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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 47 / 04. NOVEMBER 2020

Lewis Hamilton siegt in Imola

Mercedes holt Hersteller-Titel



Tourenwagen-Weltcup Aragón

Drei neue Sieger in der WTCR

Vorstellung Extreme.E-Serie

Rennsport oder TV-Seifenoper?

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

4 190525 902500 47



ADAC GT Masters am Lausitzring

Audi und Mercedes teilen sich die Siege



MotoGP: Interview mit Suzuki-Star

WM-Leader Joan Mir: Titel ohne Rennsieg?



IMSA-Serie in Laguna Seca

Acura übernimmt die Tabellenführung

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die Analyse zum dritten italienischen GP des Jahres **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Fakten zum Rennen in Imola **S. 6**
Formel 1 Der aktuelle Stand im Motorenstreit um Honda **S. 8**
Formel 1 Interview F. Vasseur, Fahrerlager, Kommentar **S. 10**
Formel 1 Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 12**
Historie 1970: BMWs Abschiedssieg aus der Formel 2 **S. 14**
Sportwagen Schlammschlacht im GT-Masters-Titelkampf **S. 16**
Sportwagen Acura und Porsche IMSA-Sieger in Laguna Seca **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- und GT-Szene **S. 20**
Rallyesport Neues Cross-Kart: Tracktest und Interview **S. 22**
Rallye WM- und Europa-News, Vorstellung der Extreme E **S. 24**
Tourenwagen Drei neue Saisonsieger bei der WTCR **S. 26**
Tourenwagen TCR Germany und aktuelle Nachrichten **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview Joan Mir: Ohne Sieg zum WM-Titel? **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Valencia **S. 32**
Straßensport Alles zum Finale der Moto2-EM/Junior-WM **S. 34**
Straßensport Wie BMW mit der M 1000 RR angreifen will **S. 36**
Historie Das Thriller-Finale der 250er-WM im Jahr 2000 **S. 38**
Motocross-WM Cairoli feiert Heimsieg in Italien **S. 40**
Offroad Youngster holt Titel beim Enduro-DM-Finale **S. 42**
Offroad Red Bull Romaniacs und aktuelle Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



26 WTCR im spanischen Aragón: Drei sehr abwechslungsreiche Rennen mit drei verschiedenen Siegern

WTCR



25 Revolution oder Rohrkrepierer? Die Extreme E will für knallharten Motorsport stehen und die Welt verbessern

EXTREME E



40 Motocross-WM: Altmeister Tony Cairoli gewinnt den Auftakt zum Triple-GP in Pietramurata

ARCHER

Editorial

Toto Wolff und Lewis Hamilton kokettieren damit, dass ihre Zukunft bei Mercedes nicht in Stein gemeißelt ist. Ein ziemlich offensichtlicher Vertragspoker.

Es ist November, Mercedes ist zum siebten Mal Konstrukteurs-Weltmeister, und die beiden wichtigsten Angestellten der Meistermannschaft haben noch keinen Vertrag für die kommende Saison. Keine Panik, wehrt Teamchef Toto Wolff ab, er und Lewis Hamilton werden sich zusammensetzen, wenn auch der Fahrer-Titel unter Dach und Fach ist. So weit, so gut. Doch Wolff und Hamilton sagten noch mehr. Wolff sprach von der Suche nach einem Nachfolger, nicht für gleich, aber so in zwei, drei Jahren könne das schon ein Thema werden, weil der Stress irgendwann seinen Tribut fordere. Und dann müsse man schauen, in welcher Rolle er bei Mercedes weitermacht. Als Aufsichtsrat wie einst Niki Lauda oder als Berater daheim von der Couch. Sicher ist nur, dass er weiter Anteile an diesem Team halten werde.

Hamilton würde gerne weiterfahren, beteuert er so, als müsste er darum bitten. Es sei aber nichts im Leben garantiert, nicht einmal, dass er nächstes Jahr noch Formel-1-Fahrer ist. Schließlich gebe es auch noch ein anderes Leben und andere Interessen, und vielleicht wache er eines Morgens mit dem Gefühl auf, dass er etwas anderes tun müsse. Äußerungen dieser Art sorgen in der heutigen Medienlandschaft schnell für unreflektierte Schlagzeilen, und das Internet multipliziert solche Aufgeregtheiten auch noch. Da steht dann Hamilton schon kurz vor dem Rücktritt.

Tatsache ist, dass beide noch keinen Vertrag haben. Tatsache ist auch, dass Mercedes keine Alternativen hat. Und Tatsache ist, dass keine Firma mehr mit ihrem Geld um sich werfen kann. Wer jetzt einen guten Preis erzielen will, hat vom Timing her Pech gehabt. Hamilton hat mit seiner Verzögerungstaktik gehofft, dass die Coronakrise bis zum Jahresende verschwinden werde, doch jetzt ist sie mit einer zweiten Welle zurückgeschwappt. Dumm gelaufen.

Es geht gar nicht darum, ob sich Mercedes einen Hamilton leisten kann. Der 93-fache GP-Sieger ist sein Geld wert. Es geht um das Signal, das Mercedes aussendet, wenn man seinem Starpiloten weiter 40 Millionen Dollar oder noch mehr zahlt. In einer Zeit, wo alle zurückstecken müssen, ist es unklug, mehr zu fordern. Dass Wolff und Hamilton so kurz vor Torschluss so offensiv Zweifel streuen, ist ganz offensichtlich ein letztes Ass, das sie aus dem Ärmel schütteln wollen. Hier soll noch einmal der Druck auf die Entscheidungsträger erhöht werden.

Hamilton verkauft sich gerne als großer Senna-Fan. Sein Vorbild stand 1993 vor dem gleichen Problem. Eine Finanzkrise drückte die Preise. Senna diktierte mir damals in den Block: „Ich akzeptiere, dass ich wegen der Umstände etwas kürzer treten muss. Aber Ron [Dennis] will mein Gehalt auf ein Viertel kürzen. Da mache ich nicht mit.“ Ayrton Senna war bereit, sich von 20 auf 16 Millionen Dollar runterhandeln zu lassen. Dennis bot fünf Millionen. Da sagte ihm Senna, dass er nur von Rennen zu Rennen fährt, eine Million pro Grand Prix. Er zog das Spiel eiskalt durch. Dennis zahlte zähneknirschend auch ab dem sechsten Grand Prix.



Michael Schmidt
Redakteur



18 Klassensieg in Laguna Seca: Bamber und Vanthoor machen Porsche glücklich

PORSCHE

RED BULLS MOTOREN-MISERE
Nach dem Honda-Ausstieg möchte Red Bull selbst die Motoren weiterbetreiben. Dafür braucht man einen Entwicklungsstopp, doch Renault und Ferrari sperren sich dagegen. Der aktuelle Stand im Motorenstreit.
Seite 8

NEUER RALLYE-EINSTIEG
Zwei Jahre nach der Einführung einer neuen Cross-Kart-Formel hat u.a. Rallye-Ass Thierry Neuville ein entsprechendes Gerät im Angebot. Tracktest und Interview zum neuen Einstieg in den Rallyesport.
Seite 22

BMW GREIFT 2021 NEU AN
Mit der M 1000 RR möchte BMW nächstes Jahr bei den Superbikes und in der Endurance-WM zurück auf die Erfolgsspur. Wir verraten, wie sie das anstellen wollen und welche Rolle Jonas Folger dabei spielen könnte.
Seite 36

Red Bull und Ferr

Eigentlich hätte Valtteri Bottas das Comeback von Imola gewinnen müssen. Doch die Umstände verschworen sich gegen ihn und spielten Lewis Hamilton den Sieg zu. Racing Point vergeigte ein Podest, das Renault abstaubte. Ferrari zerstörte das Rennen von Sebastian Vettel.

Von: **Andreas Haupt**

Wie viel Abtrieb verlor Bottas?

17 Runden lang roch es nach dem dritten Saisonsieg von Valtteri Bottas. Er führte 2,5 Sekunden vor Max Verstappen und 4,3 Sekunden vor Lewis Hamilton. Zu diesem Zeitpunkt wusste man nicht, dass der Finne bereits mit stumpfen Waffen kämpfte. In der zweiten Runde hatte er ausgangs der Tosa-Haarnadel die herausgebrochene Frontflügel-Endplatte des Ferrari von Sebastian Vettel aufgesammelt.

Bottas konnte nicht ausweichen. „Ich hätte mir den Reifen aufschlitzen können oder mittig drüberfahren. Ich habe mich für Letzteres entschieden. Mehr Zeit zum Überlegen blieb nicht. Ausweichen war unmöglich. Ich wurde zwar vom Team gewarnt. Aber sie sprachen von Kiesel. Gelbe Flaggen wurden nicht geschwenkt." Das Trümmerteil zwischen Unterboden und Bargeboard kostete 50 Punkte Anpressdruck. Das ist etwa ein Sechstel des Gesamtabtriebs.

Selbst mit angeschlagenem Auto hielt sich Bottas vor den Verfolgern. Red Bull versuchte sein Glück mit einem frühen Undercut. Auch weil Verstappens Reifen stärker verschlissen. Mercedes musste sofort reagieren. Sonst wäre Bottas zurückgefallen. Auf alten Reifen hätte er sich nicht behaupten können. Ohne Extra-Grip waren seine Probleme riesengroß. „Mir war klar, dass sie mich direkt in die Box rufen. Das war so in der Strategiebesprechung ausgemacht."

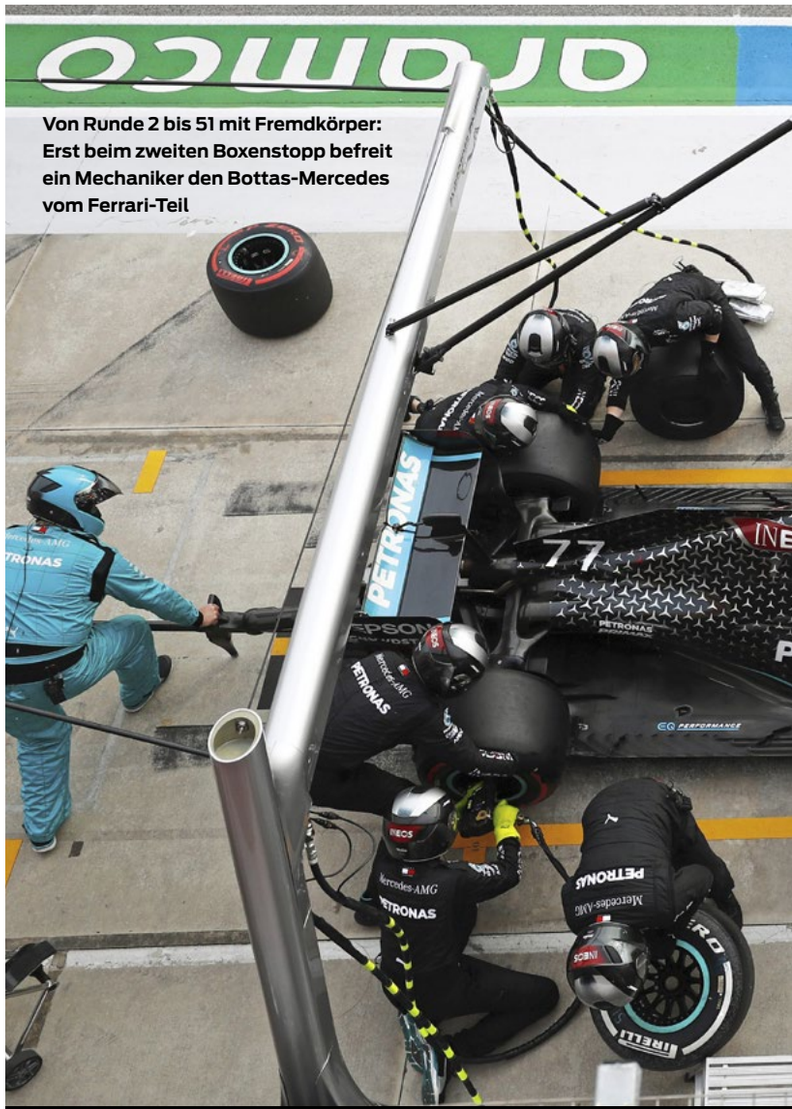
Zu seinem Pech wurde der WM-Zweite allerdings in ein Fernduell verwickelt, das er nicht gewinnen konnte – trotz frischer Reifen. Hamilton vergrößerte bei freier Fahrt den Vorsprung zwischen Runde 20 und 29 von 24 auf 29 Sekunden. „Das waren die Runden, in denen ich das Rennen gewann." Bottas hegte keinen Groll. „Wäre ich an Lewis Stelle gewesen, hätte ich den ersten Stint auch so lange wie möglich verlängert. Das war so ausgemacht vor dem Rennen."

Als die Rennleitung noch ein virtuelles Safety Car ausrief, sparte sich Hamilton beim ersten Stopp noch wertvolle Sekunden. So war garantiert, dass er vor Bottas und Verstappen bleibt. Das späte Safety Car trieb beide Mercedes noch einmal in die Box. Endlich hatten die Mechaniker genug Zeit, das Trümmerteil zu entfernen. Verstappens Ausfall kam auch aus einem anderen Grund wie gerufen. Hamiltons vibrierende Reifen hatten den Mercedes-Strategen die Sorgenfalten auf die Stirn getrieben.

Wie lief Red Bulls schwarzer Tag ab?

Auch der vierte Platz von Daniil Kvyat tröstete Helmut Marko nicht. Red Bull und sein Schwesterteam hatten nach den Startpositionen 3, 4, 6 und 8 auf einen Punkteregen gehofft. Mit Verstappen träumte man vom Sieg. Doch erst stand Bottas im Weg, dann flog der WM-Dritte in Runde 51 mit Plattfuß ab. „Wir glauben, dass ein Carbon-Splitter den Hinterreifen aufschlitzte", berichtete Red Bulls Sportchef. Alexander Albon will der Befreiungsschlag nicht gelingen. Er kreiselte im Positionskampf mit Pérez von der Bahn. „Ein Rennzwischenfall", meint Marko,

Pierre Gasly legte ein bärenstarkes Wochenende hin, wurde aber vom Technikteufel früh aus dem Grand Prix gerissen. Es hatte sich schon in der Startaufstellung angedeutet. Ein elektronisches Problem verstimmte den Honda-Sechszylinder. Ein kaputter Wasserkühler trieb Gasly schließlich in der achten Runde zur Aufgabe. Der Druck war zu stark abgefallen, als dass an ein Weiterfahren zu denken war.



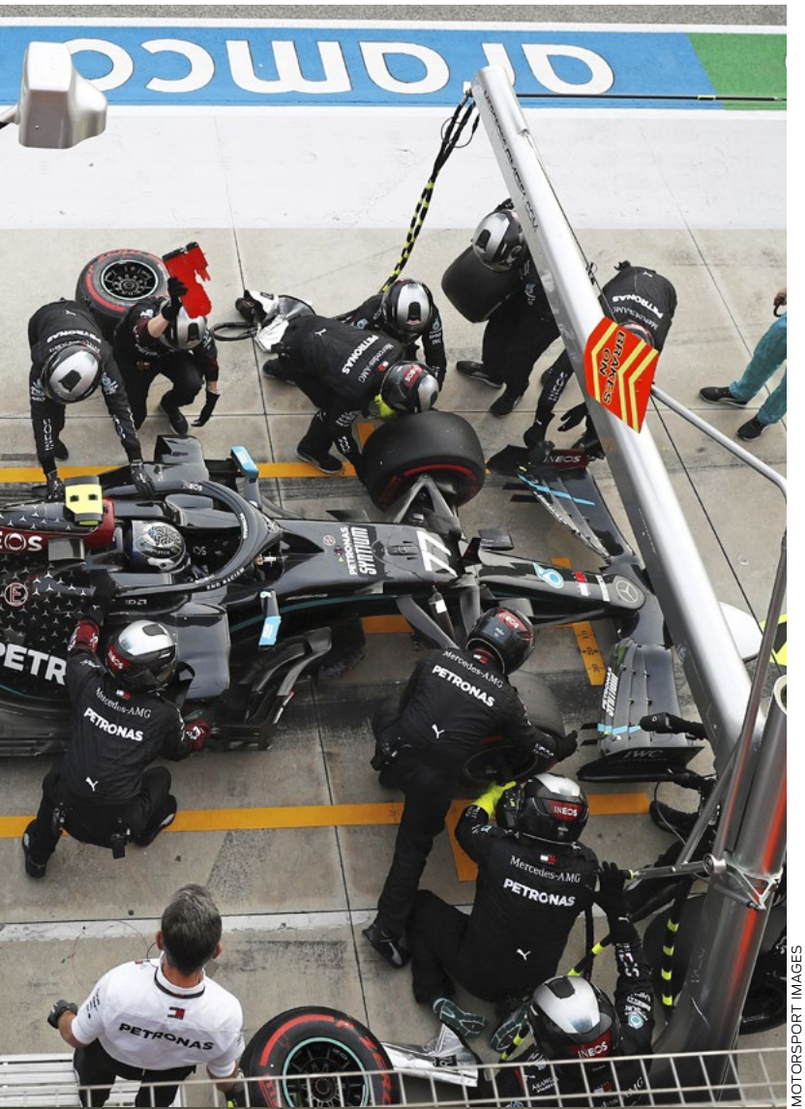
Von Runde 2 bis 51 mit Fremdkörper: Erst beim zweiten Boxenstopp befreit ein Mechaniker den Bottas-Mercedes vom Ferrari-Teil



Carbon schlitzt Reifen auf: Max Verstappen verliert einen sicheren zweiten Platz. Red Bull verlässt Imola ohne Punkte

WILHELM

ari gegen Bottas





MOTORSPORT IMAGES

WILHELM

Der lachende Dritte: Weil Racing Point eine Strategie-Panne mit Sergio Pérez unterläuft, staubt Daniel Ricciardo den dritten Platz hinter den Mercedes ab

Warum stoppte Racing Point ein zweites Mal?

50 Runden machte Racing Point alles richtig. Sergio Pérez lag auf dem vierten Platz, obwohl er nur von Position 11 gestartet war und nicht ein einziges Auto überholte. Der lange erste Stint auf Medium-Reifen zahlte sich aus und brachte den Mexikaner vor die Mittelfeldgruppe um Daniel Ricciardo. Das pinke Auto war im Renntrimm hinter Mercedes und Red Bull das drittschnellste Auto.

Doch dann kostete Pérez ein Strategiefehler das neunte Podest der Karriere. Unter Safety Car beorderten ihn die Strategen zum Wechsel von harten auf weiche Reifen und überließen Ricciardo dahinter kampflos das Feld. „Mir war die Streckenposition wichtiger als ein frischer Reifensatz. Als Sergio in die Box abbog, hatte ich ein breites Grinsen unterm Helm“, berichtete der Australier.

Pérez geriet nicht nur hinter Ricciardo, sondern auch hinter Leclerc und Albon auf harten Reifen. Technikchef Andy Green begründete den zweiten Reifenwechsel: „Wir hatten Angst, dass das Auto die harten Reifen nicht schnell genug auf Temperatur bringt. Unsere Fahrzeugabstimmung war auf Reifenschonen ausgelegt, deshalb konnten wir auch so lange so schnell mit den Medium-Reifen fahren. Es erschien uns als sicherste Lösung, auf den Soft zu gehen, auch weil wir dachten, die anderen würden das Gleiche tun.“

Falsch gedacht. Zum Leidwesen von Racing Point verlängerte George Russell mit seinem Ausrutscher unfreiwillig die Safety-Car-Phase – und raubte Pérez die Runden für eine Aufholjagd. Doch auch so wäre das Podest futsch gewesen: Kvyat brachte die weichen Pirellis deutlich schneller in ihren Wohlfühlbereich.

Was verbockte Ferrari alles bei Sebastian Vettel?

Sebastian Vettels Problem ist der Samstag. Schlechte Startplätze verhageln ihm meistens die Sonntage. Diesmal nicht. Der Heppenheimer hielt 39 Runden auf dem Mediumreifen durch und brachte sich mit schnellen Rundenzeiten bei freier Fahrt in eine gute Position. Der kaputte Flügel beeinträchtigte ihn nicht.

Dafür aber das Team. Beim Boxenstopp verkantete sich die Radmutter vorne rechts, was zu einer Standzeit von mehr als 13 Sekunden führte. „Sonst wäre Seb vor Norris zurückgekommen“, erklärte Teamchef Mattia Binotto. Stattdessen glotzte Vettel wie so oft dem Alfa von Antonio Giovinazzi in den Auspuff.

Vettel, der sich noch mehr Runden auf dem Medium zugetraut hatte, wollte für den zweiten Teil eigentlich nicht die harten, sondern weiche Reifen. „Das Team hat mir gesagt, dass ich zum Wechsel kommen muss, sonst wäre es sich nicht gegen Norris ausgegangen. Sie haben den besseren Überblick und können die Abstände sehen.“ Unter Safety Car machte Ferrari noch einen Fehler. Man hätte Vettel auf der Bahn lassen sollen, statt ein weiteres Mal in die Box zu rufen. Dann wäre der Ex-Weltmeister hinter Kimi Räikkönen und vor Giovinazzi automatisch aufgerückt. Und mit dem Albon-Dreher wäre sogar ein Pünktchen herausgesprungen.

Warum flog George Russell unter Safety Car ab?

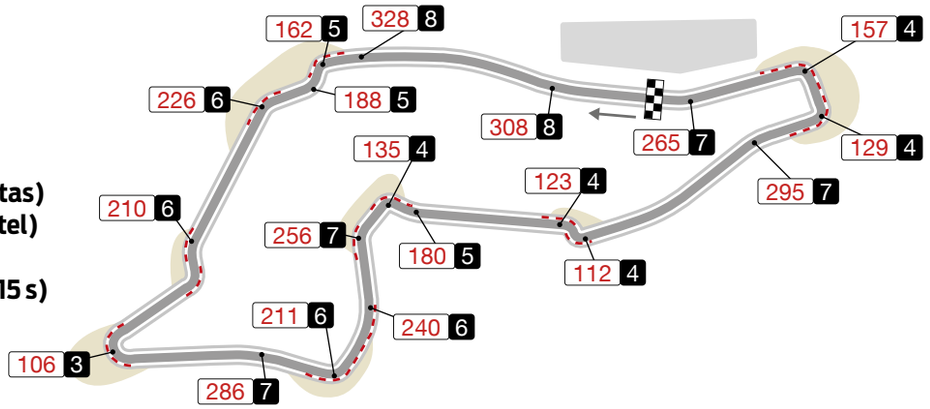
Erstmals lagen Punkte auf der Strecke. Ohne den Unfall hätte Russell vor dem Alfa-Duo Neunter werden können. „Ich hatte zwar alte Reifen, aber ausreichend Topspeed, um Räikkönen hinter mir zu halten.“ Doch der Engländer übertrieb es. Er versuchte mit aller Macht, den harten Reifen, den er ab der elften Runde am Auto hatte, auf Betriebstemperatur zu halten.

Dabei unterlief ihm ein Anfängerfehler hinunter zu Acque Minerali, wie Russell selbst kritisiert. „Völlig unerklärlich. Der schwerste Patzer meiner Laufbahn. Ich beschleunige, schalte hoch und werde von einer Bodenwelle auf dem falschen Fuß erwischt. Bis ich schauen kann, stecke ich in der Mauer. Keine Ausreden: Ich kann mich nur bei meinem Team entschuldigen.“ ■

GP EMILIA-ROMAGNA: 13. VON 17 LÄUFEN / 01. NOVEMBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4.909 km**
Runden:	**63**
Distanz:	**309,276 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**18 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**299,5 km/h (Bottas)**
Topspeed Rennen:	**304,3 km/h (Vettel)**
Gangwechsel/Runde:	**36**
Volllast %/längste Passage:	**78 %/1200 m (= 15 s)**
Führungswechsel:	**1**



STARTAUFSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.13,609 min	77
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.13,706 min	44
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.14,176 min	33
4	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.14,502 min	10
5	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.14,520 min	3
6	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.14,572 min	23
7	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.14,616 min	16
8	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.14,696 min	26
9	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.14,814 min	4
10	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.14,911 min	55
11	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.15,061 min	11
12	Esteban Ocon, F Renault, 1.15,201 min	31
13	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.15,323 min	63
14	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1,15,385 min	5
15	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.15,494 min	18
16	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.15,918 min	8
17	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.15,939 min	20
18	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.15,953 min	7
19	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.15,987 min	6
20	Antonio Giovinazzi, I Alfa Romeo-Ferrari, 1.16,208 min	99

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Hamilton**	63/45	1:28.32,430 h = 209,428 km/h	m/h/s	2 (61,307 s)	1.15,484 min
2.	**Bottas**	63/18	+ 5,783 s	m/h/s	2 (59,729 s)	1.15,902 min
3.	**Ricciardo**	63	+ 14,320 s	s/h	1 (30,204 s)	1.17,552 min
4.	**Kvyat**	63	+ 15,141 s	s/h/s	2 (60,086 s)	1.17,666 min
5.	**Leclerc**	63	+ 19,111 s	s/h	1 (30,243 s)	1.18,173 min
6.	**Pérez**	63	+ 19,652 s	m/h/s	2 (60,540 s)	1.18,084 min
7.	**Sainz**	63	+ 20,230 s	s/m/s	2 (60,564 s)	1.18,118 min
8.	**Norris**	63	+ 21,131 s	s/m/s	2 (59,886 s)	1.18,069 min
9.	**Räikkönen**	63	+ 22,224 s	m/s	1 (29,863 s)	1.18,088 min
10.	**Giovinazzi**	63	+ 26,398 s	s/m	1 (29,745 s)	1.18,794 min
11.	**Latifi**	63	+ 27,135 s	m/h	1 (29,892 s)	1.18,719 min
12.	**Vettel**	63	+ 28,453 s	m/h/s	2 (70,431 s)	1.17,767 min
13.	**Stroll**	63	+ 29,163 s	m/h/m/s	3 (103,385 s)	1.18,360 min
14.	**Grosjean**[4]	63	+ 32,935 s	m/h/s	2 (61,621 s)	1.18,822 min
15.	**Albon**	63	+ 57,284 s	s/h/s	2 (59,322 s)	1.16,177 min
16.	**Russell**	51	Unfall (P10)	m/h		1.18,811 min
17.	**Verstappen**	50	Unfall (P2)	m/h		1.17,637 min
18.	**Magnussen**	47	Aufgabe (P18)	m/h		1.19,273 min
19.	**Ocon**	27	Getriebe (P16)	m/h		1.19,606 min
20.	**Gasly**	8	Kühler (P5)	s		1.20,403 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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	9*	282 Punkte
2.	Bottas	2	197 Punkte
3.	Verstappen	1	162 Punkte
4.	Ricciardo		95 Punkte
5.	Leclerc		85 Punkte
6.	Pérez		82 Punkte
7.	Norris		69 Punkte
8.	Sainz		65 Punkte
9.	Albon		64 Punkte
10.	Gasly	1	63 Punkte
11.	Stroll		57 Punkte
12.	Ocon		40 Punkte
13.	Kvyat		26 Punkte
14.	Vettel		18 Punkte
15.	Hülkenberg		10 Punkte
16.	Räikkönen		4 Punkte
17.	Giovinazzi		4 Punkte
18.	Grosjean		2 Punkte
19.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	9 : 4
Verstappen – Albon	13 : 0
Vettel – Leclerc	2 : 11
Sainz – Norris	7 : 6
Ricciardo – Ocon	12 : 1
Gasly – Kvyat	11 : 2
Pérez - Stroll	8 : 2
Räikkönen – Giovinazzi	7 : 6
Grosjean – Magnussen	7 : 6
Russell – Latifi	13 : 0
Stroll – Hülkenberg	1 : 1
Pérez – Hülkenberg	1 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	11*	479 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	226 Punkte
3.	Renault		135 Punkte
4.	McLaren-Renault		134 Punkte
5.	Racing Point-Mercedes		134 Punkte
6.	Ferrari		103 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda	1	89 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		8 Punkte
9.	Haas-Ferrari		3 Punkte



WILHELM

Fans waren auf den Tribünen wegen Corona nicht zugelassen. Die Rennstrecke liegt allerdings so günstig, dass Zuschauer von einigen Häuserdächern aus dem Comeback-Rennen von Imola nach 14 Jahren doch beiwohnen konnten

GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.14,726 min	45
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,297 s	38
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,492 s	46
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,907 s	45
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,962 s	39
6.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,113 s	31
7.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,219 s	43
8.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,240 s	46
9.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,335 s	40
10.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,356 s	41
11.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,383 s	41
12.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,441 s	39
13.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,824 s	41
14.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,834 s	41
15.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,838 s	32
16.	Lando Norris	McLaren	+ 1,945 s	44
17.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,958 s	42
18.	George Russell	Williams	+ 2,054 s	42
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,334 s	44
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,053 s	28

STATISTIK DES WOCHENENDES

10

Imola ist eine wunderbare Rennstrecke für die Fahrer mit leeren Tanks und neuen Reifen. Durchschnittsgeschwindigkeiten von 240 km/h in der Quali verdeutlichen die hohen Speeds. Doch das Rennen war arm an Überholmanövern. Statistiker zählten mit Abzug der Startrunde nur zehn Platzwechsel im direkten Zweikampf. Hier die Übersicht der Saison. Österreich: 27. Steiermark: 47. Ungarn: 26. England: 19. Jubiläums-GP: 22. Spanien: 26. Belgien: 29. Italien: 28. Toskana: 27. Russland: 29. Eifel: 34. Portugal: 58. Bis 1994 war Überholen in Imola einfacher. Doch nach den tödlichen Unfällen von Senna und Ratzenberger wurden Tamburello und Villeneuve entschärft. Der Wegfall der Zielschikane bringt nichts. Die Fahrbahn ist zu schmal. Da nutzt das 1,2 Kilometer lange Vollgasstück nichts.

