

MOTORSPORT aktuell

NR. 39 / 09. SEPTEMBER 2020

Formel 1: Grand Prix von Italien Gasly schafft die Sensation



IMSA Road Atlanta
**Acura-Erfolg
trotz Strafen**

Formel 2 in Monza
**Schumacher nach
Sieg auf Titelfahrt**

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



DTM: Vierte Runde in Assen
**Zwei neue Namen in
den DTM-Siegerlisten**



Superbike-WM in Aragón
**Rinaldi stiehlt Rea
und Redding die Show**



Rallye-WM in Estland
**Hyundai-Doppelsieg
bei Tänak-Heimspiel**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Warum nicht nur Gasly Sieger von Monza ist **S. 4**
- Formel 1** GP Italien: Zahlen, Daten und Fakten aus Monza **S. 6**
- Formel 1** Nach Williams-Verkauf: Das Ende der F1-Dinos **S. 8**
- Formel 1** Monza: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 11**
- Formelsport** Auch Formel 2 und Formel 3 führen in Monza **S. 12**
- Sportwagen** Porsche feiert bei der GTWC am Nürburgring **S. 14**
- Sportwagen** Acura beim IMSA-Lauf in Road Atlanta vorn **S. 16**
- Rallye-WM** Weltmeister Tänak gewinnt beim Heimspiel **S. 18**
- Rallye-WM** WRC2/WRC3 Estland und Hintergründe **S. 22**
- Tourenwagen** Zwei neue Sieger bei der DTM in Assen **S. 24**
- Tourenwagen** Vorschau auf die startende WTCR-Saison **S. 28**
- Tourenwagen** Neues aus Supercars, NASCAR und Co. **S. 29**

Motorrad:

- MotoGP** Steiermark-Sieger Miguel Oliveira im Interview **S. 30**
- Motorrad-WM** Aktuelle News aus den WM-Klassen **S. 32**
- Motorrad-WM** Achtung Fahrerlager, Vorschau Misano **S. 33**
- Historie** Zwei Weltmeister: H.P. Müller und Barry Sheene **S. 34**
- Superbike-WM** Neuer Sieger und Rea weiter Spitze **S. 36**
- Straßensport** Ergebnisse SBK-WM und weitere News **S. 38**
- Motocross-WM** Herlings holt Doppelsieg in Faenza **S. 40**
- Offroad** Langbahn-WM Morizès und aktuelle Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

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



12 Formel 2 in Monza:
Erster Schumacher-Sieg in einem F2-Hauptrennen



16 IMSA-Serie in Road Atlanta:
Prototypen und GT-Renner liefern Action



30 MotoGP-Pilot Miguel Oliveira im Interview:
Wie war das mit dem Spielberg-Sieg?

Editorial

Ist der Sieg von Pierre Gasly beim Italien-Grand-Prix schon das erste Anzeichen der neuen Unberechenbarkeit in der Formel 1 oder nur eine Eintagsfliege?

Es gibt ihn also doch noch, den Überraschungssieger in der Formel 1. Auf Pierre Gaslys Triumph in Monza hätte man genauso wenig gewettet wie auf Pastor Maldonado 2012 in Barcelona oder Sebastian Vettel 2008 in Monza für das gleiche Team, das damals noch Toro Rosso hieß. Gasly machte mit vielen Serien Schluss. Er war der erste Sieger, der nicht in einem Mercedes, Ferrari oder Red Bull saß, seit Kimi Räikkönen im Lotus 2013 den GP Australien gewann. Er war der erste französische Sieger seit Olivier Panis 1996 in Monte Carlo. Und er kletterte mit Kollegen aufs Podium, die in ihrer Formel-1-Karriere allesamt zuvor nur ein einziges Top-3-Ergebnis vorweisen konnten.

Wer jetzt glaubt, die Formel 1 sei auf einem guten Weg zu mehr Chancengleichheit, der wird sich mindestens bis 2022 gedulden müssen. Erst dann greifen die neuen Regeln. Eigentlich ist sie berechenbarer denn je. Mercedes kann nur über Safety Cars zur falschen Zeit, über zu weiche Reifen oder Wetterchaos stolpern. Und in so einem Fall ist normalerweise Max Verstappen zur Stelle. Ferrari ist noch nicht einmal mehr in der Lage, den Profiteur zu spielen. Aber dass ein Alpha Tauri gewinnt, vor einem McLaren und einem Racing Point, da müssen schon so viele Zufälle zusammenspielen wie beim Sechser mit Superzahl im Lotto.

Gaslys Coup hatte nämlich eine ganz andere Qualität als die beiden letzten sogenannten Überraschungssiege. Pastor Maldonado gewann 2012 in Barcelona, weil er der

schnellste Mann auf der Strecke war und sein Williams pfleglicher mit den Reifen umging als alle anderen. Sebastian Vettel feierte seinen Premiersieg in Monza, weil er im Dauerregen besser durch die Fluten schwamm als die Konkurrenz, und weil sich Toro Rosso besser auf die Bedingungen vorbereitet hatte als die anderen Teams im Feld. Das war diesmal anders. Gasly hatte nicht den Speed von Lewis Hamilton. Er war gerade mal so schnell, dass er die geschenkte Führung gegen Carlos Sainz und Lance Stroll verteidigen konnte.

Es war eine Fahrt zwischen Himmel und Hölle. Das Safety Car machte Gasly zum Verlierer, weil er schon bei Renntempo die Reifen gewechselt hatte. Die Sperrung der Boxengasse machte ihn nur acht Sekunden später zum Nutznießer, weil er von Platz 14 auf Rang 3 sprang. Und die Strafe von Hamilton beförderte ihn zum Sieger. Gasly musste nur noch Stroll beim Re-Start ausbeschleunigen. Das Ergebnis von Monza hat der Formel 1 gutgetan. Alle freuten sich mit den drei Männern auf dem Podium, inklusive Abonnementsieger Mercedes. Weil alle wissen, wie wichtig es ist.

Sport lebt von der Unberechenbarkeit, davon, dass im Gegensatz zum richtigen Leben manchmal auch die Kleinen den Großen ein Bein stellen können. Wetten, dass in Mugello mehr Leute vor dem TV-Schirm sitzen? Ich hoffe, wir müssen nicht wieder 146 Rennen lang auf die nächste Sensation warten.



Michael Schmidt
Redakteur

MSa-Paddock



GUT MASKIERT AN FRISCHER LUFT

Marcus Schurig gehörte zu den wenigen Journalisten, die beim zweiten Rennen zum Endurance Cup am Nürburgring arbeiten durften. Im Gegensatz zur Formel 1 konnten die Medien hier auch ins Fahrerlager.



COOLE SOCKE

Mit zwei Corona-Tests war es bei der Rallye Estland nicht getan: Im Pressesaal wurde zusätzlich Fieber gemessen. Reporter Reiner Kuhn, sonst eher hitzigen Gemüts, verkündete stolz: „36,2 Grad. Ich war der Coolste.“



ERST LUSTIG, DANN HUNGRIG

Den zweiten Covid-Test in drei Tagen und die folgende Quarantäne ließ sich Markus Stier in Estland gut gelaunt gefallen, nicht aber, dass das Ergebnis 21 Stunden auf sich warten ließ. In der Minibar waren nur Getränke.



42

Langbahn-WM in Morizès:
Lukas Fienhage mit Erfolg zum Auftakt

VELDHUIZEN

Die Sieger: Gasly

Bei diesem Ergebnis muss man sich kneifen. Pierre Gasly gewinnt in Monza vor Carlos Sainz und Lance Stroll. Lewis Hamilton wird nur Siebter. Wie konnte es dazu kommen? Wir nehmen den verrücktesten Grand Prix des Jahres auseinander.

Von: **Andreas Haupt**

Wie konnte Pierre Gasly in Monza gewinnen?

In der Qualifikation hatte Alpha Tauri das sechstschnellste Auto im Feld. Bis zur 18. Rennrunde belegte Pierre Gasly den zehnten Platz – sieben Zehntel vor Teamkollege Daniil Kvyat. Dann trafen die Strategen die richtige Entscheidung, ohne es selbst wirklich wissen zu können. Sie holten Gasly zum Reifenwechsel.

Der Franzose profitierte wie Kimi Räikkönen, Charles Leclerc und Nicholas Latifi von einem frühen Service, weil die Rennleitung in der 19. Runde das Safety Car auf die Bahn schickte und – das ist der entscheidende Punkt – gleichzeitig die Boxengasse zur Verbotszone erklärte. Ansonsten wäre Gasly einer der Verlierer gewesen, weil die anderen Fahrer einen sofortigen Gratisstopp hätten einlegen können. Durften sie aber nicht. Elf Fahrer bogen erst in Runde 22 nacheinander zum Reifenwechsel ab. Lewis Hamilton und Antonio Giovinazzi tauchten verbotenerweise bereits vorher in der Box auf und bezahlten es mit Strafen. Beide mussten ihre Autos nach dem Neustart für zehn Sekunden vor der Garage parken, während das restliche Feld im Renntempo vorbeischoß.

Gasly kletterte zunächst dank der glücklichen Fügung auf den dritten Platz. Die Möglichkeit, sich noch weiter zu verbessern, bot sich beim Neustart nach der Unterbrechung. Ausgerechnet Kumpel Charles Leclerc hatte seinen Ferrari in der 23. Runde weggeworfen und so ein weiteres Puzzleteil zu Gaslys Siegesfahrt beigesteuert. Alpha Tauri wählte für den Mini-Grand-Prix von

Runde 27 bis 53 den Mediumreifen. Wieder eine goldrichtige Entscheidung. Die mittelharte Mischung brachte ausreichend Haftung am Start. Gasly machte es besser als Stroll und schoss direkt vorbei. In der 28. Runde erbe er die Führung von Hamilton, die er bis ins Ziel verteidigte. Einziger Gegner war Carlos Sainz. Die letzten Runden wurden zur Zitterpartie. „Meine Reifen waren hinüber, weil ich in den Kurven stark attackieren musste. Nur so konnte ich mir Sainz vom Leib halten, der ja vom Windschatten profitierte“, berichtete der Sieger. Nur in der vorletzten Runde hatte der Franzose einen kleinen Wackler. Doch er rettete den Sieg 0,4 Sekunden vor Sainz.

Warum war Sainz nach Platz 2 zunächst traurig?

McLaren hatte nach Mercedes das zweitschnellste Auto im Rennen, weil Red Bull außer Form war. Bis zum Chaos waren Sainz und Teamkollege Lando Norris auf Kurs für ein Doppelpodest hinter Hamilton. Für einen Umlauf führte Sainz hinter dem Safety Car das Rennen sogar an. Als der Dominator aus dem Weg war, wollte der Spanier natürlich den Grand-Prix-Sieg. Doch den musste Sainz an Gasly abtreten. „Ich habe das Mittelfeld mit Leichtigkeit dominiert. Deshalb ist es ärgerlich, den Sieg verpasst zu haben. Ich hätte nur eine Runde mehr gebraucht, um Pierre abzufangen“, urteilte Sainz.

Die McLaren warfen das Safety Car und der Boxenstopp auf die Positionen 8 und 9 zurück. Zwei Plätze gewann man vor dem Abbruch durch Leclercs Unfall und Manöver gegen Latifi. Der Rennabbruch schwächte die Ausgangsposition ein weiteres Mal. Weil alle Fahrer in der Pause die Reifen wechseln durften. So auch Gasly, der von der harten auf die mittelharte Mischung umsteckte. Das war auch noch ein brandneuer Satz, während die McLaren-Fahrer einen vier Runden alten Medium verwendeten. Stroll wurde den weichen Reifen los für einen neuen Medium. Zwei Plätze bekam Sainz durch die Strafen gegen Hamilton und Giovinazzi



Eines der Bilder der Saison: Gasly bringt den Sieg ins Ziel. Sein Team Alpha Tauri jubelt ihm zu



Kampf bis zum Schluss: Eine Runde mehr und Sainz hätte eine echte Attacke lancieren können. Der Spanier belegt Platz 2

MOTORSPORT IMAGES

und die Formel 1



geschenkt. Stroll und Kimi Räikkönen rang er auf der Strecke nieder. Als Sainz die Verfolgung aufnahm, lag er jedoch bereits 4,3 Sekunden hinter Gasly. Zu viel, wie sich später herausstellte. „Ich konnte mich zwar heranarbeiten. Aber als ich zu dicht dran lag, hat das Auto verstärkt an Abtrieb verloren. Ich habe noch versucht, Pierre dazu zu zwingen, seine Batteriereserven aufzubrauchen.“ Gasly sparte sich die Elektro-Power für die Verteidigung im letzten Umlauf.

Hätte Lance Stroll gewinnen können?

Ja, hätte er. Stroll nahm das Rennen nach dem Abbruch hinter Hamilton und vor Gasly auf. Pech für ihn, dass stehend gestartet wurde und nicht fliegend. Eigentlich ist der Kanadier ein guter Starter. Doch diesmal kam er nicht vom Fleck. „Ich fand keinen Grip und hatte stattdessen durchdrehende Reifen“, unkte Stroll, der zurückrutschte und in die Fänge von Sainz geriet. Der Schlusspurt brachte wenigstens das zweite Karriere-Podest – eine Gemeinsamkeit, die er sich mit Gasly und Sainz teilt. „Es fühlt sich ein bisschen an, als hätte ich die Niete gezogen. Dieses Rennen hätten wir gewinnen müssen.“

Wie stolperte Mercedes?

Hamilton musste niemanden fürchten. Trotzdem verlor er das Rennen. Das entscheidende Malheur passierte in der 20. Runde. Da übersah der Weltmeister die beiden LED-Tafeln mit dem Kreuz an den Posten 16 und 17 – der Hinweis, dass die Boxengasse geschlossen ist. „In der Parabolica schaut du nicht auf die Außenseite. Du hast maximal die weiße Fahrbahnmarkierung im Augenwinkel. Du konzentrierst dich auf die Rennlinie. Und in diesem Fall auf die Streckenposten, die sich auf der Innenseite um Magnussens Auto kümmerten“, entschuldigte der WM-Führende.

Die Boxengasse wurde um Punkt 15:41:47 Uhr gesperrt. Um 15:41:59 Uhr fuhr Hamilton ein. Weder Kommandostand noch Garage verhinderten es. „Aus unserer Position konnte man die Signale nicht sehen. Und wir ha-

ben leider auch die Meldung der Rennleitung auf der dritten Seite der Zeitnahme übersehen“, erklärte Teamchef Toto Wolff. Die Warnung aus dem Race Support im heimischen Brackley erreichte die Ingenieure an der Rennstrecke zu spät. Die FIA-Stewards verhängten folgerichtig eine Stop-and-Go-Strafe.

Hamilton betrieb anschließend fast maximale Schadensbegrenzung von Platz 17. Das Strategieprogramm hatte Rang 5 als höchstes der Gefühle ausgegeben. Der Computer kalkulierte aber nicht mit ein, dass Hamilton lange hinter Albon hängenblieb. Überholen ist in Monza trotz der langen Geraden schwierig. Weil die Autos mit den Low-Downforce-Paketen ohnehin mehr in Bewegung sind als sonst. Und weil der DRS-Effekt wegen der kleinen Flügel geringer ausfällt. Hamilton vermisste auch den gewohnten Schub des Power-Knopfs. Seit Monza ist es den Teams nicht mehr erlaubt, im Rennen zwischen den Motoreinstellungen hin und her zu wechseln. Mit dem Überholknopf kommt jetzt nur noch der volle Elektroschub von 163 PS. Vom Motor selbst nichts mehr. Damit kann man weniger Unterschied zum Vordermann schaffen.

Wieso sperrte die Rennleitung die Box überhaupt?

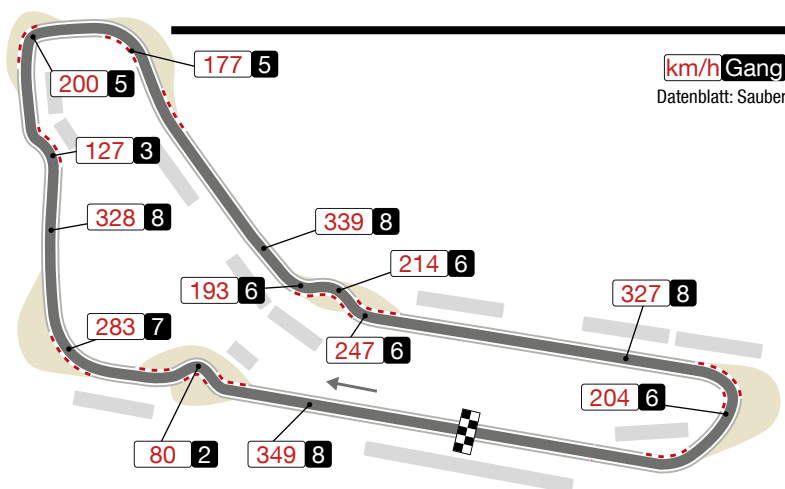
Mercedes verstand es nicht. „Normalerweise sperrst du die Box nur, wenn davor ein Auto in 1000 Teile zerfetzt liegt“, beschwerte sich Wolff. Die Rennleitung um Michael Masi sah sich zu dem Schritt gezwungen, nachdem der havarierte Haas nicht durch die Lücke in der Leitplanke passte. Die Marshalls mussten das Auto zurück in die Box schieben. Die Streckenposten schwenkten die gelben Flaggen. Die Rennleitung verpasste es, die Ampel an der Einfahrt auf Rot zu schalten. Die Mercedes-Ingenieure nahmen die Schuld auf sich: „Wir hatten acht Sekunden Zeit, Lewis doch auf der Strecke zu halten. Wir müssen für das nächste Rennen die Prozesse verbessern.“ Wolff nahm es sportlich: „Wir haben heute verloren, Gasly und die Formel 1 aber gewonnen.“ ■

Panne beim Boxenstopp: Hamilton wechselt die Reifen, als es untersagt ist. Hier sitzt er die fällige Strafe ab – zehn Sekunden im Stillstand

GP ITALIEN: 8. VON 17 LÄUFEN / 06. SEPTEMBER 2020

STRECKENDATEN MONZA

Streckenlänge: **5,793 km**
 Runden: **53**
 Distanz: **306,720 km**
 Zuschauer: **250**
 Wetter: **28 Grad, sonnig**
 Topp speed Qualifikation: **354,5 km/h (Räikkönen)**
 Topp speed Rennen: **360,8 km/h (Bottas)**
 Gangwechsel/Runde: **34**
 Volllastanteil (längste Passage): **80 % (1375 m = 16,0 s)**
 Entfernung Pole -> 1. Kurve: **453 Meter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

| | | |
|-------------------------------------|-----------------------|----|
| 1 | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| Mercedes, 1.18,887 min | | |
| 2 | Valtteri Bottas, FIN | 77 |
| Mercedes, 1.18,956 min | | |
| 3 | Carlos Sainz, E | 55 |
| McLaren-Renault, 1.19,695 min | | |
| 4 | Sergio Pérez, MEX | 11 |
| Racing Point-Mercedes, 1.19,720 min | | |
| 5 | Max Verstappen, NL | 33 |
| Red Bull-Honda, 1.19,795 min | | |
| 6 | Lando Norris, GB | 4 |
| McLaren-Renault, 1.19,820 min | | |
| 7 | Daniel Ricciardo, AUS | 3 |
| Renault, 1.19,864 min | | |
| 8 | Lance Stroll, CDN | 18 |
| Racing Point-Mercedes, 1.20,049 min | | |
| 9 | Alexander Albon, THA | 23 |
| Red Bull-Honda, 1.20,090 min | | |
| 10 | Pierre Gasly, F | 10 |
| Alpha Tauri-Honda, 1.20,177 min | | |
| 11 | Daniil Kvyat, RUS | 26 |
| Alpha Tauri-Honda, 1.20,169 min | | |
| 12 | Esteban Ocon, F | 31 |
| Renault, 1.20,234 min | | |
| 13 | Charles Leclerc, MC | 16 |
| Ferrari, 1.20,273 min | | |
| 14 | Kimi Räikkönen, FIN | 7 |
| Alfa Romeo-Ferrari, 1.20,926 min | | |
| 15 | Kevin Magnussen, DK | 20 |
| Haas-Ferrari, 1.21,573 min | | |
| 16 | Romain Grosjean, F | 8 |
| Haas-Ferrari, 1.21,139 min | | |
| 17 | Sebastian Vettel, D | 5 |
| Ferrari, 1.21,151 min | | |
| 18 | Antonio Giovinazzi, I | 99 |
| Alfa Romeo-Ferrari, 1.21,206 min | | |
| 19 | George Russell | 63 |
| Williams-Mercedes, 1.21,587 min | | |
| 20 | Nicholas Latifi, CDN | 6 |
| Williams-Mercedes, 1.21,717 min | | |

Startnummer

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | Reifen ¹⁾ | Boxenstopps | Schnellste Runde |
|----------------|---------------------------|------------------------------|----------------------|---------------------------------|------------------|
| 1. Gasly | 53/26 ²⁾ | 1:47.06,056 h = 171,830 km/h | s/h/m | 2 (25.43,975 min) ⁵⁾ | 1.24,037 min |
| 2. Sainz | 53/1 | + 0,415 s | s/m/m | 2 (25.46,767 min) | 1.23,882 min |
| 3. Stroll | 53 | + 3,358 s | s/m | 1 (25.17,308 min) | 1.23,897 min |
| 4. Norris | 53 | + 6,000 s | s/m/m | 2 (25.46,621 min) | 1.24,232 min |
| 5. Bottas | 53 | + 7,108 s | s/m/m | 2 (25.46,674 min) | 1.23,961 min |
| 6. Ricciardo | 53 | + 8,391 s | s/m/m | 2 (25.49,135 min) | 1.23,898 min |
| 7. Hamilton | 53/26 ²⁾ S & G | + 17,245 s | s/m/h | 3 (26.13,179 min) | 1.22,746 min |
| 8. Ocon | 53 | + 18,691 s | s/m/s | 2 (25.48,513 min) | 1.24,490 min |
| 9. Kvyat | 53 | + 22,208 s | h/m/m | 2 (25.50,059 min) | 1.24,479 min |
| 10. Pérez | 53 | + 23,224 s | s/m/m | 2 (25.51,682 min) | 1.24,336 min |
| 11. Latifi | 53 | + 32,876 s | m/h/m | 2 (25.49,465 min) | 1.24,999 min |
| 12. Grosjean | 53 | + 35,164 s | m/h/h | 2 (25.56,124 min) | 1.24,785 min |
| 13. Räikkönen | 53 | + 36,312 s | m/h/s | 2 (25.45,439 min) | 1.24,835 min |
| 14. Russell | 53 | + 36,593 s | m/h/m | 2 (25.53,187 min) | 1.24,421 min |
| 15. Albon | 53 | + 37,533 s (+ 5 Box) | s/m/h | 2 (25.57,908 min) | 1.24,926 min |
| 16. Giovinazzi | 53 S & G | + 55,199 s | m/h/s | 3 (26.17,303 min) | 1.24,856 min |
| 17. Verstappen | 30 | Motor (P14) | s/m/m | 2 (25.48,945 min) | 1.25,539 min |
| 18. Leclerc | 23 | Unfall (P6) | s/h | 1 (24,344 s) | 1.26,026 min |
| 19. Magnussen | 17 | Motor (P18) | m/h | 1 (40,078 s) | 1.25,787 min |
| 20. Vettel | 6 | Bremse (P17) | h | | 1.27,107 min |

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

FAHRER-WM

| | | | |
|-----|------------|----|------------|
| 1. | Hamilton | 5* | 164 Punkte |
| 2. | Bottas | 1 | 117 Punkte |
| 3. | Verstappen | 1 | 110 Punkte |
| 4. | Stroll | | 57 Punkte |
| 5. | Norris | | 57 Punkte |
| 6. | Albon | | 48 Punkte |
| 7. | Leclerc | | 45 Punkte |
| 8. | Gasly | 1 | 43 Punkte |
| 9. | Sainz | | 41 Punkte |
| 10. | Ricciardo | | 41 Punkte |
| 11. | Pérez | | 34 Punkte |
| 12. | Ocon | | 30 Punkte |
| 13. | Vettel | | 16 Punkte |
| 14. | Hülkenberg | | 6 Punkte |
| 15. | Kvyat | | 4 Punkte |
| 16. | Giovinazzi | | 2 Punkte |
| 17. | Magnussen | | 1 Punkt |

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

| | |
|------------------------|-------|
| Hamilton – Bottas | 6 : 2 |
| Verstappen – Albon | 8 : 0 |
| Vettel – Leclerc | 2 : 6 |
| Sainz – Norris | 4 : 4 |
| Ricciardo – Ocon | 7 : 1 |
| Gasly – Kvyat | 7 : 1 |
| Pérez – Stroll | 4 : 2 |
| Stroll – Hülkenberg | 1 : 1 |
| Räikkönen – Giovinazzi | 4 : 4 |
| Grosjean – Magnussen | 3 : 5 |
| Russell – Latifi | 8 : 0 |

KONSTRUKTEURS-WM

| | | | |
|----|-----------------------|----|------------|
| 1. | Mercedes | 6* | 281 Punkte |
| 2. | Red Bull-Honda | 1 | 158 Punkte |
| 3. | McLaren-Renault | | 98 Punkte |
| 4. | Racing Point-Mercedes | | 82 Punkte |
| 5. | Renault | | 71 Punkte |
| 6. | Ferrari | | 61 Punkte |
| 7. | Alpha Tauri-Honda | 1 | 47 Punkte |
| 8. | Alfa Romeo-Ferrari | | 2 Punkte |
| 9. | Haas-Ferrari | | 1 Punkt |

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 1

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. Valtteri Bottas | Mercedes | 1.20.703 min | 28 |
| 2. Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,245 s | 27 |
| 3. Alexander Albon | Red Bull | + 0,797 s | 30 |
| 4. Daniil Kvyat | AlphaTauri | + 0,852 s | 31 |
| 5. Max Verstappen | Red Bull | + 0,938 s | 22 |
| 6. Pierre Gasly | AlphaTauri | + 0,964 s | 27 |
| 7. Sergio Pérez | Racing Point | + 1,044 s | 25 |
| 8. Lando Norris | McLaren | + 1,044 s | 29 |
| 9. Daniel Ricciardo | Renault | + 1,086 s | 22 |
| 10. Carlos Sainz | McLaren | + 1,118 s | 27 |
| 11. Charles Leclerc | Ferrari | + 1,201 s | 25 |
| 12. Esteban Ocon | Renault | + 1,281 s | 28 |
| 13. Lance Stroll | Racing Point | + 1,428 s | 21 |
| 14. Romain Grosjean | Haas | + 1,706 s | 20 |
| 15. Kevin Magnussen | Haas | + 1,719 s | 19 |
| 16. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 1,849 s | 24 |
| 17. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 1,916 s | 27 |
| 18. Roy Nissany | Williams | + 2,123 s | 25 |
| 19. Sebastian Vettel | Ferrari | + 2,285 s | 24 |
| 20. Nicholas Latifi | Williams | + 2,417 s | 22 |

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 2

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. Lewis Hamilton | Mercedes | 1.20,192 min | 32 |
| 2. Valtteri Bottas | Mercedes | + 0,262 s | 29 |
| 3. Lando Norris | McLaren | + 0,897 s | 19 |
| 4. Pierre Gasly | AlphaTauri | + 0,929 s | 25 |
| 5. Max Verstappen | Red Bull | + 1,036 s | 30 |
| 6. Carlos Sainz | McLaren | + 1,121 s | 30 |
| 7. Daniil Kvyat | AlphaTauri | + 1,184 s | 35 |
| 8. Lance Stroll | Racing Point | + 1,197 s | 32 |
| 9. Charles Leclerc | Ferrari | + 1,311 s | 32 |
| 10. Sergio Pérez | Racing Point | + 1,402 s | 31 |
| 11. Esteban Ocon | Renault | + 1,505 s | 32 |
| 12. Sebastian Vettel | Ferrari | + 1,541 s | 28 |
| 13. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 1,594 s | 32 |
| 14. Alexander Albon | Red Bull | + 1,691 s | 36 |
| 15. Daniel Ricciardo | Renault | + 1,888 s | 29 |
| 16. Kevin Magnussen | Haas | + 1,896 s | 32 |
| 17. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 1,955 s | 34 |
| 18. Romain Grosjean | Haas | + 2,062 s | 34 |
| 19. Nicholas Latifi | Williams | + 2,633 s | 32 |
| 20. George Russell | Williams | + 2,735 s | 34 |

FAHRERNOTEN



08/10 Ø 9,13
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1



04/10 Ø 7,13
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1



05/10 Ø 6,13
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari



06/10 Ø 7,38
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari



07/10 Ø 8,88
Max Verstappen
Red Bull Racing



06/10 Ø 6,38
Alexander Albon
Red Bull Racing



09/10 Ø 7,50
Carlos Sainz
McLaren



08/10 Ø 7,75
Lando Norris
McLaren



08/10 Ø 7,63
Daniel Ricciardo
Renault F1



06/10 Ø 6,50
Esteban Ocon
Renault F1



10/10 Ø 7,63
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri



07/10 Ø 6,25
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri



07/10 Ø 7,83
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team



08/10 Ø 7,63
Lance Stroll
Racing Point F1 Team



09/10 Ø 6,50
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing



06/10 Ø 5,38
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing



06/10 Ø 6,38
Kevin Magnussen
Haas F1 Team



07/10 Ø 6,13
Romain Grosjean
Haas F1 Team



06/10 Ø 6,50
George Russell
Williams



08/10 Ø 5,88
Nicholas Latifi
Williams

GP ITALIEN, FREIES TRAINING 3

| Fahrer | Team | Zeit / Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|------------------|--------|
| 1. Valtteri Bottas | Mercedes | 1.20,089 min | 14 |
| 2. Carlos Sainz | McLaren | + 0,229 s | 14 |
| 3. Lando Norris | McLaren | + 0,323 s | 15 |
| 4. Daniel Ricciardo | Renault | + 0,330 s | 9 |
| 5. Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,350 s | 11 |
| 6. Max Verstappen | Red Bull | + 0,367 s | 15 |
| 7. Alexander Albon | Red Bull | + 0,474 s | 15 |
| 8. Esteban Ocon | Renault | + 0,604 s | 13 |
| 9. Lance Stroll | Racing Point | + 0,715 s | 14 |
| 10. Sergio Pérez | Racing Point | + 0,808 s | 13 |
| 11. Charles Leclerc | Ferrari | + 0,828 s | 11 |
| 12. Pierre Gasly | AlphaTauri | + 0,847 s | 14 |
| 13. Daniil Kvyat | AlphaTauri | + 0,864 s | 13 |
| 14. Romain Grosjean | Haas | + 1,116 s | 14 |
| 15. Sebastian Vettel | Ferrari | + 1,174 s | 13 |
| 16. Kevin Magnussen | Haas | + 1,347 s | 15 |
| 17. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 1,370 s | 15 |
| 18. George Russell | Williams | + 1,588 s | 16 |
| 19. Nicholas Latifi | Williams | + 1,675 s | 15 |
| 20. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 2,001 s | 15 |

STATISTIK DES WOCHENENDES

109

Pierre Gasly ist der 109. Fahrer, der einen Grand Prix für sich entschied. Der 24-Jährige aus Rouen ist der erste neue Pilot mit einem Rennsieg in den Geschichtsbüchern seit Pastor Maldonado in Spanien 2012. Zum ersten Mal seit Australien 2013 gewann ein Pilot, der nicht in einem Mercedes, Red Bull oder Ferrari sitzt. Frankreichs Präsident Emmanuel Macron beglückwünschte seinen Landsmann am Telefon. Gasly ist der 13. französische Rennsieger nach Alain Prost, René Arnoux, Jacques Laffite, Didier Pironi, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay, Maurice Trintignant, Jean Alesi, Jean-Pierre Beltoise, François Cevert und Olivier Panis. Gasly sammelte 26 Führungsrunden, was einer Distanz von 150,618 Kilometern entspricht.

