

MOTOR SPORT aktuell

NR. 44 / 14. OKTOBER 2020

Eifel-Grand-Prix am Nürburgring

Hamilton knackt Schumi-Rekord

WTCR am Slovakiaring

Drei Rennen, drei neue Sieger

Moto2-WM in Le Mans

Lowes beendet Dürreperiode



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



DTM in Zolder
**Rast läutet Endspurt
mit zwei Siegen ein**



Motorrad-WM in Le Mans
**Petrucci triumphiert
auf nassem Asphalt**



Rallye-WM auf Sardinien
**Hyundai-Doppelsieg
dank Start-Vorteil**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamilton stellt Sieg-Rekord von Schumacher ein **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum GP der Eifel **S. 6**
- Formel 1** Sind Zweitags-Events die bessere Alternative? **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**
- Sportwagen** WRT räumt im GTWC Sprint Cup groß ab **S. 12**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 14**
- Rallye-WM** Hyundai feiert Doppelsieg auf Sardinien **S. 16**
- Rallye-WM** WRC2/WRC3 Italien und aktuelle Hintergründe **S. 20**
- Rallye-WM** Aus dem Servicepark und weitere WM-News **S. 22**
- Tourenwagen** WTCR Slovakiaring und TCR Europe Barcelona **S. 24**
- DTM** Rast nach Doppelsieg in Zolder wieder auf Titeljagd **S. 26**
- Tourenwagen** Aktuelles aus STCC, NASCAR und Co. **S. 29**

Motorrad:

- MotoGP** Petrucci gewinnt die Wasserspiele in Le Mans **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Frankreich **S. 32**
- Moto2-WM** Lowes beendet seine vierjährige Sieglos-Serie **S. 34**
- Moto3-WM** Viatti nach Le-Mans-Erfolg voll im Titelrennen **S. 36**
- MotoE** Aegerter wird abgeräumt, Torres wird Meister **S. 38**
- Historie** Jörg Teucherts Super-sport-WM-Titel 2000 **S. 39**
- Motorrad-sport** Kenny Roberts' WM-Titel, Nachrichten **S. 40**
- Offroad** Supermoto-WM-Finale und aktuelle News **S. 41**
- Motocross-WM** Prado holt zwei Siege beim Heimspiel **S. 42**

Leserservice:

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



24 WTCR am Slovakiaring: Siegpremiere für Catsburg und Engstler



42 Motocross-WM Intu Xanadú – Arroyomolinos: Die MX-Elite traf sich zum elften Mal diese Corona-Saison



20 Rallye-WM Sardinien – WRC2 & WRC3: Hyundai siegt auch in der Nachwuchsklasse

Editorial

Mercedes bezahlte erst Lehrgeld, bevor man mit Lewis Hamilton durchstartete. Ähnliches könnte sich bei Renault und Fernando Alonso wiederholen.

Der 91. Sieg bringt Lewis Hamilton auf eine Stufe mit Michael Schumacher. Am Ende des Jahres wird er den Rekord aller Wahrscheinlichkeit nach allein halten und nach WM-Titeln gleichziehen.

Ja, Hamilton hatte nie ein wirklich schlechtes Auto – außer zu Beginn 2009. Doch McLaren-Mercedes bekam damals relativ schnell die Kurve. In 14 Saisons hat Hamilton in jeder mindestens einmal gewonnen. Das allein schon unterstreicht seine Qualitäten. Hamilton bleibt nie stehen, sondern verbessert sich ständig. So schafft er es auch noch mit 35, die jungen Wilden hinter sich zu halten.