ZITAT DES RENNENS

„Ich konnte mich entscheiden, wie ich das Frontflügelteil treffe. Ich wollte nicht mit den Reifen drüber, deshalb positionierte ich das Auto mittig. Das Teil kostete mich 50 Punkte Abtrieb."

Valtteri Bottas



WILHELM

Beim Restart: Kvyat schnappt sich Pérez und Albon auf der Zielgeraden

FAHRERNOTEN



09/10 Ø 8,92
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1



10/10 Ø 7,46
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1



07/10 Ø 5,92
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari



08/10 Ø 7,85
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari



09/10 Ø 8,92
Max Verstappen
Red Bull Racing



05/10 Ø 6,23
Alexander Albon
Red Bull Racing



08/10 Ø 7,31
Carlos Sainz
McLaren



07/10 Ø 7,38
Lando Norris
McLaren



09/10 Ø 7,92
Daniel Ricciardo
Renault F1



06/10 Ø 6,54
Esteban Ocon
Renault F1



09/10 Ø 7,69
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri



09/10 Ø 6,31
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri



09/10 Ø 8,27
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team



04/10 Ø 7,00
Lance Stroll
Racing Point F1 Team



08/10 Ø 6,69
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing



07/10 Ø 6,00
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing



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



05/10 Ø 6,38
Romain Grosjean
Haas F1 Team



04/10 Ø 6,46
George Russell
Williams



08/10 Ø 5,69
Nicholas Latifi
Williams



HONDA

Motor mit Ablaufdatum: Honda steigt Ende 2021 aus, baut aber für die nächste Saison noch einmal einen neuen Motor

Kein Stopp für Honda

Ferrari und Renault sind gegen einen Entwicklungsstopp der Motoren. Damit ist Red Bulls Plan, den Honda-Motor in Eigenregie einzusetzen, gestorben. Vielleicht gut so. Red Bull hätte sich wahrscheinlich selbst geschwächt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Frist läuft am 20. November ab. Spätestens an diesem Tag müssen sich Red Bull und Honda darauf einigen, ob der Rennstall den Motor ab 2022 in Eigenregie weiterbetreut. Ein solches Projekt braucht Vorlauf. Red Bull würde die Honda-Filiale in Milton Keynes samt seiner 140 Mitarbeiter übernehmen, das Personal mit Spezialisten aus den eigenen Reihen aufstocken, Prüfstände und Werkzeuge einkaufen, Lieferketten aufbauen und Honda ein Jahr lang über die Schulter schauen. Honda würde sämtliche intellektuellen Rechte an der für 2021 geplanten Neukonstruktion an seinen Chassispartner abtreten.

Doch die Reise zu den Honda-Bossen kann sich Red-Bull-Sportdirektor Helmut Marko jetzt sparen. Ferrari und Renault sperren sich gegen ein Einfrieren der Motoren auf dem Stand von Ende 2021. „Das aber ist die absolute Voraussetzung dafür, dass wir uns auf dieses Projekt einlassen“, erklärt Marko. Er wehrt sich dagegen, von einem Erpressungsversuch zu sprechen: „Das ist eine Tatsache. Mit diesen komplexen Triebwerken ist ohne ein Entwicklungszentrum wie Sakura eine Weiterentwicklung nicht möglich. Und auch die Kosten wären nicht tragbar.“

Mercedes hätte einem Entwicklungsstopp zugestimmt, nicht aber einer Angleichung der Motoren. Doch damit ist auch klar, dass es nie zu einem Waffenstillstand gekommen wäre. Warum sollten Ferrari und Renault einen PS-Nachteil bis zum Ende dieses Motoren-Reglements akzeptieren? Da könnte man Mercedes die WM-Titel ja gleich schenken.

> „Zuerst müssen wir wissen, wo wir mit dem Motor hinwollen. Dann dürfen wir nicht wieder den Fehler machen, die Kosten aus dem Auge zu verlieren.“
>
> Mattia Binotto

Die Vorschläge für eine Angleichung sind so unbefriedigend wie undurchführbar. Entweder hätte man den Herstellern, die hinterherhinken, 2021 eine zweite und dritte Entwicklungsschleife zugestanden, oder man hätte den Schwachen mehr Benzin zugestanden als den Starken. Das wäre eine Balance of Performance gewesen, wie wir sie aus Le Mans oder dem GT-Sport kennen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff wehrt ab: „Eine BOP ist der Anfang vom Ende der Formel 1.“ Absolut richtig. Doch dann darf er auch nicht für einen Entwicklungsstopp sein. Der geht nicht ohne eine Gleichstellung. Und die ist auf natürlichem Weg nicht möglich.

Plan B für Red Bull

Für Red Bull ist es wahrscheinlich eine gute Nachricht, dass der Alleingang nicht funktionieren wird. Der österreichische Rennstall liebt seine Unabhängigkeit, die er erst genießt, seit er Werksteam von Honda ist und die er nach nur drei Jahren wieder verlieren wird. Außer er macht alles selbst. Doch am Ende ist es wahrscheinlich besser und sicher billiger, bei Ferrari oder Renault nur Kunde zu sein als mit dem Kopf durch die Wand diese Unabhängigkeit fortsetzen zu wollen.

Selbst wenn diese Weltraumtechnik eingefroren wird, ist sie für einen Quereinsteiger nur



XPB

Honda Boss Yamamoto, Horner und Marko gehen 2021 getrennte Wege



WILHELM

FIA unter Druck: Todt braucht für das Motorproblem schnell eine Lösung

schwer beherrschbar. Wenn Renault und Honda nach sieben Jahren noch Probleme mit der Qualitätskontrolle haben, wie soll es dann Red Bull besser machen? Was passiert, wenn 2022 plötzlich ein konstruktives Problem auftritt, das bis dahin verborgen blieb? Was, wenn der Teufel im Detail wie einer Zündkerze oder der Motorelektronik liegt? Dass Mercedes Red Bull helfen wollte, ist auch Eigeninteresse. So wäre man elegant einen lästigen Gegner losgeworden.

Somit bleibt für Red Bull nur noch Plan B. Marko zweifelt, ob er so einfach funktioniert. „Mit Ferrari und Renault müssten wir uns erst einmal einigen. Das hört sich einfach an, ist es aber nicht. Man kann sich vorstellen, was los wäre, wenn wir mit einem Ferrari-Motor das Werk schlagen. Und auch bei Renault gibt es ein neues Selbstbewusstsein, dass die mit ihrem neuen Motor und Herrn Alonso 2022 alles niederreißen. Das Reglement verlangt zwar Gleichbehandlung, aber da gibt es schon Möglichkeiten, für Unterschiede zu sorgen. Wenn wir uns da nicht einigen, ist der Ausstieg auch eine Variante."

Der Honda-Rückzug und die daraus entstandenen Probleme zwingen jetzt die Formel 1 in einen Plan B. Sie muss sich so schnell wie möglich aus dem Teufelskreis der Abhängigkeiten und Notlösungen befreien und ein Reglement schaffen, das für private Motorenhersteller und Autokonzerne attraktiv ist. Keiner will bis 2026 warten. Auch darüber wurde bei der Videokonferenz der Formel-1-Kommission nach dem GP Portugal diskutiert.

Doch wie sieht er aus, der Motor der Zukunft, und kann er schon 2023 mit Einführung der E-Fuels realisiert werden, oder muss man das Projekt auf 2024 oder 2025 verschieben? Marko plädiert für einen simplen Motor, dem man mit einem Standard-Kers und dem synthetischen Kraftstoff das grüne Fähnchen dran gibt. „Letztlich musst du eine gute Show bieten. Wir sind kein Innovationsbetrieb." FIA-Präsident Jean Todt fordert nur: „Wir müssen emissionsfrei fahren, lieber früher als später."

Todt will sich alle Vorschläge anhören und dann „ohne Emotionen und allein auf der Grundlage vernünftiger Argumente" entscheiden. Wenn möglich vor der Jahreswende. Eine Brennstoffzelle wäre vielleicht attraktiv für einige Autokonzerne, aber man würde in die gleiche Falle laufen wie mit den aktuellen Antrieben. Weil sie zu komplex, zu teuer und nur für wenige machbar ist. Todt: „Beim nächsten Mal müssen wir auch die Kosten im Auge behalten. Am besten mit einer Budgetdeckelung." ■



XPB

Zwei Teams in Gefahr: Red Bull und Alpha Tauri brauchen für 2022 neue Motoren

„Unsere DNA ist Unabhängigkeit“

Alfa Romeo kämpft mit HaasF1 und Williams um Platz 8. Wir wollten von Teamchef Frédéric Vasseur wissen, warum man nicht mehr im Mittelfeld mitfährt, mit welchen Problemen ein kleines Team in der Coronakrise zu kämpfen hat und ob 2022 eine Überraschung möglich ist.

Von: **Michael Schmidt**



WILHELM

„Meine größte Sorge ist nicht der Budgetdeckel. Wir liegen sowieso drunter. Mich sorgt eher das Einkommen.“

Mit welchen Problemen ging Alfa Romeo in diese Saison?
Wir haben unser Problem, das zum Teil auch vom Motor herrührte, nicht gleich entdeckt. Letztes Jahr sind wir um die Plätze 6 und 7 gefahren. Plötzlich lagen wir nur noch auf Platz 17. Da haben wir überreagiert. Nach den ersten drei Rennen hatten wir den Faden verloren. Als wir in der Realität aufgewacht sind, haben wir unseren Ansatz geändert. Wir wollten im ersten Schritt von Platz 17 auf Rang 16 kommen. So haben wir uns Schritt für Schritt nach vorne gekämpft, besonders nach den Silverstone-Rennen. Aber die Arbeit ist noch nicht abgeschlossen. Wir sind nicht dort, wo wir sein wollen. Aber wir können um das Q2 kämpfen, und manchmal landen wir auch mitten im Q2-Feld.

Sie sprechen von einer Überreaktion. Was bedeutet das?
Das sind Entscheidungen bei der Fahrzeugabstimmung, bei den Strategien.

Wenn Sie das 2020er-Auto mit dem von 2019 vergleichen: Was, abgesehen vom Motor, ist schlechter?
Ich glaube nicht einmal, dass etwas mit dem Chassis falsch war. Es war eher die Art, wie wir und die Fahrer auf die Probleme am Anfang reagiert haben. Wenn es nicht so läuft wie gewünscht, dann versucht man es manchmal mit Gewalt.

War es in der Corona-Zeit schwieriger, den Rückstand aufzuholen?
Auf jeden Fall. Das Einkommen für die Teams ist kleiner geworden. Die Fabrik war nur teilweise besetzt. Das letzte Drittel der Truppe kam erst im September zurück. Wenn du dann reagieren musst, ist es schon sehr schwierig. Einige Teams hat es weniger stark betroffen, aber unseren Mitkonkurrenten ging es nicht viel besser. Ich habe oft Kontakt zu Guenther Steiner. Wir kämpfen mit den gleichen Problemen.

Die Teams werden nur 50 Prozent der Einnahmen einer normalen Saison haben. Trifft das die kleinen Teams härter als die großen?
Es war für uns ein riesiger Einschnitt. Wir wurden erst spät in der Saison damit konfrontiert. Als wir nach Melbourne gegangen sind, waren 50 bis 60 Prozent des Budgets bereits ausgegeben. Du hast die Autos gebaut, für Motoren und Getriebe bezahlt. Wenn du dann damit konfrontiert wirst, dass dein Preisgeld sich auf 50 Prozent reduziert, ist es schwer, damit umzugehen. Die Mitarbeiter mussten in Kurzarbeit und wir haben die Entwicklung, die Produktion und den Windkanal gestoppt.

Wie viele Upgrades haben Sie gebracht?
Wir haben zum Saisonstart das gebracht, was bei einem normalen Programm bis Barcelona in der Entwicklungsschleife steckte. Danach hatten wir zwei oder drei kleinere Aero-Pakete. Ich bin mir nicht sicher, ob die Upgrades die Hauptsache zum Fortschritt beigetragen haben. Es ist eher das Setup und die Balance des Autos, was wir verbessert haben. Wir haben die letzte Version der 2021er-Aerodynamik Anfang September erhalten. Seit dem Tag arbeiten wir nur noch am nächsten Auto.

Es geht um Platz 8 zwischen Alfa Romeo, HaasF1 und Williams. Da könnte ein Lucky Punch entscheiden.
Deshalb musst du immer deine Gruppe anführen, dass du dann zur Stelle bist, wenn es Punkte gibt. Es bringt dir nichts, sechs Mal vorne zu liegen und dich mit Platz 13 zu belohnen, und dann, wenn es darauf ankommt, schaust du nur zu.

Wie wichtig ist der achte Platz? Oder nehmen Sie lieber mehr Windkanalzeit?
Nein, nein, auf keinen Fall. Der achte Platz ist wichtig. Wir sind Racer und wollen unsere direkten Gegner schlagen. Diese Einstellung und diese Motivation sind der Schlüssel für die Zukunft. Wir dürfen nie aufgeben. Außerdem gibt es für Platz 8 eine Stange mehr Geld in der Zukunft.

Frédéric Vasseur

Geburtstag: 28. Mai 1968
Geburtsort: Draveil (F)
Herkunftsland: Frankreich

HaasF1 ist maximal abhängig von Ferrari. Wird sich auch Sauber näher an Ferrari anlehnen?
Es ist die DNA dieses Teams, unabhängig zu sein. Mit den neuen Regeln wird es wichtig sein, gewisse Teile selbst zu produzieren, weil dann der Einfluss auf das Budget geringer ist. Wir haben in unserer Firma die Struktur, das zu tun.

Ärgert es Sie, dass Sie bei der Wahl ihrer Entwicklungs-Token von Ferrari abhängig sind?
Wir sind nicht gezwungen, die gleichen Token zu nehmen wie Ferrari.

Wenn Ferrari aber das Getriebe wählen würde, müssten Sie ja mitziehen. Sie beziehen das Getriebe von Ferrari?
Wir haben die Option, das alte und das neue Getriebe zu nehmen, insofern sind wir frei.

Unabhängigkeit ist also wichtig?
Ich will das Modell von HaasF1 nicht kritisieren. Jedes Team hat sein eigenes Projekt, seine eigene Struktur, seine eigenen Zwänge. Wir haben die Fabrik, den eigenen Windkanal, vieles selbst zu machen. Das sind unsere Stärken, und die müssen wir optimal nutzen. Wir werden in dieser Richtung weitermachen.

Budgetdeckel, neue Autos: Kommt 2022 die große Chance für die kleinen Teams?
Wir können 2022 eine Überraschung erleben. Ich glaube aber nicht, dass für die kleinen Teams schon 2022 die große Chance kommt. Für mich ist das erst später der Fall, wenn das Reglement stabil bleibt. Für das erste Jahr der Reform haben die großen Teams immer noch Vorteile. Sie haben immer noch größere Ressourcen, um schneller zu reagieren. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

ERST VERTRAG, DANN PIZZA

Mercedes-Teamchef Toto Wolff und Lewis Hamilton werden erst über eine Vertragsverlängerung verhandeln, wenn beide WM-Titel unter Dach und Fach sind. „Es wäre schlimm, wenn wir uns bei einem Treffen mit Corona anstecken und so die WM entscheiden", erklärt Wolff. Der Österreicher kann sich noch gut an die letzte Verhandlungsrunde erinnern: „Sie dauerte zehn Stunden und danach gab es Pizza."

SORRY LEWIS

Lando Norris hat sich bei Lewis Hamilton auf Twitter und via SMS entschuldigt. Der McLaren-Pilot hatte sich in den Augen der Hamilton-Fans eine Majestätsbeleidigung erlaubt, weil er sagte, dass sein Landsmann im besten Auto sitze und nur ein oder zwei Gegner schlagen müsse. Eigentlich, so Norris, müsse Hamilton jedes Rennen gewinnen. Jetzt ruderte er zurück: „Ich habe großen Respekt vor den Siegen von Lewis. Es tut mir leid, dass ich nicht die richtigen Worte dafür gefunden habe."

SIEBEN CORONA-FÄLLE

Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer bestätigte, dass es im Team bis jetzt sieben Corona-Fälle gegeben habe. Dazu zählten auch beide Fahrer, Teambesitzer Lawrence Stroll und ein Mechaniker der Perez-Crew.

FAHRER VERDIENEN ZU VIEL

Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost plädiert für eine Gehaltsobergrenze für Fahrer. „Nach meinem Geschmack verdienen die Fahrer sowieso zu viel Geld.



XPB

Franz Tost gibt den Fahrern Kontra

Ich würde ihnen höchstens zehn Millionen geben. Sollte es mit Geisterrennen weitergehen, wird die Formel 1 weniger Geld einnehmen. Dann bekommen auch die Teams weniger Geld. Warum nicht auch die Fahrer? Die sollten froh sein, dass sie diese wunderbaren Autos überhaupt fahren dürfen."

EINE STRECKE, DREI NAMEN

Imola war 28 Mal Gastgeber eines Grand Prix. Doch nicht immer unter dem gleichen Namen. Beim Debüt 1980 fand in Imola der GP Italien statt, von 1981 bis 2006 der GP San Marino und jetzt beim Comeback der GP Emilia-Romagna. Besser war nur der Nürburgring mit Grand Prix von Deutschland, Europa, Luxemburg und der Eifel. Auch das Streckenlayout von Imola änderte sich. Insgesamt wurde auf fünf Varianten gefahren.

TATTOO MUSS WARTEN

Noch hat Renault-Teamchef Cyril Abiteboul mit seinem Tattoo Galgenfrist. „In Corona-Zeiten gibt es logistische Probleme", erklärt Daniel Ricciardo. Die Tattoo-Studios mussten wegen Infektionsgefahr schließen.

GENUSS ERST DANACH

Carlos Sainz hat den GP Portugal vier Runden lang angeführt. Doch genießen konnte er das Highlight erst nach dem Rennen: „Wenn du im Auto sitzt, bist du viel zu konzentriert."

„SHOEY" FÜR HAMILTON

Der eine feierte die Team-WM, der andere den dritten Platz im Rennen. Lewis Hamilton ließ sich von Daniel Ricciardo zu einem „Shoey" nötigen: „Ich mag Champagner schon so nicht, aber aus Daniels Schuh war es noch schlimmer. Aber einmal musste ich da durch."



WILHELM

Ein „Shoey" für Lewis Hamilton

KOMMENTAR

Williams und Alfa Romeo haben ihre Fahrer für 2021 bestätigt. Damit steht auch die Fahrerpaarung bei Haas praktisch fest. Wir tippen mal auf Nikita Mazepin und Mick Schumacher. Die Ferrari-Kundenteams gehen also völlig getrennte Wege. Alfa Romeo setzt auf Konstanz, Haas auf einen Neuanfang. Ich kann weder die eine noch die andere Fahrerwahl verstehen. 2021 ist ein Übergangsjahr. Das ist die Chance für einen Neustart und Experimente. Aber muss er gleich so radikal sein wie bei Haas? Und muss man deshalb alles beim Alten lassen wie bei Alfa Romeo? Aus der Sicht eines Teams aus dem hinteren Teil der Tabelle ist ein Mix aus einem erfahrenen Piloten und einem Neuling der beste Kompromiss mit dem geringsten Risiko. Die Ferrari-Kunden konnten nicht ganz frei entscheiden. Bei jeweils einem Fahrer redete Ferrari mit. Doch wenn man schon drei Junioren in der Formel 2 hat, die alle in den Top 5 des Gesamtklassements liegen, warum besetzt man dann einen der beiden Plätze mit Antonio Giovinazzi? Der Italiener hatte seine Chance. Er fährt in seinem zweiten Jahr und ist nicht besser als der älteste Fahrer im Feld. Böse Zungen behaupten, dass Giovinazzi nur seinen Platz behält, weil er einflussreiche Fürsprecher im Konzern hat. Damit wird einer der drei Nachwuchsfahrer aus dem Ferrari-Pool im Nirwana landen. Ich hätte Robert Shwartzman statt Giovinazzi neben Kimi Räikkönen platziert. Es wäre für den Russen die perfekte Schule gewesen. Haas wäre gut beraten, wenn an der Seite von Schumacher ein Sergio Pérez oder Nico Hülkenberg fährt. Von denen kann der angehende Formel-2-Meister lernen, an ihnen kann er sich messen. Was hat er davon, wenn er Mazepin schlägt? Gar nichts. Ein anderer Rookie kann keine Messlatte sein. Teamchef Guenther Steiner will 2021 alles Geld in das 2022er Auto stecken. Das kann er auch auf der Strecke verdienen. Zwischen Platz 8 und 10 liegen nach dem neuen Preisgeldschema 16 Millionen Dollar. ■



WILHELM

Ferrari schützt Antonio Giovinazzi (l.): Der Italiener darf 2021 bei Alfa bleiben



Michael Schmidt
Redakteur

Welche Fahrer hätten Sie nominiert? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

23 Rennen, kein Plan B

Der provisorische Formel-1-Kalender umfasst 23 Rennen. Neu ist ein Grand Prix in Saudi-Arabien. Die Formel 1 tut so, als wäre die Corona-Krise 2021 beendet. Einen Plan B gibt es nicht.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 hat einen Kalender gebastelt, der so aussieht, als gäbe es keine Corona-Beschränkungen. Liberty geht davon aus, dass es 2021 genügend Schnelltests oder einen Impfstoff gibt. Auf dem provisorischen Kalender stehen 23 Rennen. Die gleichen Rennen, die schon 2020 geplant waren, mit Saudi-Arabien als neuem Schauplatz. Ein GP Deutschland ist nicht dabei.

Am 21. März 2021 geht es in Australien los. Dann folgen Bahrain (28.3.), China (11.4.), Vietnam (25.4.), Spanien (9.5.), Monaco (23.5.), Aserbaidschan (6.6.), Kanada (13.6.), Frankreich (27.6.), Österreich (4.7.), England (18.7.), Ungarn (1.8.). Die Termine nach der Sommerpause stehen noch nicht fest, nur die Destinationen. Sicher ist, dass es zwei Triples geben wird. Das erste mit Monza, Zandvoort und Spa schließt die Europa-Saison ab. Das zweite mit Singapur-Suzuka-Sotschi startet die Asien-Tournee. Finale ist in Abu Dhabi. Über Vietnam steht noch ein Fragezeichen. Das hat nichts mit Corona, sondern mit der Landespolitik zu tun. ■



XPB

Die Formel 1 plant für 2021 mit einem Rekordkalender und 23 Grands Prix

Formel 1

Mehr Geld für Gasly

Red Bull nominierte Pierre Gasly als Teamkapitän bei Alpha Tauri. Es gibt mehr Geld und das Versprechen, ihn 2022 vielleicht doch zu befördern. Alexander Albon bekommt Druck von Sergio Pérez und Nico Hülkenberg.

Von: **Michael Schmidt**

Drei der vier Cockpits bei Red Bull stehen fest. Pierre Gasly bleibt bei Alpha Tauri und wird dort mit besserem Gehalt zum Teamkapitän befördert. Außerdem wurde dem Franzosen versprochen, dass er für 2022 mit in der Verlosung für den zweiten Red-Bull-Sitz neben Max Verstappen ist. Sicher ist auch, dass Honda-Schützling Yuki Tsunoda den Aufstieg zu Alpha Tauri schafft. Wenn er die Superlizenz bekommt.

