ist er für den italienischen Automobilverband ACI im Einsatz. De Mori soll sich um das neue Filetstück der dreitägigen Veranstaltung kümmern.

Der Plan: Am Freitag und Sonntag wird wie gehabt im königlichen Park von Monza gefahren. Am Samstag will man mit zwei jeweils rund 30 Kilometer langen und zweimal zu absolvierenden Prüfungen bei Como nicht nur die Gesamtstrecke von bisher rund 150 auf über 220 WP-Kilometer, sondern gleichzeitig auch den Anspruch der bisher eher aus Micky-Mouse-Prüfungen zusammengestückelten Rallye anheben. So weit, so gut.

Doch anders als von der FIA und dem WM-Promoter proklamiert, soll der Show-Event längst nicht nur als möglicher Ersatzlauf dienen, sondern auch dann das WM-Finale bilden, wenn die aufgrund steigender Corona-Zahlen weiter wackelnde Rallye Ypern in Belgien stattfindet. Das Gemauschel sorgt vor allem bei Toyota für Unverständnis.

Nicht nur bei den aktuellen Test-Regularien und dem künftigen Hybrid-Reglement liegen die Tabellenführer mit Hyundai über Kreuz. Auch bei der Auswahl der aktuellen WM-Läufe fühlen sich die Japaner benachteiligt und haben Noch-Teamchef Tommi Mäkinen womöglich auch deshalb ins zweite Glied beordert, um künftig klare Kante zu zeigen. Denn erst stemmte sich Hyundai gegen den frühen Restart in Lettland und bekam zwei neue WM-Läufe in der Heimat ihrer Topfahrer in Estland und Belgien. Nun könnte den Koreanern eine achte WM-Runde bei der Aufholjagd um die WM-Krone helfen. Das dürfte nicht ohne eine Reaktion aus Japan bleiben. ■

Junior-WM

Neuer Rally3 erst national

M-Sport bringt den brandneuen Ford Fiesta Rally3 zum Saisonbeginn 2021. In der Junior-WM wird der innovative Einstiegsallradler aber erst übernächstes Jahr zum Zuge kommen.

Im Wochen-Rhythmus spult Ex-Junior-Weltmeister Nil Solans mit dem brandneuen Ford Fiesta Rally3 Testkilometer ab, mal auf Asphalt, dann wieder auf Schotterpisten. „Wir sind sehr zufrieden und mittlerweile sicher, dass wir das Auto zum Saisonbeginn 2021 homologieren werden“, bestätigt Maciej Woda, Geschäftsführer von M-Sport Polen. Der knapp 120 000 Euro teure Allradeinsteiger und wirtschaftliche Rettungsanker für M-Sport wird von einem 1,5-l-Turbomotor befeuert, der 220 PS und ca. 380 Nm Drehmoment leisten soll. „Da unsere Produktionskapazitäten zu Saisonbeginn nicht ausreichen, genießen die Kunden in nationalen und regionalen Serien den Vorzug“, sagt Woda. Die Junior-WM wechselt erst 2022 auf den Fiesta Rally3. ■ RK



M-SPORT

Im Dauereinsatz: M-Sports neuer Ford Fiesta Rally3 bei einem Schottertest

International

Jean Todt in San Marino

Alljährlich geraten Rallyefans bei der Rallylegend in Ekstase. FIA-Präsident Jean Todt überzeugte sich höchstpersönlich vor Ort, ob das bunte Treiben in Corona-Zeiten nicht aus dem Ruder läuft.

Egal ob Ari Vatanen, Ken Block oder Publikumsliebling Paolo Diana – gefahrene Zeiten spielen bei der Rallylegend eine untergeordnete Rolle. Den Fans geht es bei der Kultveranstaltung in San Marino eher um spektakuläre Fahrweise, wie zahlreiche, mitunter haarsträubende Videoclips belegen.

Um sich einmal vor Ort ein Bild zu machen, reiste neben der FIA-Sicherheitsdelegierten Michèle Mouton erstmals auch FIA-Präsident Jean Todt an und zeigte sich zufrieden: „Ich bin auch hier, um all jenen zu danken, die in so schwierigen Zeiten mit dem Covid-19-Virus solch eine Veranstaltung organisieren. Ich habe viele tolle Autos und begeisterte Menschen gesehen und komme gerne wieder.“ ■ RK



RALLYLEGEND

Hoher Besuch: Jean Todt (M.) traf sich mit Teilnehmern und Regierungsvertretern



Dank zweitem Sieg baut Lukyanuk seine EM-Führung aus

ERC

Knappe Kiste



ERC

Früher Crash: Oliver Solberg



ERC

Guter Achter: Dominik Dinkel

Trotz spätem Fauxpas entscheidet EM-Leader Alexey Lukyanuk die neue Rallye Fafe Montelongo knapp für sich. Dominik Dinkel darf sich in Portugal über den guten achten Platz freuen, Marijan Griebel wird Elfter.

Von: **Reiner Kuhn**

Not macht erfinderisch – das gilt auch für den EM-Promoter. Mangels Alternativen präsentiert Eurosport Events der kontinentalen Elite mit der selbst in Portugal unbekannten Rally Fafe Montelongo nicht nur einen völlig neue Asphaltlauf, sondern gleichzeitig ein neues Format. Erstmals darf mit dem Segen der FIA jede Prüfung dreimal befahren werden. So reichen sechs verschiedene Strecken, um 18 Prüfungen mit insgesamt 181,44 WP-Kilometern zusammenzubekommen.

Die Topteams bereiten sich akribisch vor, allen voran Oliver Solberg. Um sich bestmöglich auf die von den Wetterexperten vorhergesagten regennassen Pisten einzustellen, lässt Ex-Weltmeister Petter Solberg für seinen Filius im Vorfeld extra eine Test-WP bewässern. Doch der Erfolg hält sich in Grenzen. Schon beim Shakedown setzt der mit breiter Brust angereiste Junior seinen VW Polo an einen Baum. Dank einer Nachtschicht seines Einsatzteams kann er trotzdem starten, hält sich bei ständig wechselnden Wetterbedingungen auf den mal trockenen, mal stark verdreckten oder auch spiegelglatten Pisten merklich zurück. Auf der drittletzten Prüfung des ersten Tages sorgt ein defekter Turbolader für Solbergs zwischenzeitliches Aus. Noch schlechter ergeht es dem offiziellen Duo von MRF Tyres: Emil Lindholm aquaplaniert mit seinem Skoda Fabia schon in WP3 von der Piste, Hyundai-Werkspilot Craig Breen reißt seinem Kundensport-i20 ein Hinterrad aus und rutscht im Zwischenklassement auf Rang 30 ab, sodass er den Sonntag für Reifentests nutzt.

Anders EM-Leader Alexey Lukyanuk: Der Russe hat beim kniffligen Reifenpoker meist den richtigen Riecher und setzt sich mit sechs von neun Bestzeiten am ersten Tag von seinen Verfolgern ab. Mit einem komfortablen Vorsprung von fast vierzig Sekunden vor seinem Citroën-Markenkollegen Yoann Bonato und Hyundai-Privatier Iván Ares, die sich ein sehenswertes Duell um den zweiten Platz liefern, startet Lukyanuk in den finalen Sonntag. Doch Bonato und Ares stacheln sich so sehr an, dass sie dem Spitzenreiter immer näher kommen. Als dieser sich auf der drittletzten Prüfung eindreht, schmilzt der Vorsprung von gut 20 auf nur noch 3,8 Sekunden zusammen. Aber Lukyanuk behält die Nerven und bringt mit der zweitschnellsten Zeit auf der finalen Prüfung den Sieg nach Hause. Das Duell dahinter entscheidet Bonato mit nur einer Zehntelsekunde Vorsprung vor Ares für sich.

Bester Deutscher wird Dominik Dinkel (Skoda) mit Beifahrer Michael Wenzel auf Rang 8, knapp geschlagen von Erik Cais (Ford). Marijan Griebel (Citroën) verpasst dagegen die im Vorfeld anvisierte Top-10-Platzierung um zwei Sekunden und wird Elfter vor dem Österreicher Niki Mayr-Melnhof (Ford), zwei Plätze dahinter folgt Albert von Thurn und Taxis (Skoda) auf Platz 14. ■

RALLYE FAFE MONTELONGO PORTUGAL (2.–4.10.2020)

Dritter von sechs EM-Läufen, mit 18 Wertungsprüfungen über 181,44km

1.	Lukyanuk / Eremeev (RUS/RUS), Citroën C3	1:46.52,5 h
2.	Bonato / Boulloud (F/F), Citroën C3	4,6 s
3.	Ares / Vázquez Liste (E/E), Hyundai i20	4,7 s
4.	Munster / Louka (NL/B), Hyundai i20	+ 1.06,1 min
5.	Marczyk / Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia	+ 1.43,9 min
6.	Herczig / Ferencz (HU/HU), Volkswagen Polo	+ 1.53,4 min
7.	Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta	+ 2.00,2 min
8.	Dinkel / Wenzel (D/D), Skoda Fabia	+ 2.05,8 min
9.	Devine / Fulton (IRL/IRL), Hyundai i20	+ 3.02,0 min
10.	Pernía / González Delgado (E/E), Hyundai i20	+ 3.54,1 min

Bestzeiten: Lukyanuk 9, Solberg 3, Ares 2, Bonato 2, Breen 1, Munster 1

EM-STAND NACH LAUF 3

1.	Alexey Lukyanuk (RUS)	108 Punkte
2.	Oliver Solberg (S)	66
3.	Grégoire Munster (NL)	56
4.	Craig Breen (IRL)	40
5.	Miko Marczyk (PL)	34
6.	Iván Ares (E)	33
7.	Giandomenico Basso (I)	32
8.	Emil Lindholm (FIN)	27
9.	Efrén Llarena (E)	26
10.	Eerik Pietarinen (FIN)	24

Junioren U 28

1.	Oliver Solberg (S)	96 Punkte
2.	Grégoire Munster (NL)	89
3.	Miko Marczyk (PL)	65

Junioren U 27

1.	Ken Torn (EST)	111 Punkte
2.	Josep Bassas (E)	84
3.	Amaury Molle (B)	46



Mit Colin McRae feiern die Briten auf heimischem Boden den ersten Weltmeister von der Insel

MCKLEIN

Rallye-WM 1995

Der Durchbruch

In den Neunzigern ist Colin McRae an guten Tagen der absolut schnellste Mann der Welt, an guten wie schlechten ist er jederzeit für einen Abflug gut. So einer wird nie Weltmeister. Oder etwa doch?

Von: **Markus Stier**

Es läuft eigentlich alles nach Plan für Carlos Sainz. Nach kurzem Karriereknick mit Lancia ist der bestimmende Mann der frühen Neunzigerjahre bei Subaru heimisch geworden, hat sich 1994 in seiner ersten Saison mit den Blauen nur dem in der Form seines Lebens agierenden Toyota-Mann Didier Auriol beugen müssen. Kein Problem, dann muss der dritte WM-Titel für den Spanier eben ein Jahr später her.

Das Jahr 1995 ist in mehrerlei Hinsicht bemerkenswert. Zum einen werden aus logistischen und finanziellen Gründen erstmals Service und Training eingeschränkt, zum anderen hat die FIA acht Jahre nach dem Gruppe-B-Verbot endlich bemerkt, dass sich die vorgeschriebene Maximal-Leistung der Gruppe-A-Autos von 300 PS mit dem ebenfalls vorgeschriebenen Luftmassenbegrenzer locker um 80 PS überschreiten lässt. Nun sind 34 Millimeter vorgeschrieben, was insofern von Bedeutung ist, als dass nicht alle vier Werksteams mit der verknappten Atemluft klarkommen.

Nach dem grandiosen Kampf 1995 ahnen Sainz und McRae nicht, dass sie zwar beide noch zwei Mal die Hand am Pott haben werden, doch gewinnen werden sie ihn beide nie mehr.

Das Toyota-Team hätte mit Auriol und Vierfach-Weltmeister Juha Kankkunen im Titel-Kampf durchaus eine Rolle gespielt, aber das ist am Ende Makulatur, denn kurz vor Saisonende wird das Team mit einer illegalen Bypass-Regelung im Ansaugtrakt erwischt und von der WM ausgeschlossen. Das Ford-Team ist mit François Delecour und Bruno Thiry nicht konstant genug, bei Mitsubishi befindet man sich mit einem nun titeltauglichen Lancer Evo III und dem zunehmend erstarkenden Tommi Mäkinen noch in der Warmlaufphase.

So rückt Subaru in den Fokus. Und mit Siegen in Monte Carlo und Portugal sowie einem vierten Rang auf Korsika liegt Sainz nach vier Läufen gut im Plan, was deshalb von gesteigerter Bedeutung ist, weil die Saison '95 dank des zu seiner Wiederwahl von FIA-Präsident Max Mosley installierten Rotationskalenders die bisher kürzeste in der Geschichte ist (dritte Besonderheit). Mit sieben Rallyes könnte diese Saison den Minusrekord von acht Rallyes unterbieten. Die hatte es vor 1995 nur im Jahr 1974 gegeben, als drei Rallyes der Ölkrise zum Opfer fielen.