Debatten über den Besten der Geschichte sind aus meiner Sicht sinnlos. Den kann man in keiner Sportart ausmachen, weil jede Epoche anders ist. In der Formel 1 waren die Piloten anfangs Pioniere im gehobenen Alter, später Draufgänger und heute durchtrainierte Modellathleten, die ihr Leben allein auf das Rennfahren ausrichten – und durch Telemetrie so gläsern sind wie wir alle im Digitalzeitalter. Die nächsten Helden dieses Sports sind die Angehörigen der Generation Playstation, die im Heim-Simulator so lange fahren, bis ihnen die Augen zu-fallen. Wie will man das vergleichen? Deshalb: Schumacher war der Beste seiner Generation, Hamilton ist es heute. Fangio, Clark, Senna waren es damals. Dann gibt es ja noch die Prosts, die Laudas ...

Lassen Sie uns noch über Renault sprechen. Dieses Po-

dest war überfällig nach drei vierten Plätzen von Daniel Ricciardo in Silverstone, Spa und Mugello. Es ist der verdiente Lohn für ihn und Renault. Die Franzosen haben seit ihrer Rückkehr als Werksteam 2016 viel Spott über sich ergehen lassen müssen. Der V6-Turbo war eine Baustelle. Heute ist der Motor der zweitbeste im Feld. Die Investition von mehr als einer Milliarde Euro seit Beginn der Hybrid-Ära war zwar viel zu hoch – wie bei allen Herstellern –, aber nicht umsonst.

Das Podest ist Belohnung für die Beharrlichkeit. Man hat das Projekt nicht eingestampft, als es nicht lief. Stattdessen bleibt Renault der Formel 1 in schweren Zeiten treu – im Gegensatz zu Honda, die Ende 2021 aussteigen. Renault hat den Weitblick. Den hatte auch Mercedes, trotz zunächst vieler Pleiten nach dem Einstieg als Werksteam 2010. Renaults neuer Präsident Luca de Meo ist mit Leidenschaft dabei. Und 2021 kommt ja ein gewisser Alonso, den ich zu den größten Rennfahrern überhaupt zähle. Es dürfte ein Übergangsjahr mit Ausrufezeichen werden.

Wenn Renault so weitermacht, wird auch Alonso aufs Podest fahren. Und ab 2022 wartet die große Chance mit neuem Reglementzyklus. Teamchef Abiteboul kündigt an: „Ab 1. Januar 2021 werden wir uns voll auf 2022 stürzen.“ Ab dann wird einzig das 2022er-Auto den Windkanal belegen. Renault wittert Blut – und mit Alonso hat man einen Hai im Cockpit, der zubeißt.

Andreas Haupt, Redakteur



MSa-Paddock



BLICK AUS DEM PRESSEZENTRUM

Endlich wieder Formel 1 live vor Ort. Für Andreas Haupt war es das erste Rennen 2020 an der Rennstrecke überhaupt. Da juckte auch die Kälte in der Eifel nicht. Ein Wermutstropfen: Leider ist das Fahrerlager für Printjournalisten weiter gesperrt.



STRENGE AUFLAGEN

Für das Toyota-Team Kalle Rovanperä und Jonne Halttunen war es aufgrund der strengen FIA-Regeln nicht Neues, für MSa-Reporter Reiner Kuhn und die italienische Bevölkerung schon. Zum Start der Rallye Sardinien verschärfte die Regierung ihre Corona-Vorschriften, Maskenpflicht gilt nun auch im Freien – strenge Kontrollen und Bußgelder inklusive.



TESTFAHRT IM ÜBER-ELFER

Zum Tracktest mit dem aktuellen Porsche 911 RSR reiste Redakteur Michael Bräutigam vergangene Woche nach Vallerunga. Für die Fahreindrücke müssen Sie sich allerdings noch ein wenig gedulden, die gibt es in einer ruhigeren Motorsport-Zeit zu lesen.



34

Motorrad-WM in Le Mans – Moto2-Klasse:
Lüthi-Aufholjagd am Rennsonntag

INTACT/GLÄNZEL

PORSCHE/TAP

Erfrischendes Ren

Lewis Hamilton feierte seinen 91. Sieg, Renault das erste Podest der Neuzeit. Ferrari war nur in der Qualifikation schnell. Und Nico Hülkenberg beendete seinen dritten Grand Prix der Saison nach starker Aufholjagd auf dem achten Platz.

