

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 37 / 26. AUGUST 2020

500 Meilen von Indianapolis

# Sprintpoker bringt Sato den Sieg



Formel-1-Kalender

Rallye-WM-Kalender

**Türkei-Grand-Prix  
feiert Comeback**

**Rallye Deutschland  
wird abgesagt!**

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



FI: Verbot von Quali-Mappings  
**Mercedes ohne Party-  
Modus verwundbar?**



DTM: Lausitzring, Teil 2  
**Auer und Glock machen  
ersten BMW-Sieg klar**



Motorrad-WM: Steiermark-GP  
**Oliveira lässt KTM  
beim Heimspiel jubeln**



# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Die Hintergründe zum Verbot des „Party-Modus“ **S. 4**

**Formel 1** Kommentar: Das neue Concorde Agreement **S. 6**

**Formelsport** Kalender-Update, Williams-Verkauf, News **S. 7**

**F1-Historie** Aufgestöbert: Der LEC CRP1 von 1977 **S. 8**

**Formelsport** Takuma Sato gewinnt erneut Indy 500 **S. 10**

**Sportwagen** Corvette und BMW holen IMSA-Siege am VIR **S. 12**

**Sportwagen** Porsches Werkskader und KTM X-Bow Battle **S. 14**

**Historie** Vor 40 Jahren: Heyers DRM-Meisterauto von 1980 **S. 16**

**Rallycross-WM** Zwei Heimsiege beim WM-Auftakt in Höljes **S. 18**

**Rallye** WM-Direktor Yves Matton im Interview **S. 20**

**Rallye** Deutscher WM-Lauf abgesagt, neuer EM-Kalender **S. 21**

**Tourenwagen** BMW beendet Sieglos-Serie in der DTM **S. 22**

**Tourenwagen** Auftakt der TCR Europe und aktuelle News **S. 26**

**Aktion** Das erste Rennwochenende für den „Super Racer“ **S. 28**

## Motorrad:

**MotoGP** Oliveira feiert in Spielberg ersten MotoGP-Sieg **S. 30**

**MotoGP** Weitere News und Ergebnisse aus Österreich **S. 32**

**Moto2-WM** Bezzecchi erbt Sieg nach Strafe für Mártin **S. 34**

**Moto3-WM** Auch Celestino Vietti feiert seine Sieg-Premiere **S. 36**

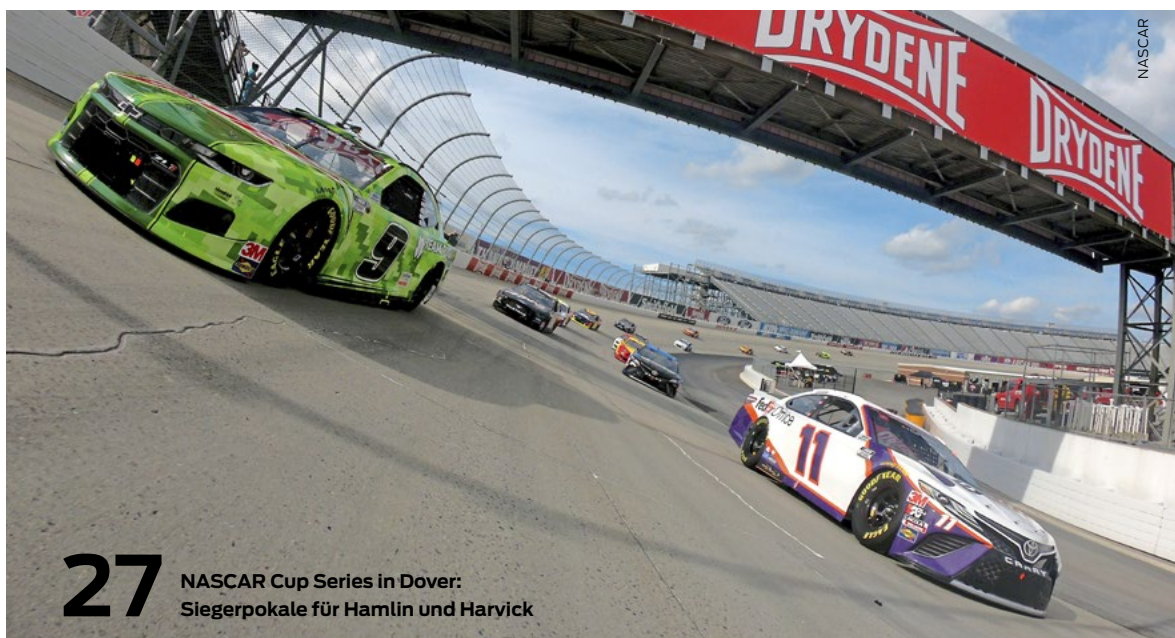
**Historie** Das Thriller-WM-Finale am Nürburgring 1980 **S. 38**

**Straßensport** Interview Jonas Folger und aktuelle News **S. 40**

**Offroad** Das Neueste vom Bahnsport und Motocross **S. 42**

## Leserservice:

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



**27** NASCAR Cup Series in Dover: Siegerpokale für Hamlin und Harvick



**34** MotoGP-WM in Spielberg: Spannung noch nach der Zieldurchfahrt



**12** IMSA-Meisterschaft in Virginia: Corvette gewinnt schon wieder



# Editorial

Das Indy 500 ist vorbei. Das größte Autorennen der Welt wird uns in Erinnerung bleiben – nicht weil Scott Dixon verlor, sondern weil keine Fans da waren.

**D**as Indy 500 gilt als die größte eintägige Sportveranstaltung der Welt. Das unfassbar große Oval mit den unfassbar vielen Tribünen bietet angeblich Platz für weit über 250 000 Zuschauer. Früher hat man beim Indianapolis Motor Speedway darauf bestanden, dass die größte Sportarena der Welt 350 000 Sitzplätze hat, dann rechnete ein kluger Sportjournalist des lokalen „Indianapolis Star“ anhand von Fotos nach ... Warum die Größten immer übertreiben müssen?

Doch das ist hier nicht der Punkt. Die ganz spezielle Magie des Indy 500 wird einem schlagartig bewusst, wenn man den Fernseher am Renntag eine Stunde vor dem Start anschaltet und die voll besetzten Tribünen sieht. Wo versammeln sich so viele Menschen an einem Tag, um irgendetwas anzusehen? Gar nicht zu reden von einem Autorennen! Die beeindruckende Präsenz der Fans beim Indy 500 speist sich aus der Historie und den speziellen Eigenheiten: Erstens ist (fast) kein Autorennen älter als das Indy 500. Eine lange Tradition stellt man nicht infrage, schon gar nicht in Indiana, was zwangsläufig dazu führt, dass jeder in Indiana ein Ticket fürs Indy 500 will, was bedeutet, dass das Rennen immer ausverkauft ist – was den Hype wie ein Kreislauf noch weiter anfeuert.

Zweitens ist dieses gigantische 2,5-Meilen-Oval ein Speed-Tempel: Nirgendwo auf der Welt fahren Rennautos schneller. Das muss man gesehen haben, und zwar live. Und wir können bestätigen: Jeder Kollege, der vom Indy 500 zurückkam, hat das gewisse verträumte Glänzen in den Augen, also muss was

dran sein an der Indy-Faszination. Zu guter Letzt produzieren die einmalig hohen Geschwindigkeiten beim Indy 500 auch einmalig spektakuläre Unfälle. Wir gehen davon aus, dass kein passionierter Fan auf der Welt Unfälle sehen möchte, bei denen Rennfahrer zu Schaden kommen. Und die Autos sind gottlob sehr sicher, wie zwei harte Einschläge am Sonntag belegten. Aber es besteht auch kein Zweifel, dass die Gefahr bei diesem Rennen sehr präsent ist, und offensichtlich honorieren die Fans den Mut und die Entschlossenheit der Piloten in ihren dünnen Carbon-Zigarren.

Doch auch das ist nicht mein Punkt heute: Die 104. Auflage des Indy 500 hat deutlich gemacht, dass Motorsport ohne Fans eine zutiefst frustrierende Angelegenheit ist. Die Präsenz der Fans verleiht einem Autorennen Würde und Bedeutung. Motorsport ohne Zuschauer macht überhaupt keinen Sinn. Unter diesem Blickwinkel ist es noch frustrierender, dass alle kommenden Rennen im Herbst und Winter 2020 ohne Fans auskommen müssen.

Nur unverbesserliche Optimisten glauben, dass die Pandemie im Frühjahr 2021 ausgestanden sein wird. Wir haben also noch ein paar sehr ungewöhnliche und harte Monate vor uns. Und wir alle im Motorsport hoffen, dass die Fans zurückkommen werden, wenn sie wieder in die Renn-Arenen reingelassen werden.

Marcus Schurig  
Redakteur



## WRC-KALENDER

Die Coronakrise trifft den Rallye-Sport besonders hart. Wir haben mit FIA-Direktor Yves Matton über den aktuellen WRC-Kalender und die Absage der Deutschland-Rallye gesprochen.

Seite 20

## PORSCHE-KADER

Bei Porsche Motorsport beginnt nach dem Wegfall des IMSA-Programms eine Ausdünnung des Fahrerkadern. Wir verraten, welche Piloten davon betroffen sind.

Seite 14

## MÁRQUEZ-COMEBACK

Der Oberarmbruch von Marc Márquez hat die Karten in der MotoGP neu gemischt. Wie jetzt bekannt wurde, muss die Königsklasse wohl noch etwas länger auf ihren Superstar verzichten.

Seite 34



18

Rallycross-WM in Höljes:  
Die Quertreiber legen wieder los

FIA WRC





# Der Offenbarungs

Ab dem GP Italien dürfen die Motorenhersteller in Qualifikation und Rennen nur noch einen Power-Modus verwenden. Der Überholknopf im Rennen ist weiter erlaubt. Die Maßnahme, die Mercedes schwächen soll, ist in Wahrheit der Offenbarungseid der FIA.

Von: **Michael Schmidt**

In den letzten Wochen gab es viel Korrespondenz zwischen der FIA und den Teams. Und meistens ging es um den Motor. Zuerst drohte der Weltverband eine Untersuchung der Stromkreisläufe im Energierückgewinnungssystem an, dann warnte er die Motorhersteller vor, dass ab dem GP Italien nur noch ein Power-Modus von Beginn der Qualifikation bis zum Ende des

Rennens zur Verfügung stehen darf. Mit geringfügigen Ausnahmen. Beide technischen Direktiven hängen indirekt miteinander zusammen.

## Der ERS-Verdacht

Seitdem die FIA den dringenden Verdacht hat, dass Ferrari in den vergangenen beiden Jahren die Messung der Benzindurchflussmenge mit unterschiedlichen Tricks manipuliert hat, und dabei nicht in der Lage war, einen hundertprozentigen Beweis dafür auf den Tisch zu legen, sind die Prüfer des Verbandes misstrauisch geworden. Jetzt vermuten sie, dass einer oder mehrere im Bereich der Elektro-Power getrickt haben könnten. Nach dem gleichen Prinzip wie bei der Benzinmenge. Man gaukelt den FIA-Sensoren vor, dass ganz regelkonform maximal 163 PS aus der Batterie gezogen werden. In Wirklichkeit könnte es aber auch mehr sein.

Deshalb wurden die Motorenhersteller aufgefordert, bis zum

21. August sämtliche Informationen über die ERS-Architektur ihrer Antriebseinheiten bereitzustellen. Dazu zählen Zeichnungen und dreidimensionale CAD-Ansichten aller Hilfsstromkreise, die nicht zum Hochspannungsnetz gehören. Außerdem wird Einblick in die Diagramme aller Stromkreisläufe verlangt. Dazu die Minimum- und Maximumwerte des Stroms, der in und aus dem Hochvolt-Kreislauf fließt, egal ob das Auto auf der Strecke fährt oder in der Garage steht. Bei Zweifeln werden physische Checks am Auto durchgeführt.

Die Direktive macht klar, wo die FIA mögliche Fallen vermutet. Und zwar an den Schnittstellen zwischen dem Hochspannungsnetz und den Hilfsstromkreisläufen mit weniger Spannung. Die Verbindungen von der Batterie zu den diversen Steuergeräten, die das ERS-System überwachen, hängen in der Regel nicht am Hochspannungskreislauf. Und genau da ist es offenbar

möglich, die Strommessung zu stören oder abzuändern.

Fast parallel dazu lief die Kampagne gegen den Qualifikationsmodus für die heißen Runden am Samstag. Was Lewis Hamilton als Anschlag auf die Überlegenheit von Mercedes betrachtet, sein Teamchef Toto Wolff diplomatisch mit Verständnis für die FIA kommentiert, wird von der Konkurrenz begrüßt. In der Hoffnung, dass es Mercedes möglichst schadet. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko erklärte in einem Spiegel-Interview: „Die FIA begründet diese Änderung damit, dass man Manipulationen an der Motorelektronik besser kontrollieren kann, wenn nur ein einziger Modus erlaubt ist. Für mich ist diese Entscheidung aber auch aus sportlichen Gründen ein richtiger Schritt. Für die Triebwerkshersteller wird die Chance, zu Mercedes aufzuschließen, wegen der Budgetbeschränkungen immer kleiner. Die heutigen Leistungsunterschiede dürfen aber



Künftig darf in der Qualifikation nicht mehr an der Leistungsschraube gedreht werden. Die Zeiten des „Party-Modus“ sind vorbei

# eid

nicht auf Jahre hinaus manifestiert werden.“

## Motoren zu komplex

Tatsächlich leistet die FIA in ihrer Begründung der Maßnahmen einen Offenbarungseid. Der Weltverband gibt zu, dass es für die Technik-Kommissare immer schwieriger wird zu überprüfen, ob die Hybrid-Monster zu jeder Zeit regelkonform betrieben werden. Es gibt demnach sowohl auf der Seite des Verbrennungsmotors als auch im elektrischen Bereich Überwachungslücken und in der Theorie vielfältige Möglichkeiten, die Sensormessungen der FIA zu umgehen. Generell machen den Prüfern zu viele unterschiedliche Power-Stufen beim Betrieb der Antriebseinheiten Sorgen. Die Vielzahl des Angebots erschwert die Kontrolle.

Wegen dieser Komplexität der Antriebseinheiten besteht auch die Gefahr, dass Artikel 27.1 des sportlichen Reglements verletzt wird. Demnach muss der Fahrer

zu jeder Zeit in der Lage sein, das Auto allein und ohne fremde Hilfe zu bewegen. Das ist nach Ansicht der FIA aber nicht mehr möglich, weil das Motormanagement eine Herkulesaufgabe geworden ist. Die Hersteller haben das Leben eines Motors in viele unterschiedliche Leistungsstufen eingeteilt, um sicher sein zu können, dass er die gewünschte Distanz überlebt. Da darf man dann den Qualifikationsmodus nur für fünf Runden an einem Wochenende fahren und die zweithöchste Power-Stufe vielleicht für 20. Je häufiger das Triebwerk im Sparmodus betrieben werden kann, desto länger kann später wieder eine höhere Leistung an anderer Stelle eingesetzt werden. Weil sich das ein Fahrer unmöglich merken kann, muss er folgerichtig ferngesteuert werden. Das aber wäre ein Regelverstoß.

Weil die Beschränkung auf eine Motoreinstellung für Ferrari, Honda, Mercedes und Renault einen gewissen Testaufwand auf den Prüfständen bedeutet, wurde die für den GP Belgien angekündigte Umsetzung der technischen Direktive um sieben Tage auf den GP Italien verschoben. Doch ganz so einfach, wie es sich anhört, ist es dann doch nicht. Ein Motor-Modus für alle Lebenslagen, das geht gar nicht. Folgende Ausnahmen sind deshalb gestattet:

- die Runden auf den Startplatz,
- Runden hinter dem Safety Car oder unter VSC-Speed (virtuelles Safety Car),
- die Ehrenrunde nach der Zielflagge,
- Runden vor und nach einer fliegenden Qualifikationsrunde,
- jede andere Runde, die 20 Prozent über der schnellsten Runde der jeweiligen Qualifikationssitzung liegt.

Der gewählte Motor-Modus kann von Rennen zu Rennen variieren. Er darf also in Monza ein anderer sein als in Mugello oder Sotschi. Damit der Schuss nicht nach hinten losgeht und nicht alle während des gesamten Rennens mit einer festgeschriebenen Motorleistung herumfahren, erlaubt die FIA den Einsatz des Überholknopfes, allerdings nur auf das Rennen beschränkt. Die Parameter für das Laden und Einspeisen der Elektroleistung dürfen weiter verändert werden. Aus Gründen der Zuverlässigkeit darf in Ausnahmefällen auch ein Überlebensmodus zum Einsatz kommen. Der muss den FIA-Prüfern umgehend mitgeteilt wer-

den. Die erwarten in diesem Fall einen signifikanten Leistungsverlust und verbieten für den Rest der Einsatzdauer eine Rückkehr zum Ursprungsstatus.

Weil sich die bereits im Einsatz befindlichen Motoren in ihrer Schadensmatrix und Laufzeit unterscheiden, dürfen die Motorhersteller bei diesen Aggregaten von Fahrer zu Fahrer je nach Zustand der Verbrennungsmaschine unterschiedliche Einstellungen wählen. Ab dem dritten Motor im System müssen bei allen Motoren eines Herstellers die gleichen Modi gefahren werden.

Wer sich jetzt bereits freut, dass Mercedes damit seinen Vorteil verliert, könnte böse auf die Nase fallen. Toto Wolff erklärt warum: „In der Qualifikation haben wir genug Polster nach hinten. Müssen wir auf bestimmte Motoreinstellungen in der Qualifikation verzichten, wird uns das im Rennen helfen. Wenn du den Motor in diesen heißen Runden nicht mehr so belastest, geht die Schadensmatrix dramatisch nach unten. Fünf Runden weniger im Qualifikations-Modus gibt uns 25 Runden mehr mit höherer Leistung im Rennen.“ ■



Die komplizierten Hybrid-Motoren lassen sich von der FIA kaum überwachen



Toto Wolff glaubt nicht, dass die neuen Regeln Mercedes schaden



Die Piloten dürfen im Rennen immerhin noch den Überholknopf drücken



# Muss immer alles so kompliziert sein?



Es ist das erste Concorde-Abkommen der Ära nach Bernie Ecclestone. Ist es auch ein gutes? Prinzipiell ja. Das Geld wird gerechter verteilt. Und doch gibt es Ungereimtheiten. Man hätte lange Präsenz mehr belohnen sollen, statt Erfolg doppelt zu bezahlen.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as war eine schwere Geburt. Liberty hat nach einem Jahr Verhandlungen sein erstes Concorde-Abkommen abgeschlossen. Damit verpflichten sich die zehn Teams, bis 2025 an der Formel 1 teilzunehmen. Die Teams haben aber erstmals eine Ausstiegsklausel, wenn sie die wirtschaftliche Lage dazu zwingt. Der neue Formel-1-Vertrag war deshalb ein heißes Eisen, weil er mit vielen Prinzipien seiner sieben Vorgänger bricht. Und weil sich wichtige Vertragsbedingungen im Zuge der Coronakrise kurzfristig änderten. So wurde das für 2021 geplante neue Reglement um ein Jahr verschoben. Und die Budgetdeckung richtet sich an neuen Limits aus: 145 statt 175 Millionen Dollar für die Saison 2021, danach 140 und 135 Millionen Dollar.

Regeln können in Zukunft unbürokratischer geändert werden, wenn es brennt. Man hat den Regelfindungsprozess vereinfacht. Unter dem Strich haben die Teams weniger Mitspracherecht. Die Ära der Einstimmigkeit ist abgelaufen. Der größte Paradigmenwechsel aber ist die gerechtere Geldverteilung. Ferrari, Mercedes und Red Bull müssen etwas abgeben, damit die restlichen Teams mehr Geld in der Kasse haben.

Was sich einfach anhört, ist es natürlich nicht. Die Formel 1 wäre nicht glücklich mit einfachen Lösungen. Nichts geändert hat sich am Ferrari-Bonus. Er beträgt fünf Prozent von der Gesamtsumme, die zur Ausschüttung steht, wenn diese

nicht über einer Milliarde Dollar liegt. Davon ist nicht auszugehen. Die zweite Säule ist der Historienbonus, wobei sich Historie ausschließlich auf frühere Weltmeister bezieht. Bei einer normalen Auszahlung sind 70 Millionen Dollar im Topf. Damit bleiben rund 885 Millionen Dollar zur Verteilung an alle Teams. Über die Höhe der Summe an die

**„Die Formel 1 und Ferrari gehen Hand in Hand. Wir sind froh, dass diese Partnerschaft weitergeführt wird, weil sie Teil der DNA dieses Sports ist.“**

Formel-1-Chef Chase Carey

einzelnen Teilnehmer entscheidet allein die Position in der Konstrukteurs-WM.

In diesem Topf wird den drei Großen genommen, um es den sieben anderen zu geben. Wäre 2021 wieder ein normales Jahr

mit einer Gesamtausschüttung von einer Milliarde Dollar, und würden alle zehn Teams den WM-Platz behalten, der 2019 ihre Zahlung bestimmte, dann würde Mercedes 32 Millionen Dollar weniger bekommen, Red Bull 29, Ferrari 25 und McLaren acht. Alpha Tauri hätte 25 Millionen mehr in der Kasse, Renault 21, Racing Point 18, Sauber und HaasF1 je neun. Nur für Schlusslicht Williams würde sich nichts ändern.

So weit, so gut. Ferrari und Mercedes könnten den Budgetdeckel ausschließlich mit den Preisgeldern finanzieren. Bei Red Bull fehlt nicht viel. Alle anderen müssten je nach WM-Position noch zwischen 30 und 80 Millionen zuschießen. Das ist machbar. Und doch hätte man sich einen einfacheren Auszahlungsmodus gewünscht. Aber schon Bernie Ecclestone war von komplizierten Rechenmodellen fasziniert. Wahrscheinlich, weil sich so auf den ersten Blick etwaige Ungerechtigkeiten nicht so leicht entdecken lassen.

Wir haben mal ein bisschen rumgespielt, wie man eine Milliarde verteilen könnte. Wenn es

nach mir ginge, gäbe es je zehn Prozent für Erfolge und Historie und 80 Prozent zu gleichen Teilen an alle.

Der Erfolgsschlüssel wäre denkbar einfach: 25 Millionen Dollar für den Weltmeister, 18 für den Zweiten, 15 für den Dritten und so weiter. So wie die WM-Punkte bei einem Grand Prix. Beim Historientopf zählen die Jahre, die ein Team unter seinem Namen seit 1950 in der Formel 1 abgedient hat. Ferrari würde für 71 Jahre bezahlt, McLaren für 55, Mercedes für 13. Jedes Jahr bringt 384 615 Dollar. Das sind 100 Millionen, geteilt durch die Summe aller Jahre aller Teams.

Dann würden sich die Teams jede Namensänderung zweimal überlegen. Alpha Tauri bekäme nur das Geld für eine Saison. Namenwechsel sind schlecht fürs Geschäft. So schafft man keine Marken. Deshalb müssen sie bestraft werden. ■

## RETURN TO SENDER

### Ist der Auszahlungsmodus gerecht?

Wie würden Sie eine Milliarde verteilen?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Vorzugsbehandlung: Ferrari schneidet bei der Neuordnung des Concorde-Abkommens wieder am besten ab



Formel 1

# Türkei vor der Tür

Der Formel-1-Kalender 2020 steht kurz vor dem Abschluss. Am 15. November soll die Türkei ein Comeback geben. Damit steigt die Zahl der Rennen im Corona-Jahr auf 17.

Von: **Michael Schmidt**

**W**er hätte gedacht, dass die Formel 1 im Corona-Jahr auf 17 Rennen kommen wird? Der letzte Baustein im Kalender steht kurz vor dem Abschluss. Das F1-Management hat sich mit dem Betreiber des Istanbul Park bereits per Handschlag über die Ausrichtung des GP Türkei am 15. November geeinigt. Das wäre ein Comeback der Formel 1 am Bosphorus nach neun Jahren. Die Türkei war von 2005 bis 2011 Stammgast im

GP-Kalender. Wie in Sotschi hofft die Formel 1 auf ein Rennen vor Zuschauern.

Nach dem GP Türkei soll die ungewöhnlichste Formel-1-Saison aller Zeiten mit drei Grands Prix im Mittleren Osten zu Ende gehen. Am 29. November ist Bahrain 1 vorgesehen, eine Woche später Bahrain 2. Die beiden

Grands Prix sollen auf unterschiedlichen Streckenvarianten stattfinden. Das Finale ist für den 13. Dezember in Abu Dhabi geplant. Mit 17 Rennen würde die Formel 1 alle ihre TV-Verträge erfüllen und somit die Zahlung in voller Höhe garantieren. Beim größten Zahler Sky greift die Regelung schon bei 15 Rennen. ■



Die Türkei richtete zuletzt 2011 ein Formel-1-Rennen aus

WILHELM

Formel 1

# Williams verkauft

Es ist das Ende einer Ära. Williams war das letzte Team aus der Riege der „englischen Garagisten“, geht nun aber in die Hände eines US-Unternehmens über. Teamname und Stammsitz sollen erhalten bleiben.

Von: **Andreas Haupt**

**E**nde Mai hatte Williams verkündet, den Prozess zum Verkauf des Rennstalls eingeleitet zu haben. 12 Wochen später hat der drittälteste Rennstall der Formel 1 neue Besitzer. Die private Investmentfirma Dorilton Capital mit Sitz in New York übernimmt Williams. In einer Mitteilung der Londoner Börse heißt es: „Gemäß der Transaktionsbedingungen beträgt der Unternehmenswert von Williams Grand Prix 152 Millionen Euro, und der Netto-Cash-Erlös, den die Gesellschaft nach Rückzahlung

der Verbindlichkeiten und Transaktionskosten Dritter für die Anteile erhalten hat, beträgt 112 Millionen Euro.“

Williams ist seit mehr als vier Jahrzehnten ein festes Mitglied in der Königsklasse des Motorsports und nach Ferrari und McLaren das drittälteste Team überhaupt. 114 Grand-Prix-Siege, sieben Fahrer-Weltmeister und neun WM-Titel bei den Konstrukteuren: Williams blickt auf eine ruhmreiche Vergangenheit zurück. Doch

der einstige Marktführer ist zum Schlusslicht geworden. Die klamme Kasse zwang Williams zum Verkauf. „Unsere Firma geht in gute Hände über. Dorilton Capital versteht unseren Sport“, sagt Teamchefin Claire Williams. Die US-Amerikaner wollen den Rennstall im englischen Grove beheimaten lassen und die Autos weiter nach Firmengründer Frank Williams benennen. Unter den neuen Regeln soll Williams ab 2022 wieder durchstarten. ■



Williams wurde 2018 und 2019 Letzter in der Konstrukteurs-WM der Formel 1

WILHELM

## NACHRICHTEN

### AUSSTIEG MÖGLICH

Das neue Concorde-Abkommen enthält erstmals eine Ausstiegsklausel. Wer vor 2025 die Formel 1 verlassen will, muss das bis spätestens zum 31. Mai des Vorjahres anmelden. Neue Teams müssen eine Eintrittsgebühr von 200 Millionen Dollar entrichten, außer die Zahl der Teams fällt unter zehn. Dann ist der Eintritt für Neuzugänge frei.