Red-Bull-Sportdirektor Helmut Marko beteuert, dass Gasly nicht wegen persönlicher Gründe die Rückkehr zu Red Bull verwehrt wurde: „Unsere Bekleidungslinie Alpha Tauri ist ein Projekt, in das sehr viel Geld investiert wird. Seit dem Sieg von Gasly in Monza ist der Verkauf spürbar nach oben gegangen und mit jedem fünften Platz und tollen Überholmanöver wie zuletzt in Portugal steigert sich das Interesse und der Aufmerksamkeitswert an unserer Modefirma. Wir können das anhand der Zugriffszahlen vom Online-Handel direkt ablesen. Dafür brauche ich einen ganz starken Fahrer, noch dazu wenn mit Tsunoda im nächsten Jahr ein Neuling im Auto sitzt."

Alexander Albon muss zittern. Er bekommt bis zum Saisonende Zeit, seine Leistung zu stabilisieren. Marko dazu: „Albon hat Talent, aber er ist nicht konstant. Und ihm fehlt Selbstvertrauen. Wenn er sich nicht steigern kann, dann sind Pérez und Hülkenberg Optionen für uns." ■



WILHELM

Alpha Tauri braucht Pierre Gasly, der eine Gehaltsaufstockung erhält

NACHRICHTEN

ALFA BESTÄTIGT FAHRER

Alfa Romeo wird 2021 zum dritten Mal mit der gleichen Fahrerpaarung antreten. Kimi Räikkönen entschied, eine 19. Saison dranzuhängen. Antonio Giovinazzi erhält seine dritte Chance. „Er hat sich gesteigert und ist in der Qualifikation jetzt so schnell wie Kimi", erklärt Teamchef Frédéric Vasseur.

RUSSELL DARF BLEIBEN

Williams-Interims-Teamchef Simon Roberts machte den Gerüchten um eine Neubesetzung der Fahrer bei Williams ein Ende: „Wir fahren 2021 weiter mit Russell und Latifi. Es gab nie Pläne, sie auszutauschen. Wir sind mit unseren Fahrern zufrieden." Das stimmt nicht ganz. Die neuen Teambesitzer haben mit Sergio Pérez gesprochen. Der Mexikaner hat jetzt nur noch eine Chance – als Albon-Ersatz bei Red Bull.

RED BULL BAUT UM

Red Bull hat realisiert, dass man sich mit seinem Fahrzeugkonzept keinen Gefallen tut. „Wir suchen Rundenzeit am Kurveneingang. Das kann zu einer Instabilität im Heck führen", erläutert Teamchef Christian Horner. Weil nur Max Verstappen damit zurechtkommt, will Red Bull umdenken. „Wir wollen in Zukunft das Paket darauf trimmen, dass es nicht mehr so schwierig zu fahren ist", bestätigt er.

NEUE REIFEN FÜR 2021

Pirelli hat nach einem Test in Portimão seine Reifen für 2021 bestimmt. Die Mischungen bleiben gleich, die Konstruktion ändert sich. „Die Reifen sollen länger halten, ohne zu überhitzen", erklärte Sportchef Mario Isola. Der Vorderreifen bekommt ein neues Profil. Das wird die Aerodynamiker nicht freuen, denn sie haben mit den neuen Unterboden-Regeln genug Arbeit. Bei dem Test in Portugal stiegen die Rundenzeiten bis zu drei Sekunden an.















Alles was fährt, läuft besser mit LIQUI MOLY.

MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE

www.liqui-moly.com

















HP SEUFERT

Ohne Tracklimits: Dieter Quester (1) kämpft um den Sieg im Stil eines Rallyefahrers. So besiegt er Clay Regazzoni

Formel-2-Finale Hockenheim 1970

Quester geht aufs Ganze

Dieter Quester gewann im BMW das Finale des Formel-2-Europapokals. In einem dramatischen Schluss-Spurt rang er den Champion Regazzoni nieder. Trotz des Triumphs war es der letzte Euro-F2-Einsatz des Werksteams.

Von: **Dirk Johae**

Es stand viel auf dem Spiel an diesem 11. Oktober 1970 in Hockenheim. BMW-Werksfahrer Dieter Quester kämpfte zwar nicht um den Gesamtsieg im Formel-2-Europapokal. Aber der 31-jährige Österreicher wusste, dass vom Erfolg in Hockenheim die Zukunft abhing – seine eigene als ehrgeiziger Rennfahrer und die des Werksteams in der Formel 2. Zwei Mal hatte Quester im F270 bereits geführt, drei Runden vor Schluss sah er sogar schon wie der sichere Sieger aus. Doch nach der missglückten Überrundung von Lokalmatador Hermann Unold konnte Regazzoni die Führung zurückerobern. Der EM-Gesamtsieg war dem Schweizer ohnehin nicht mehr zu nehmen.Der einzige verbliebene Titelkonkurrent Derek Bell lag im Brabham als Sechster zu weit zurück.

Doch Quester brauchte den Rennerfolg. Beim Anbremsen der Rechtskurve setzte er sich innen neben Regazzoni. Nebeneinander überrundeten sie Vittorio Brambilla – ein enges Manöver. Regazzoni lenkte den Tecno nach rechts. Für Quester im BMW blieb kein Platz mehr. Der BMW sprang über das Vorderrad des Tecno. Beide landeten in der Wiese an der Kurvenaußenseite. Was für ein Showdown im Stadionrund des Motodroms! Quester reagierte schneller, hielt seinen Vierzylinder am Leben und beschleunigte den BMW über einen betonierten Weg zurück auf die Strecke. Regazzoni dagegen musste erst den Motor wieder starten. Erst knapp zwei Sekunden später kam er zurück auf die Piste. Dieter Quester gewann sein erstes Formel-2-Rennen vor Regazzoni und Ronnie Peterson. Mit dem F270 wäre er aber nicht mehr weit gekommen: „Das Horn der linken hinteren Felge platzte über einen großen Teil des Radumfangs ab und der untere Längslenker knickte weg“, berichtete auto motor und sport.

Großer Ärger im Motodrom

Im Tecno-Team kochten nach der Zieldurchfahrt die Emotionen hoch. Hatte der BMW-Pilot ihren „Il grande Clay“ etwa mit dem Manöver von der Strecke geboxt? Neutrale Beobachter schrieben jedoch Regazzoni selbst die Schuld an der Kollision zu. So endete ein dramatisches Finalwochenende mit einem echten Showdown. Mit seiner Kampfstärke und Coolness empfahl sich Quester dabei für künftige Aufgaben. Und BMW bestimmte die Schlagzeilen des Wochenendes, obwohl die Topstars des Teams

ZAHL DES RENNENS

190

km/h Durchschnittsgeschwindigkeit fuhr Quester in der besten Rennrunde – drei Zehntel schneller als Petersons Pole-Zeit.

am gleichen Wochenende beim Marken-WM-Finale in Zeltweg ranmussten: Jo Siffert für John Wyer im Gulf-Porsche und Jacky Ickx für Ferrari. Die beiden Fahrer waren zwar in der Trophy als A-Piloten nicht punktberechtigt, sorgten aber für drei Saisonsiege vor Hockenheim: Ickx auf dem Salzburgring (ohne Trophy-Status) und in Tulln-Langenlebarn, Siffert in Rouen. Dazu gewann Hubert Hahne beim Rheinpokal (Hockenheim). Quester erhöhte mit seinen Erfolgen in Hockenheim und beim Abschluss auf dem Flugplatzkurs in Neubiberg (München) auf sechs internationale Siege, allein vier mit dem im August erstmals genutzten Vierzylinder mit Parallelventil-Kopf.

Bester Formel-2-Wagen

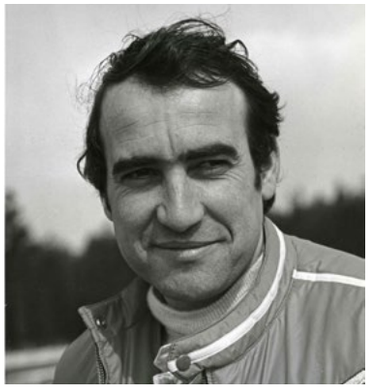
Mit diesem verbesserten Triebwerk besaß BMW die ausgereifteste Formel-2-Waffe. Mit 242 PS war das 1,6-Liter-Triebwerk zwar etwas schwächer als der Vorgänger mit diametral angeordneten Ventilen, aber dafür viel besser fahrbar. Jacky Ickx beispielweise hatte in einem Brief an den Vorstand auf diesem Motor mit besserem Drehmomentverlauf bestanden. Die Qualitäten des BMW lernte auch Derek Bell schätzen – eine weitere unglaubliche Geschichte dieses Wochenendes. Der Brite wartete zunächst vergeblich auf den Transporter des Teams von Tom Wheatcroft mit seinem Brabham BT30. Der hing beim Zoll im Fährhafen von Ostende fest. War das Finale für Bell, der Regazzoni als einziger Fahrer noch gefährlich werden konnte, also schon gelaufen?

Aber BMW stellte sein drittes Auto für den 28-jährigen Engländer bereit. Bell holte sich die Genehmigung der Rennleitung und startete im ersten Samstags-Training. Nach schnellen Zeiten raubte ihm ein Unfall nach Reifenschaden hinten rechts weitere Runden. Auf der Geraden nach der zweiten Schikane prallte er fast frontal in die Leitplanke. Dabei wurde der weiß-gelbe F270 vorn irreparabel beschädigt. Glücklicherweise blieb Bell selbst unverletzt. Am Nachmittag verfügte er endlich über seinen Brabham. Zwar war Bell damit eine Sekunde schneller als im ungewohnten BMW. Aber seine Zeit im eigenen BT30 reichte nur für den zehnten Startplatz. Sein damaliger BMW-Leihwagen mit der Chassisnummer 1 gehört heute zur Sammlung von BMW Classic.



MCKLEIN

Hockenheim-Sieger Dieter Quester



HP SEUFERT

Formel-2-Champion Clay Regazzoni

Flügelflinke Bayern

Die Stärken des BMW F270 zeigten sich auch in der Aerodynamik. Alle anderen Teams demontierten die Flügel ihrer Autos für eine höhere Topspeed. Nur BMW nutzte sie weiter: Quester und auch der fahrende Rennleiter Dieter Basche im zweiten Auto konnten 30 bis 40 Meter später bremsen als die Konkurrenz. Dennoch zog der BMW-Vorstand einmütig den Stecker. 16 Tage nach Questers Hockenheim-Triumph wurde das Aus des F2-Werksteams verkündet: „Absolut endgültig“, bemerkte Bernhard Osswald, Vorstand für Entwicklung und Konstruktion. Die Gründe: Personalbedarf für die Serienentwicklung, kein weiterer Erkenntnisgewinn und zu große Gefahren im Formel-Sport – ein weiteres unrühmliches Beispiel für den Ausstieg eines Werks aus einer Rennserie. Dieter Quester startete 1971 im „Untergrund-Team“ mit einem March-BMW. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Dieter Quester	BMW F270	35 Runden	1:16.34,4 h = 186,17 km/h	
2.	Clay Regazzoni	Tecno 70-Cosworth FVA	35 Runden	1:16.36,1 h	+ 1,7 s
3.	Ronnie Peterson	March 702-Cosworth FVA	35 Runden	1:17.03,3 h	+ 27,2 s
4.	Emerson Fittipaldi	Lotus 69-Cosworth FVA	35 Runden	1:17.03,6 h	+ 27,5 s
5.	Carlos Reutemann	Brabham BT30-Cosworth FVA	35 Runden	1:17.42,9 h	+ 1.09,8 min
6.	Derek Bell	Brabham BT30-Cosworth FVA	35 Runden	1:17.46,9 h	+ 1.13,8 min

Schnellste Runde: Quester, 2.08,7 min = 189,89 km/h

DAS RENNEN

F2-Finale, 11. Oktober 1970, Hockenheim

Wetter:	trocken, sonnig
Distanz:	35 Runden à 6,788 km = 237, 58 Kilometer
Nennungen:	37
Gestartet:	28
Gewertet:	13
Führungswechsel:	8
Pole-Position:	Peterson, 2.09,0 min = 189,4 km/h



HP SEUFERT

Formation zum Indy-Start: Pole-Sitter Ronnie Peterson (16), François Cevert (5), Tetsu Ikuzawa (14), Dieter Quester (1), Clay Regazzoni (4), Carlos Reutemann (25), Ernesto Brambilla (7) und Emerson Fittipaldi (9)



HP SEUFERT

Tessiner im Tecno: Der italienische Formel 2 ist Regazzonis Meisterauto



MCKLEIN

Tecno-Meute hetzt den BMW: Quester vor Regazzoni und Cevert in Runde 7

ADAC Vorteilswelt
FLIXBUS HRS
Günstiger



Auf dem Lausitzring flogen nicht nur die Fetzen, sondern auch der Dreck in den Kurven

Schlamm-Schlacht

Am Lausitzring erlebten die Fahrer im ADAC GT Masters eine Fortsetzung der 24h Spa – zumindest was die wechselhaften Wetterbedingungen anging. Vor dem Finale in Oschersleben führen Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser die Tabelle an – trotz Patzer am Sonntag.

Von: **Bianca Leppert**

Statt Strand und Meer in Zandvoort gab es beim ADAC GT Masters aufgrund der durch Corona bedingten Verlegung auf die lange Streckenversion am Lausitzring vor allem eines in großen Mengen: Regen und Dreck. Letzterer spielte eine tragende Rolle im Titelkampf.

Die Sieger des Samstagsrennens haben beim Gerangel um die Meisterschaft nichts mehr mitzureden. Dafür bejubelte Christopher Haase gemeinsam mit seinem Teamkollegen Max Hofer seinen eigenen kleinen Triumph: Nach neun Jahren feierte er wieder einen Sieg – sein zwölfter in der Serie. Ein entscheidender Schlüssel: der späte Boxenstopp, der das Land-Duo auf nasser Strecke in Führung spülte. „Es gab dabei zwei Erfolgsfaktoren“, erklärte Hofer. „Nachdem ich Steijn Schothorst überholt hatte, konnte ich meine Pace fahren. Und zweitens waren wir drei Runden länger draußen als die Spitze.“

Die verzockte sich im Strategie-Poker. Herberth-Pilot Robert Renauer hatte mit der Pole-Position die besten Karten in der Hand. Der 35-Jährige dominierte bis zum Service, war aber zu früh in der Box. „Die Jungs, die länger draußen geblieben sind, waren extrem schnell. Wir hatten wegen der gelben Flagge Angst, dass noch ein Safety Car rauskommt, und haben deshalb früh gestoppt.“ Abgesehen davon erwischte die Mannschaft nicht das passende Setup. Man setzte auf trockene Bedingungen, testete auf dem Weg in die Startaufstellung Slicks, steckte auf Regenreifen um und schlug sich schließlich mit einem zu niedrigen Luftdruck herum.

Bei HTP platzt der Knoten

Wenig optimale Voraussetzungen für Klaus Bachler, der Stammpilot Sven Müller aufgrund eines positiven Corona-Tests ersetzte. Bachler war frei, weil Teamkollegin Simona de Silvestro bei einem Test-Unfall in Oschersleben den Porsche 911 GT3 R vom Team Bernhard so beschädigte, dass man ihn nicht mehr reparieren konnte. „Hätte mir einer am Donnerstag gesagt, dass ich auf dem Podium lande, wäre ich mehr als zufrieden gewesen“, meinte Bachler.

> „Unser Ingenieur Michael Rühs hatte bei diesen schwierigen Bedingungen zwischendurch, glaube ich, echt Bluthochdruck.“
>
> Klaus Bachler, Herberth-Porsche

Für Maxi Götz und Indy Dontje war Platz 2 wie ein Sieg. Die HTP-Piloten waren mit als Favoriten in die Saison gegangen und mussten lange auf den ersten Besuch auf dem Treppchen warten. Beinahe hätte Götz, der sich im Finale mit den beiden Herberth-Porsches prügelte, den Jackpot geknackt. „Haase war in diesem Fall das Häschen und ich der Jäger“, meinte der Bayer. „Ein oder zwei Runden mehr und ich hätte ihn gehabt.“

Mehrere Safety-Car-Phasen machten es ihm nicht leichter. Obwohl Haase extrem unter Druck geriet: „In Sektor 3 war Maxi stärker, da hatte ich Probleme, meine Linie zu finden.“ Sowohl Haase als auch Götz sahen den passenden Luftdruck als einen der Faktoren, die bei den abtrocknenden Bedingungen den Unterschied machten.

Eine Strafenflut hagelte es im Anschluss an das Rennen. Weil 14 Autos im dritten Sektor bei gelber Flagge während des Boxenstoppfensters eine persönliche Bestzeit erzielten, bekamen sie kurz vor Rennende eine Durchfahrts-Ersatzstrafe. Das kostete unter anderem den zweiten Herberth-Porsche (#7) den dritten Rang.

Einige Teams wollten mit kreativen Lösungen Ausrufezeichen setzen. Die Technischen Kommissare stellten am Auto von Maximilian Hackländer von Aust Motorsport vor dem ersten Quali eine erhöhte Reifen- und Felgentemperatur fest – Reifen heizen ist im GT Masters nicht erlaubt.



ADAC GT MASTERS

Siegesfahrt in der Dämmerung: Haase/Hofer im Audi R8 LMS von Land



ADAC GT MASTERS

Wishofer/Boccolacci legten eine Bilderbuch-Aufholjagd aufs Parkett

Teamchef Aust gab an, dass man im Stillstand die Bremse aufwärmte und so auch die Pirelli-Reifen mehr Temperatur hatten. Die Strafe: Rückversetzung um fünf Plätze. Bei Schubert war man besonders clever: Man protestierte im Quali 2 dagegen, dass die Runde nicht zählt, in der Sheldon van der Linde in die Box fuhr – mit Erfolg. Das brachte in diesem Fall Startplatz 11 statt 20 ein, weil man sich durch die besondere Fahrt zur Boxengasse Zeit spart – trotz Speed-Limiter offenbar ein Vorteil.

WRT-Pilot Frédéric Vervisch ging als Schnellster aus der Session hervor, weil er früh mit Slicks seine Zeit setzte, ehe es anfing zu regnen. Im Rennen drückte der Belgier der ersten Hälfte seinen Stempel auf. Eine Durchfahrtsstrafe aufgrund eines Fehlers beim Boxenstopp machte die Siegeshoffnungen schnell zunichte.

Patzer bei Rutronik

Der lange zweitplatzierte Audi R8 LMS von Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser geriet beim Boxenstopp ebenfalls unter die Räder. Van der Linde sah vor lauter Dreck auf der Scheibe die Box seines Teams Rutronik nicht mehr und fuhr vorbei. Das sorgte für noch mehr Chaos. Niederhauser sprang rein, musste sich aber auf der Strecke anschnallen.

Für den Fauxpas beim Stopp kassierten die amtierenden Champions eine Durchfahrtsstrafe und eine Geldstrafe von 500 Euro. Für die Gurt-Aktion eine Rückversetzung um fünf Plätze beim Finale in Oschersleben. Platz 6 war Schadensbegrenzung im Titelkampf.

Renauer/Bachler gelang es erneut, aufs Podium zu fahren – dieses Mal mit einem Misch-Setup, weil man aus der Erfahrung vom Vortag gelernt hatte. „Du kannst viel gewinnen, aber auch viel falsch machen“, meinte Bachler und scherzte: „Unser Ingenieur Michael Rühs hatte, glaub ich, echt Bluthochdruck.“ Zwar musste man sich dem fliegenden Zakspeed-Mercedes geschlagen geben, aber der schien ohnehin von einem anderen Stern zu sein.

Von Platz 17 gestartet, legten Dorian Boccolacci und Mick Wishofer einen Fabelritt hin. Boccolacci, der schon in Spa bei diesen Bedingungen glänzte, machte in den ersten zwei Runden neun Plätze gut. Nach einem späten Stopp überzeugte auch Wishofer.

Der Vorteil: Er zog im Mercedes-AMG GT3, den man auf trockene Bedingungen abgestimmt hatte, schon 18 Minuten vor Schluss am Porsche von Bachler vorbei und hatte nach der Strafe für den WRT-Audi freie Fahrt. „Dadurch konnte ich mir die Reifen einteilen", sagte Wishofer. Robert Renauer hatte Rückendeckung von seinem Zwillingsbruder Alfred, der mit Sebastian Asch das Podium komplettierte und vor Stolz/Engel im Toksport-WRT-Mercedes die Ziellinie sah.

Niederhauser/van der Linde führen bei noch 50 zu vergebenden Zählern mit fünf Punkten Vorsprung vor Robert Renauer. Insgesamt haben noch fünf Kandidaten Titelchancen. ■

ADAC GT MASTERS LAUSITZRING, 1. LAUF

Pole-Position:
#99 Robert Renauer (Precote Herberth Motorsport, Porsche 911 GT3 R), 2.00,789 min
Schnellste Runde:
#48 Raffaele Marciello (Mann-Filter Team HTP-Winward, Mercedes-AMG GT3 Evo), 1.59,463 min

1.	#28	Hofer/Haase	Montaplast by Land	Audi R8 LMS	28 Runden
2.	#47	Dontje/Götz	Mann-Filter Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 0,147 s
3.	#99	R. Renauer/Bachler	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 1,450 s
4.	#18	Fittje/Jahn	KÜS Team 75 Bernhard	Porsche 911 GT3	+ 2,727 s
5.	#31	Niederhauser/K. van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 4,169 s
6.	#92	Engelhart/Ammermüller	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 5,426 s
7.	#8	Owega/Marschall	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 9,451 s
8.	#77	Pommer/Schmidt	Callaway Competition	Corvette C7 GT3-R	+ 9,979 s
9.	#26	Feller/Mücke	BWT Mücke Motorsport	Audi R8 LMS	+ 11,155 s
10.	#72	Schöll/Pepper	T3 HRT-Motorsport	Bentley Continental GT3	+ 22,968 s



ADAC GT MASTERS

Starke Teamleistung von Herberth

ADAC GT MASTERS LAUSITZRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#30 Frédéric Vervisch (Team WRT, Audi R8 LM), 1.50,903 min
Schnellste Runde:
#63 Albert Costa Balboa (GRT Grasser Racing, Lamborghini Huracán GT3 Evo), 1.54,299 min

1.	#20	Wishofer/Boccolacci	Team Zakspeed BKK Mobil Oil Racing	Mercedes-AMG GT3 Evo	31 Runden
2.	#99	R. Renauer/Bachler	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 4,609 s
3.	#7	A. Renauer/Asch	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 5,017 s
4.	#22	Stolz/Engel	Toksport WRT	Merecdes-AMG GT3 Evo	+ 7,336 s
5.	#47	Dontje/Götz	Mercedes-AMG GT3 Evo	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 13,322 s
6.	#31	Niederhauser/K. van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 13,800 s
7.	#36	Dienst/Frommenwiler	DLV-Team Schütz Motorsport	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 17,858 s
8.	#63	Balboa/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 18,312 s
9.	#30	Goethe/Vervisch	Team WRT	Audi R8 LMS	+ 38,878 s
10.	#10	Skoog/S. van der Linde	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	+ 43,757 s

PUNKTESTAND FAHRER NACH 12 VON 14 LÄUFEN

1.	van der Linde/Niederhauser	150 Pkt.
2.	R. Renauer	145
3.	Ammermüller/Engelhart	143
4.	Engel/Stolz	136
5.	Müller	109
6.	Haase/Hofer	109
7.	Perera/Costa Balboa	98
8.	Dontje/Götz	74
9.	Weerts/Vanthoor	72
10.	Ellis/Marciello	71

Acura siegt in Laguna



Das Acura-Duo Hélio Castroneves und Ricky Taylor bekam den Sieg von den Teamkollegen geschenkt

IMSA

Die Acura-DPi-Piloten Ricky Taylor und Hélio Castroneves siegten beim vorletzten IMSA-Lauf der Saison in Laguna Seca. Beim Finale in zwei Wochen in Sebring haben noch drei DPi-Teams Titelchancen. In der GTLM-Klasse hat Corvette den Fahrertitel im Sack – trotz des Porsche-Sieges in Kalifornien.

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

Das Penske-Acura-Duo Ricky Taylor und Hélio Castroneves holte in Laguna Seca bereits seinen vierten Sieg in der Saison 2020, es war seine fünfte Top-2-Platzierung in den letzten fünf Rennen. Beim vorletzten Lauf in Kalifornien überließen allerdings die Acura-Teamkollegen Dane Cameron und Juan Pablo Montoya den Sieg ihren Teamkollegen, weil nur sie noch Chancen auf den Titel haben. Nach dem „geschenkten" Sieg führen Taylor und Castroneves im Acura ARX-05 mit der Nummer 7 die Meisterschaft mit nur zwei Punkten Vorsprung auf die bisherigen Spitzenreiter Ryan Briscoe und Renger van der Zande im Wayne-Taylor-Cadillac-DPi (# 10) an. Weitere sieben Punkte dahinter lauert auch noch Whelen-Engineering-Pilot Luís Felipe Derani (Nummer 31), der alleine auf Platz 3 liegt, weil sein Teamkollege Felipe Nasr zwei Rennen wegen einer Corona-Infektion ausgelassen hatte.

Das Rennen in Kalifornien war eine klare Angelegenheit zugunsten der Acura-DPi des Penske-Teams: Der Acura mit der Nummer 6 von Dane Cameron und Juan Pablo Montoya stand auf der Pole-Position, am Ende schaffte das Penske-Team einen perfekten Doppelsieg. Montoya konnte im ersten Stint den Vorsprung auf die Teamkollegen zügig ausbauen, besonders im Verkehr war Montoya bockstark, während sich genau dort Castroneves in Runde 16 einen Frontflap abfahren sollte, der neben der Ideallinie der Zielkurve zu liegen kam – darauf kommen wir gleich noch einmal zurück …

Der Acura mit der Nummer 7 verlor aufgrund des Vorfalls Abtrieb an der Vorderachse und hatte in der Folge keine realistischen Chancen mehr, das Schwesterauto beim Thema Speed herauszufordern. Das war umso ärgerlicher, weil die Strecke in Kalifornien eh schon wenig Grip bietet. In Kombination mit hohen Außentemperaturen zerfrisst die Piste die Rennreifen mit noch größerem Genuss.

> „Es ist immer eine schwierige Entscheidung, wenn das langsamere Auto per Teamorder siegt. Aber dank des Teamplays können wir beim Finale um den Titel kämpfen."
>
> Acura-Pilot Hélio Castroneves

Doch auch der erwähnte Fauxpas im Verkehr änderte nichts an der Doppelführung: Vom dritten Startplatz ging Luís Felipe Derani im Whelen-Cadillac an den Start, und er hatte eine Mission, denn er war beim Rennen in Road Atlanta mit Acura-Pilot Ricky Taylor aneinandergeraten, was für heftige verbale Auseinandersetzungen gesorgt hatte. Derani verlor allerdings gleich zu Beginn des Rennens den Anschluss, weil sich Oliver Jarvis im Mazda mit der Nummer 77 beim Start an Derani vorbeitanken konnte.