Von: **Andreas Haupt**

Hätte Bottas ohne Pech trotz Patzer siegen können?

Valtteri Bottas stand Lewis Hamilton nur anfangs im Weg. Am Start verteidigte der Finne den Spitzenplatz im Rallye-Stil. Doch früh zeichnete sich ab, dass Hamilton besser mit den Reifen umgeht. Der Zweitplatzierte beobachtete: „Valtteris Reifen wurden von Graining befallen.“ Hamilton trieb ihn dann in einen Fehler.

Den beging Bottas in der 13. Runde. In der ersten Kurve blieb das rechte Vorderrad stehen. „Ich fühlte plötzlich weniger Grip beim Bremsen, und schon stand das Rad.“ Der Vorsprung von 1,1 Sekunden war auf einen Schlag dahin. Hamilton überholte auf der Außenseite. Das Rennen war für Bottas in diesem Moment noch nicht gelaufen. Die kaputten Reifen trieben ihn an die Box. Dort gab es einen frischen Satz der Sorte Medium. Bottas war in der Folge auf eine Zwei-stoppstrategie gepolt. Hamilton war mit Max Verstappen im Rücken auf ein Einstopprennen gesetzt. „Die Strategie hätte Valtteri noch zum Sieg helfen können“, berichtete Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Bottas hätte Hamilton demnach im Finale auf frischeren Reifen noch einholen können.

Der Traum vom Sieg lebte nur drei Runden. Dann richtete die Rennleitung eine virtuelle Safety-Car-Phase ein, nachdem Kimi Räikkönen und George Russell kollidiert waren. Mercedes reagierte wie Red Bull und bat Hamilton zum Reifenwechsel. Unter VSC sparte sich Hamilton elf Sekunden. Wenig später kam es noch schlimmer für den WM-Zweiten. Vermutlich eine defekte

MGU-H riss Bottas in der 18. Runde aus dem Rennen.

Wer hatte die bessere Taktik im Mittelfeld?

Daniel Ricciardo stoppte ein erstes Mal während des VSC. Die Teamführung war darüber zunächst unglücklich, weil die Rennleitung die Neutralisation just in dem Moment aufhob, als der Australier an der Box stand. „Man kann die Entscheidung infrage stellen“, meinte Renaults Teamchef Cyril Abiteboul. „Doch wir hatten nur eine Sekunde, um uns umzuentcheiden. Dann war Daniel bereits in der Boxeneinfahrt.“ Ohne VSC wäre der Renault-Pilot noch länger draußen geblieben. „Die Softreifen waren noch extrem gut intakt.“

Mit dem frühen Reifenwechsel war Ricciardo wie Hamilton und Verstappen auf einen langen zweiten Stint bis ins Ziel gepolt. McLaren und Racing Point machten das Gegenteil. Lando Norris und Sergio Pérez führen fast die Hälfte des Rennens auf dem Startreifen. Es hätte sich für beide ausgehen können, den Renault später mit frischeren Reifen noch zu kassieren. „Es wäre eng für mich geworden, auf den Mediumreifen durchzukommen“, gab auch Ricciardo zu.

McLaren und Racing Point sahen sich in einer besseren Position. Doch Norris kostete der Renault-Motor die Chance auf den zweiten Podestplatz. Ein fehlerhafter Sensor brachte den V6-Turbo aus dem Tritt. „Es gab Probleme mit der Zündung. Der Motor schaltete immer wieder in den Sicherheitsmodus. Wir mussten Lando ständig Ansagen machen, wie er da rauskommt. Wegen der Fehlzündungen lief unverbranntes Benzin in den Auspuff. Das führte dann zum Schaden“, schilderte McLaren-Teamchef Andreas Seidl.