### NEUES TEAM FÜR SCHUMI

Das Punktekonto von David Schumacher in der Formel 3 ist nach zwölf Rennen noch leer. Der Sohn von Ralf Schumacher zieht die Konsequenzen und wechselt das Team. Er fährt künftig für Carlin statt für Charouz.

### MOTORHOMES ZURÜCK

Ab dem GP Belgien wohnen die Formel-1-Teams wieder in ihren Motorhomes. Das kommt sie billiger, als Räume und Container an der Strecke zu mieten und das Catering bei einem Generalvertreter einzukaufen.

### UPDATES FÜR BELGIEN

Red Bull kündigt für das Rennen in Spa-Francorchamps eine Reihe von Updates für den RB16 an. „Das sollte eine spürbare Verbesserung auf der Chassisseite bringen“, hofft Sportchef Helmut Marko. Das Team aus Milton Keynes will mit neuen Teilen endlich für eine stabile Kurvenlage ohne Strömungsabriss sorgen. Die Konkurrenz schläft allerdings nicht. Klassenprimus Mercedes wird seinerseits für den Dreierpack in Spa, Monza und Mugello nachlegen.

### VIPS FÜR GELAEI

Sean Gelael muss die nächsten drei Rennen der Formel 2 wegen eines gebrochenen Rückenwirbels auslassen. Für den Indonesier springt Juri Vips ein. Der 20-Jährige aus Estland wird an der Seite von Dan Ticktum bei DAMS fahren. Vips gewann 2019 drei Rennen in der Formel 3 und wurde Meisterschafts-Vierter.



# Der rasende Kühlschränker

Der LEC CRP1 zählt zu den Exoten in der Formel 1. Das von Mike Pilbeam entworfene Auto trat nur bei drei Grands Prix an und fand ein unrühmliches Ende in einem Erdwall in Silverstone. Trotzdem war diese Konstruktion des früheren B.R.M.-Ingenieurs interessant.

Von: **Michael Schmidt**

**N**ormalerweise wäre der LEC genauso in der Versenkung verschwunden wie viele andere Eintagsfliegen der Formel 1 auch. Nur noch die Spezialisten können mit Autos wie Shannon, Scirocco, Amon, Token, Trojan, Lyncar oder Martini etwas anfangen. Der LEC CRP1 jedoch sticht heraus aus der grauen Masse der Exoten. Wegen seines Fahrers und wegen des tragischen Endes der Geschichte. David Purley hat zwar nie einen WM-Punkt geholt,

doch jeder in der Rennsportszene kannte den Engländer mit dem Kämpferherzen. Die Bilder, wie er 1973 in Zandvoort seinen Rennfahrerkollegen Roger Williamson aus dessen umgestürzten und brennenden March ziehen wollte, gingen um die Welt. Am Ende blieb der heroische Einsatz unbelohnt. Williamson verbrannte. Das Königreich ehrte den Retter mit der George Medal, der zweithöchsten Auszeichnung des Landes.

Purley verfolgte weiter seinen Traum von einer Formel-1-Karriere, frischte ihn zwischendurch mit Rennen in der Formel 2 und Formel 5000 wieder auf. 1977 kehrte er nach vier Jahren Abstinenz in den Formel-1-Zirkus zurück. Und das gleich mit einer Eigenkonstruktion. Das Geld kam von Vater Charles. Der war Gründer eines der größten Kühlschränkerhersteller in England.

Charles Purley war es leid, von anderen abhän-

gig zu sein. Deshalb gab er bei Mike Pilbeam ein eigenes Auto in Auftrag, das er wie seine Kühlschränke nannte. Die Zeichnungen entstanden in Bourne, das Auto wurde 300 Kilometer weiter südlich am Firmensitz in Bognor Regis gebaut. Hauptsächlich von Leuten, die normalerweise Kühlschränke zusammenschraubten. Mike Pilbeam erzählt, dass die Zeichnungen per Post an den Herstellungsort geschickt wurden, und wenn Eile geboten war, dann holte ihn Purley auch mal mit seiner viermotorigen Privatmaschine in Lincolnshire ab.

Der CRP1 war in seiner Form ein ungewöhnliches Auto. Er trug in seiner Urversion eine Sportwagennase, die er später

gegen eine flache Front eintauschte, auf der ein mächtiger einteiliger Flügel montiert war. Die Kühler standen fast vertikal vor den Hinterrädern und wurden schrittweise aerodynamisch verkleidet. Sie wuchsen aus eckigen, schräg abfallenden Seitenkästen, in denen auch die Tanks untergebracht waren. Da gemäß dem 1977er-Reglement kein Teil am Auto höher als der Überrollbügel sein durfte, bekam der Cosworth-Motor im Heck seine Luft über zwei große Schächte neben dem Sturzbügel zugefächelt. Die Vorderradaufhängung folgte ebenfalls nicht dem Trend. Beide Dreieckslenker wurden durch Querstreben verstärkt, die innen liegenden Dämpfer über Zugstreben aktiviert. Beim Aufbau des Aluminium-Chassis benutzte Pilbeam eine Niet-Technik wie im Flugzeugbau. Das gab der Sicherheitszelle mehr Stabilität. Sie sollte Purley später das Leben retten.

Zuerst einmal führte



Ein wahrer Underdog: Kühlschränker-König Charles Purley ließ ein Auto für seinen Sohn bauen: den LEC CRP1



## DIE ERFOLGE



MOTORSPORT IMAGES

**Debüt:** GP Belgien 1977 in Zolder  
**GP-Einsätze:** 3  
**Einsatzzeit:** 1977  
**Siege:** –  
**Pole-Positions:** –  
**Punkte:** –



sich der Eigenbau mit einem sechsten Platz beim Race of Champions in Brands Hatch respektabel in die Grand-Prix-Welt ein. „Ich war nie besonders stolz auf dieses Auto, aber es gab schlechtere um uns herum“, wird Pilbeam zitiert. Die Nichtqualifikation beim GP Spanien war technischen Problemen und der Unerfahrenheit der siebenköpfigen Truppe zuzuschreiben. Beim GP Belgien in Zolder startete Purley von Platz 20. Es sollte seine Sternstunde werden. Als es zu regnen begann, kam der LEC als letzter an die Box. Und führte dadurch wenige Meter das Feld an. Ein misslungener Boxenstopp warf den Außenseiter auf Rang 13 zurück. Es folgten ein 14. Platz in Anderstorp und ein Unfall in Dijon. Alles noch ehren-

## DAS DETAIL



MSA

Der LEC CRP1 war nach damaligen Maßstäben ein extrem stabiles Auto. Ein Grund dafür war die Technik, wie die Aluminiumplatten zusammengeklebt waren. Trotz begrenzter Mittel verwendete Mike Pilbeam eine Technik wie im Flugzeugbau. Auch aerodynamisch ging Pilbeam eigene Wege. Der CRP1 war kein Abtriebswunder, doch der generierte Anpressdruck war wenigstens stabil. „Zu der Zeit haben viele Autos Abtrieb verloren, sobald die Vorderräder eingeschlagen waren und der Wagenkörper um die Längsachse rollte. Wir haben darauf geachtet, dass wir in Kurvenfahrt so wenig Grip wie möglich verloren haben. Das resultierte in einer guten Straßenlage“, blickt Pilbeam zurück.

wert in Anbetracht der Möglichkeiten eines Privatteams.

Beim Heimspiel in Silverstone musste Purley durch die Vorqualifikation. Ein Motorfeuer am Vormittag hatte nachträglich fatale Folgen. Das getrocknete Löschpulver verband sich mit Benzinresten zu einer klebrigen Masse, die sich in den Gasschiebern des Cosworth V8 verfangen. Gerade als Purley daran ging, ernsthaft auf Rundenzeit zu fahren, blieb das Gaspedal am dümmsten Ort der Strecke auf

Vollgas stecken. Am Bremspunkt vor der Becketts-Passage, die damals noch eine langsame Rechtskurve mit begrenztem Sturzraum war. Der LEC bohrte sich frontal in einen mit Holzbohlen abgesicherten Erdwall. Das Auto wurde innerhalb von 66 Zentimetern von 173 km/h auf null heruntergebremst. Daraus errechnete sich eine Verzögerung von 179 g.

Purley überlebte, doch zu einem hohen Preis. Beide Beine und das Becken waren zertrümmert, sämtliche Rippen eingedrückt. Es dauerte 40 Minuten,



MOTORSPORT IMAGES

Drei Einsätze: Der LEC qualifizierte sich in Zolder, Anderstorp und Dijon

## DIE TECHNIK



MSA

**Bezeichnung:** LEC CRP1  
**Chassis:** Aluminium-Monocoque  
**Motor:** Cosworth V8, 480 PS bei 10 600/min  
**Getriebe:** Hewland 5-Gang  
**Vorderachse:** 2 Dreieckslenker, Pullrod  
**Hinterachse:** 1 Querlenker, Parallellenkler, 2 Längslenker  
**Reifen:** Goodyear  
**Länge:** 4170 mm  
**Höhe:** 1036 mm  
**Radstand:** 2705 mm  
**Spur vorne:** 1420 mm  
**Spur hinten:** 1525 mm  
**Tank:** 182 l  
**Gewicht:** 575 kg

den Unglücksfahrer aus dem zerbeulten Wrack zu schneiden. Teamchef Mike Earle verwickelte ihn auf Anraten der Ärzte in eine Diskussion über die Unfallursache, um ihn bei Bewusstsein zu halten. Das solide Monocoque und ein mit Bedacht höher gesetztes Armaturenbrett mit einem stabilisierenden Schott darunter bewahrten Purley vor dem Schlimmsten. Die Überbleibsel des Unfallautos waren lange im Donington Museum ausgestellt.

Vater Charlie entschied gleich nach dem Unfall, ein zweites Auto auf die Räder zu stellen. Es sollte die Moral des Sohnes stärken und bei dessen Comeback bereitstehen. Purley trat damit 1979 in der britischen Aurora-Serie an, sah aber schnell ein, dass die Bewegungsfreiheit seiner Beine zu stark eingeschränkt war, um damit im Motorsport noch Karriere zu machen. Sein Tod passte zu seinem turbulenten Leben. 1985 stürzte Purley mit einem Kleinflugzeug über dem Ärmelkanal ab. ■





# Sato gewinnt den Poker

Scott Dixon dominierte die 104. Ausgabe der 500 Meilen von Indianapolis. Der Neuseeländer war der schnellste Fahrer vor leeren Tribünen. Doch es zählt, wer am Ende oben steht: Und das war Takuma Sato, der seinen zweiten Sieg im Hochgeschwindigkeitstempel errang.

Von: **Andreas Haupt**

Es schien alles bereit für das große Finale. Takuma Sato führte das Feld in die letzten Runden beim Indianapolis 500. Scott Dixon folgte ihm mit einem Rückstand von einer Sekunde. In seinem Windschatten hielt sich Graham Rahal. Das Führungstrio kämpfte sich durch den Überrundungsverkehr, was die Spannung zusätzlich anheizte. Bis Spencer Pigot seinen Rennwagen in der 194. Runde ausgang der Zielkurve verlor, erst auf der Außenseite einschlug und dann in den Reifenstapel vor der stumpfen Boxenmauer fetzte, die ihn zurück auf die Ideallinie kanonierte.

Der Unfall löste die siebte und letzte Gelbphase beim diesjährigen Hochgeschwindigkeitsklassiker aus. Und raubte Dixon

die letzte Möglichkeit, nach 2008 doch noch seinen zweiten Sieg beim Indy 500 einzufahren. Die Rennleitung verzichtete auf einen Abbruch, obwohl Unfallpilot Pigot ärztliche Versorgung benötigte und auf dem Asphalt behandelt wurde. Dixon wunderte sich. „Ich war mir sicher, dass sie die roten Flaggen schwenken würden. Dann hätte es einen heißen Sprint gegeben über vier oder fünf Runden. Takuma wäre als Führer gewissermaßen leichte Beute gewesen. Ich war in einer besseren Position. Jetzt bleibt mir nichts anderes übrig, als ihm zu gratulieren. Er ist aber auch wirklich stark gefahren“, sagte Dixon, der zum dritten Mal in seiner Laufbahn Zweiter wurde in Indianapolis. „Das ist der Platz, den keiner haben will“, meinte Alexander Rossi bereits vor dem Rennen.

IndyCar erklärte sich: „Normalerweise tun wir alles dafür, das Rennen unter Grün zu beenden. Aber in diesem Fall haben wir nach sorgfältiger Betrachtung entschieden, dass zu wenige Runden übrig waren, um das Feld hinter dem Pace Car zusammenzuführen, die roten Flaggen rauszuhalten und später unter Grün zu Ende zu fahren.“

## Sato zum zweiten Mal

Statt des Neuseeländers krönte sich Takuma Sato zum zweiten Mal. Der Japaner hatte 2017 seinen ersten Sieg beim Indy 500

gefeiert, damals für Andretti-Honda. Sato ist der 20. Fahrer in der Geschichte, der den Klassiker mindestens zweimal gewonnen hat. „Mein Team hat mir ein sehr schnelles Auto hingestellt. Und Honda hat uns Motoren mit richtig viel Leistung gegeben“, berichtete der Sieger.

Dieses Mal hatte Honda die Oberhand im Duell gegen Chevrolet. Acht der ersten zehn Autos

im Ziel zählten auf den Sechszylinder-Turbo aus Japan. Die Chevrolet-Fahrer hatten wenig entgegenzusetzen. Josef Newgarden und Pato O'Ward liefen hinter vier Autos mit Honda-Motor ein.

Marco Andretti hatte die Pole-Position errungen, mit der Vergabe des Sieges aber nichts zu tun. Es bleibt bei der Hassliebe zwischen der Familie Andretti und dem Indy 500. Einzig Onkel



Taktik-Poker verloren: Dixon führte in 111 der insgesamt 200 Rennrunden



Zum ersten Mal überhaupt blieben die Tribünen im Nudeltopf leer



Mario Andretti konnte als Fahrer die Highspeed-Schlacht 1969 für sich entscheiden. Marco Andretti führte das Feld in die erste Runde, war den Spitzenplatz aber bereits in der ersten Kurve los. Dixon überrumpelte ihn, und ließ bereits in der Frühphase erkennen, dass er an diesem Tag der schnellste Fahrer im Feld sein würde. Der 40-Jährige in Diensten von Chip Ganassi spielte mit der Konkurrenz, fuhr schnell, als er es musste, und ließ sich mehrmals zurückfallen, um im Windschatten Benzin zu bunkern.

### Alonso bleibt blass

Elf Fahrer wechselten sich über die Distanz von 500 Meilen (804,67 Kilometer) an der Spitze ab. Dixon sammelte 111 Führungsrunden. Doch was nutzt es, wenn am Ende ein anderer Fahrer von der Hebebühne samt Auto auf das Podest gehievt wird? Sato brachte es auf 27 Führungsrunden, davon die 16 letzten Umläufe im Rennen. Nach seinem letzten Boxenstopp in Runde 168 hatte der Japaner Dixon auf der Strecke überholt. Sein Rivale war wieder darauf aus, Sprit zu sparen, um nicht noch einen weiteren Tankstopp einlegen zu müssen.

Dixon war sich seiner Sache sicher. Er wählte sich auf der besseren Strategie und sah seinen Vordermann noch einmal abbiegen. Chip Ganassi hatte Dixon in Runde 169 den Tank bis obenhin gefüllt. „Ich sehe wirk-

„Ich war sicher, dass sie die roten Flaggen schwenken würden. Takuma wäre als Führender beim Restart gewissermaßen leichte Beute gewesen.“

Scott Dixon

lich nicht, wie es Takuma ohne Zwischenfall bis ins Ziel geschafft hätte. Ich kam eine Runde nach ihm zum Tanken und musste trotzdem haushalten. Deshalb ist diese Niederlage umso bitterer.“ Sato gab zu: „Mit unserer Benzin-Strategie waren wir am Limit.“

Die letzten Angriffe vor der Neutralisation wehrte der Japaner ab, indem er vor Kurve eins die Innenspur zumauerte und sich langsam die Steigung nach oben tragen ließ, um Dixon auch nicht außenherum vorbeikommen zu lassen. Sato klammerte sich erfolgreich an den Spitzenplatz. Teamkollege Graham Rahal als Dritter ließ Vater und Teambesitzer Bobby Rahal noch ein bisschen mehr strahlen. Die letzten Runden konnte das Team genießen, ohne zu schwitzen.

Statt den Sieger bei über 350 km/h zu bestimmen, krochen die ersten drei Fahrer für das Fotofinish unter Gelb über den

Brickyard. Einziger Trost für Dixon: Er ist auf dem besten Weg zu Titel Nummer sechs bei den IndyCars.

Zum ersten Mal in der Geschichte trugen die 33 Starter das Indy 500 vor leeren Rängen aus. Statt der für gewöhnlich über 300 000 Menschen tummelten sich wegen Corona nur ein paar Tausend Personen im Nudeltopf. Zuschauern war der Zutritt untersagt. Manche bewahrten die Tradition, indem sie wenigstens vor den Toren campierten oder auf Bäume kletterten, um dem Spektakel beizuwohnen.

Sieben Fahrer verunfallten: Marcus Ericsson (Turn 2), Dalton

Kellett (T3), Oliver Askew, Conor Daly (beide T4), Alex Palou (T1), Alexander Rossi (T2) und schließlich Spencer Pigot, der sogar ins Krankenhaus eingeliefert werden musste, es aber bald wieder verließ. Fernando Alonso versuchte sich zum dritten Mal am Indy 500. 2017 war der Spanier am Motor gescheitert, 2019 bereits an der Qualifikation. In der 104. Ausgabe des Klassikers blieb der Formel-1-Doppelweltmeister blass, er tummelte sich meistens im Hinterfeld. Erst beklagte er ein übersteuerndes Auto, später ein Kupplungsproblem, gestand aber: „Wenigstens habe ich es ins Ziel geschafft.“ ■

### STAND MEISTERSCHAFT

1.	Dixon	335 Punkte
2.	Newgarden	251
3.	O'Ward	218
4.	Rahal	214
5.	Pagenaud	212
6.	Sato	207
7.	Herta	189
8.	Ferrucci	181
9.	Power	175
10.	Rosenqvist	157



Alonso wurde 21. und überrundet

### INDYCAR-MEISTERSCHAFT

#### 7. SAISONLAUF – INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY

200 Runden à 4,023 km = 804,67 Kilometer

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Takuma Sato	Rahal Letterman Honda	3:10.05,0880 h	200
2. Scott Dixon	Chip Ganassi Honda	+ 0,0577 s	200
3. Graham Rahal	Rahal Letterman Honda	+ 0,0953 s	200
4. Santino Ferrucci	Dale Coyne Racing Honda	+ 0,3929 s	200
5. Josef Newgarden	Penske Chevrolet	+ 1,6619 s	200
6. Pato O'Ward	Arrow McLaren SP Chevrolet	+ 3,2496 s	200
7. James Hinchcliffe	Andretti Honda	+ 4,2694 s	200
8. Colton Herta	Andretti Harding Steinbr. Honda	+ 5,1918 s	200
9. Jack Harvey	Meyer Shank Racing Honda	+ 6,8131 s	200
10. Ryan Hunter-Reay	Andretti Honda	+ 7,9613 s	200
11. Helio Castroneves	Penske Chevrolet	+ 10,3143 s	200
12. Felix Rosenqvist	Chip Ganassi Honda	+ 13,9668 s	200
13. Marco Andretti	Andretti Herta Autosport Honda	+ 16,0657 s	200
14. Will Power	Penske Chevrolet	+ 17,6439 s	200
15. Zach Veach	Andretti Honda	+ 19,3960 s	200
16. JR Hildebrand	Dreyer & Reinbold Chevrolet	+ 20,2342 s	200
17. Max Chilton	Carlin Chevrolet	+ 21,4917 s	200
18. Charlie Kimball	A.J. Foyt Chevrolet	+ 24,7017	200
19. Tony Kanaan	A.J. Foyt Chevrolet		199
20. Rinus VeeKay	Ed Carpenter Racing Chevrolet		199
21. Fernando Alonso	Arrow McLaren SP Chevrolet		199
22. Simon Pagenaud	Penske Chevrolet		198
23. Ben Hanley	Dragon Speed Chevrolet		198
24. Sage Karam	Dreyer & Reinbold Chevrolet		198
25. Spencer Pigot	RLL Honda	Unfall	194
26. Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing Chevrolet		187
27. Alexander Rossi	Andretti Honda	Unfall	143
28. Alex Palou	Dale Coyne Racing Honda	Unfall	121
29. Conor Daly	Ed Carpenter Racing Chevrolet	Unfall	91
30. Oliver Askew	Arrow McLaren SP Chevrolet	Unfall	91



Spencer Pigots Unfall löste die letzte Gelbphase im Rennen aus



Bestes Wetter: Die Traditionalisten campierten vor den Toren der Strecke





Jordan Taylor und Antonio García profitierten vom Reifenschaden bei Porsche und holten den dritten Sieg

# Der gelbe Engel

Der Virginia International Raceway gehört zu den anspruchsvollsten Strecken in den USA. Beim IMSA-Lauf auf dem VIR-Kurs waren die GT-Renner unter sich: Die gelbe Corvette holte ihren dritten Klassensieg 2020, in der GT3-Kategorie konnte BMW-Urgestein Bill Auberlen seinen 61. IMSA-Rennsieg feiern.

Von: **Marcus Schurig**

**E**rst kam bei Porsche Pech dazu, mittlerweile ist den Schwaben in der IMSA-Serie auch das Glück abhandengekommen – so oder so ähnlich könnte man die Porsche-Misere in Amerika beschreiben. Kurzer Flashback: 2019 rammte Porsche die Gegner in der GTLM-Klasse nach Belieben in Grund und Boden, überlegen holte man den Meistertitel. 2020 ist schon jetzt das Gegenteil der megaerfolgreichen Saison 2019: Nach fünf Rennen ist Porsche noch immer sieglos, obwohl in diesem Jahr nur

noch drei Hersteller in der GTLM-Werksklasse antreten.

Auch beim fünften Saisonlauf auf dem famosen Virginia International Raceway (VIR) in Alton war Porsche das Glück nicht hold. Das Corvette-Duo Antonio García und Jordan Taylor holte seinen dritten Sieg, für Corvette war es sogar der vierte Erfolg in Reihe. Was die Frage aufwirft: Was läuft schief bei Porsche? Auch in Virginia wieder fast alles: Porsche hatte im Qualifying beide Autos in die erste Startreihe gestellt – der drittplatzierte BMW lag sieben Zehntel zurück, Corvette fehlten sogar acht Zehntelsekunden.

## Porsche hat Speed, aber ...

Will sagen: Porsche hatte den Speed, um Corvette und BMW zu schlagen, und zwar auch im Rennen, wo Nick Tandy im Porsche mit der Startnummer 911 mit 1.41,333 Minuten die schnellste Rundenzeit markierte – fast eine halbe Sekunde fixer als die GTLM-Konkurrenten.

Der Speed ist kein Thema, auch wenn man argumentieren darf, dass sowohl die neue Corvette C8.R als auch der alte BMW M8 GTE durchaus freundliche Einstellungen von der Balance of Perfor-

„Wenn ich ehrlich bin, ist das der traurigste Podestplatz meiner Karriere. Unser Team hat das Wochenende dominiert – wenn dann nur ein dritter Rang herauspringt, so ist das furchtbar.“

Porsche-Pilot Makowiecki

mance (BOP) erhalten haben, was auf der VIR-Strecke zu einem erkennbaren Topp-speed-Plus im Vergleich zu Porsche führte. Doch wir schweiften ab: Warum verlor Porsche das Rennen? Zunächst manövrierte das Werksteam beide Elfer souverän durch das erste Renndrittel, das insgesamt drei Gelbphasen sah.

Der führende Porsche #911 von Polesitter Nick Tandy und Frédéric Makowiecki hatte jedoch schon früh Ärger, nach 22 Minuten musste ein platter Hin-

terreifen getauscht werden, das Team kompensierte den Rückschlag aber routiniert durch eine gute Strategie in den Gelbphasen.

Beim Neustart nach der dritten und letzten Gelbphase in Runde 31 löste sich beim zweitplatzierten Porsche mit der Nummer 912 infolge eines Kontaktes mit einem BMW der Heckdiffusor und musste in zwei Tranchen repariert werden, was zwei Runden Rückstand kostete. Das wäre für Porsche noch verschmerzbar gewesen, denn Nummer 911 lebte ja noch: Tandy und Makowiecki schienen alles im Griff zu haben, führten teilweise mit bis zu 18 Sekunden Vorsprung, und auch der letzte Boxenstopp unter Grün ging Porsche gut von der Hand.

Der Schock kam 18 Minuten vor Rennende, als Tandy, der mit 13 Sekunden Vorsprung vorne lag, außerplanmäßig die Boxen anließ – der linke hintere Reifen war an der Innenschulter zwischen Flanke und Lauffläche aufgerissen. Das Schadensbild sprach mehr für ein Reifen- oder Abstimmungsproblem denn für eine Beschädigung. Und da der Top-Elfer zum zweiten Mal Reifenprobleme hatte, kann man





Lange alles unter Kontrolle: Porsche führte bis 18 Minuten vor Rennende



Grenzenlose Freude: BMW-Altstar Bill Auberlen holt seinen 61. Sieg

hier vermutlich nicht von Pech sprechen. Ähnlich war es schon in Sebring, als Porsche den Sieg bei einer teaminternen Kollision in der Boxengasse wegwarf, oder in Road America, als Earl Bamber bei einsetzendem Platzregen der Funkspruch des Teams zum Reifenwechsel nicht erreichte und er daraufhin als Führender der GTLM-Klasse im Kies strandete.

Durch den Reifenschaden am Porsche 911 RSR von Nick Tandy in Runde 73 lag nun auf einmal Antonio García (Corvette #3) in Front, zehn Sekunden vor Bruno Spengler im BMW M8 GTE (#25). Tandy wies durch den Extrastopp einen Rückstand von 18 Sekunden auf die führende Corvette auf. Wie zu erwarten, spuckte der Brit in die Hände und machte Jagd auf Spengler.

Der Brit kam auch ran, und zwar just als Spengler eine Kampfgruppe der GTD-Klasse überrundete, die sich um Platz 2 balgte. Aber in Summe hatte Tandy keine Chance, auch nicht im Überrundungsverkehr: Auf den Geraden zog Spengler um mehrere Fahrzeuglängen weg, wie man an den Helikopter-TV-Aufnahmen sehen konnte.

### Hoher Punkterückstand

Damit blieb Porsche ein magerer dritter Platz, trotz einer dominanten Vorstellung im Qualifying und guter Speed im Rennen: „Wenn ich ehrlich bin, ist dieser dritte Platz der traurigste Podestplatz meiner Karriere“, so Frédéric Makowiecki. „Wir waren so stark an diesem Wochenende, unser Team hat das Wochenende dominiert. Wenn dann nur ein dritter Rang herauspringt, ist das furchtbar. Dieses Ergebnis wird dem Team, dem Auto und uns Fahrern nicht gerecht. Ich bin auch deshalb so traurig, weil wir in der Meisterschaft immer mehr Rückstand auf die Spitze bekommen.“

Das ist in der Tat ein wunder Punkt: In der Fahrerwertung liegen die Porsche-Piloten Earl Bamber und Laurens Vanthoor bereits 19 Zähler zurück – und in keiner anderen Langstreckenserie der Welt ist es schwieriger, einen Punktemalus aufzuholen, als in der IMSA-Serie. Wenn Corvette nicht patzt, haben sie jetzt alle Vorteile im Titelkampf – obwohl noch sechs Rennen ausstehen.