Zwei Patzer zum Einstand

Auch bei Colin McRae läuft es anfangs wie gewohnt: Gleich zwei Ausritte in Monte Carlo, Motorschaden in Schweden, zur Saisonhalbzeit stehen gerade ein dritter und ein fünfter Rang zu Buche. Der Mann, der Subaru erst auf die Motorsport-Weltkarte hievte, scheint nur noch schmückendes Beiwerk. Doch dann geben zwei Umstände der Saison eine entscheidende Wendung. Erstens geht es nach der Sommerpause nach Neuseeland, wo McRae die letzten zwei Jahre und auch dieses Mal unschlagbar ist, zweitens hat sich Sainz bei einem Mountainbike-Unfall die Schulter so schwer lädiert, dass er drei Monate pausieren und den Flug in den Pazifik auslassen muss. Das wäre zu verschmerzen, wo doch ohnehin nur die besten sieben Ergebnisse zählen. Weh tut dagegen der Motorschaden in Australien, wo McRae mit Rang 2 beweist, dass er auch mal zurückstecken und sicher punkten kann.

Nur noch zwei Rallyes sind übrig, ausgerechnet die Heimspiele der Subaru-Teamkollegen, bei denen jede Kollegialität am letzten Tag der Rallye Katalonien verlustig geht, denn McRae entscheidet, den zur Sicherung des Marken-Titels vereinbarten Waffenstillstand zu ignorieren und holt kontinuierlich auf den führenden Sainz auf. Der Spanier merkt zu spät, dass der Schotte nicht nur mit den Muskeln spielt, am Ende liegt McRae knapp vorn und kassiert einen fristlosen Rausschmiss. Unter Tränen lässt er sich von Teamchef David Richards breitschlagen, an der letzten Zeitkontrolle zu früh zu stempeln. Die einminütige Zeitstrafe bringt Sainz wieder nach vorn und die Stimmung auf den Nullpunkt.

Immerhin gehen die frischgebackenen Feinde punktgleich ins Finale. In Großbritannien darf Sainz nach einem Reifenschaden von McRae, der diesen zwei Minuten kostet, kurz am dritten Titel schnuppern, dann aber überrollt ihn der Youngster am letzten Tag mit fünf Bestzeiten. Schottland und Großbritannien haben ihren ersten Weltmeister. ■



MCKLEIN

Beim Finale in Großbritannien überrollt Colin McRae sämtliche Konkurrenz

Brüder-Erfolg



ADAC

Dominik vor Marcel Fugel: Starkes Heimspiel der Brüder am Sachsenring

Trotz Mini-Feld von nur elf Autos bot die ADAC TCR Germany am Sachsenring guten Sport. Die Siege gingen an Lokalmatador Dominik Fugel (Honda) und Altmeister Harald Proczyk (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn man von Heimvorteil am Sachsenring sprechen kann, dann gilt das im wahrsten Sinne für Dominik und Marcel Fugel. Vom Sitz des Familienteams in Chemnitz-Mittelbach bis an die Strecke nahe Oberlungwitz sind es keine zehn Kilometer Luftlinie. Auf der Berg-und-Tal-Bahn lernten sowohl der 23-jährige Dominik als auch der seit Samstag 20-jährige Marcel das Rennfahren. Da war der Doppelsieg am Samstag natürlich ein Riesen-Erfolg für das ganze Team. Nicht nur, dass Marcel seinen 20. Geburtstag feierte, Vater und Teamchef Markus – selbst Ex-Rennfahrer – wurde tags zuvor 50 Jahre alt. Bis gefeiert werden durfte, mussten die schnellen Brüder aber harte Arbeit leisten.

Dominik hatte im Qualifying nur die siebtbeste Zeit gesetzt. Ob es das Maximum war, darüber lässt sich nur spekulieren. Da aber die Gewichte in diesem Jahr nurmehr anhand der Quali-Ergebnisse vergeben werden und Marcel auf P4 sogar vor dem größeren und meist schnelleren Bruder landete, darf jedoch bezweifelt werden, dass Dominik die Q2-Runde optimal traf.

Seyfferts Reifen-Drama

Jan Seyffert (Hyundai) sicherte sich derweil seine erste Pole-Position und sorgte dafür, dass Hyundai auch im vierten Event eine weiße Weste im Kampf um den besten Startplatz behielt. Kurz nach dem Start musste der Stuttgarter den Spitzenplatz kurzzeitig an René Kircher (VW) abgeben, der nach einem Ausrutscher ins Kiesbett aber zurückfiel.

Dominik Fugel profitierte von einigen Strafversetzungen und durfte von P4 starten. Kurz darauf lag er schon auf P2, und zehn Minuten später machte der Lokalmatador kurzen Prozess – er schob sich in Führung und fuhr auf und davon. Derweil hatte Marcel Fugel auf P3 ebenfalls den HP-Hyundai im Visier. Der hatte zunehmend mit Reifenproblemen zu kämpfen und geriet unter Druck. Kurz vor Rennende wurden die Auflösungserscheinungen am rechten Vorderreifen zu groß, und Seyffert musste neben Fugel auch Antti Buri und Teamkollege Proczyk ziehen lassen.

> Dominik Fugel erlebt eine nahezu makellose Saison und holte sich beim Heimspiel am Sachsenring neben dem zweiten Saisonsieg auch den Titel des Halbzeitmeisters.

Dominik Fugel sicherte sich als erster Fahrer den zweiten Saisonsieg und feierte beim Heimspiel auch die Halbzeitmeisterschaft. „Es sind noch viele Rennen zu fahren. Wir müssen schauen, dass wir so viele Punkte wie möglich mitnehmen“, trat der Honda-Pilot auf die Euphorie-Bremse.

Tags darauf sah es von Startplatz 2 nicht schlecht aus für besagte viele Punkte, doch Proczyk kam vom vierten Startplatz am besten weg und schob sich gleich an die Spitze. Fugel fand danach keine gute Angriffs-Chance und gab sich mit P2 zufrieden. Ein starkes Tourenwagen-Debüt gab derweil übrigens Moto2-Pilot und Gaststarter Marcel Schrötter (Hyundai), der auf P6 einige Permanent-Starter hinter sich ließ.

Proczyk liegt mit elf Zählern Rückstand auf dem zweiten Tabellenplatz. Beim nächsten Event in Spielberg hat er den vielleicht entscheidenden Heimvorteil. ■

SACHSENRING, RENNEN 1

	Fahrer	Rd./Rückstand
1.	D. Fugel/Honda	22 Runden
2.	M. Fugel/Honda	+ 12,537 s
3.	Buri/Hyundai	+ 14,200 s
4.	Proczyk/Hyundai	+ 14,650 s
5.	Seyffert/Hyundai	+ 17,904 s
6.	Gruber/Hyundai	+ 23,768 s
7.	Kircher/VW	+ 24,563 s
8.	Legutko/Honda	+ 46,327 s
9.	Schrötter/Hyundai	+ 48,184 s
10.	Tovilavicius/VW	+ 48,335 s

SACHSENRING, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Proczyk/Hyundai	21 Runden
2.	D. Fugel/Honda	+ 0,740 s
3.	M. Fugel/Honda	+ 3,733 s
4.	Buri/Hyundai	+ 4,148 s
5.	Seyffert/Hyundai	+ 25,250 s
6.	Schrötter/Hyundai	+ 26,539 s
7.	Gruber/Hyundai	+ 30,351 s
8.	Tovilavicius/VW	+ 30,890 s
9.	Kircher/VW	+ 43,005 s
NG	Salminen/VW	+ 10 Rdn.

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Dominik Fugel (D)	140
2.	Harald Proczyk (A)	129
3.	Antti Buri (FIN)	118
4.	Jan Seyffert (D)	107
5.	Marcel Fugel (D)	98
6.	René Kircher (D)	86
7.	Nico Gruber (A)	72
8.	Dziugas Tovilavicius (LT)	69
9.	Harri Salminen (FIN)	50
10.	Michelle Halder (D)	43

DTM

Reglement eingereicht

Noch drei Events, dann ist die Class-1-Ära der DTM Geschichte. Am Wochenende steht Teil eins des Zolder-Doubles an. Derweil ist das Reglement für 2021 eingereicht worden.

Von: **Michael Bräutigam**



WILHELM

Abschiedstournee: Die Class-1-Autos fahren in Zolder zum drittletzten Mal

Über die technischen Details des Regelwerks für den GT3-Umstieg ist noch immer nicht viel mehr bekannt als das, was letzte Woche an dieser Stelle stand. DTM-Boss Gerhard Berger möchte zum Beispiel an stehenden Starts festhalten, das bedeutet zusätzlichen Entwicklungsaufwand für alle Hersteller, weil die Kupplungen in GT3-Autos nicht dafür ausgelegt sind. Wie man da die verschiedenen Konzepte unter einen Hut bringen will – ein Porsche mit Heckmotor hat schließlich mehr Traktion als ein BMW mit Frontmotor – ist jedoch offen. Auch das wird möglicherweise ein Teil der BOP, die die DTM selbst machen will, wie sie es bereits in der DTM Trophy praktiziert.

Fest steht, dass ein Reglement letzte Woche beim DMSB eingereicht wurde. An der BOP kann man auch noch arbeiten, sobald die nationale Sportbehörde und im Anschluss der Automobil-Weltverband FIA ihren Segen gegeben haben. Letzteres dürfte spätestens am 16. Dezember im Rahmen der FIA-Hauptversammlung in München passieren.

Bis dahin ist noch insgesamt sechs Mal Renn-Action mit den aktuellen Boliden angesagt. Am Wochenende steht der erste von zwei Events in Zolder an. Da Belgien zum Risikogebiet erklärt wurde, jedoch mit einigen Fragezeichen. So war zu Redaktionsschluss noch nicht klar, ob Zuschauer an die Strecke dürfen. ■

NACHRICHTEN

WTCR: HYUNDAI ZURÜCK

Am kommenden Wochenende fährt die WTCR am Slovakiaring, allem Anschein nach wird man wie in Zolder mit einem 22 Fahrzeuge starken Feld antreten. Stand Montag planen die Hyundai-Teams mit einer Teilnahme, nachdem am Nürburgring eine von oben angeordnete Zwangspause angesagt war. Zu den 20 fest eingeschriebenen Teilnehmern kommen in der Slowakei die Wildcard-Fahrer Petr Fulín (Cupra) und, wie in der letzten MSa geschrieben, Luca Filippi (Alfa Romeo). Erstmals kommen in dieser Saison die Kompensationsgewichte zum Einsatz. Lynk & Co muss eigentlich 60 kg mitschleppen, wäre dann aber über dem erlaubten Maximalgewicht. Also fahren sie mit plus 40 kg und 10 mm mehr Bodenfreiheit (neu: 90 mm). Honda bekommt 50 kg Ballast, Audi 40 kg, alle anderen fahren „leer“.

NASCAR

Hamlin erschleicht sich Sieg

Im actionreichen Rennen von Talladega hielt sich Denny Hamlin (Toyota) oft zurück. Am Ende war er aber zur Stelle.

Von: **Michael Bräutigam**

Das übliche Abtasten in den ersten beiden Rennsegmenten, bevor man im Finale wilder zur Sache geht, gab es diesmal in Talladega nicht. Noch bevor die Competition Caution in Runde 26 ausgerufen wurde, gab es bereits drei Gelbphasen. Bei so viel Bewegung im Feld zog es Hamlin vor, sich aus dem Gerangel im Vorderfeld herauszuhalten, und fuhr absichtlich meist im Hinterfeld, wie Platz 21 und 28 in den beiden ersten Stages belegen. Die Stage-Siege holten Chris Buescher (Ford) und Martin Truex Jr. (Toyota).

Der crashlastige Rennverlauf zog sich bis in die dritte (!) Overtime, in der die finale Entscheidung über den Sieg fallen musste. Matt DiBenedetto (Ford) setzte alles daran, seine Führung zu halten, ließ sich erst von Markenkollege Chris Buescher weit vom Feld wegpushen und blockte dann, was das Zeug hielt.

Keine Strafe für Hamlin

Der letzte Block gegen William Byron (Chevrolet) war dann aber so hart, dass der eine halbe Runde zuvor noch auf P5 liegende Denny Hamlin aufschließen und vorbeifahren konnte. DiBenedetto kreuzte um 0,023 Sekunden geschlagen den Zielstrich. Weil er aber Byron zu stark blockte und auf den Apron zwang, wurde er noch bestraft: Platz 21.