ZITAT DES RENNENS

„Ich steckte von Anfang an in Problemen. Die Balance hat nicht gepasst, und das Auto war sehr schwer zu fahren. Der Unfall geht auf meine Kappe. Ich habe das Heck verloren, bin aber körperlich okay.“

Charles Leclerc



Pierre Gasly ist der 13. französische Rennsieger der Geschichte



Das Ende der Dinos

Williams war der letzte Familienbetrieb der Formel 1. Nach dem Verkauf Ende August treten jetzt Frank und Claire Williams zurück. Damit geht eine Ära zu Ende. Nur der Name bleibt.

Von: **Michael Schmidt**

Das Ende kam schleichend. Williams war tief abgestürzt. Der Rennstall, der neun Konstrukteurs-Weltmeisterschaften, sieben Fahrer-Titel

und 114 Grands Prix gewonnen hatte, fuhr zuletzt nur noch am Ende des Feldes herum. Seit 2018 hat sich der stolze Rennstall auf Platz 10 eingemauert. Auf den sportlichen Niedergang folgte die finanzielle Krise. Aus der Formel-1-Kasse flossen nur noch 60 Millionen Dollar auf das Williams-Konto. Sponsoren sprangen ab. Die Kosten blieben. Rund 600 Mitarbeiter stehen im Formel-1-Team auf der Lohnliste.

Seit 2011 verkauft Williams seine Seele an Bezahlfahrer. Mit kurzen Unterbrechungen wie 2014 und 2015, als man mit



Mit Williams ohne Williams stirbt das letzte Familienunternehmen der Formel 1. Das Regiment führt jetzt ein Investmentfonds. Ein neuer Teamchef wird noch gesucht.

dritten Plätzen in der Gesamtwertung noch einmal Hoffnung schöpfte. Zuerst kamen zweifelige Millionensummen von Pastor Maldonado aus Venezuela, dann von Lance Stroll aus dem gut gefüllten Portemonnaie des Herrn Papa und schließlich von Nicholas Latifi, der einen noch reicheren Vater hat. Trotzdem wies das Unternehmen für das Geschäftsjahr 2019 einen Verlust von 13 Millionen Euro aus.

Und dann kam Corona und mit der Seuche um 40 Prozent reduzierte Einnahmen bei gleichen Kosten. Williams verpfän-



Gratulation zum 70.: Frank Williams mit Bernie Ecclestone 2012



Der letzte Sieg: Pastor Maldonado gewinnt aus dem Nichts in Spanien 2012



Letztes Rennen: Claire Williams lotst Nicholas Latifi auf die Strecke

dete seine alten Formel-1-Autos für 55 Millionen Euro, um den Laden am Laufen zu halten. Und als das nichts mehr half, bot man den Rennstall zum Verkauf an. Fünf Kandidaten zeigten Interesse. Die Firma, die als letzte anklopfte, bekam den Zuschlag. Das amerikanische Beteiligungsunternehmen Dorilton Capital soll rund 170 Millionen auf den Tisch gelegt haben, um die Schulden zu tilgen und die Anteilseigner auszuzahlen. Am 21. August wurde es offiziell: Williams gehört nicht mehr Williams. Es war das Ende einer Ära.

Nur zwei Wochen später gab Claire Williams bekannt, dass sie und ihr Vater ihre Ämter niederlegen. Offenbar aus eigenem Antrieb. Ob es auch gewollt war, dass Frank Williams seine Wohnung in der Fabrik in Grove räumt, muss bezweifelt werden. Es wird dem Rollstuhlgeneral das Herz brechen, wenn er nicht mehr jeden Tag seine geliebten Autos sehen und mit seinen ehemaligen Mitarbeitern ein Schwätzchen halten kann.

Der letzte Familienbetrieb der Formel 1 ist Geschichte. Mit Frank Williams tritt ein Mann ab,

der seinem Rennstall seinen Namen und ein Gesicht gab. Seine Mitstreiter von einst sind schon lange nicht mehr da. Vor 25 Jahren traf sich noch eine illustre Runde in den Hinterzimmern der Formel 1: Ron Dennis, Peter Sauber, Flavio Briatore, Ken Tyrrell, Guy Ligier, Jackie Oliver, Eddie Jordan, Giancarlo Minardi.

Wo geht die Reise hin?

Das ganze Fahrerlager kondionierte, als Claire Williams in Monza das letzte Mal in der Garage stand. „Williams ist für mich ein Synonym für die Formel 1. Ich

bin mit der Dominanz dieses Rennstalls aufgewachsen. Frank war ein Vollblut-Motorsportler. Leute wie er sind selten geworden in unserem Geschäft“, bedauert Sebastian Vettel. Mercedes-Teamchef Toto Wolff mochte an Sir Frank die manchmal brutale Offenheit: „Ich kann mich noch an seinen ersten Satz erinnern, als ich 2009 meine Formel-1-Reise als Investor bei Williams begann. Frank sagte zu mir: ‚Jemand hat mir erzählt, dass du mir helfen kannst, meine Hypotheken zurückzuzahlen.‘“

Die Dorilton-Chefs Matthew Savage, Darren Fultz und James Matthews übernehmen kommissarisch das Zepter, bis ein neuer Teamchef gefunden ist. Die neuen Hausherrn versprechen, dass sie nichts an der DNA des Teams ändern wollen, der Name Williams weitergeführt werde und sie langfristig denken. Es ist nicht das erste Mal, dass Finanzjongleure bei einem Team einsteigen. Das letzte Lotus-Kapitel begann genauso und endete beinahe in Tränen, bevor sich Renault seinen Rennstall zurückkaufte.

Etwas Ähnliches könnte auch diesmal passieren. Dorilton hat praktisch schon am Kaufdatum verdient. Ein Formel-1-Team ist mit Abschluss des Concorde-Abkommens eine attraktive Aktie geworden. Wer dem Zehner-Club neu beitreten will, muss 200 Millionen Dollar an Liberty bezahlen und dann noch eine Infrastruktur sowie 500 Mitarbeiter finanzieren. Man kann also sagen, dass jedes der zehn Teams mit einem Schlag mindestens 300 Millionen wert geworden ist.

Ein Selbstläufer ist es trotzdem nicht. Teams wie Williams werden pro Jahr je nach WM-Position zwischen 30 und 70 Millionen Dollar finden müssen, um den Budgetdeckel zu erreichen. Wer es geschickt anstellt, kann ohne den Einsatz von eigenem Geld auch sportlich Erfolg haben. Die gerechtere Geldverteilung, die Budgetdeckelung und neue Autos ab 2022 stellen die Uhren quasi auf null.

So könnte Williams durchaus ein Landeplatz für Porsche werden. In Zuffenhausen darf wieder von der Formel 1 geträumt werden, seit die Konzernleitung erkannt hat, dass man ab 2023 mit synthetischem Kraftstoff auch in der Königsklasse nachhaltig Motorsport betreiben kann. Im Gegensatz zur Formel E vor einem großen Publikum. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

EIN FAN VON WILLIAMS

Mit dem GP Italien ging eine Ära zu Ende. Frank Williams und seine Tochter Claire verlassen den Rennstall, den sie wenige Wochen zuvor verkauft hatten. Sebastian Vettel fühlte mit: „Williams war ein Synonym für die Formel 1. Leider mussten sie in den letzten Jahren viele Prügel einstecken. Ich komme aus einer Zeit, in der ich den Namen Williams mit Erfolg und Dominanz verbunden habe. In einem Williams habe ich meinen ersten Formel-1-Test bestritten. Ich habe mit meiner schlanken Statur nicht dem Rennfahrer-Ideal von Frank entsprochen, der ja immer ein Fan von Alan Jones war. Für mich bleibt Frank immer ein Vollblut-Motorsportler. Solche Leute gibt es nur noch selten.“

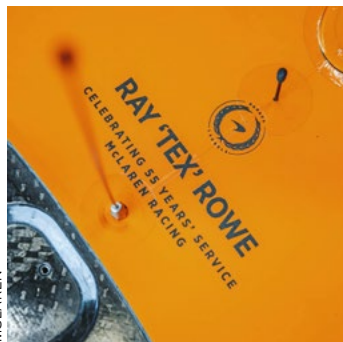
MONZA MIT ZUSCHAUERN

Auf der Haupttribüne gegenüber den Boxen durften erstmals seit Einführung der Corona-Restriktionen Zuschauer Platz nehmen. Der Veranstalter lud 250 Ärzte und Krankenschwestern

ein, als Tribut an ihren Einsatz in der schlimmsten Zeit der Corona-Pandemie. Norditalien war von dem Virus mitunter am schlimmsten betroffen.

PENSION NACH 55 JAHREN

McLaren verabschiedete mit dem Monza-Wochenende seinen ältesten Mitarbeiter. Ray Rowe, genannt „Tex“, heuerte 1965 bei Bruce McLaren an und war auch beim Formel-1-Debüt 1966 in Monte Carlo vor Ort. Das Urgestein arbeitete 55 Jahre lang



MCLAREN

Dank an McLaren-Urgestein Rowe

in verschiedenen Funktionen bei dem Rennstall und geht jetzt in den verdienten Ruhestand.

DAS EINZIGE PODIUM

Monza hat für Haas-Teamchef Guenther Steiner eine besondere Bedeutung: „Auf der Strecke habe ich mein bislang einziges Podium in der Formel 1 geholt.“ Eddie Irvine wurde 2002 im Jaguar Dritter.

SAFETY CARS IN ROT

Eine schöne Geste: Mercedes wird seine beiden Safety Cars in Mugello zu Ehren von Ferrari in roter Farbe lackieren. Ferrari feiert beim Heimspiel in der Toskana seinen 1000. GP-Start. Maranello hat der Anfrage von Mercedes natürlich zugestimmt.

30 PUNKTE HERGESCHENKT

Carlos Sainz klagte am Donnerstag vor dem Grand Prix, dass er in dieser Saison nur zwei von zuvor sieben Rennen ohne Probleme gefahren ist. Er haderte mit der Technik und den Boxenstopps: „Das hat mich insgesamt 30 Punkte gekostet.“ In Italien lief es endlich wieder besser für den Spanier, der WM-Neunter ist. 30 Punkte mehr und er wäre locker Vierter.

FUNK OFFEN FÜR FANS

Mercedes hat ein Problem: Die Siegesserie der Silberpfeile vertreibt die Fans. Das Interesse verlagert sich auf die Verfolger. Mercedes-Teamchef Toto Wolff weiß ein Rezept gegen vermeintlich einfache Siege von Superstar Lewis Hamilton: „Warum geben wir den internen Funk im Team nicht für die Fans frei? Die würden dann viel besser verstehen, dass diese Siege kein Spaziergang sind. In Spa hätten sie mitbekommen, wie groß die Sorgen waren, dass die Autos ins Ziel kommen und ob die Einstopp-Strategie wirklich richtig war.“



XPB

Toto Wolff plädiert für offenen Funk

KOMMENTAR

Schon wieder so eine Schnaps-idee. Jetzt wird diskutiert, ob man nicht vorschreiben sollte, im Rennen jede der drei Gummimischungen mindestens einmal zu benutzen. Damit wären mindestens zwei Boxenstopps sichergestellt und ein Stint auf einem Reifen, den unter normalen Umständen keiner fahren will. Immer, wenn die Formel 1 mal ein oder zwei langweilige Rennen produziert hat, wird in Panik gleich wieder nach künstlichen Elementen gesucht, um das abzustellen. Bin ich schon zu alt, oder ist es ein Reflex der Digital-Generation, dass man ständig Action einfordert? Man muss ein langweiliges Rennen aushalten können. Das gibt dem Sport ein Gesicht. Am besten wäre es für den Motorsport, wenn es so wenig wie möglich Regeln gäbe. Diese ganzen Spannungsmacher kann man doch vergessen. Jeder



XPB

Noch mehr Stopps? Die Formel 1 diskutiert an den Problemen vorbei

Kompromiss zieht weitere Kompromisse nach sich. Das sollten wir inzwischen gelernt haben. Statt sich Notlösungen auszudenken, sollte man dem Übel lieber auf den Grund gehen und da korrigieren. Was sollen denn zwei Pflicht-Boxenstopps bringen, außer dass wir doppelt so viele Reifenwechsel sehen, von denen

sich 99 Prozent im Bereich zwischen 2,0 und 3,5 Sekunden abspielen? Das schafft nur Konfusion und keine zusätzliche Spannung. Mercedes gewinnt auch mit zwei Boxenstopps und Red Bull wird Zweiter. Weil alle wieder das Gleiche machen. Viel besser wäre es doch, wenn Pirelli bei jedem Rennen

seine fünf Gummimischungen bereitstellt und sich jeder Fahrer aus dem vollen Sortiment seine 13 Reifensätze aussuchen kann. Dann brauchen wir auch keine Pflichtboxenstopps. Jeder entscheidet für sich, ob er ein, zwei oder drei Mal stoppen oder durchfahren will. Gestartet wird auf dem Reifensatz, auf dem man seine schnellste Qualifikationsrunde gefahren ist. Das lässt mathematisch viel mehr unterschiedliche Strategien zu als die Vorschrift, alle drei Mischungen mindestens ein Mal zu fahren. Und es versteht jeder. Weil nichts Künstliches daran ist. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was halten Sie von zwei Boxenstopps? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Schluss mit Kopieren

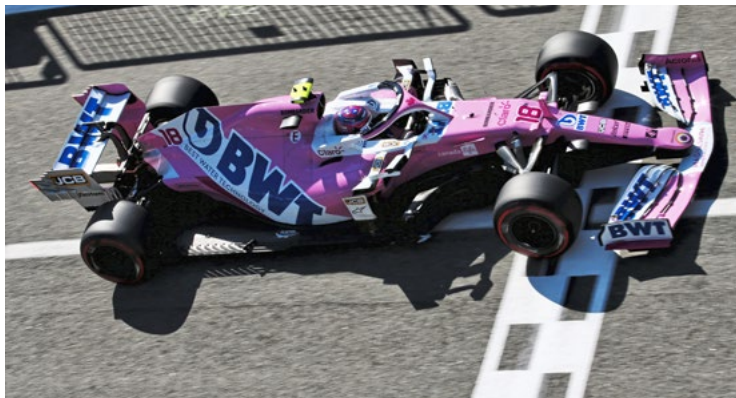
Die FIA legte den Teams in Monza einen Regelentwurf vor, der das Kopieren anderer Autos im Stile von Racing Point erschweren soll. Der Einsatz von 3-D-Kameras ist verboten.

Von: **Michael Schmidt**

Das Urteil im Kopierstreit gegen Racing Point steht. Alle Parteien zogen ihren Einspruch zurück. Damit werden Racing Point 15 Punkte abgezogen, und das Team muss 400 000 Euro Strafe zahlen. Williams, McLaren und Renault hatten schon vor dem GP Belgien auf ihre Berufung verzichtet. Ferrari hielt zunächst daran fest. „Wir sind überzeugt, dass Racing Point mit seinem Nachbau gegen die Prinzipien der Formel 1 ver-

stoßen hat. Deshalb fordern wir von der FIA eine Klarstellung, was in Zukunft erlaubt sein soll“, erklärte Teamchef Mattia Binotto. Jetzt ist er zufrieden. Alle Teams haben in Monza der Neufassung von Artikel 22.3.3. des Sportgesetzes zugestimmt. Das Kopieren anderer Autos soll künftig schwerer werden. Der

Einsatz von 3-D-Kameras und -Scannern wird verboten, genauso wie eine Software, die Fotos oder Scans in geometrische Rechenmodelle umwandeln. Die Teams müssen der FIA sämtliche Unterlagen zum Designprozess – vom ersten Strich auf dem Papier bis zum fertigen Produkt – zur Verfügung stellen. ■



Ein Copy-Fall wie um Racing Point soll sich nicht noch einmal wiederholen

Alpine statt Renault

Renault bekommt einen neuen Namen und neue Farben. Das Team heißt ab 2021 Alpine. Blau, Weiß und Rot ersetzt Gelb und Schwarz. Nur der Motor wird weiter Renault E-TECH Hybrid genannt.

Von: **Michael Schmidt**

Renault galt lange als Wackelkandidat. Doch der französische Autokonzern hat sich für eine Fortsetzung des 2016 wieder aufgenommenen Formel-1-Einsatzes entschieden. Die Franzosen denken sogar über eine Rückkehr in den Rallyesport und zu den Langstreckenrennen nach. Alle Sportaktivitäten sollen unter einem historischen Markenzeichen stattfinden. Renault tritt 2021 unter der Flagge Alpine F1 Team an. Die Renault-Raute wird trotzdem an Bord bleiben. Der Motor heißt weiter Renault E-TECH Hybrid. Auch die Lackie-

rung wird sich ändern. Der gelb-schwarze Anstrich macht den metallicblauen Alpine-Farben Platz, die mit Weiß und Rot kombiniert an die Trikolore erinnern. „Alpine ist eine starke und emotionale Marke. Sie soll ein Lachen auf die Gesichter unserer Anhänger zaubern“, erklärt der neue Konzernchef Luca de Meo.

Autofan de Meo wollte trotz wirtschaftlich schwieriger Zeiten für die Autobranche nicht der Totengräber der Motorsportakti-

vitäten des Hauses sein. Da steckt nicht nur viel Tradition drin, sondern auch Herzblut. Mit der reduzierten Budgetdeckelung, der gerechteren Geldverteilung und dem neuen Technischen Reglement sieht de Meo eine realistische Chance, den Sprung aus dem Mittelfeld an die Spitze zu schaffen. „Das neue Concorde Abkommen garantiert uns mehr Chancengleichheit zu vertretbaren Kosten. Alpine steht für technische Exzellenz.“ ■



Renault bringt 2021 seine Sportmarke Alpine in die Königsklasse

KONTINGENT IST VOLL

Daniel Ricciardo und George Russell müssen beten, dass sie in den letzten neun Rennen keine Motorprobleme mehr bekommen. Beide haben ihr Kontingent an Antriebskomponenten schon ausgeschöpft. Sie bekamen die jeweils dritte Einheit von Motor, Turbolader und MGU-H. Ricciardo ist auch mit drei MGU-K bereits am Limit.

ZU VIELE FAHRER

Ferrari hat ein Luxusproblem: Zu viele Junioren mit Formel-1-Ambitionen im Fahrerkader. Am liebsten würde Ferrari 2021 Mick Schumacher, Robert Shwartzman und Callum Iott in der Königsklasse unterbringen. Da man bis jetzt nur Zugriff auf einen Platz bei Alfa Romeo hat, verhandelt Ferrari gerade mit Haas, auch dort einen seiner Junioren zu platzieren.

WAS MACHT COWELL?

Bis Anfang 2021 ist Andy Cowell, der Eckpfeiler hinter dem Mercedes-V6-Turbo, noch in Brixworth an Bord – in einer Übergangsphase. Gerüchte sprechen danach von einem möglichen Engagement bei Sportwagenhersteller Aston Martin. Auch Ferrari wird Interesse nachgesagt. Teamchef Binotto äußerte sich in Monza. „Kommt sehr bald ein großer Name zu Ferrari? Das ist nicht der Fall.“

REIFENTEST IN PORTIMÃO

Nach den Reifenschäden musste Pirelli den Test der neuen Karkassen für 2021 aufschieben. Das wird jetzt in Portimão nachgeholt. „Wir haben Portimão gewählt, weil die Strecke extrem hart für die Reifen ist“, erklärte Sportchef Mario Isola.

Tsunoda statt Kvyat?

Daniil Kvyat muss sich Sorgen machen. Honda-Schützling Yuki Tsunoda steht bei Alpha Tauri vor der Tür. Der Japaner muss vorher in der Formel 2 unter die Top 4 für die Superlizenz kommen.

Erster Saisonsieg in Monza: Schumacher fährt vom siebten Platz als Sieger ins Ziel

Schumacher feiert Sieg

Mick Schumacher katapultierte sich mit einem Sieg und einem dritten Platz ins Meisterschaftsrennen. Callum Ilott eroberte die Führung zurück. Robert Shwartzman sammelte die wenigsten Punkte der Titelkandidaten.

Von: **Andreas Haupt**

Die Ferrari-Junioren kämpfen um die Meisterschaft in der Formel 2. Und gleichzeitig um den Aufstieg in die Formel 1. Ferrari könnte für 2021 die Beziehungen zu den Partnern Alfa Romeo und Haas spielen lassen. Die Frage ist, welcher der Fahrer Callum Ilott, Robert Shwartzman und Mick Schumacher dann aufsteigen darf.

Der Sohn des Rekordweltmeisters gewann in Monza sein erstes Rennen 2020 und verbesserte seine Aussichten auf den Titel in seinem zweiten Jahr in der Nachwuchs-Rennserie. Am Freitag hatte noch nichts für eine

Siegesfahrt gesprochen. Schumacher verunfallte in der Qualifikation in der Ascari-Schikane und bescherte seinen Prema-Mechanikern eine Nachtschicht. Einen Tag später brillierte der Formel-3-Meister von 2018. Den Grundstein für den Sieg legte Schumacher beim Start: Er schoss vom siebten auf den zweiten Platz vor.

Es wäre aber vermutlich nichts mit dem Erfolg geworden, wäre Ilott nach dem Reifenwechsel nicht der V6-Mecachrome-Turbomotor abgestorben. Die Mechaniker mussten das Triebwerk erst wieder extern starten, was Ilott viele Sekunden und Plätze kostete. Immerhin reichte die finale Aufholjagd noch für den sechsten Platz. Der Star des Tages war aber sein deutscher Kollege aus dem Ferrari-Nachwuchskader. Schumacher übernahm die Führung und brauste zu seinem zweiten Sieg in der Formel 2. „Ich muss meinen Mechanikern danken, die bis zwei Uhr morgens an meinem Auto gearbeitet haben. Ich wollte sie mit vielen Punkten belohnen. Ehrlich gesagt habe ich aber nicht mit einem Sieg gerechnet.“

Luca Ghiotto schnappte sich drei Runden vor Schluss den zweiten Platz von ART-Fahrer Christian Lundgaard. Zum ersten Mal kletterte der Italiener beim Heimspiel auf das Podest. Vierter wurde Yuki Tsunoda. Der Honda-Junior hatte im Sprintrennen Pech. Sein Auto wurde bereits in der zweiten Runde von einem Technikproblem befallen. Der Ausfall verschlechtert seine Ausgangsposition in der Meisterschaft.

Ticktum disqualifiziert

Die Punktwertung führt drei Rennwochenenden vor Saisonende Ilott an, der im Sprintrennen nachträglich zum Gewinner erklärt wurde, weil Dan Ticktum aus der Wertung flog. In seinem DAMS-Renner war zu wenig Benzin für die Spritprobe. „Die Meisterschaft kann einem wirklich Kopfzerbrechen bereiten. Auf der anderen Seite zeichnen diese engen Kämpfe diese Serie aus“, meint Ilott. Sein erster Verfolger ist Schumacher, der nur sechs Punkte zurückliegt. Ticktums Disqualifikation verlängerte Schumi juniors Serie auf nun

fünf aufeinanderfolgende Podestplätze. Wieder gehörten Schumacher die ersten Runden. Nach sechs Umläufen war er von Platz acht auf vier gestürzt. Ein Verbremser in der ersten Schikane warf ihn wieder zurück. Dann profitierte er vom Ausfall von Guanyu Zhou und überholte noch Louis Delétraz. Christian Lundgaard fuhr zum zweiten Mal auf das Monza-Podest. ■

HAUPTRENNEN

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|------------------------|----------------|
| 1. Mick Schumacher | 48.24,641 min |
| 2. Luca Ghiotto | + 3,185 s |
| 3. Christian Lundgaard | + 7,321 s |
| 4. Yuki Tsunoda | + 9,279 s |
| 5. Guanyu Zhou | + 12,553 s |
| 6. Callum Ilott | + 15,145 s |
| 7. Dan Ticktum | + 15,291 s |
| 8. Louis Delétraz | + 17,561 s |
| 9. Robert Shwartzman | + 18,238 s |
| 10. Jehan Daruvala | + 21,154 s |

SPRINTRENNEN

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|------------------------|----------------|
| 1. Callum Ilott | 34.12,598 min |
| 2. Christian Lundgaard | + 0,636 s |
| 3. Mick Schumacher | + 1,952 s |
| 4. Louis Delétraz | + 2,409 s |
| 5. Robert Shwartzman | + 2,675 s |
| 6. Jehan Daruvala | + 6,326 s |
| 7. Jack Aitken | + 12,299 s |
| 8. Nikita Mazepin | + 14,119 s |

F2-FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|------------------------|--------|
| 1. Callum Ilott | 149 |
| 2. Mick Schumacher | 143 |
| 3. Robert Shwartzman | 140 |
| 4. Yuki Tsunoda | 123 |
| 5. Christian Lundgaard | 116 |



Ticktums Disqualifikation bringt Ilott den Sprintsieg



Heftiger Verbremser am Sonntag: Schumi wird Dritter



Zoff bei Prema

MOTORSPORT IMAGES

Das vorletzte Rennwochenende der Formel-3-Saison brachte Action und Dramen. Frederik Vesti und Jake Hughes gewannen die Rennen in Monza.

Von: **Andreas Haupt**

Prema hatte beim Heimspiel gemischte Gefühle. Am Samstag tütete der Nachwuchsrennstall mit einem Sieg von Frederik Vesti und einem dritten Platz von Oscar Piastrì die Team-Meisterschaft ein. Am Sonntag gab es dann Zoff. Logan Sargeant forderte am Funk eine Teamorder ein, auf die Prema allerdings verzichtete. In der Folge nahmen sich Vesti und Sargeant gegenseitig aus dem Rennen. Der Amerikaner verstand die Welt nicht mehr und schimpfte. Die Rennleitung sah ihn als Übeltäter. In Mugello muss er deshalb in der Startaufstellung drei Plätze zurück. Kleiner Trost: Rivale Piastrì verliert nach einem Urteil der Schiedsrichter sogar fünf Startpositionen für Mugello-Rennen eins.

Es waren zwei Läufe voller Höhepunkte bei Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h auf den Geraden. Chaos gab es in und nach der Qualifikation. Die Rennkommissare strafversetzten neun der 30 Fahrer – darunter den Trai-

ningsschnellsten Théo Pourchaire. Die betroffenen Fahrer wurden angeklagt, entweder auf der Aufwärmrunde bei der Suche nach Windschatten gebummelt oder andere Fahrer auf ihrer fliegenden Runde unfair behindert zu haben.

Vesti, der über die Saison hinweg im Schatten seiner Teamkollegen steht, sicherte Prema den sechsten Saisonsieg. Der Däne hatte nach der Qualifikation drei Positionen verloren, weil er wie Piastrì Jake Hughes im Weg gestanden hatte. Vom neunten Startplatz aus exerzierte Vesti eine starke Aufholjagd mit Happy End.

Ohne ein Safety Car wäre der Erfolg nicht möglich gewesen. Bis Rennmitte kämpften Pourchaire, der einen Blitzstart hingelegt hatte und bereits nach vier Runden führte, und Hughes um den Sieg. Die Verfolger waren um mehr als drei Sekunden abgehängt.



Samstagsieger Vesti verärgerte Sargeant am Sonntag

Dann landete Sebastián Fernández im Kiesbett der Ascari-Schikane. Vesti jubelte schon da ausgelassen am Funk. Der 18-Jährige witterte seine Chance. Nach dem Restart schnappte er sich Hughes und klemmte sich in den Windschatten Pourchaires.

In der drittletzten Runde war der Sauber-Junior dann fällig. Mit rauchendem rechten Vorderrad quetschte sich Vesti in der ersten Schikane innen vorbei und brachte den zweiten Saisonsieg nach Spielberg ins Ziel.

Novalak, der Abräumer

Die großen Meisterschaftsrivalen lieferten sich Rad-an-Rad-Duelle. Doch während Piastrì, der von Rang 15 ins Rennen gestartet war, hinten heraus den Turbo zündete und nach dem Restart noch bis aufs Podest raste, hatte Logan Sargeant Pech. In der Roggia-



Jake Hughes fuhr für HWA den zweiten Saisonsieg ein

Schikane drehte ihn Clément Novalak um. Der Carlin-Fahrer mischte sich auch im zweiten Rennen ein. Er räumte in der ersten Schikane Piastrì ab. In der Folge wurden auch Michael Belov und David Schumacher unverschuldet aus dem Rennen gerissen. Der Deutsche war auf dem Weg zu seinen ersten Punkten.