Und das Glück ist den Amis auch hold: Antonio García kämpfte die letzten 20 Rennminuten auf dem VIR-Kurs mit üblen Vibrationen, ausgelöst durch einen gelockerten Heckdiffusor. „Ich dachte zuerst, das Rennen wäre gelaufen, weil die Vibrationen wirklich fürchterlich waren“, so García im Ziel. „Gott sei Dank hat das Auto aber durchgehalten.“

Wir haben bereits kurz erwähnt, dass die GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge im Finale fast das Zünglein an der Waage gewesen

wäre, denn das Rennen auf der VIR-Strecke war nur für GT-Fahrzeuge der Klassen GTLM und GTD ausgeschrieben – die Prototypenklassen DPi und LMP2 waren in Virginia nicht am Start.

### Rekordsieg für Auberlen

Eigentlich war in der GTD-Klasse alles für einen Vierkampf angeordnet: McLaren, BMW, Lexus und Acura standen in den ersten zwei Startreihen, gerade mal getrennt durch zwei Zehntelsekunden. Bill Auberlen qualifizierte den BMW M6 GT3 von Turner Motorsport für den zweiten Startplatz, eine Reihe dahinter positionierte sich Mario Farnbacher im Meyer-Shank-Acura NSX GT3. Mario Farnbacher scheiterte bei einem frühen Angriffversuch auf Auberlen und musste durch die Wiese ausweichen, was ihn den direkten Anschluss an die Spitze kostete.

Doch der Ansbacher dachte nicht ans Aufgeben und war in

den letzten 20 Minuten in einen packenden Dreikampf um Position 2 verwickelt: Bryan Sellers hatte im Paul-Miller-Lamborghini (#48) den Platz inne, den Lawson Aschenbach (Riley-Mercedes #94) und Mario Farnbacher (#86) noch haben wollten. Farnbacher tankte sich zuerst in einem sehenswerten Manöver in den superschnellen S-Kurven außen (!) an Lawson Aschenbach im Mercedes-AMG GT3 vorbei.

Als von hinten Bruno Spengler und Nick Tandy heranrauschten, nutzte Farnbacher die konfuse Überrundungssituation, um Sellers noch den zweiten Platz abzuknöpfen. Bill Auberlen und Robby Foley im BMW M6 waren da schon über alle Berge, Auberlen freute sich über seinen 61. Sieg: „Ich bin überwältigt, dass der Rekord nun mir gehört! Mein Dank geht an BMW für das Vertrauen, mich damals, 1996, unter Vertrag genommen zu haben.“ ■

## IMSA-MEISTERSCHAFT

### FÜNFTER SAISONLAUF AUF DEM VIRGINIA INTERNATIONAL RACEWAY (VIRGINIA)

**Länge der Strecke:** 5,262 Kilometer; **Renndistanz:** 85 Runden = 447,270 Kilometer; **Pole-Position GTLM-Klasse:** Frédéric Makowiecki; Porsche 911 RSR (#911), 1.40,389 min; **Pole-Position GTD-Klasse:** Corey Fergus; Compass Racing-McLaren 720S GT3 (#76), 1.45,263 min; **Schnellste Rennrunden:** GTLM-Klasse: Nick Tandy (Porsche 911 RSR #911), 1.41,333 min; GTD-Klasse: Mario Farnbacher (Meyer-Shank-Acura NSX GT3), 1.45,446 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTLM	#3	García/Taylor	Corvette C8.R	2:40.40,846 h
2.	GTLM	#25	Spengler/De Phillippi	Rahal-BMW M8 GTE	+3,521 s
3.	GTLM	#911	Tandy/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+4,200 s
4.	GTLM	#4	Gavin/Millner	Corvette C8.R	+1.10,860 min
5.	GTD	#96	Auberlen/Foley	Turner Motorsport-BMW M6 GT3	+2 Runden
6.	GTD	#86	Farnbacher/McMurry	Meyer Shank-Acura NSX GT3	+2 Runden
7.	GTD	#48	Sellers/Snow	Paul Miller-Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
8.	GTD	#74	Robinson/Aschenbach	Riley Motorsports-Mercedes-AMG GT3	+2 Runden
9.	GTD	#14	Telitz/Hawksworth	Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3	+2 Runden
10.	GTD	#16	Hardwick/Long	Wright Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
11.	GTD	#57	Parente/Goikhberg	Heinricher Racing-Acura NSX GT3	+2 Runden
12.	GTD	#44	Potter/Lally	GRT Magnus-Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
13.	GTD	#23	James/de Angelis	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+2 Runden
14.	GTD	#12	Montecalvo/Bell	Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3	+2 Runden
15.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+3 Runden



Porsche-Fahrerkader: Harte Einschnitte für 2021 geplant

# Aderlass für Porsche-Kader

Porsche Motorsport plant eine signifikante Verkleinerung des Fahrerkeraders: Durch den Wegfall des IMSA-Programms sollen sogar Piloten mit Superstar-Status wie Nick Tandy betroffen sein. Dazu muss Porsche Motorsport sparen, folglich wird der Kader 2021 weiter schrumpfen.

Von: **Marcus Schurig**

**B**ei Porsche Motorsport war die Welt bisher noch in Ordnung, das konnte man zum Beispiel auch am Fahrerkerader erkennen: Ende 2019 verkündete Porsche Motorsport bei der Night of Champions insgesamt 22 Piloten – kein anderer Hersteller hat so viele Piloten unter Vertrag, wobei hier zwischen reinrassigen Werksfahrern, sogenannten Programmfahrern im GT3-Kunden-

sport und den Nachwuchspiloten unterschieden werden muss.

Die in der Automobilindustrie und auch im VW-Konzern grasierende Sparwelle hat jetzt auch den Platzhirsch Porsche kalt erwischt: In der Rennabteilung müssen angeblich Stellen gestrichen werden, dazu wurde bereits das Ende des IMSA-Programms verkündet. Das kostet unter anderem IMSA-Pilot Nick Tandy den Job, ganz fraglos einer der schnellsten Porsche-Werkspiloten. Sein Teamkollege Frédéric Makowiecki hat angeblich noch einen Vertrag, vermutlich könnte auch Laurens Vanthoor von den Stellenstreichungen betroffen sein. Die Tage der Altstars Patrick Pilet, Patrick Long und Romain Dumas sind angeblich ebenso gezählt wie bei GT3-Programmfahrer Dirk Werner.

Erste Gerüchte über den Aderlass tauchten bereits bei den letzten IMSA-Rennen auf. Im Fahrerlager der Sportwagen-WM in Spa enthüllten dann Mitte August mehrere Sportchefs, dass sich



Der Porsche-Fahrerkader könnte 2021 um bis zu neun Piloten schrumpfen

aktuelle Porsche-Werkspiloten bei ihnen aktiv beworben hätten. Natürlich nannten die Herstellervertreter dabei keine Namen. Laut dieser Aussagen sind offenbar auch die WEC-Stampfpiloten Gianmaria Bruni sowie Michael Christensen von den Einsparmaßnahmen betroffen, dazu angeblich auch Porsche-Pilot Sven Müller.

Pascal Zurlinden, bei Porsche Motorsport für die Werkseinsät-

ze zuständig, sagt dazu: „Wir kommentieren solche Gerüchte nicht. Die Anzahl der Fahrer im Kader ist abhängig von den Programmen, die wir 2021 fahren werden, da sind noch nicht alle Details definiert. Deshalb werden wir den Kader wie jedes Jahr erst im Dezember öffentlich machen.“ Zurlinden bestätigte, dass der ausgemusterte Formel-E-Pilot Neel Jani 2021 im GTE-Kundensport eingesetzt wird. ■

KTM X-Bow Battle Slovakiaring

# Spannung in allen Klassen

Mit mehrmonatiger Verspätung konnte die KTM X-Bow Battle endlich in die Saison starten. In allen drei Wertungen ging es spannend zur Sache.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Slovakiaring ist in der X-Bow Battle aus den vergangenen Jahren vor allem für Chaos in der Startphase bekannt. Diesmal aber ging das knapp 20-köpfige Starterfeld in beiden Rennen gesitteter zu Werke und beschränkte die Rennaction auf enge Positionskämpfe.

Der Pechvogel des Wochenendes ist dabei schnell gefunden. Holger Baumgartner sicherte sich mit seinem X-Bow aus der „Elite“-Klasse zwei Mal die Klassen- und Gesamt-Pole, musste

jedoch beide Rennen vorzeitig mit Leistungsverlust beenden.

Die Protagonisten um den Gesamtsieg sowie die Elite-Wertung hießen Georg Silbermayr und „BOB BAU“. Letztgenannter, seines Zeichens amtierender Champion der Klasse, setzte sich nach beinharten Positionskämpfen in beiden Läufen gegen den Serienorganisator durch.

Jeweils knapp dahinter wurden die Sträuße in der GT4-Klasse ausgefochten. Der Pole Adam Galas zeigte dabei vor allem im Qualifying seine Klasse und stellte seinen GT4 zwei Mal neben Baumgartner in die erste Startreihe.

In Form des Schweizer Neueinsteigers Martin Koch hatte Galas aber vor allem im ersten Rennen einen hartnäckigen Widersacher,

den er letztlich knapp hinter sich halten konnte. Auch im zweiten Lauf holte Galas den GT4-Sieg.

## Starke Nachwuchsfahrer

Für beste Unterhaltung sorgten die Fahrer im X-Bow Cup Europe. Die Klasse, bis 2019 als „Rookies Challenge“ ausgetragen, sah rund eine Handvoll Fahrer mit Siegchancen. Die Pole-Positionen sicherten sich Tamino Bergmeier und Leon Wassertheurer. Letzterer legte nach Problemen im ersten Qualifying eine Aufholjagd vom letzten Startplatz hin und musste sich im Kampf um P3 nur knapp Bergmeier geschlagen geben. Den Kampf um den Sieg entschied Rick Bouthoorn gegen Vizemeister Jan Rihs für sich.

Wassertheurer führte im zweiten Lauf lange, ehe Rihs sich die Führung schnappte und – trotz einiger Konterversuche Wassertheurers – nicht mehr abgab. ■



Beim Saisonstart der KTM X-Bow Battle ging es spannend zur Sache



# Alleskönner

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

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE

## Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://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.



# Turbinchen aus Turin

Vor 40 Jahren feierte Hans Heyer seinen dritten Titel in der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Sein Auto war ein Gruppe-5-Geschoss von Lancia. Der 450 PS starke Montecarlo Turbo wurde ursprünglich für Einsätze in der Marken-WM gebaut.

Von: **Dirk Johae**

**D**er Lancia Stratos konnte nicht alles richten. 1976 verglühte die Gruppe-5-Rakete beim Marken-WM-Lauf auf dem Österreichring. Der Hoffnungsträger von Lancia für die Rundstrecke brannte völlig aus. Damit schwand in Turin die Hoffnung auf einen Porschejäger: Der 935 beherrschte die Meisterschaft, die ab 1976 für Gruppe-5-Autos reserviert war. Über zwei Jahre dauerte der Denkprozess in der gemeinsamen Sportabteilung von Fiat und Lancia. Erst im September 1978 fiel die Entscheidung, mit der Gruppe-5-Version des Lancia Beta Montecarlo einen zweiten Anlauf in der Marken-WM zu wagen. Doch für Projektleiter Gianni Tonti bedeutete das ein Himmelfahrtskommando: Bereits beim Saisonauftakt Mitte März 1979 in Mugello sollte der Montecarlo einsatzbereit sein. Umgerechnet 1,2 Millionen Mark betrug der Etat für den neuen Rennwagen. Einen Großteil schluckte allein die Entwicklung des Vierzylinder-Twin-Cams mit Turboaufladung. Um in der Zweiliter-Klasse starten zu können, musste der Hubraum von zwei Liter auf 1426 cm<sup>3</sup> geschrumpft werden. Ursprünglich sollte Ferrari den im Fiat 131 Abarth eingesetzten Lampredi-Vierzylinder rundstreckentauglich machen. Doch die Scuderia konzentrierte sich auf die Formel 1.

Somit mussten die hauseigenen Rallyespezialisten ran, denen allerdings die Erfahrung mit aufgeladenen Motoren fehlte. Der ursprüngliche Premierentermin im März konnte nicht gehalten werden. Erst zwei Monate später

rollte der erste Renn-Montecarlo an den Start. Das Cockpit teilten sich Formel-1-Fahrer Riccardo Patrese und Rallye-Ass Walter Röhrl, seit 1978 Werksfahrer für die Italiener.

## Röhrl mit Köpfchen

Im Gegensatz zu seinem italienischen Teamkollegen ging Röhrl wohlkalkuliert an die Arbeit. Während Patrese in den Trainings emsig Runde für Runde an der Verbesserung seiner Zeit feilte, verzichtete Röhrl auf das Finden der letzten Zehntel. Für Langstreckenrennen war das nicht entscheidend, befand er. „Ich brems, wenn ich finde, dass es Zeit ist“, entgegnete er Patrese auf dessen Frage nach seinen Bremspunkten.

Doch der erste Einsatz in der Marken-WM in Silverstone endete bereits nach vier Runden. Die Zylinderkopfdichtung war durchgebrannt. Die Mechaniker von Lancia Corse hatten offenbar vergessen, den Kühlwasserbehälter wieder zu verschließen. Beim siebten Lauf, ausgetragen in Enna-Pergusa auf Sizilien Ende Juni, ließ der neue Lancia erst-

mals aufhorchen: Riccardo Patrese und Carlo Facetti wurden Gesamtzweite hinter einem Osel-la-BMW Gruppe 6 und waren somit bestes punktberechtigtes WM-Team. Formel-1-Pilot Patrese war auch am zweiten Saison-erfolg beteiligt: Wieder zusammen mit Walter Röhrl gewann er in Brands Hatch die Zweiliter-Klasse. Damit war der Erfolg in der Marken-WM für Lancia besiegelt. Ernsthafte Gegner hatte die Squadra aus Turin allerdings nicht.

Jedoch bewiesen die Lancia-Piloten, dass sie im Montecarlo mit den größeren Porsche 935 von Privatteams wie Joest oder Kremer mithalten konnten. Das weckte Hoffnungen für die kommende Saison, wo Lancia bis auf Daytona und Dijon bei allen WM-Läufen antrat.

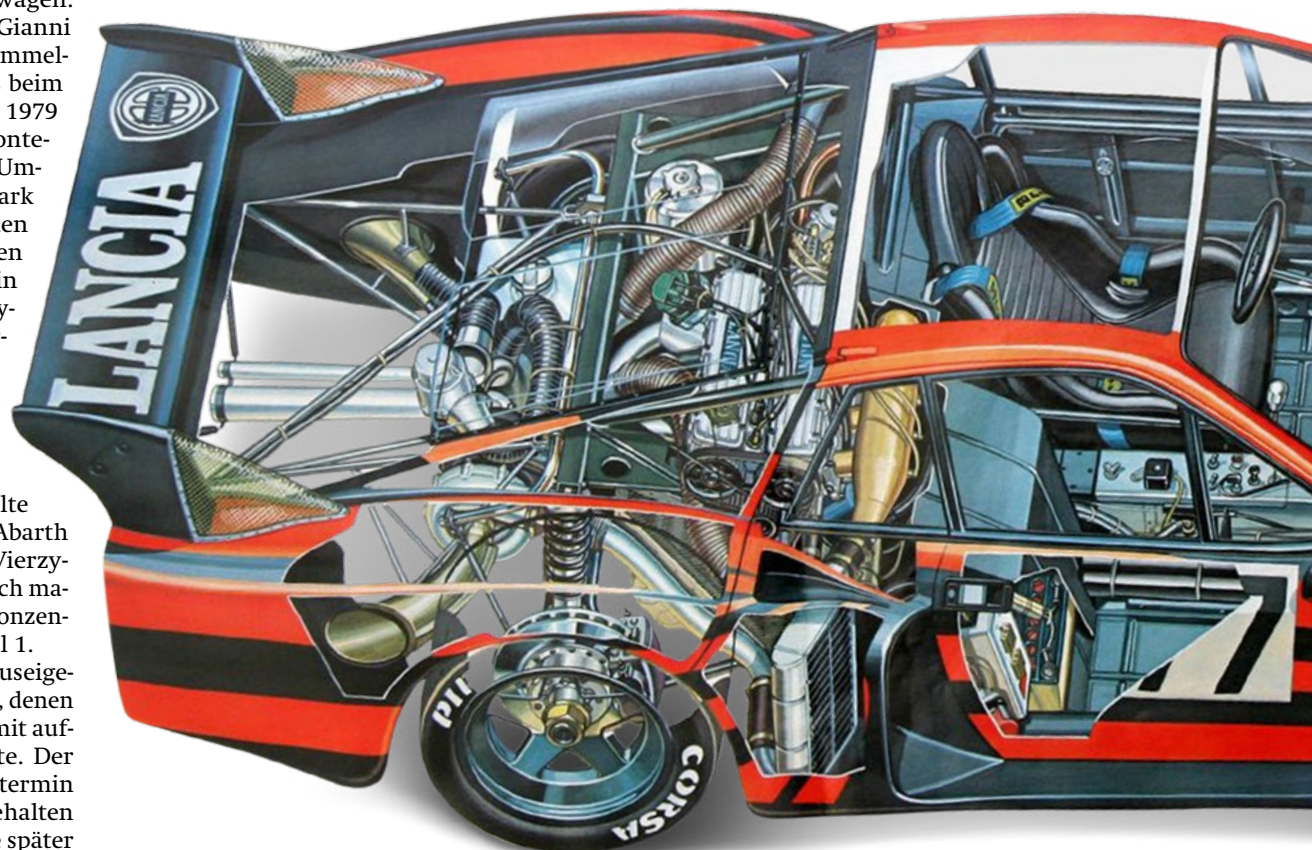
1980 wurde zum Jahr von Lancia. Das Werksteam setzte mit zwei Doppel-Gesamtsiegen bei den ersten beiden europäischen WM-Läufen in Brands Hatch und Mugello ein starkes Zeichen. In England waren die Werksteams schneller als der Gruppe-6-Prototyp von Alain de Cadenet. Die

Marken-WM verlor im vierten Jahr der Umstellung auf die Gruppe-5-Autos für Teams und Fans immer mehr an Beliebtheit.

Dafür übernahm ein ehemaliges Werksauto in der Deutschen Rennsportmeisterschaft die Rolle als Hecht im Karpfenteich. Hans Heyer, der Mann mit dem Tirolerhut, wechselte auf den Lancia, der vom Freiburger GS-Team eingesetzt wurde. Der zweifache DRM-Champion aus Wegberg brauchte ein neues Einsatzauto, weil ihm Zakspeed Ende 1979 den Fahrersitz vor die Box gestellt hatte. Angeblich bestand ein Sponsor auf Meister Klaus Ludwig als Fahrer für den Capri Turbo. Als einziges Gruppe-5-Auto blieb Heyer letztlich der Lancia. Gemeinsam mit Manager Domingos Piedade musste er zäh verhandeln, um ein Auto zu ergattern. Als Chefmechaniker Ali Strasser Heyers neuen Renner in Italien abholen wollte, gab es eine böse Überraschung.

## Chassis Nummer 1

Die Italiener wollten das wohl meistgenutzte Exemplar nach Deutschland abgeben, Chassis





## DIE ERFOLGE



WOLFGANG WILHELM

**Debüt:** 6h Silverstone 1979  
**Einsätze:** 19 (WM) und 26 (DRM)  
**Einsatzzeit:** 1979 bis 1981  
**Siege:** 4 (WM) und 2 (DRM)  
**WM-Punkte:** 360  
**DRM-Punkte:** 444

1001, mit vielen Testkilometern aus der gesamten Entwicklungsarbeit und zuletzt Ende Oktober 1979 beim Giro d'Italia Automobilistico im Einsatz, wahrscheinlich als Alitalia-Auto von Gilles Villeneuve, Walter Röhrl und Beifahrer Christian Geistdörfer.

Strasser fluchte, als er den ausgelutschten weißen Renner sah. „Ausgerechnet diesen Karren sollten wir für die harte Aufgabe in der Rennsportmeisterschaft bekommen“, so der Bayer, den Heyer zum GS-Team gelockt

## DAS DETAIL



JÜRGEN ZERHA

Für die Entwicklung des Chassis verpflichtete Lancia Giampaolo Dallara. Von der Karosse des bei Pininfarina gebauten Seriencoupés blieb kaum etwas übrig. Der vordere und der hintere Teil wurden durch Hilfsrohrrahmen ersetzt. Das Bodenblech der Fahrgastzelle ersetzten die Techniker durch Leichtmetall und versteiften die Zelle mit einer Überrollvorrichtung. Der nur 1,10 Meter hohe Gruppe-5-Lancia besitzt dank des Mittelmotors direkt hinter dem Fahrer eine mustergültige Gewichtsverteilung. Sehr freizügig wurde das Reglement auch bei der Karosserieform ausgelegt. Nach intensiver Windkanalarbeit bei Pininfarina war die Seriensilhouette kaum noch zu erkennen.

## DIE TECHNIK



JÜRGEN ZERHA

**Bezeichnung:** Lancia (Beta) Montecarlo Turbo Gr. 5  
**Motor:** Reihenvierzylinder (Basis Fiat 131 Abarth) mit KKK-Turbolader, 1426 cm<sup>3</sup>, 450 PS bei 8800/min  
**Getriebe:** Colotti 5-Gang  
**Vorderachse:** Einzelrad, MacPherson  
**Hinterachse:** Einzelrad, MacPherson  
**Reifen:** v. 10 x 15, h. 13,5 x 19 (Pirelli)  
**Länge:** 4600 mm  
**Breite:** 1990 mm  
**Höhe:** 1100 mm  
**Radstand:** 2300 mm  
**Spur vorne:** 1440 mm  
**Spur hinten:** 1570 mm  
**Gewicht:** 780 kg (DRM: 885 kg)

Unter der Silhouette des Montecarlo Turbo mit der markanten Zebra-Lackierung steckt reine Lancia-Renntechnik



LANCIA

hatte. Lancia-Sportchef Cesare Fiorio ließ sich erweichen. Man spendierte eine Kunststoffhülle auf neuestem Stand. Strasser blieben nur zwei Wochen für den Aufbau des Autos. Erst vier Tage vor dem Auftaktrennen in Zolder war es fertig. Heyer gewann insgesamt zwei von 13 Läufen der kleinen Division bis zwei Liter Hubraum. Bis zum Finale in Hockenheim kämpfte er gegen Hans-Joachim Stuck im Schnitzer-BMW 320 Turbo.

Aber der Werksfahrer parkte sein Auto im Rennen in der Leitplanke. Damit war Heyer Meister. Parallel feierte Lancia den Titel in der Marken-WM, den sie im Jahr darauf wiederholten. Hans Heyer musste sich 1981 dagegen mit dem vierten Platz vor seinem neuen Teamkollegen Siggli Müller junior begnügen. Meister wurde Klaus Ludwig im Capri Turbo. Der Lancia Montecarlo galt jedoch weiter als „der reinrassigste Rennwagen seiner Klasse“. ■



MOTORSPORT-IMAGES

1979: Walter Röhrl im Lancia auf dem Nürburgring





Kristoffersson drängt Larsson ab. Es gab überhaupt reichlich Spektakel und Gerempel

# In der Zeitschleife

Spät, aber mit einem Knaller startete die Rallycross-WM in ihre Saison. In Höljes kehrten zwei Superstars zurück und rissen sofort das Ruder an sich.

Von: **Markus Stier**

**E**s klang nach Déjà-vu, als Mattias Ekström erzählte, er wolle bei seinem Gastauftritt vor allem Spaß haben. Selbiges erzählte er auch vor rund einem Jahr in Belgien, als er in den Audi S1 des KYB-Teams stieg. Aber anders als in seinem Weltmeister-Auto von 2016, mit dem der Schwede in Belgien unter „ferner liefen“ rangierte, saß er beim Saisonauftakt 2020 in einem überarbeiteten 2018er-Ex-

Werks-Auto, und die Vertretung des wegen der Corona-Krise finanziell klammen Janis Baumanis bewies, dass er mit 42 längst nicht zum alten Eisen gehört.

Der Ende 2018 zurückgetretene Ekström lieferte sich ein packendes Duell mit Johan Kristoffersson, der in einem 2018er-VW Polo Platz nahm. Als hätte es die Saison 2019 nie gegeben, beharkten sich die zwei Ex-Weltmeister mit größtem Eifer über die zwei Tage in Höljes, was insofern von erhöhter Bedeutung ist, als dass angesichts der vielen Rennausfälle und der aktuellen Zeitnot erstmals in der siebenjährigen Geschichte der WM an einem Wochenende zwei komplette Läufe ausgetragen wurden.

Am mit heftigen Schauern schwer durchwachsenen Samstag katapultierte sich Kristoffers-

son im Finale von der Pole trotz klatschnasser Piste mit einem Raketenstart nach vorn. Ekström konnte vor dem Start gerade noch auf Regenreifen wechseln, kämpfte aber mit seinem Trocken-Setup mit stumpfer Waffe und musste sich mit Platz 2 begnügen.

## Ekström schlägt zurück

Doch die Frohnatur aus Falun schlug im zweiten Finale am Sonntag zurück. Gut eingeschossen und bei konstant trockenen Bedingungen musste er sich zwar im Halbfinale Teamkollege Robin Larsson beugen und so aus Reihe 2 starten, doch Ekström hatte verinnerlicht: Wer in der ersten Kurve nicht vorn ist, biegt am besten sofort in die Jokerrunde ab, um danach ohne lästigen Verkehr Zeit gutzumachen.

Kristoffersson rempelte den einen Tick besser gestarteten Larsson nach außen weg und lieferte sich ganz vorn ein knappes Zeitduell mit dem um die 2,5 Sekunden hinter ihm herjagenden Ekström, als der VW-Pilot in der letzten Runde jokerte, zog der Landsmann im Audi haarscharf vorbei. Ekström verteidigte seine Führung mit Kristoffersson an der Stoßstange verbissen um 0,2 Sekunden bis ins Ziel. Einen Wermutstropfen in einem der besten Finalrennen der noch jungen WM-Geschichte gab es nur durch die fünfsekündige Zeitstrafe, die Kristoffersson für das mehrmalige Überfahren des Streckenlimits kassierte, womit er offiziell nur Dritter wurde. Trotzdem führt der Champion von 2018 und 2019 nach seinem zehnten WM-Sieg in Folge die



Vizeweltmeister Andreas Bakkerud hatte im Renault einen schweren Stand



Timmy Hansen: Ein Wochenende zum Vergessen, Bruder Kevin wurde Zweiter



Tabelle an, vernachlässigt man Gaststarter Ekström, liegt Robin Larsson, der nach einem Revancheauf an Anton Marklund am Samstag den Einzug ins Finale verpasste, bereits 20 Punkte zurück. Immerhin führt das Audi Team von Joel Kristoffersson (nicht verwandt) in der Teamwertung die Tabelle an.