Der Brasilianer ackerte sich von Platz 6 wieder bis in den Windschatten des zweitplatzierten Acura von Taylor heran – und alle fragten sich, ob es vielleicht jetzt zum Revanchefoul für Atlanta kommen würde?

Acura mit besserem Speed

Kam es nicht, denn als sich Taylor im Verkehr an der GT-Corvette von Oliver Gavin vorbeihangelte, blieb Verfolger Derani am Briten hängen und verlor abermals an Boden. Nach dem zweiten Stopp versuchte Nasr, dass Acura-Duo an der Spitze wieder einzufangen, doch alle Mühe war vergeblich, denn die Acura waren einfach zu schnell für die Cadillac.

Es gab nur noch eine Chance: eine Gelbphase. Und die kam 39 Minuten vor Rennende, und verantwortlich war auch noch indirekt Acura: Jener Frontflap, den



IMSA

Porsche holte in Laguna den Sieg, Corvette fuhr den GTLM-Fahrertitel ein



IMSA

Dank Laguna Sieg wieder in GTD-Führung: Acura-Pilot Farnbacher (rechts)

Castroneves zu Rennbeginn in der Zielkurve abgeworfen hatte, wurde durch ein teaminternes Techtelmechtel der beiden Mazda-DPi auf den Plätzen 4 und 5 wieder aufgewirbelt. Die Rennleitung musste eine Gelbphase ausrufen, um das Teil zu bergen. Damit war der hübsche Vorsprung der Acura an der Spitze natürlich beim Teufel.

20 Minuten vor Rennende sprang die Ampel wieder auf Grün. Cameron im Acura mit der Nummer 6 konnte sich sofort von den zweitplatzierten Teamkollegen absetzen, Taylor im langsameren Acura fuhr auf den Whelen-DPi von Nasr ebenfalls einen Vorsprung von gut drei Sekunden heraus – damit war der Drops in Laguna gelutscht.

Teamorder bei Penske

In der vorletzten Runde ging Cameron vom Gas und ließ die Acura-Teamkollegen passieren. Durch das freundliche Teamplay gehen Taylor und Castroneves mit zwei Minipünktchen Vorsprung ins Finale, das diesmal wegen der Corona-Pandemie in Sebring stattfindet, als Nachholtermin für das 12h-Rennen im März.

Kenner der Szene wissen aber auch, dass die Rüttelpiste in Sebring den zuverlässigen DPi-Panzern von Cadillac immer besonders entgegenkommt. „Heute stand erst mal das Teamplay im Vordergrund, um die Meisterschaft bis zum Finale offenzuhalten“, erklärte Castroneves den Positionstausch zu Rennende. „Das ist immer eine schwierige Entscheidung, wenn das langsamere Auto per Teamorder siegt, aber jetzt können wir in Sebring um den Titel kämpfen.“

Hinter dem drittplatzierten Whelen-Auto folgten die beiden blassen Mazda, die bisherigen Meisterschaftsführenden Renger van der Zande und Ryan Briscoe (WTR-Cadillac-DPi #10) landeten nur auf dem sechsten Platz. Letzte Woche wurde beiden Piloten zudem eröffnet, dass sie ihren Fahrerplatz verlieren – obwohl sie doch die Meisterschaft angeführt hatten. Für zusätzliche Motivation hat die Kündigung sicher auch nicht gesorgt. „Wir hätten vielleicht ums Podium kämpfen können, aber unser Mittelstint war schlecht, weil die Bremstemperaturen an der Hinterachse in die Höhe schossen“, hielt van der Zande fest.

Der Holländer hätte durch die späte Gelbphase noch auf Platz 4 vorrücken können, doch im Getümmel mit den beiden Mazda verstummte zwei Mal der V8-Motor, was jeweils einen umständlichen Reset der Elektronik notwendig machte. „In Sebring gibt es jetzt nur noch eine Taktik: alles oder nichts“, so Teamchef Wayne Taylor nach dem Rennen.

Die Gefechtslage ist wegen der Punktevergabe für Sebring immerhin einigermaßen übersichtlich, wie Acura-Pilot Ricky Taylor weiß: „Wenn die #10 gewinnt, sind sie Meister, und wenn wir siegen, haben wir den Titel.“

Porsche holt zweiten Sieg

Porsche holte nach einer weitgehend verpatzten Saison in Laguna Seca den zweiten GTLM-Klassensieg in Folge. Diesmal räumten Earl Bamber und Laurens Vanthoor im Porsche mit der Startnummer 912 die Loorbeeren ab – nachdem sie letzte Woche gemeinsam mit Nick Tandy schon das 24h-Rennen in Spa gewinnen konnten.

Der Sieg in Laguna Seca konnte allerdings die – vorläufig letzte – US-Saison für Porsche auch nicht mehr aus dem Feuer reißen. Mit Platz 2 für das Corvette-Duo Antonio García und Jordan Taylor (Nummer 3) stand die Trophäe für den Fahrertitel endgültig im Vitrinenschrank von Corvette Racing. Wie in der DPi-Prototypenklasse war das Reifenmanagement zentral für guten Speed und ein erfolgreiches Rennen. Da nur zwei Reifenmischungen zur Verfügung standen, streiften die meisten GT-Teams die softe Mischung im Rennen frühzeitig ab, weil der Reifenverschleiß zu hoch war.

Corvette ließ Porsche ziehen, um punktemäßig den Sack zuzumachen, die beiden BMW waren zu langsam. Porsche hatte die Strategie schon über die Reifenwahl im Qualifying gesplittet, um mit der #911 (Tandy/Makowiecki) einen Stopp zu sparen. Die Rechnung ging nicht auf, weil die Lösung mit drei Stopps schneller war. Die zweite Corvette von Oliver Gavin und Tommy Milner verlor Platz 3 im Ziel wegen einer nicht regelkonformen Höhe des Heckdiffusors. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZEHNTER SAISONLAUF IN LAGUNA SECA (USA, KALIFORNIEN)

Streckenlänge: 3,601 Kilometer; **Renndistanz:** 119 Runden = 428,519 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Juan Pablo Montoya; Penske-Acura-DPi (#6), 1.15,174 min; **Pole-Position GTLM:** Jordan Taylor; Corvette C8.R (#3), 1.21,483 min; **Pole-Position GTD:** Matt McMurray; Shank Racing-Acura NSX GT3 (#86), 1.25,126 min; **Schnellste Rennrunden: DPi:** van der Zande (Cadillac #10), 1.16,674 min; **GTLM:** Milner (Corvette #4), 1.22,502 min; **GTD:** Aschenbach (Mercedes #74), 1.25,505 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPi	2:40.48,146 h
2.	DPI	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPi	+ 0,487 s
3.	DPI	#31	Derani/Nasr	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+ 1,498 s
4.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell	Mazda-DPi	+ 3,344 s
5.	DPI	#77	Jarvis/Nunez	Mazda-DPi	+ 4,095 s
6.	DPI	#10	Briscoe/van der Zande	Wayne Taylor-Cadillac-DPi	+ 22,411 s
7.	DPI	#5	Vautier/Bourdais	JDC Miller-Cadillac-DPI	+ 1 Runde
8.	DPI	#85	Simpson/Leist	JDC Miller-Cadillac-DPI	+ 3 Runden
9.	GTLM	#912	Vanthoor/Bamber	Porsche 911 RSR	+ 6 Runden
10.	GTLM	#3	Garcia/Taylor	Corvette C8.R	+ 6 Runden
11.	GTLM	#911	Tandy/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+ 7 Runden
12.	GTLM	#24	Krohn/Edwards	Rahal-BMW M8 GTE	+ 7 Runden
13.	GTLM	#25	Spengler/de Phillippi	Rahal-BMW M8 GTE	+ 7 Runden
14.	GTD	#86	Farnbacher/McMurry	Meyer Shank Racing-Acura NSX GT3	+ 11 Runden
15.	GTD	#96	Auberlen/Foley	Turner Motorsport-BMW M6 GT3	+ 11 Runden

European Le Mans Series (ELMS): Porsche-Team Proton Competition holt GTE-Titel

ELMS: Deutsche Meister

Beim Finale der European Le Mans Series (ELMS) in Portimão holte das deutsche Proton Competition-Team aus Ummendorf den Sieg in der GTE-Klasse – und damit auch den Meistertitel in der Team- und Fahrer-Wertung.

Von: **Marcus Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

Das Proton-Trio Ried, Beretta und Picariello holte die GTE-Titel in der ELMS

Die Grundlage für den Titelerfolg legte das Fahrertrio von Proton-Competition aus Christian Ried, Michele Beretta und Alessio Picariello mit einem Sieg gegen eine starke Ferrari-Phalanx beim Finale in Portimão. Damit holte Christian Ried, Fahrer und Teamchef in Personalunion, bereits den zweiten Saisonerfolg. Das Double aus Team- und Fahrertitel hatte das Proton Competition-Team übrigens bereits 2018 geschafft.

Die Entscheidung in Portimão war nichts für schwache Nerven. Schon vor dem Finale stand fest: Proton Competition brauchte einen Sieg, um den Titel zu holen. Das Team ging allerdings nur vom vierten Startplatz ins Rennen, Startfahrer Christian Ried lag im Porsche 911 mit der Startnummer 77 nach der ersten Stunde auf Platz 3, zur Halbzeit des Vier-Stunden-Rennens lag Teamkollege Michele Beretta wieder auf dem vierten Platz.

In der dritten Rennstunde übernahm Alessio Picariello erstmals die Führung. In der Schlussphase des spannenden Rennens konnte der Belgier dank perfekter Strategie nach dem letzten Boxenstopp mit einem knappen Vorsprung vor den stärksten Titelrivalen auf die Strecke zurückkehren. Ein Reifenschaden machte zwar den Vorsprung zunichte, doch der direkte Titelgegner, der Ferrari 488 GTE des Kessel-Teams, fiel wegen eines Drehers ebenfalls zurück. Verrückt: Letztlich beendeten der Proton-Porsche (#77) und der Kessel-Ferrari (#74) die Saison punktgleich mit jeweils 99 Zählern. Proton bekam den Titel zugesprochen, weil sie das erste Saisonrennen gewonnen hatten – wer also zuerst kommt, der malt auch zuerst.

„Dieser Titelgewinn ist natürlich ein großartiger Erfolg“, sagte Christian Ried nach dem Rennen. „Es war ein schwieriges Rennen für uns Fahrer und das ganze Team. Der Druck war enorm, doch für uns war das keine Belastung, sondern vielmehr eine zusätzliche Motivation. Als wir vor zwei Jahren hier gewonnen haben, da waren es unsere Teamkollegen, die sich den Titel holten. Diesmal waren wir mit der Nummer 77 an der Reihe. Danke an Michele und Alessio für eine großartige Saison!“ Den Gesamtsieg holte das G-Drive-LMP2-Team mit den Piloten Nyck de Vries, Mikkel Jensen und Roman Russinow. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie (VLN)

Langstrecken-Serie sagt Finalläufe ab

Die Nürburgring Langstrecken-Serie hat die Doppelveranstaltung, die für den 7./8. November geplant war, abgesagt. Der Grund: Die aktuelle Covid-19-Entwicklung und die Auflagen machten eine Durchführung unmöglich.

„Wir haben bis zuletzt daran gearbeitet, unsere Veranstaltung mit einem der Pandemie-Entwicklung angepassten Hygiene-Konzept durchführen zu können“, sagt Christian Stephani, Geschäftsführer der VLN VV. „Die von der Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie lassen, nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden, keinen Spielraum, unsere Rennen zu veranstalten.” Auch der sechste Lauf zur Langstreckenserie wurde bereits abgesagt. Hier hatte man vor allem die Schwierigkeit, aufgrund der aktuellen Corona-Situation genug Marschalls rund um die Strecke zu rekrutieren.

Damit heißen die neuen VLN-Meister Danny Brink, Christopher Rink und Philipp Leisen. Das Trio vom Pixum Team Adrenalin Motorsport wiederholte damit seinen Erfolg aus dem Jahr 2018. Mit fünf Siegen in fünf Rennen in der Klasse V4 machten sie mit ihrem BMW 325i den Sack zu. Adrenalin Motorsport stellt zum dritten Mal in Folge die Meister in der Fahrerwertung, nachdem im Vorjahr Yannick Fübrich und David Griessner den Titel geholt hatten. ■ MCS

IGTC/GTWC Europe: 24h-Rennen in Spa

Positive Corona-Tests nach 24h-Lauf in Spa

Nach dem 24h-Rennen in Spa gab Martin Tomczyk bekannt, dass er mit dem Corona-Virus infiziert ist. Auch seine Walkenhorst-Teamkollegen Nicky Catsburg und Nick Yelloly sind erkrankt.

Die übrigen Teammitglieder von Walkenhorst sind nicht betroffen – so die Antwort auf Nachfrage bei Walkenhorst Motorsport. Daneben erwischte es mit Jens Klingmann einen weiteren BMW-Piloten. Das führt beim ADAC GT Masters zu Ersatzbesetzungen. Für Yelloly sprang bei Schubert DTM-Pilot Sheldon van der Linde ein. Augusto Farfus, ebenfalls in Spa für Walkenhorst am Start, ersetzte Klingmann bei Molitor. Auch Sven Müller musste bei Herberth Motorsport aussetzen, weil er nach Spa positiv getestet wurde.

Der Porsche-Werksfahrer soll sich aber im privaten Umfeld angesteckt haben. Man hörte, dass auch einige Mitarbeiter von verschiedenen Teams in Spa aufgrund positiver Testergebnisse nach Hause geschickt wurden.

Indes gab SRO-Boss Stéphane Ratel zu, dass man in der Rennwoche Bedenken hatte, dass die Veranstaltung doch noch abgesagt wird, da sich die Lage in Belgien dramatisch verschlechterte. Aktuell ist man mit der französischen Regierung wegen des GTWC-Finales in Paul Ricard im Austausch, geht aber davon aus, dass das Rennen stattfindet. Auch das IGTC-Finale in Kyalami soll planmäßig laufen. ■ BL



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

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



BRUDER MANNESMANN WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

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.



Quer daher: Mit dem belgischen CrossCar lässt sich mächtig Staub aufwirbeln

Einstiegsdroge

Vor gut zwei Jahren hat die FIA ein neues technisches Reglement für Rennkarts im Gelände definiert und so eine Basis für internationale Meisterschaften geschaffen. Die kleinen Sportgeräte erleben eine Renaissance. Wir haben einem auf den Zahn gefühlt.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie schnell man doch zum Tier wird. Vor dem Start habe ich noch überlegt, ob ich die Sache vernünftig angehen soll. Ehrlich, das habe ich, wenn auch nur kurz. Doch kaum ist das Gaspedal durchgedrückt und im Rücken kreischt das hochdrehende Motorradtriebwerk zur Attacke, sind Mensch und Maschine nicht mehr zu halten. Jetzt geht es nur noch darum, mit strenger Hand die durchdrehenden Räder am kräftig auskeilenden Hintern in der Spur zu halten und mit kurzen Zügen am Schalthebel des sequenziellen Sechsganggetriebes die nächst höhere Stufe einzulegen. Ebenso fix wie der leichtgewichtige Einbaum mit uns nach vorne stürmt, verfliegen die Gedanken über vernunftgeprägte Geländeritte.

Hohes Suchtpotenzial

Rallye-Profi Thierry Neuville kennt das. „Was habe ich dir gesagt? Einmal probiert, sofort infiziert“, lacht der Vizeweltmeister, als der Autor dieser Zeilen nach wenigen Runden durch das Area 39 genannte Offroadgelände von Armin Schwarz brettert.

In der Tat, das Suchtpotenzial ist groß. Verständlicherweise hat der 120 PS starke Motor aus der Suzuki GSX-R 600 mit der 345 Kilo leichten Rohrrahmen-Konstruktion leichtes Spiel. Das Konzept ist ebenso simpel wie zweckdienlich. Keiner weiß das besser als Neuville, der seine Karriere im Autocross begann. „Für uns war dies die günstigste Variante, Motorsport zu betreiben“, erinnert sich der 32-jährige Hyundai-Werksfahrer an jene Zeit, als er die Cross-Strecken in Deutschlands Südwesten unsicher machte. Als der Belgier hörte, dass die FIA an einem technischen Reglement für Cross-Karts arbeitet, suchte er den Kontakt zum Weltverband und machte sich samt seinem jüngeren Bruder Yannik ans Werk, um ein eigenes Fahrzeug zu konstruieren. Es folgte die Gründung der Firma LifeLive und die Präsentation des FIA XC CrossCar TN5. TN steht für Thierry Neuville, die 5 für seine Startnummer aus den Rallye-WM-Saisons 2017 und 2018.

> „Mehr Fahrspaß ist für weniger Geld kaum machbar. Eine robuste Konstruktion und Serienteile sorgen für niedrige Einsatzkosten.“
>
> Thierry Neuville

In kürzester Zeit hat sich die belgische Manufaktur etabliert und zählt neben Planet Kart Cross und Camonin aus Frankreich, Speed Car aus Spanien und Peters aus den Niederlanden zu jenen fünf Herstellern, deren Fahrzeuge FIA-Zulassungen haben. 40 Cross-Karts hat LifeLive bisher an den Mann gebracht. Hätte die Corona-Krise nicht die für diese Saison erstmals geplante europäische XC CrossCar-Serie verhindert, es wären deutlich



JENS FÜHRER

Leichtbau: Rohrrahmen mit Verkleidung



JENS FÜHRER

Mehr braucht’s nicht: Lenkrad und Schalthebel



JENS FÜHRER

Wegweiser: Neuville gibt wertvolle Fahrtipps

mehr gewesen, ist sich Neuville sicher und schlägt die Werbetrommel: „Mehr Fahrspaß ist für weniger Geld kaum machbar. Die Einsatzkosten sind dank robuster Konstruktion und vieler Großserienteile extrem niedrig.“

Nicht billig, aber preiswert

Den Basis-Kit mit FIA-zertifiziertem Gitterrohrahmen samt Kevlar-GFK-Verkleidung, Radträgern und vier Felgen – aber ohne Motor, Dämpfer und Bremsen – zum Selbstaufbau gibt es ab 9000 Euro plus Steuern. Die von uns gefahrene Highend-Wettbewerbsversion mit Brembo-Bremsanlage und dreifach verstellbaren Reiger-Dämpfern schlägt dagegen mit rund 25 000 Euro zu Buche – netto, versteht sich.

Nicht nur deshalb könnten rallyeaffine Eltern für ihren Nachwuchs einen anderen Einstieg in die Driftszene bevorzugen. Denn bei aller Begeisterung haben Cross-Karts wie alle Einstiegsdrogen auch Nebenwirkungen. Einerseits fehlt es an einer Straßenzulassung, andererseits

„Das Ding macht richtig Laune, auch wenn man auf kurzen Wellen und in Spurrillen höllisch aufpassen muss.“

Fabio Schwarz

an einem zweiten Sitz. „Echt schade“, bemängelt nach seinem Proberitt trotz glänzender Augen auch Jungspund Fabio Schwarz. „Das Ding macht richtig Laune. Auch wenn man auf kurzen Wellen und in Spurrillen wegen des kurzen Radstands, der geringen Federwege und der kleinen Räder höllisch aufpassen muss“, berichtet der 15-jährige Filius des ehemaligen Werkspiloten Armin Schwarz von seinen Fahreindrücken und erklärt: „Da ich schon weiß, wo ich hin will, ist das für mich der falsche Weg. Ich muss in ein Rallyeauto, um mit einem Copiloten am Aufschrieb zu feilen.“



JENS FÜHRER

Herrlich: Im TN5 durchs Gelände



Drei Generationen: Autor Kuhn mit Thierry Neuville und Fabio Schwarz

Gut für den MSa-Autor, der wieder das Steuer übernimmt und sich mit weiteren Tipps vom 13-maligen WM-Laufsieger aus dem Staub macht. Längst treibt nicht nur die brachiale Beschleunigung ein breites Grinsen ins Gesicht, sondern auch das Handling in mittelschnellen Ecken. Vorausgesetzt, ich erwische keine der zwischenzeitlich in die weiche Schotterpiste gefrästen Spurrillen. Denn nicht solch enge Rallyewege sind das bevorzugte Terrain von Cross-Karts, sondern weitläufige und ebene Rallycross-Pisten. ■

DIE TECHNIK

Hersteller: LifeLive (B)
Modell: FIA XC CrossCar TN5
Motor: von Suzuki GSX-R 600, Reihen-Vierzylinder, 600 ccm, Leistung 125 PS bei 13500/min
Kraftübertragung: Heckantrieb, sequenzielles Sechsganggetriebe, kein Rückwärtsgang
Fahrwerk: doppelte Dreiecksquerlenker vorne, Querlenker mit Stabilisator hinten, dreifach verstellbare Dämpfer (Reiger)
Bremsen: Scheibenbremsen mit Zweikolben-Bremssattel (Brembo)
Felgen: 5 x 10“ vorne, 8 x 10“ hinten
Reifen: 165 x 70-10 vorn, 225 x 40-10 hinten
Chassis/Karosserie: FIA-zertifizierter Gitterrohrrahmen mit Kevlar-GFK-Verkleidung
Maße: L 2600 mm, B 1600 mm, H 1400 mm
Radstand: 2090 mm
Leergewicht: 345 kg

„Wir prüfen neue Möglichkeiten“

Seit zehn Jahren ist Hans-Gerd Ennser im DMSB-Präsidium und verantwortlich für den Automobilsport. Als ehemaliger Slalom- und Rallyefahrer kennt der mittlerweile auch in der Formel 1 als Sportkommissar tätige Jurist auch die Belange und Nöte im Nachwuchsbereich.

Von: **Reiner Kuhn**



DMSB

Wie groß ist im DMSB der Anteil jugendlicher Aktiver?
Da muss ich ausholen. Denn anders als im Motorradsport mit Jugendlizenzen durch Führerscheine für Kleinkrafträder habe ich im Automobilbereich keine detaillierten Zahlen zur Hand. Und genau genommen ist für die Jugendlichen bis 18 Jahre auch nicht der DMSB, sondern die DMSJ, die Deutsche Motor Sport Jugend verantwortlich – eigenverantwortlich, mit eigenem Budget. Darüber hinaus ist die Jugendarbeit auch an die Trägerverbände delegiert. Die größte Initiative ist dabei die ADAC Stiftung Sport, die aktuell knapp 30 Nachwuchssportler aus allen Motorsportbereichen fördert – auch aus dem Rallyesport.

Wo sehen Sie die Krux beim Rallye-Nachwuchs?
Allem voran bei der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr, sprich dem Auto-Führerschein. Auch deshalb prüfen wir mit unseren Fachausschüssen die Möglichkeit, ob man – wie in einigen anderen Ländern – Jugendliche auf den Wertungsprüfungen ans Steuer lassen kann und auf den Verbindungsetappen der erfahrene Beifahrer übernimmt. Hierzu sind aber noch Details, unter anderem der Versicherungsschutz, zu klären.

Bis wann könnte es solch eine Regelung geben?
Ich hoffe, schon zur oder in der kommenden Saison. Zudem wollen wir beim DMSB 2021 das neue FIA-Rally-Star-Programm nutzen, um Jugendliche an den Sport heranzuführen. Der Vorteil liegt in der Bandbreite: Es kann im Simulator beginnen und auch Fahrten im Cross-Kart beinhalten.

„Ein Cross-Kart ist dem Rallyeauto am nächsten und könnte junge Fahrer für den Sport anfixen.“

Warum Cross-Kart?
Ein Cross-Kart ist dem Rallyeauto am nächsten. Es ist ein potentes und insgesamt preiswertes Sportgerät, das sofort zeigt, ob jemand damit umgehen kann. Wie überall gibt es auch Nachteile: So braucht man ein geeignetes Gelände, und die so wichtige Zusammenarbeit mit dem Copiloten ist außen vor. Aber um junge Fahrer für den Rallyesport anzufixen, dürfte es allemal reichen.

Es soll Überlegungen für eine Cross-Kart-Serie geben?
Dem ADAC liegt ein Konzept vor, um im Rahmen unterschiedlicher Veranstaltungsformate zu fahren. Das könnte beim Rallycross, bei einem GT-Lauf oder, bei geeignetem Gelände, bei einer Rallye sein. ■

Hans-Gerd Ennser

Geburtstag: 05. Mai 1959
Geburtsort: Passau
Herkunftsland: Deutschland



Weiter einmalig: Im Vorjahr tobte Neuville im WRC über die heimischen Pisten

WRC

Rallye-WM

„Es gibt wichtigere Dinge“

Wenig überraschend verschärften die belgischen Behörden ihre Corona-Vorschriften erneut. Dem Veranstalter des neuesten WM-Laufes rund um Ypern blieb daraufhin nur noch die zu erwartende Absage.

Von: **Reiner Kuhn**

Belgien lag klar vorne. Mit gut 130 Nennungen hätte die vom 19. bis 22. November erstmals als WM-Lauf geplante Rallye Ypern mit dem größten Starterfeld der Saison geglänzt. Doch unsere westlichen Nachbarn haben eben auch bei den Fallzahlen der zweiten Corona-Welle die Nase ganz vorne.

Das Gesundheitssystem ist an seiner Belastungsgrenze angekommen. Nur logisch, dass die regionalen Behörden die Reißleine zogen. „Wir haben die Ypern-Rallye Belgien immer voll unterstützt, aber diesmal können wir die Veranstaltung nicht weitergehen lassen“, stellte Emmily Talpe, Bürgermeisterin der Stadt Ypern, klar. „Diese Entscheidung haben wir in enger Absprache mit dem Gouverneur von Westflandern, Carl Decaluwé, und den Bürgermeistern der anderen Gemeinden getroffen.“

„Dies ist natürlich eine große Enttäuschung für alle unsere Mitarbeiter, die bewiesen haben, dass sie kurzfristig eine WM-Runde organisieren können“, so Alain Penasse, Präsident des Veranstalters Club Superstage. „Hoffentlich waren unsere Bemühungen und Investitionen nicht vergeblich und diese Absage nur eine Verschiebung.“

Auch Lokalheld Thierry Neuville befürwortet die Absage: „Es ist die richtige Entscheidung. Es gibt aktuell definitiv wichtigere Dinge als unseren Sport. Wir müssen uns jetzt auf andere Sachen konzentrieren und versuchen, so schnell wie möglich aus der Krise herauszukommen, um hoffentlich ein besseres Jahr 2021 erleben zu können.“

Nach der Absage der Rallye Ypern bleibt nur noch die Rallye Monza (3.–6. Dezember) übrig, deren Durchführung in der von der Pandemie erneut schwer betroffenen Lombardei allerdings auch auf wackligen Beinen steht. Auch hier wird in den nächsten Tagen eine Grundsatzentscheidung der Behörden erwartet. ■

Rallye-EM

Endspurt in Ungarn

Ausgerechnet im als Risikogebiet ausgewiesenen Ungarn biegt die Rallye-EM auf die Zielgerade einer schwierigen Saison.