Mit Hamlins Sieg waren nicht alle einverstanden. Der Gibbs-Pilot hatte bei dem Versuch, den herumeiernden Autos vor sich auszuweichen, die doppelte gelbe Linie gekreuzt und sich dadurch einen Vorteil verschafft. Das ist laut Regelwerk eigentlich verboten. NASCAR ließ Gnade vor Recht ergehen und bestrafte den erschlichenen Sieg nicht. ■



NASCAR

Sieg ist Sieg: Hamlin steht nach dem Talladega-Erfolg im Cup-„Halbfinale“

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
31. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Erik Jones (USA)	Toyota
3.	Ty Dillon (USA)	Chevrolet
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Ryan Newman (USA)	Ford
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	John H. Nemechek (USA)	Ford
9.	Brennan Poole (USA)	Chevrolet
10.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 31 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	3141 Punkte
2.	Harvick (Ford)	3121
3.	Elliott (Chevrolet)	3097
4.	Keselowski (Ford)	3094
5.	Truex Jr. (Toyota)	3085
6.	Bowman (Chevrolet)	3075
7.	Logano (Ford)	3074
8.	Kyle Busch (Toyota)	3053
9.	A. Dillon (Chevrolet)	3053
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	3048



YAMAHA



Rossi (#46) in Barcelona hinter Sieger Quartararo (#20): Noch immer voll motiviert

PETRONAS

Nach der Unterzeichnung seines Petronas-Yamaha-Vertrages wird Valentino Rossi nächstes Jahr seine 26. GP-Saison in Angriff nehmen. Im „Zoom"-Interview sprach er über seine Motive und Chancen.

Von: **Imre Paulovits**

Sind Sie froh, den Vertrag mit Petronas-Yamaha endlich unter Dach und Fach zu haben?
Ja, ich bin sehr glücklich und stolz, denn ich will weiter Rennen fahren. Wir haben jetzt eine seltsame Saison. Zu Beginn wollte ich wissen, ob ich noch immer konkurrenzfähig bin. Danach haben wir sehr viel mit Lin Jarvis und Yamaha gesprochen, später mit dem Petronas-Team. Schließlich ist es gut ausgegangen. Ich war sehr lange im Werksteam von Yamaha. Seit 2013, aber zum ersten Mal seit 2004. Ich denke,

Valentino Rossi

Geburtstag: 16. Februar 1979
Geburtsort: Urbino (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1996: 125 GP, Aprilia (9.)
1997: 125 GP, Aprilia (1.)
1998: 250 GP, Aprilia (2.)
1999: 250 GP, Aprilia (1.)
2000: 500 GP, Honda (2.)
2001: 500 GP, Honda (1.)
2002: MotoGP, Honda (1.)
2003: MotoGP, Honda (1.)
2004: MotoGP, Yamaha (1.)
2005: MotoGP, Yamaha (1.)
2006: MotoGP, Yamaha (2.)
2007: MotoGP, Yamaha (3.)
2008: MotoGP, Yamaha (1.)
2009: MotoGP, Yamaha (1.)
2010: MotoGP, Yamaha (3.)
2011: MotoGP, Ducati (7.)
2012: MotoGP, Ducati (6.)
2013: MotoGP, Yamaha (4.)
2014: MotoGP, Yamaha (2.)
2015: MotoGP, Yamaha (2.)
2016: MotoGP, Yamaha (2.)
2017: MotoGP, Yamaha (5.)
2018: MotoGP, Yamaha (3.)
2019: MotoGP, Yamaha (7.)
2020: MotoGP, Yamaha (zurzeit 11.)

Hobbys
Autorennen, Rallye, Dirt Track

„Bei Petronas wird es für mich sein, wie nach Hause zu kommen“

dieser Schritt ist gut für mich. Und ich muss mich bei Lin und bei Yamaha bedanken, weil sie mir weiterhin Werksunterstützung geben. So denke ich, dass sich nicht viel ändern wird. Die Farbe des Motorrades wird anders sein. Ich bin aber glücklich, weil das Petronas-Yamaha-Team sehr professionell ist und auf sehr hohem Niveau arbeitet. Sie haben bereits sehr wichtige Ergebnisse erreicht.

Wann haben Sie beschlossen, auch 2021 zu fahren?

In einer normalen Situation hätte ich Yamaha gebeten, bis Mugello zu warten. Mir gefielen die Ergebnisse aus dem letzten Jahr gar nicht. Ich hatte eine gute erste Saisonhälfte und bin einige gute Rennen gefahren, aber ich hatte auch oft Probleme. Ich habe mich mit dem Motorrad nicht wohlgefühlt, und ich war nicht konkurrenzfähig genug, um weiter vorne dabei zu sein. Wenn man in meinem Alter mit diesen Problemen konfrontiert wird, beginnt man, sich selbst zu hinterfragen. Wenn man sich das Geburtsdatum der anderen Fahrer anschaut, wird einem klar, dass man bei Weitem der Älteste ist und zu einer anderen Generation gehört. Aber tief in meinem Herzen habe ich diesen Signalen nicht geglaubt. Natürlich bin ich nicht mehr so wie vor zehn oder 15 Jahren, als ich zehn Rennen in einer Saison gewinnen konnte. Aber ich denke, wenn man körperlich fit ist, dann macht die Motivation den Unterschied. Also habe ich mich letztes Jahr entschieden, etwas in meinem Team zu ändern, meinen Chefmechaniker auszuwechseln. Ich hatte mir gedacht, dass wir stark und konkurrenzfähig sein können, dass wir um das Podest und um Siege kämpfen können. Doch noch bevor die Coronakrise kam, rief mich Lin Jarvis im Januar an und sagte, dass er zu VR46 kommen möchte. Da wusste ich schon, dass dies keine gute Nachricht war, weil ich es schon erwartet hatte. Ich hatte es schon seit Thailand im Vorjahr gespürt. Maverick war sehr stark, und Quartararo hat unglaubliche Ergebnisse abgeliefert. Deshalb war mir klar, dass es schwierig sein würde, meinen Platz auch für 2021 zu behalten. Ich war darauf vorbereitet, dass Lin mich rausschmeißen würde. Da habe ich ihn gefragt, ob, wenn ich weitermachen würde, sie mir dann die dritte M1 geben würden? Ich habe meinerseits Druck auf ihn gemacht. Er sagte gleich, dass die Beziehung zwischen mir und Yamaha eine besondere sei und man eine Lösung finden sollte. Von da an haben wir an diesem Projekt gearbeitet. Und ich bin sehr froh, dass wir alles zusammengebracht haben, denn ich genieße das Fahren, wenn ich konkurrenzfähig bin. Von daher muss ich mich bei Lin Jarvis und Yamaha, aber auch beim Petronas-Team bedanken. Ich denke, es wird sehr angenehm sein, bei ihnen zu fahren.

> „Wenn man den Geschmack des Glücks spürt, wenn man mit dem Motorrad auf die Strecke geht, dann kennt man das Geheimnis der Motivation.“
>
> Valentino Rossi

Warum hat es so lange gedauert, bis der Vertrag unterschrieben war?

Ich hatte mich schon früh entschieden, weiterzumachen, zumal sowohl Yamaha als auch Petronas zugesagt hatten. Deshalb hatten wir es danach auch nicht eilig. Es war auch nicht einfach, weil es ein Vertrag zwischen drei Parteien war, nicht nur zwischen mir und Yamaha. Zuvor, die letzten sechs Jahre, haben wir eigentlich nur den vorherigen Vertrag neu unterschrieben und kleine Änderungen vorgenommen. Jetzt haben wir viel mehr Zeit gebraucht. Und wir wollten uns auch keinen Druck machen. Wir mussten uns auch über meine Mannschaft einigen.

Es können aber nicht alle mit Ihnen kommen, oder?

Ich habe hart dafür gekämpft, dass alle mitkommen können. Aber manchmal ist nicht alles möglich. Bei Petronas arbeiten bereits viele gute Leute. Für mich war mein Team während meiner Karriere immer sehr wichtig. Mit Alex Briggs war ich seit 2000 zusammen, wie auch mit Brent Stevens. Aber zum jetzigen Zeitpunkt meiner Karriere kann nicht alles perfekt sein. Ich konnte aber meinen Chefmechaniker David und meinen Elektroniker Matteo behalten. Für Alex und Brent war dies leider nicht möglich. Es ist sehr schade. Ich bin sehr traurig, sie nächstes Jahr nicht mehr zu haben. Aber es ist, wie es ist.

Werden Sie mit den neuen Leuten arbeiten können?

Darum mache ich mir keine Sorgen. Der Kern meines Teams wird dabei sein, mein Chefmechaniker und mein Data-Analyst. Ich kenne aber auch das Petronas-Team gut. Mit Wilco Zeelenberg, dem Teammanager, habe ich bereits im Yamaha-Werksteam zusammengearbeitet. Ich kenne auch Johan Stigefelt sehr gut. Wir sind sogar 1995 in der EM gegeneinander Rennen gefahren. Ich kenne auch Roger, den Truckfahrer, er hat mal bei Repsol-Honda für mich gearbeitet. Es wird für mich sein, wie nach Hause zu kommen.

Freuen Sie sich, mit Ihrem Schützling Franco Morbidelli in einem Team zu sein?

Ja, darauf freue ich mich ganz besonders. Er ist ein Fahrer aus unserer Akademie. Und wenn man uns vor fünf Jahren gesagt hätte, dass wir zusammen fahren werden, hätten wir gesagt, dass dies nicht möglich sei, weil ich da schon aufgehört haben würde. Es wird eine gute Sache. Wir werden zusammenarbeiten und so unsere Leistung steigern.

Sie gehen dann in Ihre 26. GP-Saison!

Dies könnte auch eine Lehre für zukünftige Fahrer sein. Viele hören auf, wenn sie viel jünger sind als ich. Aber in unserem Sport kann man auch weitermachen, wenn man etwas älter ist. Ich habe es immer genossen, im MotoGP-Paddock zu sein, ich liebe diese Lebensart. Meine Leidenschaft, Motorrad zu fahren, begann, als ich zwei Jahre alt war. Mein Vater hat mich damals auf ein Kindermotorrad gesetzt, und wollte sehen, was ich damit anfangen kann. Ob es ein Desaster wird, und wie viel Risiko ich eingehe. Damit war ich der erste Fahrer der neuen Generation, der sehr früh angefangen hat. Das ist heute unumgänglich, wenn man ganz an die Spitze will. Seither hat sich an meiner Leidenschaft nichts geändert. Das macht den Unterschied. Das Wichtige ist, stark zu sein, und immer für die wichtigen Plätze zu kämpfen. Heute ist das nicht einfach, man steht ständig unter Druck, und heute ist ein MotoGP-Pilot ein wirklicher Athlet. Man muss jeden Tag trainieren, man muss einen bestimmten Lebensstil leben. Wenn man aber den Geschmack des Glücks spürt, wenn man mit dem Motorrad auf die Strecke geht, dann kennt man das Geheimnis der Leidenschaft und der Motivation. Wenn dieses Gefühl nicht mehr da ist, dann wird alles sehr schwer.

Denken Sie schon darüber nach, selbst ein MotoGP-Team zu gründen?

Das ist noch zu früh. Aber nach 2021 wird es in der MotoGP einen Wandel geben. Vielleicht können wir diese Gelegenheit ergreifen und ein VR46-MotoGP-Team machen. Aber darüber zu sprechen, ist jetzt noch viel zu früh. Es wäre für uns auch nicht einfach. Die Dimension unserer Organisation ist gut für Moto2 und Moto3, aber für MotoGP wäre es noch ein großer Schritt. Beim Motorrad könnte es Yamaha sein. Bevor ich mit Lin Jarvis darüber rede, müssten wir erst entscheiden, ob wir das Team machen. ■

MotoGP

Bagnaia: Werks-Ducati

Ducati hat sich entschieden: Das Werksteam wird 2021 von Jack Miller und Francesco Bagnaia gebildet, bei Pramac fahren Johann Zarco und Jorge Martín.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinen überzeugenden Vorstellungen in Misano und Barcelona war es nicht weiter verwunderlich, dass sich das Ducati-Werksteam unter den zur Debatte stehenden Fahrern für Francesco Bagnaia entschieden hat. Der Moto2-Weltmeister von 2018 hat sich nach der Rückkehr von seinem Fußbruch beeindruckend geschlagen und war regelmäßig bester Ducati-Pilot, in Misano bis zu seinem ominösen Sturz gar weit in Führung liegend.

Damit hat Ducati sein Fahrerteam für die Zukunft runderneuert und setzt auf junge Talente. Jack Miller ist 25, Francesco Bagnaia 23. Bagnaia ist seit seiner neuen Berufung im siebten Himmel. „Ich wollte immer Ducati in der MotoGP fahren", verrät der VR46-Schützling. „Noch bevor ich Moto2-Weltmeister wurde, habe ich davon geträumt. Dann hat mich Ducati ausgesucht, bevor ich es selber wusste. Und nun haben sie mit mir das Gleiche in der MotoGP getan. Ich kann Claudio Domenicali, Gigi Dall' Igna, Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi für ihr Vertrauen gar nicht dankbar genug sein."

Johann Zarco, der bereits vor dem Barcelona-Grand-Prix einen Ducati-Vertrag für 2021er-Material bekam, wird zusammen mit Jorge Martín das Pramac-Team bilden. Somit hat sich auch die vom Moto3-Weltmeister von 2018 angeheizte Nachricht bestätigt. ■



ALPINESTARS/POLARITY PHOTO

Francesco Bagnaia (l.) fährt 2021 im Ducati-Werksteam, Jorge Martín bei Pramac

Moto3

PrüstelGP: Neuanfang

PrüstelGP wird 2021 mit dem spanischen Rookies-Cup-Führenden Pedro Acosta antreten und sich damit ein Standbein in Spanien aufbauen.