Dort spielt das Weltmeister-Team von Kenneth Hansen nur die zweite Geige. Ohne jedes Rennen seit dem WM-Finale 2019 hatten seine Söhne Timmy und Kevin Mühe, eine passende Abstimmung für ihre Peugeot zu finden. Im Finale am Samstag krachte Timmy Hansen nach dem Start mit Schmackes dem Renault Mégane von Anton Marklund in die Seite, Hansens 208 schaffte es nicht ins Ziel, am Sonntag erreichte der amtierende Weltmeister als 13. nicht einmal das Finale, weil er in der ersten Quali wieder mit einer Panne strandete und in Q2 und Q3 unglücklich im Verkehr feststeckte. Sein jüngerer Bruder Kevin blieb am Samstag im Halbfinale stecken, schaffte es aber am Sonntag im Finale in Startreihe 2 und damit auf den Logenplatz des Duells von Ekström und Kristoffersson, von dessen Zeitstrafe er am Ende mit Rang 2 profitierte.

Eigentlich hätte Niclas Grönholm die großen Namen aufmischen wollen, und der Finne zeigte auch vereinzelt mit starken Runden, dass sein neuer Hyundai durchaus das Potenzial zum Sieger hat, nur die Starts wollten nicht so recht gelingen. Am



Ekström: Sieg im Vorbeischaun

Samstag würgte er im Finale den Motor ab, wurde aber immerhin noch Vierter, am Sonntag war im Halbfinale Schluss.

### Treppchen für Scheider

Grönholms Albraum hieß Timo Scheider, der im Seat des Teams von René Münnich in Sachen schnelle Runden zwar nicht mit der Spitze mithalten konnte, aber mit überarbeiteter sowie zuverlässiger Technik und Zweikampfstärke das Beste aus dem Wochenende machte. Mit Rang 3 am Samstag gelang dem einzigen deutschen Team endlich einmal der ersehnte Podiumsrang, am Sonntag verteidigte sich Scheider nach Topstarts in vier Rennen hintereinander gegen den drängelnden Grönholm, zog auch am Sonntag ins Finale ein, das er als Vierter beendete. Scheider liegt in der Tabelle auf Rang 5, und auch Münnich konnte zufrieden sein, er schaffte es am Sonntag ins Halbfinale.

Abgesehen davon, dass Vorjahressieger Sébastien Eriksson im Honda Civic des Olsbergs-Teams dieses Mal für keine Überraschung sorgen konnte, war die Enttäuschung des Wochenendes die Equipe von Guerlain Chicherit. Mit zwei Teams und fünf Autos am Start zumindest numerisch die stärkste Truppe, spielten die beiden Renault Clio des Teamchefs und Nachwuchsmann Rokas Baciuseca keine Rolle, und die Neuzugänge hatten erst recht keinen Grund zum Jubeln. Zwei verpatzte Starts in der Quali am Samstag stoppten Bakkerud schon vor dem Halbfinale, am Sonntag war er gegen die Topfahrer im Finale chancenlos. Dorrans Auto kokelte schon nach dem ersten Rennen am Samstag, damit war Rennen 1 gelaufen.



Niclas Grönholms Albraum hieß zwei Tage lang Timo Scheider

Am Sonntag fiel der Engländer bei allen drei Quali-Rennen mit Defekten aus. Bester Mégane-Mann war Anton Marklund, der es am Samstag aufs Podium geschafft hätte, wären da nicht die 30 Sekunden Zeitstrafe wegen des Fouls an Timmy Hansen gewesen. Beide Kombattanten müssen auf Revanche nicht lange warten, schon am nächsten Wochenende geht es in Finnland weiter. ■

Am Sonntag fiel der Engländer bei allen drei Quali-Rennen mit Defekten aus. Bester Mégane-Mann war Anton Marklund, der es am Samstag aufs Podium geschafft hätte, wären da nicht die 30 Sekunden Zeitstrafe wegen des Fouls an Timmy Hansen gewesen. Beide Kombattanten müssen auf Revanche nicht lange warten, schon am nächsten Wochenende geht es in Finnland weiter. ■

## NACHRICHTEN

### DÜRRE PREMIERE

Das erste Rennen der neuen Elektro-Rennserie Projekt E wurde zur leichten Beute von US-Star Ken Block. Es waren nur zwei weitere Autos am Start, und weder Österreichs Rallyemeister Hermann Neubauer noch die Engländerin Nataly Barratt konnten dem US-Drifter auf dem mit 612 PS nicht gerade untermotorisierten Ford Fiesta Paroli bieten. Nicht am Start war der Citroën C3 mit Mads Östberg, der angesichts einer drohenden Quarantäne bei der Rückkehr nach Norwegen seinen Start beim Rallye-WM-Lauf in Estland Anfang September gefährdet sah.

### GLÜCK IM UNGLÜCK

Toyota-Werkspilot Elfyn Evans flog bei der Südostland-Rallye im sechsten Gang von der Straße, blieb aber wie Beifahrer Scott Martin unverletzt. Damit ging das teaminterne Duell um Rang 3 bei der als Probelglopp für die WM-Fortsetzung Anfang September in Estland genutzten Veranstaltung an den eher defensiv agierenden Sébastien Ogier. Bester Toyota-Fahrer war Kalle Rovanperä auf Rang 2, der Hyundai-Mann Ott Tänak unter Druck setzen, den Lokalmatador aber nicht schlagen konnte. Dessen Teamkollege Thierry Neuville wurde mit Differenzialproblemen und einer lecken Wasserpumpe nur Vierter, immerhin vor Esapekka Lappi, der im Ford chancenlos als Fünfter einlief. M-Sport-Teamkollege Teemu Suninen durfte nur im Rallye-2-Fiesta üben, konnte aber dort nach einem Reifenschaden auch nicht glänzen. MST

### RENNEN 1 – HALBFINALE 1

1. Kristoffersson	VW Polo
2. Grönholm	Hyundai i20
3. Marklund	Renault Mégane
4. Larsson	Audi S1
5. Szabo	Hyundai i20
6. Baciuseca	Renault Clio

### HALBFINALE 2

1. Ekström	Audi S1
2. T. Hansen	Peugeot 208
3. Scheider	Seat Ibiza
4. Eriksson	Honda Civic
5. K. Hansen	Peugeot 208
6. Timerzyanov	Hyundai i20

### FINALE

1. Kristoffersson	VW Polo
2. Ekström	Audi S1
3. Scheider	Seat Ibiza
4. Grönholm	Hyundai i20
5. Marklund	Renault Mégane
6. T. Hansen	Peugeot 208

### RENNEN 2 – HALBFINALE 1

1. Kristoffersson	VW Polo
2. K. Hansen	Peugeot 208
3. Bakkerud	Renault Mégane
4. Timerzyanov	Hyundai i20
5. Marklund	Renault Mégane
6. T. Hansen	Peugeot 208

### HALBFINALE 2

1. Larsson	Audi S1
2. Ekström	Audi S1
3. Scheider	Seat Ibiza
4. Grönholm	Hyundai i20
5. Szabo	Hyundai i20
6. Münnich	Seat Ibiza

### FINALE

1. Ekström	Audi S1
2. K. Hansen	Peugeot 208
3. Kristoffersson	VW Polo
4. Scheider	Seat Ibiza
5. Larsson	Audi S1
6. Bakkerud	Renault Mégane



Nur drei Autos bei Projekt E

### MEISTERSCHAFTSSTANDFAHRER

1. Johan Kristoffersson	56
2. Mattias Ekström	54
3. Robin Larsson	36
4. Kevin Hansen	35
5. Timo Scheider	33

### MEISTERSCHAFTSSTANDTEAMS

1. KYB Audi	90
2. Hansen Peugeot	62
3. GRX Tenaco Hyundai	43
4. Monster GCK Renault	28
5. Unkorrupted Renault	15



# „Die Pandemie beeinflusst alles“

Corona hat den Rallyesport weiter im Würgegriff. Kaum hatten wir mit FIA-Rallye-Direktor Yves Matton über die aktuelle Saison und die nahe Zukunft gesprochen, folgte mit der Absage der Rallye Deutschland die nächste Hiobsbotschaft.

Von: **Reiner Kuhn**

## Wie sehr dominiert Corona Ihre aktuelle Tätigkeit?

Zu 100 Prozent! Die Pandemie beeinflusst im Moment alles, angefangen von den zeitlichen Abläufen. Im gleichen Land gelten in verschiedenen Regionen oft unterschiedliche Corona-Regeln. Die Rahmenbedingungen ändern sich ständig. Keine Frage, der Rallyesport ist aktuell der am schwierigsten zu organisierende Motorsport. Vor ein paar Monaten hätte ich mir nicht vorstellen können, dass eine Mail, die ich am Morgen bekomme, am Abend schon wieder überholt ist.

**WM-Teams dürfen nur noch einen Tag pro Fahrer vor einem WM-Lauf testen. Ergo werden Topstars zu kleinen Rallyes geschickt, deren Organisatoren dem Fan-Ansturm meist kaum gewachsen sind. Sébastien Ogier schlägt vor, die Teams separat und im Geheimen testen zu lassen. Dies wäre günstiger und effektiver als im Rahmen kleiner Rallyes. Zudem würde man mögliche Krisenherde vermeiden, die die unter strengen Auflagen stattfindenden WM-Läufe gefährden, oder?**

Topfahrer bei kleineren Events sind eine gute Werbung für die Rallye-WM. Die Informationen und Bilder, die ich sehe zeigen, dass auch kleinere Veranstalter die Regeln und Auflagen im Griff haben. Das ist auch immer abhängig von den lokalen Corona-Regeln. Was Sébastien Ogier betrifft, bin ich völlig anderer Meinung. Es ist seine Entscheidung, ob er bei einem kleineren Event antritt oder nicht. Andere Fahrer freuen sich dagegen, dass sie bei solchen Rallyes starten



„Aktuell ist eine Mail, die ich am Morgen bekomme, am Abend oft schon wieder überholt.“

Yves Matton

können und nicht zu Hause sitzen müssen.

**Die Hersteller monieren die schlechte Kommunikation von Seiten der FIA und des WM-Promoters ...**

Wenn ich das lese, muss ich schmunzeln. Ich denke, man versucht so, Druck auf den Promoter und uns zu machen. Tatsache ist aber: Nie haben wir uns mit den Herstellern intensiver ausgetauscht. Jeden Donnerstag haben wir eine Videokonferenz, in der die aktuelle Lage, Veränderungen und mögliche Szenarien offen besprochen werden.

**Blicken wir auf die neuesten Kalender-Änderungen: Die Rallye Japan ist abgesagt. Wie groß ist Ihre Sorge, dass Toyota nach dem erneuten Aus seines ersehnten Heim-**

**spiels sein künftiges WM-Engagement überdenkt?**

Diese Szenario sehe ich in keinsten Weise, im Gegenteil: Wir hatten gerade wieder ein Herstellermeeting, und der Repräsentant von Toyota versteht bei aller Enttäuschung die Entscheidung der japanischen Organisatoren. Es scheint, sie sehen eher das Positive und freuen sich nun eben noch ein paar Monate mehr auf die Rückkehr der weltbesten Rallyefahrer in ihre Heimat.

**Nach dem Restart in Estland folgt die Rallye Türkei. Wie sicher ist der Lauf unter dem Vorzeichen steigender Corona-Zahlen?**

Aktuell gibt es keine Bedenken, und die Vorbereitungen laufen wie geplant. Was die Corona-Pandemie betrifft, sind wir bestens informiert, denn der „FIA WRC Medical Delegate“ Cem Boneval ist Türkei.

**Am vergangenen Mittwoch haben Sie den Termin der Rallye Italien bestätigt, obwohl seit Wochen klar ist, dass am selben Wochenende die Formel 1 in Imola gastiert. Warum das Versteckspiel?**



Yves Matton

**Geburtstag:** 25. Juli 1967

**Geburtsort:** Kortrijk (B)

**Herkunftsland:** Belgien

Das ist kein Versteckspiel. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir, dass die Rallye Deutschland vor der Absage steht und damit eine Lücke entstehen würde, die ideal wäre. Schon bald wissen wir mehr.

**Wie wichtig ist ein deutscher WM-Lauf für die FIA?**

Die Rallye Deutschland ist ein bedeutender Event im WM-Kalender. Die Veranstaltung zählt nicht nur zu den am besten organisierten, wichtiger ist, dass Deutschland ein sehr bedeutender Markt ist und einen der größten Verbände in der FIA stellt. Die Krux ist aber, dass es viel mehr Bewerber gibt als im WM-Kalender Platz haben.

*Anmerkung der Redaktion: Am Dienstag nach Redaktionsschluss wurde die Rallye Deutschland offiziell abgesagt. Tags darauf sollte auf Sardinien der neue Termin der Rallye Italien vom 8. bis 11. Oktober bekannt gegeben werden.*

**Trifft es zu, dass die belgische Rallye Ypern nun den Japan-Termin Mitte November übernimmt?**

Eine gute Lösung. Denn unter den aktuellen Corona-Regeln wäre die Rallye Anfang Oktober kaum machbar. Zum anderen hat der Veranstalter zwei Monate mehr für die Vorbereitungen.

**Haben die beiden diesjährigen Ersatzläufe in Estland und Belgien Bonus oder Zusagen für 2021 oder 2022?**

Nein, es gibt keinerlei Zusagen. Diesen Sommer haben wir aber gesehen, wie schnell sich solch eine Situation ergeben kann und dann ist man froh, wenn man Alternativen hat.

**Gibt es für den Fall eines Falles noch kurzfristige Alternativen an WM-Läufen?**

Wir sind im engen Kontakt mit Kroatien. Aber da ist alles offen. Einen WM-Lauf in zwei Monaten auf die Beine zu stellen, ist eine echte Mammutaufgabe. ■



Die Hintergründe zur Absage des deutschen WM-Laufes

# „Die Absage erfolgte nicht aus finanziellen Gründen“

## Was sind die Gründe für die Absage der Rallye Deutschland 2020?

Eine behördliche Genehmigung ist nur im engen Rahmen der örtlichen Verwaltungsvorschriften sowie der gesetzlichen Voraussetzungen der Bundesländer in Bezug auf Covid-19 möglich. Es wurden intensive Gespräche mit verschiedenen Behörden im Saarland, wo gegenwärtig nicht mehr als 900 Personen an einer Veranstaltung teilnehmen dürfen, und Rheinland-Pfalz geführt. Auch die Kommandantur des Truppenübungsplatzes wies ausdrücklich auf die aktuelle Risikosituation und die daraus resultierenden gesetzlichen Bestimmungen hin und konnte keine Veranstaltungen mit mehr als 350 Personen auf der Anlage unterstützen. Der Umfang des Militärareals liegt bei rund 80 Kilometern und ist nicht vollständig eingezäunt. Als Veranstalter kann man nicht dafür Sorge tragen, das Gelände so abzusperren, dass man den behördlichen Auflagen vollumfänglich gerecht wird, und sich Zuschauer nicht unbefugt und ohne die Möglichkeit einer Kontaktverfolgung Zugang verschaffen. Unter diesen Voraussetzungen lässt sich leider kein

WM-Lauf durchführen. Wir haben alle zur Verfügung stehenden Optionen geprüft.

## Sie verhandelten mit FIA und Vermarkter um Preisnachlässe. Haben nicht auch wirtschaftliche Gründe zum Aus geführt?

Wenn man eine Veranstaltung ohne Beteiligung von Zuschauern durchführen muss, widerspricht dies grundsätzlich dem Geschäftsmodell des Veranstalters. Aber im Sinne des Motorsports waren wir bereit, dies auf uns zu nehmen. Der ADAC steht hinter dem Motorsport und unterstützt ihn auch in schwierigen Zeiten. Natürlich haben wir sowohl mit dem WM-Promoter als auch mit der FIA über ein finanzielles Entgegenkommen gesprochen und möchten uns nochmals beim WM-Promoter für seine Hilfe sehr herzlich bedanken. Die Absage erfolgte aber nicht aus finanziellen Gründen. In den vergangenen Monaten haben wir uns intensiv darum bemüht, die Rallye durchzuführen und gehen davon aus, dass auch der WM-Promoter und die FIA unsere intensiven Bemühungen zur Kenntnis genommen haben und zu schätzen wissen.

## Wird sich der ADAC trotz oder womöglich wegen der diesjährigen Absage um einen WM-Lauf in 2021 bewerben?

Die FIA hat im vergangenen Jahr ein Rotationsprinzip für die Rallye-WM eingeführt, nach der die ADAC Rallye Deutschland im Jahr 2021 pausiert. Wir prüfen aktuell, ob wir uns angesichts der deutlich geänderten Rahmenbedingungen um die Austragung eines WM-Laufes 2021 bewerben. Hierbei spielt auch die Entwicklung rund um Covid-19 eine Rolle.

## Gibt es ein Konzept für die Zukunft eines WM-Laufes?

Planmäßig ist Deutschland mit einem WM-Lauf erst 2022 wieder an der Reihe. Es gibt aktuell verschiedene Konzepte, aber erst benötigen wir intern ein grundsätzliches Votum für die Zukunft der ADAC Rallye Deutschland. Für diese Entscheidung haben wir aber noch etwas Zeit.

## Wird der ADAC nun zum Beispiel mit einem EM-Lauf versuchen, eine internationale FIA-Meisterschaft nach Deutschland zu holen?

Zuerst prüfen wir die Möglichkeit, im kommenden Jahr einen WM-Lauf auszutragen. ■



ADAC

Nach Chile, Argentinien, Portugal, Kenia, Finnland, Neuseeland, Großbritannien und Japan wurde am Dienstag dieser Woche auch die Rallye Deutschland, mit über 200 000 Zuschauern die größte Einzelsportveranstaltung des Landes, abgesagt. ADAC-Motorsportchef Thomas Voss über die Hintergründe.

Von: **Reiner Kuhn**

## Wie sah das letzte Konzept aus, dessen Durchführung nun scheiterte?

Das mit dem WM-Promoter und der FIA abgestimmte Konzept sah eine reduzierte WM-Rallye ohne die Beteiligung von Zuschauern rein auf dem Truppenübungsplatz in Baumholder vor.

Rallye-EM

# Zwei Rallyes raus, eine neue rein

Corona zwingt zum erneuten Umbau der kontinentalen Topliga. Da die EM-Läufe auf den Azoren und Zypern vor der Absage stehen, will der EM-Promoter die Rallye Fafe Montelongo ins Programm nehmen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Azoren-Rallye gilt als ein Aushängeschild der Rallye-EM. Doch wenige Tage, nachdem der Veranstalter von den örtlichen Behörden mit seinem dritten Gesundheits- und Hygiene-Konzept grünes Licht

für den spektakulären Schotterritt erhalten hatte, steht der EM-Lauf (17.–19.09.) vor der Absage. Zugesagte Gelder sollen ausbleiben. Doch nicht nur die Reise zur entlegenen Inselgruppe mitten

im Atlantik fällt ins Wasser, auch der Trip auf die Mittelmeer-Insel Zypern (16.–18. 10.) ist so gut wie Geschichte.

Verständlich, dass EM-Promoter Eurosport Events alles daran



Fällt ins Wasser: Der spektakuläre EM-Ritt am Vulkanrand auf den Azoren

setzt, kurzfristig einen neuen Lauf ins Programm zu nehmen. „Wir haben die ersten Unterlagen der Rallye Fafe Montelongo in Portugal erhalten“, bestätigte FIA-Rallyedirektor Yves Matton, bekräftigt aber auch, „dass erst weitere Informationen vonnöten sind, bevor man eine kleine und bisher unbekannte Asphalt-Rallye als EM-Lauf nominiert“.

Noch haben sich FIA-Offizielle vor Ort kein Bild machen können. Deshalb scheint der vom EM-Promoter angepeilte Termin am ersten Oktober-Wochenende kaum haltbar. Folgt zügig die Zypern-Absage, könnte man auf deren freien Termin gehen und hätte zwei weitere Wochen zur Vorbereitung gewonnen. ■





Lucas Auer und Timo Glock erlösten BMW nach über einem sieglosen DTM-Jahr

# BMW doppelt erlöst

Im vierten und letzten Lausitzring-Rennen feierten Lucas Auer und Timo Glock einen BMW-Doppelsieg – der erste Triumph der Münchner in der DTM seit über einem Jahr. Die eigentlich stärkeren Audi standen sich selbst im Weg.

Von: **Michael Bräutigam**

**A**m Samstag war zunächst business as usual angesagt. Die Audi-Piloten Nico Müller, René Rast und Robin Frijns sortierten sich im Qualifying gemäß der Tabellensituation auf den ersten drei Plätzen ein. Trotz regennasser Fahrbahn wurde das Wetter nicht zum Gleichmacher zwischen den beiden Marken, Marco Wittmann als bester BMW-Vertreter lag schon rund sechs Zehntelsekunden zurück. Die nächste Hoffnung lag auf dem Rennen, für das der Regen längst aufgehört hatte – auf Slicks zu starten traute sich dann aber doch keiner.

So konnte man sich auf eine wahre Strategielotterie einstellen. Fabio Scherer im WRT-Audi war der Erste, der den Schritt auf die profillosen Reifen wagte. Und als die ersten Sektorbestzeiten auftauchten, folgte bald das ganze Feld. Beim Abt-Team hatte man das Luxusproblem, dass mit Frijns und Müller beide Piloten vorne mitfahren – und die vermeintlich komfortable Situation, dass Rosberg-Fahrer Rast nach schlechtem Start und einem Ausrutscher schon zehn Sekunden hinter Leader Müller lag.

## Rast mit Aufholjagd

So ließ man sich Zeit. Erst in Runde 13, also vier Umläufe nach Scherer, wurden sowohl Frijns als auch Rast zur Box beordert. Eine weitere Runde später folgte Müller – was sich als zu spät herausstellen sollte. „Wir mussten entscheiden, wer zuerst kommen darf, und dachten, dass Nicos Vorsprung reicht“, gab Abt-Teamchef Thomas Biermaier zu Protokoll. Der Tabellenführer hatte zudem selbst unterschätzt, wie schnell die Slicks auf der noch leicht feuchten Strecke auf

„Mir fehlen die Worte. Ich glaube, das war das intensivste Rennen, das ich jemals in der DTM hatte, ein Fehler konnte fatal sein.“

Sonntagssieger Lucas Auer

Temperatur kommen. Nach dem Stopp wurde er gnadenlos in die Mangel genommen. Frijns, die BMW-Piloten Philipp Eng und Marco Wittmann und auch René Rast fuhren vorbei.

Rast zeigte seine Extraklasse und fuhr sich bis an die Spitze: zweiter Saisonsieg! Als Müller endlich in Tritt war, holte er auch noch mächtig auf und fuhr auf P2. Bei Frijns brachen ohne Vorwarnung die Reifen ein. „Die Strecke hat sehr wenig Grip, deshalb hat man wenig Rückmeldung vom Reifen“, berichtete der Niederländer, der eigentlich auch als Reifenstreichler bekannt ist, den Lausitzring aber nicht mag.

Mit Timo Glock auf P4 zeigte auch zumindest ein BMW-Fahrer, dass durchaus Potenzial vorhanden ist. Zumal er von Startplatz 14 losgefahren war und zum Ende den Speed der Spitzengruppe mitgehen konnte. Sein Problem: Im nassen Qualifying stand er bereits früh nach einem Dreher am Streckenrand und musste geborgen werden. Laut Reglement durfte er danach bei zwischenzeitlich Platz 3 nicht mehr am weiteren Verlauf des Qualifyings teilnehmen. „Das darf mir nicht passieren, dass ich bei Bedingungen, wo es am Ende am schnellsten ist, das Auto nach drei Runden parke.“

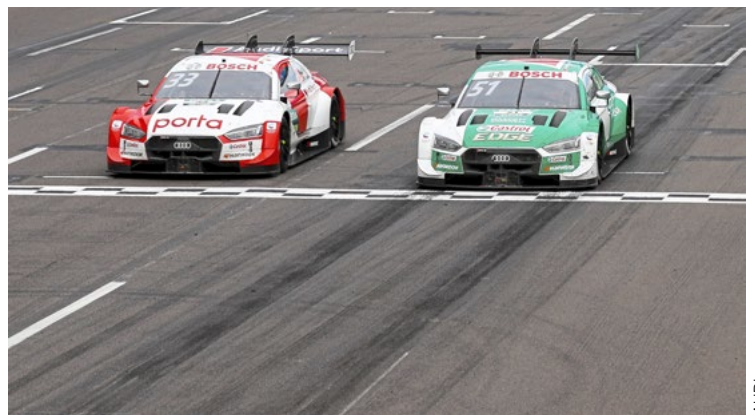
Bei berechenbareren Bedingungen am trockenen Sonntag zeigte sich BMW schon im Zeittraining gut aufgelegt. Sheldon van der Linde holte hinter dem üblichen Spitzentrio den vierten Startplatz, würgte beim Start aber sein Auto ab. So schien der Audi-Zug an der Spitze schon wieder zu weit entteilt.

Doch offenbar war man sich bei der Vier-Ringe-Abteilung seiner Sache zu sicher. „Wir haben das Rennen aus den Augen verloren,





René Rast: Trotz Ausrutscher ins Kiesbett Sieger im Samstagsrennen



Fotofinish: Am Sonntag fuhr Müller 0,011 Sekunden vor Rast ins Ziel



Samstag P4, Sonntag fast gewonnen: Timo Glock zeigte sich in Bestform



Robin Frijns: Zwei Mal auf dem Podium, aber weiter ohne DTM-Sieg

keiner wollte nachgeben und zuerst zum Stopp kommen“, analysierte Rast. Tatsächlich kamen Rast, Müller und Frijns erst in den Runden 17, 18 und 19 rein. Bis dahin war Jamie Green, der in Runde 11 beim Reifenservice war, längst mit großem Vorsprung virtuell Führender. Auch Glock, Lucas Auer und Loïc Duval, die sogar noch einen Umlauf vorher in der Box waren, kamen vor dem anfänglichen Führungstrio raus.

### BMW im Rennen auf Höhe

Entgegen der Erfahrungen der Vergangenheit brachen nicht bei den BMW, sondern bei Green die Hankooks zuerst ein. Glock und Auer zogen in einem Aufwasch am Leader vorbei. Doch Green winkte seine Markengefährten nicht etwa vorbei, sondern fuhr

nun mit DRS und Push-to-pass bewaffnet hinter den BMW her. Weil alle mit ihren Überholhilfen fuhren, entstand ein richtiger „Zug“ und letztlich fuhren alle zwölf Werksautos innerhalb zehn Sekunden über den Zielstrich. Nachdem Glock lange Lokomotive gespielt hatte, nahm Auer in der letzten Runde das Herz in die Hand und fuhr am Markenkollegen vorbei. Auch dahinter gab es noch einige Verschiebungen. Frijns beschleunigte Green für P3 aus, Müller zog im Fotofinish noch knapp an Rast vorbei. So landeten dann doch die Abt-Piloten vor ihren jeweiligen Rosberg-Markenkollegen.

BMW hat also im Rennen allem Anschein nach Anschluss gefunden. Auch und vor allem das Thema Reifenmanagement

scheint man in München in den Griff bekommen zu haben. Auer und Glock fuhren auf dem Weg zum BMW-Doppelsieg jeweils 24 Runden auf einem Reifensatz.

„Mir fehlen immer noch die Worte. Ich glaube, das war das intensivste Rennen, das ich jemals in der DTM hatte, denn ein Fehler konnte fatal sein“, blickte Auer auf seinen ersten Sieg seit seinem DTM-Comeback und in Diensten von BMW zurück.