Jake Hughes holte den zweiten Sieg für HWA. Liam Lawson wurde nachträglich mit zehn Sekunden bestraft, weil er Lirim Zendeli von der Strecke gedrückt hatte. Pourchaire rückte daher auf, Alexander Smolyar mit auf das Podest. Zendeli, der anfangs geführt hatte, wurde schließlich Vierter. Sophia Flörsch arbeitete sich auf Platz 13. David Beckmann, Vierter am Samstag, fiel mit Technik-Problemen aus. ■

RENNEN 1

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|--------------------|----------------|
| 1. Frederik Vesti | 38.22,192 min |
| 2. Théo Pourchaire | + 0,899 s |
| 3. Oscar Piastrì | + 5,470 s |
| 4. David Beckmann | + 6,124 s |
| 5. Jake Hughes | + 7,419 s |
| 6. Liam Lawson | + 7,984 s |
| 7. Lirim Zendeli | + 8,692 s |
| 8. Bent Viscaal | + 9,232 s |
| 9. Enzo Fittipaldi | + 12,192 s |
| 10. Michael Belov | + 15,441 s |

RENNEN 2

| Fahrer | Zeit/Rückstand |
|------------------------|----------------|
| 1. Jake Hughes | 37.52,033 min |
| 2. Théo Pourchaire | + 4,252 s |
| 3. Alexander Smolyar | + 4,661 s |
| 4. Lirim Zendeli | + 5,400 s |
| 5. Alexander Peroni | + 8,459 s |
| 6. Pierre Louis Chovet | + 8,660 s |
| 7. Liam Lawson | + 11,841 s |
| 8. Roman Stanek | + 12,123 s |

F3-FAHRERWERTUNG

| Fahrer | Punkte |
|--------------------|--------|
| 1. Oscar Piastrì | 160 |
| 2. Logan Sargeant | 152 |
| 3. Théo Pourchaire | 136 |
| 4. Liam Lawson | 127 |
| 5. David Beckmann | 123,5 |



Hätte Vanthoor im WRT-Audi den Dynamic-911 stoppen können? Eher nein.

Im Dynamic-Modus

Gegen das italienische Porsche-Team Dinamic Motorsport war beim zweiten Lauf des Endurance Cups am Nürburgring kein Kraut gewachsen: Matteo Cairoli, Sven Müller und Christian Engelhart blamierten beim 6h-Rennen die Konkurrenz und feierten einen fast unangefochtenen Start-Ziel-Sieg. Mercedes brachte zwei AMG GT3 aufs Podest.

Von: **Marcus Schurig**

Wenn ein Auto dominiert, ist ein Rennen meist langweilig, besonders, wenn es über die kleine Ultradistanz von sechs Stunden führt. Beim zweiten Saisonlauf des Endurance Cups im Rahmen der GT World Challenge (GTWC) auf dem Nürburgring führte von Start bis Ziel fast nur ein Auto: der Porsche 911 GT3 R von Dinamic Motorsport. Doch die wenigen zugelassenen Zuschauer durften sich trotzdem über ein interessantes und phasenweise spektakuläres Langstreckenrennen mit immerhin 47 GT3-Fahrzeugen freuen.

Drei kleine Details sollen kurz illustrieren, wie überlegen das Dinamic-Team mit den Piloten

Matteo Cairoli, Sven Müller und Christian Engelhart war: Bei zwei Gelbphasen verlor das Trio jeweils einen Vorsprung von circa 20 Sekunden, den man dank freier Fahrt an der Spitze mit relativ großer Leichtigkeit herausgefahren hatte – bei einem grünen Rennen hätte die Führung im Ziel also womöglich locker eine volle Minute betragen können.

Porsche: Eine andere Welt?

Zweitens offenbart der zweite Stint im Rennen unter komplett grünen Bedingungen, wie dominant Dinamic war: Sven Müller schaffte über 27 Runden eine durchschnittliche Rundenzeit von 1.57,422 min. Den beiden verfolgenden Mercedes der Teams AKKA ASP (Timur Boguslavskiy) und HRT (Vincent Abril) fehlten neun bzw. sieben Zehntel pro Runde! Den zu diesem Zeit-

punkt schnellsten Audi R8 von WRT und Saintéloc Racing fehlten acht und fünf Zehntel. Das einzige Auto, das die Porsche-Pace in dieser Rennphase halbwegs mitgehen konnte, war der Bentley Continental: Jordan Pepper, der nicht der Leadfahrer im Team ist, fehlten nur zwei Zehntel auf Müller. Im vierten Stint schließlich war Dinamic-Pilot Engelhart im Schnitt aller Runden eine volle Sekunde fixer als die relevanten Audi und Mercedes im Feld, und auch bei der schnellsten Rundenzeit schenkte ihnen Engelhart eine volle Sekunde pro Runde ein – das sind im GT3-Sport schlicht Welten!

Der Dinamic-Porsche mit der Startnummer 54 war also völlig unantastbar? Diese Nagelprobe wurde uns leider versaut, denn ein Audi-Pilot wäre vermutlich in der Lage gewesen, das Dinamic-

Team herauszufordern: Dries Vanthoor. Der Belgier lag beim Restart nach der vierten und letzten Gelbphase knapp zwei Stunden vor Schluss hinter Dinamic-Pilot Sven Müller, und er konnte über neun Runden den Abstand zu Müller Zehntel um Zehntel verringern. Gerade als er an Müller fast dran war, bekam Vanthoor in Runde 127 aber eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Unsafe Releases beim zweiten Boxenstopp verpasst – damit war der Porsche-Sieg am Nürburgring endgültig zementiert.

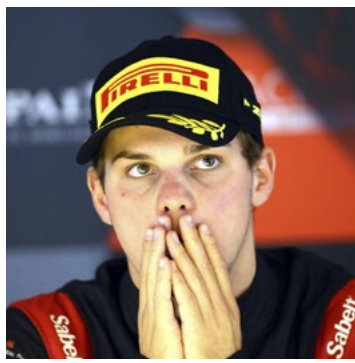
BOP-Anpassungen nötig?

Die letzten zwei Rennstunden boten aber auch ohne einen Kampf um den Sieg Spannung satt, denn erstens mussten die beiden Mercedes-Teams AKKA ASP und HRT mit ihren Starfahrern Raffaele Marciello und Maro Engel die beiden verbleibenden Podestplätze untereinander auskegeln. Zweitens hatte sich vom vierten bis zum neunten Platz 35 Minuten vor Ende eine Sechser-Kampfgruppe ineinander verbissen, deren Zweikämpfe die wenigen Fans von den Sitzen riss.

Dazu muss man aber notieren, dass alle GT3-Topteams in den letzten zwei Rennstunden ihre Top-Fahrer einsetzten, denn es ging ja um die Wurst. Der sechste Stint bis zur Zielflagge verlief ebenfalls ohne Unterbrechungen durch Gelbphasen, und vergleicht man nun die durch-



Mercedes holte mit den Teams AKKA ASP (Bild) und HRT zwei Podestplätze



„Wir hatten ein Auto zum Siegen, aber leider gab es Fehler. Die Drive-Through-Strafe verstehe ich aber nicht, denn der Fehler passierte drei Stunden zuvor!“

WRT-Audi-Pilot Dries Vanthoor

komplett neue Konstruktion mit steiferer Flanke zum Einsatz. Der neue DHE-Reifen soll verhindern, dass die Teams mit extremen Einstellungen bei Sturz und Spur Extra-Performance aus dem Reifen quetschen, weshalb es jetzt auch eine Sturzbeschränkung auf minus 3,5 Grad gibt. „Das ist jetzt wie ein Leitplankenkanal für die GT3-Teams“, sagt Pirelli-Rennleiter Matteo Braga, „und der neue Reifen wird helfen, die BOP noch weiter zu optimieren.“

Im Mercedes-Lager wähnt man sich ein bisschen auf der Verliererseite: „Wir haben mit den neuen Reifen an Konstanz eingebüßt, während besonders

die Mittelmotorfraktion offenbar einen Schritt nach vorne gemacht hat“, sagt AMG-Rennchef Wendl. Mit dem Ergebnis war er trotzdem zufrieden, denn die Plätze 2 und 3 waren unter diesen Umständen das Maximum. Raffaele Marciello (#88) konnte im letzten Stint Platz 2 gegen Maro Engel im HRT-Daimler (#4) knapp verteidigen.

Platztausch bei WRT

Dahinter kämpften wie erwähnt sechs Fahrzeuge in einer riesigen Kampfgruppe um die Plätze 4 bis 9. Eigentlich hatte Dries Vanthoor, der nach seiner Durchfahrtsstrafe auf Platz 13 durchgereicht worden war, den vierten Platz wieder inne, er machte im Finale sogar Anstalten, Maro Engel unter Druck zu setzen und noch aufs Podium zu fahren.

Doch in der letzten Rennrunde ließ sich Vanthoor zurückfallen, um die WRT-Teamkollegen (#31) Mirko Bortolotti und Kelvin van der Linde durchzulassen, die führen jetzt deshalb die Fahrerwertung an. „Wir hatten ein Auto zum Siegen – aber leider gab es ein paar Fehler“, so Vanthoor.

Vielleicht wäre alles anders gekommen, wenn beim Start nicht der GPX-Porsche mit dem FFF-Lambo kollidiert wäre und dabei noch zwei gut platzierte Ferrari mit ins Verderben gerissen hätte. Ein Porsche-Werkspilot sagt dazu: „Nur ein Porsche hätte Porsche hier schlagen können – oder wir hätten uns selbst schlagen müssen.“ ■

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ZWEITER SAISONLAUF AUF DEM NÜRBURGRING

Länge der Strecke: 5,137 Kilometer; **Renndistanz:** 173 Runden gleich 888,701 Kilometer; **Pole-Position Pro-Klasse:** Romain Dumas, Dennis Olsen, Thomas Preining; GPX-Porsche 911 GT3 R (#40): 1.54,603 min; **Schnellste Runde im Rennen:** Thomas Preining; GPX-Porsche 911 GT3 R (#40): 1.55,979 min

| | Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückst. |
|-----|--------|------|---------------------------------|---------------------------|-----------------|
| 1. | Pro | #54 | Cairolì/Engelhart/Müller | Dinamic Porsche 911 GT3 R | 6:01.08,058 h |
| 2. | Pro | #88 | Boguslavskiy/Marciello/Fraga | AKKA ASP-AMG GT3 | +14,849 sec |
| 3. | Pro | #4 | Engel/Stolz/Abril | HRT-AMG GT3 | +17,823 sec |
| 4. | Pro | #31 | Bortolotti/v. d. Linde/Ineichen | WRT-Audi R8 LMS | +32,568 sec |
| 5. | Pro | #32 | Vanthoor/Mies/Weerts | WRT-Audi R8 LMS | +32,807 sec |
| 6. | Pro | #9 | Buncombe/Soucek/Pepper | K-Pax-Bentley GT3 | +33,293 sec |
| 7. | Pro | #101 | Buhk/Lorandi/Schiller | Getspeed-AMG GT3 | +38,267 sec |
| 8. | Pro | #98 | Bleekemolen/Silvestro/Berhard | Rowe-Porsche 911 GT3 R | +49,012 sec |
| 9. | Pro | #21 | Liberati/Burdon/Imperatori | KCMG-Porsche 911 GT3 R | +50,211 sec |
| 10. | Pro | #25 | Winkelhock/Haase/Boccolacci | Saintéloc-Audi R8 LMS | +1.05,300 min |
| 11. | Pro | #69 | Osbourne/Wilkinson/Bell | Optimum-McLaren 720S | +1.06,419 min |
| 12. | Silver | #159 | Pull/Hasse-Clot/Watson | Garage59-Aston Vantage | +1.21,889 min |
| 13. | Silver | #78 | Schandorff/McDowell/Kujala | Barwell-Huracan GT3 | +1.22,131 min |
| 14. | Pro | #72 | Rigon/Sirotkin/Molina | SMP-Ferrari 488 GT3 | +1.42,042 min |
| 15. | Pro | #107 | Panciatici/Jean/Morris | CMR-Bentley GT3 | +1.47,351 min |

schnittlichen Rundenzeiten, dann lagen die verschiedenen Fahrzeuge hier deutlich enger beieinander: Porsche führte mit ein bis zwei Zehntel auf die beiden Mercedes, der #32er-Audi von Dries Vanthoor war genauso schnell wie der siegreiche Porsche, die anderen Audi R8 hatten ebenfalls kaum Rückstand.

Warum war das Feld jetzt plötzlich ausgeglichen? Nach dem Rückfall von Vanthoor musste Dinamic-Schlussfahrer Matteo Cairoli nicht mehr alles aufbieten. Zweitens waren mit Vanthoor, Marciello oder Engel halt die Superstars des GT3-Gewerbes im Einsatz. Was aber im Umkehrschluss auch bedeuten könnte, dass die GT3-Teams im Endurance Cup aus Kostengründen (Corona, Rezession) auf der Fahrerseite nicht mehr durchgängig perfekt aufgestellt sind.

Zur Refinanzierung müssen deshalb gute Fahrer erhalten, die Geld oder Sponsorship mitbringen – die Pro-Autos sind also oftmals keine reinrassigen Profi-Autos mehr, zumindest sind Kompromisse an Bord. Und damit ist dann auch klar, dass es Schwankungen bei der Performance gibt, die weniger etwas mit dem Auto zu tun haben.

Und bei diesem Punkt war der siegreiche Porsche sicher ordentlich aufgestellt und gleichmäßig positioniert – was einen Teil seiner Dominanz zu erklären vermag. Der AMG-Sportchef Stefan Wendl beurteilt das ein wenig anders: „Porsche und Audi waren bei der Performance überlegen, wie zum Beispiel die Leistung von Dries Vanthoor im Audi gezeigt hat. Und wir erwarten, dass es diesbezüglich auch Anpassungen bei der Balance of Performance (BOP) für das nächste Langstreckenrennen in Spa geben wird.“

Neue Reifen, neue BOP?

Pascal Zurlinden, Leiter Werksport bei Porsche, liefert einen anderen Blickwinkel auf die Sache: „Es war von vornherein klar, dass die Frontmotorautos hier am Nürburgring tendenziell einen Nachteil haben. Und man darf jetzt nicht den Fehler begehen, Toprunden einzelner Piloten zu vergleichen – im Finale war das Feld ausgeglichen, und da saßen auf allen Autos die Top-Fahrer. Schließlich spielt eine Rolle, dass sich noch nicht alle GT3-Hersteller auf die neuen Reifen eingeschossen haben.“

Neue Reifen? An der Hinterachse kommt in der Tat eine

NEUE REGELN FÜR STOPPS

Im Endurance Cup wurden die Regeln für die Boxenstopps geändert: Statt wie bisher mit Mindeststandzeiten zu arbeiten, sind jetzt nur die Tankzeiten reglementiert. Bei einem sogenannten Splash-Stop darf maximal 10 Sekunden getankt werden, bei einem Full-Service-Stop müssen es dagegen mindestens 37 Sekunden sein. „Der Reifenwechsel wird in diesem Konzept wieder zu einem Element des Teamwettbewerbs im Motorsport“, so SRO-Chef Stéphane Ratel. Man konnte die neuen Regeln beim Saisonstart in Imola im Juli noch nicht umsetzen, weil die Kombination aus Zeitsensor im Tankkrüssel und Datenübertragung zur Rennleitung und Zeitnahme nicht umsetzbar war.

24 AUTOS IN 9 ZEHNTELN

Das am Freitagabend ausgetragene Qualifying am Nürburgring war eng und hart umkämpft, und das, obwohl in drei Quali-Sessions jeder Pilot eines Teams eine Bestzeit hinlegen musste. Der Durchschnittswert der drei Bestzeiten der drei Fahrer diente dann als Referenz für die Startaufstellung. Am Ende lagen 24 von 47 Autos innerhalb von neun Zehntelsekunden. Im Porsche-Lager war Thomas Preining mit einer absoluten Bestzeit von 1.54,001 min der Superstar.

GTWC-KALENDER 2021

GT-Promoter Ratel informierte am Nürburgring die Teams über die Kalenderpläne für 2021. Hier das Korsett: 16.–18. April: Monza (Endurance); 1.–2. Mai: Brands Hatch (Sprint); 7.–9. Mai oder 14.–16. Mai: TBA (Endurance); 28.–30. Mai: Le Castellet (Endurance); 18.–20. Juni: Zandvoort (Sprint); 2.–4. Juli: Misano (Sprint); 29. Juli–1. August: 24h Spa (Endurance); 3.–5. September: Nürburgring (Endurance); 24.–26. September oder 8.–10. Oktober: Barcelona (Sprint); 24.–26. September oder 5.–6. November: TBA (Sprint)

Acura-Sieg in Atlanta



Hélio Castroneves und Ricky Taylor holten beim IMSA-Lauf in Atlanta den zweiten Sieg

Penske-Acura feierte mit Ricky Taylor und Hélio Castroneves beim IMSA-Lauf in Road Atlanta den zweiten Saisonsieg – trotz zwei Strafen. Das 6h-Rennen sah viele Zwischenfälle. In der GTLM-Klasse bezwang BMW Chevrolet.

Von: **A. Cotton; A. Haupt**

Dieses Rennen war durchzogen von Unfällen und Strafen. Der erste Zwischenfall ereignete sich bereits vor dem Fallen der grünen Flagge: Felipe Nasr schickte Dane Cameron im Acura-Penske mit der Startnummer 6 in einen Dreher. Der Amerikaner riss zwei andere Autos mit ins Verderben, bevor das Feld überhaupt in der ersten Kurve war.

Die Sieger mussten in der ersten Rennstunde gleich zwei Strafen wegstecken: beide selbst verschuldet. Hélio Castroneves hatte seine Pole-Position zwar am Start in eine Führung umgesetzt, aber dann patzte der Brasilianer: Die Probleme begannen, nachdem

Mazda-Pilot Harry Tincknell den BMW M8 GTE von Connor De Phillippi berührte und ihm den Außenspiegel abbrach. Da das Teil ausgerechnet auf der Rennlinie landete, rief die Rennleitung eine Gelbphase aus. Alle Prototypen suchten daraufhin die Box auf. Castroneves wurde geblitzt, weil er dort zu schnell war. Für das Vergehen erhielt er eine Drive-through-Strafe, beim Absitzen übersah er zu allem Überfluss eine rote Ampel am Boxenausgang. Das brockte dem Penske-Team eine Zeitstrafe von 60 Sekunden ein, die Castroneves im Stillstand absitzen musste. Damit war das Acura-Duo erst einmal raus aus der Führungsgruppe.

Auf Strafe folgt Aufholjagd

Immerhin: Die frühen Strafen erlaubten es, in den folgenden fünf Stunden noch aufzuholen. „Das Team hat mich verspottet. Sie sagten, ich fahre wie ein 20-Jähriger und mache Anfängerfehler“, juxte Castroneves. „In Langstreckenrennen passieren immer viele Sachen. Du willst sie um den ersten Boxenstopp herum, weil du dann noch die Möglichkeit hast, Fehler wiedergutzumachen. In der Vergangenheit er-

„Wenn Tincknell mich noch hätte angreifen wollen, hätte ich die Führung mit Klauen und Zähnen verteidigt. Nicht im Leben hätte ich ihn einfach durchgelassen!“

Penske-Pilot Hélio Castroneves

wischte es uns bei den letzten zwei oder drei Stopps – dann hast du aber keine Zeit mehr.“

Die späteren Sieger nutzten die Safety-Car-Phasen, um sich zurückzurufen. Ricky Taylor war es dann, der bei gut Dreiviertel der Renndistanz einen unglaublichen Stint auf die Bahn zauberte. Der 31-jährige Amerikaner lag 22 Sekunden hinter dem Spitzenreiter, als er von Castroneves den Acura DPi übernahm. Pipo Derani räumte im Whelen-Cadillac mit der Startnummer 31 den Lamborghini Huracán GT3 von Spencer Pumpelly

ab. Durch die fällige Strafe gegen Derani rückte Taylor auf den dritten Platz auf – drei Sekunden hinter Tristan Nunez im Mazda und Penske-Teamkollege Dane Cameron. Den überholte Taylor schnell, als sich die beiden in der 216. Rennrunde von insgesamt 273 Umläufen durch den Verkehr arbeiteten. Als Montoya Cameron ablöste, war der Weg frei für den Amerikaner. Als Taylor selbst stoppte, hatte er sich bereits um zwölf Sekunden von seinen Verfolgern abgesetzt. Der Abstand verringerte sich zwar im Verkehr, war aber ausreichend, damit Castroneves den Sieg im Finale nach Hause fuhr.

Unfall für Montoya

Montoya hatte Pech. Ihm donnerte Ryan Briscoe in der Boxeneinfahrt ins Heck. Deshalb mussten die Penske-Mechaniker den Heckflügel austauschen. Die Reparatur brachte das Duo Montoya/Cameron um alle Siegchancen. Die Stewards sprachen wegen des Auffahrunfalls eine Strafe gegen Briscoe aus. Für Montoya war das Rennen nach 265 Runden beendet: 15 Minuten vor Ende war der Kolumbianer in einen Unfall mit drei Autos verwickelt, der auch



Deutscher Sieg: Das Rahal-Team siegte in der GTLM-Klasse mit dem M8 GTE



Deutscher Sieg: Mario Farnbacher gewann die GTD-Klasse für GT3-Autos

Toni Vilander im GTD-Ferrari aus dem Rennen riss. Tristan Vautier im Cadillac DPi von JDC Motorsports kam hingegen relativ unbeschadet davon. Für das Podest reichte es allerdings nicht mehr.

Die Mazdas nahmen immer stärker an Fahrt auf, je länger das Rennen andauerte. Beinahe hätte das Trio Jonathan Bomarito, Harry Tincknell und Ryan Hunter-Reay sogar noch gewonnen. Doch Castroneves kreuzte den Zielstrich mit einem Vorsprung von knapp einer Sekunde vor dem Mazda. „Wenn Tincknell mich noch hätte angegriffen wollen, so hätte ich die Führung mit Klauen und Zähnen verteidigt. Nicht im Leben hätte ich ihn einfach durchgelassen“, raunte Castroneves.

Der bestplatzierte Mazda lag nie weiter zurück als 25 Sekunden. Dass man aber sogar den Sieg ins Visier nehmen konnte, schien bis zur letzten Rennstunde fast ausgeschlossen. Doch in Tincknells Händen übte Mazda plötzlich Druck auf die Führenden aus. Allerdings kam der Engländer nie nah genug heran, um tatsächlich einen Überholversuch zu starten. Zu keinem Zeitpunkt führte der Mazda DPi mit der Startnummer 55 das Rennen an – im Gegensatz zum Schwesterauto. Olivier Pla, Oliver Jarvis und Tristan Nunez sammelten in den Runden 138, 139 und 168 bis 205 Führungskilometer.

Zwischenzeitlich hatte sich das Trio einen Vorsprung von mehr als zehn Sekunden herausgefahren, der durch ein Safety Car verdampfte wie Wasser auf einem heißen Stein. Am Ende der fünften Stunde zwang sie ein Bremsdefekt zu einem längeren Boxenaufenthalt. Die Führung war futsch, nach 230 Runden folgte die Aufgabe.

Derani, Filipe Albuquerque und Felipe Nasr belegten den

dritten Platz, obwohl sie wegen zwei verschuldeten Unfällen mit Strafen belegt wurden. In der zweiten Rennhälfte, bei fallenden Luft- und Asphalttemperaturen, hatte Cadillac nie den Speed von Acura und Mazda. Es war am Ende sogar ein glückliches Podest für das Whelen-Team, das das Petit-Le-Mans-Rennen 2019 noch dominiert hatte.

BMW feiert Klassensieg

In der GTLM verlief das Sechsstunden-Rennen nicht minder dramatisch. BMW durchbrach die erdrückende Corvette-Dominanz seit Wiederaufnahme der Rennaktivitäten. Connor De Phillippi, der sich den M8 mit Bruno Spengler teilte, überstand den frühen Zusammenstoß mit dem Mazda von Tincknell, der dem BMW den Spiegel kostete, und führte den Münchner Hersteller zu einem verdienten Klassensieg. Es war der erste Erfolg für BMW

seit acht Monaten: Im Januar hatten John Edwards und Jesse Krohn in Daytona gewonnen. Das Duo ließ BMW mit dem dritten Platz doppelt jubeln. Dazwischen schoben sich die Corvette-Fahrer Tommy Milner und Oliver Gavin.

Das GT-Feld lag konstant nah zusammen. Den entscheidenden Moment passte De Phillippi ab, nachdem ihm Porsche-Fahrer Nick Tandy nach einem Boxenstopp auf weichen Reifen vor die Nase gefahren war. Schnell knackte der Amerikaner im BMW den Briten. „Ich bin sehr gut auf kalten Reifen. Diese Stärke musste ich nutzen. Als ich Tandy vor mir sah, war der Moment gekommen, um voll zu attackieren. Als ich ihn auf der Außenseite der vierten Kurve überholt hatte, habe ich den Hammer fallen lassen. Ich wusste, dass diese paar Runden entscheidend sein werden.“ Die Schlussphase erlebte keine Dra-

men mehr. Die erfolgreichen BMW-Fahrer hatten niemanden mehr zu fürchten, nachdem die Corvette beim Restart erst an den GTD-Autos vorbeisusste.

Porsche verpasste das Podest. Wieder einmal hatte man zwar den Speed, nicht aber das Glück. Nick Tandy und Fred Makowiecki bremste eine lose vordere Haube ein, die zwar mit Klebeband fixiert wurde, sich aber leicht anhebte. Das vergrößerte den Luftwiderstand auf den Geraden. Das Schwesterauto hatte noch mehr Pech: Laurens Vanthoor erlitt einen Reifenschaden, der zu einer kaputten Bremsleitung führte. Der fällige Reparaturstopp brachte sie um alle Möglichkeiten.

Mario Farnbacher holte zusammen mit Matt McMurry und Shinya Michimi den Klassenerfolg in der GTD-Klasse auf Acura NSX GT3, vor Bryan Sellers im Lamborghini und Patrick Long im Porsche. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SECHSTER SAISONLAUF IN ROAD ATLANTA (USA, GEORGIA)

Länge Strecke: 4,08 Kilometer; **Renndistanz:** 273 Runden = 1113,840 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Hélio Castroneves; Penske-Acura-DPi (#7), 1.08,674 min; **Pole-Position GTLM:** Nick Tandy; Porsche 911 RSR (#911), 1.16,167 min; **Pole-Position GTD:** Frankie Montecalvo; Vasser-Lexus RC F (#12), 1.19,757 min; **Schnellste Rennrunden:** DPi: Olivier Pla (Mazda-DPi), 1.09,690 min; **GTLM:** Tommy Milner (Corvette), 1.17,342 min; **GTD:** Steijn Schothorst (Lamborghini), 1.20,692 min

| | Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückstand |
|-----|--------|------|--------------------------------|--|-------------------|
| 1. | DPi | #7 | Castroneves/Taylor | Penske-Acura-DPi | 6:00.54,929 h |
| 2. | DPi | #55 | Bomarito/Tincknell/Hunter-Reay | Mazda-DPi | +0,983 s |
| 3. | DPi | #31 | Derani/Nasr/Albuquerque | Whelen Engineering-Cadillac-DPi | +2,067 s |
| 4. | DPi | #5 | Barbosa/Bourdais/Vautier | JDC Miller Mustang Sampling Cadillac-DPi | +3,442 s |
| 5. | DPi | #10 | Briscoe/van der Zande | Wayne Taylor-Cadillac-DPi | +3,993 s |
| 6. | DPi | #6 | Cameron/Montoya | Penske-Acura-DPi | Not running |
| 7. | LMP2 | #52 | Kelly/Trummer/Huffacker | PR1 Matthiasen Motorsport-Oreca-LMP2 | +9 Runden |
| 8. | GTLM | #25 | Spengler/De Phillippi | Rahal-BMW M8 GTE | +19 Runden |
| 9. | GTLM | #4 | Gavin/Millner | Corvette C8.R | +19 Runden |
| 10. | GTLM | #24 | Krohn/Edwards | Rahal-BMW M8 GTE | +19 Runden |
| 11. | GTLM | #911 | Tandy/Makowiecki | Porsche 911 RSR | +19 Runden |
| 12. | GTLM | #3 | Garcia/Taylor | Corvette C8.R | +19 Runden |
| 13. | GTLM | #912 | Vanthoor/Bamber | Porsche 911 RSR | +21 Runden |
| 14. | GTD | #86 | Farnbacher/McMurry/Michimi | Meyer Shank Racing-Acura NSX GT3 | +28 Runden |
| 15. | GTD | #48 | Sellers/Snow/Lewis | Paul Miller Racing-Lamborghini Huracán GT3 | +28 Runden |



Anfang und Ende

Der Restart der WM beim neuen Gastgeber Estland war ein echter Gewinn für die Meisterschaft und lieferte den Balten den erträumten Heimsieg von Nationalheld Ott Tänak. Für Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville dürfte der WM-Zug dagegen abgefahren sein.

Von: **Markus Stier**

Es wurde auch Zeit. Die Formel 1 ist seit Anfang Juli unterwegs, die Sportwagen-WM seit Ende August. Die Rallycross-WM fing Anfang September an, fuhr aber in acht Tagen öfters um Punkte als die Rallye-Fahrer in neun Monaten.

„Irgendwie fahren alle, selbst die Europameisterschaft ist in die Gänge gekommen, nur wir nicht“, klagte Sébastien Ogier mit einem klaren Seitenhieb auf den Weltmotorsportverband, der nach dem vorzeitigen Ende der Rallye Mexiko Anfang März vor allem durch Passivität glänzte.

Während FIA-Rallye-Direktor Yves Matton zuschaute, wie ihm Covid-19 den Kalender zerschoss, spuckte ein anderer in die Hände. Nach Querelen mit dem nationalen Verband hatte Urmo Aava seine Rallye Estland im Frühsommer bereits abgesagt. Als plötzlich vom Promoter die Anfrage kam, ob das kleine Land im Baltikum einspringen wolle, stampfte der frühere Rallye-Profi innerhalb von zwei Monaten eine WM-Rallye aus dem Boden. Schon seit drei Jahren hatte man in Tallinn immer den Finger gehoben, wenn es um die Kalenderplanung ging, aber die

kleinen Balten in der hinteren Bank wurden zugunsten traditionsreicherer Länder, wichtigerer Märkte und der Globalisierungspläne des Verbandes ignoriert.