Von: **Imre Paulovits**

Teamchef Florian Prüstel hatte es dieses Jahr nicht leicht. Der WM-Einstieg mit den beiden nordeuropäischen Rookies Jason Dupasquier und Barry Baltus wurde durch die Coronakrise mächtig erschwert. Nach der halben Saison weiß Teamchef Florian Prüstel: „Es ist nicht einfach, in so einer Situation mit zwei Rookies zu arbeiten und genügend Aufmerksamkeit zu bekommen, dass man damit die Sponsoren zufriedenstellt."

Der Belgier Barry Baltus ist in der letzten Zeit auch viel gewachsen und langsam zu groß für die Moto3. Deshalb wird bei Prüstel 2021 der 16-jährige Pedro Acosta neben Jason Dupasquier fahren.

„Acosta hat im MotoGP Rookies Cup bislang alle Rennen in diesem Jahr gewonnen und sein Potenzial bewiesen", so Prüstel. „Er wird von der Fundación Andreas Perez unterstützt, und durch den Zusammenschluss mit ihnen wird es uns in Zukunft auch möglich sein, unsere deutschen Fahrer bei unseren spanischen Aktivitäten effektiver zu unterstützen." ■



RED BULL

Rookies-Cup-Leader Pedro Acosta: Neue gemeinsame Zukunft mit PrüstelGP

NACHRICHTEN

MOTOGP

Kommt er schon für die beiden GPs in Aragón Ende Oktober zurück, oder erst im November in Valencia? Diese Frage beschäftigt die Fans von Marc Márquez immer mehr. Der achtfache Weltmeister postet immer wieder Bilder von seiner Genesung und sein linker Oberarm macht einen erstaunlich kräftigen Eindruck, wenn man bedenkt, dass sich Márquez zwei Operationen unterziehen musste, nachdem der Oberarmknochen bei seinem Highsider in Jerez entzweigegangen war. Das Honda-Team bekräftigt, dass sie den Weltmeister erst dann wieder fahren lassen wollen, wenn er hundertprozentig auskuriert ist. Aber: Wird das noch in diesem Monat sein?

MOTO2

Er ist der Nächste, den es getroffen hat: Arón Canet, der letztes Jahr im Team von Peter Öttl lange um den Titel gegen Lorenzo Dalla Porta kämpfte und bei seinem Umstieg in die Moto2 auf der Speed-Up des Aspar-Teams erstaunlich schnell zurechtkam, musste unters Messer. Auch der kräftig gebaute und ebenso tätowierte Spanier hatte ein Armpump-Syndrom entwickelt, das ihn in Misano und Barcelona behinderte. Letzte Woche Montag wurde er operiert und die Ärzte wunderten sich, wie sehr der Muskel eingequetscht war.

MOTORRAD-WM

James Toseland, Superbike-Weltmeister von 2004 und 2007, und 2008/09 bei Tech3 in der MotoGP unterwegs, feierte am Montag seinen 40. Geburtstag. Der gut erzogene Brite, der seine Karriere 2011 nach einer schweren Handverletzung beenden musste, war danach im Musik-Geschäft erfolgreich und kommentierte die MotoGP für BT Sport. Dieses Jahr ist Toseland wieder in den Motorsport zurückgekehrt: Er führt ein Supersport-WM-Team für Danny Webb.

Vorschau GP Frankreich

ZEITPLAN

GP von Frankreich/Le Mans (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 9. Oktober 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, 10. Oktober 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, 11. Oktober 2020		
9.00–9.20	Moto3	Warm-up
9.30–9.50	Moto2	Warm-up
10.00–10.20	MotoGP	Warm-up
11.20	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
13.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.
14.30	Moto2	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Frankreich/Le Mans

Sieger 2019
Moto3: John McPhee (GB), Honda
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: John McPhee (GB), Honda, 1.42,277 (= 147,3 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.49,055 (= 138,1 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.40,952 (= 149,2 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.42,196 (= 147,4 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.36,764 (= 155,6 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F) Yamaha, 1.32,355 (= 163,1 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 1.41,754 (= 148,0 km/h) (2018)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.36,764 (= 155,6 km/h) (2019)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.32,309 (= 163,2 km/h) (2017)

STAND DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	108
2.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	100
3.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	90
4.	Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 20	84
5.	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	77
6.	Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 20	75
7.	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	72
8.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	60
9.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	59
10.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	58

Moto2

1.	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	150
2.	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	130
3.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	114
4.	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	103
5.	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	79
6.	Tetsuta Nagashima (J)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	72
7.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Speed Up	61
8.	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex	59
9.	Thomas Lüthi (CH)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	57
11.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	54

Moto3

1.	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda	122
2.	Albert Arenas (E)	Gaviota Aspar Team Moto3	KTM	119
3.	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	98
4.	Tony Arbolino (I)	Rivacold Snipers	Honda	95
5.	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	94
6.	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	75
7.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	70
8.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	69
9.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	64
10.	Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM	62

Jochen Luck

Stimme des Motorsports wurde 95



PAULOVITS

Generationen von Motorsport-Fans kannten seine Stimme von den größten Rennveranstaltungen Deutschlands, doch Jochen Luck ist dem Sport auch noch lange nach seinem Ruhestand treu geblieben. Jetzt ist er 95 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

In den letzten Jahren waren sie klar die ältesten regelmäßigen Besucher des MotoGP-Paddocks: Jochen Luck und seine Frau Hildegard bekamen von der Dorna einen Medienpass auf Lebenszeit, und das rüstige Paar reiste mit dem Auto zum Sachsenring, aber auch zu den Grands Prix in Italien und Spanien. Dass Jochen Luck dabei seinen 90. Geburtstag längst überschritten hatte, war kein Hindernis. Er machte halt öfter Pause als bei den Fahrten zu seiner aktiven Zeit, als er nach seinem Nebenjob als Streckensprecher montagsmorgens wieder an seinem Schreibtisch bei Mercedes-Benz und später bei MAN sitzen musste.

Angefangen hatte alles 1949, als am Schottenring der Sprecher ausfiel und Jochen Luck, damals Hobby-Rennfahrer, gebeten wurde, etwas über seine Kollegen ins Mikrofon zu sprechen. Er kam so gut an, dass er fortan regelmäßig von Veranstaltern gebucht wurde und das Rennfahren drangab. Ab 1953 wurde er Streckensprecher auf dem Nürburgring, erlebte dort 1955 den ersten Motorrad-Grand-Prix und 1957 die legendäre Aufholjagd von Juan Manuel Fangio beim Formel-1-GP. 1965 bekam er eine Einladung, in Daytona die Formel V mit zu kommentieren, dort wurde Luck als „The Voice of Hockenheim“ vorgestellt. Seitdem hing ihm der Spitzname „The Voice“ an. Insgesamt war er zwischen 1949 und 1987 bei 488 Veranstaltungen und über 2500 Einzelrennen Streckensprecher.

Von alldem ist nach seiner Pensionierung die Liebe zum Motorradsport geblieben. Noch bis zuletzt fuhr Jochen Luck bei schönem Wetter Motorrad, und zwei, drei GP gehörten bis letzte Saison jedes Jahr fest dazu. Doch in diesem Jahr hat Corona einen Riegel vorgeschoben. Bleibt zu hoffen, dass diese Krise bald vorbei ist, es auch seiner Frau Hildegard bald wieder besser geht und diese beiden einzigartigen Zeugen der Motorsportgeschichte die Rennen wieder an den Strecken erleben können. ■



DUCATI

Titel vertagt

Wieder da: Mit seinem Sieg im zweiten Rennen bewahrte sich Scott Redding eine kleine WM-Chance

Nach zwei Siegen sah es schon nach dem vorzeitigen sechsten Titelgewinn für Jonathan Rea aus. Doch dann wurde es im zweiten Rennen trockener, Scott Redding gewann und Rea fehlen noch drei Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Es wäre zu schön gewesen: Jonathan Rea holt bei seinem 300. Superbike-WM-Lauf den 100. Sieg und den sechsten WM-Titel. Und darauf war eigentlich auch jeder eingestellt. Bereits dreimal hat er seinen Titel in Magny-Cours sichergestellt, und auch diesmal ging er als Dominator in das kalte und verregnete Wochenende. Gleich im ersten freien Training distanzierte er die gesamte Gegnerschaft um mehr als eine Sekunde, auch das erste Rennen gewann er klar, genau wie das Superpole-Rennen. 62 Punkte Vorsprung musste er gegenüber seinem Kontrahenten Scott Redding vor dem Finale in Estoril haben, um vorzeitig seinen Titel sicherzustellen. Bevor er in das zweite Rennen ging, waren es 71, und Redding war im ersten Rennen nicht über einen fünften und im Superpole-Rennen über einen vierten Platz hinausgekommen. Doch dann kam alles anders.

Eitel Sonnenschein

War Magny-Cours das ganze Wochenende in dunkle Regenwolken gehüllt, die sich regelmäßig und kräftig ergossen, kam rechtzeitig zum Start des zweiten Superbike-Rennens die Sonne heraus. Zwar nur kurz, aber ein heftiger Wind begleitete sie, und die zuvor klatschnasse Strecke begann abzutrocknen. Nicht richtig, aber die Pfützen, bei denen die neuen, für kaltes Wetter entwickelten Regenreifen von Pirelli einen bravourösen Einstand gaben, wichen einer feuchten Oberfläche, und keiner wusste, ob nicht gar eine schmale Spur trocken gefahren wird.

Rea setzte sich auch gleich an die Spitze, doch zwei Runden später ging Scott Redding an ihm vorbei. „Als ich hinter ihm war, wurde mir klar, dass ich keine Chance gegen ihn habe und noch ernsthafte Probleme bekommen werde“, gestand Rea. „Meine Reifen wurden einfach zu heiß, mir fehlte das Wasser auf der Oberfläche.“ Auch der zu allem entschlossene und im Regen immer gut fahrende Loris Baz zog bald an ihm vorbei, und dann schaffte es auch Chaz Davies. So war der Vorsprung von Rea auf 59 Punkte zusammengeschrumpft. Er versuchte zwar in den letzten beiden Runden, wieder an Davies vorbeizugehen, doch es reichte nicht. „Ich hatte einige üble Rutscher“, gestand Rea. „Auf der einen Schulter saß das Engelchen, das mich zur Vorsicht mahnte, auf der anderen das Teufelchen, das mich anstachelte, aber es wäre einfach zu riskant gewesen.“

Scott Redding hat den Titel so vertagt. „Meine Jungs haben die Probleme bis zum zweiten Rennen gelöst. Ich hatte ihnen gesagt: ‚Gebt mir das Motorrad, und ich fahre das Resultat‘ – und das ist mir gelungen.“ ■



KAWASAKI

Da war die Kawasaki-Welt noch in Ordnung: Rea führt vor Alex Lowes



TEN KATE RACING

Volksheld: Loris Baz fuhr beim Heimrennen im Regen zweimal aufs Podest

Supersport-WM

Lucas Mahias zaubert

Der Endurance-WM-erfahrene Lucas Mahias hatte im Regen von Magny-Cours die größte Ausbeute. Philipp Öttl kämpfte mit den Elementen, Weltmeister Locatelli kippte in der Aufwärmrunde um.

Von: **Imre Paulovits**



KAWASAKI

Regenheld Lucas Mahias

Eigentlich hatte Andrea Locatelli nichts mehr zu beweisen. Er ist bereits Weltmeister, und das mit der höchsten Anzahl von Siegen, die je ein Supersport-600-WM-Pilot in einer Saison zustande gebracht hat. Das hielt den ehrgeizigen Italiener aber nicht davon ab, auch im strömenden Regen alles zu geben. Wie gewohnt kontrollierte Locatelli das erste Rennen von der Spitze aus, doch Lucas Mahias ließ sich nicht abhängen. Er war aber aus der Schlagdistanz, als in der letzten Runde wegen des Sturzes von Glen van Straalen mit der roten Flagge abgebrochen wurde.

Umso peinlicher wurde das zweite Rennen für Locatelli. Er stürzte in der Aufwärmrunde. Mahias zog vorn davon, Regenspezialist Kyle Smith folgte mit Respektabstand und blieb diesmal im Sattel, der Estländer Hans Soomer fuhr wie schon im ersten Rennen aufs Podest.

Philipp Öttl fuhr erstmals in Magny-Cours und konnte sich bis zum dritten Training auf den achten Platz steigern. Doch im Qualifying fand er kein Gefühl und blieb auf dem 18. Startplatz hängen. Im ersten Rennen kämpfte er sich von dort bis auf den achten Platz vor, doch dann beschlug sein Helmvisier, und er fiel wieder bis auf den 14. Platz zurück. Auch im zweiten Rennen hatte sich Öttl bis auf den achten Rang vorgekämpft, aber nachdem Raffaele de Rosa stürzte, ließ er mehr Vorsicht walten und wurde schließlich elfter Beim Finale in Estoril ist nun noch der dritten WM-Rang für den Deutschen drin. ■

Superbike-WM

Startplätze 1 und 2

Das hat es noch nie gegeben: Die beiden Werks-BMW sicherten sich in Magny-Cours die ersten zwei Startplätze. Doch danach sollte nichts mehr gehen.