Glock zeigte sich als Teamplayer: „Es tut natürlich weh, wenn du in der letzten Runde den Sieg weggeben musst. Aber wenn ich mit Lucas zu kämpfen begonnen hätte, wären die Audis dahinter auf den frischen Reifen links und rechts an uns vorbeigefahren“, sagte der Odenwälder nach dem ersten Saisonpodium.

Bei so einem unterhaltsamen Rennen ist es umso mehr schade, dass die Ära der Class-1-DMT zu Ende gehen wird. Und noch immer herrscht Unklarheit, ob und wie es nächstes Jahr mit der Plattform weitergehen kann. GT3-Fahrzeuge sind derzeit der einzige Ausweg – wie berichtet mit einer kleinen Leistungsspritze gegenüber den Autos, die etwa im ADAC GT Masters starten.

Audi würde sich an einer „GT3-DMT“ mit vier Autos beteiligen, jetzt scheint aber BMW zu blockieren. Man dürfe den Kundensport nicht unter Druck setzen. Zudem hat man mit dem M6 kein aktuelles Auto und der M4 für 2022 ist nächstes Jahr noch nicht einsatzbereit. Also wird weiter verhandelt. Diese Woche sitzt man erneut zusammen. ■

Motorsport aus Leidenschaft  
und damit das so bleibt...

RENNKASKO.DE



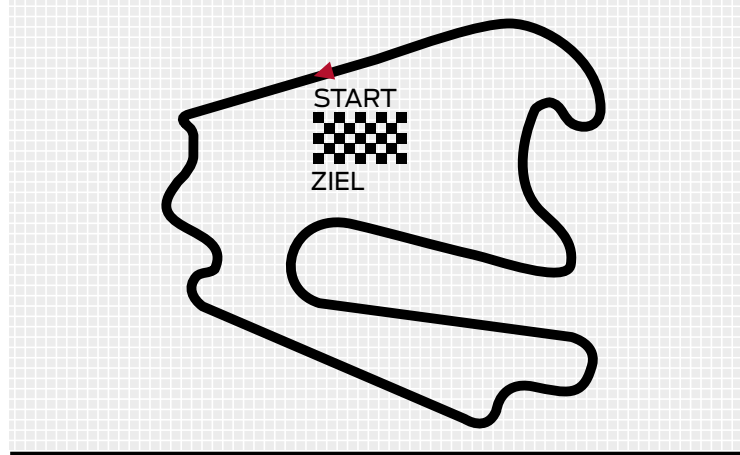
Telefon +49(0)7641 933070, start@rennkasko.de



## DTM 2020 RESULTATE

### LAUSITZRING (D) 4,570 KM

#### STRECKE



### ERGEBNIS RENNEN 1

**Lausitzring (D):** 22.08.2020; 5. von 18 Läufen;  
32 Runden à 4,570 km = 146,24 km,  
16 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 22 Grad, abtrocknend, bewölkt  
**Pole-Position:**  
# 51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 1.57,822 min = 139,6 km/h  
**Schnellste Runde:**  
# 51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 1.38,418 min = 167,165 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1. René Rast (D)	Audi/Rosberg	57:50,862 min	25 +2*
2. Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 1,969 s	18 +3*
3. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 4,922 s	15 +1*
4. Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 7,590 s	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 13,282 s	10
6. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 19,371 s	8
7. Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 20,273 s	6
8. Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 21,829 s	4
9. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 22,665 s	2
10. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 25,389 s	1
11. Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 26,431 s	0
12. Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 29,221 s	0
13. Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 29,610 s	0
14. Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 43,323 s	0
15. Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 51,275 s	0
16. Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 1.09,158 min	0

\*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

### QUALIFYING RENNEN 1

1. Nico Müller	1.57,822 min
2. René Rast	+ 0,038 s
3. Robin Frijns	+ 0,358 s
4. Mike Rockenfeller	+ 0,362 s
5. Marco Wittmann	+ 0,592 s
6. Lucas Auer	+ 1,047 s
7. Philipp Eng	+ 1,087 s
8. Sheldon van der Linde	+ 1,141 s
9. Loïc Duval	+ 1,269 s
10. Jonathan Aberdein	+ 1,845 s
11. Fabio Scherer	+ 2,037 s
12. Robert Kubica	+ 2,336 s
13. Jamie Green	+ 2,481 s
14. Timo Glock	+ 3,026 s
15. Ferdinand Habsburg	+ 1,491 s*
16. Harrison Newey	+ 1,576 s*

### QUALIFYING RENNEN 2

1. Robin Frijns	1.36,344 min
2. Nico Müller	+ 0,018 s
3. René Rast	+ 0,124 s
4. Sheldon van der Linde	+ 0,271 s
5. Jamie Green	+ 0,276 s
6. Marco Wittmann	+ 0,495 s
7. Timo Glock	+ 0,586 s
8. Loïc Duval	+ 0,717 s
9. Lucas Auer	+ 0,795 s
10. Harrison Newey	+ 0,877 s
11. Robert Kubica	+ 0,928 s
12. Philipp Eng	+ 0,943 s
13. Fabio Scherer	+ 0,945 s
14. Mike Rockenfeller	+ 1,020 s
15. Ferdinand Habsburg	+ 1,037 s
16. Jonathan Aberdein	+ 1,201 s

### ERGEBNIS RENNEN 2

**Lausitzring (D):** 23.08.2020; 6. von 18 Läufen;  
34 Runden à 4,570 km = 155,38 km,  
16 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 30 Grad, trocken, bewölkt  
**Pole-Position:**  
# 4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 1.36,344 min = 170,7 km/h  
**Schnellste Runde:**  
# 53 Jamie Green (GB), Audi RS 5, 1.38,438 min = 167,131 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1. Lucas Auer (A)	BMW/RMR	57:22,467 min	25
2. Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 1,210 s	18
3. Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 1,775 s	15 +3*
4. Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 1,977 s	12
5. Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 2,464 s	10 +2*
6. René Rast (D)	Audi/Rosberg	+ 2,475 s	8 +1*
7. Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 3,236 s	6
8. Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 4,096 s	4
9. Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 4,205 s	2
10. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 9,090 s	1
11. Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 9,155 s	0
12. Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 9,821 s	0
13. Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 12,303 s	0
14. Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 13,230 s	0
15. Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 15,396 s	0
16. Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 28,090	0

\*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).



Augen weiter auf den Titel gerichtet: Tabellenführer Nico Müller

### STAND FAHRER

1. Müller	133 Punkte
2. Rast	97
3. Frijns	92
4. Glock	52
5. Green	47
6. Wittmann	40
7. Rockenfeller	40
8. Duval	36
9. Auer	35
10. Van der Linde	29
11. Eng	20
12. Aberdein	11
13. Habsburg	9

### STAND HERSTELLER

1. Audi	406 Punkte
2. BMW	186

### STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Abt	225 Punkte
2. Audi Sport Team Rosberg	144
3. BMW Team RMG	92
4. Audi Sport Team Phoenix	76
5. BMW Team RBM	49
6. BMW Team RMR	46
7. WRT Team Audi Sport	10



# Tanken oder Shoppen?

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



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

**Fon +49 (0)711 3206-8888**

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

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

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



# In Europa angekommen

Einstieg und sofort ein Sieg: Mike Halder gewann das Sonntagsrennen

Mike Halder (Honda) hat nach dem kurzfristigen Schritt in die TCR Europe gleich einen Sieg geholt. Im ersten Lauf von Le Castellet gewann Markenkollege und Tabellenführer Daniel Lloyd.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying zum verspäteten Saisonauftritt machte zunächst das Meisterteam von Target Competition dort weiter, wo es im vergangenen Jahr aufgehört hatte. Ex-WTCC-Pilot John Filippi (Hyundai) fuhr als Neuzugang bei den Südtirolern auf die Pole. „Für mich ist das etwas ganz Besonderes, weil es die erste Pole in der TCR ist“, sagte der Korse. Die zweite „Pole“ holte sich Mike Halder, der im engen Qualifying gerade so den Einzug ins Q2 schaffte und dort mit Platz 10 die beste Startposition für den zweiten Durchgang einfahren konnte.

Der erste Auftritt im eigenen Team bei der TCR Europe lief für Mike und Schwester Michelle aber noch etwas holprig. Das 2019 teils sehr unfallträchtige Feld zeigte sich zwar deutlich disziplinierter, trotzdem wurden einige Bodychecks ausgeteilt, die man so aus der deutschen Serie nicht kennt. Nach einem Highspeed-Querste-

her fiel Mike sogar bis ans Ende der Top 20 zurück, rehabilitierte sich aber mit P10 im Ziel. Michelle fuhr knapp dahinter auf einen guten 12. Platz und damit ebenfalls in die Punkteränge.

## Halder ganz souverän

An der Spitze hatte sich direkt nach dem Start Daniel Lloyd eingeklinkt, der sich aus der zweiten Startreihe gleich in Führung kapapultiert hatte. Filippi fiel auf P3 zurück, während Mehdi Bennani (Audi) die zweite Startposition halten konnte. Dieses Trio tobte sich in den zehn Runden auf dem Circuit Paul Ricard fortan aus, ohne dabei jedoch zu viel zu riskieren. Am Ende behielt Lloyd knapp die Nase vorn. „Der Start war perfekt“, befand der Brite. „Das ist der Vorteil, wenn man schon eine Saison Er-



Nach den unfallträchtigen Rennen 2019 lief der Saisonstart 2020 disziplinierter ab. Trotz harter Kämpfe gingen beide Rennen ohne Safety Car über die Bühne.

fahrung hat. Das hatte ich zuvor nie, und es hat eine halbe Saison gedauert, bis ich die Starts vernünftig hinbekommen habe.“

Markenkollege Mike Halder kam tags darauf nur scheinbar nicht so toll weg. Doch Sami Taoufik (Audi), der neben ihm in Startreihe 1 losfuhr, hatte schlicht einen Frühstart und musste zur Durchfahrtsstrafe an die Box. Da hatte Halder sich aber schon an der Spitze abgesetzt. Als Taoufik zur Strafe abbog, betrug der Vorsprung zum Zweitplatzierten Néstor Girolami (Honda) zwei Sekunden. Der Argentinier bekam übrigens erst am Mittwoch einen Anruf, ob er in Le Castellet fahren könne. Denn Viktor Davidovski konnte aufgrund der Reisebeschränkungen nicht aus Nordmazedonien anreisen. So saß also der WTCR-Pilot im PSS-Honda.

Doch der Werksfahrer kam nicht an den Leader ran. „Glückwunsch an Mike, er hat einen großartigen Job gemacht“, lobte Girolami. Halder war mächtig stolz und bedankte sich vor allem bei seinem Team und den Sponsoren. „Wir haben keine Ingenieure, also muss ich die Setups für beide Autos und die komplette Organisation machen, das ist wahrscheinlich der wichtigste Sieg meiner bisherigen Karriere“, so der Schwabe, der auf dem 6. Tabellenrang liegt. Erster Tabellenführer ist Daniel Lloyd. ■

## LE CASTELLET, RENNEN 1

Fahrer	Rd./Rückstand
1. Lloyd/Honda	10 Runden
2. Bennani/Audi	+ 0,406 s
3. Filippi/Hyundai	+ 1,607 s
4. T. Clairet/Peugeot	+ 2,850 s
5. Girolami/Honda	+ 4,973 s
6. J. Clairet/Peugeot	+ 9,957 s
7. A. Bäckman/Hyundai	+ 16,292 s
8. Homola/Hyundai	+ 22,100 s
9. Taoufik/Audi	+ 22,334 s
10. Mike Halder/Honda	+ 22,495 s

## LE CASTELLET, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1. Mike Halder/Honda	10 Runden
2. Girolami/Honda	+ 1,958 s
3. T. Clairet/Peugeot	+ 11,222 s
4. A. Bäckman/Hyundai	+ 11,646 s
5. Bennani/Audi	+ 12,345 s
6. Lloyd/Honda	+ 12,815 s
7. Filippi/Hyundai	+ 13,129 s
8. J. Bäckman/Hyundai	+ 13,552 s
9. Baert/Audi	+ 16,102 s
10. Nagy/Hyundai	+ 17,500 s

## STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Daniel Lloyd (GB)	69
2. Mehdi Bennani (MA)	68
3. Néstor Girolami (RA)	66
4. Teddy Clairet (F)	62
5. John Filippi (F)	58
6. Mike Halder (D)	52
7. Andreas Bäckman (S)	48
8. Jimmy Clairet (F)	27
9. Mat'o Homola (SK)	22
10. Dániel Nagy (H)	20



Supercars

# Scotty jetzt vor Brocky

Scott McLaughlin (Ford) holte an einem perfekten Wochenende drei Siege in Darwin. Damit überholt er eine weitere echte Supercars-Legende.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist immer schwierig, Rekorde aus verschiedenen Epochen zu vergleichen. Zu Peter Brocks Zeiten wurden kaum mehr als ein Dutzend Rennen pro Jahr ausgefahren, aktuell umfasst die Saison allein 13 Events, teilweise mit drei Rennen pro Wochenende. So wie in Darwin. Im Norden Australiens ging es innerhalb einer Woche gleich zum zweiten Mal rund. Und schon im ersten Rennen machte Scott McLaughlin klar, dass er wieder der Gejagte ist. Von der Pole-Position aus fuhr er zum insgesamt 49. Laufsieg bei den Supercars, womit „Scotty“ in



Eine Legende überholt und drei Siegerpokale gesammelt: Scott McLaughlin

seiner erst acht Saison bereits „Brocky“, also Peter Brock, in dieser Statistik überholte. Jetzt liegen noch Jamie Whincup (117), Craig Lowndes (109), Mark Skaife (90) und Garth Tander (55) vor dem Neuseeländer.

## Clean Sweep in Darwin

Auch Tander ist fest im Blick des amtierenden Champions und Tabellenführers. Denn sowohl Rennen zwei als auch Rennen

drei wurden ebenfalls zur Beute des DJR-Penske-Fahrers. Beim dritten Lauf stand dabei Shane van Gisbergen (Holden) auf der Pole, doch der erwischte einen schlechten Start. McLaughlin eroberte direkt die Führung und machte den „Clean Sweep“ beim zweiten Darwin-Event perfekt.

In der Tabelle führt der Meister der vergangenen beiden Saisons schon wieder mit 177 Punkten vor Whincup (Holden). ■

## NACHRICHTEN

### BTCC: WIEDER DREI VERSCHIEDENE SIEGER

Bei der BTCC in Oulton Park gab es erneut drei verschiedene Sieger – respektive eigentlich sogar vier. Josh Cook (Honda) wurde sein Sieg im ersten Lauf aberkannt, weil sein Auto zu wenig Bodenfreiheit hatte. Rory Butcher (Ford) erbe den Erfolg. Ashley Sutton (Infiniti) und Adam Morgan (Mercedes) holten die weiteren Siege. Tabellenführer bleibt Colin Turkington (BMW).

### WTCR: ALFA WIEDER DABEI

Nachdem sich das Mulsanne-Team eigentlich aus der WTCR verabschiedet hatte, ist man nun doch wieder dabei. Für die reine Europa-Saison hat man einen Alfa Romeo genannt. Wer der Fahrer wird, ist aber noch unklar. Insgesamt stehen derzeit 18 Autos in der WTCR-Starterliste. Saisonstart ist am 12./13. September am Salzburgring.

NASCAR

# Harvick hat die halbe Miete

Denny Hamlin (Toyota) und Kevin Harvick (Ford) heißen die Sieger beim Doubleheader in Dover. Harvick ist vorzeitig Meister der Regular Season.

Von: **Michael Bräutigam**

Sie sind einfach die dominierenden Fahrer der Saison: Hamlin und noch mehr Harvick fahren in einer eigenen Welt, und so war es dann auch nicht verwunderlich, dass es wieder diese zwei waren, die beim Doppel-Event in Dover in die Victory Lane fahren durften. Hamlin sicherte sich am Samstag beide Stage-Siege und machte im Schluss-Segment kurzen Prozess mit Gibbs-Teamkollege Martin Truex Jr., der vorher beim Stopp schneller abgefertigt worden war. Saisonsieg Nummer sechs.

Harvick schaffte am Sonntag ebenfalls den perfekten Renntag aus beiden Stage-Siegen sowie dem

Rennsieg. Nun führt er nach Siegen wieder mit sieben zu sechs gegenüber Hamlin. Ebenfalls beeindruckend: Truex fuhr zum siebten Mal in Folge in die Top 3!

## Johnson bangt um Playoffs

Bereits mit dem Sieg in Stage 1 am Sonntag holte Harvick die entscheidenden Punkte, um sich vorzeitig zum Meister der Regular Season zu küren. Mit den bereits gesammelten und nun zusätzlichen Playoff-Punkten müsste es schon mit dem Teufel zugehen,

wenn er es nicht bis ins Finale in Phoenix schafft – übrigens eine seiner Paradedrecken.

Um die letzten Playoff-Plätze wird es am kommenden Wochenende in Daytona spannend. Beim letzten Rennen der Regular Season geht es vor allem zwischen den Hendrick-Chevy-Fahrern William Byron und Jimmie Johnson um den letzten der 16 Playoff-Plätze. Bei einem in der Tabelle schlechter platzierten Sieger in Daytona könnten aber sogar beide noch den Cut verpassen. ■



Harvick: Meister der Regular Season

## NASCAR CUP SERIES

### Dover/Delaware (USA)

24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford

### Dover/Delaware (USA)

25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Brad Keselowski (USA)	Ford
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Cole Custer (USA)	Ford

### Gesamtwertung

nach 25 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	1041 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	907
3.	Keselowski (Ford)	881
4.	Truex Jr. (Toyota)	845
5.	Logano (Ford)	836
6.	Blaney (Ford)	818
7.	Elliott (Chevrolet)	809
8.	Almirola (Ford)	740
9.	Kyle Busch (Toyota)	719
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	700





# Premierensieg!

Im Juni wurde Edwin „Eddy“ Waldhier zum „Super Racer“ gekürt. Beim Auftakt der Porsche Sprint Challenge Central Europe feierte er gleich seinen ersten Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

**B**ei Eddy ist der Name wirklich Programm“, stellt Robert Lechner beim Rückblick auf das erste Rennwochenende in Waldhiers Karriere fest. „Er ist nicht einfach nur ein super Fahrer, sondern ein Super Racer, wir haben definitiv den richtigen Kandidaten ausgesucht!“ So viel Lob aus so berufenem Mund muss man sich innerhalb weniger Wochen erst mal verdienen.

Was vor rund zwei Monaten noch ein großer Traum war, ist mittlerweile Realität für Edwin Waldhier. Anfang Juni gewann er beim Finale des „Super Racers“ den Fahrerplatz in der Porsche Sprint Challenge Central Europe (PSCCE) bei Lechner Racing. Danach ging es zum Lizenzlehrgang und Ende Juli schließlich auf den Slovakiaring – zum ersten der drei Saisonerevents.

„Nach dem Lehrgang gab es viel Organisatorisches zu erledigen.

Ich brauchte Kleidung, die Lizenz selber... So richtig vorbereiten konnte ich mich gar nicht“, gesteht Waldhier. Dafür lief es bei seinem allerersten Autorennen mehr als ordentlich.

## Platz 3 schon im Sprint

Der Slovakiaring war für den Debütanten natürlich auch Neu-land, doch der Kurs nahe Bratislava war schnell verinnerlicht: „Es ist eine sehr anspruchsvolle Strecke, der Kurveneingang ist wichtig. Aber vor allem die schnellen Kurven 2 und 9 machen richtig Spaß“, analysiert Waldhier.

Der Porsche Cayman GT4 Clubsport war dagegen fast schon ein alter Bekannter. Sowohl beim Super-Racer-Finale als auch beim Lizenzlehrgang diente der GT4 als fahrbarer Untersatz. „Eine kurze Eingewöhnungsphase brauche ich noch, aber das dauert nur ein paar Kurven.“ Am Slovakiaring sei er sehr schnell an seinem Limit gewesen.

Dass das ein durchaus hohes ist, belegte Platz 4 im Qualifying zu seinem Sprintrennen. Kurzer Exkurs ins Regelwerk des PSCCE: Es gibt zwei Sprint- und ein Langstreckenrennen über 100 Meilen (160 km) pro Rennwochenende. Dieses Programm kann man ent-

weder allein oder – wie Waldhier – zu zweit bestreiten. Vor dem Event wird bei den Nicht-Einzelstärtern ausgelost, zu welcher Sprintgruppe man gehört, wobei Waldhier diesmal die vermeintlich stärkere erste Gruppe erwischte.

Da ist es umso beeindruckender, welches Tempo der Sindelfinger gleich aufs Parkett legte. Nachdem er im Rennen zunächst sogar ein wenig an Boden verloren hatte, ging es Schritt für Schritt voran. Auf Rang 3 liegend, entpuppte Eddy sich gegen Rennende sogar als schnellster Pilot im Feld, doch die beiden Erstplatzierten waren schon zu weit enteilt. Platz 3 bei der Rennpremiere war dennoch ein starkes Ergebnis – und ein emotionales dazu. „Mir sind die Tränen gekommen, als ich auf P3 über die Ziellinie gefahren bin. Das hat sich sehr schön angefühlt“, musste auch der sonst so taffe Eddy zugeben.

## Taktischer 100-Meilen-Sieg

Ein weiteres Lob von Lechner gab es obendrauf: „Eddy hat am ganzen Wochenende nicht einen Dreher gehabt, er hat keine Fehler gemacht. Er gehört sicher schon zu den Top-Ten-, wahrscheinlich sogar Top-Five-Fahrern im Feld – und wir haben

dieses Jahr viele gute sowie schnelle Fahrer!“

Das Highlight des Premiereren-wochenendes sollte aber noch folgen. Im anschließenden 100-Meilen-Rennen arbeiteten Waldhier und Jonas Greif zusammen mit ihrem Renningenieur eine Taktik aus, die sich als goldrichtig herausstellte. Greif fuhr die ersten 50 Meilen und sollte dabei die Einheitsreifen von Michelin so gut wie möglich schonen. Das gelang, und auf Platz 6 liegend ging es zur Rennunterbrechung, in der die Fahrerwechsel neutralisiert stattfinden.

„Jonas hat die Reifen in den ersten 50 Meilen sehr pfleglich behandelt und mir mehr Gummi im Vergleich zu den Gegnern draufgelassen“, bedankte sich Waldhier, nachdem er fürs Junior Team Germany eine Aufholjagd vom sechsten Platz bis an die Spitze hingelegt und den Cayman mit der Startnummer 1 mit rund zehn Sekunden Vorsprung ins Ziel gesteuert hatte. „Ein nahezu perfekter Einstand. ‚Nahezu‘, weil ich im Sprintrennen nur Platz 3 geholt habe“, macht der 25-Jährige gleich eine Kampf-ansage für den zweiten Event am Salzburgring. „Dort wollen wir mit der gleichen Taktik wieder das Team-Rennen gewinnen. Und natürlich möchte ich dies-





MARTIN TRENKLER

Schnell adaptiert im Cayman GT4: Bereits bei seiner Rennpremiere gehörte der „Super Racer“ zu den absolut schnellsten Fahrern im gesamten Feld

mal auch im Sprintrennen abräumen.“

Bis dahin steht noch die tiefergehende Analyse des Events in der Slowakei an. „Auch fitness-technisch werde ich mich anders vorbereiten“, sagt Waldhier. Abseits der Strecke entpuppt sich der Quereinsteiger also ebenfalls als wahrer (Super) Racer. ■



MARTIN TRENKLER

Auch gutes Zuhören gehört zu den Rennfahrer-Tugenden: Waldhier bei der Fahrerbesprechung am Slovakiaring



MARTIN TRENKLER

Dusche inklusive: Walter Lechner junior macht die Sieger des 100-Meilen-Rennens, Waldhier (links) und Greif, nass



MARTIN TRENKLER

Erstes Rennen, erster Pokal: Im Sprintrennen reichte es schon für Platz 3



MARTIN TRENKLER

Schön schnell: Waldhiers und Greifs weiß-roter Cayman aus der PSCE

Eine Aktion von:



Premium-Sponsor:



Classic-Sponsor:



Motorsport-Partner:







# Wenn zwei sich streiten

Miguel Oliveira nutzte den Kampf zwischen Jack Miller und Pol Espargaró und überlistete beide. Doch den Sieg hatte KTM auch mit den Streitereien unter den japanischen Herstellern zu verdanken.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ein südfranzösisches Temperament ist ihm schon manche Male durchgegangen, und seine Sprüche sind legendär. Doch so ausgeflippt wie nach dem Zieleinlauf der MotoGP in Spielberg hat man IRTA-Boss Hervé Poncharal noch nie erlebt. Drei Stunden zuvor hatte er miterleben müssen, wie sich seine beiden Fahrer im Moto3-Rennen gegenseitig abräumten. Nun vollendete sich, wofür er weit mehr als die Hälfte seines Lebens gearbeitet hat: Sein Privatteam, das er von der Pike an aufgebaut hat, hat in der MotoGP gewonnen. Als

Miguel Oliveira reinkam, umarmte er ihn, und es war schwer auszumachen, wem von beiden dieser erste Sieg in der Königsklasse mehr bedeutet. KTM-Rennleiter Pit Beirer, Firmenchef Stefan Pierer, Vertriebschef Hubert Trunkenpolz und Urgestein Heinz Kinigadner lagen sich in den Armen. Ihr Wagnis MotoGP hat sich nun endgültig in eine Erfolgsgeschichte verwandelt. Sie haben zwar die Konzessionen verloren, das heißt aber auch, dass sie nun ganz an der Spitze der MotoGP, im heißesten Kampf des Motorsports, angekommen sind.

## Brandheiße Sache

Dabei hatte sich das Schicksal diesmal so zu den Gunsten der Österreicher gewendet wie eine Woche zuvor gegen sie. Führte damals Pol Espargaró praktisch uneinholbar, war es diesmal der Suzuki-Werkspilot Joan Mir. Und wie zuvor Espargaró hatte diesmal Mir nicht mehr die Reifen, die er gebraucht hätte. Zwar war nach den Lehren des Grand Prix von Österreich jeder etwas vor-

„Ich wollte unbedingt ein MotoGP-Rennen gewinnen, bevor ich in den Ruhestand gehe. Jetzt ist es passiert. Dafür habe ich 40 Jahre gearbeitet.“

Hervé Poncharal

sichtiger im Umgang mit seinem Reifenkontingent, zum Schluss hatten aber trotzdem nicht alle die, die sie gern für dieses alles entscheidende Sprintrennen verwendet hätten. Der erneute Abbruch hatte seine Wurzeln jedoch noch weiter in der Vergangenheit.

Alle Yamahas hatten plötzlich Bremsprobleme. Sicher: Der Red Bull Ring gehört mit Motegi und Mugello zu den bremsenmordenden Strecken. Doch wieso hatten sie die Woche zuvor keine Probleme? Die Motorschäden in der Hitze von Jerez waren Ventilabrisse.

Diese hatten ihre Ursachen neben dem heißen Wetter darin, dass man, um mit den V4 von Honda, Ducati und KTM mit einem Reihenvierler mit asymmetrischer Zündfolge mitzuhalten, für dieses Jahr Nockenwellen mit einer sehr steilen Kurve verwendete. Nun zeigte sich, dass sie die Ventile zu sehr beanspruchten. Man stellte einen Antrag, die Motoren aus sicherheitsrelevanten Gründen öffnen zu dürfen.