In ganz Europa wird wegen steigender Corona-Zahlen das öffentliche Leben eingeschränkt und dabei auch Sportveranstaltungen, vor allem diejenigen im öffentlichen Raum, abgesagt.

Anders in Ungarn: Im Nordwesten steigt dort am Wochenende der vierte von sechs geplanten EM-Läufen – mit Zuschauern! So will es Premierminister Viktor Orbán. Angesagt haben sich 56 Teams, darunter der EM-Leader Alexey Lukyanuk (Citroën), dessen ärgste Verfolger Oliver Solberg (VW), Grégoire Munster und Craig Breen (beide Hyundai) sowie die prominenten Gaststarter Andreas Mikkelsen (Skoda) und Mads Östberg (Citroën). Auch dabei: die Deutschen Dominik Dinkel, Marijan Griebel und Albert von Thurn und Taxis sowie Niki Mayr-Melnhof aus Österreich.

Auf dem Programm stehen 16 Wertungsprüfungen mit insgesamt 191,06 WP-Kilometern. ■ RK



ERC

Im roten Bereich: Gipfeltreffen der EM-Stars im Nordosten von Ungarn

Europäische Rallye Trophy

Finale in der Lausitz

Trotz bundesweitem Lockdown erteilte die Landesregierung Sachsens grünes Licht für die Rallye Lausitz, Finale der Europäischen Rallye Trophy (ERT).

Aufatmen beim Veranstalter der Rallye Lausitz. Der mit über 165 WP-Kilometern längste Schotter-Lauf Deutschlands kann am Wochenende stattfinden – wenn auch ohne Zuschauer und mit nochmals verschärftem Hygienekonzept. Für die Macher das kleinere Übel, denn die Vorbereitungen für das Finale der aus sieben regionalen FIA-Serien bestehenden Europäischen Rallye Trophy (ERT), der zweithöchsten kontinentalen Liga, erhielt von der sächsischen Landesregierung trotz aktuellem Amateur-Veranstaltungsverbot grünes Licht.

Über ein Dutzend der rund 70 Teams startet mit Turboallradlern aus der kontinentalen Topliga, darunter der deutsche Rekordmeister Matthias Kahle, Julius Tannert oder Carsten Mohe (alle Skoda). ■ RK



SIMON STÄUDTEN

Erstmals unter Ausschluss der Öffentlichkeit: Rallye im Lausitzer Tagebau



Wie viel Staub wird die neue Elektro-Serie wirklich aufwirbeln?

EXTREME.E

Große Sprünge, große Sprüche

Formel-E-Gründer Alejandro Agag hat ein neues Baby: die Extreme.E. Die Nennliste für die künftigen Offroad-Spektakel strotzt nur so vor klangvollen Namen. Die Initiatoren versprechen, die Welt mit Elektro-Motorsport etwas besser zu machen. Kann das funktionieren?

Von: **Claus Mühlberger**

Lewis Hamilton ist als Teambesitzer dabei. Auch Nico Rosberg. Dazu sehr erfolgreiche Teams wie Andretti United, Chip Ganassi Racing, die Formel-E-Kaiser von Techeetah und die deutschen Mannschaften von HWA und Abt, die schon immer einen guten Riecher für künftige Trends hatten. Insgesamt acht Teams, darunter drei aus Deutschland, werden ab März nächsten Jahres bei insgesamt fünf Events ihren Meister auskegeln.

Die Schauplätze für die Offroad-Spektakel könnten kaum exotischer sein: Der Anfang findet in der saudi-arabischen Wüste statt, bei den Ruinen von Al-Ula. Weitere Stationen sind die westafrikanische Küste im Senegal, die Gletscher Grönlands, der Urwald im brasilianischen Pará und schließlich Feuerland an der Südspitze Südamerikas. Fünf Locations mit atemberaubender Kulisse, perfekt für tolle TV-Bilder.

Natürlich soll die Extreme.E ein finanzieller Erfolg werden. Aber einer mit dem politisch korrekten Unterbau. Rennsport um des Rennsports willen, oder um Tausenden eine nervenkitzelnde Unterhaltung zu bieten, das ist für Initiator Alejandro Agag zu wenig. „Wir sind alle für unseren Planeten verantwortlich“, verkündet der Ex-Politiker aus Spanien im Stile eines Messias. „Wir müssen handeln.“ Die Extreme.E solle zeigen, dass E-Autos auch unter extremen klimatischen Bedingungen funktionieren, und ganz generell wolle man erzieherisch wirken und auf Umwelt-Themen aufmerksam machen. Dem Spanier gebührt Respekt für die Chuzpe, einen solchen Spagat zwischen Rennsport und grünem Denken hinzubekommen.

Ein Pluspunkt der neuen Serie: Die Akkus der Rennautos werden mit Brennstoffzellen-Technik geladen. Damit ist die Extreme.E vorerst nachhaltiger aufgestellt als die Formel E, wo der Strom zum Laden der Batterien auch in jüngster Zeit an Orten wie Valencia oder Santiago de Chile von Dieselaggregaten erzeugt wurde.

Auch Lewis Hamilton findet große Worte: „Hier kann ich meine Liebe zum Motorsport und zum Planeten kombinieren.“ Nico Rosberg will da nicht zurückstehen. „Bei allem was ich tue, habe ich stets die Nachhaltigkeit im Blick“, betont er pathetisch. Flapsig fügt er hinzu: „Nach Grönland wollte ich immer schon mal.“

Die Macher der Serie planen, Autos, Mechaniker und auch die TV-Crews mit einem eigens gekauften alten Post-Schiff zu transportieren, das auch als Fahrerlager und Unterkunft dienen soll. „Die ‚St. Helena‘ ist unser Basislager“, sagt Agag.

Die Autos sind Einheitsware, konstruiert und gebaut vom französischen Rennwagenspezialisten Spark. Die Eckdaten: 450 kW Leistung, Gitterrohrrahmen, eine Batterie mit 50 kWh Kapazität, 1650 Kilo Leergewicht, extrem lange Federwege, eine Steigfähigkeit von angeblich 130 Prozent und das alles verpackt in einen Look, der ziemlich stark an den Peugeot 3008 DKR von der Dakar-Rallye erinnert.

Während Dakar-Autos aber 800 Kilometer Reichweite aufweisen müssen, schaffen die Extrem.E-Mobile nur wenig mehr als 32 Kilometer. Das sportliche Format ist dem Rallycross entlehnt: Jeweils vier Autos starten auf einem 16 Kilometer langen Rundkurs gegeneinander. „Rad-an-Rad-Kämpfe“, erwartet Agag.

Um die Action zu fördern, gibt es einen Sonderpunkt für den weitesten Sprung. Zur Halbzeit kommt der Clou, nämlich der Fahrerwechsel. Das Fahrerteam besteht aus einem männlichen und einem weiblichen Piloten, was Agag als einen wichtigen Beitrag zu „Gender-Equality“ sieht. Aus der Riege der bisher bestätigten Fahrerinnen sticht Sara Price heraus, eine feste Größe im US-Offroad-Business. Aber auch zwei Rallycross-Cracks geben sich die Ehre: Mattias Ekström, der Weltmeister von 2016, fährt bei Abt-Cupra, und auch Timmy Hansen, der aktuelle Champion, ist dabei.

Im März 2021 steigt die Premiere in Saudi Arabien, dessen Umweltministerium als Sponsor an Bord ist. Dann wird man wissen, was die Extreme.E wirklich ist: Knüppelharter Rennsport, eine Leistungsschau in puncto Umweltschutz, eine TV-Seifenoper oder doch nur so eine Art „Dschungelcamp“ mit Autos. ■



EXTREME.E

Die Reichweite der Prototypen im Gelände beträgt knapp 40 Kilometer

Spanische Momente



Premierensieg: Mikel Azcona siegte erstmals mit dem neuen Cupra

Bei der WTCR-Premiere in Aragón feierten mit Jean-Karl Vernay (Alfa Romeo), Mikel Azcona (Cupra) und Thed Björk (Lynk & Co) drei Fahrer ihren ersten Saisonsieg. So abwechslungsreich die Rennen sind, so deutlich ist jedoch die Tabellensituation.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Blick auf den Gesamtstand nach 13 von 16 Rennen verrät nämlich eine klare Tendenz zugunsten von Yann Ehrlacher (Lynk & Co) und Esteban Guerrieri (Honda). Beide können auf die uneingeschränkte Unterstützung der Teamkollegen bauen, wie sich auch in Spanien zeigte. Ehrlacher verwachste jedoch zunächst ordentlich im Qualifying. Als Einziger der „Blauen" blieb er schon im ersten Quali-Segment hängen. Die schnellste Runde wurde ihm dabei noch wegen Überschreitung der Track Limits gestrichen. „Die hätte aber auch nicht für Q2 gereicht. Ich bin total enttäuscht", war der 24-Jährige sichtlich geknickt. Er war übrigens nicht das einzige Opfer von Track-Limit-Vergehen. Weil es so viel Unklarheit gab, welche Runden nun noch sauber waren oder nicht, wurden nicht nur die Pausen zwischen den Quali-Segmenten quälend lang. Auch das finale Ergebnis wurde erst knapp fünf Stunden nach Ende des Qualifyings offiziell verkündet.

Motortausch bei Ehrlacher

Für Ehrlacher war der einzige Trost, dass auch sein erster Verfolger in der Tabelle nicht auf einen grünen Zweig kam. Honda war mit der maximalen Zuladung von 60 kg völlig chancenlos. „Ich denke, das war nicht meine beste Leistung", haderte der Argentinier nach dem Zeittraining aber auch mit sich selbst. Platz 19 bedeutete, dass er in zwei der drei Rennen sogar noch hinter Ehrlacher ins Rennen ging.

Im ersten Durchgang aber musste der Franzose erst mal von ganz hinten starten. Beim Cyan-Team verbaute man einen neuen Motor und nahm angesichts der recht klaren Tabellenführung auch den Start vom letzten Platz in Kauf, um Ehrlacher für den Saisonendspurt mit bestmöglichem Material auszustatten.

> „Wir können zufrieden sein. Wir konnten nur versuchen, sauber durch die ersten Runden zu kommen und Plätze gutzumachen."
>
> Esteban Guerrieri

Welcher Speed im Lynk & Co steckt, zeigte Santiago Urrutia mit seinem Einzug ins Q3. Und so ging es auch für Ehrlacher im ersten Rennen nach vorne. Platz 11 war zwei Positionen weiter vorne als Titelrivale Guerrieri. Im zweiten Lauf wurde die Lücke noch größer. Weil Luca Engstler (Hyundai), der eigentlich auf dem sechsten Platz gelandet war, sich noch eine Zeitstrafe einfing, rückte Ehrlacher bis auf P6 vor, während Guerrieri auf P10 nicht profitierte.

Mittlerweile um 32 Punkte enteilt, drohte der Abstand zwischen den Rivalen in Lauf 3 sogar noch weiter anzuwachsen. Doch plötzlicher Leistungsverlust an den Lynk & Co von sowohl Yvan Muller als auch Yann Ehrlacher sorgten dafür, dass Guerrieri zumindest noch zwei Plätze vor Ehrlacher einlief – und in der Folge zusätzlich von einer Strafe für Josh Files (Hyundai) profitierte, der so zwischen Guerrieri und Ehrlacher rutschte.

Erster Sieg für neuen Cupra

„Das Problem hat uns einige gute Punkte gekostet", war Ehrlacher zerknirscht. Guerrieri war nach der schwierigen Ausgangslage dagegen recht glücklich: „Wir können zufrieden sein. Wir konnten nur versuchen, sauber durch die ersten Runden zu kommen und Plätze gutzumachen, wenn sich die Chance ergibt." Zwei Top-10-Plätze vom 19. Startplatz zeigen den Kampfgeist des Argentiniers, der noch anfügt: „Letztes Jahr war der Rückstand vor dem Finale größer." Und da wurde es ja bekanntlich noch mal ein Herzschlagfinale.

Während sich die Titelfavoriten also um Schadensbegrenzung und Punktehamsterei bemühten, wurden die Spitzenplätze diesmal von anderen Protagonisten ausgefochten. Jean-Karl Vernay holte sich am Samstag, an sei-



WTCR

Zurückgekämpft: Jean-Karl Vernay gewann nach Quali-Strafe den ersten Lauf



WTCR

Darf den gelben Scheibenkeil des Tabellenführers behalten: Yann Ehrlacher

nem 33. Geburtstag, vermeintlich seine erste Alfa-Romeo-Pole. Doch in seiner Q3-Runde überschritt auch er die Track Limits und verlor sie wieder. Davon angestachelt, schlug er tags darauf zurück und sicherte sich seinen ersten WTCR-Laufsieg seit Macau 2018. „Als ich vorm Rennen im Auto saß, habe ich gesagt: Wenn ich aufs Podium fahre, werde ich in der Pressekonferenz kein Wort sagen, weil ich wegen gestern immer noch so angefressen bin“, sagte Vernay. Der Sieg stimmte ihn dann aber offensichtlich doch wieder versöhnlich.

In Lauf 2 gab es eine waschechte Premiere. Ausgerechnet beim Cupra- und Azcona-Heimrennen gab es den ersten Sieg für den brandneuen Cupra Leon Competición, also das seit diesem Jahr neue TCR-Auto der VW-Tochter. Azcona, der in der Woche zuvor beide Rennen der TCR Europe in Spa mit dem „Altfahrzeug“ gewinnen konnte, ist zum Aushängeschild der spanischen Marke geworden. „Man kann das Gefühl gar nicht beschreiben, ausgerechnet hier beim Heimrennen zu gewinnen“, so der Spanier, der aus der Reversed-Pole die Spitze behauptete und danach kontrolliert zum Sieg fuhr.

Im dritten Durchgang gab es dann endlich wieder ein Lebenszeichen von Thed Björk. Der Tourenwagen-Weltmeister von 2017 führte vor Santiago Urrutia, der dreimal aufs Podium fuhr und die meisten Punkte des Wochenendes holte (59), einen Cyan-Performance-Doppelsieg an. „Ein gutes Wochenende“, befand der schnelle Schwede.

Nun ist die Frage, wie sehr die gesehenen Kräfteverhältnisse auf das Finale schließen lassen. Honda hätte sich wohl das winkligere Adria als Austragungsort gewünscht (siehe Nachrichten). Bleibt für sie zu hoffen, dass man mit weniger Gewicht auch in Aragón vorne mitfährt. ■

NACHRICHTEN

ERSATZMANN FILES

Beim 24h-Rennen in Spa infizierten sich einige Fahrer im BMW-Lager mit Corona. So wurde nicht nur im ADAC GT Masters, sondern auch in der WTCR Ersatz gebraucht – und zwar für Nicky Catsburg. Die Wahl fiel auf den letztjährigen TCR-Europe-Meister Josh Files, der damit beim Engstler-Team seine WTCR-Premiere gab. Mit P8 im dritten Lauf (P10 nach Strafe) schlug sich der zweifache Champion der ADAC TCR Germany beachtlich. Neben Files gab zudem Nicolas Baert (Audi) als Wildcard-Starter seinen WTCR-Einstand.

FINALE AUCH IN ARAGÓN

Das Saisonfinale (15. November) findet nicht am Adria Raceway, sondern in Aragón statt. In Italien ist Corona aber nur indirekt für die Änderung verantwortlich. Durch die Pandemie verzögern sich Bauarbeiten an der Strecke. Die wird derzeit verlängert, weil sie sonst für die WTCR als FIA-Serie zu kurz wäre. So bleibt man also in Aragón und fährt dort insgesamt sogar die letzten sechs Saisonrennen aus.

MAGNUS ROOKIE-MEISTER

Bereits vorzeitig sicherte sich Gilles Magnus den Meistertitel in der Rookie-Wertung. Um den Vizetitel geht es jetzt noch zwischen Luca Engstler und dem immer stärkeren Bence Boldizs. Magnus hat auch in der Trophy-Wertung für nicht werksunterstützte Fahrer noch Chancen. Hier führt Jean-Karl Vernay.

ARAGÓN (E), 1. RENNEN

11. von 16 Läufen, 10 Runden à 5,345 km (21 gestartet, 18 gewertet)

1.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	21.19,863 min
2.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 0,881 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 3,478 s
4.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 4,661 s
5.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,815 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,271 s
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 13,898 s
8.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 14,709 s
9.	Bence Boldizs (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 17,577 s
10.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 19,651 s

Schnellste Runde: 2.06,689 min (Magnus)

ARAGÓN (E), 2. RENNEN

12. von 16 Läufen, 10 Runden à 5,345 km (20 gestartet, 16 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	21.23,600 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,990 s
3.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,499 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 4,613 s
5.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,949 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,362 s
7.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 11,538 s
8.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 13,770 s
9.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 16,926 s*
10.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 21,563 s

Schnellste Runde: 2.06,881 min (Berthon) *inkl. 10-Sek.-Strafe

ARAGÓN (E), 3. RENNEN

13. von 16 Läufen, 14 Runden à 5,345 km (21 gestartet, 16 gewertet)

1.	Thed Björk (D), Cyan Performance	Lynk & Co	30.41,713 min
2.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 0,565 s
3.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,783 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 8,240 s
5.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 9,139 s
6.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 10,159 s
7.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 10,751 s
8.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 17,354 s
9.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 23,807 s
10.	Josh Files (GB), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 26,768 s*

Schnellste Runde: 2.07,757 (Björk) *inkl. 10-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	189 Punkte
2.	Guerrieri	163
3.	Vernay	146
4.	Muller	146

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	335 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	280
3.	Cyan Performance	243
4.	Comtoyou DHL	232

STAND TROPHY

1.	Vernay	93 Punkte
2.	Magnus	78
3.	Berthon	77

STAND ROOKIES

1.	Magnus	330 Punkte
2.	Engstler	200
3.	Boldizs	180



Rückstand auf neun Punkte verkürzt: Buri

ADAC/GRUPPE C

Dreikampf im Finale

Mit Antti Buri (Hyundai) und Dominik Fugel (Honda) holten sich jeweils die Verfolger von Harald Proczyk (Hyundai) die Laufsiege am Lausitzring. Vor dem Finale trennen das Spitzentrio 18 Punkte.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine Vorentscheidung in Sachen Titelkampf fiel am Lausitzring nur in dem Sinn, dass neben den drei genannten Fahrern kein anderer mehr eine Chance auf den Fahrertitel hat. Ansonsten könnte die Situation kaum spannender sein. Negativ zu bemerken gilt zwar, dass mit nur zehn Fahrzeugen erneut ein neuer Minimalrekord in Sachen Starterzahl aufgestellt wurde – der Spannung tat das aber kaum einen Abbruch.

Dazu kam das nasskalte Wetter, das sich am Wochenende komplett durch alle am Lausitzring vertretenen Rennserien zog und für allerlei Trubel sorgte. Am Samstag sah es im Vorstart des TCR-Rennens kurzzeitig so aus, als könnte die Strecke abtrocknen. Das verleitete die beiden Fugel-Brüder dazu, einen Poker zu wagen: Beide setzten auf Slicks an der Vorderachse und auf Regenreifen an der Hinterachse ihrer Honda Civic. Das war in der WTCR oder TCR Europe schon öfter der Schlüssel zum Erfolg bei Mischbedingungen. Diesmal aber ging der Schuss nach hinten los.

Fugel: Verpokert & gesiegt

Schon in der Einführungsrunde kam der Nieselregen zurück. Zwar katapultierte Dominik Fugel sich zunächst noch vom fünften Startplatz an die Spitze, doch danach ging es nur noch zurück.

Im Rennverlauf sollte sich die komplette Regenbereifung als die deutlich bessere Variante herausstellen, für Fugel blieb am Ende nur der neunte Platz.

Den besten Job machte Buri, der sich kontinuierlich vom Feld absetzen konnte und souverän zum dritten Saisonsieg fuhr. „Der Kampf um die Meisterschaft ist völlig offen“, konstatierte der Finne aus dem Engstler-Team. Auf Rang 2 lief Proczyk ein, der nach der ersten Saison-Pole zunächst bis auf P7 zurückgefallen war, dann aber zur Aufholjagd ansetzte. Dahinter landete Albert Legutko, der – anders als in Hockenheim – seinen Podestplatz behalten durfte, als bester Junior.

> Sowohl in der Fahrer- als auch in der Teamwertung tobt ein Dreikampf um den Titel. Trotz niedriger Starterzahlen verspricht das Finale viel Spannung.

Am Sonntag rückte das Spitzentrio der Tabelle noch enger zusammen. Bei diesmal deutlich feuchterer Strecke startete das gesamte Feld auf Regenreifen. Dominik Fugel gelang seinerseits der dritte Saisonerfolg, Buri wurde Zweiter, Proczyk Dritter. Also genau die umgekehrte Reihenfolge zur Tabellensituation.

„Wir haben etwas Boden gutmachen können“, analysierte der Sonntagssieger, der jedoch mit 18 Punkten Rückstand eher der Außenseiter im Titelkampf ist. „Klar wird es schwierig, aber ich werde alles geben, um das Blatt noch wenden zu können.“

„Insgesamt zufrieden“ zeigte sich der als Tabellenführer zum Finale (dieses Wochenende in Oschersleben) reisende Proczyk. Der Meister von 2018 hat sogar noch weiteren Grund zur Vorfreude. Weil Teamkollege Jan Seyffert erneut konstant punktete, liegt HP Racing auch in der Teamwertung mit einem kleinen Polster vorn. Wie bei den Fahrern sind aber auch hier das Engstler-Team sowie Fugel (Honda ADAC Sachsen) noch im Titelrennen. ■

LAUSITZRING, RENNEN 1

	Fahrer	Rd./Rückstand
1.	Buri/Hyundai	15 Runden
2.	Proczyk/Hyundai	+ 12,139 s
3.	Legutko/Honda	+ 13,531 s
4.	Gruber/Hyundai	+ 15,396 s
5.	Kircher/VW	+ 23,872 s
6.	Kraihamer/Hyundai	+ 51,771 s
7.	Seyffert/Hyundai	+ 55,957 s
8.	Tovilavicius/VW	+ 1.08,998 min
9.	D. Fugel/Honda	+ 1.28,452 min
–	M. Fugel/Honda	+ 6 Rdn.

LAUSITZRING, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	D. Fugel/Honda	15 Runden
2.	Buri/Hyundai	+ 5,114 s
3.	Proczyk/Hyundai	+ 7,477 s
4.	Legutko/Honda	+ 12,876 s
5.	Seyffert/Hyundai	+ 12,917 s
6.	Gruber/Hyundai	+ 23,792 s
7.	Kircher/VW	+ 24,649 s
8.	Kraihamer/Hyundai	+ 40,891 s
9.	Tovilavicius/VW	+ 1.07,563 min
10.	M. Fugel/Honda	+ 3 Rdn.

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Harald Proczyk (A)	214
2.	Antti Buri (FIN)	205
3.	Dominik Fugel (D)	196
4.	Jan Seyffert (D)	155
5.	Marcel Fugel (D)	127
6.	René Kircher (D)	115
7.	Dziugas Tovilavicius (LT)	103
8.	Nico Gruber (A)	95
9.	Albert Legutko (PL)	77
10.	Harri Salminen (FIN)	50

DTM

Der Schwanengesang

Zum letzten Mal trägt die DTM am kommenden Wochenende ein Rennen unter Class-1-Regularien aus. Es geht um den letzten „echten" DTM-Titel.

Von: **Michael Bräutigam**



AUDI

Die Favoriten auf den Titel: Tabellenführer Rast (r.), Verfolger Müller

Die DTM steht, abgesehen vom kompletten Neustart im Jahr 2000, vor ihrem größten Umbruch. Und nicht nur diese, sondern auch die ITR. Die Dachgesellschaft der Noch-Tourenwagenserie zieht nach einer Kündigungswelle demnächst nach München um. Unter anderem ITR-Geschäftsführer Marcel Mohaupt und Technikchef Gordian von Schöning nehmen ihren Hut. Auch der ITR e.V., dessen Vorsitzender Gerhard Berger ist, wird wohl aufgelöst. Die ITR GmbH oder ihr Rechtsnachfolger bleibt bestehen – allein schon wegen der laufenden Verträge, den Rest nimmt Berger mit seiner BMS AG künftig selbst in die Hand.

In Sachen Technik ist vom einstigen GT-Plus-Gedanken nur noch wenig übrig. Nachdem fliegende Starts beschlossen wurden, ist nun auch klar, dass ABS und Traktionskontrolle bei den GT3-Fahrzeugen an Bord bleiben. Wie viel und ob überhaupt Leistungssteigerung kommt, ist noch immer offen. Es deutet sich an, dass weiterhin die Hersteller bestimmen, wo es langgeht.

Da bleibt aktuell also nur die Vorfreude aufs kommende Wochenende. In Hockenheim wird am Sonntag das Class-1-Kapitel in der DTM beendet, umso wichtiger sind die letzten „echten" DTM-Titel. Zwei sind an Abt Sportsline und Audi vergeben. Zwischen René Rast, Nico Müller und Robin Frijns geht es jetzt noch um die Fahrerkrone. ■

NACHRICHTEN

BTCC: VLN-FAHRER BEIM FINALE AM START

Der aus der VLN/NLS bekannte – und bekannt schnelle – Bradley Philpot gibt beim BTCC-Finale in Brands Hatch (15. November) seinen Einstand in der Serie. Der sonst vor allem für das Team Nett Motorsport aktive Fahrer pilotiert dort einen Vauxhall Astra von Power Maxed Racing.

NASCAR: LARSON ZURÜCK

Der im Frühjahr wegen eines rassistischen Ausdrucks gesperrte und danach bei Ganassi geschasste Kyle Larson hat seine „Road to Recovery" abgeschlossen und wurde von NASCAR rehabilitiert. Seit letzter Woche ist klar, dass er 2021 in den Cup zurückkehrt. Er rückt im Hendrick-Team für Jimmie Johnson nach, der zu den IndyCars wechselt. Larson bekommt die Startnummer 5, während Alex Bowman die Nummer 48 übernimmt.

NASCAR

Elliott jubelt, Harvick fliegt raus

Chase Elliott (Chevrolet) gewann das vorletzte Saisonrennen in Martinsville. Damit schmiss er auch Titelfavorit Kevin Harvick (Ford) aus den Playoffs.