Kürzer, aber nicht leichter

Nun, pünktlich zum dreißigjährigen Jubiläum der Unabhängigkeitserklärung von der Sowjetunion und zum zehnjährigen Jubiläum der Rallye schrieb die kleine Nation am östlichen Rand der Ostsee Geschichte. Dienten die Hochgeschwindigkeits-Schotterpisten südlich von Tartu in der jüngeren Vergangenheit allenfalls als Aufwärmprogramm für das Mächtigkeitsspringen in Finnland, ersetzte der Newcomer nun den Wiederanpiff nach der Sommerpause. Dass die Rallye angesichts der Eile um einen Tag und ein Drittel der Distanz kürzer als ein gewöhnlicher WM-Lauf ausfiel, kommentierten die Aktiven



Dreifaches Jubiläum: Estland feiert 2020 30 Jahre Unabhängigkeit, die Rallye wird zum 10. Mal ausgetragen und es ist der 600. Rallye-WM-Lauf seit WM-Beginn 1973.

unisono: Hauptsache, wir fahren überhaupt wieder.

Rallye-Chef Aava entschied, den Saisonhöhepunkt auf der anderen Seite der Ostsee einfach zu kopieren. Weil die letzte Eiszeit Südestland nicht so drastisch aufgefaltet hinterließ wie Finnland, schüttete die Baukolonne des

Weltmeister Ott Tänak sprang in seiner Heimat am Ende souverän zum ersten Saisonsieg

Veranstalters einfach reichlich künstliche Wellen auf die Pisten, sodass sich mancher Pilot nach der ersten Etappe den Nacken kneten musste. „Hier fliegst du fast mehr als bei uns in Finnland“, meinte Teemu Suninen.

„Sprungmanagement wird ein großes Thema sein“, war sich Tabellenführer Ogier sicher, denn die ein oder andere steile Schanze ging durchaus aufs Material. Als weichste Stelle in der Stoßabwehr erwiesen sich die Reifen, bei einer leicht schiefen Landung zog es Lokalmatador Ott Tänak schon am ersten Morgen einen Pneu von der Felge. Zum Glück war das Ziel nah, und so blieb Estlands Sportler des Jahres ohne Zeitverlust, aber der eigentlich geplante frühe Niederschlag der Opposition fiel damit aus, denn wie alle anderen hatte Tänak nur ein Ersatzrad an Bord.

Streng genommen hatte der Weltmeister auf dem Weg zum Heimsieg ohnehin nur einen Gegner zu fürchten, und der kam aus der Toyota-Fraktion. Es war nicht Ogier, der sich auf den schnellsten Pisten der Saison erst warmfahren und Vertrauen in seinen Toyota finden musste. Es war auch nicht Elfyn Evans, der zwar als Vierter ordentlich punktete, sich aber Ogier geschlagen geben musste, weil ihm erstens immer wieder kleine Fehler unterliefen, und ihm zweitens am Samstagnachmittag mit Vollgas in der sechsten Welle im Wald hinten

links die Pelle von der Felge flog. Die abgelöste Reifenlauffläche hatte das komplette Radhaus zerschlagen. Immerhin durfte sich auch der Tabellenzweite über die Gnade des späten Defekts freuen, der Dritte im Bunde hatte weniger Glück.

Brotlose Kunst

Kalle Rovannerä war schon zwei Wochen zuvor beim Probelgopp der Südestland-Rallye der Einzige, der Tänak folgen konnte, und schon nach Prüfung 2 lag Finnlands Wunderkind in Führung. Aber sein Reifenplatzer auf WP3 passierte kurz nach dem Start, und so war schon vor der ersten Mittagspause eine halbe Minute futsch und damit der Zug zum Sieg abgefahren.

Papa Harri Rovannerä spülte am Abend in einer Bar in Tartu seinen Ärger runter. „Das mit dem Reifen kann passieren, aber nicht das mit der Zeitstrafe.“ Im Etappenziel brummen die Stewards dem Toyota mit der Nummer 69 eine Extra-Minute auf, weil Beifahrer Jonne Halttunen an der Startlinie noch hastig aus dem Auto gesprungen war, um die Plastikblenden vom Wasserkühleinlass zu reißen. Des Rätsels Lösung: Der kleine Motorraum des Yaris macht eine effiziente Kühlung bei heißem Wetter schwierig. Chefdesigner Tom Fowler konstruierte nach der ersten Saison 2017 eine modifizierte Variante, aus Platz- und

Gewichtsgründen ließ er aber Lüfterrad und Thermostat weg. Stattdessen zieren nun auf den Verbindungsetappen Kunststoffabdeckungen den Schlund des Lufteinlasses. Halttunen wusste, dass an der Startlinie Parc-fermé-Bestimmungen herrschen und somit jegliche Arbeiten am Auto verboten sind, aber ohne die hektische Aktion wäre die Wassertemperatur bei Vollgas gewiss in den roten Bereich gewandert und hätte das Notlaufprogramm oder Schlimmeres aktiviert.

So lag Rovannerä nach einem Tag mit anderthalb Minuten auf der Sollseite, und die Missgeschicke schmerzten am Sonntag noch deutlich mehr als unmittelbar nach ihrem Geschehen, denn der am Ende Fünftplatzierte verlor die Rallye mit 1.18 Minuten. Dass der erste WM-Sieg des 19-Jährigen nicht nur eine theoretische Option war, zeigte sich auf der letzten Prüfung, als die Titel-Aspiranten noch einmal angasten, um die Extrapunkte einzuheimsen. Rovannerä fuhr nicht nur Bestzeit auf den 20 Kilometern von Kambja, er verpasste dem Zweitschnellsten Evans 5,1 Sekunden, Sieger Tänak sechs und Sechsfachweltmeister Ogier 7,9.

Insgesamt aber zeigte Toyota nicht die Dominanz, die auf den superschnellen Prüfungen zu erwarten gewesen wäre. Auf manchen Strecken lag der Schnitt trotz der eingebauten Kuppen und Schikanen bei 127 Kilometern pro Stunde, das toppt sogar den Durchschnitt von Finnland 2016, als Kris Meeke im Citroën DS3 mit 126,62 km/h die schnellste WM-Rallye aller Zeiten gewann. „Wir haben hier eine Lektion gelernt“, bekannte Tommi Mäkinen freimütig: „Wir haben auf den falschen Strecken getestet.“ Die finnische Truppe stimmte das Auto weitgehend wie in der Heimat ab, dort aber ist der lehmige Boden so glatt und hart, dass er zuweilen optisch kaum von Asphalt zu unterscheiden ist. Die estnische Scholle ist etwas weicher, was eine weniger aggressive Fahrwerksabstimmung fordert. Zudem bildeten sich im ersten Durchgang Riefen und Furchen, die im zweiten bedeutende Effekte auslösten.

„Die Rillen sind nicht tief, aber im sechsten Gang hast du da ganz schön zu tun“, sagte Teemu Suninen. „Ich fühle mich, als hätte ich schon eine ganze Rallye in den Knochen“, stöhnte Tänak



Für Ott Tänak und Martin Järveoja war es der erste Sieg im Hyundai und der erste WM-Heimsieg ihres Lebens



ROESELER

Versprungen: Thierry Neuville war schnell, aber kurz zu schnell



ROESELER

Ford ging baden. Alle drei Fiesta waren zu langsam



ROESELER

nach der ersten Etappe. Der tiefere Boden ist wohl auch die Ursache für die sonst ungewöhnlichen Laufflächenablösungen. „Die Schotterreifen mögen dieses extrem hohe Tempo nicht.“ Da es vor der Rallye geregnet hatte und die Temperatur nur knapp unter 20 Grad lag, griffen zudem alle Fahrer auf die weichere und damit empfindlichere der beiden Michelin-Mischungen zurück. Erstaunlicherweise rückte nach den ersten Plattfüßen am Samstagmorgen auch mittags das gesamte WRC-Feld mit nur einem Reserverad aus. 30 Extrakilos wollte sich bei der Jagd um Sekündchen niemand ins Auto packen, was angesichts der Tatsache, dass nur noch vier Rallyes im Kalender stehen, durchaus eine heikle Entscheidung sein konnte. Um ein Haar hätte der Punktbeste böse Lehrgeld gezahlt. Auf der zweiten Halbetappe rutschte Ogier erst ein Gummi von der Felge, dann löste sich der Ersatzreifen auf. Mit erhöhtem Puls und gebremstem

Schaum rettete sich der Franzose zum Service.

Craig Breen währte nach einem frühen Steintreffer auch einen Reifenschaden, irrte aber zu seiner Freude und genoss das erste Rallye-Wochenende seit Schweden in vollen Zügen. Anders als die Titelaspiranten Neuville und Tänak bekam der Ire keinen Probelauf, 100 Testkilometer mussten Hyundais Nummer 3 genügen, und das taten sie auch. „Das Auto macht genau, was ich will“, strahlte der Mann von der Grünen Insel, und Grün ist ja die Farbe der Hoffnung: „Mir kommt es vor, als würde meine Karriere noch mal ganz von vorn beginnen“, glaubt der 30-Jährige – und könnte damit recht haben. Platz 2 hinter Tänak ist eine eindrucksvolle Visitenkarte.

Während sich Tänaks Beifahrer Martin Järveoja schon am Sonntagmorgen bei Durchqueren seines Heimatdorfes Elva ein paar Rührungstränchen wegwischen musste, übte sich die Be-

satzung des Hyundai mit der Nummer 11 in Frustrationstoleranz. Wie so oft bei Thierry Neuville war es nur ein kleiner Ausflug neben die Piste, und wie so oft mit großen Folgen. Nach kleiner Instabilität vorn links ging es am Freitagnachmittag hinten rechts ins Gehölz, wo etwas Solideres lauerte als die Querlenker des rechten Hinterrades. Damit kassierte der Belgier nach Mexiko die zweite Nullnummer in Folge, denn der Plan, wenigstens die fünf Powerstage-Punkte zu gewinnen, verpuffte mit Motorproblemen schon vor dem Start des Finales.

Auf Augenhöhe mit Toyota

Der Patzer ist umso ärgerlicher, als Hyundai erstmals auf schnellem Schottergeläuf mit Toyota auf Augenhöhe war. Die neue, seit Mexiko montierte Aerodynamik hat den erheblichen Mangel an Abtrieb reduziert. Zudem hat die Truppe von Andrea Adamo von Reiger- auf Sachs-Dämpfer gewechselt, womit der i20 etwas



Estland ist die 33. Nation, die einen WM-Lauf ausrichtet, und mit 1,4 Millionen Einwohnern und 45 000 Quadratkilometern die kleinste.

träger beim Einlenken geworden ist, aber mehr Halt und Traktion bietet. „Ich muss mich immer noch daran gewöhnen“, sagt Neuville, der eher zackige Lenkmanöver wünscht.

Angesichts von nur drei ausstehenden Läufen, Tabellenrang 5 und 37 Punkten Rückstand, ist selbst die fünfte Vizeweltmeisterschaft für Neuville ein schwer zu erreichendes Ziel. Immerhin hat Hyundai sich durch den Doppel-



Regen vor der Rallye sorgte für Chancengleichheit bei den Teams und gute Sicht bei den Fans



Toyota hat seine Überlegenheit bei Highspeed-Schotterrallyes eingebüßt



Breen: Neuer Karrierestart



Rovanperä: Ersten Sieg verpasst

sieg von 21 Punkten Rückstand auf 5 herangerobbt.

Bei M-Sport würde man angesichts des miesesten Geschäftsjahres der Firmengeschichte gern die Uhr vorstellen auf 2022. Der neue, stärkere Motor bleibt ebenso im Regal wie die verbesserte Aerodynamik. Teameigner Malcolm Wilson und Teamchef Richard Millener haben die Saison praktisch abgeschrieben und brauchen die bestehenden Komponenten im Lager auf.

Es fehlt an Geld für ausgiebige Testfahrten und an Vorbereitung für die Piloten. Die konnten allenfalls versuchen, der Blutspur zu folgen, sollte einer der WRC-Kollegen sein Auto wundgeschossen haben. Gus Greensmith, Teemu Suninen und Esapekka Lappi schraubten an ihren Setups herum, ohne dass sich viel besserte. Sie kämpften, aber auf verlorenem Posten. Am Samstagabend lag bei der schnellsten Schotterrallye des Jahres ein Japaner auf Rang 6 – vor sämtlichen Finnen und allen drei Ford.

Takamoto Katsuta fuhr die Rallye seines Lebens. Jetzt zahlte sich aus, dass Teamchef Tommi Mäkinen Nippons Nachwuchshoffnung seit drei Jahren in die Wälder Mittelfinnlands gesperrt hat. Der gute Zwischenrang war keineswegs geerbt, sondern erkämpft. Katsuta wurde ein Opfer des rutschigen Sonntagmorgens, als er den vierten Werks-Yaris nach eingesprungener Doppelrolle zerknüllt zurückließ.

So gesehen konnte Esapekka Lappi noch froh sein, denn er war bei seinem Dreher auf der vorletzten Prüfung nirgends angeschlagen und musste im Kampf um Rang 6 nur Teamkollege Suninen passieren lassen. Der dauerfrustrierte Finne hätte beim Resümee über vieles klagen können, sprach aber im Ziel erst einmal aus, was die meisten seiner Kollegen dachten: „Erst einmal ein großes Lob an den Veranstalter. Die hatten hier so wenig Zeit und haben trotzdem einen tollen Job gemacht.“ ■

RALLYE ESTLAND (4.–6.09.2020)

4. von 7 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 232,12 Kilometer

| | | |
|----------------------------------|-------------------|-------------|
| 1. Tänak/Järveoja (EST/EST) | Hyundai i20 WRC | 1:59.53,6 h |
| 2. Breen/Nagle (IRL/GB) | Hyundai i20 WRC | +22,2 s |
| 3. Ogier/Ingrassia (F/F) | Toyota Yaris WRC | +26,9 s |
| 4. Evans/Martin (GB/GB) | Toyota Yaris WRC | +41,9 s |
| 5. Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN) | Toyota Yaris WRC | +1.18,7 min |
| 6. Suninen/Lehtinen (FIN/FIN) | Ford Fiesta WRC | +2.39,6 min |
| 7. Lappi/Ferm (FIN/FIN) | Ford Fiesta WRC | +2.52,0 min |
| 8. Greensmith/Edmondson (GB/GB) | Ford Fiesta WRC | +4.53,8 min |
| 9. Solberg/Johnston (S/GB) | VW Polo Rally2 | +7.38,6 min |
| 10. Östberg/Eriksen (N/N) | Citroën C3 Rally2 | +8.17,3 min |

Bestzeiten: Rovanperä 5, Ogier 5
Tänak 3, Breen 2, Evans 1, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

| | |
|----------------------|-----------|
| 1. Sébastien Ogier | 79 Punkte |
| 2. Elfyn Evans | 70 |
| 3. Ott Tänak | 66 |
| 4. Kalle Rovanperä | 55 |
| 5. Thierry Neuville | 42 |
| 6. Teemu Suninen | 34 |
| 7. Esapekka Lappi | 30 |
| 8. Craig Breen | 25 |
| 9. Sébastien Loeb | 8 |
| 10. Takamoto Katsuta | 8 |



Hyundai feiert Doppelsieg

WM-STAND MARKEN

| | |
|-----------------|------------|
| 1. Toyota | 137 Punkte |
| 2. Hyundai | 132 |
| 3. M-Sport-Ford | 83 |

Déjà-vu für Östberg



Oliver Solberg war im VW Polo in der zweiten WM-Liga eine Klasse für sich

ROESELER

Nach dem dritten WRC2-Erfolg kann Mads Östberg den Sekt kalt stellen. Einziges Manko: Wie schon beim EM-Lauf in Lettland wurde der Routinier auch hier von WRC3-Privatier Oliver Solberg abgeledert.

Von: **Reiner Kuhn**

So abgebrüht muss man erst einmal sein: Zu Beginn ließ Oliver Solberg der etablierten Konkurrenz den Vortritt und groovte sich auf den speziellen Mix von Hochgeschwindigkeitspisten mit wilden Sprungkuppen und engen, kurvigen Passagen ein. Ergo durfte erst WRC2-Tabellenführer und Citroën-Werksfahrer Mads Östberg eine Bestzeit und die Führung bejubeln, dann Lokalmatador und WRC3-Privatier Egon Kaur im Skoda, bevor dessen Markenkollege Kajetan Kajetanowicz ein einziges Mal glänzen durfte – dann war Schluss.

Mit Bestzeit auf WP4 setzte sich Solberg im privaten VW Polo an die Spitze der mit 30 Teams (davon sechs werksunterstützten WRC2-Crews) voll besetzten Klasse, ließ zwei weitere Bestmarken folgen und baute nach der ersten Schleife die Führung auf knapp zwölf Sekunden vor Kaur aus. Östberg fehlten als Viertem bereits 32,7 Sekunden auf den 18-

jährigen Schweden. Er schwärmte dennoch von den Fortschritten, die Citroën in den vergangenen Wochen mit einer neuen Dämpferkonfiguration und angepassten Differenzialeinstellungen seit dem Probegalopp beim EM-Lauf in Lettland auf ähnlich schnellen Passagen gemacht habe.

Einzig den Beweis blieb er schuldig, denn der schnelle Youngster hatte ihn jederzeit im Griff. Besser noch: Diesmal leistete sich der Sohn von Ex-Weltmeister Petter Solberg gar den Luxus und packte am Samstagnachmittag als Einziger der Spitzengruppe ein zweites, gut 20 Kilo schweres Ersatzrad ins Auto. „Das würde ich allerdings auch machen, wenn unser Fiesta so untergewichtig wäre“, erklärt M-



WRC3-Sieger Solberg wird zum Vielfahrer. Um nebenbei seine Titelchancen in der Rallye-EM zu wahren, wird der EM-Zweite neben der Rallye-WM auch die nächsten ERC-Läufe bestreiten.

Sport-Junior Adrien Fourmaux ohne Groll. Denn der Franzose überraschte auf ungewohntem Terrain mit schnellen Zeiten und bestätigte die Leistungsdichte der unterschiedlichen Kundensport-Modelle. Für Hyundai übernahm dies WRC3-Akteur Huttunen. Denn deren offizielle WRC2-Junioren Ole Christian Veiby und Nikolay Gryazin enttäuschten erneut. Während der russische Vielfahrer sich nach farblosem Auftritt mit Klassenrang 11 zufriedengeben musste, stellte der Norweger seinen i20 zwischenzeitlich ab, weil er zwei Platten, aber nur ein Ersatzrad hatte. Dann warf er seinen Dienstwagen auf der Powerstage auf Platz 25 liegend in die Walachei.

Das gleiche Kunststück schaffte Kajetanowicz. Eine Prüfung vor dem Ziel lag der dreimalige Europameister 3,7 Sekunden hinter Östberg auf Rang 3. Doch statt Rang 2 in der WRC3 abzusichern, wollte der Pole noch WRC2-Routinier Östberg abfangen – und legte seinen Fabia aufs Dach. Huttunen und Kaur rückten auf.

Solberg zeigte, wie es geht, setzte 36 Sekunden Vorsprung vor der letzten Prüfung Bestzeit und damit ein finales Statement, 2,7 Sekunden schneller als Östberg, der über das Wochenende nur viermal die Nase vorne hatte. Ausgeglichen ist das Kräfteverhältnis bei den Herstellern, wie fünf verschiedene Fahrzeugmodelle auf den ersten fünf Plätzen unterstreichen. ■



Geschlagener Sieger: Östberg

ROESELER



Starker Auftritt: Adrien Formaux

KUHN

WRC2/WRC3 ESTLAND

| | |
|------------------------------|----------------|
| 1. Solberg/Johnston (S/IRL)* | in 2:07.32,2 h |
| Volkswagen Polo | |
| 2. Östberg/Eriksen (N/N) | + 38,7s |
| Citroën C3 | |
| 3. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)* | + 59,0 s |
| Hyundai i20 | |
| 4. Kaur/Simm (EST/EST)* | + 1.47,8 min |
| Skoda Fabia | |
| 5. Fourmaux/Jamoul (F/F) | + 2.07,1 min |
| Ford Fiesta | |

*WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 4

| | |
|--------------------------|-----------|
| 1. Mads Östberg (N) | 75 Punkte |
| 2. Pontus Tidemand (S) | 56 Punkte |
| 3. Nikolay Gryazin (RUS) | 50 Punkte |

Rallye Estland

„Das Unmögliche möglich gemacht“

Während die FIA das rigide Formel-1-Corona-Konzept übernahm, schafften die Esten das Kunststück, einen WM-Lauf im öffentlichen Raum durchzuführen – mit Publikum.

Von: **Reiner Kuhn**

Verkehrte Welt in der Universitätsstadt Tartu. „Bei der Rallye müssen alle eine Maske tragen, auch wenn es in Estland eigentlich nicht Pflicht ist“, erklärte Organisationsleiter Urmo Aava. Waren Teammitglieder, Offizielle und Journalisten tagüber in verschiedenen Bereichen streng voneinander getrennt und mit Gesichtsmaske unterwegs, mischten sie sich abends unter die Bevölkerung und suchten bei einem Res-

taurant-Besuch etwas Normalität und ignorierten damit die FIA-Auflagen. „Wir hatten etwa 3000 Helfer und konnten, um das Sicherheitskonzept umzusetzen, auch auf staatliche Kräfte zurückgreifen – von der Armee bis zur Forstbehörde“, verrät Aava über die in wenigen Wochen aufgesetzte WM-Runde, für die auch die estnischen Regierung manches Auge zudrückte. Verständlich. Diese Chance wollte man sich im Land der Weltmeister nicht entgehen lassen. Darauf scheinen auch die FIA-Offiziellen spekuliert zu haben.

„Hier wurde in kürzester Zeit und unter schwierigen Bedingungen fast das Unmögliche möglich gemacht“, streut FIA-Rallyedirektor Yves Matton dem Veranstalter Rosen, was sonst? „Ich bin kein Corona-Spezialist“, sagt der Belgier und verweist auf das notdürftig adaptierte FIA-Restart-Kon-

zept der Formel 1. Weder Matton noch FIA-Organisationsdirektor Bruno Famin oder Rallye-WM-Manager Andrew Wheatley besuchten den EM-Saisonaufakt in Rom geschweige denn eine andere Rallye in den vergangenen Wochen, um die speziellen Anforde-

rungen mit Wertungsprüfungen und Verbindungsetappen im öffentlichen Straßenverkehr zu studieren. „In der Türkei arbeiten wir mit dem gleichen Konzept. Das Wichtigste ist, dass es weitergeht“, stellt Matton genervt klar. ■



ROESELER

16 000 Zuschauer, separiert in 1000er-Gruppen, brachten die Esten unter

Junior-WM

Erster WM-Sieg für Sesks

Ein später Plattfuß kostete WM-Debütant Virves den Sieg. Sesks sprang in die Bresche und durfte jubeln.

Noch zwölf WM-Junioren reisten zur zweiten von vier WM-Runden nach Estland. Während Sami Pajari, Tom Kristensson, Martins Sesks und Lokalmatador Kern Torn die Bestzeiten markierten, blieb WM-Debütant Robert Virves cool. Nach vier Wertungsprüfungen übernahm der 21-Jährige Este die Führung und baute diese ohne eine einzige Bestmarke auf elf Sekunden auf den Letten Sesks und 27 auf den Finnen Pajari aus.

Für Tabellenführer Kristensson dagegen war die Rallye nach einer harten Landung mit Motorschaden (WP3) ebenso früh beendet wie für Fabio Andolfi (Antriebswelle in WP 4) und Torn, der zwei Reifenschäden beklagte, aber auf Prüfung 9 nur ein Ersatzrad mitführte

Vier Prüfungen vor dem Ziel erwischte es auch Virves: Ein schleichender Plattfuß kostete den Youngster 45 Sekunden und warf ihn auf Rang 3 zurück. Sesks reichten drei von 17 Bestzeiten, um dem mit neun Bestmarken schnellsten aber unkonstanten Finnen Pajari mit 14 Sekunden Vorsprung auf Platz 2 zu verweisen. ■ RK



M-SPORT

Nicht der Schnellste, aber ohne Fehler: Martin Sesks

AUS DEM SERVICEPARK

HEIMSPIEL

Neben Weltmeister Ott Tänak gingen weitere 13 Landsleute bei der Rallye Estland an den Start. Zudem ist der neue WM-Lauf auch für Kalle Rovander und Teemu Suninen eine Art Heimspiel. Die Finnen leben seit geraumer Zeit in Estlands Hauptstadt Tallinn – wegen der Steuervorteile.

DAUERGAST

Um allen Einreisekomplikationen zu entgehen, weilte Ogier-Copilot Julien Ingrassia die vergangenen drei Wochen in Estland und absolvierte in der Zeit die Testfahrten, den Probelopp und den WM-Lauf.

WERTVOLLE TÜRÖFFNER

Für seinen 13. WM-Start sammelte Egon Kaur, 2011 Zweiter der WM-Academy, über Crowdfunding ein knappes Drittel des 50.000-Euro-Budgets für seinen WRC3-Start im Skoda. Ähnlich gut lief der Finanzierungsauftrag über die sozialen Netzwerke bei Robert Virves, der über die Hälfte der benötigten 30.000 Euro für sein Debüt in der Junior-WM

zusammenbrachte. Ein Freund des 20-Jährigen versteigerte eine Tür des in Mexiko 2015 spektakulär gesunkenen Ford Fiesta WRC von Ott Tänak für 3100 Euro, spendete eine Hälfte für soziale Zwecke und gab die andere Hälfte Virves.

VORGESPRÄCHE

Während Oliver Solberg sich auf den Schotterprüfungen mit der WRC3-Konkurrenz balgte, nutzte dessen Vater und Ex-Champion Petter die Gunst der Stunde, um im hermetisch abgeschirmten Servicepark den nächsten Karriereschritt seines Filius einzufädeln. Besonders lange wurde Solberg senior bei Hyundai-Teamchef Andrea Adamo gesichtet.

SCHNELLE VORHUT

Kaum war am Sonntagmorgen der erste Service Geschichte, schickte Toyota einen Teil seiner Mechaniker nach Tallinn, um noch am gleichen Tag in der dortigen Einsatzzentrale die drei Werks-Yaris WRC für die Rallye Türkei vorzubereiten. Am Dienstag beginnt für die Trucks die Reise nach Marmaris. ■ RK

Der Überraschungssieger Sheldon van der Linde (BMW) wird flankiert vom Audi-Duo Robin Frijns (L.) und Nico Müller



Der Dino lebt – und

Totgesagte leben länger. Hoffentlich trifft dies auch für die DTM zu. Verdient hätte sie es auf jeden Fall, denn in Assen zeigte sie sich von ihrer Schokoladenseite: mit spannenden Rennen und zwei Außen-seitersiegen. Am Samstag setzte sich Robin Frijns gegen seine Audi-Teamkollegen durch. Auch am Sonntag gab es mit BMW-Fahrer Sheldon van der Linde ein neues Gesicht auf dem Siegerpodest. Doch die Zukunft der Serie steht in den Sternen.

Von: **Claus Mühlberger**

Zuerst zwei gute Nachrichten: Beim vierten DTM-Rennwochenende der Saison in Holland durften erstmals

wieder Zuschauer an die Strecke. Die paar Tausend Fans hatten keine Mühe, auf den riesigen Tribünen der „Cathedral of Speed“ die geforderten Sicherheitsabstände einzuhalten. Ganz anders als ein paar Dutzend pöbelnde Hooligans, Fans von Arminia Bielefeld. Die „Sportsfreunde“ aus Westfalen suchten die Nähe zu den Einheimischen sehr aktiv und zettelten am Samstagabend in der benachbarten Universitätsstadt Groningen eine gewaltige Schlägerei an, weil sie nicht ins Fußballstadion durften.

Und jetzt die zweite gute Nachricht: Die DTM ist wieder unberechenbar. Gut, der erste DTM-Sieg für Robin Frijns im Audi von Abt-Motorsport war nur eine Frage der Zeit. Aber wer hätte darauf gewettet, dass Sheldon van der Linde sein erstes DTM-Rennen gewinnt? Ein 21-Jähriger in einem BMW? Wo die M4 in den letzten Monaten doch meist eher chancenlos waren, wenn man von dem Zwischenhoch auf dem Lausitzring absieht, als Lucas

„Ich bin als 14. gestartet. Niemals hätte ich gedacht, das Rennen gewinnen zu können. Ich habe erst spät kapiert, was heute möglich war.“

Sheldon van der Linde

Auer und Timo Glock von ihrer unkonventionellen, um nicht zu sagen verrückten Taktik profitierten und einen Doppelsieg für Weißblau einfuhren.

Nach dem Qualifying zum Sonntagsrennen schien ein Sieg von Sheldon van der Linde fast ebenso unwahrscheinlich wie ein Sechser im Lotto, wo die Chancen bekanntlich bei 14 Millionen zu eins stehen. Der Südafrikaner startete nur als 14. Und was macht man in solch einer Situation, wo man nichts zu verlieren

hat, aber die vage Hoffnung hegt, vielleicht alles zu gewinnen? Speziell, wenn es auch noch regnet.

Darauf kann es nur eine Antwort geben: Man erledigt den Pflichtboxenstopp extrem früh, in der Hoffnung, die Gegner mit einem Undercut zu überrumpeln. In der DTM ist der Boxenfunk bekanntlich seit Jahren verboten, und so tappen die Fahrer taktisch weitgehend im Dunklen. Umso größer ist das Überraschungsmoment. Van der Linde ließ die Besohlung schon nach neun Runden wechseln.

„Ich hatte keine Ahnung, was Sheldon da so treibt“, räumte Markenkollege Timo Glock ein, der seinerseits eine spektakuläre Aufholjagd zeigte und so seinem alten Spitznamen „Kampfdackel“ erneut gerecht wurde.

Die Verzweiflungstaktik zahlte sich aus für van der Linde. Er fuhr meist um satte zwei Sekunden schneller als die Spitze, deren Reifen rapide abbauten. Die vorne Fahrenden hatten keine Ahnung, dass ihnen von hinten



wie!