Dies geht aber nur mit der Zustimmung aller anderen Hersteller. Honda wollte dafür mehr Details wissen und dass Yamaha die Unterlagen vorlegt. Doch so ihre neuesten Geheimnisse preisgeben, das wollten die Yamaha-Ingenieure nicht. Man suchte nach einer anderen Lösung. Und um mit den verbliebenen Motoren über die Saison zu kommen, nahm man Drehzahl zurück und fiel damit beim Toppspeed noch weiter hinter die Konkurrenz zurück. Damit die Belastung aber auch beim Runterschalten reduziert wird, programmierte man die elektronische Motorbremse



Zielkurve: Miller (#43) drängt Espargaró (#44) nach außen, Oliveira drückt sich innen durch und gewinnt

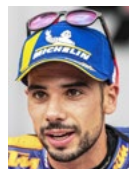


## Reifenreserven

KTM hatte aus der Vorwoche gelernt. Ihre Fahrer hatten die richtigen Reifen, während Joan Mir nur noch mit stark gebrauchtem Gummi auf die 12-Runden-Reise gehen konnte. Jack Miller, der mit verletzter Schulter fuhr, zog den Joker. Er hatte für vorn und hinten je einen brandneuen weichen Michelin und setzte sich gleich ab. Doch Pol Espargaró konnte noch schneller fahren, und auch wenn sich Brad Binder durch einen Fehler selbst um die Chance brachte, in diesem Pulk mitzukämpfen, hielt Miguel Oliveira mit, und war zur Stelle, als es um den Sieg ging. Mir kämpfte wie ein Löwe, mehr als P4 war aber nicht drin.

Andrea Dovizioso, eine Woche zuvor siegreich, fand nicht genug Traktion, um weiter als auf Platz 5 vorzufahren. So endete der 900. Grand Prix der Königsklasse mit einer Überraschung. Aber so nah, wie die ersten neun der WM-Tabelle beisammen sind, könnten wir dieses Jahr noch einige Überraschungen mehr erleben. ■

## DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



### WIE FÜHLEN SIE SICH NACH IHREM ERSTEN MOTOGP-SIEG?

Ich bin glücklich und sehr stolz.

Es gibt sicherlich eine Menge Gründe, sich über diesen Tag zu freuen. Beim Heim-GP von KTM und Red Bull zu gewinnen, ist etwas Besonderes. Der erste MotoGP-Sieg für das Team von Hervé Poncharal, mich und Portugal macht es noch einmal speziell. Wir haben über das ganze Wochenende einen guten Job gemacht, dazu hatte ich Glück, eine zweite Chance zu bekommen. Denn durch den Reifenwechsel für das zweite Rennen war ich im zweiten Rennen viel konkurrenzfähiger. Auch wenn meine Füße weiterhin auf dem Boden stehen, ist mein Kopf nun ein wenig in den Wolken.

### WIE HABEN SIE SICH AUF DIE LETZTE KURVE VORBEREITET?

In einem 12-Runden-Rennen kann man nichts vorhersehen, schon gar nicht die letzte Kurve von Spielberg. Wir brauchten nicht auf den Sprit oder auf die Reifen zu achten, jeder fuhr voll. Pol Espargaró und Jack Miller waren sehr stark, ich konnte sie nicht wirklich überholen. Aber Pol machte die Lücken dicht, Jack versuchte vorbeizugehen, und ich wusste, dass ich davon profitieren könnte. Ich blieb einfach in der letzten Kurve innen und konnte von dort am besten herausbeschleunigen.

### WAS KOMMT ALS NÄCHSTES?

Ich musste mir während meiner ganzen Karriere alles hart erarbeiten. Aber KTM unterstützt mich, ich habe ein tolles Team hinter mir – und das macht mich mental nun noch stärker.



Heiße Nummer: Das Bremsversagen von Viñales hätte übler enden können



Überglücklich: Hervé Poncharal (l.)

um und stellte die Rutschkupplung anders ein. Viel Zeit zum Probieren blieb nicht. Was durch diese geänderte Bremsbalance am meisten belastet wurde, war die vordere Bremsanlage.

Die Yamaha war schon vorher auf Bremsen mit möglichst wenig Bremsdrift ausgelegt. Maverick Viñales ist dazu noch ein Fahrer, der komplett bei aufrechter Maschine verzögert, deshalb traf es ihn am härtesten. Zwar fuhr auch Fabio Quartararo, der verzweifelt versuchte, seine WM-Führung nach Misano mitzunehmen, öfter durchs Kies. Doch im Rennen holten die Probleme Viñales noch stärker ein. Am Ende der Zielgeraden war er ohne Bremswirkung. Er konnte zwar durch den Luftwiderstand und Zurückschalten von 300 auf etwa 220 km/h herunterbremsen. Doch als er sah, dass ihm die Strecke ausgehen würde, entschied er sich für das einzig Richtige: Er stieg ab und ließ die Maschine allein in den Airfence einschlagen. Dieser platzte, die Yamaha fing Feuer, der Rennabbruch war obligatorisch.



Pech für Joan Mir (#36): Der Suzuki-Werksfahrer führte uneinholbar, hatte für den Restart aber keine neuen Reifen



# Richtigen Weg finden

Für Stefan Bradl galt es auch bei seinem dritten Renneinsatz in diesem Jahr, die 2020er Werks-Honda in die richtige Richtung zu bringen.

Von: **Imre Paulovits**

**S**tefan Bradl musste während seiner drei Rennwochenenden nicht nur den verletzten Marc Márquez ersetzen. Er musste auch seiner Testfahrer-Aufgabe nachkommen und versuchen, an den Schwächen der 2020er RC 213 V zu arbeiten. „Wir haben ganz klar ein Problem. Das ist, dass das Fenster, in dem das diesjährige Motorrad arbeitet, nicht breit genug ist“, gab er zu. „Die MotoGP hat das höchste Niveau und Leistungsdichte erreicht, die die Königsklasse in ihrer Geschichte je hatte. Da kann man sich nicht die geringste Schwäche leisten. Das gilt für den Fahrer und das Material im gleichen Maße.“

Dass Honda die Wintertests mit einem nicht fitten Marc Márquez durchgezogen hat, ließ sicher viel zu spät erkennen, dass selbst für den Extrem-Fahrerstil des Weltmeisters in eine falsche Richtung entwickelt wurde. Nun ha-



**Stefan Bradl: Nach dem Restart die beste Pace, die er dieses Jahr hatte**

ben Cal Crutchlow, Álex Márquez und Bradl Probleme, das Motorrad in den Griff zu bekommen. Nakagami ist mit dem 2019er Modell der mit Abstand beste Honda-Pilot.

„Wir werden diese Woche testen gehen, dann können wir abseits des Drucks des Rennwochenendes in aller Ruhe Dinge probieren“, stellte Stefan Bradl klar. „Ich will alles, was in meiner Macht steht, tun, und versuchen, das Motorrad weiterzubringen. Dass ich drei Rennen gefahren bin hilft mir dabei, die Probleme noch besser zu verstehen.“

Bei all dem Trubel fiel es Bradl nicht leicht, sich in Spielberg auf

seine eigene Performance zu konzentrieren. „Drei Rennen an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden, das war sehr hart. Aber wir haben viel daraus gelernt. Nach dem ersten Start habe ich in den ersten Runden einige Fehler gemacht und bis deshalb zurückgefallen“, erzählte Bradl nach dem Rennen. „Der zweite Start ist mir etwas besser gelungen, ich war lange hinter Álex Márquez und Cal Crutchlow und konnte beobachten, wie sie fahren und welche Probleme sie haben. Ich konnte sogar die Lücke zu ihnen schließen. In diesem zweiten Rennen haben wir einen wichtigen Schritt gemacht.“ ■

## GASTKOMMENTAR

### NACH DER FAST-KATATROPHE

vom letzten Wochenende konnten wir mit Stolz vermelden, dass wir am Red Bull Ring in Rekordzeit eine Sicherheitslücke schließen konnten. Wirklich sicheren Rennsport gibt es nicht. Und so waren wir erleichtert, als zwei Wochen ereignisreicher Motorrad-WM mit Mega-Rennen zu Ende gingen. Der Red Bull Ring garantiert für die letzte Kurve immer ein Highlight. Ich freue mich für KTM, und als Österreicher bin ich stolz, dass wir als kleines Land mit unserer Marke ganz bei den Großen mitspielen können und KTM nach einem Drama von einem Rennen gleich zwei Fahrer auf das Podest der höchsten Motorsportklasse gebracht hat. Das Einzige, was wir vermisst haben, waren die Fans. So hoffe ich, dass alles irgendwann wieder normal wird und wir nächstes Jahr wieder vor vollem Haus feiern können.



**Andreas Meklau  
Superbike-WM-  
Laufsieger**

## AUS DEM FAHRERLAGER

### ES LEBE DIE STEIERMARK

Nach dem Österreich-GP in der Vorwoche hieß das zweite Rennwochenende auf dem Red Bull Ring „Großer Preis der Steiermark“. Und diese bekannt schöne Region Österreichs präsentierte sich beim ersten Grand Prix, der ihr zugesprochen wurde, auch stolz. Vor dem Start der MotoGP wurde das Dachsteinlied, die Hymne der Steiermark, in der Interpretation von Andreas Gabalier gespielt, zwei Hubschrauber zogen die Fahnen Österreichs und der Steiermark über die Strecke.

### GROSSE FEIER ERST DAHEIM

Das VR46-Team von Valentino Rossi hatte an diesem Rennwochenende viele Gründe zum Feiern. Nicht nur, dass sein Boss bei den durchwachsenen Bedin-

gungen, die die Yamaha-Piloten ereilten, mit seiner Erfahrung das Meiste herausholte und bester Yamaha-Pilot wurde. Auch die beiden Siegpremieren von Celestino Vietti in der Moto3- und Marco Bezzecchi in der Moto2-WM ließen die italienische Truppe in Freuden schwelgen. Nach der Erfahrung von Jerez, wo Vietti sich mit der Prosecco-Flasche die Hand aufgeschnitten hatte, ging Valentino Rossi zum Podest und wollte die Flasche entfernen lassen. Doch Vietti hatte gelernt und schüttelte sie nur konventionell. Man hätte eigentlich gedacht, dass die Italiener einen überschwänglichen Abend in der Steiermark durchziehen würden. Aber nach zwei Wochen zwischen Hotel und Rennstrecke fuhren sie so schnell es ging nach

Hause gefahren. Die Feier wird dort sicher nachgeholt.

### NEUWAGEN FÜR OLIVEIRA

Sein erster Sieg in der MotoGP brachte Miguel Oliveira auch gleich einen Sonderpreis. Weil BMW der Hauptsponsor des Steiermark-GP war, hatten sie für den Sieger des MotoGP-Rennens einen brandneuen M4, Modell

2021, gestellt. Noch bevor Oliveira auf das Siegerpodest steigen konnte, überreichte Markus Flasch, Geschäftsführer der BMW M GmbH, dem Portugiesen den Schlüssel für den 510 PS starken Sportwagen. Er stieg in seiner Freude gleich aufs Dach, achtete jedoch sorgsam darauf, keine Dellen in sein neues Spielzeug zu drücken. ■ IP



**Miguel Oliveira und Markus Flasch: Emotionale Übergabe des BMW M4**



## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Red Bull Ring (A) – 23. August 2020** 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 51,816 km über 12 Runden à 4,318 km. 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 35 Grad. Schnitt des Siegers: 183,5 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	12	16.56,025 min	313,0 km/h	1.23,920 min	H/M	25
2. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	12	+0,316 sec	315,7 km/h	1.23,928 min	S/S	20
3. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	12	+0,540 sec	314,8 km/h	1.23,877 min	H/M	16
4. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	12	+0,641 sec	313,0 km/h	1.24,048 min	M/M	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	12	+1,414 sec	320,4 km/h	1.24,036 min	S/S	11
6. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	12	+1,450 sec	314,8 km/h	1.24,119 min	M/M	10
7. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	12	+1,864 sec	316,7 km/h	1.24,110 min	M/S	9
8. Brad Binder (ZA)	KTM RC16	12	+4,150 sec	315,7 km/h	1.24,132 min	M/M	8
9. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	12	+4,517 sec	310,3 km/h	1.24,320 min	S/S	7
10. Iker Lecuona (E)	KTM RC16	12	+5,068 sec	309,4 km/h	1.24,452 min	H/M	6
11. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	12	+5,918 sec	313,9 km/h	1.24,483 min	M/M	5
12. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	12	+6,411 sec	315,7 km/h	1.24,436 min	M/S	4
13. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	12	+7,406 sec	310,3 km/h	1.24,412 min	M/M	3
14. Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	12	+7,454 sec	315,7 km/h	1.24,286 min	M/S	2
15. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	12	+10,191 sec	309,4 km/h	1.24,736 min	M/M	1
16. Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	12	+10,524 sec	314,8 km/h	1.24,814 min	S/M	-
17. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	12	+11,447 sec	313,9 km/h	1.24,701 min	M/S	-
18. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	12	+11,943 sec	317,6 km/h	1.24,756 min	S/M	-
19. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	12	+12,732 sec	316,7 km/h	1.24,904 min	M/S	-
20. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP20	12	+14,349 sec	313,9 km/h	1.24,823 min	M/S	-
21. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	12	+14,548 sec	314,8 km/h	1.25,043 min	M/S	-

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. P. Espargaró	1.23,580 min
2. Nakagami	1.23,602 min
3. Zarco	1.23,632 min
4. Mir	1.23,678 min
5. Miller	1.23,700 min
6. Viñales	1.23,778 min
7. Rins	1.23,782 min
8. Oliveira	1.23,797 min
9. Dovizioso	1.23,849 min
10. Quartararo	1.23,866 min
11. Morbidelli	1.23,021 min
12. Petrucci	1.23,174 min
13. Lecuona	1.23,928 min
14. Binder	1.23,932 min
15. Rossi	1.24,127 min
16. Pirro	1.24,273 min
17. A. Márquez	1.24,370 min
18. Crutchlow	1.24,401 min
19. Smith	1.24,416 min
20. A. Espargaró	1.24,429 min
21. Bradl	1.24,667 min
22. Rabat	1.24,916 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Quartararo	70
2. Dovizioso	67
3. Miller	56
4. Binder	49
5. Viñales	48
6. Nakagami	46
7. Rossi	45
8. Mir	44
9. Oliveira	43
10. P. Espargaró	35

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	88
2. Ducati	87
3. KTM	82
4. Suzuki	57
5. Honda	46
6. Aprilia	20

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Petronas Yamaha SRT	102
2. Monster Energy Yamaha MotoGP	93
3. Ducati Team	92
4. Red Bull KTM Factory Racing	84
5. Team Suzuki Ecstar	73
6. Pramac Racing	69
7. Red Bull KTM Tech3	56
8. LCR Honda	53
9. Esponsorama Racing	37
10. Aprilia Racing Team Gresini	23

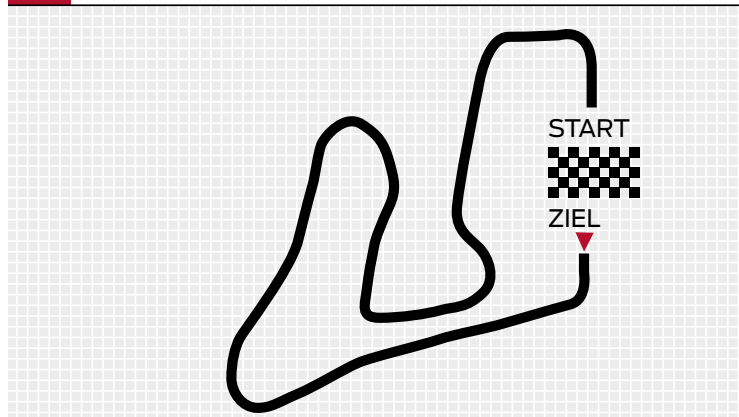
„Seit Marc Márquez verletzt ist, haben viele Fahrer ihre WM-Chance erkannt. Deshalb gibt es jetzt auch mehr WM-Favoriten als je zuvor.“

Miguel Oliveira

Rundenrekord: **1.23,827, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**  
Quali-Rekord: **1.23,027, Marc Márquez (Honda), 2019**  
Topspeed-Rekord: **320,4 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

### RED BULL RING (A) 4,318 KM

#### STRECKE



Miguel Oliveira (I.) und Pol Espargaró: KTM-Piloten gar mit WM-Chancen

POLARITY PHOTO



# Bezzecchi: Erster Moto2-Sieg



Zielkurve: Jorge Martín (#88) vor Marco Bezzecchi (#72) und Remy Gardner. Doch dann wurde Martín um eine Position zurückversetzt

Jorge Martín überquerte die Ziellinie als Erster. Weil er die Streckenbegrenzung überfahren hatte, wurde der Sieg aber Marco Bezzecchi zugesprochen. Und Tom Lüthi ist wieder da.

Von: **Imre Paulovits**

**W**as war das für eine letzte Runde! Marco Bezzecchi klebte am Hinterrad von Jorge Martín, dieser fuhr aber ein irres Tempo, machte alle Lücken dicht und fuhr als Erster über den Zielstrich. Danach blieben die beiden Kontrahenten stehen und umarmten sich. Doch als sie aus der Auslaufkurve zurückkamen, kam die Überraschung: Die FIM-Stewards hatten die Videoaufzeichnung angesehen und festgestellt, dass Martín am Ausgang von Turn 6 über den grünen Streifen am Ende des Curbs gefahren war. Dieser gilt

## Márquez: Pause

Marc Márquez wird auch in Misano nicht am Start sein. Das Honda-Team spricht von zwei bis drei Monaten Genesungszeit.

Von: **Imre Paulovits**

**D**ie Bekanntgabe von HRC-Teamchef Alberto Puig am Samstag sorgte für ein Raunen. Nach der zweiten Oberarmoperation, der sich der achtfache Weltmeister nach seinem Sturz in Jerez unterziehen musste, wurde ein zweiter Arzt hinzugezogen und ein neuer Heilungsplan erarbeitet. Demnach fällt der 27-jährige Spanier für zwei bis drei Monate aus!

Puig will sich auch nicht festlegen lassen, bei welchen Grand Prix sein Ausnahmepilot wieder im Sattel sitzen wird: „Wir haben gleich nach der zweiten Operation gesagt, dass kein konkreter Zeitpunkt festgelegt wurde, an dem Marc zurückkehren soll. Er



Marc Márquez: Wie verletzt ist er?

soll vielmehr erst wieder fahren, wenn seine Verletzung hundertprozentig ausgeheilt ist. Wenn er in dieser Verfassung ist, werden wir über den nächsten Schritt nachdenken.“

„Natürlich ist es nicht leicht, die Rennen vom Sofa aus verfolgen zu müssen. Aber ich bin in meinem achten MotoGP-Jahr, ich war ständigem Risiko ausgesetzt. Ich muss mich auf die Ärzte verlassen. Und nun muss ich auch das befolgen, was sie mir empfehlen“, sagte Márquez per Videonachricht. ■

## Turn 3 entschärft

Nach dem glimpflich ausgegangenen Horrorunfall eine Woche zuvor wurde in Kurve 3 eine zusätzliche Sicherheitsvorrichtung angebracht.

Von: **Imre Paulovits**

**D**er Schock saß tief und zwang zur Handlung. Die FIM- und Dorna-Sicherheitsbeauftragten Franco Uncini und Loris Capirossi setzten sich mit Fahrern und Bauingenieuren zusammen und dachten darüber nach, was in der Woche zwischen dem Österreich- und dem Steiermark-GP geändert

werden könnte, um einen zweiten derartigen Unfall zu verhindern. Als Lösung wurde die Mauer und der Zaun am Ende des Kiesbetts um zwölf Meter verlängert, davor Reifenstapel und Luftkissen aufgestellt.

Dass bei Red Bull Geld da ist, ist bekannt, aber wie das am Red Bull Ring sinnvoll eingesetzt wird, ist beispielhaft. Wohl keine andere Rennstrecke der Welt verfügt über solche Reinigungsvorrichtungen wie die Strecke in der Steiermark, alles ist hochmodern. Nur so konnte man nach dem Ölverlust von Jaume Masiá am Samstagnachmittag alles wieder so herrichten, dass die verbliebenen Trainings noch durchgezogen werden konnten. ■



Neue Mauer mit Airfence vor Turn 3. Für 2021 kommen weitere Maßnahmen



# per Beschluss

als außerhalb der Streckengrenzung. Und weil es in der letzten Runde war, wurde der Spanier um einen Platz zurückversetzt. Damit hatte Marco Bezzecchi seinen ersten Moto2-Sieg errungen.

Es wird immer klarer: Eine neue Generation wächst in der Moto2 heran, die die Macht übernehmen wird. Arón Canet war im Training Schnellster, und im Rennen konnte nur der unerschrockene Remy Gardner den beiden Erstplatzierten der Moto3-WM 2018 folgen. Die Entscheidung der Schiedsrichter nahmen sie sehr professionell auf. „Ich habe gesehen, dass Jorge auf der grünen Fläche war. Ich war gespannt, ob er eine Strafe bekommt“, meinte Bezzecchi. „Natürlich hätte ich ihn lieber auf der Strecke besiegt, aber nach meiner schwierigen Saison im Vorjahr und dem Knöchelbruch in der Corona-Pause ist dieser Sieg eine Erlösung für mich.“

„Ich hatte zwar keinen Vorteil, aber es zählt der Entscheid der

Stewards“, meinte Martín. „Aber ich weiß, dass ich den Speed habe, und ich werde auch in Misano um den Sieg fahren.“

Tom Lüthi hatte am zweiten Spielberg-Wochenende endlich sein Vertrauen wiedergefunden. Schon im Training war er Siebtschnellster. Im Rennen fuhr er seit Langem wieder in seinem gewohnten Stil und konnte sich lange im Sichtkontakt mit der Spitze halten. „Mein Gefühl im Rennen war wirklich gut, dennoch habe ich noch immer zu viel Zeit im dritten Sektor verloren“, analysierte der Schweizer. „Ich werde mich jetzt ein paar Tage ausruhen, dann wieder trainieren und in Misano wieder angreifen.“ Genau andersrum lief es für Marcel Schrötter, der noch in der Woche zuvor auf dem Podest gestanden hatte. Er qualifizierte sich nur für den 21. Startplatz, verbesserte sich im Rennen aber um zehn Plätze. „Immerhin fuhr ich dabei Zeiten, die fürs Podest gereicht hätten“, fand er Motivation für Misano. ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Der Zusammenstoß von Johann Zarco und Franco Morbidelli, bei dem nur die Schutzengel Schlimmeres verhindert hatten, hatte für den Franzosen weitreichende Folgen. Zum einen zog er sich dabei ein gebrochenes rechtes Kahnbein zu, das am Dienstag in Modena operiert wurde. Außerdem befand ihn die FIM-Jury des gefährlichen Fahrens für schuldig, er musste sein nächstes Rennen von der Boxengasse aus starten. Für den Freitag hatte Zarco vom Rennarzt noch Startverbot bekommen, am Samstag konnte er die Untersuchungen erfüllen und durfte fahren. Er schaffte es in Q2 und fuhr als Dritter in die erste Startreihe! Zarco nahm am Sonntag keine Schmerzmittel, startete aus der Boxengasse und wollte nur sehen, wie weit er kommt. Nach dem Rennabbruch durfte er das Rennen vom 18. Startplatz aus in Angriff

nehmen und unterlag WM-Leader Fabio Quartararo im Ziel um nur fünf Hundertstelsekunden!

### MOTOGP

Ducati hat bekannt gegeben, dass sie im nächsten Jahr auf die Dienste von Johann Zarco und Francesco Bagnaia zählen. In welcher Konstellation, verriet Teamchef Paolo Ciabatti nicht. Noch vor der nächsten WM-Runde in Misano wollen die Bologneser ihr nächstjähriges Werksteam bekannt geben.

### MOTO3

Am Ende von Q1 war Jaime Masiá Schnellster, stürzte danach aber. Er setzte seine Fahrt mit abgerissener Verkleidung fort und merkte in der Eile nicht, dass aus seinem Motor ein dicker Strahl Motoröl auf die Strecke floss. Nach einer halbstündigen Reinigungsaktion konnte es weitergehen, Masiá wurde aber ausgeschlossen.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Red Bull Ring (A) – 23. August 2020** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,95 km über 25 Runden à 4,318 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	37:12,461 min	1:28,687 min	25
2. Jorge Martín (E)	Kalex	25	-0,000 sec	1:28,871 min	20
3. Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+1,027 sec	1:28,861 min	16
4. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+1,974 sec	1:28,947 min	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+3,230 sec	1:28,936 min	11
6. Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+6,196 sec	1:28,981 min	10
7. Luca Marini (I)	Kalex	25	+8,634 sec	1:29,084 min	9
8. Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+9,005 sec	1:29,124 min	8
9. Héctor Garzó (E)	Kalex	25	+9,620 sec	1:29,021 min	7
10. Enea Bastianini (I)	Kalex	25	+10,051 sec	1:29,154 min	6
11. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+10,238 sec	1:28,942 min	5
12. Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+14,857 sec	1:29,215 min	4
13. Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+17,968 sec	1:29,249 min	3
14. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	25	+20,956 sec	1:29,463 min	2
15. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+21,189 sec	1:29,496 min	1
16. Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+21,497 sec	1:29,298 min	-
17. Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	25	+26,471 sec	1:29,722 min	-
18. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	25	+26,952 sec	1:29,577 min	-
19. Edgar Pons (E)	Kalex	25	+29,400 sec	1:29,503 min	-
20. Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+30,859 sec	1:29,888 min	-
21. K. D. Kasmayudin (MAL)	Kalex	25	+43,828 sec	1:30,298 min	-
22. Alejandro Medina (E)	Speed Up	25	+55,353 sec	1:30,392 min	-
23. Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	25	+1:00,005 min	1:29,760 min	-
24. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	25	+1:10,576 min	1:30,120 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
Dominique Aegerter (CH)	NTS	19	+6 Runden	1:29,765 min	-
Augusto Fernández (E)	Kalex	14	+11 Runden	1:29,829 min	-
Jorge Navarro (E)	Speed Up	2	+23 Runden	1:29,839 min	-
Somkiat Chantra (T)	Kalex	2	+23 Runden	1:29,924 min	-
Arón Canet (E)	Speed Up	1	+24 Runden	1:33,166 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Marini	87
2. Bastianini	79
3. Martín	79
4. Nagashima	68
5. Bezzecchi	65
6. Lowes	59
7. Vierge	46
11. Schrötter	37
12. Lüthi	35
22. Aegerter	4

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	150
2. Speed Up	48
3. MV Agusta	15
4. NTS	9

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Sky Racing Team VR46	152
2. Red Bull KTM Ajo	147
5. Liqui Moly Intact GP	72

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Canet	1:28,787 min
2. Martín	1:28,905 min
3. Nagashima	1:29,157 min
4. Fernández	1:29,168 min
5. Bezzecchi	1:29,177 min
6. Gardner	1:29,190 min
7. Lüthi	1:29,241 min
8. Garzó	1:29,241 min
9. Navarro	1:29,253 min
10. Bulega	1:29,260 min
11. Lowes	1:29,271 min
12. Marini	1:29,335 min
13. Dixon	1:29,403 min
14. Roberts	1:29,473 min
15. Bastianini	1:29,495 min
16. Chantra	1:29,534 min
17. Ramírez	1:29,670 min
18. Manzi	1:29,844 min
19. Vierge	1:29,431 min
20. Pons	1:29,458 min
21. Schrötter	1:29,553 min
22. Izdihar	1:29,731 min
23. Baldassarri	1:29,880 min
24. Dalla Porta	1:29,891 min
25. Di Giannantonio	1:29,985 min
26. Bendsneyder	1:29,993 min
28. Aegerter	1:30,451 min



# Der nächste Rossi-Schützling

Er war gleich ein Senkrechtstarter. Nun hat Celestino Vietti in seiner zweiten kompletten WM-Saison auch seinen ersten GP-Sieg eingefahren.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**A**ls die VR46-Academy vor knapp zwei Jahren beschloss, den verletzten Nicolò Bulega in Motegi durch ihren damals gerade 17 Jahre alt gewordenen Junior-WM-Piloten Celestino Vietti zu ersetzen, sorgte der Junge aus dem Piemont für die Sensation. Er konnte gleich das Tempo der WM mitgehen, und schon eine Woche später stand er in Phillip Island auf dem Podest. Damit war sein Platz für die gesamte Saison 2019 gesichert. Und obwohl die KTM den Hondas nicht ganz ebenbürtig war, untermauerte er sein Talent mit drei Podestplätzen in Jerez,

Barcelona und Motegi. Dabei gefiel er seinem Mentor vor allem wegen seiner Moral und Kampfstärke. Nun hat er es dank dieser ganz bis nach oben geschafft und strahlte übers ganze Gesicht: „Das ist der beste Tag meines Lebens. Ich weiß gar nicht, was ich sagen soll, ich bin völlig von den Gefühlen überwältigt.“

Dann begann er zu analysieren: „Vor einer Woche habe ich zu spät begonnen anzugreifen. Auf dieser Strecke ist es nicht einfach, in den letzten Runden zu überholen. So habe ich versucht, gleich zu Beginn möglichst weit vorn zu sein. Dann habe ich versucht, in der letzten Runde an Tony Arbolino vorbeizugehen. Es hat zwar geklappt, aber er schlug sofort zurück. Wir hatten einen Kampf bis zum Schluss, wie früher zu unserer Kinderzeit auf den Minibikes.“

Vietti behielt die Nerven und machte die Lücken dicht. Dann hatte Arbolino in der vorletzten Kurve einen leichten Vorderrad-

rutscher, damit war das Rennen gelaufen. Der Sniper-Honda-Pilot, der das Rennen die meiste Zeit geführt hatte, war zwar enttäuscht, aber seine gute Laune ließ er sich nicht nehmen: „Ich habe das ganze Rennen gepusht, ich habe die Pace gemacht, und darauf bin ich stolz. Wenn man so schnell ist, dass die anderen nur im Windschatten folgen können, ist das ein gutes Gefühl. Ich wollte in der letzten Kurve Erster sein, aber ich habe meine Reifen zu Rennmitte ruiniert. Celestino hatte zum Schluss die besseren Reifen. Er war heute der Stärkere, aber daheim in Italien sehen wir uns wieder.“

Wenn er diesmal auch nicht aufs Podest kam, konnte Albert Arenas beruhigt aus Österreich abreisen. Nach einem fünften Platz beträgt sein WM-Vorsprung 25 Punkte. Aber Ai Ogura fuhr zum vierten Mal aufs Podest, und es dürfte nur noch eine Frage der Zeit sein, bis der 19-Jährige auch ganz oben steht. ■



## Starke Aufholjagd der Prüstel-Piloten

Wenn auch diesmal keine Punkte herausprangen, konnten die beiden Prüstel-Piloten Jason Dupasquier und Barry Baltus doch einen Aufwärtstrend verzeichnen.