Von: **Michael Bräutigam**

Unfreiwillig wurde die letzte Woche noch mal zu einer, in der es zwei Rennen innerhalb fünf Tagen zu absolvieren galt. Denn erst am Mittwoch konnte nach dreimaliger Verschiebung der Lauf in Texas nachgeholt werden. Hier sicherte sich Kyle Busch (Toyota) endlich den ersten Saisonsieg – womit er 16 Jahre in Folge immer mindestens einen Sieg im Cup geholt hat.

Weil er aber zuvor schon aus den Playoffs ausgeschieden war, bedeutete das Spannung pur fürs „Halbfinale" in Martinsville. Nur Kansas-Sieger Joey Logano (Ford) hatte sein Finalticket sicher. Denny Hamlin, Brad Keselowski und der neunfache (!) Saisonsieger Kevin Harvick hatten beste Aussichten. Aber nur, wenn keiner der „unteren" 4 aus den acht verbliebenen Titelkandidaten gewann. Und genau dieser Fall trat ein: Chase Elliott zeigte sich als dominanter Fahrer und sicherte sich mit Saisonsieg Nummer vier auch den Final-Einzug – als erster Chevrolet-Fahrer seit 2016.

Keselowski fuhr auf P4 letztlich ungefährdet zur „Championship 4", eng wurde es zwischen Hamlin und Harvick. Der hatte schon in Texas Pech und holte nur P16. In Martinsville strauchelte er in beinahe gewohnter Tradition. Hamlin brauchte die Unterstützung von gleich zwei Teamkollegen, um auf P11 ganz wichtige Punkte zu holen. Denn Harvick lag nur eine Position hinter Kyle Busch und damit dem rettenden Punkt. Bei einer Verzweiflungstat kurz vorm Zielstrich drehte er sich jedoch aus dem Titelrennen. So fahren in Phoenix Logano, Elliott, Hamlin und Keselowski um den „Cup". ■



NASCAR

Irre: Elliott schmiss Harvick raus

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)
34. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
8.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Martinsville/Virginia (USA)
35. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
6.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Clint Bowyer (USA)	Ford
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 35 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	5000 Punkte
	Elliott (Chevrolet)	5000
	Keselowski (Ford)	5000
	Hamlin (Toyota)	5000
5.	Harvick (Ford)	2380
6.	Bowman (Chevrolet)	2346
7.	Truex Jr. (Toyota)	2314
8.	Kyle Busch (Toyota)	2307
9.	Blaney (Ford)	2293
10.	A. Dillon (Chevrolet)	2258



SUZUKI



Joan Mir in Aragón: Von zu weit hinten gestartet, mit Podium Maximum herausgeholt

SUZUKI

Bislang hat Suzuki-Werkspilot Joan Mir zwar noch kein MotoGP-Rennen gewinnen können, aber dank seiner Konstanz führt er die WM an. Im MSa-Interview erklärt der 23-jährige Spanier, wie er die Saison beenden möchte und was er aus seinem Moto3-Titel gelernt hat.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich drei Rennen vor dem Finale und als WM-Leader?
Ich habe sicherlich eine gute Ausgangsposition. Ich habe mich in Aragón über das ganze Wochenende konkurrenzfähig gefühlt. Das Problem war nur meine zwölfte Startposition. Da wir bereits das zweite Rennwochenende in Aragón gefahren sind, waren viele Fahrer unheimlich schnell. Da war es kein leichter Job, nach vorn zu fahren. Ich habe versucht, am Anfang nicht zu viel Zeit auf die Spitze zu verlieren und so schnell ich konnte so viele Fahrer wie möglich zu überholen. Als ich gesehen habe, dass nur noch Álex Rins und Franco Morbidelli vor mir waren, habe ich versucht, auf sie aufzuschließen. Aber ich war am Limit. Meine Pace war ähnlich wie ihre, aber nicht besser. Ich hatte ehrlich gesagt etwas mehr vom Rennende erwartet, aber ich hatte nichts mehr übrig.

Woran lag das?
Das weiß ich nicht genau. In der Woche zuvor hatte ich meinen Hinterreifen besser nutzen können, diesmal hat er schneller nachgelassen. Aber auch das Tempo an der Spitze war schneller als beim Rennen eine Woche zuvor. Wir konnten aber auf alle Fälle keinen Vorteil bei der Lebensdauer der Reifen herausarbeiten wie zuvor in Barcelona. Dazu hat Franco Morbidelli seine Reifen sehr gut gemanagt. Wir hatten bei ihm eigentlich mehr Drop erwartet. Er war an diesem Wochenende aber speziell, er war stärker als wir. Bei Álex Rins habe ich gesehen, dass auch er zum Schluss mit nachlassenden Reifen zu kämpfen hatte. Aber ich denke, wir haben über das Wochenende einen guten Job gemacht, denn jetzt führen wir die WM mit noch mehr Vorsprung

„Werde bei Titelgewinn ohne Sieg gut schlafen können“

an als eine Woche zuvor. Ich will jetzt versuchen, diese gute Form auch für die nächsten Rennen beizubehalten.

Müssen Sie Ihren Zugang zu den Rennen im Hinblick auf den Titel nun ändern?
Jetzt anders an die Rennen heranzugehen, wäre falsch. Ich werde die Rennen auch weiterhin mit hundert Prozent Konzentration und Siegerwille angehen. Je näher das Saisonende heranrückt, desto cleverer muss man sein. Dabei wissen wir genau, dass man sich jetzt keine Fehler erlauben darf. Wir müssen auch schnell sein. Immer wenn man versucht, schnell zu fahren, geht man ein gewisses Risiko ein, und dabei können Fehler passieren. Man muss das richtige Gleichgewicht zwischen Einsatz und Belohnung finden. Beim zweiten Rennen in Aragón zum Beispiel habe ich versucht, die beiden Fahrer vor mir einzuholen, dann habe ich aber gesehen, dass ich dazu nicht in der Lage bin. Warum sollte ich zu viel riskieren, wenn ich weiß, dass ich dabei stürzen könnte? Es ist so, dass man in den ersten Runden eines Rennens besser nicht an den Titel denkt, aber dann sollte es irgendwann im Lauf des Rennens kommen. Es gilt, den richtigen Kompromiss zu finden. Es wird sehr wichtig sein, in Valencia konkurrenzfähig zu sein. Wenn ich dort stark bin, können wir die Meisterschaft vorentscheiden. Nicht weil sie da schon gesichert ist, sondern weil danach nur noch ein Rennen zu fahren ist, und für meine eigene Gesundheit würde ich die Dinge schon, so weit es geht, gesichert haben.

Haben Sie bereits im zweiten Rennen in Aragón an den WM-Titel gedacht?
Wäre ich dort nur auf Sieg gefahren, wäre das sicherlich zu viel gewesen. Ich hatte zwar ein gutes Rennen, aber die beiden Fahrer vor mir sind zu Beginn zu weit weggefahren. Ich konnte zwar wieder etwas Boden gutmachen, aber sie waren zum Schluss einfach zu schnell, und ich hatte meine Reifen zu Beginn zu sehr aufgebraucht. Da war vom zwölften Startplatz aus nicht mehr drin.

Wie riskant waren die ersten Runden in diesem Rennen?
Da habe ich gar nicht an die Meisterschaft gedacht, sondern nur, wie ich hundert Prozent abrufen kann. Als ich merkte, dass ich nicht das beste Gefühl für das Motorrad habe und Rins und Morbidelli nicht näherkomme, habe ich mir nach einigen heißen Momenten gesagt, es ist besser, auf dem dritten Rang zu bleiben. Ich habe gesehen, dass sich hinter mir eine Lücke von drei Sekunden oder mehr gebildet hatte, und da habe ich eingesehen, dass dies für heute meine Position ist.

„Wichtig wird jetzt sein, sich wie immer hundertprozentig auf jedes Rennwochenende zu konzentrieren und keine Fehler zu machen.“

Joan Mir

Wo war Ihr Wendepunkt in dieser Saison?
Ich war von Beginn der Saison an schnell, aber ich habe zunächst nicht das Extra gefunden, um auf das Podest zu fahren. Nach Brünn habe ich in Österreich etwas in meinem Gehirn umstellen können. Es war nichts an dem Motorrad, sondern nur mental, das mich weitergebracht hat. Ich weiß nicht wie und ich weiß nicht warum, aber seit Spielberg fühle ich mich besser auf dem Motorrad, ich fühle mich stärker in der Meisterschaft. Das war der Schlüssel dafür, dass ich stärker wurde und mich in der Tabelle so weit vorarbeiten konnte.

Sie haben bereits 2017 in der Moto3 um den Titel gekämpft. Wie unterscheidet sich der Kampf um den MotoGP-Titel davon?
Es ist diesmal anders, weil wir bei den ersten Rennen der Saison nicht zu den Favoriten gehörten. In der Moto3 haben wir gleich mit einem Sieg begonnen, so musste ich den Druck ab dem ersten Rennen managen. Diesmal ist es anders. Natürlich ist der Druck immer gleich, er kam diesmal aber später. Auch die Konkurrenz ist jetzt anders. Es sind sehr viele Fahrer, die in der Lage sind, um den Titel zu kämpfen, und da darf man keine Fehler machen. Als ich in der Moto3 bereits einen großen Vorsprung hatte, war es mir fast egal, ob ich einen Fehler mache. In der MotoGP muss ich viel mehr aufpassen. Hier müssen wir viel mehr den Kompromiss zwischen Schnelligkeit und Konstanz finden.

War es für Sie damals als Heranwachsender schwieriger, diesen Druck zu meistern, oder jetzt als Erwachsener den in der MotoGP?
Es sind sicherlich unterschiedliche Momente und unterschiedliche Lebensabschnitte. Für mich haben aber beide Titel den gleichen Wert. Ob ich jetzt in der Lage bin, den Titel zu gewinnen, weiß ich nicht, ich habe den Moto3-WM-Titel damals mit dem gleichen Ernst verfolgt wie ich den MotoGP-Titel heute verfolge. Es ist wahr, dass ich heute etwas reifer bin, ich habe mehr Erfahrung, verstehe den Druck etwas besser und kann besser mit ihm umgehen. Ich denke, dass mir der Titel damals viel beigebracht hat.

Sollten Sie den MotoGP-Titel ohne Sieg erringen, haben Sie das Gefühl, dass er dann weniger wert ist?
Das würde mir nichts ausmachen. Das Wichtigste ist, den Titel zu gewinnen. Im Moment kümmert mich ein Sieg gar nicht, ich will nur diese Weltmeisterschaft gewinnen. Ich gebe meine hundert Prozent, und wenn dies bedeutet, dass ich bei den verbleibenden drei Rennen nicht den Speed habe, um zu gewinnen, dann muss es immer noch dafür reichen, dass ich aufs Podest fahre. Wenn das dann dafür reicht, den WM-Titel zu gewinnen, zeigt es immer noch, dass ich über das Jahr der beste der MotoGP-Saison war. Egal, ob ich ein Rennen gewonnen habe oder nicht. Natürlich will ich gewinnen. Ich gehe in jedes Wochenende mit dem Willen, das Rennen zu gewinnen. Aber es macht mir auch nichts aus, wenn die Leute sagen, Joan Mir hat den Titel ohne einen Rennsieg gewonnen. Wenn man mich vor der Saison gefragt hätte, ob ich es unterschreiben würde, den Titel ohne Sieg zu gewinnen, hätte ich gleich gefragt, wo ich unterschreiben soll. Später, wenn man auf das Jahr 2020 zurückblickt, wird man fragen: Wer hat den MotoGP-Titel gewonnen? Wenn ich es bin, wird niemand fragen, wer Zweiter wurde. Und dann fragt auch niemand, ob ich dabei ein Rennen gewonnen habe. Wenn ich zwischen einem Sieg und dem Titel wählen kann, wähle ich sicher den Titel. Und wenn irgendjemand sich den Mund darüber zerreißt, dass ich den Titel ohne Sieg gewonnen habe, dann werde ich zu Hause sicherlich noch immer gut schlafen können. ■

Joan Mir

Geburtstag: 01.09.1997
Geburtsort: Palma d. Mallorca (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (–)
2016: Moto3, KTM (5.)
2017: Moto3, Honda (1.)
2018: Moto2, Kalex (6.)
2019: MotoGP, Suzuki (12.)
2020: MotoGP, Suzuki (zurzeit 1.)

Hobbys
Dirt Track, Supermoto

MotoGP

Aprilia: Rätselraten

Es wird viel spekuliert über die nächstjährige Fahrerkonstellation bei Aprilia. Neueste Gerüchte bringen gar Jorge Lorenzo ins Spiel.

Von: **Imre Paulovits**

Aprilia Racing CEO Massimo Rivola hatte es bereits in Misano gesagt: Bis der internationale Sport-Berufungsgericht nicht über die Zukunft von Andrea Iannone entschieden hat, halten sie an dem Italiener fest. Iannone hatte letztes Jahr in Malaysia zwei positive Doping-Tests, beteuert aber, dass er keine verbotenen Substanzen eingenommen habe und die nachgewiesenen Steroide vermutlich vom Hühnchen im China-Restaurant stammten – was eine negative Haarprobe untermauerte. Ein Urteil des Berufungsgerichts wird im November erwartet.

Rivola plauderte auch aus, dass er für den Fall, dass Iannone gesperrt bleibt, mehrere Alternativen hat, die unterschiedlich viel Geld kosten würden. Seither brodelt die Gerüchteküche. Fakt ist, dass Andrea Doviziosos Manager Simone Battistella schon seit längerem mit Aprilia verhandelt. Nun macht eine neue Variante die Runde: Dovizioso geht als Testpilot zu Yamaha, dafür wechselt Jorge Lorenzo als Testfahrer zu Aprilia! Auch Cal Crutchlow, der derzeit ohne Vertrag dasteht, wird mit Aprilia in Verbindung gebracht.

Doch ob das alles Hand und Fuß hat, muss sich zeigen. Denn letzte Woche machte Aprilia einen ganz anderen Schritt. Sie stellten Bradley Smith für die restlichen drei Grands Prix frei, seinen Platz übernimmt Lorenzo Savadori, der mit Aprilia Italienischer Superbike-Meister wurde. ■



MOTOGP

Lorenzo Savadori fährt statt Bradley Smith die verbleibenden drei Grands Prix

Moto2

„Beaubier wird stark“

Die Vertragsunterzeichnung von Cameron Beaubier für die Moto2-WM 2021 hat in Amerika ein Erdbeben ausgelöst. Promoter Wayne Rainey traut seinem 27-jährigen Landsmann den WM-Titel zu.

Von: **Imre Paulovits**

Es hat einige Gemeinsamkeiten zwischen dem fünffachen US-Superbike-Meister Cameron Beaubier und Wayne Rainey. Beide hatten einen Versuch in der Weltmeisterschaft hinter sich, bevor sie in die USA zurückkehrten, dort Superbike-Meister wurden und es dann erneut versuchten. Rainey 1984 in Kenny Roberts' 250er-Team, Beaubier 2009 als Teamkollege von Marc Márquez im kurz vor der Schließung stehenden KTM-125er-Team. Rainey war 28, als er wiederkam, Beaubier wird es auch sein, wenn er rüberkommt. „Als er als 17-Jähriger allein in Europa war, hatte er privat so gut wie keine Unterstützung“, weiß Rainey. „Jetzt ist er ein gereifter junger Mann, der seine Freundin mitnimmt und die europäische Kultur genießen wird. Er war in den sechs Jahren, die ich die Serie betreue, mit Abstand der schnellste Fahrer. Ich habe ihn gefragt, was er in Europa will, und er hat mir geantwortet: Weltmeister werden. Er hat den Speed und die richtige Einstellung.“ ■



MOTOAMERICA

Cameron Beaubier: Nach fünf US-Superbike-Titeln reif für die WM

NACHRICHTEN

MOTO3

Der hochtalentierte 17-jährige Spanier Sergio García, der letztes Jahr das WM-Finale in Valencia gewann, dieses Jahr bei Estrella-Galicia-Marc-VDS aber zurzeit seiner Form hinterherhinkt und nur WM-17. ist, wechselt für 2021 zum Team Aspar und KTM. Der derzeitige WM-Leader Albert Arenas wechselt im Team in die Moto2.

MOTO2

Augusto Fernández, der letztes Jahr im Pons-Team drei Grands Prix gewann, dieses Jahr als Teamkollege von WM-Leader Sam Lowes bei Marc VDS nicht über einen vierten Platz in Le Mans hinauskam, ließ sich letzte Woche am rechten Unterarm operieren.

ENDURANCE-WM

Suzukis zwei Erfolgsgaranten, das Suzuki Endurance Racing Team (SERT) und Yoshimura Suzuki, spannen zusammen. SERT – 16-facher Weltmeister aus Frankreich – und Yoshimura – mehrfacher Gewinner der 8 Stunden von Suzuka – werden im Joint Venture die komplette Langstrecken-Weltmeisterschaft bestreiten. Dies wurde am vergangenen Wochenende in einer live gestreamten Pressekonferenz aus Suzuka und Le Mans verkündet. Über die Fahrer ist noch nichts bekannt. Bei SERT stehen Etienne Masson, Gregg Black und der ehemalige MotoGP-Pilot und Moto2-Laufsieger Xavier Siméon unter Vertrag. „Wir haben uns vor fünf Jahren das erste Mal mit Serien-Promoter François Ribeiro getroffen, und er wollte, dass wir die komplette EWC fahren“, so der neue Team-Direktor von Yoshimura SERT Motul, Yohei Kato. „Seither haben wir viel drüber nachgedacht. SERT und Yoshimura haben jeweils 40 Jahre Erfahrung im Endurance-Sport und wir können auf unsere Geschichten stolz sein. Unser Ziel ist klar: der EWC-WM-Titel auf der GSX-R1000R im Jahre 2021“.

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1998   2019

KAZUTO SAKATA

In Misano 2008 traute ich meinen Augen nicht. Im Media-Center erblickte ich das ewig junge Gesicht von Kazuto Sakata. Er sah mich, freute sich über unser Wiedersehen und erklärte mir, dass er nun Fachkommentator beim japanischen Fernsehen ist. Ich hatte das Glück, dass ich zuvor ziemlich die gesamte Karriere dieses liebenswürdigen Ausnahmekönners miterleben durfte, der sich von den anderen Japanern abhob, immer mit einem roten Halstuch fuhr und etwas von einem Indianer hatte.

So nett Sakata auch aussah, und so freundlich und bescheiden er war, es steckte ein Kämpfer in ihm. Bereits in seiner ersten WM-Saison 1991 konnte er beim Finale in Sha Alam als Zweiter hinter Weltmeister Loris Capirossi aufs Podest steigen. 1993 bot er dann dem alles überragenden Dirk Raudies verbissenen Widerstand, und mit zwei Siegen und 13 Podestplätzen wurde er WM-Zweiter – die anderen weit abgeschlagen.

Dann geschah etwas, das die Motorradwelt noch nicht erlebt hatte: Ein europäisches Werk warb den Japanern einen ihrer Schützlinge ab. Aprilia holte Sakata ins Semprucci-Team, und der kleine Samurai vollstreckte: Er widersetzte sich der Honda-Armada mit Raudies, Nobby Ueda und Takeshi Tsujimura und wurde überlegen Weltmeister. So ging er in die Geschichte ein, als der erste – und bislang einzige – Japaner, der auf einem europäischen Motorrad Weltmeister wurde.

Als Honda daraufhin weiter aufrüstete und der hochbegabte Haruchika Aoki zu Hochform auflief, hielt Sakata zwar mit zwei Siegen dagegen, unterlag seinem Landsmann aber als Vizeweltmeister deutlich, und ein Jahr später fiel er sieglos gar auf den achten WM-Rang zurück. 1998 lief er aber wieder zu Hochform auf, gewann gleich den WM-Auftakt und holte mit vier Siegen seinen zweiten WM-Titel für Aprilia. Doch die Zeichen standen bereits an der Wand. In Assen hatte der damals 15-jährige Marco Melandri ihn auf dem Zielstrich ausgetrickst, und die Italiener, die im Jahr zuvor mit Valentino Rossi einen italienischen Jugendwahn erlebt hatten, wandten sich mehr ihrem Landsmann zu. Sakata ging wieder zu Honda, doch nach der enttäuschenden Saison 1999 zog er einen Schlussstrich.

Der heute 54-jährige Sakata hat von seiner Jugendlichkeit noch immer nichts eingebüßt. Er ist nach wie vor ein vom Publikum geschätzter TV-Kommentator und leitet die Nachwuchsakademie der japanischen Föderation. Sehr erfolgreich, wie man an dem neuen Ansturm von japanischen Talenten in der WM sieht.

Pepi Böröczky/IP



APRILIA

Kazuto Sakata: 1994 erster japanischer Weltmeister mit europäischem Bike

Vorschau GP von Europa

ZEITPLAN

GP von Europa/Valencia (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 6. November 2020

10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
13.35–14.15	Moto3	2. freies Training
14.30–15.15	MotoGP	2. freies Training
15.30–16.10	Moto2	2. freies Training

Samstag, 7. November 2020

10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 1
13.40–13.55	Moto3	Qualifying 2
14.10–14.40	MotoGP	4. freies Training
14.50–15.05	MotoGP	Qualifying 1
15.15–15.30	MotoGP	Qualifying 2
15.50–16.05	Moto2	Qualifying 1
16.15–16.30	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 8. November 2020

9.00–9.20	Moto3	Warm-up
9.30–9.50	Moto2	Warm-up
10.00–10.20	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Europa/Valencia

Sieger 2019
Moto3: Sergio García (E), Honda
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Andrea Migno (I), KTM, 1.38,683 (= 146,1 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.34,461 (= 152,6 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.29,978 (= 160,2 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 1.39,948 (= 144,2 km/h)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.34,820 (= 152,0 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.31,116 (= 158,2 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Marco Ramírez (E), KTM, 1.39,109 (= 145,4 km/h) (2017)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.34,820 (= 152,0 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.31,116 (= 158,2 km/h) (2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	137
2.	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	123
3.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	118
4.	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	112
5.	Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 20	109
6.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	105
7.	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	92
8.	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	90
9.	Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 20	82
21.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	8

Moto2

1.	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	178
2.	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	171
3.	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	155
4.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	130
5.	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	105
6.	Remy Gardner (AUS)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex	85
7.	Tetsuta Nagashima (J)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	81
8.	Joe Roberts (USA)	Tennor American Racing	Kalex	80
9.	Thomas Lüthi (CH)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	72
13.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	61

Moto3

1.	Albert Arenas (E)	Gaviota Aspar Team Moto3	KTM	157
2.	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda	138
3.	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	137
4.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	133
5.	Tony Arbolino (I)	Rivacold Snipers	Honda	121
6.	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	119
7.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	93
8.	Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM	90
9.	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	83
10.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	79



CEV

Meister einer hart umkämpften Meisterschaft: David Alonso (ETC), Izan Guevara (Moto3) und Yari Montella (Moto2) (v.l.)

Alles gelaufen

Ex-Moto2-WM-Pilot Dominique Aegerter war beim Finale der Spanischen Meisterschaft in Valencia der einzige Lichtblick aus deutschsprachiger Sicht. Doch sein Einsatz zeigt ebenso, welches Niveau inzwischen in der Serie herrscht.

Von: **Anke Wieczorek**

Kein Podiumsplatz für Lukas Tulovic beim Finale der Moto2-EM in Valencia. Es war ein Tiefschlag für den 20-jährigen Deutschen, der zum Saisonbeginn als Titelkandidat galt. An dritter Stelle fahrend, ereilte den Eberbacher vom Team Kiefer Racing ein Kupplungsdefekt. Damit hatte keiner gerechnet. „Die Kupplung hat dem Start in die Aufwärmrunde und den zehn Rennrunden voll am Limit nicht standgehalten. Dabei sind wir das ganze Wochenende mit dem Setting gefahren und es hat nie Probleme gegeben“, machte Tulovic niemandem einen Vorwurf. Im zweiten Lauf mischte er bis zu einem verhängnisvollen Schaltfehler erneut an der Spitze mit. Weil er durch das Missgeschick einen weiten Bogen machen musste, der ihn zehn Sekunden kostete, war das Rennen danach ruiniert. Tulovic merkte aber auch seine immer noch angeschlagene körperliche Verfassung. Seine Handverletzung ist geheilt, aber das gewohnte Training konnte er nicht durchziehen. Teamchef Jochen Kiefer hat das Finale inzwischen abgehakt und arbeitet an der Saison 2021. Tulovic und Kiefer verbindet ein Einjahresvertrag. Kiefer hat immer betont, dem Bayern nicht im Weg stehen zu wollen, falls er ein Angebot für die WM bekommt. Im Moment dürften sich Angebote schwer in Grenzen halten.

Starker Widerstand

Dominique Aegerter sorgte für das deutschsprachige Highlight des Wochenendes. Der 30-jährige Schweizer erkämpfte sich einen dritten Rang im ersten Rennen, in welchem sich der Italiener Yari Montella vorzeitig zum neuen Moto2-Europameister küren lassen durfte. Im Sonntagslauf kämpfte Aegerter verbissen um den Tagessieg. Das Vorhaben schien Wirklichkeit zu werden, als Aegerter einen Fahrfehler des späteren Siegers Montella kaltschnäuzig ausnutzte, um in Führung zu gehen, doch nach 19 Runden hatte sich die Situation eben wieder gedreht. Theoretisch hätte ein Mann vom Format eines Dominique Aegerter die EM-Rennen gewinnen sollen, doch die Gegnerschaft ist gewachsen. In der Moto2-EM wurde enorm aufgerüstet, sodass auch der ehemalige WM-Fünfte Aegerter den Widerstand spürt.

Marcel Brenners Träume von einer großen Motorrad-Karriere in der Grand-Prix-Szene sind geplatzt. Er wird definitiv kein Nachfolger seiner Landsmänner Tom Lüthi und Dominique Aegerter. Nach fünf Jahren in der Moto2-EM muss der 23-jährige Schweizer die Notbremse ziehen. Es geht nicht weiter. Das Geld ist ausgegangen. Deshalb trat Brenner nach der Absage für die Rennen in Aragón auch schon in Valencia nicht an. Vater Bruno Brenner erzählt, dass er dem spanischen Team Promo Racing eine höhere Startgebühr als ursprünglich hätte zahlen sollen. Die Brenners setzten alle Hebel in Bewegung, doch in Corona-Zeiten ausreichend Sponsoren zu finden, war unmöglich.

Brenner ist raus

Was Brenners Karriere ausbremste, war auch seine Handverletzung. Im Mai hatte er sich zum zweiten Mal das Kahnbein gebrochen. Deshalb musste er den Saisonauftakt in Portugal sausen lassen. Dann kam der Lockdown. Letztlich war Brenner nur in Jerez am Start und holte einen neunten Platz im ersten Rennen.