Ungemach drohte, in Gestalt des mit Siebenmeilenstiefeln herantretenden van der Linde. „Ich habe erst ziemlich spät kapiert, dass ich eine Siegchance habe“, erzählte der schlaksige Südafrikaner nach seinem beherzten Ritt. Nervenstark und fehlerfrei fuhr der Youngster; keine Selbstverständlichkeit in einem 640 PS starken 1000-Kilo-Rennauto.

Die Dramaturgie des Rennens wurde auf die Spitze getrieben, als es nach dem herzhaften Einschlag von Fabio Scherers Audi in die Reifenstapel die rote Flagge gab. Der Schweizer hatte auf Slicks gesetzt – eine zu optimistische Einschätzung.

Nach zehn Minuten Pause: der Schlusspurt. Sechs Minuten plus eine Runde standen noch auf dem Menü, und der Führende van der Linde kam ins Schwitzen. „Ich hatte neue Reifen drauf und wusste nicht recht, ob ich sie schnell genug ins Arbeitsfenster bringen kann.“ In den finalen vier Runden aber zeigte sich der Youngster genauso abgezockt

wie wenige Stunden später Pierre Gasly bei seinem Formel-1-Sensationssieg in Monza. Die von Frijns und Tabellenführer Nico Müller angeführte Audi-Meute vermochte es nicht, den Südafrikaner in Verlegenheit zu bringen, zumal der Einsatz von DRS und Push-to-Pass vom Rennleiter unter Verweis auf das Sauwetter untersagt wurde.

In Assen zeigte sich wieder einmal, dass Regen der Spannungsmacher Nummer eins im Motorsport ist. Doch leider regnet es nicht immer, und so gilt es, sich auch dem weniger Erbaulichen zuzuwenden. Am Samstag, auf trockener Piste, dominierte Audi pickelhart. Seit Saisonbeginn sind die BMW im Schnitt im Training um eine Zehntelsekunde pro Kilometer zu langsam.

Pause ist keine Option

Nicht viel, aber in diesem Profifeld macht es den Unterschied aus zwischen Platz 1 und Platz 6. Am Samstag gewann der Niederländer Robin Frijns zum ersten Mal in der DTM, sicher ins Ziel begleitet von seinen Vier-Ringe-Kollegen Loïc Duval, Nico Müller, Mike Rockenfeller und René Rast. Ein Audi-Markenpokal. Aber im Unterschied zu früheren Jahren verzichtet die Teamleitung in diesem Jahr (bisher?) auf Stallregie. Man kann es auch so sehen: Wegen der Überlegenheit der RS 5 hat es Rennleiter Dieter Gass gar nicht nötig, die Seinen zu mannschaftsdienlicher Fahrweise zu zwingen.

Die Uhr tickt für die DTM, und nach den unterhaltsamen Rennen in Holland mag man kaum glauben, dass das Ende der Serie nah sein könnte. Serienchef Gerhard Berger plant eine Zukunft mit aufgepeppten GT3-Rennern: „Wir bräuchten eigenständige Profiteams“, sagt er, und meint damit, dass diese Teams in der Lage sein müssten, wirtschaftlich zu arbeiten, und zwar ohne die gewohnten und lieb gewonnenen Subventionen der Hersteller.

„Wir könnten ein interessantes Starterfeld auf die Beine stellen“, sagt Berger. Mit den Strecken gäbe es ebenfalls keine Probleme, und auch der Vertrag mit SAT.1 läuft noch ein Jahr. Berger ist aber auch Realist: „Wegen Corona kann niemand für 2021 vernünftig planen. Was ist mit Sponsoren? Dürfen Zuschauer rein? Das weiß keiner. Die Kunst wird darin bestehen, 2021 zu überstehen. Ein Jahr Pause zu machen, ist aber keine Option.“ ▶



DTM Von P14 auf Rang 1: Van der Linde gewann für BMW das Sonntagsrennen



AUDI Mit zwei dritten Plätzen konsolidierte Nico Müller seine Tabellenführung



AUDI Das Sportwagen-Schlachtross Loïc Duval liegt nun auf Tabellenplatz 4

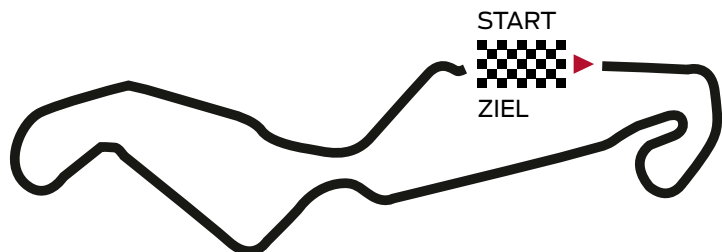


THOMAS PAKUSCH Ex-DTM-Pilot Stefan Mücke gewann überlegen die Tourenwagen Classics

DTM-2020-RESULTATE

ASSEN (NL) 4,555 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Assen (NL): 05.09.2020; 7. von 18 Läufen;
 36 Runden à 4,555 km = 163,98 km,
 15 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 20 Grad, abtrocknend, bewölkt
Pole-Position:
 #28 Loïc Duval (F), Audi RS 5, 1.23,341 min = 196,7 km/h
Schnellste Runde:
 #13 Fabio Scherer (CH), Audi RS 5, 1.26,123 min = 190,402 km/h

| Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|-------------------------------|--------------|----------------|---------|
| 1. Robin Frijns (NL) | Audi/Abt | 53.45,729 min | 25 + 2* |
| 2. Loïc Duval (F) | Audi/Phoenix | + 0,505 s | 18 + 3* |
| 3. Nico Müller (CH) | Audi/Abt | + 0,950 s | 15 + 1* |
| 4. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | + 3,188 s | 12 |
| 5. René Rast (D) | Audi/Rosberg | + 13,755 s | 10 |
| 6. Jonathan Aberdein (ZA) | BMW/RMR | + 26,768 s | 8 |
| 7. Sheldon van der Linde (ZA) | BMW/RBM | + 31,336 s | 6 |
| 8. Ferdinand Habsburg (A) | Audi/WRT | + 31,604 s | 4 |
| 9. Timo Glock (D) | BMW/RMG | + 36,888 s | 2 |
| 10. Robert Kubica (PL) | BMW/ART | + 43,576 s | 1 |
| 11. Lucas Auer (A) | BMW/RMR | + 45,131 s | 0 |
| 12. Harrison Newey (GB) | Audi/WRT | + 46,632 s | 0 |
| 13. Philipp Eng (A) | BMW/RBM | + 56,845 s | 0 |
| 14. Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | + 1.05,216 min | 0 |
| 15. Fabio Scherer (CH) | Audi/WRT | + 1.23,093 min | 0 |
| 16. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | - 14 Rdn. | 0 |

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

QUALIFYING RENNEN 1

| | |
|---------------------------|--------------|
| 1. Loïc Duval | 1.23,341 min |
| 2. Robin Frijns | + 0,034 s |
| 3. Nico Müller | + 0,118 s |
| 4. Ferdinand Habsburg | + 0,160 s |
| 5. Mike Rockenfeller | + 0,228 s |
| 6. René Rast | + 0,327 s |
| 7. Lucas Auer | + 0,512 s |
| 8. Philipp Eng | + 0,576 s |
| 9. Jonathan Aberdein | + 0,757 s |
| 10. Marco Wittmann | + 0,798 s |
| 11. Sheldon van der Linde | + 0,995 s |
| 12. Jamie Green | + 1,111 s |
| 13. Harrison Newey | + 1,198 s |
| 14. Timo Glock | + 1,377 s |
| 15. Robert Kubica | + 1,389 s |
| 16. Fabio Scherer | DQ |

QUALIFYING RENNEN 2

| | |
|---------------------------|--------------|
| 1. René Rast | 1.22,976 min |
| 2. Loïc Duval | + 0,029 s |
| 3. Robin Frijns | + 0,110 s |
| 4. Nico Müller | + 0,127 s |
| 5. Mike Rockenfeller | + 0,389 s |
| 6. Jonathan Aberdein | + 0,435 s |
| 7. Ferdinand Habsburg | + 0,536 s |
| 8. Timo Glock | + 0,576 s |
| 9. Harrison Newey | + 0,760 s |
| 10. Robert Kubica | + 0,775 s |
| 11. Marco Wittmann | + 0,886 s |
| 12. Jamie Green | + 0,902 s |
| 13. Philipp Eng | + 0,924 s |
| 14. Sheldon van der Linde | + 1,109 s |
| 15. Fabio Scherer | + 1,114 s |
| 16. Lucas Auer | + 1,603 s |

ERGEBNIS RENNEN 2

Assen (NL): 06.09.2020; 8. von 18 Läufen;
 31 Runden à 4,555 km = 141,205 km
 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 15 Grad, Regenschauer
Pole-Position:
 #33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.22,976 min = 197,6 km/h
Schnellste Runde:
 #31 Sheldon van der Linde (ZA), BMW M4, 1.35,854 min = 171,073 km/h

| Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|-------------------------------|--------------|---------------|---------|
| 1. Sheldon van der Linde (ZA) | BMW/RBM | 1:13.27,930 h | 25 |
| 2. Robin Frijns (NL) | Audi/Abt | + 2,621 s | 18 + 1* |
| 3. Nico Müller (CH) | Audi/Abt | + 3,658 s | 15 |
| 4. Loïc Duval (F) | Audi/Phoenix | + 9,414 s | 12 + 2* |
| 5. René Rast (D) | Audi/Rosberg | + 9,455 s | 10 + 3* |
| 6. Timo Glock (D) | BMW/RMG | + 9,870 s | 8 |
| 7. Ferdinand Habsburg (A) | Audi/WRT | + 11,048 s | 6 |
| 8. Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | + 11,666 s | 4 |
| 9. Philipp Eng (A) | BMW/RMG | + 12,436 s | 2 |
| 10. Lucas Auer (A) | BMW/RMR | + 13,033 s | 1 |
| 11. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | + 14,015 s | 0 |
| 12. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | + 14,396 s | 0 |
| 13. Jonathan Aberdein (ZA) | BMW/RMR | + 17,018 s | 0 |
| 14. Robert Kubica (PL) | BMW/ART | + 17,863 s | 0 |
| 15. Harrison Newey (GB) | Audi/WRT | - 1 Rdn. | 0 |
| 16. Fabio Scherer (CH) | Audi/WRT | - 10 Rdn. | 0 |

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



Regen in Assen – das heißt Blindflug in der Gischt

STAND FAHRER

| | |
|------------------|------------|
| 1. Müller | 164 Punkte |
| 2. Frijns | 138 |
| 3. Rast | 120 |
| 4. Duval | 71 |
| 5. Glock | 62 |
| 6. Van der Linde | 60 |
| 7. Rockenfeller | 52 |
| 8. Green | 47 |
| 9. Wittmann | 44 |
| 10. Auer | 36 |
| 11. Eng | 22 |
| 12. Habsburg | 19 |
| 13. Aberdein | 19 |

STAND HERSTELLER

| | |
|---------|------------|
| 1. Audi | 543 Punkte |
| 2. BMW | 242 |

STAND TEAMS

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Audi Sport Team Abt | 302 Punkte |
| 2. Audi Sport Team Rosberg | 167 |
| 3. Audi Sport Team Phoenix | 123 |
| 4. BMW Team RMG | 106 |
| 5. BMW Team RBM | 82 |
| 6. BMW Team RMR | 55 |
| 7. WRT Team Audi Sport | 20 |

auto motor und sport

HEFT 20 10. SEPTEMBER 2020 DEUTSCHLAND 4,20 €

Erster Test
VW ID.3:
Was kann er wirklich?



Audi Q5 Sportback



Das Comeback der Autohersteller

- Das Auto: Wegen Corona so wichtig wie noch nie
- So umweltfreundlich sind die Autokonzerne



Fahrspaß 2020
Auf Tour mit Alpine A110 S,
Audi RS Q3, Ford Fiesta ST,
Lamborghini Huracán EVO RWD

NEU IM HERBST

40 Modelle im Check



Mercedes S-Klasse

W Vierer Cabrio

Wer sind Elektroautos?

ALLES AUF NEUSTART!

Hier kommt das Comeback des Jahres: mit unserer extra dicken Comeback-Ausgabe – vollgepackt mit vielen spannenden Zukunftsthemen! Ab sofort im Handel oder unter

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



Alle jagen Michelisz

Am kommenden Wochenende startet auch die WTCR als weltweit letzte FIA-Weltserie in ihre Saison. Kurzfristig musste der Auftakt vom Salzburgring nach Zolder verlegt werden, wo insgesamt 21 Autos am Start stehen.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch wenn sich die Zahl der Fahrzeuge gegenüber 2019 reduziert hat: Ein schwaches Feld sieht definitiv anders aus. Allein die zwölf „Werksautos“ von Hyundai, Honda und Lynk & Co. sind mit hochdekorierten Fahrern besetzt. Titelverteidiger Norbert Michelisz bildet mit dem 2018er WTCR-Champion Gabriele Tarquini ein Duo. Bei Lynk & Co. sitzen mit unter anderem Yvan Muller und Thed Björk zwei ehemalige Tourenwagen-Weltmeister am Steuer. Und Honda hat nach dem Vizetitel mit Esteban Guerrieri noch eine Rechnung offen.

In den Teams ohne direkte Herstellerunterstützung ist es dieses Jahr recht dünn geworden. Audi ist nurmehr mit drei privat eingesetzten Autos unter der Nennung von Comtoy Racing dabei. Pilotiert werden sie von Tom Coronel, der auf die Marke von 500 Tourenwagen-Rennen zusteuert, Gilles Magnus und Rückkehrer Nathanaël Berthon.

Der langjährige Audi-Pilot Jean-Karl Vernay sitzt erstmals im Alfa Romeo des Mulsanne-Teams. Der hat bereits zwei WTCR-Siege zu Buche stehen und könnte in den kundigen Händen des Franzosen weitere Siegetrophäen einheimen.

Gespannt darf man auf die zwei neuen Autos im Feld sein. Der alte Seat Leon Cupra wird vom neuen Modell abgelöst, das technisch deutlich aufgerüstet daherkommt. Die Marke ist diesmal nur mit einem Team dabei, wobei sowohl Comtoy als auch PWR Racing den spanischen Hersteller nicht mehr vertreten. Stattdessen laufen die Autos von Mikel Azcona und den WTCR-Neulingen Bence Boldisz sowie Gábor Kismarty-Lechner unter der Flagge von Zengo Motorsport. Die ungarische Mannschaft war 2018 fest eingeschrieben und hatte 2019 einen Wildcard-Einsatz.

Zwei Renault beim Auftakt

Eine ganz neue Marke gibt in Form von Renault ihre Weltcup-Premiere. Wie beim Alfa ist auch hier nur ein Fahrzeug für die ganze Saison genannt. Jack Young, der 2019 einen Top-Gaststart in der TCR Europe mit zwei vierten Plätzen im Renault feierte, hat bereits sein Potenzial aufgezeigt. Und der von Vukovic Motorsport über den Winter stark weiterentwickelte Mégane dürfte auch endlich an dem Punkt sein, wo er unter allen Bedingungen mit der Konkurrenz mithalten kann. In Zolder wird zudem ein

zweites Auto für den Wildcard-Starter Dylan O’Keeffe an den Start kommen.

Bei Vukovic Motorsport hatte man in diesem Jahr eigentlich mit der TCR Europe geplant – die übrigens auch in Zolder dabei ist. Kurzfristig ergab sich aber die Möglichkeit zur WTCR, die ja bekanntlich auf einen reinen Europa-Kalender umgeschwenkt hat.

„Die Absage des Salzburgrings drei Wochen vor dem Saisonstart hat uns logistische Probleme und den Teams große Unannehmlichkeiten beschert.“

WTCR-Boss François Ribeiro



Musste schnell einen anderen Ort für den Auftakt finden: François Ribeiro

Passenderweise sparen sich die Schweizer gegenüber der TCR Europe sogar mehr als 2000 Reisekilometer zu den Strecken.

Mit der Rookie- sowie Trophy-Wertung gibt es in diesem Jahr zwei zusätzliche Titel zu holen. In die Rookie-Kategorie fallen alle Fahrer unter 23 Jahren mit maximal drei Rennwochenenden in der WTCR. Namentlich sind das Vollzeit-Neuling Luca Engstler, Jack Young, Bence Boldisz und Gilles Magnus. Die Trophy-Wertung wird für Fahrer ohne direkte Herstellerunterstützung ausgeschrieben – also alle Fahrer, die nicht im Hyundai, Honda oder Lynk & Co. sitzen.

Ortswechsel mit Folgen

Nach Zolder geht es weiter zum Nürburgring (im Rahmen der 24h), dann zum Slovakiaring, zum Hungaroring, ins Motorland Aragón und zum Finale nach Adria. Dass der Salzburgring der WTCR so kurz vor dem Saisonstart eine Abfuhr erteilte, hat übrigens noch ein Nachspiel. „Die Absage drei Wochen vor dem Saisonstart hat uns einige logistische Probleme und den Teams große Unannehmlichkeiten beschert“, sagte WTCR-Boss François Ribeiro. „Unsere Rechtsabteilung wird ein Gerichtsverfahren gegen den Salzburgring anstreben, um die Interessen der WTCR zu schützen.“

Gleichzeitig sei man Zolder sehr dankbar, dass man dort so kurzfristig einspringen konnte. Und auch das Starterfeld sorgt beim Franzosen für deutlich versöhnlichere Worte. „Wir sind sehr zufrieden mit dem Interesse an der WTCR, gerade in solchen Zeiten“, lässt Ribeiro wissen und verspricht den Fans: „Wir werden höchstwahrscheinlich keine Zuschauer an der Rennstrecke begrüßen können, deshalb werden wir sicherstellen, dass die Fans von zu Hause aus die gesamte Action mitverfolgen können.“ ■

Supercars Australien

Durststrecke beendet

Shane van Gisbergen (Holden) hat endlich seine Durststrecke beendet. In Townsville holte er die ersten beiden Saisonsiege.

Von: **Michael Bräutigam**

Das zweite Rennwochenende auf dem Stadtkurs von Townsville war ganz nach dem Geschmack des Champions von 2016. Wobei „ganz“ dann auch übertrieben ist. Im ersten Durchgang musste van Gisbergen nämlich zunächst einen weiteren Tiefschlag einstecken. Nach P2 im Qualifying führte er – dank längeren ersten Stints – das Rennen sogar an, doch eine defekte Servolenkung zwang ihn zur vorzeitigen Aufgabe.

Scott McLaughlin (Ford) holte sich nach der Pole auch einen souveränen Sieg, es war bereits Saisonserfolg Nummer 10. „Gut gemacht, Team“, lobte Scotty.



Freude über 200. und 201. Triple-Eight-Sieg: Whincup, Dane, van Gisbergen

Tags darauf sorgte das Team Brad Jones Racing für verwunderte Blicke. Die in diesem Jahr bereits zwei Mal siegreiche Truppe holte beide Pole-Positions: Nick Percat für den zweiten Lauf, Todd Hazelwood für den dritten.

In den Rennen holte Percat nach P6 am Samstag die Plätze 4 und 7, Hazelwood fügte seinem 12. Platz vom Vortag einen 14. und einen sechsten Platz hinzu. Ganz vorne aber beendete endlich

Shane van Gisbergen seine seit dem Finale 2019 andauernde Sieglos-Serie. Gleich beide Sonntagsrennen gingen an den Neuseeländer, der dem Triple-Eight-Team und dessen Chef Roland Dane auch die Supercars-Siege 200 und 201 bescherte. McLaughlin und Jamie Whincup (Holden) belegten je einmal P2 und P3. McLaughlin liegt sieben Rennen vor dem Saisonende 143 Punkte vor Verfolger Whincup. ■

NACHRICHTEN

BTCC: CUPRA AB 2021

Zum aktuell zehn Marken umfassenden BTCC-Feld kommt 2021 noch eine weitere hinzu: Das Team HARD, für das auch Lewis Hamiltons Halbbruder Nicolas am Start steht, hat den Aufbau von mindestens zwei Cupra Leon für die kommende Saison angekündigt.

NASCAR: BYRON BIS 2022

Nach seinem ersten Cup-Sieg in Daytona gab es vergangene Woche eine weitere gute Nachricht für William Byron: Sein Vertrag mit Hendrick Motorsports wurde bis einschließlich 2022 verlängert.

TCR DÄNEMARK: ELGAARD ZWEIMAL SIEGER

Casper Elgaard (Honda) sicherte sich im ersten und dritten Lauf am Jyllandsringen die Siege. Jacob Mathiasen (Alfa Romeo) gewann Lauf 2. Tabellenführer bleibt Kasper Jensen (Honda).

NASCAR

Harvick staubte den Sieg ab

Kevin Harvick (Ford) war nicht der schnellste Mann in Darlington. Trotzdem gewann der Tabellenführer den Playoff-Auftakt.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Szene des Rennens ereignete sich in der 355. von 367 Runden. Chase Elliott (Chevrolet) und Martin Truex Jr. (Toyota) kämpften beherzt um die Führung, dann kam es zur Berührung und gemeinsam flogen beide V8-Renner in die Mauer. „Da war einfach nicht genug Platz für uns beide“, analysierte Truex, der sich als Schuldiger der Situation sah. Tatsächlich dachte er, er habe Elliott überholt, doch eine kleine Überlappung war noch da, und so kam es zum Kontakt. Für beide war der Traum vom perfekten Start in die Playoffs – und damit dem automatischen Erreichen der nächsten Playoff-Runde – ausgeträumt. Elliott schleppte sich noch auf Platz 20 ins

Ziel, Truex' Auto war stärker beschädigt und wurde auf Platz 22 gewertet. Bitter für den Gibbs-Piloten: Er hatte beide Stages gewonnen und 196 Runden geführt.

Nutznießer war Kevin Harvick, der sich nach dem Restart den stark auftrumpfenden Austin Dillon (Chevrolet) vom Leib halten musste. Das gelang, und so feierte er seinen achten Saisonsieg.

Hamlin nur auf Platz 13

„Wir waren den ganzen Abend in Kämpfe verwickelt, und das Auto war nicht da, wo wir es haben wollten“, sagte Harvick. „Doch dann sind die beiden vorne aneinandergeraten, und plötzlich bin ich um den Sieg gefahren.“

Titelrivale Denny Hamlin (Toyota) hatte eigentlich einen besseren Abend, musste sich im Kampf um den zweiten Stage-Sieg nur Truex geschlagen geben. Doch nach einer Kollision in der Boxengasse fiel er aus der Führungsrunde und kam in der Schlussphase von P19 nur noch bis auf P13 nach vorne. ■



Mit einer Portion Glück: Harvick holte in Darlington den achten Saisonsieg

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
27. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|-----|---------------------|-----------|
| 1. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 2. | Austin Dillon (USA) | Chevrolet |
| 3. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 4. | Erik Jones (USA) | Toyota |
| 5. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 6. | Alex Bowman (USA) | Chevrolet |
| 7. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 8. | Kurt Busch (USA) | Chevrolet |
| 9. | Aric Almirola (USA) | Ford |
| 10. | Clint Bowyer (USA) | Ford |

Gesamtwertung
nach 27 von 36 Rennen

| | | |
|-----|-----------------------|-------------|
| 1. | Harvick (Ford) | 2106 Punkte |
| 2. | Hamlin (Toyota) | 2087 |
| 3. | Logano (Ford) | 2060 |
| 4. | Keselowski (Ford) | 2055 |
| 5. | Bowman (Chevrolet) | 2052 |
| 6. | Truex Jr. (Toyota) | 2049 |
| 7. | Elliott (Chevrolet) | 2045 |
| 8. | A. Dillon (Chevrolet) | 2043 |
| 9. | Byron (Chevrolet) | 2042 |
| 10. | Kyle Busch (Toyota) | 2040 |



Der Portugiese Miguel Oliveira galt bereits als Kind als großes Talent, verbrachte den größten Teil seiner Karriere bei KTM und hat auf dem Red Bull Ring als erster Portugiese einen WM-Lauf der Königsklasse gewonnen. Im MSA-Interview blickt der 25-Jährige zurück und erklärt, wie er sich seine Zukunft vorstellt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie sich nach Ihrem ersten MotoGP-Sieg gefühlt?

Da kamen schon eine Menge Gefühle zusammen, dazu noch eine Menge Adrenalin. Ich bin jetzt noch sehr glücklich und stolz. Es gibt auch allen Grund dafür. Es war der erste MotoGP-Sieg für mich, für Portugal, für Tech3, dazu in der Heimat von KTM und Red Bull. Wir haben über das ganze Wochenende einen guten Job gemacht. Ich hatte aber auch Glück, dass wir eine zweite Chance bekamen, als ich nach dem Abbruch den Vorderreifen wechseln konnte. Ich hatte mich zuvor für die mittlere Mischung entschieden, hatte aber nicht unbedingt das Gefühl, dass das die richtige Wahl war. Dann bin ich mit dem harten Vorderreifen wieder ins Rennen gegangen, und damit konnte ich dann im Kampf um die Podiumsplätze mitfahren.



Miguel Oliveira

Geburtsdag: 4. Januar 1995
Geburtsort: Almada (P)
Herkunftsland: Portugal

WM-KARRIERE

- 2011: 125GP, Aprilia (14.)
- 2012: Moto3, Suter-Honda (8.)
- 2013: Moto3, Mahindra (6.)
- 2014: Moto3, Mahindra (10.)
- 2015: Moto3, KTM (2.)
- 2016: Moto2, Kalex (21.)
- 2017: Moto2, KTM (3.)
- 2018: Moto2, KTM (2.)
- 2019: MotoGP, KTM (17.)
- 2020: MotoGP, KTM (zurzeit 9.)

Hobbys
 Zahntechnik, Minibikes



Spielberg-Sieger unter sich: Miguel Oliveira (#88) vor Andrea Dovizioso (#04)

„Das diesjährige Motorrad ist in jedem Bereich gut“

Ab wann hatten Sie das Gefühl, dass Sie dieses Rennen gewinnen könnten?

Ich denke, bei einem Zwölf-Runden-Rennen kann man nicht viel vorhersagen. Ich habe einfach nur immer weiter gepusht. Bei so einer Distanz braucht man nicht auf die Reifen oder auf den Sprit zu achten. So war es aber auch eines der einfacheren Rennen. Pol Espargaró und Jack Miller waren sehr stark, ich hatte eigentlich keine Chance, sie sauber zu überholen. Ich wusste aber, dass ich es für mich auszahlen kann, wenn sie sich in die Quere kommen.

Können Sie beschreiben, was bei diesem Grand Prix in den letzten beiden Kurven vor sich ging?

Es war einfach Racing pur. In Spielberg ist es so, dass wenn ein Fahrer eine Chance sieht, er es in den letzten beiden Kurven probiert. So wie ich Jack Miller und Pol Espargaró kenne, wusste ich, dass die beiden da wohl eine Reiberei haben würden. Ich hatte mir gedacht, dass ich mich da etwas zurückhalte und meine Linie für den Kurvenausgang vorbereite. Sie sind dann beide etwas herausgetragen worden. Plötzlich war ich derjenige, der in der besten Situation war, und ich konnte am besten zur Zielinie beschleunigen. Darüber bin ich aus mehreren Gründen sehr glücklich. Es war mein 150. Grand Prix und der 900. der Geschichte. Da zu gewinnen, ist fantastisch. Dazu war es mein erster MotoGP-Sieg, und der erste von Tech3. Und das beim Heim-GP von KTM!

Was ging Ihnen nach dem Manöver in der Zielkurve durch den Kopf?

Viele portugiesische Wörter, aber vor allem habe ich einfach vor Freude geschrien. Aus Freude, dass ich es am Ende geschafft habe. Aber ganz ehrlich habe ich es schon seit einigen Rennen kommen sehen. Ich hatte schon länger das Gefühl, dass wir das Potenzial haben, und jetzt haben wir es geschafft. Das ist jetzt ein

gewaltiger Boost für unsere weitere Arbeit.

Was bedeutet es für Sie, den ersten MotoGP-Sieg für das Tech3-Team herausgefahren zu haben?

Schaut man sich die Namen der Fahrer an, die dort gefahren sind, ist das schon etwas Besonderes. Dabei hat es keiner von denen geschafft zu gewinnen. Colin Edwards nicht, Cal Crutchlow nicht, Andrea Dovizioso nicht und Johann Zarco nicht. Ich hatte immer ein sehr gutes Verhältnis zu dem Team. Ich denke, ich habe mir einen Platz in ihren Herzen erarbeitet, jetzt aber auch einen in ihrem Büro.

„Dani Pedrosa hat sehr viel daran gearbeitet, dass das Motorrad leichter zu fahren ist. Ich kann es jetzt sanfter fahren, was meinem Fahrstil entspricht.“

Miguel Oliveira

Was bedeutet Ihnen der BMW, den Sie gewonnen haben?

Ich wäre am liebsten mit ihm nach Portugal zurückgefahren. Ich bin sehr glücklich über ihn, er macht den Sieg besonders süß. Ich kenne keinen Fahrer, der keine Autos mag, ich natürlich inbegriffen.

Was bedeutet Ihr Sieg für Portugal?

Ich denke, alle sind wegen ihm ausgeflippt. Es hat eine gewaltige Welle losgetreten. Dazu gab es gleich nach dem Rennen einen speziellen Moment. Ich wusste es nicht, dass in Turn 7 ein portugiesischer Streckenposten stand. Er hat mich angehalten und mir die portugiesische Flagge gegeben. Das war schon sehr emotional.

Konnten Sie sich vorstellen, einmal hier zu stehen, als Sie Ihren ersten Wildcard-Einsatz im MotoGP Rookies Cup fuhren?

Wenn heute ein Kind im Rookies Cup gefragt wird, ob es sich vorstellen kann, irgendwann in der MotoGP zu gewinnen, wird jeder, der ein echter Siegertyp ist, „Ja“ sagen. Ich habe mich im Traum immer ganz oben gesehen, auch wenn es sehr lange gedauert hat, bis ich wirklich dort war. Ich denke, der Prozess, der folgt, verläuft für jeden anders. Aber in diesem Sport ist es sehr wichtig, an sich zu glauben. Als ich 13 Jahre alt war, war ich mir noch nicht sicher, ob ich es schaffen würde. Aber ich hatte diesen Traum, und nun habe ich ihn erreicht.