**I**n der Q1 hatten die Prüstel-Piloten das Glück nicht an ihrer Seite. Dupasquier landete auf Startplatz 25, Baltus brachte wegen eines technischen Problems keine fliegende Runde zustande und musste vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen. Im Rennen holte der 16-jährige Belgier bereits in der ersten Runde acht Positionen auf und fand sich in der zweiten Gruppe wieder, wo er das ganze Rennen um die Spitze der Gruppe kämpfte.

Jason Dupasquier eroberte nach einem schwierigen Start im zweiten Teil des Rennens viele Positionen zurück, erreichte sei-



**Dupasquier: Tempo zum Schluss gut**

ne beste Rundenzeit und konnte die Gruppe vor sich einholen, zu der auch sein Teamkollege gehörte. „Meine ersten beiden Runden waren wirklich gut, ich kämpfte in der zweiten Gruppe. Ich bin glücklich, denn die Rennpace war sehr gut“, freute sich Baltus. „Ich hatte einen guten Start, aber ich habe in der ersten Kurve ein paar Positionen verloren“, ärgerte sich Dupasquier. „Ich hatte danach aber ein gutes Tempo.“ ■ IP

## Schwieriges Rennen für Fenati und López

Wieder gab es keine Punkte für die beiden Husqvarna-Piloten von Peter Öttl und Max Biaggi.

**A**m zweiten Spielberg-Wochenende hoffte das Team von Peter Öttl und Max Biaggi, auf derselben Strecke wie in der Vorwoche Fortschritte zu machen. Diese hielten sich jedoch nach dem Training in Grenzen. Auch im Rennen konnten sich Romano Fenati und Alonso López kaum verbessern,

schließlich wurde Fenati 17., López nach einer Long Lap Penalty 23.

„Wir haben das Gefühl für das Motorrad verbessert, aber leider nicht das Resultat“, musste Fenati feststellen. „Wir müssen uns schnell verbessern, sonst wird der Rückstand in der Weltmeisterschaft immer größer.“ López bleibt trotzdem optimistisch: „Ich glaube, wir haben den Weg gefunden, der uns zu besseren Ergebnissen bringt. In Misano sollten wir wieder konkurrenzfähiger sein.“ ■ IP





# ganz oben



Nach viel Arbeit endlich der erste GP-Sieg: Celestino Vietti will noch mehr

## Rang 25 nach Sturz für Maximilian Kofler

Zunächst hatte sich Maximilian Kofler um acht Plätze nach vorne gearbeitet, aber eine Penalty und ein Sturz sorgten schließlich für Platz 25 im zweiten Heimrennen.

Von Startplatz 29 aus zeigte Kofler eine beherzte Startrunde und kämpfte sich auf Rang 21 vor: „Es ist mir genau das gelungen, was ich mir vorgenommen hatte umzusetzen“, freute er sich. Doch das gute Gefühl währte nur kurz. „Ich bin dann viel gerutscht, konnte das Motorrad nie so pushen, wie ich es wollte. Dadurch habe ich mehrmals die Streckenbegrenzung überfahren und mir eine Long Lap Penalty eingehandelt“, so der 20-Jährige.

Dann landete er im Kiesbett, schaffte es aber, das Motorrad wieder in Gang zu bringen und

beendete das Rennen schließlich auf Rang 25. „Im Vergleich zum Warm-up war das Gefühl viel schlechter. Wahrscheinlich haben wir einen schlechten Satz Reifen erwischt. Es ist schade, weil ich vor heimischer Kulisse gerne mehr zeigen wollte. Jetzt warten die nächsten beiden Chancen in Misano in drei Wochen“, hat Kofler die Spielberg-Wochenenden abgehakt. ■



Kofler: Kein gutes Gefühl im Rennen

POLARITY PHOTO

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Red Bull Ring (A) – 23. August 2020** 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,314 km über 23 Runden à 4,318 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Celestino Vietti (I)	KTM	23	37:10,319 min	1.36,244 min	25
2. Tony Arbolino (I)	Honda	23	+0,410 sec	1.36,321 min	20
3. Ai Ogura (J)	Honda	23	+0,938 sec	1.36,474 min	16
4. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	23	+1,182 sec	1.36,355 min	13
5. Albert Arenas (E)	KTM	23	+1,380 sec	1.36,301 min	11
6. Darryn Binder (ZA)	KTM	23	+1,440 sec	1.36,172 min	10
7. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+1,478 sec	1.36,411 min	9
8. Raúl Fernández (E)	KTM	23	+4,265 sec	1.36,449 min	8
9. Stefano Nepa (I)	KTM	23	+6,937 sec	1.36,554 min	7
10. Sergio García (E)	Honda	23	+8,050 sec	1.36,374 min	6
11. Dennis Foggia (I)	Honda	23	+10,660 sec	1.36,788 min	5
12. Filip Salac (CZ)	Honda	23	+10,341 sec	1.36,447 min	4
13. Andrea Migno (I)	KTM	23	+14,381 sec	1.36,543 min	3
14. Jaume Masiá (E)	Honda	23	+14,421 sec	1.36,829 min	2
15. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	23	+14,824 sec	1.36,628 min	1
16. Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+14,961 sec	1.36,711 min	-
17. Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+16,084 sec	1.36,579 min	-
18. Barry Baltus (B)	KTM	23	+17,553 sec	1.36,833 min	-
19. Jason Dupasquier (CH)	KTM	23	+17,842 sec	1.37,018 min	-
20. Alonso López (E)	Husqvarna	23	+21,672 sec	1.36,674 min	-
21. Carlos Tatay (E)	KTM	23	+22,446 sec	1.37,047 min	-
22. Yuki Kunii (J)	Honda	23	+23,041 sec	1.36,842 min	-
23. Davide Pizzoli (I)	KTM	23	+27,533 sec	1.37,203 min	-
24. Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+1.05,434 min	1.37,222 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
John McPhee (GB)	Honda	21	+2 Runden	1.36,387 min	-
Ayumu Sasaki (J)	KTM	18	+5 Runden	1.36,103 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Arenas	106
2. Ogura	81
3. McPhee	67
4. Vietti	66
5. Arbolino	60
6. Suzuki	59
7. Fernández	51
8. Rodrigo	48
9. Masiá	41
10. Foggia	37

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	136
2. Honda	130
3. Husqvarna	17

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Aspar Team	126
2. Sky Racing Team VR46	88
3. Honda Team Asia	81
4. SIC58 Squadra Corse	80
5. Leopard Racing	78
6. Kömmerling Gresini Moto3	78
7. Rivacold Snipers Team	72
8. Petronas Sprinta Racing	67
9. Red Bull KTM Ajo	63
10. CIP Green Power	37

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Rodrigo	1.36,470 min
2. Fernández	1.36,482 min
3. Suzuki	1.36,534 min
4. Arbolino	1.36,575 min
5. Vietti	1.36,645 min
6. McPhee	1.36,812 min
7. Foggia	1.36,965 min
8. Ogura	1.37,029 min
9. Arenas	1.37,072 min
10. Binder	1.37,139 min
11. Öncü	1.37,271 min
12. Salac	1.37,361 min
13. García	1.36,444 min
14. Alcoba	1.37,523 min
15. Antonelli	1.37,544 min
16. Nepa	1.37,620 min
17. Toba	1.38,034 min
18. Masiá	1.36,921 min
19. Sasaki	1.37,314 min
20. Rossi	1.37,420 min
21. Fenati	1.37,431 min
22. Migno	1.37,519 min
23. Tatay	1.37,585 min
24. López	1.37,609 min
25. Dupasquier	1.37,670 min
26. Pizzoli	1.37,687 min
27. Yamanaka	1.37,826 min
28. Kunii	1.37,830 min
29. Kofler	1.38,199 min
30. Baltus	1.37,032 min





Toni Mang (#4) und Jon Ekerold (#8) duellierten sich in der Grünen Hölle über 50 Minuten am absoluten Limit

# High Noon am Ring

Beim WM-Finale 1980 auf dem Nürburgring erlebten die Zuschauer das epische Duell zwischen Toni Mang und Jon Ekerold um den Sieg und um den WM-Titel, der für immer in die Geschichtsbücher einging.

Von: **Imre Paulovits**

**E**s war dramatisch: Wie einst die Gattin ihren Mann verabschiedete, wenn dieser in den Krieg zog, umarmte Sandy Ekerold mit Tränen in den Augen und ihrem vier Monate alten Sohn im Arm ihren Mann Jon, bevor dieser den Helm aufsetzte und zur Startaufstellung der 350er schritt. Es war nicht gespielt, denn Jon Ekerold meinte es ernst. Er zog zu allem entschlossen in den Krieg. In den Krieg um den WM-Titel gegen Toni Mang. Seine Gesundheit war ihm dabei egal, er hatte nur ein

Ziel vor Augen. Das Ziel, für das er geschuftet hatte, seit er fünf Jahre zuvor seine Heimat Südafrika verlassen hatte: Den WM-Titel zu gewinnen. Auf dem Weg dahin hatte er sich neben allen Entbehrungen beide Arme und Beine, beide Schlüsselbeine, acht Rippen und zwei Rückenwirbel gebrochen sowie den linken Daumen eingebüßt. Er wusste: So nah würde er wohl nie wieder an sein Ziel herankommen. Wenn er es jetzt nicht schaffen würde, schaffte er es nie.

Ich kann mich an diesen trüben letzten Augustsonntag 1980 erinnern, als wäre er gestern gewesen. Am Samstagabend hatten wir im „Aktuellen Sportstudio“ gesehen, dass Toni Mang, der sich eine Woche zuvor in Brunn den WM-Titel bei den 250ern gesichert hatte und punktgleich mit Jon Ekerold auch die 350er-WM anführte, auf der Pole-Position stand. In aller Frühe sind wir mit den Motorrädern zum Nürburgring gefahren, denn dieses Finale durfte man nicht verpassen.

Es wurde eines, das man danach auch nie wieder vergaß.

## Das Jahrhundert-Rennen

Jochen Luck und Kalli Hufstadt heizten als Sprecher schon vor dem Rennen die Stimmung an. Hufstadt beschrieb die Situation, wie Ekerold sich von seiner Frau verabschiedete, aus nächster Nähe übers Mikrofon. Und als kurze Zeit später die Stille, in der man auf den Tribünen eine Stecknadel fallen hören konnte, vom Kreischen der Zweitakter beendet wurde, brach ein Zweikampf los, wie man ihn auf dem anspruchsvollen, damals 22,835 Kilometer langen Kurs in den Wäldern der Eifel, zwischen zwei Motorradfahrern zuvor noch nicht erlebt hatte.

Bereits aus der ersten Runde kamen sie mit einem gewaltigen Vorsprung zurück. Toni Mang führte mit seiner weiß-violett-orangen Krauser-Kawasaki, aber nur um eine Motorradlänge. Dahinter klebte Ekerold mit seiner weiß-roten Bimota-Yamaha. Weit abgeschlagen tobte ein weiterer

Dreikampf. Die Kontrahenten dort waren allerdings keine Statisten, sondern Ex-Weltmeister Johnny Cecotto sowie die werksunterstützten Kawasaki-Piloten Jean-Francois Baldé und Gregg Hansford. Aber auch sie konnten, obwohl sie sich um jeden Zentimeter stritten, das mörderische Tempo, das Mang und Ekerold an der Spitze angeschlagen hatten, nicht annähernd mitgehen.

Nach jeder einzelnen Zieldurchfahrt gab es einen neuen Rundenrekord. Zunächst nur bei den 350ern, dann auch den absoluten. Die Bestmarke von 8 Minuten und 29,50 Sekunden, die zwei Jahre zuvor Virginio Ferrari mit der 500er Werks-Suzuki gesetzt hatte, verbesserte Jon Ekerold schließlich bis auf 8.25,93. Jochen Luck rang nach Superlativen, Kalli Hufstadt fuhr mit dem Motorrad auf der Landstraße zwischen Breidscheid und der Döttinger Höhe hin und her, um die aktuellen Positionen zu erblicken. Die Spannung stieg ins Unermessliche. Doch je näher



das Ziel am Ende der sechsten Runde rückte, desto klarer wurde, dass Ekerold dieses Rennen machen würde. Wann immer Mang an ihm vorbeizog – auf der langen Geraden der Döttinger Höhe konnte er ihn jedes Mal wieder überholen. Und so gewann Ekerold nach 51 Minuten und 15,09 Sekunden am absoluten Limit um ganze 1,25 Sekunden vor seinem deutschen Widersacher und wurde Weltmeister. Zwei Privatfahrer hatten diese WM untereinander ausgefochten und ein Finale geliefert, das den allergrößten würdig war.

Dann umarmten sie sich auf dem Siegerpodest. Jon Ekerold hatte sein Lebensziel erreicht. Toni Mang war nach zwei Jahren mit Werksunterstützung als Privatfahrer in die Weltmeisterschaft gestartet. Nach seinem Auftaktsieg bei den 250ern und dem Sturz in der größeren Klasse

in Misano war der Titelgewinn bei den Viertellitern bereits ein Märchen, mit dessen Wahrwerdung vor der Saison niemand gerechnet hätte. Der Titel bei den 350ern wäre nur noch eine Zugabe gewesen.

Doch er war in greifbarer Nähe, noch viel näher, als es für die Zuschauer von außen aussah. Im Training war er neun Sekunden schneller als Jon Ekerold. „Danach hatten wir uns viel zu sehr in Sicherheit gewöhnt“, erinnert sich Mangs Freund und damaliger Mechaniker Sepp Schlögl. „Alles lief so gut. Wir hatten uns deshalb zu sehr zurückgelehnt und gar nicht mehr gemerkt, dass es nach dem Warm-up fünf Grad wärmer geworden war. Wir waren einfach zu fett bedüst, das hat 800 Umdrehungen gekostet.“ So hatte Mang, auch wenn seine Kawasaki besser beschleunigte, im Top-

speed keine Chance gegen Ekerolds Yamaha-Motor.

## Der Schlaufuchs

Doch dies war nur die eine Seite der Wahrheit. Dass Mang im Training so viel schneller als der Südafrikaner sein konnte, lag auch daran, dass dieser geblufft und seine Karten nicht aufgedeckt hatte. Fast die gesamte Zeit war er mit einem Standard-Triebwerk unterwegs, um in aller Ruhe möglichst viele Runden drehen und so die Strecke noch besser kennenlernen konnte. Seine Geheimwaffe hatte er nur kurz eingefahren. Es war ein Triebwerk, das sein Tuner Günther Seufert zuvor zwei Tage lang auf dem Prüfstand ausgetüfelt hatte, und das ein Volltreffer war.

Doch die Zukunft gehörte Toni Mang. Er hatte sich schon vor dem Nürburgring mit dem neuen Chef von Kawasaki

Deutschland getroffen, ihn überredet, dorthin zu kommen, und sorgte dann dafür, dass Mang ab 1981 wieder Werksmaterial bekam. Die Duelle mit Jon Ekerold gingen zwar weiter, doch der Südafrikaner konnte ihn nur beim WM-Auftakt in Buenos Aires und in Monza besiegen. Ekerold konnte zwar noch einmal Vizeweltmeister werden, doch Mang sammelte bei den 350ern fast doppelt so viele Punkte wie er, wurde Doppelweltmeister und als grüner Kawasaki-Treiber der Vorzeige-Rennfahrer Deutschlands.

Jon Ekerold blieb, nachdem er seinen Helm an den Nagel gehängt hatte, in Deutschland. Heute laufen sie sich gelegentlich bei Oldtimer-Events über den Weg, und dort gehören sie unweigerlich zusammen. Denn ihr Duell am Nürburgring war eines für die Ewigkeit. ■



ARCHIV EKEROLD

Weltmeister Jon Ekerold



ARCHIV MSA

Abgeschlagen: Gregg Hansford (#3), Johnny Cecotto (#2), Jean-François Baldé (#23)

## WM-ENDSTAND 1980

### 350 ccm

1.	Jon Ekerold (ZA)	Bimota	63 Pkte.
2.	Toni Mang (D)	Kawasaki	60
3.	Jean-François Baldé (F)	Kawasaki	38
4.	Johnny Cecotto (YV)	Yamaha	37
5.	Jeff Sayle (AUS)	Yamaha	25
6.	Eric Saul (F)	Yamaha	24
7.	Jacques Cornu (CH)	Yamaha	21
8.	Massimo Matteoni (I)	Yamaha	19
9.	Walter Villa (I)	Yamaha	16
10.	Patrick Fernandez (F)	Yamaha	12



KUTSCHERA

Heute stehen die 350er Bimota-Yamaha und die Kawasaki als Zeugen des gigantischen Duells im Nürburgring-Museum. Wenn auch beide Baujahr 1981 statt 1980



# „Weiß IDM-Level zu schätzen“

Jonas Folger hat beim IDM-Auftakt zwei überzeugende Siege abgeliefert, dazu hat er eine Wildcard für den Superbike-WM-Lauf in Barcelona bekommen. Im MSa-Interview erklärt er seine weiteren Saisonziele.

Von: **Imre Paulovits**

## Wie haben Sie Ihr erstes Wochenende in der IDM erlebt?

Ich war erst einmal gespannt, wie das Level ist, weil ich das schlecht einschätzen konnte. Dann wurde es ein sehr schönes Wochenende mit zwei Siegen. Wir waren von FP1 bis hin zum Qualifying in jeder Session Erster. Mehr konnten wir nicht machen, von dem her waren wir zufrieden.

## Und wie ist das Level der IDM?

Assen ist eine Strecke, die mir liegt und wo ich immer schnell war. Ilya Mikhalchik war auch ganz schön flott. Im Qualifying ist er sehr nah herangekommen, wenn mir auch die schnellste Runde gestrichen wurde, weil ich zu spät über die Ziellinie gefahren bin. Im Rennen hat er sich sehr gut und konstant geschlagen, er hat ein sehr hohes Niveau. Ich habe gegen ihn schon ganz schön hart arbeiten müssen. Aber es ist eben die Deutsche Meisterschaft und nicht die WM, wo 20 Fahrer in einer Sekunde sind. Es sind halt nur drei Leute in einer Sekunde. Aber für eine nationale Meisterschaft war ich schon begeistert und weiß das Level auch zu schätzen.

## Wie ist Ihr IDM-Motorrad?

Bei ihm wurde das IDM-Reglement wie bei allen anderen auch ganz ausgereizt. Die Yamaha R1 ist auch in anderen Meisterschaften sehr ausgewogen. Dazu versucht mir Michael Galinski jeden Wunsch zu erfüllen. Mehr geht einfach nicht.

## Konnten Sie sich in der Corona-Pause ausreichend vorbereiten?

Ich war eigentlich sehr gut vorbereitet. Ich muss mich da auch bei Action Bike bedanken, dass



Jonas Folger

**Geburtstag:** 13. August 1993  
**Geburtsort:** Mühldorf (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

2008: 125er GP, KTM (34.)  
2009: 125er GP, Aprilia (12.)  
2010: 125er GP, Aprilia (14.)  
2011: 125er GP, Aprilia (6.)  
2012: Moto3, Kalex-KTM (9.)  
2013: Moto3, Kalex-KTM (5.)  
2014: Moto2, Kalex (15.)  
2015: Moto2, Kalex (6.)  
2016: Moto2, Kalex (7.)  
2017: MotoGP, Yamaha (10.)  
2018: Moto2, Testfahrer Kalex-Triumph  
2019: MotoGP, Testfahrer Yamaha  
2020: IDM, Yamaha (zurzeit 1.)

## HOBBYS

Pitbike, Radfahren, Reisen

„Ich will bei meiner Superbike-WM-Wildcard einen Eindruck bei den WM-Teams hinterlassen. Mal sehen, was dabei herauskommt.“

Jonas Folger

ich jederzeit bei ihren Trackdays mit meiner privaten R1 trainieren konnte. Da ist zwar schon ein Unterschied zu meinem IDM-Bike, aber das Training hat sich auf alle Fälle gelohnt. Körperliches Training habe ich bei dem guten Wetter daheim auch gut machen können, so war ich bei der Vorbereitung nicht eingeschränkt.

## Haben Sie auch mit dem Motocross-Motorrad trainieren können?

Motocross fahre ich eigentlich so gut wie gar nicht mehr. Meine Pitbike-Veranstaltungen laufen schon seit einem Jahr, und da bin ich, so oft es geht, mit dabei. Mein Training hat sich vom Motocross zum Pitbike verlagert. Es ist näher am Fahrgefühl dran, dazu liegt die Strecke nur zehn

Minuten von wo ich wohne. Daher macht es dort mehr Sinn, als wenn ich stundenlang zu einer Motocross-Strecke fahre, wo ich seit Langem nicht mehr gefahren bin und so die Verletzungsgefahr extrem hoch ist.

## Kennen Sie alle IDM-Strecken?

Am Lausitzring war ich noch nie, auch in Hockenheim bin ich erst einmal einen halben Tag bei gemischten Verhältnissen gefahren. Deshalb kenne ich diese beiden Strecken am wenigsten. Aber ich kann mich recht schnell auf neue Strecken einschließen, also mache ich mir keine großen Sorgen.

## Mit welchem Motorrad werden Sie bei Ihrem Wildcard-Einsatz in der Superbike-WM in Barcelona antreten?

Ich hoffe, dass es ein identisches Bike sein wird, wie es das Werksteam einsetzt. Michael Galinski hat mir gesagt, dass es das Ersatzbike vom Werksteam sein wird. Da habe ich aber keinen großen Einfluss drauf. Es wird eine WM-Yamaha-R1 sein, alles andere sehen wir vor Ort.

## Werden Sie sich für die WM noch besonders vorbereiten?

Ich mache einfach so weiter wie bisher, daran muss ich nichts ändern. Ich habe eigentlich gut im Gefühl, was ich körperlich leisten

kann. Dass wir ein Rennen mehr an dem Wochenende haben, macht keinen Unterschied, ich fühle mich bereit.

## Werden die Pirelli-Reifen neu für Sie sein?

Soweit ich weiß, sind das die gleichen, die wir in der IDM fahren. Es kann sein, dass es noch andere Mischungen gibt, aber ich denke, das Motorrad wird einen größeren Unterschied machen. Ich muss meinen Fokus darauf legen, dass ich es möglichst schnell kennenlernen.

## Was rechnen Sie sich in der WM aus?

Das ist schwer zu sagen. Ich will natürlich bei den Teams einen Eindruck hinterlassen. Was dabei herauskommt, das sehen wir dann. Ich denke, dass ich nicht langsam bin, und ich hoffe, dass ich einen Eindruck hinterlassen kann.

## Gibt es noch eine andere Wildcard-Chance?

Wir haben noch nicht darüber gesprochen. Wir haben erst einmal alles drangesetzt, dass wir die Wildcard in Barcelona bekommen. Ich denke, nach dem Rennen wird entschieden, was in diesem Jahr noch möglich ist. ■



MotoGP Rookies Cup

# Acosta unantastbar

Nach zwei weiteren Siegen führt Pedro Acosta den Rookies Cup mit Maximalpunktzahl an. Doch auch Noah Dettwiler ist im Kommen.

Von: **Imre Paulovits**

**W**er soll diesen Jungen dieses Jahr am Titelgewinn hindern? Wie beim Auftakt eine Woche zuvor gewann der 16-jährige Spanier Pedro Acosta auch am zweiten Spielberg-Wochenende beide Rennen. In der letzten Runde des ersten Rennens wartete er, bis sich die Gegner gegenseitig zu allzu spätem Bremsen trieben, tauchte mit Schwung unten durch und ließ sich bis ins Ziel nicht mehr behelligen. Im zweiten Rennen hielt er sich bis zur Zielkurve hinter seinem 14-jährigen Landsmann Daniel Muñoz. Er setzte ihn so unter Druck, dass dieser hinausgetragen wurde und Acosta seine weiße Weste weiter behielt.