Ganz aufgeben will Brenner jr. jedoch nicht. Der Einstieg in die

Supersport-WM und auch die Endurance-WM werden zu Hause in Bern diskutiert. Brenner wird auch damit klarkommen müssen, zukünftig nicht mehr als Profi unterwegs zu sein.

Keine Berührungsängste

In der Moto3-Junior-WM spielte sich das erwartete Drama mit haarsträubenden Duellen zwischen den potenziellen Meisterschaftskandidaten ab. Es wurde gedrückt und geschoben. Im ersten Lauf balgte sich eine Fünfergruppe mit Pedro Acosta, Xavier Artigas und Izan Guevara. Daniel Holgado und José Julian Garcia schafften es nur als Vierter und Fünfter ins Ziel und kamen danach für den Titelgewinn nicht mehr infrage.

Es waren rein spanische Machtspiele, die in Valencia entfachten und kein Detail ausließen. Acosta holte sich im alles entscheidenden Lauf den dritten Saisonsieg, Guevara und Artigas duellierten sich aufs Heftigste, kamen auf den Rängen 3 und 4 ins Ziel. Weil der vor ihnen fahrende Fernández einen Frühstart produziert hatte, bekam er eine Drei-Sekunden-Strafe und fiel nach hinten runter. der 16-jährige Guevara holte den Titel und war im ersten Moment völlig sprachlos.

Dirk Geiger konnte an seine kurzfristig wieder aufsteigende Form nicht anknüpfen: Platz 14 im ersten Rennen und ein Sturz im zweiten für den Deutschen von Cuna de Campeonos PrüstelGP. Dass Geiger als Gesamt-Neunter des European Talent Cups von 2019 einen großen Schritt machen muss, um in der Moto3-Junior-WM Fuß zu fassen, war allen Beteiligten klar. Bisher konnte der 18-jährige Mannheimer bei der nötigen Entwicklung nicht mithalten. Selbst Teamchef Florian Prüstel kann die deutlichen Abstände zur Spitze nicht kleinreden. Es gibt vermutlich viel Gesprächsbedarf in den nächsten Wochen. ■



CEV

Izan Guevara: Am Schluss Nase vorn


KIEFER RACING

Lukas Tulovic (#3): Zuerst gut im Getümmel, dann Kupplungsschaden


INTACT SIC

Dominique Aegerter (#77): Wieder an Honda-Motor gewöhnt, aber kein Sieg

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	30.50,413 min
2.	Yari Montella (I)	Speed Up	+ 2,103 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	Kalex	+ 3,200 s
4.	Xavi Cardelús (AND)	Kalex	+ 10,825 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+ 11,214 s
6.	Keminth Kubo (T)	Kalex	+ 19,115 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yari Montella (I)	Speed Up	30.48,271 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	Kalex	+ 0,581 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	+ 0,774 s
4.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+ 8,644 s
5.	Xavi Cardelús (AND)	Kalex	+ 15,637 s
12.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+ 33,034 s

EM-ENDSTAND

1.	Montella	240 Punkte
2.	Tuuli	196
14.	Tulovic	46
16.	Aegerter	36
19.	Leon Orgis	9
20.	Brenner	7
22.	Kevin Orgis	6

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Izan Guevara (E)	KTM	20.04,385 min
2.	Pedro Acosta (E)	KTM	+ 0,073 s
3.	Daniel Holgado (E)	KTM	+ 0,192 s
4.	Takuma Matsuyama (J)	Honda	+ 3,727 s
5.	José Julian Garcia (E)	Honda	+ 4,949 s
14.	Dirk Geiger (D)	KTM	+ 16,678 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	30.03,590 min
2.	Xavier Artigas (E)	Honda	+ 0,017 s
3.	Izan Guevara (E)	KTM	+ 0,058 s
4.	Daniel Holgado (E)	KTM	+ 0,214 s
5.	José Julian Garcia (E)	Honda	+ 0,688 s
6.	David Salvador (E)	KTM	+ 7,009 s

WM-ENDSTAND

1.	Guevara	196 Punkte
2.	Artigas	189
3.	Acosta	177
4.	Garcia	130
5.	Holgado	125
6.	Salvador	104
28.	Geiger	4

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	David Alonso (COL)	Honda	29.26.020 min
2.	Marco Tapia (E)	Honda	+ 0,021 s
3.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+ 0,109 s
4.	Marcos Ruda (E)	Honda	+ 0,117 s
13.	Philipp Tonn (D)	Honda	+ 8,415 s
14.	Noah Dettwiler (CH)	Honda	+ 19,542 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marcos Ruda (E)	Honda	29.25,921 min
2.	David Alonso (COL)	Honda	+ 0,038 s
3.	Iván Ortolá (E)	Honda	+ 0,105 s
4.	David Real (E)	Honda	+ 1,002 s
5.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+ 1,048 s
20.	Noah Dettwiler (CH)	Honda	+ 34,859 s

CUP-ENDSTAND

1.	Alonso	225 Punkte
2.	van den Goorbergh	163
3.	Ferrández	146
4.	Ortolá	136
5.	Ruda	97
23.	Dettwiler	10
24.	Tonn	5



Das Wesen aus dem Windkanal: Die neue M 1000 RR wurde auf Abtrieb entwickelt

Mächtig neuer Wind

Nach einer durchwachsenen Saison wird BMW nächstes Jahr mit der M 1000 RR neu durchstarten. Das radikal neue Motorrad soll in der Superbike- und der Endurance-WM um vordere Plätze kämpfen und die Herrschaft in der IDM zurückgewinnen.

Von: **Imre Paulovits**

Es war so ein guter Anfang: Tom Sykes stellte die BMW im zweiten Jahr ihres Werkseinsatzes beim WM-Auftakt in Phillip Island auf die Pole-Position. Alles schien in die Richtung zu gehen, die Teamchef Shaun Muir und BMW-Motorrad-Motorsport-Direktor Marc Bongers sich zum Ziel gesetzt hatten: um Podiumsplätze zu kämpfen und einen Platz unter den Top 4 anzustreben.

Doch dann wurden zwei Dinge offenkundig: Der S 1000 RR fehlte es gegenüber der Konkurrenz noch immer an Topspeed, und auch der Reifenverschleiß über die Renndistanz bereitete Sorgen. So gab es noch ein Highlight, als im verregneten Qualifying von Magny-Cours Eugene Laverty und Tom Sykes die ersten beiden Plätze der Startaufstellung belegten. Doch der Traum von einem versöhnlichen WM-Ausklang wurde jäh beendet, als nach dem Start zum ersten Rennen Garrett Gerloff mit Tom Sykes kollidierte und beide BMW-Fahrer abräumte. Doch die Weichen sind bereits gestellt: Nachdem offensichtlich wurde, dass ein Großserien-Modell gegen die Ducati Panigale V4 R und die Homologations-Modelle der Japaner nur schwer bestehen kann, wird BMW für nächstes Jahr auch auf zwei Rädern die Tradition aus dem Autobereich aufnehmen und eine M-Linie für die S 1000 RR auflegen. Die M 1000 RR wurde im Windkanal optimiert, hat aerodynamische Anpresshilfen, einen überarbeiteten Motor und auf den Rennsport hin erstellte Steifigkeitsverhältnisse.



BMW

„Jonas Folger mit BMW in der Superbike-WM wäre für uns auch marketingtechnisch sehr interessant. Er hat viel Potenzial."

Marc Bongers

Stress duch Corona

„Wir sind derzeit voll in der Vorbereitung, aber die Corona-Lage macht es uns nicht einfacher", so Motorsport-Direktor Marc Bongers. „Wir hatten geplant, in zwei Wochen den Superbike-WM-Test in Jerez mitzufahren, damit Michael van der Mark noch möglichst viel Zeit auf dem Motorrad bekommt. In Estoril konnte er wegen der heftigen Regenfälle nur zwei Stunden fahren. Aber ob das bei den Corona-Beschränkungen noch möglich sein wird, müssen wir sehen. Wir arbeiten an den Motorrädern, und die Pläne sind dahin ausgerichtet, dass wir in Jerez testen können. Wir müssen aber abwarten, ob wir die Trucks und das Personal dahin bekommen. Wir sind da aber flexibel, wir können noch zu

Hause Teile fertigen und dann im Januar oder im Februar irgendwo testen gehen."

„Wir hatten 2019 eine gute erste Saison in der Superbike-WM, mussten aber feststellen, dass unser Motorrad neben dem Topspeed-Problem bei hohen Temperaturen nicht gut funktioniert", erinnert sich Bongers. „Wenn man dann wegen Corona eine Saison hat, die im Sommer in Spanien und Portugal stattfindet, dann wirkt sich das bei diesen Vorzeichen nicht vorteilhaft aus. In Magny-Cours, wo es kühl war und wir bereits im Vorjahr einen Podestplatz geholt hatten, waren wir mit starken Zeiten dabei und haben uns die Doppel-Pole geholt. Als unsere beiden Fahrer aber abgeschossen wurden und angeschlagen waren, war auch dieses Wochenende gelaufen. Ein Highlight war für uns aber Barcelona. Wir hatten schon vorher in Portimão gelernt, wie wir über die Renndistanz mit den Reifen umgehen müssen. Wir haben dafür Veränderungen am Bike vorgenommen und konnten auch Tom Sykes in dieser Hinsicht umerziehen. Aber bei wechselnden Bedingungen brauchen wir noch zu viele Veränderungen am Motorrad, wo Kawasaki mit der gleichen Grundabstimmung rausfahren kann. So weit sind wir noch lange nicht, haben aber schon bedeutend mehr verstanden."

Racing in Serie

In die M 1000 RR sind nun eine Menge der Erfahrungen mit eingeflossen. „Am Chassis, wo wir bei der S 1000 RR an die Grenzen des Systems gekommen sind, bietet die Neue eine Basis, die uns wieder mehr Flexibilität für das Superbike bietet", verrät Bongers. „Der Motor kann höher drehen und hat Komponenten drin, die uns bei der Leistung helfen."

BMW könnte nächstes Jahr seine Präsenz in der Superbike-WM aber auch zahlenmäßig aufstocken. „Es gibt Gespräche mit zwei Teams", verrät Bongers. „Das eine ist das von Andrea Quadranti, das bisher mit MV Agusta in der Supersport-WM unterwegs war. Das andere ist das von Michael Galinski für Jonas Folger. Wir bieten diesen Teams technische Unterstützung und Zugriff auf das nötige Material. Bis Mitte November möchten wir diese Verhandlungen abschließen. Das ist unsere Deadline, um für nächstes Jahr das Material und die Logistik aufstellen zu können. Wir müssten womöglich auch personell dafür aufstocken. Aber mehr konkurrenzfähige Fahrer würden uns auch bei der Entwicklung voranbringen. Ob es zum Abschluss mit einem oder beiden Teams kommt, kann ich jetzt aber noch nicht sagen." Dass man mit Jonas Folger in Deutschland ein Zugpferd hätte, ist Bongers klar. „Das wäre marketingtechnisch eine ganz feine Sache. Dass die Performance des Teams und von Jonas Folger stimmt, davon bin ich überzeugt", so Bongers.

BMW war dieses Jahr mit dem Team von Werner Daemen werksseitig in die Endurance-WM eingestiegen und begann hoffnungsvoll. „Wir hatten gute Titelchancen. Leider haben wir diese mit dem Sturz in der Schlussphase in Le Mans und mit dem Sturz von Peter Hickman in Führung liegend in Estoril weggeworfen. In der Endurance-WM ist das Niveau mittlerweile technisch und fahrerisch so hoch, dass man sich keine Stürze mehr erlauben kann, wenn man gewinnen will. Wir waren von der Leistung der Fahrer, des Teams und des Motorrades her absolut in der Lage, um die Spitze mitzukämpfen, und wir hoffen, dass auch da die M noch einmal einen Vorteil bringt."

IDM-Titel zurückholen

In der IDM-Superbike hatte BMW mit Markus Reiterberger und Ilya Mikhalchik vier der letzten fünf Titel gewonnen, dieses Jahr hat ihnen Jonas Folger die Show gestohlen. Auch hier hofft BMW, die Kräfteverhältnisse wieder zu ihren Gunsten zu verrücken. „Die M 1000 RR wurde nach dem Superstock-Reglement konzipiert und homologiert", so Bongers. „So kann sie auch in den nationalen Meisterschaften antreten. Auch aus der IDM sind Einflüsse eingeflossen, und wir sind uns sicher, dass wir da noch einen Schritt machen können. Wir haben den Titel gegen ein starkes Team und einen starken Fahrer verloren. Sollte Jonas Folger in die Superbike-WM aufsteigen, hätten wir da schon ein Problem gelöst. Wir werden aber auf alle Fälle mit einem stärkeren Motorrad und gestärkt wiederkommen, es ist natürlich unser Ziel, den Titel wieder zurückzuholen." Die Teams von Werner Daemen und Benny Wilbers sind dabei werksunterstützt, das Team GERT56 möchte aus der Endurance-WM in die IDM umsteigen. „Ich hoffe, dass sie in der Coronakrise in der Lage sein werden, ihr Paket zu schnüren, wir würden uns sehr über sie in der IDM freuen."

BMW arbeitet nun hart daran, dass alle Kundenteams ihr Material rechtzeitig bekommen. „Wir haben eine Vertriebskooperation mit Alpha Racing, wir werden sicherstellen, dass die Rennteile für die M 1000 RR bald verfügbar sein werden. Wir haben in den Märkten auch ein gewisses Kontingent gesichert, dass die Rennteams auch frühzeitig die Motorräder bekommen, um die Saison gleich mit der M 1000 RR beginnen zu können. Wir selbst sollten für die Saison bereit sein. Auch Corona sollte uns nicht weiter behindern können, die Ingenieure sind mittlerweile so ausgestattet, dass sie über das Netzwerk Teile fürs Rapid Prototyping an die Druckzentren schicken können. Nur eben die Fahrtests, die kann man nicht im Homeoffice machen." ■



BMW

Saisonhöhepunkt: Laverty (r.) und Sykes auf den ersten beiden Startplätzen


BÖRNER

Endurance-WM: Paket konkurrenzfähig, Stürze verhinderten Titelkampf


EISELE

Jonas Folger: BMW den IDM-Titel abgejagt, nun gute gemeinsame Perspektiven



Ausgetrickst: Shinya Nakano (#56) führte bis wenige Meter vor dem Ziel

MOTOGP

Knapper geht's nicht

Um ganze 14 Tausendstelsekunden wurde im Jahr 2000 die 250er-WM entschieden. Wenige Meter vor dem Ziel schien Shinya Nakano Weltmeister zu werden. Doch dann wurde es Olivier Jacque.

Von: **Imre Paulovits**

Die zwei silbernen Yamahas rasen die Zielgerade herunter, voran die mit der roten Startnummer 56, dicht dahinter die mit der gelben 19. Dann schert die hintere Maschine aus, und überquert den Zielstrich mit einer halben Radlänge Vorsprung. Shinya Nakano, der das Rennen die meiste Zeit angeführt hatte, unterliegt im Titelkampf seinem Teamkollegen Olivier Jacque.

Die Geschichte hatte ein Jahr zuvor ihren Anfang genommen. „Ende der Saison hatte Yamaha einen riesigen Entwicklungssprung gemacht", erinnert sich Olivier Jacque, der so das Saison-Finale in Buenos Aires gewinnen konnte. Doch die Saison 2000 begann mit zwei Siegen seines Teamkollegen Shinya Nakano.

Der damals 22-jährige Japaner hatte im südafrikanischen Welkom vor seinem Landsmann Daijiro Kato gewonnen, zwei Wochen später gewann er klar vor Jacque. In Suzuka wurde er in einem Wimpernschlagfinale Dritter hinter den beiden Hondas von Kato und Tohru Ukawa, auch diesmal hatte er seinen Teamkollegen weit abgehängt.

Yamaha-Piloten unter sich

„Shinya war zu Saisonbeginn der klar Stärkere von uns beiden" gesteht Olivier Jacque. „Aber ab Le Mans habe ich aufschließen können, und von da an haben wir uns gegenseitig immer weiter gepusht." In Mugello stürzte Nakano im Training, schlug seinen Teamkollegen aber erneut. Doch dieser antwortete mit einem Sieg in Barcelona. Auch in Assen, Donington und auf dem Sachsenring platzierte er sich vor dem Japaner. Nakano feierte zwei Siege in Brünn und Valencia, doch in Estoril stürzte er. Das Gleiche tat Jacque in Rio, Nakano schlug ihn in Motegi, und so kamen sie um ganze zwei Punkte getrennt zum WM-Finale nach Australien.

„Hervé Poncharal hat alles dafür getan, dass wir gleich behandelt werden", erinnert sich Nakano. „Wir waren bereits zwei Jahre lang Teamkollegen, und es hatte sich eine richtige Freundschaft zwischen uns entwickelt. Trotzdem war die Anspannung vor diesem Finale gewaltig. Wegen der Enge der Übersee-Rennen mussten wir uns im selben Raum umziehen, niemand konnte wirklich für sich alleine sein."

Die beiden Yamaha-Piloten konnten dem Rest des Feldes entfliehen, und da Nakano von Beginn an die Führungsarbeit verrichtete, konnte ihn Jacque viel genauer beobachten als andersherum. Dabei wurde diesem klar: „Ich war in der letzten Kurve schneller und kam mit mehr Schwung auf die Zielgerade. So hatte ich mir den Angriff für diese letzte Gerade aufgehoben. Aber ob es klappen würde, war lange nicht sicher."

Nakano wurde richtig überrascht: „Ich habe in dieser letzten Runde gepusht, was ich nur konnte. Es ging nicht mehr. Da dachte ich mir: Noch drei Kurven und ich bin Weltmeister. Dann noch zwei, und nur noch die letzte, und ich war immer noch vorn. Dann sah ich kurz vor dem Zielstrich Olivier kommen." Hervé Poncharal, der überglücklich die Weltmeisterschafts-Trophäe für sein Team entgegennahm, musste seinen Fahrer trösten. „Er hat wirklich gekämpft, er konnte einem schon leidtun. Aber es konnte halt nur einen Weltmeister geben", erinnert er sich.

Nach diesem Erfolg stieg das ganze Team in die 500er-Klasse auf, und Hervé Poncharals Tech3 blieb bis 2018 das Satelliten-Team von Yamaha in der Königsklasse. Nakano wurde gleich in seinem ersten 500er-Jahr WM-Fünfter. 2004 ging er zu Kawasaki, fuhr die ZX-RR in Motegi als Dritter aufs Podest, das er 2006 noch mit einem zweiten Platz in Assen toppte. Nach einer Superbike-WM-Saison 2009 bei Aprilia hängte er seinen Helm an den Nagel.

Jacque blieb bis 2003 bei Tech3, nach einem Jahr ohne Vertrag wurde er Kawasaki-Testpilot. Als er 2005 in Shanghai den verletzten Alex Hofmann ersetzte, fuhr er auf den sensationellen zweiten Platz. 2007 sollte er eine ganze Saison für Kawasaki fahren, doch nach mehreren Verletzungen zog er sich zurück. ■



YAMAHA

Weltmeister-Team 2000: Shinya Nakano, Hervé Poncharal, Olivier Jacque (v. l.)

WM-ENDSTAND 2000

250 ccm

1.	Olivier Jacque (F)	Yamaha	279 Pkte.
2.	Shinya Nakano (J)	Yamaha	272
3.	Daijiro Kato (J)	Honda	259
4.	Tohru Ukawa (J)	Honda	239
5.	Marco Melandri (I)	Aprilia	159
6.	Anthony West (AUS)	Honda	146
7.	Ralf Waldmann (D)	Aprilia	143
8.	Franco Battaini (I)	Aprilia	96
9.	Sebastián Porto (RA)	Yamaha	83
10.	Naoki Matsudo (J)	Yamaha	79


BMW
MOTORRAD
EINMALIGE SAISON
TAUSENDMAL DANKE
Eine Saison wie keine andere: Wir danken allen **BMW S 1000 RR Fahrern und Teams** für ihren großen Einsatz und gratulieren **RR-Fahrer Ilya Mikhalchik** und seinem Team EGS-alpha-Van Zon-BMW zur Vizemeisterschaft in der IDM Superbike 1000. Unser Glückwunsch gilt natürlich auch dem diesjährigen Sieger Jonas Folger und seinem Team Bonovo Action by MGM Racing. Diese ungewöhnliche Saison wäre ohne den Willen der Ausrichter und die vielen helfenden Hände nicht möglich gewesen. Vielen Dank an alle Beteiligten! Mehr Infos zum Superbike unter **bmw-motorrad.de/s1000rr**
#neverstopchallenging
MAKE LIFE A RIDE



MXGP-Start: Cairoli (#222) mit Holeshot, Gajser (#243) mittendrin

Ein Pyrrhussieg?

Multi-Champion Antonio Cairoli fuhr beim Auftakt zum italienischen Triple-GP in Arco di Trento den Heimsieg vor Tim Gajser ein. Doch bereits am kommenden Mittwoch könnte sich der Titelverteidiger auf der HRC-Honda erneut die WM-Krone aufsetzen. Clement Desalle schaffte zum Karriereende sensationell noch einmal als Dritter das Tagespodium.

Von: **Frank Quatember**

Das malerische Bergmassiv in den italienischen Dolomiten bot die wie gewohnt atemberaubende Kulisse beim ersten von drei WM-Events. Leider ohne Publikum – Serienpromotor Infront hatte aufgrund der aktuellen Corona-Situation entschieden, die Veranstaltung ohne Besucher auszutragen.

Unter der Woche trudelten die Meldungen vom Schlussstrich der beiden MX-Schwergewichte Clement Desalle und Gautier Paulin ein. Die Rennen in Arco sind für beide das letzte Highlight ihrer langen Karriere. Kurzfristig und traurig hatte sich MXGP-Rookie Jorge Prado abgemeldet: Der Spanier liegt weiterhin mit einer Lungeninfektion wegen Covid-19 flach.

Ein Gajser-Feuerwerk

Bei perfekten äußeren Bedingungen war der KTM-Superstar Cairoli auch ohne Fans extrem motiviert. Der kleine Italiener konnte im ersten Finale allerdings nicht die Führung von Startsieger Tim Gajser verhindern. Trotzdem dachten in dem Moment natürlich sämtliche Zuschauer an Computer oder TV an das epochale Duell Gajser gegen Cairoli im Vorjahr an gleicher Stelle, als beide die Nerven ihrer Fans bis aufs Äußerste strapaziert hatten. Aber Fehlanzeige – spannend geht anders.

Im Schatten der beiden Weltmeister sortierten sich die Schweizer Tonus und Seewer ein, während Romain Febvre und Brian Bogers die Startkurve nicht ohne Sturz überstanden. Auch

> Was für ein Drehbuch: Die ewigen Zweiten Paulin und Desalle kämpften gegen die Multichampions Cairoli und Gajser um den Sieg.

wenn Gajser nicht um jeden Preis siegen musste, brannte er in den nächsten Runden ein wahres Feuerwerk ab. Der Slowene fuhr enorm sicher und schnell Runde für Runde Bestzeit und nahm erst das Gas raus, als der Vorsprung vor Cairoli groß genug war. Der hatte längst eingesehen, dass in diesem Lauf kein Kraut gegen den Honda-Star gewachsen war. Hinter den zwei Champions belegten im Ziel alle drei Werks-Yamahas, angeführt von Jeremy Seewer, die Plätze in den Top 5.

Der zweite Lauf hatte es zum Glück in sich. Diesmal schnappte sich Cairoli den Startsieg, während Kontrahent Gajser in der Mitte zögerte, mit vollem Risiko in die Kurve zu ziehen. Doch auch ein Fuchs wie Cairoli macht Fehler: Ausgangs der Startkurve ließ er unnötig Platz, und Jeremy Seewer quetschte sich vorbei zur Führung. Am Hinterrad des Schweizers lauerte Desalle aufmerksam. Und hatte Glück!

Leader Seewer stürzt

Der bedauernswerte Seewer stürzte, Cairoli zögerte einen Moment und der „MX-Panda“ ging energisch an die Spitze. In der Folge entbrannte ein historischer Zweikampf um den Laufsieg. Im Ziel lachte Cairoli: „Wahnsinn, wie in den guten alten Zeiten, als wir beide noch jung waren!“ Auch wenn Cairoli mal einen Tick schneller war – das volle Risiko ging er nicht. Denn mit Desalle war und ist nicht gut Kirschen essen beim Passieren, wie erst jüngst KTM-Star Jeffrey Herlings etwas ironisch bemerkte.

Mit einigem Abstand lieferten sich Gautier Paulin und Tim Gajser den Kampf um Platz 3. Was für ein Drehbuch: Die ewigen Zweiten Desalle und Paulin gegen die Multichampions Cairoli und Gajser! Und tatsächlich blieb alles bis zum Zielsprung unverändert.



ARCHER

Der alte Mann und der Heimsieg: Tony Cairoli



YAMAHA

Pechvogel: Jeremy Seewer warf den Laufsieg weg

Cairoli bejubelte den Tagessieg, Gajser die (klare) WM-Führung und Desalle das Tagespodium als Dritter sowie den ersten Laufsieg seit Russland 2018. Voilá! Der Belgier konnte sein Glück kaum fassen und jubelte: „Das werde ich noch lange in Erinnerung behalten! So ein herrliches Gefühl, in Führung zu liegen und noch zu gewinnen."

Geerts gibt Gas

In der MX2-Klasse setzte Jago Geerts den Schalter wieder auf Anfang und konnte den Start zu Lauf 1 vor Tom Vialle für sich entscheiden. Der Franzose machte schnell enorm Druck und holte sich die Spitze, doch Geerts passierte den KTM-Piloten sofort aggressiv zurück! Und weiter ging es spektakulär. Zunächst krachten der top gestartete Österreicher Michael Sandner (GasGas) und der neue Yamaha MX1-Werkspilot Ben Watson mächtig gewaltig zusammen. Dann war wieder Unglücksrabe Geerts im Fokus, der Belgier verschaltete sich und fiel aus der Spitze. WM-Spitzenreiter Vialle wurde ab Rennhälfte von Thomas Kjer Olsen auf der Factory-Husqvarna hart bedrängt, und in Runde 14 ging der lange Däne schließlich vorbei. Dritter im Ziel wurde Olsens Teamkollege Jed Beaton.