Von: **Imre Paulovits**



BMW

Moment der Euphorie: Eugene Laverty (#50) auf der Pole-Position vor Tom Sykes

In der Box von Shaun Muir Racing war der Teufel los. Die britischen und die deutschen Techniker lagen sich in den Armen, es war wie ein Märchen. In der klatschnassen Superpole war zuerst Tom Sykes schneller als Jonathan Rea, dann überflügelte Eugene Laverty alle, und die beiden Werks-BMW konnten von den ersten beiden Startplätzen ins erste Rennen gehen. „Dass die S 1000 RR ein tolles Fahrwerk hat, stand schon immer außer Frage, und wir haben auch eine sehr gute Elektronik. Dass wir im Topspeed hinterherhinken, war im Nassen egal“, erklärte Laverty.

Doch damit war das Glück bei BMW auch schon aufgebraucht. Gleich nach dem Start knallte es mächtig, und sowohl Laverty als auch Sykes lagen im Kies. Yamaha-Junior Garrett Gerloff hatte sich nach dem Start hinter Jonathan Rea geklemmt, war in Turn 1 innen, dann blieb der von außen kommende Tom Sykes an ihm hängen, stürzte und riss auch Eugene Laverty mit. Während sich Gerloff keiner Schuld bewusst war und meinte, er wäre nur Jonathan Rea nachgefahren, kochten die beiden BMW-Fahrer vor Wut. „Ich habe den Unfall zwei Sekunden bevor er passiert ist kommen sehen“, meinte Laverty. „Gerloff ist wie ein Irrer innen in diese schnelle 90-Grad-Kurve reingefahren. So etwas geht im Regen im dichten Pulk einfach nicht. Wir mussten von außen irgendwie auch noch in diese Kurve. Dann habe ich nur noch einen Schlag gespürt.“ „So etwas gehört bestraft“, war auch Sykes Meinung. „Der ist einfach ohne Rücksicht auf Verluste mit zu viel Speed innen reingefahren. Wir hatten ein sehr gutes Regen-Setup, da wäre einiges dringewesen.“

Im Superpole-Race musste Sykes zwischenzeitig an die Box, Laverty wurde 15., im zweiten Rennen konnte Sykes in die Top-10. ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Die Leistungsdichte der Superbike-WM ist in diesem Jahr auf ein schon lange nicht mehr dagewesenes Niveau gestiegen, die engagierten Hersteller bringen deshalb für 2021 wieder neue Motorräder, um in diesem Kampf gerüstet zu sein. BMW wird dabei am meisten aufrüsten. Nach zwei werksseitigen Saisons mit der S 1000 RR ist immer mehr klar geworden, dass ein Großserien-Motorrad heute nur schwer gegen reine Homologations-Spezials wie die Ducati Panigale V4 R oder die Kawasaki ZX-10RR bestehen kann, und so hat man nach dem Vorbild der Vierrad-Fraktion das erste BMW-M-Motorrad aufgelegt. Die M 1000 RR verfügt über ein ausgeklügeltes Flügelwerk sowohl an der Verkleidung als auch an der Sitzbank, hat einen überarbeiteten Motor mit längeren Titanpleueln, Zweiring-Kolben sowie kürzere Ansaugwege und leistet schon in der Straßenversion 212 PS, die Höchstdrehzahl wurde auf 15 100/min erhöht. Auch Kawasaki wird eine neue Homologationsvariante der ZX-10RR bringen, ihre Eckdaten sind noch nicht bekannt.

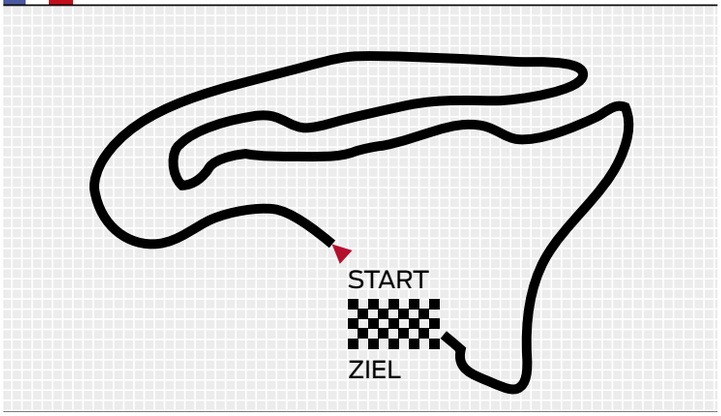
SUPERSPORT-300-WM

Der Weltmeister kann dieses Jahr nur noch aus dem holländischen MTM- Kawasaki-Team kommen: Nach den zwei schwierigen Regenrennen in Magny-Cours haben sich dessen Piloten Jeffrey Buis und Scott Deroue in der Tabelle so weit abgesetzt, dass nur noch einer der beiden Holländer den Titel holen kann. Der 18-jährige Buis, die Entdeckung dieser Supersport-300-WM-Saison zeigte sich auch im Regen meisterlich und gewann das erste Rennen vor seinem 24-jährigen Teamkollegen. Im zweiten Rennen war die Strecke fast trocken, bevor es wieder an zu regnen fing, und wenn am Ende auch Marc Garcia die Oberhand behielt, so schuf sich Buis als Zweiter doch eine gute Ausgangslage fürs Finale.

SUPERBIKE-WM-2020-RESULTATE

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS (F) 4,411 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Laverty	1.48,644
2.	Sykes	1.48,786
3.	Rea	1.48,828
4.	Lowes	1.48,877
5.	Gerloff	1.49,019
6.	Van der Mark	1.49,354
7.	Rinaldi	1.49,478
8.	Baz	1.49,647
9.	Davies	1.49,659
10.	Redding	1.49,684
11.	Haslam	1.50,319
12.	Caricasulo	1.50,470
13.	Razgatlioglu	1.50,531
14.	Forés	1.50,549
15.	Mercado	1.50,570
16.	Debise	1.51,401
17.	Bautista	1.51,614
18.	Pinsach	1.51,915
19.	Barrier	1.52,055
20.	Cavalieri	1.53,377

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	340 Punkte
2.	Redding	281
3.	Davies	222
4.	Van der Mark	203
5.	Lowes	179
6.	Razgatlioglu	175
7.	Rinaldi	166
8.	Baz	135
18.	Cortese	14
21.	Folger	9

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	366 Punkte
2.	Ducati	340
3.	Yamaha	277
4.	Honda	141
5.	BMW	89
6.	Aprilia	4

ERGEBNIS 1. RENNEN

Magny-Cours (F) – 3. Oktober 2020 19. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. á 4,411 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste nass, Luft 12 Grad, Asphalt 14 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	38.13,222 min	1.48,268	25
2.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	21	+3,342 s	1.48,374	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+9,707 s	1.48,813	16
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+14,045 s	1.48,761	13
5.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+16,427 s	1.48,560	11
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+16,976 s	1.49,046	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+23,253 s	1.49,205	9
8.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+27,173 s	1.49,495	8
9.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+28,706 s	1.48,806	7
10.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	21	+32,034 s	1.49,500	6
11.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	21	+37,928 s	1.49,888	5
12.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+46,009 s	1.49,859	4
13.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	21	+46,371 s	1.49,866	3
14.	Valentin Debise (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1.39,992 min	1.53,147	2
15.	Xavier Pinsach (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+1 Runde	1.53,949	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Magny-Cours (F) – 4. Oktober 2020 21. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. á 4,411 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste nass, Luft 13 Grad, Asphalt 15 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	37.54,626 min	1.47,696	25
2.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	21	+2,551 s	1.47,558	20
3.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+3,648 s	1.47,764	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+4,261 s	1.47,666	13
5.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+7,409 s	1.47,872	11
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+16,505 s	1.48,067	10
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+19,409 s	1.48,463	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+21,612 s	1.48,486	8
9.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+27,621 s	1.48,642	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+28,079 s	1.48,567	6
11.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	21	+32,422 s	1.49,011	5
12.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	21	+41,498 s	1.49,610	4
13.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+42,450 s	1.49,006	3
14.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	21	+45,588 s	1.49,650	2
15.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+46,318 s	1.49,372	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Magny-Cours (F) – 4. Oktober 2020
20. WM-Lauf; 44,110 km über 10 Rdn. á 4,411 km;
21 Fahrer gestartet, 20 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 11/11 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18.01,545 min
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,387 s
3.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+3,206 s
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+3,348 s
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+7,042 s
6.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+8,555 s
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,164 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+12,628 s
9.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+19,836 s
10.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	+20,341 s
11.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+20,455 s
12.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+26,570 s
13.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	+27,360 s
14.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+29,826 s
15.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+31,213 s

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 3. Oktober 2020
12. WM-Lauf; 74,987 km über 17 Rdn. á 4,411 km;
25 Fahrer gestartet, 18 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 11/14 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	33.44,088 min
2.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+1,427 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+15,940 s
4.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+29,487 s
5.	Kevin Manfredi (I)	Yamaha YZF-R6	+29,782 s
6.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+30,386 s
7.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+30,977 s
8.	Federico Fuligni (I)	MV Agusta F3 675	+48,035 s
9.	Péter Sebestyén (H)	Yamaha YZF-R6	+1 Runde
14.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+1 Runde

WM-STAND FAHRER

1.	Locatelli	288 Punkte
2.	Mahias	204
3.	Cluzel	146
4.	Öttl	131
5.	De Rosa	119
6.	Odendaal	112
25.	Hobelsberger	6

SUPERSPORT-WM

Magny-Cours (F) – 4. Oktober 2020
13. WM-Lauf; 79,398 km über 18 Rdn. á 4,411 km;
24 Fahrer gestartet, 14 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 11/12 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	34.40,911 min
2.	Kyle Smith (GB)	Yamaha YZF-R6	+5,322 s
3.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+24,651 s
4.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+33,041 s
5.	Karel Hanika (CZ)	Yamaha YZF-R6	+38,600 s
6.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+48,531 s
7.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+48,993 s
8.	Danny Webb (GB)	Yamaha YZF-R6	+49,081 s
9.	Hikari Okubo (J)	Honda CBR 600 RR	+49,261 s
11.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+55,091 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	320 Punkte
2.	Kawasaki	223
3.	MV Agusta	121
4.	Honda	21

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 3. Oktober 2020
11. WM-Lauf; 26,466 km über 6 Rdn. á 4,411 km;
37 Fahrer gestartet, 26 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 12/13 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	12.59,068 min
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,121 s
3.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+8,537 s
4.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+12,987 s
5.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+13,574 s
6.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+17,608 s
7.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+17,851 s
8.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+21,471 s
9.	Enzo de la Vega (F)	Yamaha YZF-R3	+25,037 s
10.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+27,069 s

WM-STAND FAHRER

1.	Buis	203 Punkte
2.	Deroue	175
3.	Sofuoglu	127
4.	Orradre	98
5.	Carrasco	97
6.	Booth-Amos	94
24.	Kroh	13

SUPERSPORT-300-WM

Magny-Cours (F) – 3. Oktober 2020
12. WM-Lauf; 44,110 km über 10 Rdn. á 4,411 km;
34 Fahrer gestartet, 28 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 14/15 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400	20.40,693 min
2.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,749 s
3.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+1,037 s
4.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+2,310 s
5.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+2,472 s
6.	Adrian Huertas (E)	Yamaha YZF-R3	+2,581 s
7.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+2,727 s
8.	Tom Edwards (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+5,389 s
9.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	+5,629 s
10.	Felipe Macan (BR)	Yamaha YZF-R3	+9,427 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	285 Punkte
2.	Yamaha	200
3.	KTM	3

NACHRICHTEN

NORTHERN TALENT CUP

Freddie Heinrich ging als Favorit ins Finale des Northern Talent Cup nach Brünn. Der 15-Jährige aus Lutzenau im Team von PrüstelGP hatte in den ersten sechs Rennen sechs Podiumsplatzierungen herausgefahren und führte die Tabelle mit 113 Punkten vor dem Ungarn Soma Görbe an, der zwar drei Siege, aber nur 99 Punkte hatte. Doch dann ging alles schief. Im freien Training am Freitag flog Heinrich mit einem bösen Highsider ab und brach sich das Schlüsselbein, das Handgelenk und den kleinen Finger. Görbe gewann ein Rennen und wurde Meister, Heinrich fiel auf P3 zurück.

Moto3-Junior WM

Ist der Knoten bei Geiger geplatzt?

Flaute in der Moto2-EM: Lukas Tulovic ist verletzt, Marcel Brenner ist die Luft finanziell ausgegangen. Beide fehlten in Aragón. Stattdessen sorgte Dirk Geiger für einen Lichtblick. Er holte die ersten Punkte in der Moto3-Junior-WM.