Worin sehen Sie diesen plötzlichen Erfolg?

Wir haben eine wirklich gute Basis, das diesjährige Motorrad ist einfach in jedem Bereich gut. Wenn wir von einer Rennstrecke an die nächste kommen, müssen wir gar nicht viel ändern. Wir haben ein Motorrad, das mehr oder weniger überall funktioniert. Das erleichtert uns die Arbeit sehr. Wir müssen keine Zeit dafür aufwenden, langwierig zu suchen, was funktioniert und was nicht. Wir können die Reifen sehr gut zum Funktionieren bringen, und ich denke, unser Erfolg in der letzten Zeit ist nur die Konsequenz. Ich fahre gut, das Motorrad funktioniert gut, und so können wir jeden Sonntag darauf hoffen, dass wir gut abschneiden.

Wie sehen Sie die derzeitige Situation in der WM?

Ich denke, seit Marc Márquez draußen ist, hat sich jeder gedacht, dass er Rennen gewinnen kann und eine gewisse WM-Chance hat. Dieses Gefühl ist noch immer in der Luft, und deshalb gibt es auch keinen klaren Favoriten für den Titel. Ich denke aber auch, dass es noch recht früh ist, einen zu bestimmen. Hoffentlich werden wir in den nächsten paar Rennen sehen, wer am regelmäßigsten auf dem Podest steht.

Denn das wird am Ende den Unterschied machen.

Ihr Fahrstil gilt als der sanfteste unter den KTM-Fahrern. Könnte das in Zukunft den Unterschied machen?

Das wird sich herausstellen. Ich versuche in der Tat, alles so weich wie möglich ablaufen zu lassen. Aber nicht alles lief bislang sanft ab. Das neue Motorrad war ein Riesenschritt gegenüber dem Vorjahr. Dani Pedrosa hat sehr viel daran gearbeitet und er hat sehr guten Input gegeben, damit das Motorrad leichter zu fahren ist. Und genau das spüren wir nun. Es ist tatsächlich leichter zu fahren. Ich kann jetzt sanfter fahren, was auch etwas Danis Stil ist. So hat sich die harte Entwicklungsarbeit am Ende ausgezahlt.

Wie sehen Sie Ihre Zukunft?

Während meiner ganzen Karriere kam nichts leicht. Mein Weg war durch harte Arbeit gekennzeichnet. Aber da habe ich gelernt, für Dinge hart arbeiten zu müssen. 2019 war ein großes Lehrjahr für mich, ich musste die MotoGP zum großen Teil mit einer Schulterverletzung kennenlernen, der zweite Teil der Saison war deshalb sehr schmerzhaft. So war ich auch mental nicht gut drauf. Von dieser Situation dahin zu kommen, wo ich jetzt bin, ist ein großer Schritt. Aber den habe ich nicht alleine gemacht. Ich habe ein großartiges Team hinter mir, das KTM-Werk gibt mir eine großartige Unterstützung, und dafür muss ich dankbar sein. Sie haben über eine lange Zeit an mich geglaubt und mir so Kraft gegeben. Dieser Sieg hat uns nun allen viel Energie gegeben, und wir werden in gleicher Weise noch härter weiterarbeiten. Ich denke, für die nächsten Rennen brauchen wir uns keine Sorgen zu machen. In Misano haben wir bereits getestet, da sind wir nicht schlecht gewesen. Aber bis wir nicht da sind, können wir nicht wissen, ob das nur Vorhersagen sind, oder ob wir wieder um den Sieg kämpfen können. Aber ich bin auch alle Fälle scharf drauf, da hinzugehen und wieder mit der Arbeit loszulegen. ■

MotoGP

Martín: Bald MotoGP?

Seit Langem wird gemunkelt, dass Jorge Martín mit Pramac-Ducati in die MotoGP aufsteigt. Jetzt hat der 22-jährige Spanier selbst Öl ins Feuer gekippt.

Von: **Imre Paulovits**

Ajo-KTM-Moto2-Pilot Jorge Martín gibt offen zu: „Ich arbeite daran, nächstes Jahr in die MotoGP aufzusteigen. Wir haben das Paket fast zusammen, wir sind kurz davor, es abzuschließen. Aber ich muss noch einige Resultate zeigen und auch selbst das Gefühl haben, dass ich bereit bin. Es ist zu 95 Prozent sicher, dass ich nächstes Jahr dort fahre.“

Der Traum des Moto3-Weltmeisters von 2018 ist ganz klar, auch die höchste Krone des Motorradsports zu erringen. „Immer, wenn man auf die nächste Stufe seiner Karriere steigt, muss man von vorn beginnen“, weiß

Martín. „Letztes Jahr hatte ich es auf der KTM-Moto2, die vor jedem Rennen ein Upgrade erfuhr und so völlig anders zu fahren war, als Rookie besonders schwer. Als KTM die Entwicklung einstellte, begann ich, das Motorrad besser zu verstehen. So konnte ich in Japan und Australien zweimal hintereinander auf das Podest fahren. Jetzt konnte ich in Spielberg endlich auch in der

Moto2 gewinnen. Das gibt mir für die Zukunft noch mehr Motivation, und wir können beginnen, auch über den WM-Titel nachzudenken. Die Saison ist noch lang, nur die, die beständig vorne sind, können den Titel gewinnen, und ich hoffe, ich werden unter ihnen sein. Mein oberstes Ziel ist die MotoGP, aber vorher will ich noch den Moto2-Titel gewinnen.“ ■



Jorge Martín: Der Spanier will den Prosecco bald in der MotoGP vergießen

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am Montag wäre Norifumi Abé 45 Jahre alt geworden. Doch der Japaner, der 1994 in Suzuka bei seinem GP-Debüt als 18-jähriger Wildcard-Fahrer rundenlang Kevin Schwantz und Mick Doohan um die Ohren fuhr, bevor seine Paradevorstellung genauso spektakulär im Kiesbett endete, starb vor 13 Jahren bei einem Verkehrsunfall. Seine früheren GP-Kollegen, unter ihnen auch Valentino Rossi, erinnerten am Montag an Abé.

MOTORRAD-WM

Am Samstag wurde noch eines anderen tragischen Helden aus dem Land der aufgehenden Sonne gedacht: Es war zehn Jahre her, dass Shoya Tomizawa in Misano tödlich verunglückte.

MOTORRAD-WM

Das legendäre Comeback von Mike Hailwood 1978 auf der Isle of Man wird in einem Kinofilm verewigt. Das Drehbuch hat kein geringerer geschrieben als Hollywood-Star Eric Bana. Der Australier ist seit seiner Kindheit ein bekennender Motorrad- und Motorsport-Fan. Eigentlich sollten die Dreharbeiten bereits 2021 beginnen, doch wegen Corona musste Bana das Projekt aufschieben, da bei den Filmstudios derzeit kein Geld locker sitzt und auch größere Projekte auf Eis liegen.

MOTOE/SUPERBIKE-WM

Matteo Ferrari, MotoE-Weltcup-Sieger 2019, ersetzte am Wochenende in Aragón bei Motocorsa Racing den verletzten Leandro Mercado. Der 23-Jährige schlug sich dabei beachtlich, im ersten Rennen wurde er 14., im Superpole-Race 18. und im zweiten Rennen über die volle Distanz erneut 14. Allerdings ist der E-Cup-Sieger kein unerfahrener auf dem Ducati-Superbike. 2019 wurde er neben seinem Moto-E-Titel Italienischer Superbike-Vizemeister mit acht Podestplätzen und zwei Siegen aus zwölf Rennen.

MotoAmerica

2021 schon geplant

Hierzulande weiß man noch nicht, wie die Meisterschaften zu Ende gehen, in den USA steht schon der Kalender 2021.

Von: **Imre Paulovits**

Nach Halbzeit der US-Meisterschaft Moto America führt der vierfache Meister und Titelverteidiger Cameron Beaubier die Superbike-Klasse mit großem Vorsprung an. Der 27-jährige Yamaha-Werkspilot gewann bislang neun von zehn Rennen, er hat 225 Punkte auf seinem Konto, sein nächster Konkurrent, Jake Gagne, steht bei 171 Punkten. Bei den Stock 1000 führt Suzuki-Pilot Cameron Pedersen mit 140 Punkten vor Kawasaki-Treiber Corey Alexander. Bei den 600ern führt Kawasaki-

Pilot Richie Escalante mit 220 Punkten vor Suzuki-Mann Sean Dylan Kelly (190). Der Abstand war bereits größer, doch Escalante stürzte beim letzten Rennen, und Kelly konnte mit seinem Sieg viel aufholen.

Da in den USA Sportveranstaltungen nach Protokoll abgewi-

ckelt werden können, konnte die Organisation um Wayne Rainey bereits den Meisterschaftskalender 2021 bekannt geben. Es sind zehn Veranstaltungen geplant, die erste am ersten Mai-Wochenende in Road Atlanta, die letzte am 17. September im Barber Motorsport Park. ■



Die Führenden der US-Superbike-Meisterschaft: Beaubier (#1) vor Gagne (#32)

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1977



2020



TAKAZUMI KATAYAMA

Opatija 1977: Auf dem schwierigen Straßenkurs entlang der Felsen der Adriaküste bricht sich WM-Kandidat Takazumi Katayama im Training der 350er das Schlüsselbein. Ich hatte über die Jahre viele Rennfahrer gesehen, die nach Knochenbrüchen in kürzester Zeit wieder aufs Motorrad stiegen. Aber dass in Opatija der Sieger der 350er am nächsten Tag Takazumi Katayama hieß, das war etwas, das alles übertraf. Danach habe ich noch mehr auf den Japaner geachtet, der den Körperbau eines Zehnkämpfers und die mentale Kraft eines Samurai hatte. Dabei gab es kaum einen freundlicheren Menschen im Fahrerlager als den ständig lächelnden Japaner. Katayama war zunächst einer der hochbegabten Yamaha-Protegés. Schon bei seinem ersten Motorrad-WM-Abenteuer wurde er 1974 Vierter bei den 250ern. Bei seinem zweiten Rennen in Spa stand er auf dem Podest, sein Drittes in Anderstorp gewann er. 1976 kam er wieder und wurde 250er-Vizeweltmeister hinter Walter Villa und der alles überragenden Aermacchi-Harley-Davidson. Dann legte Ferry Brouwer in der europäischen Yamaha-Zentrale ein 350er-Dreizylinder-Projekt mit dem Schweizer Gespannfahrer und Technikgenie Rudi Kurth auf. Die „Sankito“, was auf Japanisch

so viel wie Dreizylinder bedeutet, war zwar schwer zu fahren, doch Katayama fuhr mit ihr vier Siege ein. Sein fünfter auf dem Yamaha-Twin in Opatija ebnete ihm den Weg zum Titel. Yamaha distanzierte sich danach von dem Projekt, denn mit dem Zweizylinder hatte Katayama 1978 gegen Kork Ballingtons neue Kawasaki keine Chance. Dann unterschrieb Katayama einen Vertrag bei Honda für die Viertakt-NR 500. Nach dem Fiasko mit dem Viertakter gewann Katayama mit der Zweitakt-NS-500 gleich im ersten Jahr in Anderstorp. 1983 wurde er WM-Fünfter. Dann fing sein Stern an zu verblassen, nach der Saison 1985 hörte er auf. Er machte noch zwei Jahre als Teamchef weiter, dann verschwand er aus der Motorsportwelt und wurde in seiner Heimat Unternehmer, zuletzt für Katastrophenschutz-Ausrüstung. Dann war der heute 69-Jährige wieder da. Seine jüngste Tochter Izumi besuchte 2016 in Frankreich eine Oldtimer-Veranstaltung und stellte dort fest, wie berühmt ihr Vater ist. Sie überredete ihn, wieder zu fahren, und seither können sich die Fans wieder an diesem außergewöhnlichen Menschen und Rennfahrer erfreuen.

Pepi Böröczky/IP



Takazumi Katayama auf der Dreizylinder-Yamaha: 350er-Weltmeister 1977

Vorschau GP San Marino

ZEITPLAN

GP von San Marino/Misano
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 11. September 2020

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

Samstag, 12. September 2020

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

Sonntag, 13. September 2020

| | | |
|-----------|--------|-----------------|
| 8.20–8.40 | Moto3 | Warm-up |
| 8.50–9.10 | Moto2 | Warm-up |
| 9.20–9.40 | MotoGP | Warm-up |
| 11.00 | Moto3 | Rennen, 23 Rdn. |
| 12.20 | Moto2 | Rennen, 25 Rdn. |
| 14.00 | MotoGP | Rennen, 27 Rdn. |

STATISTIK

GP von San Marino/Misano

Sieger 2019

Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019

Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda,
1.42,844 (= 147,9 km/h)

Moto2: Fabio di Giannantonio (I),
Speed Up, 1.37,481 (= 156,0 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha,
1.32,265 (= 164,8 km/h)

Schnellste Runde 2019

Moto3: Andrea Migno (I), KTM,
1.43,078 (= 147,5 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex,
1.38,175 (= 154,9 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,
1.33,355 (= 162,9 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), KTM,
1.42,381 (= 148,5 km/h) (2018)
Moto2: Jonas Folger (D), Kalex,
1.37,422 (= 156,1 km/h) (2015)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati,
1.32,678 (= 164,1 km/h) (2018)

STAND DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

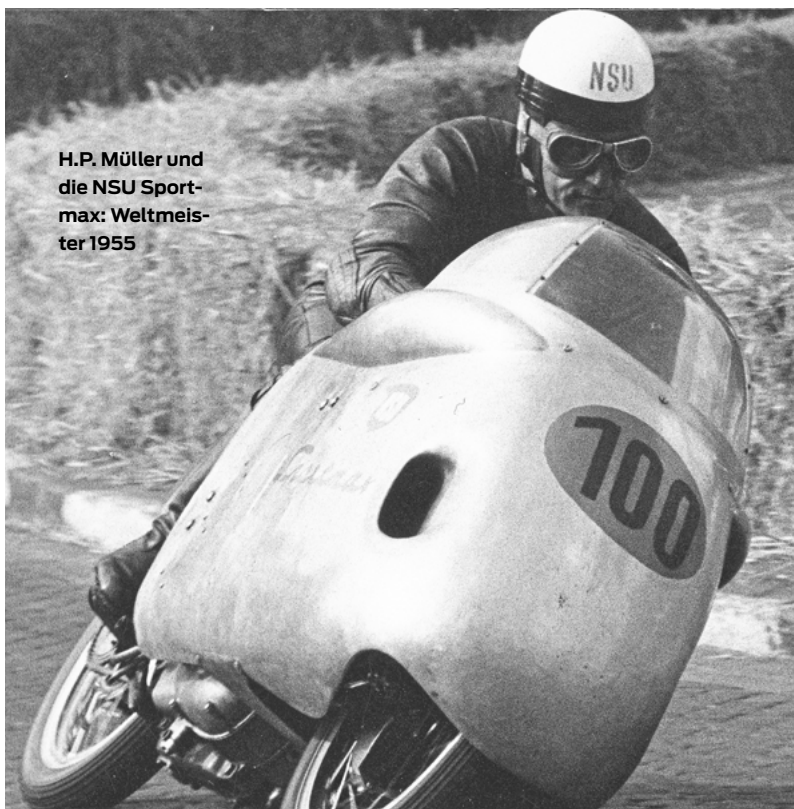
| Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|-------------------------|------------------------------|------------------|--------|
| 1. Fabio Quartararo (F) | Petronas Yamaha SRT | Yamaha YZR-M1 | 70 |
| 2. Andrea Dovizioso (I) | Mission Winnow Ducati | Ducati D16 GP 20 | 67 |
| 3. Jack Miller (AUS) | Pramac Racing | Ducati D16 GP 20 | 56 |
| 4. Brad Binder (ZA) | Red Bull KTM Factory Racing | KTM RC16 | 49 |
| 5. Maverick Viñales (E) | Monster Energy Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 48 |
| 6. Takaaki Nakagami (J) | LCR Honda Idemitsu | Honda RC 213 V | 46 |
| 7. Valentino Rossi (I) | Monster Energy Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 45 |
| 8. Joan Mir (E) | Team Suzuki Ekstar | Suzuki GSX-RR | 44 |
| 9. Miguel Oliveira (P) | Red Bull KTM Tech3 | KTM RC16 | 43 |
| 10. Pol Espargaró (E) | Red Bull KTM Factory Racing | KTM RC16 | 35 |

Moto2

| | | | |
|--------------------------|-------------------------------|----------|----|
| 1. Luca Marini (I) | Sky Racing Team VR46 | Kalex | 87 |
| 2. Enea Bastianini (I) | Italtrans Racing Team | Kalex | 79 |
| 3. Jorge Martín (E) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 79 |
| 4. Tetsuta Nagashima (J) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 68 |
| 5. Marco Bezzecchi (I) | Sky Racing Team VR46 | Kalex | 65 |
| 6. Sam Lowes (GB) | Estrella Galicia 0,0 Marc VDS | Kalex | 59 |
| 7. Xavi Vierge (E) | Petronas Sprinta Racing | Kalex | 46 |
| 8. Arón Canet (E) | Inde Aspar Team | Speed Up | 43 |
| 11. Marcel Schrötter (D) | Liqui Moly Intact GP | Kalex | 37 |
| 12. Thomas Lüthi (CH) | Liqui Moly Intact GP | Kalex | 35 |

Moto3

| | | | |
|-------------------------|--------------------------|-------|-----|
| 1. Albert Arenas (E) | Gaviota Aspar Team Moto3 | KTM | 106 |
| 2. Ai Ogura (J) | Honda Team Asia | Honda | 81 |
| 3. John McPhee (GB) | Petronas Sprinta Racing | Honda | 67 |
| 4. Celestino Vietti (I) | Sky Racing Team VR46 | KTM | 66 |
| 5. Tony Arbolino (I) | Rivacold Snipers | Honda | 60 |
| 6. Tatsuki Suzuki (J) | SIC58 Squadra Corse | Honda | 59 |
| 7. Raúl Fernández (E) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 51 |
| 8. Gabriel Rodrigo (RA) | Kömmerling Gresini Moto3 | Honda | 48 |
| 9. Jaime Masiá (E) | Leopard Racing | Honda | 41 |
| 10. Dennis Foggia (I) | Leopard Racing | Honda | 37 |



H.P. Müller und die NSU Sportmax: Weltmeister 1955

FIM/MAURICE BÜLA

Der älteste Weltmeister

NSU hatte sich nach vier WM-Titeln in drei Jahren werksseitig aus der Weltmeisterschaft zurückgezogen. Doch dann gewann Hermann Paul Müller 1955 als 45-jähriger Privatfahrer auf ihrem Production-Racer die 250er-WM.

Von: **Imre Paulovits**

Beim WM-Finale am ersten September-Wochenende 1955 im königlichen Park von Monza herrschte Krieg. Die MV-Agusta-Piloten Carlo Ubbiali und Umberto Masetti unterstützten ihren Teamkollegen Bill Lomas im Titelkampf. Aber es waren zehn NSU Sportmax am Start, und die vielen Hasen hätten leicht des Fuchses Schicksal besiegeln können. Drei Punkte musste Hermann Paul Müller seinem Titel-Rivalen Lomas abknöpfen, wenn er seinen über 200 Siegen einer langen Karriere noch den WM-Titel hinzufügen wollte. Dass er das konnte, hatte er auf dem

Nürburgring bewiesen, als er Lomas in ein solches Tempo hetzte, dass dessen Motor verendete.

Doch diesmal waren die MV Agusta zu Hause. Carlo Ubbiali machte sich gleich aus dem Staub, und H.P. Müller musste sich nach einem schlechten Start erst nach vorne arbeiten. Als er Lomas überholt hatte, heftete sich dieser an sein Hinterrad und ließ sich nicht mehr abschütteln. John Surtees, der Ubbiali den Sieg hätte streitig machen können, war mit seiner Sportmax mit technischem Defekt

ausgefallen. Und als klar wurde, dass Müller Ubbiali nicht würde einholen können, gaben die NSU-Obersten Hans Baltisberger und Sammy Miller die Order, sich zwischen Müller und Lomas zu schieben. Doch Lomas kämpfte verbissen, und Baltisberger und Müller entschieden sich für eine andere Taktik: Sie wollten Ubbiali einholen und diesen nach hinten verdrängen. Doch dafür war der Italiener zu schnell und zu gewitzt. Er gewann mit drei Zehntelsekunden vor Baltisberger und H. P. Müller, wurde Vierter hinter Sammy Miller und vor Lomas. Damit hatte er den Titel um zwei Punkte verfehlt.

Dann kam es allerdings ganz anders. In Assen hatte Lomas bei laufendem Motor nachgetankt, was gegen die Regeln war. H. P. Müller und Enrico Lorenzetti hatten Protest eingelegt. Lomas wurde um einen Platz hinter seinen Teamkollegen Luigi Taveri zurückversetzt, nur um einige Wochen später wieder als Sieger ausgerufen zu werden. NSU las sich das Regelbuch noch einmal genau durch, stellte fest, dass in einem solchen Fall nur die Disqualifikation infrage kommt und legte nach dem WM-Finale noch einmal Einspruch bei der FIM ein. Bei deren Herbstkongress in Paris wurde dem stattgegeben und H. P. Müller nachträglich zum Weltmeister erklärt. Beim Finale in Monza war er 45 Jahre und 287 Tage alt, damit ist er bis heute der älteste Weltmeister der Motorradgeschichte. Bill Lomas entging so ein einzigartiger Coup: Er war in dem Jahr Werksfahrer bei MV Agusta bei den 250ern und bei Moto Guzzi bei den 350ern. Nach Monza hatte er die Titel mit beiden Marken in der Tasche, was heute undenkbar wäre, und auch seither niemandem gelungen ist.

Der am 21. November 1909 geborene H. P. Müller hatte seine

Karriere bereits 1928 begonnen und gleich im ersten Jahr einen Sieg auf dem Schottenring gefeiert. Ab 1930 hatte er die internationale Lizenz und wurde Werks- und Versuchsfahrer bei Victoria. Mit ihrer 600er wurde er 1932 Deutscher Meister bei den Gespannen. 1934 ging er zu DKW und wurde 1936 mit dem großen Ladepumpen-Zweitakter Deutscher Meister und Vize-Europameister bei den 500ern.

Mit allem siegreich

1937 wechselte er zu den Autos und fuhr den Auto Union Formel-Rennwagen. Obwohl er sich 1938 schwer verletzte und die halbe Saison auslassen musste, fuhr er 1939 wieder zu Hochform auf, gewann den Grand Prix von Frankreich in Reims und führte bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges die Europameisterschaft an.

Nach dem Krieg kehrte Müller in seine Geburtsstadt Bielefeld zurück, fand eine über den Krieg versteckte 250er-Ladepumpen-DKW, erwarb sie mithilfe seiner in der Landwirtschaft tätigen Familie im Tausch gegen Lebensmittel und setzte seine Karriere fort. Er gewann 1947 und '48 mit ihr die Deutsche Meisterschaft bei den 250ern, bevor ihn DKW wieder engagierte und er 1950 und '51 mit ihnen 125er-Meister wurde. Nach zwei privaten Jahren wurde Müller 1954 in die NSU-Werksmannschaft aufgenommen. Er wurde WM-Dritter sowohl bei den 125ern als auch bei den 250ern. Für 1955 bekam er eine von dem Straßenmotorrad abgeleitete Sportmax gestellt und krönte seine Karriere mit dem WM-Titel.

1956 ging Müller mit NSU nach Bonneville und fuhr insgesamt 27 Weltrekorde mit 50er-, 100er- und 125er-Motoren ein. Ein Comeback bei den Autos scheiterte am Veto seiner Ehefrau Mariele. Stattdessen arbeitete er bei NSU zunächst in der Endabnahme und später in der Presseabteilung. Er starb am 30. Dezember 1975 im Alter von 66 Jahren. ■



ARCHIV KLINK

Bilanz von Müllers Karriere: Über 200 Siegerpokale und ein Weltmeistertitel

WM-ENDSTAND 1955

250 ccm

| | | | |
|-----|-------------------------|------------|----------|
| 1. | Hermann Paul Müller (D) | NSU | 19 Pkte. |
| 2. | Cecil Sandford (GB) | Moto Guzzi | 14 |
| 3. | Bill Lomas (GB) | MV Agusta | 13 |
| 4. | Luigi Taveri (CH) | MV Agusta | 11 |
| 5. | Umberto Masetti (I) | MV Agusta | 11 |
| 6. | Sammy Miller (IRL) | NSU | 10 |
| 7. | John Surtees (GB) | NSU | 8 |
| 8. | Carlo Ubbiali (I) | MV Agusta | 8 |
| 9. | Hans Baltisberger (D) | NSU | 6 |
| 10. | Wolfgang Brand (D) | NSU | 6 |

Weltmeister und Pop-Ikone

Er war ein teuflisch schneller Rebell, der auch noch gut aussah. So wurde Barry Sheene zu einem Jugend-Idol, das noch lange nach seinem Rücktritt Kultstatus hatte – auch außerhalb der Motorradwelt. Diesen Freitag wäre er 70 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

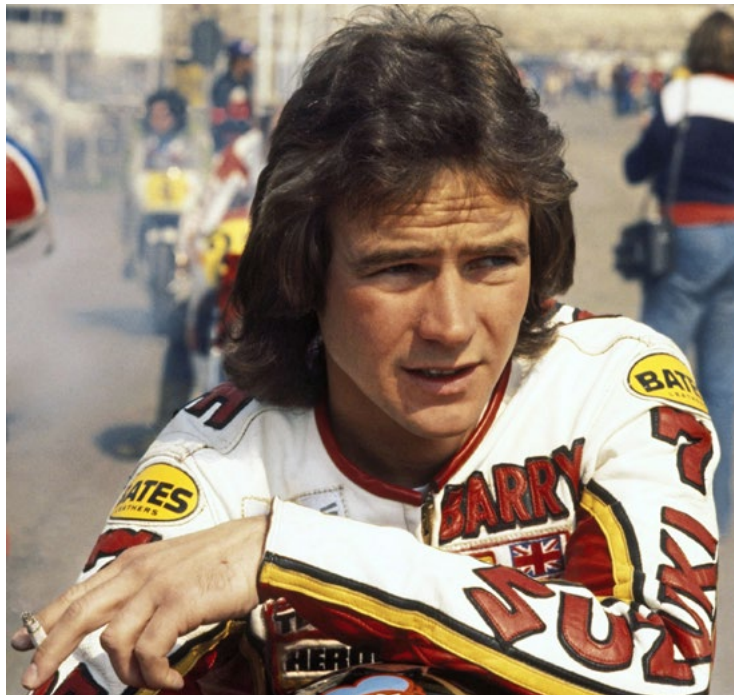
Sein Selbstbewusstsein und seine Ausstrahlung stellten ihn weit über die anderen. Ebenfalls passte Barry Sheene perfekt in seine Zeit, denn kein Grand-Prix-Fahrer hatte es vor ihm gewagt, so gegen die Offiziellen zu rebellieren wie er. Auf diese Weise wurde er zum Idol der Jugend der 1970er-Jahre.

Barry Sheene wurde in den Motorradsport hineingeboren. Sein Vater Frank war Cheftechniker am Royal College of Surgeons und baute auf dem Hof des Krankenhauses nach seiner regulären Arbeitszeit Rennmotorräder. Barry verabscheute die Schule, hielt sich dank seiner überzeugenden Art aber mit den Ärzten umso besser und lernte von ihnen eine Menge über das Leben der gehobenen Gesellschaft.

Sheene gab mit 16 auf einer Bultaco seines Vaters sein Renndebüt. 1970 kaufte er eine frühere 125er-Werks-Suzuki, wurde mit ihr Britischer 125er-Meister, und bei seinem WM-Debüt in Montjuïc Park gleich Zweiter hinter Ángel Nieto. Im Jahr darauf lieferte er sich mit dem Spanier einen erbitterten Zweikampf um den WM-Titel, gewann dreimal, stand neunmal auf dem Podest und wurde Vizeweltmeister. Dazu half er bei Van-Veen-Kreidler aus und gewann in Brünn gleich das 50er-Rennen.

Der Jung-Star bekam für 1972 einen Werksvertrag von Yamaha für die 250er-Klasse, doch weil er sich über das Material beklagte, wurde er entlassen. Sein Motorrad bekam Jarno Saarinen und wurde Weltmeister. Sheene allerdings kam bei Suzuki in der Formel 750 unter und gewann 1973 die Europameisterschaft.

Als Suzuki 1974 mit einem Square Four in die 500er-Welt-



LAT

meisterschaft kam, wurde Sheene gleich beim Debüt Zweiter. Im Frühjahr 1975 begleitete ihn die BBC nach Daytona, und so wurde sein Sturz nach einem Reifenplatzer bei Tempo 280 verewigt, bei dem er sich einen Dutzend Knochen brach und große Teile seines Rückens abschürfte. Doch nur sieben Wochen später stand er auf dem Salzburgring am Start, und weitere sechs Wochen später holte er in Assen seinen ersten Sieg in der Königsklasse.

Weltmeister und Rebell

1976 und '77 gewann Sheene elf Grands Prix und wurde zweimal Weltmeister. Er war so überlegen, dass er auf der Isle of Man, in Imatra, in Brünn und auf dem Nürburgring nicht antreten musste und damit klarmachte, dass er

keine Lust hatte, auf gefährlichen Kursen zu fahren.

1978 kam dann Kenny Roberts über den großen Teich. Obwohl sich Sheene nach Kräften wehrte, unterlag er dem Amerikaner im WM-Kampf zweimal. Nicht nur ihre Duelle auf der Strecke, auch ihre verbalen in den Medien sorgten für Unterhaltung. Doch so sehr sie sich öffentlich auch bekriegten, so sehr waren sie sich einig, wie eine professionelle WM aussehen musste. Daher initiierten sie die World Series – die zwar nie stattfand, aber die FIM bei Fahreragen und Streckensicherheit in die Knie zwang.