Der Holeshot in Lauf 2 ging an den Turbostarter Vialle, gefolgt vom Landsmann und neuen 250er-Europameister Thibault Benistant. Michael Sandner brachte erneut auf Rang 3 viel Tempo auf die Startgerade, doch es dauerte nicht lange, bis die schnellen Olsen und Geerts am Österreicher vorbeizogen. Bis Runde 12 sah alles nach einem Sieg für Vialle aus, doch durch einen kleinen Sturz warf er GP- und Laufsieg weg. Jago Geerts ging in Führung, setzte sich gegen die beiden Franzosen durch und gewann den GP! Punktgleich mit „TKO", den in der Schlussphase von Lauf 2 leider die Kräfte verließen. Trotzdem visiert der Husky-Pilot bei noch zwei WM-Läufen den dritten Platz in der Gesamtwertung an, was aber auch für Jed Beaton gilt.

Aus deutscher Sicht glänzte in Arco eine kleine Frau. Larissa Papenmeier (Yamaha) musste zwar der alten und neuen Weltmeisterin Courtney Duncan (NZ) gratulieren. Doch als WM-Dritte nur sieben Punkte hinter der Siegerin durfte „Lare" zu Recht stolz auf sich sein. Ihr Kommentar: „Dann hole ich mir eben nächstes Jahr den Titel!" ■

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MXGP

Pietramurata (I): 1. November, 16. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 12 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet,
26 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	35.06,977 min
				= 52,967 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 7,891 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 30,105 s
4.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 34,388 s
5.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	20	+ 40,260 s
6.	Clement Desalle (B)	Kawasaki	20	+ 44,522 s
7.	Alessandro Lupino (I)	Yamaha	20	+ 48,919 s
8.	Jordi Tixier (F)	KTM	20	+ 53,606 s
10.	Valentin Guillod (CH)	Honda	20	+ 1.23,450 min
23.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MX2

Pietramurata (I): 1. November, 16. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 12 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet,
31 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	33.29,847 min
				= 52,489 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 2,030 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 3,309 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 4,458 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Yamaha	19	+ 19,387 s
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	19	+ 25,807 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	19	+ 34,751 s
8.	Maxime Renault (F)	Yamaha	19	+ 40,672 s
9.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Yamaha	19	+ 41,501 s
14.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.14,606 min

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MXGP

Pietramurata (I): 1. November, 16. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 12 Grad. **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet,
26 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Clement Desalle (B)	Kawasaki	20	35,15,111 min
				= 52,763 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 2,221 s
3.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 9,072 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 12,282 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 19,978 s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	20	+ 44,120 s
7.	Alessandro Lupino (I)	Yamaha	20	+ 45,684 s
13.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	20	+ 1.26,041 min
19.	Valentin Guillod (CH)	Honda	20	+ 1.42,906 min
22.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP TRENTINO / MX2

Pietramurata (I): 1. November, 16. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 12 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet,
29 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	33.54,442 min
				= 52,113 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 2,098 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 7,817 s
4.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 12,890 s
5.	Maxime Renault (F)	Yamaha	19	+ 23,178 s
6.	Ben Watson (GB)	Yamaha	19	+ 24,818 s
7.	Isak Gifting (S)	GasGas	19	+ 41,620 s
8.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Yamaha	19	+ 43,197 s
9.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 44,327 s
13.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.09,174 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	626 Punkte
2.	Antonio Cairoli	553
3.	Jeremy Seewer	535
4.	Romain Febvre	487
5.	Jorge Prado (E)	476
6.	Gautier Paulin	441
7.	Clement Desalle	402
17.	Arnaud Tonus	146
18.	Henry Jacobi (D)	134
26.	Valentin Guillod	65

1.	KTM	702 Punkte
2.	Honda	663
3.	Yamaha	605

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	693 Punkte
2.	Jago Geerts	620
3.	Maxime Renaux	505
4.	Thomas Kjer Olsen	489
5.	Jed Beaton	488
6.	Ben Watson	466
7.	Roan van de Moosdijk	442
25.	René Hofer (A)	73
28.	Simon Längenfelder (D)	59
30.	Michael Sandner	46

1.	Yamaha	718 Punkte
2.	KTM	709
3.	Husqvarna	579



Alle sechs Läufe gewonnen: Hamish Macdonald

PAIRAN

Enduro-DM in Woltersdorf

Ein wahrer Champion

Der Neuseeländer Hamish Macdonald holte sich in der Kurzsaison der Enduro-DM den klassenübergreifenden Championats-Titel mit Gesamtsiegen an allen sechs Fahrtagen. Dass ein Fahrer ungeschlagen Champion wurde, hatte bis dahin nur Macdonalds Sherco-Teamchef, Marcus Kehr, fertiggebracht.

Von: **Robert Pairan**

Macdonald ist amtierender Youth-Weltmeister und startet diese Saison in der Junioren-Klasse der WM. Weil er die gesamte Zeit in Europa ist, nutzt er die Gelegenheit, verschiedene Wettbewerbe zu fahren und wurde vom Sherco-Werksteam dank der guten Verbindungen an Marcus Kehr „ausgeliehen". Sein Triumph ist sehenswert, und er reiht sich als Deutscher Meister bei vielen internationalen Fahrern in der DM, wie z. B. seine Vorgänger Anders Eriksson oder Juha Salminen, ein.

Konkurrenz kommt demnächst vielleicht aus dem eigenen Team: Luca Fischeder gewann am ersten Tag in der ersten Runde beide Sonderprüfungen und scheiterte erst zur Halbzeit, als er über die Spur hinausschoss und den Hang hinabrutschte. Doch am zweiten Tag war der 21-jährige Sherco-Fahrer schnellster Deutscher und ist aktuell wohl das vielversprechendste Talent im deutschen Endurosport.

Das Finale der Enduro-DM fand noch kurz vor dem bundesweiten „Lockdown light" im brandenburgischen Rüdersdorf statt: Heftiger Regen hatte beide Sonderprüfungen und die Etappe schwierig und schmierig werden lassen. Das ergab hartes Enduro statt „light", weshalb sich Fahrer wie Fischeder besser positionieren konnten als in den vergangen Läufen.

E2-Titel für Von Zitzewitz

Obwohl Macdonald mit der 300er-Viertakt-Maschine in der E2-Klasse gewertet wird, bekommt er mit ausländischer Lizenz keine DM-Punkte. Die holte sich in der E2-Klasse Davide von Zitzewitz, der in Woltersdorf deutlich unter Wert geschlagen wurde: „Tatsächlich bin ich froh, überhaupt ins Ziel gekommen zu sein. Ich habe eine schmerzhafte Entzündung im Ringfinger der linken Hand, und war nicht sicher, ob ich den Lenker festhalten könnte." Doch zum Schluss rettete er sich ins Ziel und holte den Titel.

Unter den schwierigen Bedingungen wuchs Eddi Hübner über sich hinaus und landete am ersten Tag mit nur einer Sekunde Rückstand auf dem vierten Platz im Championat. Am zweiten Tag konnte er sich trotz eines heftigen Sturzes im Extremtest noch verbessern und kam auf Tagesrang 3. Damit vertrieb er den Championats-Titelverteidiger Dennis Schröter vom Podium.

Es war der letzte Lauf des 38-jährigen Husqvarna-Fahrers, der sechs Mal in Folge das Championat gewonnen hat und den Helm an den Nagel hängen will. Diese Saison wird es der Vizetitel im Championat, aber sein siebter Titel in der E3-Klasse, die er auch an diesen beiden Tagen gewann. Schröter war auf Husqvarna über viele Jahre die Leistungsspitze in der Deutschen Meisterschaft.

Kein Heimvorteil für Riedel

In der E1-Klasse holte sich Robert Riedel zum ersten Mal den Meistertitel: Er wohnt zwar nur 500 Meter vom Fahrerlager im historischen Museumspark entfernt, hatte aber nur wenig Heimvorteil, da das Betriebsgelände, wo die Sonderprüfungen waren, nicht zum Training zur Verfügung steht. Im Gegenteil, am ersten Fahrtag lief es gar nicht gut: „Ich hatte in jeder Prüfung einen heftigen Fehler, und es hat überhaupt nichts gepasst. Am zweiten Tag wusste ich, dass ich nur noch heil rumkommen musste, um den Titel einzufahren – und das hat dann wieder Spaß gemacht."

Prompt wurde der KTM-Fahrer Klassensieger am zweiten Tag, nachdem er sich am ersten Tag noch Jonathan Rossé geschlagen geben musste. Der Schweizer war schlecht in die Saison gestartet und kam mit verletztem Fuß auf dem ungeliebten Sand nicht zurecht. Im Schlamm von Rüdersdorf steigerte er sich dann zum Tagessieg. ■



PAIRAN

Mit 21 Jahren Enduro-Champion

ENDURO-DM

Woltersdorf (D), 31. Oktober
1. Tag

1.	Hamish Macdonald (NZ), Sherco	57.42,45 min
2.	Dennis Schröter, Husqvarna	+1.08,47 min
3.	Luca Fischeder, Sherco	+1.22,37 min
4.	Edward Hübner, KTM	+1.23,68 min
5.	Chris Gundermann, KTM	+3.18,82 min
6.	Björn Feldt, KTM	+3.25,18 min
7.	Davide v. Zitzewitz, KTM	+3.31,57 min
8.	Florian Görner, KTM	+3.42,92 min
9.	Jonathan Rossé (CH), Yamaha	+4.05,43 min
10.	Tilman Krause, KTM	+4.08,86 min

ENDURO-DM

Woltersdorf (D), 1. November
2. Tag

1.	Hamish Macdonald (NZ), Sherco	51.03,82min
2.	Luca Fischeder, Sherco	+1.03,98 min
3.	Edward Hübner, KTM	+2.25,89 min
4.	Dennis Schröter, Husqvarna	+2.50,74 min
5.	Florian Görner, KTM	+3.51,66 min
6.	Christian Brockel, KTM	+4.20,00 min
7.	Davide v. Zitzewitz, KTM	+4.20,31 min
8.	Chris Gundermann, KTM	+4.36,15 min
9.	Robert Riedel, KTM	+4.36,98 min
10.	Tilman Krause, KTM	+5.31,01 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Tagen

1.	Hamish Macdonald	419 Punkte
2.	Dennis Schröter	386
3.	Luca Fischeder	361
4.	Davide von Zitzewitz	360
5.	Edward Hübner	353
6.	Björn Feldt	305
7.	Robert Riedel	301
8.	Yanik Spachmüller	273
9.	Benjamin Meusel	261
10.	Florian Görner	259
11.	Tilman Krause	243
12.	Tristan Hanak	223



Titel verteidigt: Lettenbichler gewinnt erneut die Romaniacs

FUTURE7MEDIA

Anfang und Ende

Anstelle der durch den Corona-Virus erstickten WESS-Serie fand 2020 ein einziges Hard Enduro in den rumänischen Karpaten statt. Die Red Bull Romaniacs gewann mit Vorjahressieger und WESS-Titelverteidiger Manuel Lettenbichler wieder ein Deutscher.

Von: **Thomas Schiffner**

Die 2019 von KTM initiierten „World Enduro Super Series" (WESS) sollten unter dem Corona-Schatten dieses Jahr in vier Hard Enduro Contests binnen fünf Wochen ab Mitte September stattfinden. Doch die Pandemie sorgte für eine komplette Zwangsstreichung des Wettbewerbs – es blieben allein die als Finale geplanten Red Bull Romaniacs in Rumänien. Vier Tage kämpften sich die 23 Profis der „Goldklasse" durch die Wälder der Karpaten. Zuvor musste allerdings schon der geplante Prolog durch das siebenbürgische Sibiu abgeblasen werden.

Die 17. Auflage der Romaniacs wurde von Anfang an durch ein Duell geprägt: Vorjahressieger Manuel Lettenbichler gegen den Hardenduro-erfahrenen Briten Graham Jarvis. Für den 22-jährigen Bayer, der vor fast einem Jahr von KTM einen Werksfahrervertrag erhalten hat, war es tatsächlich der erste offizielle internationale Einsatz für Mattighofen! Und das Ende Oktober.

Motivation hochgehalten

Einen kurzen Prolog gewann der Südafrikaner Wade Young vor Alfredo Gomez (E), Billy Bolt (GB), Graham Jarvis und Lettenbichler. Der erste Tag blieb trocken, jedoch hatten die Organisatoren wie jedes Jahr jede Menge Schwierigkeiten in die Streckenführung eingebaut. Jarvis kam mit der Winzigkeit von 36 Sekunden Vorsprung auf seiner Zweitakt-Husqvarna vor Lettenbichler ins Ziel. Am Donnerstag drehte der Bayer den Spieß um und finishte 1.34 min. vor Wade Young, konnte aber auf Jarvis drei Minuten gutmachen. Tag 3 konnte wiederum der Brite vor Lettenbichler für sich verbuchen, sodass die Mattighofener Duellanten vor dem Finaltag ganze 25 Sekunden (zugunsten von Jarvis) trennten!

Bei Regen und damit immer schwerer zu befahrendem Untergrund fuhr der Brite Billy Bolt ein perfektes Rennen und gewann Tag 3 vor Husqvarna-Kollege Gomez und Lettenbichler. Jarvis wurde nur Fünfter und musste damit dem Deutschen den Gesamtsieg mit 2,5 Minuten Rückstand überlassen.

Lettenbichler überglücklich über seinen ersten und einzigen Sieg 2020: „Ich begann gut, aber ich konnte nicht glauben, wie schnell Graham war. Wir sind über die vier Tage viel zusammen gefahren, und das hat meine Motivation hochgehalten. Es war schwer, hierherzukommen und nicht zu wissen, wie geschickt und fit man ist."

Geschichte schrieb die Spanierin Sandra Gomez: Als erste Frau fuhr sie bei den Romaniacs die Strecke der Goldklasse – und erreichte das Ziel! ■



HUSQVARNA

Am letzten Tag gescheitert: Husqvarnas Graham Jarvis

EXTREM ENDURO

Red Bull Romaniacs (RO), 28.–31. Oktober

1.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	20:27.11 h
2.	Graham Jarvis (GB), Husqvarna	+2.26 min
3.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	+14.09 min
4.	Wade Young (ZA), Sherco	+14.22 min
5.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+31.18 min
6.	Mario Roman (E), Sherco	+1:44.28 h
7.	Michael Walkner(A), Husqvarna	+2:47.50h
8.	Teodor Kabakchiev (BG), KTM	+4:30.14 h
9.	Michele Bosi (I), KTM	+8:55.31 h
10.	Sonny Goggia (I), Beta	+6:47.13 h
11.	Rienk Tuinstra (NL), KTM	+8:21.21 h
12.	Suff Sella (IL), KTM	+11:51.51 h
18.	David Braun (D), KTM	+37:28.57 h

NACHRICHTEN

WECHSEL BEI GASGAS

Beim deutsch geführten GasGas MX2-Werksteam unter Justin Amian gab es einen fliegenden Wechsel. Unter der Saison waren die verletzten deutschen Piloten Jeremy Sydow und Simon Längenfelder vorübergehend durch Michael Sandner (A) und Isak Gifting (S) ersetzt worden. Der 20-jährige Schwede nutzte seine Chance, fuhr beständig Top-Resultate ein und erhielt einen Vertrag für die kommende WM-Saison. Während Simon Längenfelder im Team bleibt, wechselte der Chemnitzer Sydow bereits zu einem deutschen Team und wird aller Voraussicht nach 2021 in der MX2-WM starten.

NEUER US-SX-KALENDER

Die Supercross-WM 2021, die schon im Januar beginnt, läuft voraussichtlich wieder im Corona-Modus. Erstmals seit 25 Jahren wird nicht in Kalifornien, sondern, analog zum MX, mit einem „Triple-GP" in Houston (Texas) begonnen. Auf vier der ersten fünf Stationen finden zwei bzw. drei Rennen binnen einer Woche statt. Die Läufe 13 bis 16 sind noch nicht benannt; das Finale soll an noch nicht fixiertem Datum in Salt Lake City (Utah) stattfinden.

16./19./23.01.2021	Houston
30.01./02.02.2021	Indianapolis
20./23./27.02.2021	Glendale
06.03.2021	Daytona
20./23./27.03.2021	Arlington
TBA	Salt Lake City

Weitere Termine: noch offen

WATSON NEBEN SEEWER

Beim MX1 Yamaha Factory Team von Louis Vosters wird der Engländer Ben Watson 2021 zweiter Pilot neben Jeremy Seewer. Watson liegt aktuell auf MX2-WM-Platz 6 und muss altersbedingt kommende Saison auf das große Motorrad wechseln. Sein Nachfolger im MX2-Team der Blauen und damit neuer Teamkollege von Jago Geerts und Maxime Renaux wird der frischgebackene 250er-Europameister Thibault Benistant (F). Schwer wird es dagegen für Henry Jacobi, ein neues Team zu finden.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



X3 M40i, EU6, EZ 04/2018, 5500 km, 265 kW (360 PS), Sophistograu, Prof. Driving Assistant Plus, HuD, WLan, Wippen, Steptronic, 51.500,- € (MwSt. awb.) VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Gießer Weg 16, 64673 Zwingenberg, 06251/7099-0, www.bmw-vogel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54833

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Jaguar

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

Lamborghini

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

Lotus

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

Mercedes



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. 54747



SL 320 WDB 129, 1993 Roadster, 1. Hd., 112.000 km, silber-met., Leder schwarz, exc. Zust., 21.900,- € v. priv. E-Mail: majones@t-online.de, 95469 Speichersdorf, Tel. 09275/1865

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54749

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer "V 250 Edition" lang - VANSPORTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 25500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen, Höherlegungsfedern + 30 mm und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Bereifung Cooper AT3 235/60 R17), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfzg. 4 - 5 Schlafplätze, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m., zum Preis von 51.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54750

SLC 250 Diesel, AMG-Line, Panorama, Harman Kardon, weiß, Leder schw., 8-fach bereift, KD neu, scheckh.gepfl., ca. 93000 km, AMG-Felgen 18 Zoll, Autom., v. priv., VB 31.200,-. Tel. 0162/6366093

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

Porsche

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



1955/65 Porsche 356 GT/GS, nur authentisch und echt... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Carrera 4, 3/2014, letzter Sauger, 27000 km, 257 kW (349 PS), schwarz, Klima, 88.991,- €. Optionspaket 50 Jahre Porsche. 59368 Werne, Tel. 0171/4158841



Jetzt auch bei Youtube und Instagram: Cargold Collection 08036/7006, cargold.com H



997 911 Carrera 2 Facelift, EZ 7/2010, 254 kW (345 PS), macadamiabraun-met., Klima, 19" Alu, Vollleder, 215000 km, Scheckheft, VB 39.500,-. 45356 Essen 0163/8695566, haus@thicon-models.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54693

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

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



Macan GTS, EZ 02/18, 39600 km, 265 kW (360 PS), karminrot, Leder-Memory, Navi, SD, Klima, fast Vollausstattung, VB 58.900,- € (MwSt. awb.). TomKat Training Akademie GmbH, Dorfstrasse 42, 87477 Moosbach, 0151-59039670

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54719

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

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

schäfer RENNAUSPUFFANLAGEN TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

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

VW



Golf GTI, fast Vollausstattung, 69900 km, EZ 08/18, 230 PS, 1. Hand, top gepflegt, 24.900,- €. 70794 Filderst., T. 0177/7463147

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54664

Verschiedenes

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

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell **MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE**

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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)

msa 47/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe



MERCEDES

Alle Jahre wieder: Mercedes feiert den siebten Titel – und schafft einen mehr in Serie als Ferrari zwischen 1999 und 2004

Lieber GT Masters

Zum Ende der alten DTM
MSa 45/2020

Manchmal sollte man sich eingestehen, wenn's vorbei ist. Leider hat Herr Berger diesen Zeitpunkt verpasst. Trotzdem, oder gerade deshalb lassen Sie mich hier einen Vergleich vornehmen zwischen DTM und ADAC GT3, allein anhand von Zahlen und Fakten:
1.) Fahrzeuge: GT3-Rennwagen mit ABS, Traktionskontrolle und BOP: Wo ist da für den DTM-Fan der Unterschied sichtbar?
2.) Rennformat: Fliegender Start, Rennenlänge circa eine Stunde, je ein Rennen am Samstag und am Sonntag. Abgesehen vom Fahrerwechsel beim ADAC GT Masters gibt es also bei der DTM im nächsten Jahr keinen großen Unterschied!
3.) Kosten: Die DTM verlangt höheres Startgeld, dazu Kosten für Benzin und Reifen: Warum sollte ein Team zur DTM wechseln, wenn es bei der etablierten ADAC-Serie viel günstiger ist?
4.) Fernsehen: Herr Berger bezieht seine Zuschauer an der Rennstrecke und vorm TV aus den bisherigen DTM-Rennen. Er weiß nicht, wie und ob sein neues Format von den Fans überhaupt angenommen wird. Warum soll ein Motorsport-Fan 2021 DTM ansehen, wenn er diese Art von Rennen schon seit Jahren erfolgreich auf Kabel1 mit der ADAC-GT3 sehen kann?
5.) Renn-Prädikat: Das ADAC-GT3 hat einen Meisterschaftsstatus: Warum sollten Teams dann in die GT3-Klasse B (ehemals DTM) wechseln? Wo bleibt das Alleinstellungsmerkmal der DTM?
Wie der Vergleich zeigt, hat es Herr Berger geschafft, aus der DTM eine x-beliebige und somit austauschbare UND schlussendlich verzichtbare Rennserie zu machen!
Als langjähriger und leidenschaftlicher DTM-Fan (seit 1988 vor dem TV, seit 1994 an der Rennstrecke), werde ich mir diese DTM 2021 nicht mehr ansehen! Dann gucke ich mir doch lieber das Original an – und das heißt ADAC GT Masters!

Oliver Schulz
D-49808 Lingen (Ems)

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. Nov.: DSK Freies Fahren Hockenheim
12./13. Dez.: DSK Schotter Performance Training Strohn unter Leitung von DSK-Präsidiumsmitglied Armin Schwarz

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Samstag, 07. November

11.00	ADAC TCR Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
11.50	ADAC GT4 Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.00	ADAC F4 Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.15	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	SRF 2
14.30	GT Masters Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.15	Carrera Cup Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1

Sonntag, 08. November

00.00	Rallye-EM Ungarn, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
10.00	ADAC F4 Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.00	Carrera Cup Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
12.15	ADAC TCR Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.00	GT Masters Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.15	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	SRF 2
14.45	ADAC GT4 Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.00	ADAC F4 Oschersleben, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
20.00	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Sport 1+*
ab 22.00	ADAC GT Masters & AvD Magazin	Sport 1

Montag, 09. November

00.00	Rallye-EM Ungarn, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 04. November

11.00	MX-WM Pietramurata (2), 1. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	MX-WM Pietramurata (2), 2. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*

Samstag, 07. November

13.00	Moto3-WM Valencia, Qualifying 2 **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Valencia, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.10	Moto2-WM Valencia, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 08. November

10.20	Moto3-WM Valencia, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
11.00	MX2-WM Pietramurata (3), 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	MXGP-WM (3), 1. Lauf **LIVE**	ES2*/ SRF 2
12.20	Moto2-WM Valencia, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.50	Moto2-WM Valencia, Rennen (Aufz.)	Servus TV
14.00	MotoGP Valencia, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.45	MX2-WM Pietramurata (3), 2. Lauf (Zus.)	Eurosport 2*
15.00	MXGP-WM Pietramurata (3), 2. Lauf **LIVE**	ES2*/SRF 2

Internet/Livestreams

Freitag, 06. November bis Sonntag, 08. November

---	Motorrad-WM Valencia, alle Sessions **LIVE**	dazn.de*, auch: www.servus.com**/www.motogp.com*
---	DTM & Rahmenserien, alle Sessions **LIVE**	grid.dtm.com

Samstag, 07. November

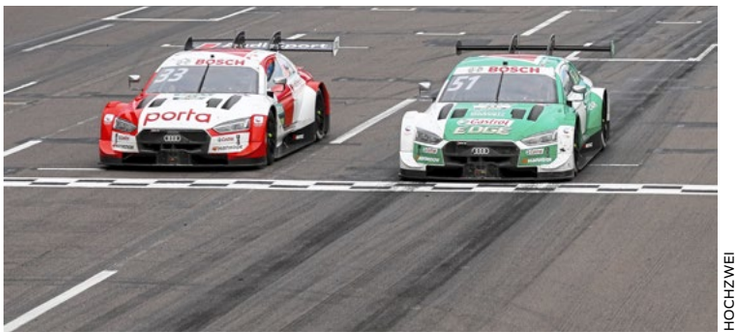
10.25	DTM Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 11.00	ADAC-WE Oschersleben, alle Rennen **LIVE**	sport1.de
11.15	TCR Europe Jarama, 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
14.05	TCR Europe Jarama, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv

Sonntag, 08. November

05.40	Super GT Motegi, Rennen **LIVE**	YouTube
ab 10.00	ADAC-WE Oschersleben, alle Rennen **LIVE**	sport1.de
10.25	DTM Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de

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

Vorschau



HOCHZWEI

DTM-Showdown in Hockenheim. Wer gewinnt den Titel: Rast oder Müller?



RED BULL

MotoGP: Der letzte Dreierpack von Rennwochenenden beginnt in Valencia



NASCAR

NASCAR-Finale in Phoenix: Vier Fahrer kämpfen um den Cup-Titel

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

05.–07.11.	Int. ADMV-Lausitz-Rallye	D
06.–08.11.	Rallye-EM, Ungarn	H
07.11.	TCR Europe, Jarama	E
07./08.11.	DTM, Hockenheim	D
07./08.11.	ADAC GT Masters/TCR/F4/GT4, Oschersleben	D
07./08.11.	Porsche Carrera Cup, Oschersleben	D
07./08.11.	Nürburgr. Langstr.-Serie, 7. & 8. Lauf **– abgesagt –**	D
07./08.11.	12h-Rennen, Zolder **– abgesagt –**	B
07./08.11.	Ferrari Chall., Weltfinale Misano **– verschoben –**	I
08.11.	NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona	USA
08.11.	Super GT, Motegi	J

Motorrad

04.11.	Motocross-WM, Pietramurata (2)	I
07./08.11.	Enduro-WM, Marco de Canaveses	P
08.11.	Motorrad-WM, Valencia	E
08.11.	Motocross-WM, Pietramurata (3)	I

GRÜSSE VON DER NORDSCHLEIFE



DER SUPERTEST ALS BENCHMARK: HERSTELLER BAUEN SPORTWAGEN NACH STRENGSTEN VORGABEN, DER FOKUS LIEGT AUF PERFORMANCE UND DYNAMIK. DER SPORT AUTO SUPERTEST TESTET SO HART, WIE ES NUR GEHT: NEBEN VIELEN DYNAMIK-MESSUNGEN WIRD NUR BEI DIESEM TESTFORMAT DIE RUNDENZEIT AUF DER BERÜCHTIGTEN NORDSCHLEIFE ERMITTELT.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de