Von: **Anke Wieczorek**

Es sind nur zwei WM-Punkte, aber für Dirk Geiger bedeuten sie die Welt. Sein Auftritt beim IDM-Finale in Hockenheim scheint den 18-jährigen Mannheimer beflügelt zu haben. Er feierte einen Doppelsieg auf seiner Heimstrecke im badischen Motodrom und sicherte sich auf einer KTM sogar noch den dritten Platz in der Meisterschaft, obwohl er erst auf dem Sachsenring eingestiegen war. Geigers Talent ist unbestritten, aber in der Moto3-Junior-WM trat der KTM-Fahrer bisher nicht in Erscheinung. Die zwei Punkte aus dem MotorLand Aragón sind ein erster Lichtblick des PrüstelGP-Team-Juniors. Chef Florian Prüstel weiß um die spanische Konkurrenz in der Nachwuchs-WM. Der Trainingsvorsprung der einheimischen Fahrer ist nicht aufzuholen. Geiger sei jetzt zwar 18 Jahre alt, aber er habe dennoch nur die Erfahrungen wie ein 14-jähriger Spanier. Dieser Tatsache müsse man sich einfach bewusst sein. Um nicht aus dem Rhythmus zu kommen, hatte sich Geiger deshalb in der Sommerpause der FIM CEV Repsol Serie bei der Freudenberg SMC WorldSSP Academy in der IDM Supersport 300 verdingt.

In der Moto2-EM war Kevin Orgis auf der Suter einziger deutscher Vertreter. Er blieb punktelos. Lukas Tulovic, der als einer der Titelfavoriten in die Saison gestartet war, traf es noch härter: Der 20-Jährige fehlte verletzungsbedingt nach seinem üblen Highsider vor zwei Wochen beim Moto-E-Weltcup in Misano, bei dem er mehrere Prellungen und rechts einen Bruch des dritten Mittelhandknochens erlitt. Eigentlich hatte Tulovic mit einer schnellen Operation gerechnet, sein Kumpel Sandro Cortese hatte ihm auch eine Empfehlung gegeben. Doch der Eingriff musste wegen der starken Schwellung an der Hand verschoben werden. Tulovic kam dann am 29. September unters Messer, und schon einen Tag später hätte die EM-Runde in Aragón begonnen. Mit der frisch operierten Hand zu fahren, wäre für den Kalex-Piloten von Kiefer Racing nicht nur unmöglich, sondern auch unverantwortlich gewesen. Lukas Tulovic hat aber angekündigt, beim Moto2-EM-Finale am letzten Oktober-Wochenende unbedingt fahren zu wollen, „um noch ein Highlight in dieser unglücklich verlaufenden Saison setzen zu können“. Eine Top-10-Platzierung in der Gesamtwertung ist für ihn ohnehin noch drin. Um den Titel kämpfen seit dem Saisonbeginn Yari Montella (Speed-Up) aus Italien und Niki Tuuli (Kalex) aus Finnland.

Aus finanziellen Gründen musste Marcel Brenner absagen. Der Schweizer aus dem Kanton Bern sagt, dass er durch Covid-19 nicht in der Lage gewesen sei, genügend Geld aufzutreiben. Dabei war er durchaus einfallsreich und hatte unter anderem auf seiner Facebook-Seite für sein Vorhaben geworben.

Im European Talent Cup sind Noah Dettwiler und Philipp Tonn auf der Suche nach Erfolg, haben aber das gleiche Problem wie Geiger in der Moto3-Junior-WM: Die Spanier sind eine Macht. ■

WM-STAND

1.	Artigas	149 Punkte
2.	Guevara	139
3.	Garcia	108
4.	Acosta	107
5.	Salvador	83
6.	Holgado	83
30.	Geiger	2



EISELE

Dirk Geiger: Erste WM-Punkte in Aragón

EM-STAND

1.	Montella	195 Punkte
2.	Tuuli	172
3.	Zaccone	154
4.	Medina	98
13.	Tulovic	42
19.	Brenner	7
21.	Orgis	6

CUP-STAND

1.	Alonso	180 Punkte
2.	Van den Goorbergh	152
3.	Ortolá	120
4.	Ferrández	20
5.	Piqueras	19
23.	Dettwiler	8
25.	Tonn	2



Vier Events, acht Siege: Jonas Folger hat der kurzen, aber umso heftigeren IDM-Saison 2020 seinen Stempel aufgedrückt

EISELE

Bereit für den nächsten Schritt

Vier Veranstaltungen in sechs Wochen waren ein Mammutprogramm. Doch der IDM-Organisation ist es trotz Covid-19-Beschränkungen gelungen, eine kompakte Saison zu realisieren. Das hat viele neue Fans gebracht.

Von: **Anke Wieczorek**

Dass in der Superbike-Klasse Fahrer aus elf Ländern auftauchten, war eine Wucht. Dass der Superstar mit Jonas Folger ein Deutscher war, brachte die Sache noch viel mehr ins Rollen. Der Ex-Moto-GP-Pilot war das Beste, was Deutschlands höchster Serie im Motorrad-Straßenrennsport passieren konnte. Dass der Bayer auf der Yamaha YZF-RM1 die Topklasse scheinbar nach Belieben dominierte, acht Siege in acht Rennen holte und somit auch den Meistertitel, erfüllte die Erwartungen. Wer, wenn nicht Folger, der vor drei Jahren auf dem Sachsenring im Zweikampf um den MotoGP-Sieg nur knapp dem achtfachen Weltmeister Marc Márquez unterlag, sollte sonst die IDM gewinnen? Tatsache aber ist, dass sich Folger ausgerechnet die heimische Serie ausgesucht hatte, um sich nach einer krankheitsbedingten Pause erneut für einen Aufstieg in die WM zu empfehlen. Das spricht für die Klasse der IDM. Nur, dass das Ziel jetzt nicht mehr MotoGP, sondern Superbike-WM heißt. Die erste Hürde ist geschafft. Folger präsentierte sich beim Wildcard-Einsatz in Barcelona auf P12 im ersten Lauf und auf P11 im zweiten sowie P10 im Superpole-Rennen. Er hat noch eine zweite Chance. Der nächste fixe Termin ist das WM-Finale vom 16. bis 18. Oktober in Estoril. Doch niemand weiß, ob Folger der Aufstieg nach diesem weltweit verrückten Jahr sofort gelingt. Michael Galinski, Folgers Teamchef, stellt sich die Frage: „Wo bringen wir ihn unter?“ Die Plätze im bestehenden Yamaha-Werksteam sind belegt, und bei Ten Kate ist Loris Baz gesetzt. Folger würde am liebsten mit der IDM-Besetzung in die Superbike-WM aufsteigen. Aber darauf ist er finanziell nicht eingestellt. Laut Galinski gibt Yamaha Deutschland keinen Cent dazu. Galinski glaubt, dass seine Truppe die Rennen in Europa stemmen könne. Doch er weiß auch: „Alles hängt von Jürgen Röder ab.“ Er ist der finanzkräftige Teameigentümer, der einen Narren an der Sidecar-Klasse und den Superbike-Solisten gefressen hat. Galinski erzählt: „Es stehen große Summen im Raum, und es ist völlig unklar, ob Yamaha-Rennchef Andrea Dosoli überhaupt noch ein Motorrad für Jonas zur Verfügung hätte.“

> „Mein Weihnachtswunsch wäre, dass sich noch ein weiteres Werk als Partner in der IDM engagiert. Das Geschenk würde ich sogar Ostern noch annehmen.“
>
> Serienmanager Normann Broy

Alternativ verbleibt Folger ein weiteres Jahr in der IDM Superbike 1000. Was für ihn persönlich kein Drama wäre. Der Ausnahmefahrer fühlt sich äußerst wohl in der Umgebung, wie er schon des Öfteren betonte. IDM-Serienmanager Normann Broy ist stolz auf solche Helden und zählt auch den äußerst zähen Vizemeister Ilya Mikhalchik, Bastien Mackels. Vladimir Leonov, Alessandro Polita, Erwan Nigon, Dominic Schmitter und Florian Alt zu den Hochkarätern. Mit GERT 56 hat sich ein weiteres Topteam für den IDM-Einstieg entschieden. „Dass sich GERT 56 nach dem Le-Mans-Sieg in der Superstock-Klasse aus der Endurance-WM zurückzieht und zu uns wechselt, ist ein sehr gutes Signal“, sieht Broy.

Kawa-Titel nach 13 Jahren

Lange sah es so aus, als ob Yamaha 2020 in allen IDM-Klassen den Titel kassieren würde. Doch Luca Grünwald drehte den Spieß in der IDM Supersport 600 noch vor dem Finale in Hockenheim um und ging als Leader auf Kawasaki ins Rennen. Selten ging es in der Mittelklasse so eng, so brisant, so nervenzerreißend zu. Am Ende des Tages bescherte Grünwald den Grünen den ersehnten Meisterschaftssieg und beendete 13 Jahre nach dem Erfolg des Franzosen Sebastien Diss die lange Flaute. Grünwalds Wunsch bleibt der Aufstieg in die Supersport-Weltmeisterschaft. Aber er weiß aus Erfahrung, dass sich das schwerlich realisieren lässt. Am vergangenen Wochenende fuhr der 25-Jährige beim Superbike-Einladungsrennen im Rahmen

des Bonovo Sidecar-Festivals in Oschersleben die GSX-R 1000 von HPC-Power Suzuki. Hintergrund: Stammfahrer Kevin Sieder fehlte wegen seiner verletzten Hand. Mehr nicht.

In den Klassen IDM Superstock 600 sowie auch Supersport 300 trübt bis heute ein Wermutstropfen das Ergebnis: Es ist wegen Protesten nur vorläufig. In der 600er-Klasse wurde Laufsieger Jan-Ole Jähnig drei Plätze zurückgesetzt. Die vorgeschriebenen Reifensticker an seinem Motorrad fehlten. Jähnig akzeptiert die Entscheidung, die ihn den Titel kostete, nicht. Vorläufiger Meister ist Paul Fröde, der einzige Honda-Fahrer im Feld. In der Nachwuchsklasse Supersport 300 wurde Rick Dunnik wegen technischer Beanstandungen disqualifiziert, und KTM-Fahrer Lennox Lehmann aus Dresden ist vorläufig Meister. Die 300er Klasse ist übrigens längst aus den Kinderschuhen herausgewachsen. Altersmäßig bleibt sie das fliegende Klassenzimmer, aber die Spannung der Rennen im rappelvollen Feld verursacht Schnappatmung. Die Titel in der IDM Sidecar 600 und 1000 wurde erst am vergangenen Wochenende beim Sidecar-Festival vergeben. Markus Schlosser schlug zum sechsten Mal zu, aber zum ersten Mal in der 600er-Klasse. Die 1000-cm³-Klasse gewann Mike Roscher.

Beliebtheit steigend

Mit Seriensponsor Pirelli und den Marken BMW, Honda, Kawasaki, KTM, Suzuki und Yamaha hat die IDM ein solides Fundament. In den vier Jahren unter der Führung der Motor Presse Stuttgart hat sie an Stärke gewonnen. Auch das Zuschauerinteresse ist zurück. 2020 wären vermutlich so viele Fans wie lange nicht zu den Rennen und ins offene Fahrerlager gepilgert, nicht zuletzt wegen Jonas Folger. Schon 2019 war die Tendenz vor allem auf dem ohnehin gut besuchten Schleizer Dreieck wie auch auf dem Hockenheimring stark steigend. Jetzt machte Covid-19 einen Strich durch die Rechnung. Ein Livestream entschädigte die Fans, die zu Hause bleiben mussten. Zum Finale in Hockenheim war zum ersten Mal eine kleine Anzahl erlaubt. ■



DINO EISELE

Highlight: IDM-Comeback auf dem Sachsenring



DINO EISELE

Markus Schlosser/Marcel Fries sind die Meister in der IDM Sidecar 600





Mit seinem ersten GP-Sieg 2020 konnte Tim Gajser die WM-Führung weiter ausbauen

SHOTBYBAVO

Projekt Ausbau

Vorteil Tim Gajser (Honda) nach dem Triple-GP im italienischen Mantova. Der slowenische Tabellenführer der MXGP-Klasse baute seinen Vorsprung aus, doch Verfolger Antonio Cairoli bleibt in Sichtweite. Das strenge Corona-Konzept von Promoter Infront ist erfolgreich.

Von: **Frank Quatember**

Lauf Nr. 2 auf der leicht sandigen und sehr selektiven Strecke in Mantova begann mit einem sehenswerten Prado-Holeshot. Aufgepasst, der junge Spanier beherrschte bereits in seiner MX2-Karriere mit erschreckender Dominanz die Konkurrenz im wilden Startgetümmel!

In Mantova setzten sich Jeremy Seewer und Romain Febvre an das Hinterrad von Prado, und das Trio lieferte sich das gesamte Rennen über einen tollen Fight. Der Schweizer Yamaha-Pilot versuchte buchstäblich alles, um in Führung zu gehen. Seewer: „Es ist schwer hinter Prado. Ich habe es ein paar Mal versucht, aber dann doch lieber die Energie für Lauf 2 gespart."