1980 wechselte Sheene spektakulär zu Yamaha, doch es dauerte bis 1982, bis er dort konkurrenzfähig wurde. Als er für seinen Heim-GP endlich die gleiche V4-



SUZUKI

Der letzte Brite seines Schlages: Barry Sheene, 500er-Weltmeister 1976 und '77



Barry Sheene

Geburtstag: 11.09.1950
Geburtsort: London (GB)
Todestag: 10.03.2003
Herkunftsland: England

WM-KARRIERE

1970: 125 ccm, Suzuki (13.)
 1971: 50 ccm, Kreidler (6.)
 125 ccm, Suzuki (2.)
 250 ccm, Derbi (33.)
 1972: 250 ccm, Yamaha (13.)
 1973: 750-EM, Suzuki (1.)
 1974: 500 ccm, Suzuki (6.)
 1975: 500 ccm, Suzuki (6.)
 1976: 500 ccm, Suzuki (1.)
 1977: 500 ccm, Suzuki (1.)
 1978: 500 ccm, Suzuki (2.)
 1979: 500 ccm, Suzuki (3.)
 1980: 500 ccm, Yamaha (15.)
 1981: 500 ccm, Yamaha (4.)
 1982: 500 ccm, Yamaha (5.)
 1983: 500 ccm, Suzuki (14.)
 1984: 500 ccm, Suzuki (6.)

Hobbys

Oldtimer, Hubschrauber

Yamaha bekommen sollte wie Kenny Roberts, verunglückte er beim Test in Silverstone an einer ungesicherten Unfallstelle schwer und brach sich beide Beine. Er kämpfte sich ein weiteres Mal wieder hoch und fuhr noch zwei Jahre, bevor er den Helm an den Nagel hingte.

Sheene wusste seine Popularität zu verkaufen. Er heiratete das Model Stephanie McLaine und war mit ihr und seinen Freunden James Hunt, George Harrison und Ringo Starr immer eine Story in den Klatschblättern wert. Dann zog er nach Australien, machte eine zweite Karriere als Fernsehkommentator und ein Vermögen mit Immobilien.

In den späten 1990er-Jahren kehrte Sheene im Oldtimer-Sport auf die Rennstrecken zurück. Im Juli 2002 wurde bei ihm Speiseröhrenkrebs festgestellt. Bereits gezeichnet, trat er noch einmal in Goodwood an, kämpfte Wayne Gardner nieder und verabschiedete sich für immer von den Fans. Im März 2003 starb er im Alter von 52 Jahren. Er ist bis heute der Held einer ganzen Generation, und seit ihm warten die Briten vergeblich auf einen Weltmeister in der Königsklasse. ■

Altmeister gegen Jungspund: Rea (hinten) belagerte Rinaldi im zweiten Rennen so lange, bis er vorbeikam



Rea macht Druck

Wieder schaffte es Jonathan Rea durch unglaublichen Kampfgeist, im zweiten Rennen alle Ducati niederzukämpfen. Scott Redding stürzte im ersten Rennen, dafür haben die Roten mit Michael Ruben Rinaldi einen neuen Star.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn er diesmal auch nicht so ausflippte wie eine Woche zuvor, als er Chaz Davies niedergekämpft hatte, war ein gewisser Stolz bei Jonathan Rea nicht zu verkennen. Auch diesmal kämpfte der Kawasaki-Werksfahrer gegen die übermächtigen Ducati, und wieder

konnte er sich zum Schluss durchsetzen. Der Weltmeister ist seiner fünften Titelverteidigung ein ganzes Stück näher gekommen. Sein Widersacher Scott Redding hatte ihn zwar im Superpole-Race überrumpelt und gewonnen, dafür stürzte der Ducati-Werkspilot am Samstag aus dem Rennen und konnte auch am Sonntag nicht über die Distanz mit Rea mithalten. So geht der Weltmeister mit 31 Punkten Vorsprung nach Barcelona, wo er bei den Tests in einer eigenen Liga fuhr.

Rinaldi fliegt

Doch am zweiten Aragón-Wochenende wurde auch ein neuer Stern geboren. Michael Ruben Rinaldi, einst von Ducati als Nachwuchspilot in der Superstock-EM und dann im WM-Junior-Team aufgebaut, dann aber an Barni weitergegeben und

dort im Vorjahr untergegangen, erlebt im Team Go-Eleven schon seit Beginn der Europasaison einen Höhenflug. Dass das Leichtgewicht zum Schluss immer die meisten Reifen übrighat und so im Finish ganz weit vorstoßen kann, hatten wir schon öfter erlebt. Doch diesmal schaffte es der 24-jährige Italiener ganz an die Spitze und hängt sogar Jonathan Rea und Aragón-Spezialist Chaz Davies ab. Als er als Sieger abgewunken wurde, konnte er es selbst kaum fassen, und sein Team brach in Freudentänze aus.

„Ich bin überglücklich“, stammelte Rinaldi, nachdem er den Helm abgesetzt hatte. „Ich weiß gar nicht, wie ich diese Gefühle beschreiben soll. Nach dem schwierigen letzten Jahr habe ich heuer eine Familie gefunden, die mich aufgenommen hat und mir ein tolles Motorrad gebaut hat, dazu

gab es Leute, die immer hinter mir standen. All denen konnte ich es jetzt danken. Ich konnte auf kein besseres Rennen hoffen.“ Rinaldi hatte den SC-X-Reifen des Superpole-Rennens auch für die 18-Runden-Distanz gewählt, und dank dieser Wahl konnte er an der Spitze bis zu sieben Sekunden von Rea wegziehen.

Im Ducati-Werksteam herrschte hingegen Weltuntergang. Nachdem Redding im ersten Rennen gestürzt war und auch im zweiten hinter Rea landete, wird seine WM-Kampagne immer schwieriger. „Ich kann als schwerer Pilot die weichen Reifen nicht nutzen“, knurrte Redding. „Ich habe im zweiten Rennen den SC-X-Reifen wie Rinaldi probiert, er hatte im Ziel noch Gummi übrig, ich nicht. Ich hoffe, dass mir die nächsten Strecken mehr entgegenkommen.“ ■



Unglaublich: Michael Ruben Rinaldi gewann Rennen 1 mit der privaten Ducati



Titel vergeben? Scott Redding stürzte im ersten Rennen

Locatelli: Alle Neune!

Andrea Locatelli bleibt weiter ungeschlagen. Mit seinem neunten Sieg in Folge hat er einen neuen Rekord aufgestellt. Philipp Öttl verlor das Podest in der letzten Kurve.

Von: **Imre Paulovits**

Alle Neune wie beim Kegeln – Andrea Locatelli sammelte auch am zweiten Aragón-Wochenende das Punktemaximum ein. Damit hat er die Rekorde von Kenan Sofuoglu 2007 und Eugene Laverty 2010, die jeweils acht Rennen gewonnen haben, bereits gebrochen. Doch das zweite Rennen erinnerte noch anderweitig an eine Kegelpartie: Raffaele de Rosa verbremste sich beim Angriff auf Jules Cluzel am Ende der Zielge-



Seriensieger Andrea Locatelli

raden, rammte den WM-Herausforderer und beide fielen wie Kegelfiguren um. Der bemitleidenswerte Franzose brach sich dabei das Schienbein und das Wadenbein im linken Unterschenkel und fällt damit dieses Jahr aus dem WM-Kampf.

Philipp Öttl kam im ersten Rennen knapp hinter seinem

Teamkollegen Lucas Mahias als Fünfter ins Ziel. Nachdem im zweiten Rennen de Rosa und Cluzel draußen waren, machte Mahias Jagd auf Locatelli, musste zum Schluss aber zurückstecken. Öttl lag hinter ihm auf dem dritten Platz, doch in der letzten Runde holte ihn Isaac Viñales ein und zog aus dem Windschatten auf der langen Gegengeraden an ihm vorbei. Wenn Öttl auch alles versuchte, im Ziel fehlten ihm drei Hundertstelsekunden aufs Podest. „Am Sonntag war es etwas kühler, und da hatte ich viel besseren Grip“, stellte Öttl fest. „Es war ein gutes Rennen, wenn ich das Podest auch knapp verpasst habe. Jetzt kommt Barcelona, da haben wir zwar nicht getestet, aber ich kenne die Strecke von der Motorrad-WM, und mein Team sollte mit seiner Erfahrung ausrechnen können, wie wir dort abgestimmt sein sollten.“ ■

Superbike-WM

Diesmal Laverty vorn

Wenn auch Tom Sykes den Zuschlag auf den nächstjährigen Vertrag bei BMW bekommen hat: Am zweiten Aragón-Wochenende holte Eugene Laverty mehr Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist nicht leicht, Tom Sykes die ständig gute Laune zu nehmen, aber am zweiten Aragón-Wochenende musste der Weltmeister von 2013 doch tief schlucken. Beim zweiten Rennen am Sonntagnachmittag ging in der Aufwärmrunde der Quickshifter kaputt, Sykes fuhr statt in die Startaufstellung in die Box. Doch der Fehler war nicht schnell genug zu beheben, das Feld fuhr davon und Sykes Rennen war beendet, bevor es angefangen hatte.

Nach dem enttäuschenden ersten Aragón-Wochenende hatte Sykes immerhin die Freude, bei der Superpole die viertschnellste Zeit zu fahren. „In dieser Konfiguration habe ich sehr viel Vertrauen zum Motorrad und kann schnell



Eugene Laverty (#50): Vertrag nicht verlängert, nun bestes Saisonergebnis

fahren“, grinste der Yorkshire-Mann. „Aber um im Rennen dieses Tempo zu halten, muss ich unsere Probleme überfahren, und dadurch habe ich im ersten Rennen am Samstag meine Bremse überhitzt.“ So fiel er auf Platz 10 zurück. Im Superpole-Race kam er immerhin als Neunter ins Ziel, bevor er am Nachmittag früh einpacken konnte. „Schade, denn mit den weichen Reifen hat das Motorrad ganz gut funktioniert, und es wäre hilfreich gewesen, zu sehen, wo wir so ins Ziel kommen.“

Dafür hatte Eugene Laverty sein bestes Rennwochenende, seit

er bei den Münchnern fährt. Am Samstagnachmittag fuhr er vom 16. Startplatz aus bis auf Position 8 vor und überholte sogar seinen Teamkollegen. Und auch am Sonntagnachmittag holte er als Elfter Punkte. „Ich hatte einen guten Rhythmus, und am Ende, als die Reifen rutschig wurden, konnte ich meine Erfahrung nutzen und einige Gegner überholen“, freute sich Laverty. „Im zweiten Rennen hatten dann auch die anderen beim Reifenmanagement dazugelernt, so konnte ich da nicht mehr weiter nach vorne fahren.“ ■

SUPERBIKE-WM

Nach seinem Podestplatz am Wochenende zuvor war Álvaro Bautista voller Tatendrang, und es sah schon ganz so aus, als könne er diesmal wieder in die Top-3 fahren. Doch im ersten Rennen warf er die Honda vier Runden vor Schluss in der Schikane ins Kies, das Gleiche passierte ihn im zweiten Rennen am Sonntagnachmittag bereits in der fünften Runde in Turn 9. Im Superpole-Race wurde er dann Vierter. „Mir ist das Vorderrad weggerutscht, ich konnte nichts machen. Aber immerhin kämpfte ich bereits in der Spitzengruppe“, hielt Bautista fest. Sein Teamkollege Leon Haslam schaffte im zweiten Rennen mit P4 sein bestes Saisonresultat.

SUPERBIKE-WM

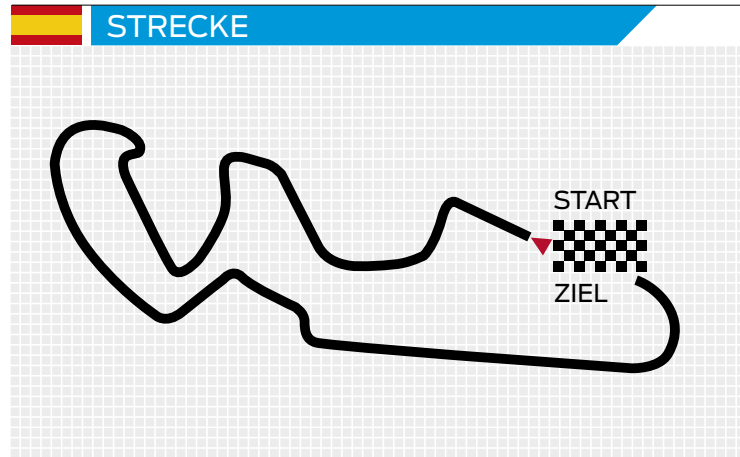
Laufsieger Michael Ruben Rinaldi konnte sich nach dem Wochenende doppelt freuen. Nach seiner sensationellen Vorstellung bekam er einen Anruf von Andrea Dovizioso, der ihm gratulierte, dann erschien eine unbekannte italienische Nummer auf seinem Display. Es war Valentino Rossi, der seinem Landsmann gratulierte! Rinaldi wird auch von den Teambossen genau beobachtet. Noch ist offen, wer nächstes Jahr im Ducati-Workteam fährt – Rinaldi ist einer der Kandidaten.

SUPERSPORT-300-WM

Der Holländer Jeffrey Buis, der am Wochenende zuvor beide Rennen gewonnen hatte, ist weiterhin gut in Form. Am Samstag konnte er zwar nicht wieder entfliehen und musste sich im Zielspurt Sieger Victor Rodriguez Nuñez und Bahattin Sofuoglu knapp geschlagen geben, aber im zweiten Rennen distanzierte er das Feld wieder um über fünf Sekunden und konnte so seine WM-Führung ausbauen. Alan Kroh war im riesigen Führungspulk des ersten Rennens dabei und wurde Elfter, im zweiten lief er als 18. weniger als zwei Sekunden hinter dem Zweiten ein.

SUPERBIKE-WM-2020-RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM



ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E) – 5. September 2020 13. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. á 5,077 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 45 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|----------------------|------|---------------|-----------|-------|
| 1. Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 18 | 33,19,700 min | 1.50,121 | 25 |
| 2. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +5,888 s | 1.50,351 | 20 |
| 3. Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +10,035 s | 1.50,370 | 16 |
| 4. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +15,965 s | 1.50,885 | 13 |
| 5. Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +19,357 s | 1.50,527 | 11 |
| 6. Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +24,138 s | 1.51,369 | 10 |
| 7. Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 18 | +24,275 s | 1.51,273 | 9 |
| 8. Eugene Laverty (IRL) | BMW S1000 RR | 18 | +24,749 s | 1.51,638 | 8 |
| 9. Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +25,437 s | 1.51,467 | 7 |
| 10. Tom Sykes (GB) | BMW S1000 RR | 18 | +26,796 s | 1.51,255 | 6 |
| 11. Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +27,354 s | 1.51,429 | 5 |
| 12. Loris Baz (F) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +28,096 s | 1.51,776 | 4 |
| 13. Xavi Forés (E) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +33,131 s | 1.51,337 | 3 |
| 14. Matteo Ferrari (I) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +44,847 s | 1.52,228 | 2 |
| 15. Takumi Takahashi (J) | Honda CBR 1000 RR-R | 18 | +59,529 s | 1.53,142 | 1 |

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Aragón (E) – 6. September 2020 14. WM-Lauf; 50,770 km über 10 Rdn. á 5,077 km; 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 21/29 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückst. |
|-------------------------------|----------------------|---------------|
| 1. Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 18,22,141 min |
| 2. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +0,970 s |
| 3. Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | +3,685 s |
| 4. Álvaro Bautista (E) | Honda CBR1000 RR-R | +4,833 s |
| 5. Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | +5,097 s |
| 6. Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +5,725 s |
| 7. Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | +7,822 s |
| 8. Leon Haslam (GB) | Honda CBR1000 RR-R | +7,866 s |
| 9. Tom Sykes (GB) | BMW S1000 RR | +8,210 s |
| 10. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1 | +8,587 s |
| 11. Loris Baz (F) | Yamaha YZF-R1 | +9,942 s |
| 12. Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF-R1 | +10,363 s |
| 13. Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | +11,926 s |
| 14. Eugene Laverty (IRL) | BMW S1000 RR | +16,157 s |
| 15. Maximilian Scheib (RCH) | Kawasaki ZX-10RR | +16,237 s |

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 5. September 2020 8. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. á 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 30/46 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückst. |
|--------------------------|------------------|---------------|
| 1. Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R6 | 28,47,585 min |
| 2. Raffaele de Rosa (I) | MV Agusta F3 675 | +6,012 s |
| 3. Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF-R6 | +10,079 s |
| 4. Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-6R | +14,516 s |
| 5. Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +15,525 s |
| 6. Manuel González (E) | Kawasaki ZX-6R | +20,045 s |
| 7. Péter Sebestyén (H) | Yamaha YZF-R6 | +20,140 s |
| 8. Danny Webb (GB) | Yamaha YZF-R6 | +23,246 s |
| 9. Corentin Perolari (F) | Yamaha YZF-R6 | +25,463 s |
| 10. Federico Fuligni (I) | MV Agusta F3 675 | +29,348 s |

WM-STAND FAHRER

| | |
|------------------|------------|
| 1. Locatelli | 225 Punkte |
| 2. Cluzel | 146 |
| 3. Mahias | 119 |
| 4. Öttl | 100 |
| 5. De Rosa | 91 |
| 6. Perolari | 88 |
| 19. Hobelsberger | 6 |

SUPERPOLE

| | |
|------------------|----------|
| 1. Rea | 1.48,767 |
| 2. Rinaldi | 1.49,012 |
| 3. Redding | 1.49,017 |
| 4. Sykes | 1.49,173 |
| 5. Bautista | 1.49,217 |
| 6. Haslam | 1.49,332 |
| 7. Razgatlioglu | 1.49,358 |
| 8. Davies | 1.49,396 |
| 9. Lowes | 1.49,409 |
| 10. Baz | 1.49,417 |
| 11. Caricasulo | 1.49,638 |
| 12. Van der Mark | 1.49,671 |
| 13. Scheib | 1.49,790 |
| 14. Gerloff | 1.49,920 |
| 15. Forés | 1.50,044 |
| 16. Laverty | 1.50,216 |
| 17. Melandri | 1.50,462 |
| 18. Ramos | 1.51,181 |
| 19. Barrier | 1.51,355 |
| 20. Ferrari | 1.51,542 |

WM-STAND FAHRER

| | |
|-----------------|------------|
| 1. Rea | 243 Punkte |
| 2. Redding | 207 |
| 3. Razgatlioglu | 147 |
| 4. Davies | 141 |
| 5. Van der Mark | 133 |
| 6. Rinaldi | 131 |
| 7. Lowes | 127 |
| 8. Bautista | 83 |
| 9. Baz | 76 |
| 17. Cortese | 14 |

WM-STAND HERSTELLER

| | |
|-------------|------------|
| 1. Kawasaki | 269 Punkte |
| 2. Ducati | 245 |
| 3. Yamaha | 185 |
| 4. Honda | 116 |
| 5. BMW | 66 |
| 6. Aprilia | 4 |

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E) – 6. September 2020 15. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. á 5,077 km; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 40 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|----------------------|------|---------------|-----------|-------|
| 1. Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | 33,20,294 min | 1.50,102 | 25 |
| 2. Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +1,244 s | 1.50,145 | 20 |
| 3. Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +5,326 s | 1.50,516 | 16 |
| 4. Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 18 | +9,357 s | 1.50,583 | 13 |
| 5. Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +10,761 s | 1.50,468 | 11 |
| 6. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +15,679 s | 1.50,681 | 10 |
| 7. Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +16,897 s | 1.50,421 | 9 |
| 8. Loris Baz (F) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +22,541 s | 1.51,089 | 8 |
| 9. Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +22,650 s | 1.50,975 | 7 |
| 10. Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 18 | +22,854 s | 1.51,234 | 6 |
| 11. Eugene Laverty (IRL) | BMW S1000 RR | 18 | +23,729 s | 1.50,922 | 5 |
| 12. Marco Melandri (I) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +28,380 s | 1.51,246 | 4 |
| 13. Xavi Forés (E) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +31,630 s | 1.50,896 | 3 |
| 14. Matteo Ferrari (I) | Ducati Panigale V4 R | 18 | +44,264 s | 1.51,661 | 2 |
| 15. Román Ramos (E) | Kawasaki ZX-10RR | 18 | +48,200 s | 1.51,660 | 1 |

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 6. September 2020 9. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. á 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 23/36 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückst. |
|------------------------------|------------------|---------------|
| 1. Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R6 | 28,46,977 min |
| 2. Lucas Mahias (F) | Kawasaki ZX-6R | +6,286 s |
| 3. Isaac Viñales (E) | Yamaha YZF-R6 | +7,876 s |
| 4. Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +7,908 s |
| 5. Hannes Soomer (EST) | Yamaha YZF-R6 | +9,420 s |
| 6. Péter Sebestyén (H) | Yamaha YZF-R6 | +9,607 s |
| 7. Corentin Perolari (F) | Yamaha YZF-R6 | +9,657 s |
| 8. Manuel González (E) | Kawasaki ZX-6R | +9,700 s |
| 9. Steven Odendaal (ZA) | Yamaha YZF-R6 | +15,473 s |
| 19. Patrick Hobelsberger (D) | Honda CBR 600 RR | +41,424 s |

WM-STAND HERSTELLER

| | |
|--------------|------------|
| 1. Yamaha | 225 Punkte |
| 2. Kawasaki | 138 |
| 3. MV Agusta | 93 |
| 4. Honda | 7 |

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 5. September 2020 7. WM-Lauf;
50,770 km über 10 Rdn. á 5,077 km;
36 Fahrer gestartet, 28 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 31/45 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|-------------------------------|--------------------|---------------|
| 1. Victor Rodríguez Nuñez (E) | Kawasaki Ninja 400 | 21.21,294 min |
| 2. Bahattin Sofuoglu (TR) | Yamaha YZF-R3 | +0,042 s |
| 3. Jeffrey Buis (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +0,153 s |
| 4. Scott Deroue (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +0,213 s |
| 5. Ana Carrasco (E) | Kawasaki Ninja 400 | +0,454 s |
| 6. Unai Orradre (E) | Yamaha YZF-R3 | +0,479 s |
| 7. Mika Perez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +0,979 s |
| 8. Bruno Ieraci (I) | Kawasaki Ninja 400 | +1,007 s |
| 9. Thomas Brianti (I) | Kawasaki Ninja 400 | +1,240 s |
| 11. Alan Kroh (D) | Yamaha YZF-R3 | +1,892 s |

WM-STAND FAHRER

| | |
|-------------|------------|
| 1. Buis | 127 Punkte |
| 2. Deroue | 116 |
| 3. Orradre | 97 |
| 4. Carrasco | 95 |
| 5. Sofuoglu | 93 |
| 6. Brianti | 78 |
| 21. Kroh | 10 |

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 6. September 2020 8. WM-Lauf;
50,770 km über 10 Rdn. á 5,077 km;
36 Fahrer gestartet, 32 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 25/40 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|-------------------------------|--------------------|---------------|
| 1. Jeffrey Buis (NL) | Kawasaki Ninja 400 | 21.19,109 min |
| 2. Scott Deroue (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +5,114 s |
| 3. Bahattin Sofuoglu (TR) | Yamaha YZF-R3 | +5,203 s |
| 4. Thomas Brianti (I) | Kawasaki Ninja 400 | +5,282 s |
| 5. Koen Meuffels (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +5,351 s |
| 6. Mika Perez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +5,569 s |
| 7. Unai Orradre (E) | Yamaha YZF-R3 | +5,720 s |
| 8. Victor Rodríguez Nuñez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +5,728 s |
| 9. Bruno Ieraci (I) | Kawasaki Ninja 400 | +5,763 s |
| 18. Alan Kroh (D) | Yamaha YZF-R3 | +7,023 s |

WM-STAND HERSTELLER

| | |
|-------------|------------|
| 1. Kawasaki | 190 Punkte |
| 2. Yamaha | 143 |
| 3. KTM | 3 |

NACHRICHTEN

IDM SUPERSTOCK 600

Eigentlich wollte Moritz Jenkner wegen Veränderungen in seinem Umfeld dieses Jahr keine IDM-Rennen bestreiten, aber den Start vor seiner Haustür auf dem Sachsenring lässt sich der 19-jährige Hohenstein-Ernstthaler nicht nehmen. Jenkner hat sich als Gastfahrer in der Superstock-600-Klasse angemeldet.

IDM SUPERSTOCK 600

Kevin Michel, 31-jähriger Yamaha-Pilot aus Meggen in der Schweiz, lässt die IDM-Runde auf dem Sachsenring sausen. Sein schönster Grund: Die Geburt von Tochter Mia Valentina, sie kam letztes Wochenende zur Welt.

IDM

Rasanter Aufstieg der SSP 300

Im vierten Jahr schwingt sich die IDM-Nachwuchs-kategorie zu neuen Höhen auf. Am Sachsenring starteten 36 Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer, ein neuer Teilnehmerrekord. Die Namen einiger Talente sollte man sich merken.

Von: **Dirk Johae**

Haz muss nach dem IDM-Einsatz tief durchatmen: „Puh, das Niveau hier ist verdammt hoch.“ „Haz“ ist der Spitzname von Harry Khouri. Der 16-jährige Kawasaki-Fahrer hat den langen Weg von Down Under

nach Assen auf sich genommen, um eine neue Stufe auf seiner Karriereleiter zu erklimmen. Daheim in Australien hat das Talent aus New South Wales in der Supersport 300 alles fest im Griff. Aber in der IDM muss er sich mit der gut 50 PS starken 300er gewaltig strecken. Beim ersten Gaststart 2019 in Assen wurde der Aussie auf Anhieb Dritter, stürzte aber in Hockenheim.

In der neuen, kurzen IDM-Saison meldet sich Khouri zurück und kämpft in Assen sogar um den Rennsieg. Aber durch einen Sturz lässt er gleich im ersten Rennen wertvolle Punkte liegen. Die Unruhe in der Führungsgruppe nutzt Melvin van der Voort und setzt sich an die Spitze. Der 15 Jahre alte Niederländer gewinnt

das Rennen auf seiner Yamaha mit acht Sekunden Vorsprung – ein eher untypischer Ausgang für ein SSP-300-Rennen. Der Pilot mit der blonden Löwenmähne hat sich zwar mit diesem ersten IDM-Sieg und dem dritten Platz eine gute Basis geschaffen. Aber trotz der verkürzten Saison ist es bis zum Titel noch ein sehr weiter und harter Weg.

Dafür wird zum Beispiel sein Landsmann Rick Dunnik sorgen. Der 18-jährige Yamaha-Fahrer folgt Van der Voort dicht auf den Fersen. In Assen zeigt Dunnik wieder seine Kampfstärke. Wegen eines Verstoßes gegen die Testregeln der IDM muss der Vizemeister von 2019 in Assen aus der letzten Reihe starten. In zwölf Runden überholt er fast das ganze

Feld und verpasst um nur 0,05 Sekunden den zweiten Platz hinter Luca de Vleeschauwer. Der Belgier verstärkt das Team RT Motorsports by SKM-Kawasaki, für die auch der derzeit punktbeste deutsche Fahrer startet: der 16-jährige Marvin Siebdrath aus Wildenfels.

Das Kawasaki-Team ist auch in der SSP-300-WM aktiv, genau wie die Freudenberg WorldSSP Academy mit KTM. Die Sachsen starten beim Heimrennen erstmals mit Dirk Geiger. Der Junior-WM-Fahrer von PrüstelGP ist dort an der Seite von ADAC-Junior-Cup-Sieger Lennox Lehmann unterwegs. Die Rennen auf dem Sachsenring finden nach Redaktionsschluss statt. Ein Rennbericht folgt in Ausgabe 40. ■



Knappe Entscheidungen: Khouri (#43) führt vor Dunnik und Van der Voort (#20)



Melvin van der Voort ist Punktbester nach dem Saisonauftakt



Der Dominator zum Triple-Start in Faenza: Jeffrey Herlings mit seinem 90. GP-Sieg

Doppel beim Triple

Beim Auftakt zum Triple-GP im italienischen Faenza war KTM-Superstar Jeffrey Herlings mit einem Doppelsieg Mann des Tages. Tim Gajser verlor WM-Rang 2 an Altmeister Cairoli. Der Thüringer Henry Jacobi zeigte in Lauf 2 eine einwandfreie Leistung.

Von: **Frank Quatember**

Auf der herrlich gelegenen Hartbodenstrecke im italienischen Faenza gab es neben dem üblichen Renngeschehen etliche Corona-Maßnahmen. Fast durchgehend herrschte Maskenpflicht, jeder Teilnehmer musste Covid-19-Tests ablegen und Zuschauer durften (noch) nicht ihren Helden bei der Arbeit zuschauen. Was jammerschade war, denn vor allem die MXGP-Topstars gingen vom ersten Zentimeter an volles Risiko und lieferten sich unglaubliche Zweikämpfe.

Nachdem sich der spanische Jungstar Jorge Prado im Zeittraining noch zurückhielt, ließ

er die KTM im ersten Finale fliegen. Nach dem Holeshot von Lokalheld Monticelli übernahm Prado aggressiv die Spitze, dahinter fädelten sich rasch seine Teamkollegen Herlings und Cairoli ein. Dazu gesellte sich nach einigen Runden der Schweizer Mitfavorit Jeremy Seewer (Yamaha), und es entwickelte sich ein äußerst unterhaltsamer Vierkampf um die Spitze. Es dauerte bis Runde 12, ehe der WM-Führende Herlings mit einem harten Manöver die Spitze übernahm und dem Laufsieg entgegenfuhr. Das Katz-und-Maus-Spiel hinter dem bulligen Holländer zwischen Prado und Cairoli endete schlecht, denn Seewer knackte das orangefarbene Duo mit viel Risiko und etwas Glück und überquerte als Zweiter den Zielsprung.

Herlings nach Drehbuch

Der zweite Yamaha-Werkspilot, Gautier Paulin, wurde Fünfter; nur auf Rang 8 landete hingegen Tim Gajser (Honda).