Aber auch der 15-jährige Noah Dettwiler hat sich über den Win-

ter stark gesteigert. „Es ist unglaublich, wie er sich verbessert hat“, ist Riding Coach Gustl Auinger voll des Lobes über den Schweizer. „Ich habe diesen Winter viel härter trainiert und mit meinem Mentalcoach sehr gut gearbeitet“, erklärt der Teenager seinen Fortschritt. Im ersten Rennen kämpfte er lange im Führungspulk mit und kam in der zweiten Gruppe ins Ziel. Im zweiten Rennen wurde er einsamer Neunter.

Phillip Tonn feierte am Renn-

samstag seinen 15. Geburtstag. Zwar musste er einen Sturz verkraften, kam am Sonntag aber als 18. ins Ziel: „Ich konnte der Gruppe lange folgen und auch alleine schnell fahren.“ ■

## CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Pedro Acosta (E)	100
2. David Muñoz (E)	64
3. Daniel Holgado (E)	52
4. David Alonso (CO)	52
9. Noah Dettwiler (CH)	27



Noah Dettwiler (#55): Der 15-jährige Schweizer ist vorne mit dabei

RED BULL

Endurance-WM

# WM-Finale in Estoril

Nach den acht Stunden von Suzuka wurde auch der Bol d'Or abgesagt. Doch mit Estoril ließ sich noch kurzfristig ein neues WM-Finale finden.

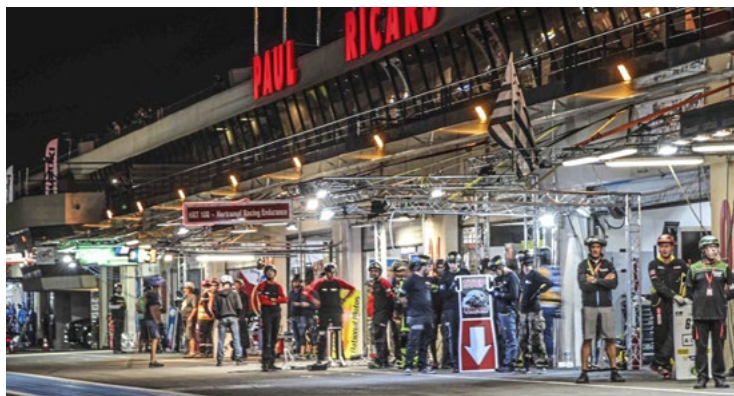
Von: **Imre Paulovits**

**D**as letzte Rennen der Endurance-WM-Saison 2019/20 haben wir letzten Dezember in Sepang erlebt. Seit dem Frühjahr harren die Teams aus, bis es endlich weitergeht. Zwar wird am nächsten Wochenende in Le Mans 24 Stunden lang vor leeren Tribünen gefahren, doch bereits zwei Wochen später sollte es in Le Castellet vor Zuschauern weitergehen. Weil nun aber die

Regionalregierung wegen der neu aufgeflamten Corona-Situation die Erlaubnis entzogen hat, wurde das Rennen um die goldene Schüssel abgesagt.

Portugal ist in dieser Situation der Retter mehrerer Weltmeister-

schaften. FIM-Präsident Jorge Viegas freute sich bekannt geben zu können, dass in seinem Heimatland kurzfristig für den 27. September ein 12-Stunden-Rennen als Finale für 2019/20 organisiert wurde. ■



Bol d'Or in Paul Ricard/Le Castellet: Der Klassiker musste abgesagt werden

EWG

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Die wieder aufgeflamte Corona-Pandemie hat den so sorgsam zusammengestellten WM-Kalender wieder mächtig durcheinandergebracht. Das Rennen am 20. September in Barcelona soll zwar wie die beiden Rennen am nächsten und übernächsten Wochenende in Aragón stattfinden, aber entgegen der ursprünglichen Planung ohne Zuschauer.

Statt der abgesagten Rennen in Misano und Argentinien wurde nun ein Termin genau wie für ein Finale der Endurance-WM in Estoril bekannt gegeben, das vom 16.-18. Oktober stattfinden soll. Wie es um die französische WM-Runde vom 2.-4. Oktober in Magny-Cours steht, ist nach der Absage des Bol d'Or nun eine berechnete Frage. Denn auch auf dem Kurs in der Nähe von Nevers sollte nach ursprünglichem Plan vor Zuschauern gefahren werden.

### GESPANN-WM

Die Sidecar-Gemeinde ist tief bestürzt. Lange hatten der WM-Promoter RKB-F1 und die FIM versucht, auf den traditionellen Gespann-WM-Strecken Pannoniaring, Oschersleben, Donington und Estoril eine Weltmeisterschaft zusammenzubringen. Es wurde nach Terminen gesucht, der mögliche Auftakt jedoch immer weiter verschoben. Letzte Woche mussten sie aufgeben. Doch sie arbeiten bereits daran, dass 2021 wieder eine Weltmeisterschaft für die Dreiräder organisiert werden kann. FIM-Präsident Jorge Viegas steht hinter der Sache: „Es ist immer sehr enttäuschend, solche Nachrichten bekannt geben zu müssen. Aber wir werden dem Promoter weiter beistehen, damit sie für 2021 wieder eine starke Weltmeisterschaft sicherstellen können.“

### SUPERBIKE-WM

BMW Motorrad Motorsport und Sean Muir Racing arbeiten derzeit daran, dass es 2021 neben dem Werksteam auch ein BMW Satelliten-Team gibt.





Sieger dieses,  
Sieger letztes Jahr:  
Matej Zagar

# Sieg wie letztes Jahr

QUASCHNING

Der GP-Challenge entwickelte sich einmal mehr zu einem äußerst spannenden Speedway-Krimi. Matej Zagar siegte wie im Vorjahr. Krzysztof Kasprzak feierte ein unerwartetes Comeback und Oliver Berntzon vergoss Freudentränen!

Von: **Andreas Fahldiek**

**A**ufgrund der strikten Covid-19-Beschränkungen im slowakischen Zarnovica wurde das Rennen nach Kroatien verlegt. In Gorican konnte das 10.000 Zuschauer fassende Milenium Stadion mit 20 Prozent seiner Kapazität genutzt werden. Bereits in Heat 1 trafen vier Favoriten aufeinander. Das musste Grigorij Laguta feststellen, als er Mikkel Michelsen anfangs der dritten Kurve in die Maschine fuhr. Der Russe wurde disqualifiziert und fand – obwohl er Lauf 17 gewinnen konnte – nie wieder zurück ins Rennen. Im Re-Run fuhr Mikkel

Michelsen in die Maschine von Kasprzak und wurde ebenfalls disqualifiziert. Der Pole gewann den zweiten Re-Run und seine folgenden drei Läufe. Kasprzak fuhr so gut wie lange nicht mehr. Obwohl er im Re-Run des spektakulären Lauf 18 als Sturzverursacher gegen Ellis disqualifiziert wurde, sicherte er sich das dritte und letzte SGP-Ticket für 2021. Ellis war Leidtragender dieses Laufes. Kasprzak konnte – ähnlich wie Laguta in Heat 1 – seine Maschine nicht kontrollieren und fuhr in Ellis' Bike.

## Drei Wirbelbrüche bei Ellis

Im Krankenhaus wurden drei Wirbelbrüche beim Engländer diagnostiziert. Zuvor kam Aleksandr Loktaev Ende der ersten Kurve ohne Fremdeinwirkung auf der sandigen Bahn zu Fall und wurde disqualifiziert. Damit verspielte der Ukrainer die greifbare SGP-Teilnahme im nächsten Jahr. Er gab bis dahin nur einen Punkt an Matej Zagar ab.

Der Slowene startete behäbig, steigerte sich dann aber enorm. „Ich bin glücklich. Es war eine harte Nacht. Natürlich ist der GP-Challenge nie einfach. Ich bin

froh, dass ich gewonnen und meinen Platz für die nächste Saison gesichert habe. Wir sehen uns nächstes Jahr – und dieses Jahr!“, sagte Zagar.

Oliver Berntzon war die ganz große Überraschung an diesem Abend. Das schwedische Talent sagte zu seinem Erfolg: „Es war ein so langer Weg. Ich bin als Junior ziemlich früh durchgekommen, habe den Weltcup gewonnen und 2014 am Grand Prix Challenge teilgenommen. Danach habe ich viele Verletzungen gehabt. Es war ein sehr langer Weg zurück. Ich hatte heute ein bisschen Glück, aber das war jetzt die Entschädigung. Jetzt müssen wir diese Saison so gut wie möglich beenden, und dann werde ich mit den Plänen für das nächste Jahr beginnen.“

Der deutsche Teilnehmer Kevin Wölbert blieb einiges schuldig. Nur zu Beginn konnte er sein eigentliches Potenzial andeuten. Im weiteren Verlauf wurde klar, dass seine Motorräder für diese Bahn viel zu langsam waren. ■

## SPEEDWAY-WM

**Grand-Prix-Challenge Gorican (HR), 22. August**

1. Matej Zagar (SLO)	13 Punkte
2. Oliver Berntzon (S)	12+3
3. Krzysztof Kasprzak (PL)	12+2
4. Aleksandr Loktaev (UA)	11
5. Vaclav Millik (CZ)	11
6. Timo Lahti (FIN)	8
7. Max Fricke (AUS)	8
8. Mikkel Michelsen (DK)	7
9. Grigorij Laguta (RUS)	7
10. Jevgenij Kostogovs (LV)	6
11. Jurica Pavlic (HR)	5
12. Adam Ellis (GB)	4
13. Nicolas Covatti (I)	4
15. Kevin Wölbert (D)	3



Maskiert, aber im GP 2021: (v. l.) Berntzon, Zagar, Kasprzak

## NACHRICHTEN

### COOPER WEBB „OUT“

Für KTM's Top-Supercross-Pilot Cooper Webb ist die Saison 2020 beendet. Der SX-Meister von 2019 war beim diesjährigen SX-Lauf in Arlington schwer gestürzt und hatte fortan Rückenprobleme. Als er vorletzte Woche beim Auftaktlauf der US Nationals in Loretta Lynn im Training erneut stürzte, verstärkten sich die Probleme. Bei der anschließenden medizinischen Untersuchung wurden drei Bandscheibenvorfälle festgestellt. Der Amerikaner will sich den Rest der Saison jetzt auf Rehamaßnahmen konzentrieren, um zur Supercross-WM 2021 wieder fit zu sein. Mit Ken Roczen fehlt schon der zweite Topfavorit bei den Nationals.

### ZWEITER OSBORNE-SIEG IN TENNESSEE

Ohne Cooper Webb und Ken Roczen siegte beim zweiten Lauf der US Nationals, der erneut in Loretta Lynn stattfand, wieder Husqvarna-Pilot Zach Osborne, diesmal mit den Plätzen 5 und 1. Bei der Schlammschlacht nach Starkregen fiel Titelverteidiger Eli Tomac (Kawasaki) in der letzten Runde von Lauf 1 als Zweiter aus. Davon profitierte Markenkollege Adam Cianciarulo (3-5), der Zweiter vor KTM-Speerspitze Marvin Musquin (8-2) wurde. Max Anstie (15-3) wurde als bester Europäer Fünfter. In der Meisterschaft führt Osborne schon klar mit 88 Punkten vor Musquin (69), und Justin Barcia (59).

### HEIMNIEDERLAGE FÜR WITTSTOCK

Beim vierten Match der 2. polnischen Liga gab es im Heimrennen für Wittstock die dritte Niederlage. Die „Wölfe“ unterlagen Krosno deutlich mit 29:61. Lukas Fienhage mit 12 Punkten war der einzige Wittstocker, der überzeugen konnte. Michael Härtel, der eigens als Verstärkung verpflichtet wurde, blieb wegen technischer Probleme punktelos. Für Krosno war Andriy Karpov (14) Punktbester.



Motocross-WM

# Italienische Meisterschaft

Infront Moto Racing muss- te zum wiederholten Mal den MXGP-Kalender aktualisieren. Von 19 geplanten Rennen sollen neun in Italien stattfinden.

Von: **Thomas Schiffner**

**A**uslöser der neuen Terminplanung war der Triple-GP in Kegums, wo das Hygienekonzept mit geringer Zuschauerzahl bei jedem der drei GPs im Rhythmus Sonntag – Mittwoch – Sonntag problemlos funktionierte. Da die geplanten Rennen in Matterley Basin (auch MXoN), Afyonkarahisar (Türkei), Orlyonok (Russland) und Agueda (Portugal) wegen der weltweit weiterhin negativen Entwicklung der Covid19-Pandemie abgesagt werden mussten, entstand Handlungsbedarf für eine erneute Umplanung.

Infront Moto Racing (früher Youthstretdurch CEO David Luongo und dessen Vater Giuseppe



Kegums als Vorbild: Noch vier Triple-GPs im Jahr 2020

Luongo italienisch dominiert. Daher verwundert es nicht, dass aufgrund der Kontakte der Luongos sechs weitere GP-Termine in Italien aus dem Boden gestampft wurden. Dabei übernahm man das Triple-GP-Konzept von Lettland – mangels zugelassener Veranstaltungen in anderen Ländern. Statt zwei geplanter Rennen in Faenza gibt es jetzt drei (6.9., 9.9., 13.9.), und diese schon zehn Tage früher. Der ers-

te Mantova-GP ist auf 27.9. vorge- rückt; in der gleichen Woche folgen zwei weitere. Nach dem Lommel-Triple-GP (18.10., 21.10., 25.10.) startet am 1.11. der vierte Triple-GP in Pietramurata. Ob dort mit GP Nummer 18 die Saison geschlossen wird oder noch der Argentinien-GP in Neuquén folgt, bleibt vorerst offen.

David Luongo: „Die Erfahrung der Triple Events in Lettland hat uns sehr geholfen. Das Hygiene-

konzept dort benutzen wir als Blaupause für die bevorstehenden Rennen.“

Wenn trotz steigender Infektionszahlen in zahlreichen Ländern nichts mehr dazwischenkommt, startet der MXGP am 6. September 2020 in Faenza neu. „Die Grenze liegt bei 1.000 Zuschauern, aber wir arbeiten eng mit den Behörden zusammen, um die Zahlen zu erhöhen“, so Luongo. ■

## Termine Motocross-WM 2020:

06.09.	Faenza (I)
09.09.	Faenza (I)
13.09.	Faenza (I)
27.09.	Mantova (I)
30.09.	Mantova (I)
04.10.	Mantova (I)
11.10.	Arroyomolinos (E)
18.10.	Lommel (B)
21.10.	Lommel (B)
25.10.	Lommel (B)
01.11.	Pietramurata (I)
04.11.	Pietramurata (I)
08.11.	Pietramurata (I)
noch unb.	Neuquén (RA), TBC

Martin Smolinski

# GP-Karriere beendet?

Zuerst hat der verletzte Martin Smolinski seine Teilnahme am GP Challenge vergangenen Samstag abgesagt. Nun die gesamte Saison 2020.

Von: **Thomas Schiffner**

**E**s wäre die zweite Chance für den Bayern gewesen, sich der Speedway-Weltöffentlichkeit zu präsentieren. Und vermutlich auch die letzte.

Martin Smolinski war nach dem Rücktritt von Greg Hancock in das Fixstarterfeld des Speedway Grand Prix 2020 aufgerückt. Doch wegen Corona wurde der Saisonstart immer wieder verschoben, jetzt steigt er am kommenden Freitag (28.8.) in Wrocław (PL). Da Smolinski kein En-

gagement in der polnischen Liga anstrebte, versuchte er, sich mit Training fit zu halten, zog sich aber bei einem Sturz in Leipzig Ende Mai schwere Verletzungen zu: Bruch der Hüftpfanne, Verletzung des Ischias- und Peronealnervs. Trotz sofortiger Operation und Physiotherapie sowie eines intensiven Reha-Programms musste der Olchinger letzte Woche das Handtuch werfen: „Obwohl es eine unglaubliche Reaktion auf die Behandlung gab, wäre ich mit dem ersten Event nicht fit genug, um sicher in Breslau zu fahren. Mit dem Rat meiner Ärzte und Physiotherapeuten musste ich akzeptieren, dass mein Körper mehr Zeit braucht.“

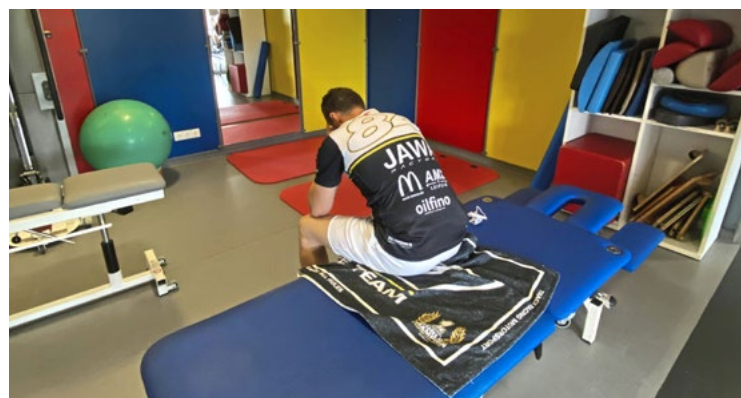
Nicht nur den Speedway-GP, an dem der Bayer erstmals 2014 teilnahm (12./GP-Sieg Neuseeland), auch die Langbahn-WM

wird der Weltmeister von 2018 verpassen. Mit nur zwei Rennen in Morizes und auf der Speedwaybahn in Rzeszow wäre Smolinski bei Rückzug von Titelverteidiger Dimitri Bergé 2020 der Top-Favorit gewesen.

Dass Speedway-Promoter BSI Speedway dem 35-Jährigen für

2021 eine Wildcard zuteilt, ist mehr als unwahrscheinlich.

Für eine Langbahn-Wildcard 2021 der FIM stehen indes die Chancen gut. Im Speedway-GP ist für Smolinski der Däne Mikkel Michelsen nachgerückt, auf der Langbahn der Brite Zach Wajtknecht. ■



Alles umsonst: Martin Smolinski ist trotz Rehastrass „raus“



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



**Giulia Super 1600**, EZ 07/1973, 96875 km, 82 kW (111 PS), Sahara-Beige, L/H-Zul./HU-AU neu., 13.909,- Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53958

## Lagonda



**1936 Lagonda LG 45 S3 Le Mans**, erstklassig restauriert, € 286.500,-, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

## Lamborghini



**1966/75 Lamborghini Miura** in gutem Zustand... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

## BMW

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



**1956/60 BMW 503 Cabriolet**, erstklassiger Zustand... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

## Jaguar

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

## Mercedes



**„V 250 Marco Polo Horizon“** - VANS-SPORTS VP Gentleman mit "toller Ausstattung", EZ 04/2018, ca. 23300 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll "VEYKKA1" Räder mit 245/45 R 19 Bereifung, 360° Kamera, Navi Comand, Leder schwarz, Warmluft-Standheizung, Hubdach mit Dachbett, AHK abnehmbar, div. Assistenten, DISTRONIC, 2x Schiebetür, Klima, 7 Sitze u.v.m., zum Preis von 57.300,- MwSt. awb. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANS-SPORTS.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. 53904

**600 SL V12 Cabriolet**, weinrot, EZ 3/1993, 118685 km, autom. Verdeck, TÜV 10/20, Radio Becker, Lederpolster creme, Bilder auf Wunsch, Schriftl. Anfragen an Chiffre MK10/1133226

## VANS-SPORTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



**„V 250 4Matic Avantgarde“** kompakt - VANS-SPORTS VP GRAVITY, EZ 10/2017, ca. 11500 km, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll TORGET 1 Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17), Höherlegung + 30 mm, Dekorfolierung mit Logo, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung und Lüftung vorn, Leder Lugano, 5-Sitzer, div. Assistenten, DISTRONIC, Comand, 360° Kamera, 2x Schiebetür elektrisch, Klima u.v.m., zum Preis von 65.200,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANS-SPORTS.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. 53906

## MG



**1937 MG Q-Type Special**, sehr schnell und wettbewerbsfähig! € 98.700,-, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

## Oldtimer



**1967 Bizzarrini GT 5300 Strada**, vollrestauriert, erst 52 km seitdem! € 995.000,-, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

## Porsche

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



**1961 Porsche 356 BT5 Roadster D'Ieteren**, Concours Zustand! € 224.500,-, Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

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

**Service**  
**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/1 82 - 25 50

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

### Chiffre

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

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







REDAKTION  
Redaktion MOTORSPORT aktuell  
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
Telefax: +49 (0)711 182 19 58  
www.motorsport-aktuell.com  
msa@motorpresse.de

Chefredakteur: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,  
Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn,  
Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits,  
Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,  
Markus Stier, Anke Wiczorek  
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto  
Geschäftsführender Redakteur  
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
Grafik und Produktion:  
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
Michael Wehner  
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

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

Geschäftsführung:  
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Publisher Automobil: Maik Müller  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger  
Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:  
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
22773 Hamburg  
Vertriebsleitung: 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



In Spielberg wurde der neue BMW M4 GT3 vorgestellt. Das Design spaltet die Fans. Am Ende zählt aber nur der Speed

## Keine Absicht

Zum Horror-Crash in Spielberg  
MSa 36/2020

Zarco hat das nicht mit Absicht gemacht. Aber als MotoGP-Fahrer hätte er eigentlich wissen müssen, was passiert. Er hat Morbidelli mit einem großen Tempo-Überschuss überholt. Dadurch, dass er schneller fährt, muss er aber auch früher bremsen. Er überholt und greift gleich danach in die Bremse. Morbidelli ist aber noch nicht bei seinem Bremspunkt angelangt und noch voll am Gas. Zarco hätte neben ihm fahren sollen und nicht vor ihm einscheren. Da war der Unfall vorprogrammiert. Danke, Gott, dass dabei nichts Schlimmeres passiert ist.

Ed van Hoof  
B-3620 Lanaken

## Fehler von Ducati und Espargaro

Zum MotoGP-Fahrerkarussell  
MSa 36/2020

Als Fan der Marke Ducati kann ich nicht nachvollziehen, wie man den aktuell besten Ducati-Piloten öffentlich so demütigt, dass er schließlich kündigt. Hoffentlich holt Andrea Dovizioso dieses Jahr den WM-Titel und nimmt ihn dann mit zu Aprilia. Meiner Meinung nach hat Pol Espargaro ebenfalls einen Fehler gemacht, indem er zu Honda wechselt, obwohl KTM einen eindeutigen Aufwärtstrend zeigt. Wenn er im internen Duell mit Marc Márquez so nervenschwach reagiert, wird er nächstes Jahr untergehen.

Volker Heinrich  
D-32545 Bad Oeynhausen

## Grandiose Arbeit

Zur Motorrad-Berichterstattung  
MSa 36/2020

Vielen Dank für Ihre tollen Beiträge in der Corona-Zeit. Vor allem die technischen und historischen Beiträge haben mir sehr viel Freude bereitet. Ein weiterer Dank gilt den Teams der MotoGP- und der Superbike-Übertragungen auf Servus TV. Grandiose Arbeit! So macht das Motorsport-schauen Spaß.

Hartmut Wagner  
D-21033 Hamburg

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

14. September: DSK Freies Fahren Bilster Berg (Auto und Bikes)

23. September: DSK Freies Fahren Oschersleben (Auto und Bikes)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de





# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 28. August

10.55	Formel 1 Spa, FP1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
12.50	Formel 2 Spa, Training <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Spa, FP2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Spa, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV/ORF 1
16.55	Formel 2 Spa, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*

#### Samstag, 29. August

07.35	Supercars Townsville, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+*
10.20	Formel 3 Spa, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
11.55	Formel 1 Spa, FP3 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
12.05	Audi R8 Cup Most, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+*
14.00	Formel 1 Spa, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
14.45	Formel 1 Spa, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Spa, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF info
16.40	Formel 2 Spa, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*

#### Sonntag, 30. August

01.00	NASCAR Cup, Daytona <b>LIVE</b> (Wh.: 18.00)	Sport 1+*
05.10	Supercars Townsville, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+*
07.35	Supercars Townsville, 3. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+*
09.40	Formel 3 Spa, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
11.05	Formel 2 Spa, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
12.15	Supercup Spa, Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1/ES1
12.20	Supercup Spa, Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
14.00	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL/Sky Sp. 1*
14.00	Rallycross-WM, Kouvola <b>LIVE</b>	Sport 1+*
ca. 14.30	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
16.00	Audi R8 Cup Most, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
20.55	IMSA-Sportwagen, Virginia (Aufz.)	Motorvision TV*
23.00	Rallye-EM Liepaja, Highlights	Eurosport 1

### Motorrad

#### Samstag, 29. August

11.00	Superbike-WM Aragón, Superpole <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
11.30	Endurance-WM, 24h Le Mans <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
13.40	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
16.20	Speedway-WM Wroclaw, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
19.00	Speedway-WM Wroclaw, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sport 1+*
23.30	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

#### Sonntag, 30. August

12.30	Supersport-WM Aragón, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
13.15	SBK-WM Aragón, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV
13.45	Superbike-WM Aragón, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
14.00	Superbike-WM Aragón, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
20.00	Endurance-WM, 24h Le Mans (Zus.)	Eurosport 2*
21.30	Speedway-WM, Wroclaw 1 & 2 (Wh.)	Sport 1+*

## Internet/Livestreams

#### Freitag, 28. August bis Sonntag, 30. August

Formel 1 Spa, alle Sessions & Rahmenserien **LIVE**  
www.fltv.com\* (alternativ: fltv.formula1.com\*)

#### Samstag, 29. August

ca. 08.15	NLS 5. Lauf, Zeittraining & Rennen <b>LIVE</b>	www.vln.de
11.30	Endurance-WM, 24h Le Mans <b>LIVE</b>	motorsport.tv*
ca. 18.15	Europ. Le Mans Series, Le Castellet <b>LIVE</b>	

www.europeanlemansseries.com

\*kostenpflichtig



Formel 1: Die Königsklasse rast über die Ardennen-Achterbahn in Spa

WILHELM



Nürburgring Langstrecken-Serie: In der Eifel steht Lauf Nummer 5 an

BALDAUF



Endurance-WM: Mit viermonatiger Verspätung steigen die 24 Stunden von Le Mans

EWG

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

29.08.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 5. Lauf (6h)	D
29.08.	European Le Mans Series, Le Castellet	F
29.08.	NASCAR Cup Series, Daytona/Florida	USA
29.08.	Supercars Australien, Townsville	AUS
29.08.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	GB
29./30.08.	Truck-EM, Most (+ R8 Cup/Clio Cup)	CZ
29./30.08.	IndyCar Series, Gateway/Illinois	USA
29./30.08.	ADAC RSG Racing Days, Assen	NL
30.08.	Formel 1, Spa (+ F2/F3/Supercup)	B
30.08.	Rallycross-WM, Kouvola	FIN
30.08.	Bergrennen Pikes Peak/Colorado	USA

### Motorrad

28.08.	Speedway, 2. poln. Liga, Opole (gg. Wittstock)	PL
28./29.08.	Speedway-WM, Wroclaw (2 GP)	PL
29.08.	Speedway-Paar-WM-Quali, Macon	F
29.08.	Speedway-U21-Team-EM, Lodz	PL
29.08.	US Motocross Nationals, Crawfordsville	USA
29./30.08.	Superbike-/Supersport-WM, Aragón	E
29./30.08.	Endurance-WM, 24h Le Mans	F
29./30.08.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Jerez	E
30.08.	Supermoto-WM, Castelletto di Branduzzo	I



**READY TO RACE**  
» [www.ktm.com](http://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](mailto:x-bow@ktm.com)



**KTM**