Durch den Streckenzaun

Im Ziel hatte Prado die KTM vorn und freute sich auf den nächsten Startsieg. Aber Pustekuchen, Kawasaki-Pilot Romain Febvre kam als Erster aus der Startkurve und führte das Feld vor Tim Gajser und Gautier Paulin an. Jeremy Seewer hatte Platz 6 inne, natürlich am Hinterrad von Prado! Es folgte ein Déjà-vu: Seewer verzweifelte an der Defensive des Spaniers, bis der in Runde 7 stürzte. Doch 30 Sekunden später erwischte es Seewer, der beim Crash seine Yamaha durch den Streckenzaun fliegen ließ. Drama! Denn im Kampf um die Spitze biss sich Weltmeister Gajser an Febvre ebenso die Zähne aus. In einem nun vogelwilden Rennen stürzte Gajser und hatte bis zum Ziel noch alle Hände voll zu tun, um die Angriffe von Multi-Champion Cairoli abzuwehren. Im Ziel feierte Rotschopf Febvre ebenso ungläubig wie ausgelassen seinen ersten Sieg für Kawasaki: „Was für ein Tag! Es ist hoffentlich nicht der letzte Sieg für uns dieses Jahr!" Auch Landsmann Gautier Paulin strahlte, mit Platz 2 schaffte der Yamaha-Werksfahrer sein bestes Ergebnis 2020.

In der Klasse MX2 hatte sich der Belgier Jago Geerts viel vorgenommen. Das Projekt „Näher ran an Vialle" scheiterte aber bereits wenige Minuten nach seinem Startsieg in Lauf 1 durch einen erneuten Sturz. Null Glück für Geerts, dafür aber jede Menge beim Dänen Thomas Kjer Olsen. TKO zog nach Sicherheitsstart bärenstark in Richtung Spitze und knackte den Führenden Maxime Renaux tatsächlich noch in der Schlussrunde. In Lauf 2 hatte Tom Vialle das Vorderrad an der Holeshot-Linie. Jago Geerts kämpfte sich tapfer an das Hinterrad des KTM-Piloten und startete in der Schlussphase einen verzweifelten Angriff.

Zweiter Tagessieg für TKO

Doch frei nach dem Motto „Ich hatte kein Glück und dann kam auch noch Pech dazu" fuhr Geerts in das Hinterrad von Vialle, stürzte und fiel auf Platz 5 zurück. Dadurch wurde Olsen Dritter und feierte völlig überrascht seinen zweiten Tagessieg in Folge.

Wenige Tage später folgte der Showdown in Mantova – das

MX-GP CITTÀ DI MANTOVA/MXGP

Mantova (I): 30. September, 10. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	17	35.13,182 min = 48,,075 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 1,152 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 4,142 s
4.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 11,098 s
5.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 13,368 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 25,884 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 33,761s
8.	Jeremy van Horebeek (B)	Honda	17	+ 41,780
13.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 1.09,631 min
22.	Valentin Guillod (CH)	Honda	16	+ 1 Runde

MX-GP CITTÀ DI MANTOVA/MXGP

Mantova (I): 30. September, 10. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	34.59,172 min = 48,396km/h
2.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 1,667 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 3,880 s
4.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 6,557 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 7,281 s
6.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 7,577 s
7.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 32,148 s
8.	Jeremy van Horebeek (B)	Honda	17	+ 35,818 s
9.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 37,490 s
12.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	2	+ 50,441 s

MX-GP CITTÀ DI MANTOVA/MX2

Mantova (I): 30. September, 10. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	35.56,454 min = 47,111 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 1,490 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 3,279 s
4.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 4,536 s
5.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 11,427 s
6.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 13,050 s
7.	Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 18,569 s
8.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 30,411 s
9.	Ruben Fernandez (E)	Yamaha	17	+ 32,272 s
17.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.18,462 s

MX-GP CITTÀ DI MANTOVA/MX2

Mantova (I): 30. September, 10. WM-Lauf,Wetter: bewölkt, 17 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	35.28,261 min = 47,735km/h
2.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 3,400 s
3.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 10,067 s
4.	Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 15,077 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 22,379 s
6.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 26,071 s
7.	Bailey Malkiewicz (AUS)	Honda	17	+ 46,888 s
8.	Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 50,391 s
9.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 44,340 s
24.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 2.04,264 min



ARCHER

Das Duell: WM-Leader Tom Vialle (KTM) jagt Jago Geerts (Yamaha)



YAMAHA

Auf Rang 3 festgesetzt: Der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer

dritte Rennen innerhalb einer Woche. Bei Sonnenschein und frisch gegrubberter Strecke ging der erste Start der MXGP-Klasse natürlich an Jorge Prado. Auf den hektischen ersten Metern hielt Romain Febvre Platz 2, während Tim Gajser mit viel Glück sitzen und in der Spitzengruppe blieb. Kurz darauf wurde es hektisch: Prado blieb in einer Kurve fast stehen, der nachfolgende Febvre krachte schuldlos ins Hinterrad.

In Führung war nun Dylan Walsh. Sagt Ihnen nichts? Kein Wunder, so weit vorn ist der junge Neuseeländer eher selten anzutreffen. Aber der Honda-Pilot nutzte die Chance auf TV-Zeit und hielt sensationelle vier Runden die Spitze vor Gajser und dessen Teamkamerad Mitch Evans. Hinter dem langsamer werdenden Walsh bildete sich eine regelrechte Schlange der Werksfahrer, bis Tim Gajser in Runde 5 den Kiwi energisch passierte und damit dessen kurze Berühmtheit beendete.

Erster GP-Sieg für Gajser

Febvre versuchte kurz darauf, aggressiv am Schweizer Seewer vorbei Rang 4 zu erobern, musste aber folgerichtig eine Bodenprobe am Zielsprung nehmen. Doch auch Seewer blieb nicht verschont, musste in der Endphase nach Fehlern innerhalb von 30 Sekunden zwei Plätze hergeben. Im Ziel triumphierte Gajser vor dem starken Holländer Coldenhoff und Prado.

In Lauf 2 sah zunächst alles nach einem klaren Erfolg von Gajser aus. „Doch dann unterlief mir dieser kleine Fehler, eine Schande“, klagte der Titelverteidiger. „Aber ich hab meinen ersten GP-Sieg dieses Jahr, das zählt.“ Unter dem Jubel seiner Fans gewann Tony Cairoli den letzten Lauf in Mantova und staunte: „Ein unglaublich hohes Level, alle fahren dasselbe Tempo. Ich hatte nach dem Fehler von Tim alles unter Kontrolle, obwohl mein Knie schmerzte.“

Henry Jacobi (Yamaha) zeigte in allen vier Finalrennen in Mantova Speed und Biss und punktete jeweils zuverlässig.

In der MX2-Klasse endete das Duell Vialle contra Geerts diesmal unentschieden: Beide gewannen jeweils einen Lauf. Allerdings der Belgier den letzten und damit den GP von Europa. Entsprechend kämpferisch gab sich Geerts: „Ich war heute fehlerfrei und bin nach meiner überstandenen Schulterverletzung nun zurück im Titelkampf.“

Pechvogel des Tages war Yamaha-Pilot Maxime Renaux, der nach Sturz und Problemen mit der Schaltung in Lauf 1 punktlos blieb und in der WM-Tabelle von Jed Beaton überholt wurde. ■

MOTOCROSS-GP EUROPA/MXGP

Mantova (I): 4. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 24 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34.17,344 min = 49,380 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 1,263 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 4,925 s
4.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 8,675 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 9,994 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 11,544 s
7.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 19,247 s
8.	Ivo Monticelli (I)	GasGas	17	+ 20,654 s
13.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 56,506 s
16.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.13,417 min

MOTOCROSS-GP EUROPA/MX2

Mantova (I): 4. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 24 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,730 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	34.19,566 min = 49,327 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 1,423 s
3.	Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 4,773 s
4.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 16,055 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 28,127 s
6.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 30,314 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 47,738 s
8.	Alberto Forato (I)	Husqvarna	17	+ 49,364 s
9.	Ruben Fernandez (E)	Yamaha	17	+ 1.01,210 min
15.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.43,178 min

MOTOCROSS-GP EUROPA/MXGP

Mantova (I): 4. Oktober. 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 24 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	34.09,190 min = 49,577 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 2,652 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 6,339 s
4.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 8,174 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 20,703 s
6.	Clément Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 26,332 s
7.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 30,752 s
8.	Mitchell Evans (AUS)	Honda	17	+ 33,840 s
12.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 57,845 s
20	Valentin Guillod (CH)	Honda	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP EUROPA/MX2

Mantova (I): 4. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 24 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 16 Runden à 1,690 km (= 27,040 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	34.04,896 min = 49,681 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 0,982 s
3.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 17,392 s
4.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 19,448 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 23,091 s
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 38,099 s
7.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 48,261 s
8.	Kevin Horgmo (N)	KTM	17	+ 52,212 s
9.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 1.01,791 min
15.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.42,115 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	399 Punkte
2.	Antonio Cairoli	388
3.	Jeremy Seewer	369
4.	Jorge Prado	341
5.	Glenn Coldenhoff	341
6.	Romain Febvre	304
7.	Gautier Paulin	285
15.	Henry Jacobi	118
20.	Arnaud Tonus	71
29.	Pascal Rauchenecker	19

1.	KTM	489 Punkte
2.	Honda	436
3.	Yamaha	418

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	478 Punkte
2.	Jago Geerts	432
3.	Jed Beaton	348
4.	Maxime Renaux	341
5.	Thomas Kjer Olsen	311
6.	Roan van de Moosdijk	293
7.	Ben Watson	287
18.	René Hofer (A)	73
25.	Simon Längenfelder (D)	59
29.	Jeremy Sydow (D)	35

1.	Yamaha	494 Punkte
2.	KTM	494
3.	Husqvarna	401



Bartosz Zmarzlik: Als erster Pole den Titel verteidigt

VELDHUIZEN

Geschichte geschrieben

Bartosz Zmarzlik hat in Torun Speedway-Geschichte geschrieben. Ein zweiter Platz im Halbfinale am Samstag reichte ihm zur Titelverteidigung. Das Finale wurde zu einem Triumphzug für den 25-Jährigen, der nun erfolgreichster polnischer Fahrer ist.

Von: **Andreas Fahldiek**

Vor den beiden GPs in Torun führte Zmarzlik die Gesamtwertung mit sieben Punkten an. Er tat sich an beiden Tagen überraschend schwer. Am Freitag hatte er Probleme, das optimale Setup zu finden. Hinzu kam sein spektakulärer Sturz in Lauf 5. Ausgangs der vierten Kurve fuhr er mit dem Vorderrad auf der steinernen Innenbegrenzung. Dabei erwischte er eine Unebenheit und hatte einen heftigen Aufsteiger, der ihn aus dem Sattel schleuderte. Im Finale kam er über Platz 4 nicht hinaus.

Den GP gewann überraschend Max Fricke. Er ließ Maciej Janowski im Finale keine Chance und verdarb den heimischen Fans die Stimmung. „Ein Kindheitstraum wurde wahr! Ich muss diesen Sieg erst mal sacken lassen“, kommentierte der 24-Jährige seinen größten Erfolg.

Am Samstag stand Zmarzlik noch mehr unter Druck. Er musste, um Weltmeister zu werden, das Finale erreichen. Wie tags zuvor konnte er nur neun Punkte in den Vorläufen herausfahren. Aber nach seinem großartigen zweiten Platz im ersten Semifinale stand fest, dass Zmarzlik seinen WM-Titel verteidigen konnte.

Zmarzlik: 50 % Siegquote

Sein anschließender Sieg im Endlauf wurde zu einem wahren Triumphzug. Zmarzlik hat in dieser Saison die Hälfte aller GP-Rennen gewonnen! „Der Druck am Wochenende war enorm. Es hat mich mental sehr belastet. Dazu kam noch der Sturz gestern. Danach habe ich mich körperlich nicht mehr gut gefühlt. Ich bin stolz, zu den wenigen Fahrern zu gehören, die ihren Titel verteidigen konnten“, sagte er nach dem Rennen, und meinte damit Tony Rickardsson und Nicki Pedersen. Im Finale fiel Fredrik Lindgren gleich nach dem Start aus. Somit musste er mit Tai Woffinden ein Stechen um die Vizeweltmeisterschaft fahren. Gegen den schnellen Briten auf der Innenbahn hatte „Fast Freddie“ keine Chance.