Der zweite Startsieg ging diesmal ohne Umwege an Jorge Prado, erneut am Hinterrad Herlings und Cairoli. Doch dem Italiener

„Das war ein perfekter Tag! Jetzt bin ich gleichauf mit Cairoli. Wir haben beide 90 GP-Siege.“

Doppelsieger Jeffrey Herlings

unterlief ein heftiger Fehler; Jeremy Seewer bedankte sich artig und übernahm Position 3. Im Kampf um den Laufsieg agierte Herlings exakt nach Drehbuch, übernahm praktisch zeitgleich wie in Lauf 1 die Spitze vom jungen Spanier. Doch diesmal war Seewer dran an „The Bullet“ und lieferte tatsächlich dem Holländer bis zur letzten Runde einen harten Kampf um Lauf- und Tagessieg. Im Ziel hatte aber doch die #84 die Nase vorn und war begeistert. Herlings: „Das war ein perfekter Tag. Jetzt bin ich gleichauf mit Cairoli, wir haben beide 90 GP-Siege. Ich hoffe, ich erreiche bald Stefan Everts, mein großes Vorbild.“ Auch der Schweizer Jeremy Seewer war

glücklich, wenn auch in Atemnot. „Ich bin total ausgepumpt, das war nahe am Sieg. Jetzt brauche ich erst mal Erholung.“ Hinter Seewer belegte Tony Cairoli den verbliebenen Platz auf dem Laufpodium.

Jacobi belohnte sich

Der Thüringer Henry Jacobi (Yamaha) hatte nach einem schwierigen ersten Lauf außerhalb der Punkte in Lauf 2 allen Grund zur Freude. Der Bad Sulzaer kam super vom Gatter weg, konnte als Siebter sein Rennen beginnen. Lange Zeit ging Jacobi das Tempo der Spitzenleute mit, bis in Runde 10 die Kräfte etwas nachließen und er einige Plätze verlor. Doch ihm gelang das Kunststück, seinen Rhythmus nicht zu verlieren – mit Platz 14 im Ziel belohnte sich der 23-Jährige für seinen Einsatz.

Spannend ging es bei den MX2-Piloten ebenfalls zu, vor allem im engen WM-Titelduell zwischen Tom Vialle und Jago Geerts. Im ersten Endlauf hatte Vialle die Werks-KTM an der Holeshot-Linie vorn, dahinter konnte sich Kontrahent Geerts einordnen. Bereits in der An-



YAMAHA

Nahe am Sieg: Schweizer Yamaha-Leader Jeremy Seewer

fangsphase verabschiedeten sich die Mitfavoriten Ben Watson und Roan van de Moosdijk mit technischem K.o. Alles sah nach einem Sieg des jungen Franzosen Vialle aus, doch als dessen Vorderrad wegrutschte und er stürzte, war das Rennen auf den Kopf gestellt. Geerts verwaltete problemlos die Führung bis zum letzten Zielsprung vor dem Franzosen Maxime Renaux. Vialle versuchte buchstäblich alles, um an seinem Landsmann Boisrame vorbei noch Platz 3 zu erreichen, doch der schlug ihm zweimal beinah die Tür vor der KTM zu.

Der zweite Lauf begann mit dem Startsieg von Geerts, der aber sofort von Renaux kassiert wurde. Das nutzte auch Vialle, der entschlossen ebenfalls am Belgier vorbeiging. Das komplette Rennen über jagten sich die drei Piloten mit hohem Risiko, vor allem Vialle setzte Renaux extrem in der Schlussphase unter Druck. Doch umsonst, Renaux feierte seinen ersten Tagessieg und bekam sich im Ziel kaum ein. „Das ist nicht zu fassen, ich hab am Ende nur noch gepusht und nicht nach hinten geschaut!“

In der WM-Wertung liegt Vialle nur noch drei Punkte vor Geerts. ■

NACHRICHTEN

SYDOW WIEDER VERLETZT

Beim deutschen MX2-GasGas-Werksteam unter Justin Amian hielt sich in Faenza die Freude über die stattlichen 14 WM-Punkte von Simon Längenfelder in Grenzen. Während der junge Bayer in beiden Läufen guten Starts top Rennen folgen ließ, hatte Teamkollege Jeremy Sydow beim ersehnten WM-Comeback Pech. „In Lauf 1 lag ich auf Platz 5, habe mir dann in Kurve 2 den Fuß zwischen Schalthebel und Fußraste eingeklemmt und verdreht. Es könnte ein Riss im Knochen sein, erst mal den Check abwarten. Etwas gebrochen ist aber auf jeden Fall“, so der enttäuschte Chemnitzer.

OSBORNE BAUT VORSPRUNG AUS

Husqvarna-Pilot Zach Osborne schwebt in den US-Nationals weiterhin auf einer Erfolgswelle. Beim ersten von zwei Rennen in Buchanan (Michigan) letzten Freitag landete er einen Doppelsieg und konnte

sich gegenüber Titelverteidiger Eli Tomac weiter absetzen. Der Kawasaki-Star kam nach schlechten Starts nur auf die Plätze 4 und 5. Rang 2 ging an Honda-Rookie Chase Sexton (3-4) vor Yamaha-Mann Justin Barcia (6-2). Nach vier Rennen führt Osborne mit 172 Punkten vor Marvin Musquin (146), Barcia (133) und Tomac (129).

MARC-REINER SCHMIDT SIEGT AUCH NATIONAL

WM-Leader Marc-Reiner Schmidt (Honda) holte bei seinem ersten Supermoto-IDM-Einsatz 2020 einen ungefährdeten Doppelsieg. Der Gewinner des ersten Laufes in Cheb, Max Banholzer (Husqvarna), musste sich auf dem Vogelsbergring in Wittgenborn mit den Plätzen 6 und 7 zufriedengeben. Damit verlor er auch die DM-Führung – an seinen Bruder Peter! Der Blonhoferer wurde Tageszweiter und führt nun mit 78 Punkten vor Steffen Albrecht (76), Max Banholzer (74), Vilhelmsen und Mayerbüchler (je 68).

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

Faenza (1): 6. September, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-----------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 17 | 35.19,086 min = 48,808 km/h |
| 2. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 17 | + 4,449 s |
| 3. Antonio Cairoli (I) | KTM | 17 | + 5,809 s |
| 4. Jorge Prado (E) | KTM | 17 | + 18,901 s |
| 5. Gautier Paulin (F) | Yamaha | 17 | + 20,460 s |
| 6. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 17 | + 27,508 s |
| 7. Glenn Coldenhoff (NL) | GasGas | 17 | + 29,307 s |
| 16. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 17 | + 1.15,753 min |
| 18. Pascal Rauchenecker (A) | KTM | 17 | + 1.17,232 min |
| 21. Henry Jacobi (D) | Yamaha | 17 | + 1.26,874 min |

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

Faenza (1): 6. September, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Jago Geerts (B) | Yamaha | 17 | 36.03,347 min = 47,809 km/h |
| 2. Maxime Renault (F) | Yamaha | 17 | + 7,292 s |
| 3. Mathys Boisrame (F) | Kawasaki | 17 | + 9,304 s |
| 4. Tom Vialle (F) | KTM | 17 | + 9,701 s |
| 5. Conrad Mewse (GB) | KTM | 17 | + 10,221 s |
| 6. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 17 | + 25,871 s |
| 7. Stephen Rubini (F) | Honda | 17 | + 27,334 s |
| 8. Jan Pancar (SLO) | KTM | 17 | + 28,862 s |
| 12. Simon Längenfelder (D) | GasGas | 17 | + 1.14,653 min |
| 23. Maximilian Spies (D) | Husqvarna | 16 | + 1 Runde |

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

Faenza (1): 6. September, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-----------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 17 | 35.18,731 min = 48,816 km/h |
| 2. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 17 | + 1,973 s |
| 3. Antonio Cairoli (I) | KTM | 17 | + 7,461 s |
| 4. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 17 | + 9,053 s |
| 5. Tim Gajser (SLO) | Honda | 17 | + 9,691 s |
| 6. Jorge Prado (E) | KTM | 17 | + 23,291 s |
| 7. Mitchell Evans (AUS) | Honda | 17 | + 45,795 s |
| 14. Henry Jacobi (D) | Yamaha | 17 | + 1.16,115 min |
| 19. Pascal Rauchenecker (A) | KTM | 17 | + 1.41,694 |
| 24. Tom Koch (D) | KTM | 16 | + 1 Runde |

MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

Faenza (1): 6. September, 6. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 30 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,690 km (= 28,730 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Maxime Renault (F) | Yamaha | 17 | 35.45,835 min = 48,199 km/h |
| 2. Tom Vialle (F) | KTM | 17 | + 3,359 s |
| 3. Jago Geerts (B) | Yamaha | 17 | + 8,329 s |
| 4. Mathys Boisrame (F) | Kawasaki | 17 | + 27,441 s |
| 5. Roan v.d. Moosdijk (NL) | Kawasaki | 17 | + 28,610 s |
| 6. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 17 | + 29,501 s |
| 7. Thomas K. Olsen (DK) | Husqvarna | 17 | + 30,451 s |
| 8. Mattia Guadagnini (I) | Husqvarna | 17 | + 32,842 s |
| 16. Simon Längenfelder (D) | GasGas | 16 | + 1.30,144 |
| 22. Maximilian Spies (D) | Husqvarna | 16 | + 1 Runde |

WM-STAND MXGP

| | |
|---------------------------|------------|
| 1. Jeffrey Herlings | 263 Punkte |
| 2. Antonio Cairoli | 203 |
| 3. Tim Gajser | 196 |
| 4. Arminas Jasikonis (LT) | 186 |
| 5. Jeremy Seewer | 178 |
| 6. Glen Coldenhoff | 173 |
| 7. Gautier Paulin | 155 |
| 14. Arnaud Tonus | 69 |
| 19. Henry Jacobi | 48 |
| 31. Valentin Guillod (CH) | 9 |

| | |
|-----------|------------|
| 1. KTM | 270 Punkte |
| 2. Honda | 231 |
| 3. Yamaha | 217 |

WM-STAND MX2

| | |
|---------------------------|------------|
| 1. Tom Vialle | 257 Punkte |
| 2. Jago Geerts | 254 |
| 3. Maxime Renaux | 196 |
| 4. Jed Beaton | 178 |
| 5. Roan van de Moosdijk | 169 |
| 6. Mathys Boisrame | 166 |
| 13. Rene Hofer (A) | 73 |
| 17. Simon Längenfelder | 59 |
| 22. Jeremy Sydow (D) | 35 |
| 35. Roland Edelbacher (A) | 5 |

| | |
|-------------|------------|
| 1. Yamaha | 280 Punkte |
| 2. KTM | 260 |
| 3. Kawasaki | 225 |



Lukas Fienhage
(#125) bezwingt
Mathieu Trésarrieu
und ist WM-Leader

Fienhage: GP-Sieg!

VELDHUIZEN

Unter Corona-Bedingungen ist die Langbahn-WM 2020 wie keine andere zuvor. Doch mit dem GP-Sieg des 20-jährigen Lukas Fienhage ist vor dem Finalrennen ein Deutscher Titelfavorit.

Von: **Thomas Schiffner**

Bei der Langbahn-WM ist im Vergleich zum letzten Jahr kein Stein mehr auf dem anderen geblieben: Wegen Corona war der erste GP in Morizès schon der vorletzte. Kein Weltmeister: Schon im Winter hatte Titelverteidiger Dimitri Bergé auf die Teilnahme verzichtet. Martin Smolinski (für ihn kam Zach Wajtknecht) musste wegen seiner Verletzung absagen. Der 62-jährige Bernd Diener (Ersatz Max Dilger) wollte sich dem Risiko im Corona-Hotspot Frankreich nicht aussetzen. Martin Malek profitierte von der

Absage von Richard Hall, Romano Hummel von der des Finnen Jesse Mustonen.

Zudem krepelte die FIM den Austragungsmodus um: Nach den 15 Vorläufen gibt es jetzt zwei K.o.-Rennen. Der Punktbeste steht direkt im Finale, die Fahrer auf den Plätzen 2 bis 11 kämpfen um 2 x 2 weitere Finalplätze. So kam der nachgerückte Niederländer Romano Hummel mit acht Punkten als Achter in das zweite K.o.-Heat und gewann es vor Landsmann Theo Pijper und Kenneth Kruse Hansen. Im Finale wurde der 21-jährige Dritter und steht damit auf WM-Rang 3. Chris Harris, der ebenfalls acht Punkte erzielte und im ersten K.o.-Heat ausschied, ist nur WM-Zehnter und damit schon chancenlos.

Von ganz außen zum Sieg

Die Vorlaufheats wurden zum Zweikampf zwischen Local Hero Mathieu Trésarrieu und dem jüngsten Teilnehmer, Lukas Fienhage. Der Lohner gab einen Punkt gegen Pijper ab, bezwang

aber Trésarrieu beim direkten Aufeinandertreffen. Als Spitzenreiter musste er nicht in die K.o.-Heats. Dort qualifizierten sich Trésarrieu (1.), Wajtknecht (2.), Hummel (1.) und Pijper (2.) für das Finale. Fienhage wählte Startplatz Grün ganz außen, „weil ich als Einziger zwei Rennen von Grün gewinnen konnte.“ Am Start war der Deutsche gleichauf mit Trésarrieu: „Er hat mich im ersten Eck weit nach außen Richtung Airfence gedrückt, aber ich konnte so viel Schwung auf die Gerade mitnehmen, dass ich am Schluss eine Dreiviertel Gerade Vorsprung hatte“, so der Niedersachse.

Max Dilger fuhr ein gutes Rennen, schied aber im K.o.-Lauf knapp aus. Stephan Katts Steigerung in seinen letzten beiden Vorläufen kam zu spät – Platz 11.

Am 26. September auf der Speedwaybahn in Rzeszow (PL) ist Fienhage Titelfavorit, zumal Konkurrent Trésarrieu reiner Langbahnfahrer ist: „Ich spüre keinen Druck. Nur den, den ich mir selber mache.“ ■

LANGBAHN-WM

1. Lauf Morizès (F), 5. September

| | | |
|-----|---------------------------|-----------|
| 1. | Lukas Fienhage (D) | 19 Punkte |
| 2. | Mathieu Trésarrieu (F) | 19 |
| 3. | Romano Hummel (NL) | 8 |
| 4. | Theo Pijper (NL) | 17 |
| 5. | Zach Wajtknecht (NL) | 11 |
| 6. | Kenneth Kruse Hansen (DK) | 13 |
| 7. | Max Dilger (D) | 12 |
| 8. | Josef Franc (CZ) | 9 |
| 9. | James Shanes (GB) | 8 |
| 10. | Chris Harris (GB) | 8 |
| 11. | Stephan Katt (D) | 7 |
| 12. | Stéphane Trésarrieu (F) | 7 |
| 13. | Martin Malek (CZ) | 7 |
| 14. | Gaetan Stella (F) | 4 |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 2 Läufen

| | | |
|-----|----------------------|-----------|
| 1. | Lukas Fienhage | 25 Punkte |
| 2. | Mathieu Trésarrieu | 22 |
| 3. | Romano Hummel | 19 |
| 4. | Theo Pijper | 17 |
| 5. | Zach Wajtknecht | 15 |
| 6. | Kenneth Kruse Hansen | 12 |
| 7. | Max Dilger | 11 |
| 8. | Josef Franc | 10 |
| 9. | James Shanes | 9 |
| 10. | Chris Harris | 8 |
| 11. | Stephan Katt | 5 |
| 12. | Stéphane Trésarrieu | 4 |
| 13. | Martin Malek | 3 |
| 14. | Gaetan Stella | 2 |



Sieger und WM-Favorit: Fienhage

VELDHUIZEN

NACHRICHTEN

POLEN-SIEG IM U21-TEAM-FINALE

Das polnische U21-Speedway-Team gewann das WM-Finale in Outrup mit 46 Punkten vor Gastgeber Dänemark (42 Punkte), Großbritannien (32), und Lettland (6). Bester Fahrer war der Brite Daniel Bewley mit 17 Punkten.

TONI BOU GEWINNT TRIAL-OPENER

Trotz Corona-Bedingungen bleibt in der Trial-WM auch 2020 alles beim Alten. Den ersten Lauf der Saison im französischen Isola gewann Titelverteidiger und Rekordchampion Toni Bou auf 2000 Metern Höhe mit fünf Punkten Vorsprung auf Landsmann Jaime Busto. Jeroni Fajardo konnte den letzten Podiumsplatz gegen Adam Raga und Jorge Casales verteidigen, alle Fahrer sind Spanier.

JERZY SZCZAKIEL VERSTORBEN

Im Alter von 71 Jahren verstarb vergangene Woche in seiner Heimatstadt Opole Jerzy Szczakiel. Der Pole wurde 1973 zur Sportikone seines Landes, nachdem er in Chorzow vor 100 000 Zuschauern erster Speedway-Weltmeister seines Landes geworden war.

HEIMNIEDERLAGE FÜR WITTSTOCK

Es bleibt bei einem Heimsieg in der 2. polnischen Liga für den Brandenburger Teilnehmer „Wölfe“ Wittstock: Auch am Sonntagmittag unterlag Wittstock Kolejarz Opole deutlich mit 36:54, obwohl sich das deutsche Team mit Europameister Robert Lambert (12 Punkte) und Valentin Grobauer (0) verstärkt hatte.

MX-PREMIERE IN AUSTRIA

Johannes Klein (KTM) holte mit einem zweiten Platz und einem Sieg die erste MX-Open ÖM-Führung vor Michi Sandner und dem Tschechen Plch. In der MX2-Klasse blieb der schwedische Doppelsieger Isak Gifting vorn, dahinter die Österreicher Marcel Stauffer und Michi Sandner.

Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB9 Sondermodell Casino Royal, 09/2015, 13300 km, orig. schwarz-met., weiß-met. foliert, AM-Garantie, dt. Auto, Liebhaberzustand, scheckheftgepfll., 89.888,- € (MwSt. awb.). CC Car Collection Autohandels GmbH, In der Rehbach 5b, 65396 Walluf, T. 06123/3060, info@carcollection.de, www.CarCollection.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54113

BMW



BMW M8 xDrive Gran Coupé First Edition, 100 km, 460 kW (625 PS), Limitiertes Sondermodell !!, Sonderlack, Vollleder Merino, Navi, Tel., Klima, SHZ, M Drivers Package, Competition Paket u.v.m., VB 184.590,- € (MwSt. awb.). Autohaus Unterberger GmbH, Sepp-Heindl-Str. 2, 83026 Rosenheim, BMW Vertragshändler Robert Seebacher, Sepp-Heindl-Str. 2, Tel. 08031/2140-0, robert.seebacher@bmw-unterberger.de, www.unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54116

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H



BMW M3 Cabriolet, Bj. 2012, 8 Zylinder, 49.000 km, 420 PS, weiß mit Design, unfallfrei, Originallack, zweite Hand, von Privat, VB 44.000,- €. Tel. 08652/2667

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

Jaguar

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

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54122

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPTS.DEI
ST. HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



matTDYNAMIC -"V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallisch-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp1, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 6,8; auß.orts 5,7; komb. 6,1; CO2 komb. 161 g/km, CO2-Effizienz: B, zum Preis von 72.222,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DEI by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54164

VANSPTS.DEI
ST. HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54165

Privatverkauf. SLS, dt. Auto, neuw., nur 1300 km, 1 Besitzer, gekauft als Anlageobj., imm.-grau-met., Leder schw., VP 275.000,- €. Tel. 0178/5649348



560 SL, unrestaurierter einzigartiger Sammlerzust., 49.900,- €. 79541 Lörrach, Tel. 07621/56985 ab 18:00 Uhr

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54087

Mitsubishi

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

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen. Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H



1936 Horch 853 Sport Cabriolet, einer von nur 4 Rechtslenkern! € 572.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



Porsche 964 Carrera 2, 1991, 89995 km, 250 PS, Alu-Cup Felgen, Leder schwarz, Klima, SD, Radio+Navi, Originalzustand, CH-Zulassung; Note 2; Porsche-Service und HU neu, 76.500,- €. Tel. 0171-5317431

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL

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

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

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

Renntransporter



MB Atego, Bj. 07, Spier-Auflieger, Bj. 06, Neuaufbau 2012, Preis: VB 49.000,- € zzgl. MwSt. szr-autoservice@t-online.de H

Smart
www.berlin-tuning.com H

Subaru
www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

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

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

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

Verschiedenes
Mützen von F1-Fahrern, mit orig. Unterschrift, z.B. Michael Sch., Alesi, Alonso, gegen Gebot. Anfragen an E-Mail: ma66hl@icloud.com

Versicherungen
RENNKASKO.DE
BAUER RENNKASKO

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

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

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL:
www.CATCAMS.BE
TEL.: +32 (0)3 320 25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR [VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL [SAE 4340, geschmiedet]

www.Rennsportshop.com



MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an: **Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG Fahrzeugmarkt MSA** D-70162 Stuttgart
oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter www.bestell-coupon.de/msa

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

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

- Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe
- Und zwar in der Rubrik _____
- unter Autos Motorräder
- als Privatannonce
- als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)
- mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,- €
gewerblich zzgl. 50,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)
- unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

msa 39/20

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € | | Anzeigenpreise gewerblich* € | | | |
|--------------------------|--|-------------------------|--------------------|------------------------------|----------|----------|--------------------|
| | | bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
| <input type="checkbox"/> | | 17,- | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| <input type="checkbox"/> | + | 21,- | 5,25 | 15,- | 30,- | 45,- | 15,- |
| <input type="checkbox"/> | + + | 60,- | 15,- | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

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

Name / Firma _____

Vorname (ausgeschrieben) _____

Straße/Nr. (kein Postfach) _____

PLZ/Ort _____

Telefon mit Vorwahl _____ Mobil _____

E-Mail _____

Rechtsverbindliche Unterschrift _____ Datum _____

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredakteur: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,
 Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner,
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke 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%.
 Abonentenservice 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



Pappkameraden: Statt echter Fans gab es in Monza einen Schilderwald. Auch Sebastian Vettel mischte sich unters Volk

Vorzug für Betrüger zum neuen FI-Vertrag MSa 38/2020

Die Formel 1 geht in die Bedeutungslosigkeit über. Die Regeln sind ein Witz. Warum gerade das traditionsreichste Team nach den Betrügereien einen finanziellen Vorzug behält, ist mir ein Rätsel. Sind es nicht gerade die kleineren Teams, die der Serie die nötige Würze verleihen? Und die sollen sich permanent abpeisen lassen ohne vernünftiges Mitspracherecht. Noch dazu werden die besten Fahrer (Hülkenberg/Vettel) einfach aussortiert. Aber die Piloten mit Geld im Hintergrund bleiben. Sorry, aber das hat mit Sport und Wettkampf nichts mehr zu tun.

Andreas Unkauf
D-56581 Ehlscheid

Lage ist trostlos zur Lage im Motorsport MSa 38/2020

Die abgehobene Formel 1 ist an Langeweile nicht zu überbieten. Die DTM ist so gut wie tot. Jetzt versucht Gerhard Berger mit Krampf die GT Masters zu untergraben, mit der Aussicht, eine tolle Serie zu schwächen. Die WEC nennt sich Weltmeisterschaft – mit Toyota als einziger Marke mit Siegchancen. Fade und nicht ansehbar. Der E-Motorsport ist noch nicht angekommen und hat keine Zukunftsperspektive. Der Rallyesport wird überhaupt nicht mehr wahrgenommen. Fazit: Die Lage ist trostlos und emotional ernüchternd. Es geht nicht mehr schlechter.

Dierk Kleinwort
D-25709 Marne

Den Stolz bewahrt zur Vettel- und Ferrari-Krise MSa 38/2020

Vettels Grazie-Gesülze am Bordfunk ist längst verklungen und deutlicher Kritik am Team gewichen. Wen wundert's? Vettel ist nicht der erste Topfahrer, der von Ferrari verbraten wird. Alonso kann ein Lied davon singen. Doch hat sich der Spanier seinen Stolz stets bewahrt, auch wenn er zeitweilig seltsame Sprüche klopfte.

Ingo Haltenberger
D-87616 Marktobendorf

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 14. September: DSK Freies Fahren Bilster Berg (Autos und Bikes)**
- 23. September: DSK Freies Fahren Oschersleben (Autos und Bikes)**
- 29. September: DSK Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Autos)**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 11. September

| | | |
|-------|--|---------------|
| 10.55 | Formel 1 Mugello, FP1 LIVE | Sky Sport 1* |
| 12.50 | Formel 2 Mugello, Training LIVE | Sky Sport 1* |
| 14.55 | Formel 1 Mugello, FP2 LIVE | Sky*/N-TV/ORF |
| 16.55 | Formel 2 Mugello, Qualifying LIVE | Sky Sport 1* |

Samstag, 12. September

| | | |
|-------|--|--------------|
| 12.50 | Formel 1 Mugello, FP3 LIVE | Sky Sport 1* |
| 13.00 | DTM Nürburgring, 1. Rennen LIVE | SAT.1 |
| 14.00 | Formel 1 Mugello, FP3 (Zus.) & Quali LIVE | RTL |
| 14.00 | WTCR Zolder, Qualifying LIVE | Eurosport 2* |
| 14.45 | Formel 1 Mugello, Qualifying LIVE | Sky*/ORF 1 |
| 16.40 | Formel 2 Mugello, 1. Rennen LIVE | Sky Sport 1* |

Sonntag, 13. September

| | | |
|-------|--|------------------|
| 01.00 | NASCAR Cup, Richmond LIVE (Wh.: 18.05) | Sport 1+* |
| 08.30 | Formel 3 Mugello, 1. Rennen (Aufz.) | Sky Sport 1* |
| 09.40 | Formel 3 Mugello, 2. Rennen LIVE | Sky Sport 1* |
| 10.00 | WTCR Zolder, 1. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 11.05 | Formel 2 Mugello, 2. Rennen LIVE | Sky Sport 1* |
| 13.00 | DTM Nürburgring, 2. Rennen LIVE | SAT.1 |
| 13.30 | Formel 1 Mugello, Vorber. & Rennen LIVE | RTL |
| 14.00 | Formel 1 Mugello, Vorber. & Rennen LIVE | Sky Sp. 1*/ORF 1 |
| 14.00 | WTCR Zolder, 2. Rennen LIVE | Eurosport 2* |
| 14.50 | Formel 1 Mugello, Vorber. & Rennen LIVE | SRF 2 |
| 15.00 | Rallye-WM Estland, Highlights | Servus TV |

Motorrad

Mittwoch, 09. September

| | | |
|-------|--|--------------|
| 12.00 | MX-WM Faenza (2), 1. Läufe LIVE | Eurosport 2* |
| 15.00 | MX-WM Faenza (2), 2. Läufe LIVE | Eurosport 2* |

Freitag, 11. September

| | | |
|-------|-------------------------------------|-----------|
| 19.00 | Speedway-WM, Gorzow (1) LIVE | Sport 1+* |
|-------|-------------------------------------|-----------|

Samstag, 12. September

| | | |
|-------|---|-----------|
| 12.25 | Moto3-WM Misano, Qualifying LIVE | Servus TV |
| 13.30 | MotoGP Misano, FP4 & Qualifying LIVE | Servus TV |
| 15.10 | Moto2-WM Misano, Qualifying LIVE | Servus TV |
| 19.00 | Speedway-WM, Gorzow (2) LIVE | Sport 1+* |

Sonntag, 13. September

| | | |
|-------|---|--------------|
| 10.20 | Moto3-WM Misano, Vorber. & Rennen LIVE | Servus TV |
| 12.00 | MX-WM Faenza (3), 1. Läufe LIVE | Eurosport 2* |
| 12.05 | Moto2-WM Misano, Rennen LIVE | SRF info |
| 12.20 | Moto2-WM Misano, Rennen LIVE | Servus TV |
| 13.15 | MotoE Misano, Rennen (Aufz.) | SRF info |
| 13.40 | MotoGP Misano, Rennen LIVE | SRF info |
| 14.00 | MotoGP Misano, Rennen LIVE | Servus TV |
| 15.00 | MX-WM Faenza (3), 2. Läufe LIVE | Eurosport 2* |

Internet/Livestreams

Freitag, 11. September bis Sonntag, 13. September

- Formel 1/F2/F3 Mugello, alle Sessions **LIVE**
www.fltv.com* (alternativ: fltv.formula1.com*)
- Motorrad-WM Misano, alle Sessions **LIVE** dazn.de*
auch: www.servus.com** / www.motogp.com*
www.fltv.com* (alternativ: fltv.formula1.com*)
- DTM & Rahmenserien, alle Sessions **LIVE** grid.dtm.com
- GTWC Magny-Cours, Quali & beide Rennen **LIVE**
www.gt-world-challenge-europe.com

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

Vorschau



Formel 1 in Mugello: Ferrari feiert sein 1000. Rennen in der Königsklasse

FERRARI



DTM am Nürburgring: In der Eifel gibt's Teil 2 des Tourenwagen-Dreierpacks

DTM



MotoGP: Kann Fabio Quartararo in Misano seine WM-Führung behaupten?

PETRONAS

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|-----------------|--|-----|
| 11./12.09. | Porsche Sprint Chall. Central Europe, Most | CZ |
| 12.09. | NASCAR Cup Series, Richmond | USA |
| 12./13.09. | DTM, Nürburgring GP (+ GTC/DTM Trophy) | D |
| 12./13.09. | WTCR/TCR Europe, Zolder | B |
| 12./13.09. | GT World Chall. Europe (Sprint), Magny-Cours | F |
| 12./13.09. | NASCAR Euro Series, Vallelunga | I |
| 12./13.09. | GT/Formula Open, Spielberg (+ X-Bow Battle) | A |
| 13.09. | Formel 1/F2/F3, Mugello | I |
| 13.09. | Super GT, Motegi | J |
| Motorrad | | |
| 09.09. | Motocross-WM, Faenza 2 | I |
| 11.09. | Speedway 2. poln. Liga, Krosno (gg. Wittstock) | PL |
| 11./12.09. | Speedway-WM, Gorzow (2 Rennen) | PL |
| 12.09. | Speedway-U21-EM-Finale, Nagyhalász | H |
| 12./13.09. | Trial-WM, Pobladura de las Regueras | E |
| 13.09. | Motorrad-WM, Misano (+ MotoE) | I |
| 13.09. | Motocross-WM, Faenza 3 | I |

kicker

DEINE LIGA. DEIN KICKER.

**BUNDESLIGA, 2. UND 3. LIGA.
DIE TEAMS. DIE SPIELER. DIE INFOS.**

JETZT IM HANDEL!

Gleich bestellen – Telefon +49 (0)911 216 22 22
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de | www.kicker.de/blsh-motorsport
Dein Händler in der Nähe: www.mykiosk.com