Trotz Corona-Einschränkungen sahen am Samstag mindestens 12 000 Zuschauer (von 15 500 möglichen) einen Speedway-Abend voller Emotionen. Kritik gab es am Bahnzustand: Freitag ließ die Weltklasse-Bahn überraschenderweise nicht sehr viele Linien zu. Erst in der zweiten Hälfte des GP wurden die Rennen allmählich besser. Samstag war die Bahn von Anfang an in gutem Zustand, aber permanentes Wässern stieß auf Unverständnis und kam ihr nicht zugute. ■

SPEEDWAY-GP

7. Lauf Torun (PL), 2. Oktober

1.	Max Fricke (AUS)	16 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	13
3.	Tai Woffinden (GB)	13
4.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	11
6.	Fredrik Lindgren (S)	11
7.	Martin Vaculik (SK)	10
8.	Leon Madsen (DK)	9
9.	Artem Laguta (RUS)	9
10.	Jason Doyle (AUS)	9
11.	Matej Zagar (SLO)	8
12.	Jack Holder (AUS)	6
13.	Patryk Dudek (PL)	5
14.	Mikkel Michelsen (DK)	2

SPEEDWAY-GP

8. Lauf Torun (PL), 3. Oktober

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	14 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	17
3.	Artem Laguta (RUS)	16
4.	Fredrik Lindgren (S)	16
5.	Tai Woffinden (GB)	12
6.	Jason Doyle (AUS)	9
7.	Leon Madsen (DK)	10
8.	Emil Sayfutdinov (RUS)	10
9.	Antonio Lindbäck (S)	7
10.	Jack Holder (AUS)	7
11.	Patryk Dudek (PL)	6
12.	Martin Vaculik (SK)	5
13.	Max Fricke (AUS)	4
14.	Matej Zagar (SLO)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	133 Punkte
2.	Tai Woffinden	117+3
3.	Fredrik Lindgren	117+2
4.	Maciej Janowski	107
5.	Leon Madsen	89
6.	Jason Doyle	87
7.	Artem Laguta	84
8.	Emil Sayfutdinov	81
9.	Martin Vaculik	78
10.	Max Fricke	64
11.	Matej Zagar	46
12.	Patryk Dudek	39
13.	Niels Kristian Iversen	32
14.	Mikkel Michelsen	32

NACHRICHTEN

CHAREYRES 8. TITEL

Beim dritten und letzten Supermoto-WM-Lauf 2020 vorletztes Wochenende in Busca (I) konnte der Franzose Thomas Chareyre (TM) seinen WM-Titel verteidigen und den achten insgesamt hinzufügen. Allerdings scheiterte sein deutscher Herausforderer Marc-Reiner Schmidt (Honda) haarscharf: Mit den Plätzen 1, 2 und 1 wurde er in Busca Tagessieger und unterlag Chareyre im Titelkampf nur um einen einzigen Punkt. Der Franzose wurde mit 208 Punkten Weltmeister vor Schmidt (207), WM-Dritter wurde der Österreicher Lukas Höllbacher (KTM, 178).

JORDI TIXIER MX-MASTERS-CHAMPION 2020

Der ehemalige Weltmeister Jordi Tixier (KTM) gewann mit einem Dreifachsieg in Tensfeld den ADAC MX-Masters-Titel 2020. Den Kampf um den Vizetitel entschied Karlis Sabulis (KTM) knapp gegen Tom Koch (KTM) für sich. Mit Platz 2 im dritten Lauf hatte der Lette einen einzigen Punkt Vorsprung vor Koch.

JAIMON LIDSEY SPEEDWAY U21-CHAMPION

Der Australier Jaimon Lidsey gewann die letzten Freitag in einem Lauf in Pardubice (CZ) ausgetragene Speedway-U21-WM erstmals. Im Finallauf siegte der Aussie vor Dominik Kubera (PL) und Olegs Mihailovs (LV). Für Langbahn-Weltmeister Lukas Fienhage reichte es nur für Platz 9, Lukas Baumann kam auf P15.

MACDONALD FÜHRT ENDURO-DM AN

Der amtierende Youth-Cup-Weltmeister Hamish Macdonald gewann an beiden Tagen der Enduro-DM in Burg und führt damit die Gesamtwertung vor Titelverteidiger Dennis Schröter (Husqvarna). Sherco-Fahrer Macdonald nutzt die Pause zwischen den WM-Läufen. Dritter wurde Davide von Zitzewitz, der am ersten Tag auf den ausgefahrenen Prüfungen nicht gut zurechtkam.



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schrauben-drehergriff, 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



BMW



X4 M40i, EZ 07/2016, 34182 km, Vollausstattung, Harmann Sound, 20" LMR, Top Zustand, Scheckheft, 41.444,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54454



X5 xDrive50i, EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW, top gepflegtes Fahrzeug, helles Leder, Pappelholz u.v.m., 39.900,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54455

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!Neuu.gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes



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. 54392



Panamericana Optik von mariani ®. In Erstausrüster-Qualität für alle Modelle. Tel +49(0)5264-8601, Mail: info@mariani.de H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



mattDYNAMIC -"V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,8; auß.orts 5,7; komb. 6,1; CO2 komb. 161 g/km, CO2- Effizienz: B, zum Preis von 72.222,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54397



E-Klasse Tuning von mariani ®. Sportauspuff mit 63 AMG Endrohren, 20 und 21 Zoll Felgen, mm-genaue Tieferlegung und Chip-Tuning seit 1985! Tel: +49(0)5264/8601 H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer "V 250 Edition" lang - VANSPORTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen, Höherlegungsfedern + 30 mm und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Bereifung Cooper AT3 235/60 R17), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfzg. 4-5 Schlafplätze, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m., zum Preis von 51.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54398



MB CLS 450 - AMG GT Optik, Tuning mit MB Garantie. AIRmatic, Distronic Plus, 360°, AHK etc., Umbau in AMG GT 4-türer Optik, 7000 km, 270 kW, 77.777,- € MwSt. auswb. mariani, Inh. M. Mariani, Am Rachensbornbach 11, 32689 Kalletal, Tel +49(0)5264/8601 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54414

Porsche

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

SUCHE 993 + 964 alle Modelle, schnelle/zuverlässige Abwicklung. 0174/3334860, deutscharmada@gmail.com H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



997 Turbo S, 35600 km, 530 PS, 69.000,- €. 34130 Kassel, 0176/89091647

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54451

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]



Lola T70 MKIIIB Coupé, 350 cuin, Weber Vergaser, Hewland LG 600, BBS Räder, Vorbesitzer Chuck Parson (1969) u. Franco Sbarro, aktuelles HTP, für Masters, CanAm Serie, LeMans Classic. Peter Auto etc. P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstraße 17, 89340 Leipheim, Tel. +49(0)8221/900069, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54369

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

www.Rennsportshop.com

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

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

VW



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

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most (CZ) 27.10.2019. www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 43/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe



MOTORSPORT IMAGES

Schlechtes Wetter und eine rote Telefonzelle – viel britischer als bei der „British GT“ in Snetterton geht Motorsport nicht

Keine Typen mehr

Zur Zukunft der Formel 1
MSa 42/2020

Wäre ich nur viele Jahre jünger und mein „Daddy“ ein kanadischer oder russischer Milliardär, könnte ich, soweit etwas Talent und Fitness vorhanden wäre, ganz einfach den Weg in ein Formel-1-Cockpit finden. Wer möchte so etwas noch ansehen? Wo sind die echten Typen und Talente wie ein Kimi Räikkönen? Bald wird auch er Geschichte sein – und was kommt dann?

Hans Jurcys
per E-Mail

Nähe zu Ferrari?

Zum neuen F1-Boss Domenicali
MSa 42/2020

Mit großer Freude habe ich die Ernennung von Stefano Domenicali zum neuen Formel-1-Boss aufgenommen. Auch im aktuellen Paddock genießt er hohes Ansehen und Vertrauen. Manche Kritiker werfen ihm die Nähe zu Ferrari vor. Aber selbst ein Jean Todt als FIA-Präsident kann Ferrari nicht per Federstrich zum Weltmeister machen. So wird es bei Domenicali auch sein. Er war lange Jahre in der Formel 1 tätig. Genau dieses Profil braucht es für die kommenden Aufgaben.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

Noch mehr T-Shirts

Zur Kritik am Hamilton-Protest
MSa 41/2020

Jemanden, der sich als Person des öffentlichen Lebens für eine Sache, in diesem Fall gegen Rassismus, einsetzt und seine Stellung dazu nutzt, um einen positiven Impuls zu setzen, sollte man loben und unterstützen. Die Tatsache, dass es dazu kritische Leserbriefe gibt – und diese dann auch noch gedruckt werden – zeigt, wie es um Rassismus in der Gesellschaft steht. Nein, es ist noch lange nicht genug! Lewis Hamilton muss noch viele von diesen T-Shirts tragen, um weiter am Bewusstsein der Leute zu arbeiten.

Jürgen Simon
D-51065 Köln

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

11. Okt.: DSK Asphalt Training Warstein
31. Okt. /1. Nov.: DSK Schotter Performance Training Area 39
14. Nov.: DSK Freies Fahren Hockenheim

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 9. Oktober

10.00	Formel 1 Warm Up Hintergrund	Sky Sp. News
10.55	Formel 1 Nürburgring, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
13.45	F1 Pressekonferenz Teamchefs **LIVE**	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Nürburgring, FP2 **LIVE**	N-TV/ORF/Sky

Samstag, 10. Oktober

11.55	Formel 1 Nürburgring, FP3 **LIVE**	Sky Sport 1*
12.55	ADAC GT Masters Magazin	Sport1+*
13.00	DTM Zolder, Rennen 1 **LIVE**	Sat 1
14.45	Formel 1 Nürburgring, Qualifikation **LIVE**	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Nürburgring, Qualifikation **LIVE**	ORF 1/SRF 2
17.30	WTCR Slovakiaring, Qualifikation **LIVE**	Eurosport 2*
19.00	Porsche Carrera Cup Magazin	Sport1

Sonntag, 11. Oktober

09.00	WTCR Slovakiaring, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.30	WTCR Slovakiaring, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	DTM Zolder, Rennen 2 **LIVE**	Sat 1
13.00	F1 Nürburgring, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/Sky Sp. 1*
ca. 13.30	F1 Nürburgring, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
20.30	NASCAR Charlotte **LIVE**	Sport1+*
21.45	AvD Motorsport Magazin **LIVE**	Sport1
23.00	Porsche GT Magazin **LIVE**	Sport1

Motorrad

Freitag, 09. Oktober

07.00	FIM Speedway GP Torun (Aufz.)	Sport1+*

Samstag, 10. Oktober

12.25	Moto3-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Le Mans, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.10	Moto2-WM Le Mans, Qualifying **LIVE**	Servus TV
17.25	MotoE Le Mans, Rennen 1 (Wh.)	SRF2
19.30	ADAC MX Masters Tensfeld (Aufz.)	Sport1

Sonntag, 11. Oktober

11.20	Moto3-WM Le Mans, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.20	MotoGP Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
14.15	Moto2-WM Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
15.30	FIM Endurance-WM 24h Le Mans (Zusf.)	Servus TV
16.00	Moto2-WM Le Mans, Rennen (Wh.)	SRF2
16.55	MotoE Le Mans, Rennen 2 (Wh.)	SRF2
20.30	Motocross-WM, Spanien (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 09. Oktober bis Sonntag, 11. Oktober

---	Motorrad-WM LeMans, alle Sessions **LIVE**	dazn.de*
	auch: www.servus.com** / www.motogp.com*	
---	Rallye-WM Sardinien, alle WPs **LIVE**	wrc.com*
je 22.00	Tages-Zusammenfassungen	RedBull.tv

Samstag, 10. Oktober

10.40	DTM Zolder, Qualifikation 1 **LIVE**	ran.de
12.50	GTWC Barcelona, Qualifikation **LIVE**	YouTube
16.05	TCR Europe Barcelona, Rennen 1 **LIVE**	YouTube
17.15	GTWC Barcelona, Rennen 1 **LIVE**	YouTube

Sonntag, 11. Oktober

10.25	DTM Zolder, Qualifikation 2 **LIVE**	ran.de
12.25	GTWC Barcelona, Rennen 2 **LIVE**	YouTube
13.55	TCR Europe, Barcelona, Rennen 2 **LIVE**	YouTube
16.30	GTWC Barcelona, Rennen 2 **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Vorschau



XPB

Grand Prix der Eifel: Die Formel 1 kehrt endlich wieder nach Deutschland zurück



RED BULL

Rallye Sardinien: Beim Italien-Gastspiel machen die WRC-Stars große Sprünge



PETRONAS

MotoGP: Kann Fabio Quartararo auch bei seinem Heimrennen in Le Mans brillieren?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.–11.10.	Rallye-WM, Sardinien	I
09./10.10.	IMSA-Sportwagen, Charlotte	USA
09./10.10.	DTM, Zolder	B
09.–11.10.	F1 Grand Prix der Eifel, Nürburgring	D
09.–11.10.	Tourenwagen Legenden, Nürburgring	D
09.–11.10.	WTCR Tourenwagen Weltcup, Slovakiaring	SK
09.–11.10.	GT World Challenge Sprint, Circuit de Barcelona	E
09.–11.10.	TCR Europe, Circuit de Barcelona	E
09.–11.10.	Lamborghini Super Trofeo, Circuit de Barcelona	E
09.–11.10.	TCR 24h Series, Coppa Florio 12h-Rennen	I
09./10.10.	TCR Skandinavien, Ring Knutstorp	S
10./11.10.	Porsche Sports Cup, Hockenheimring	D
10./11.10.	Tourenwagen/BTCC, Croft	GB
11.10.	NASCAR Cup Series, Charlotte	USA

Motorrad

09.–11.10.	Motorrad-WM, Le Mans	F
10.10.	US Motocross Nationals, Pala	USA
10./11.10.	MotoE, Le Mans	F
10./11.10.	Motocross-WM, intu Xanadú – Arroyomolinos	E
10./11.10.	Trial-WM, Lazzate	I

READY TO RACE
»www.ktm.com

FUTURE IS NOW.

Der neue KTM X-BOW GTX verbindet ab Herbst KTM Carbon-Monocoque Know-How und modernste Leichtbau-Technologie mit dem legendären Fünfzylinder-Antriebsaggregat von Audi.

Sind Sie „Ready To Race“? Kontaktieren Sie uns: x-bow@ktm.com



KTM