Pérez kam durch, verfluchte aber das späte Safety Car. „Wir waren sieben bis acht Zehntel schneller als Ricciardo. Manchmal sogar eine Sekunde. Wir hätten ihn sicher eingeholt“, sagte Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer. Das Safety Car stellte die Uhren auf null. Beide Piloten wechselten wie die Spitze



Erst Verbremser, dann das Aus: Bottas scheiterte an den Nerven und an einer defekten Power Unit. Die WM ist für ihn gelaufen

WILHELM

nen in kühler Eifel



Der Restart: Hamilton führt das Feld in die letzten Runden. Bei Streckentemperaturen von 15 Grad leiden die Reifen

Zum 30. Mal auf dem Podest: Daniel Ricciardo ließ Renault über das erste Podium seit dem Neustart als Werksteam 2016 jubeln



noch einmal die Reifen. „Das hat uns die Möglichkeit auf das Podest gekostet, auch wenn wir sagen müssen, dass Ranfahren und Überholen zwei Paar Stiefel sind“, meinte Szafnauer.

Wie kämpfte sich Hülkenberg durchs Feld?

Ersatzfahrer Nico Hülkenberg ging mit einer Vorbereitung von gut 50 Kilometern in den Grand Prix. Das hielt den Rheinländer nicht davon ab, von ganz hinten bis auf Platz 8 zu rasen. Hülk überholte dabei vier Autos: Latifi, Räikkönen, Vettel, Grosjean – alle im zweiten Rennteil.

Schlüssel für die Aufholjagd waren neben den Manövern ein guter Start mit drei Positionsgewinnen, ein langer erster Stint auf den weichen Reifen und generell eine überlegte Fahrweise. Hülkenberg hielt sich aus den Zwischenfällen heraus. Natürlich halfen die Ausfälle von Lando Norris, Esteban Ocon, Alexander Albon und Valtteri Bottas. Trotzdem: Die Schwächen der Gegner muss man erst einmal ausnutzen. Bis zu seinem Boxenstopp in Runde 29 hatte sich Hülk bereits auf den neunten Rang vorgearbeitet. Vom 15. Platz ging es bis zum Safety Car wieder vor in die Top 10. Unter anderem mit einem Ausbremsmanöver gegen Vettel. Den achten Platz eroberte er in der Schlussphase gegen Grosjean. Teamchef Szafnauer lobte: „Nico hat sich Schritt für Schritt gesteigert. Zeitweise waren seine Rundenzeiten auf dem Niveau von Sergio. Mit mehr Vorbereitung und einem besseren Setup wäre ein deutlich besseres Ergebnis möglich gewesen.“ Der Lohn: Die vier Zusatzpunkte verhalfen Racing Point zum dritten Platz in der Team-WM.

Warum fiel Ferrari zurück?

Die Upgrades haben den SF1000 ein wenig schneller gemacht. „Es geht in die richtige Richtung“, erklärte Charles Leclerc. Der vierte Startplatz war aber mehr auf die Strecke und den Fahrer zurückzuführen. Der Nürburgring verlangte nach maximalem Anpressdruck. Dadurch wurde Ferrari nicht so stark von der ineffizienten Aerodynamik abgestraft. Auf

den nicht so langen Geraden hemmte das PS-Defizit weniger. „Und am Samstag ist mir eine richtig gute Runde gelungen.“

Im Rennen ging die Reise rückwärts. Von Platz 4 auf Platz 7. Leclercs größtes Problem war der erste Stint, der nur zehn Runden dauerte. Die Reifen körnten massiv. Das Graining kostete Rundenzeit und eine Position gegen Ricciardo. Dem Überholmanöver von Norris und Pérez kam Ferrari zuvor, indem man den Schützling zum Stopp bat. Leclerc rutschte für einen Umlauf bis auf den vorletzten Platz ab. In die Punkte schaffte er es trotzdem. Weil der Ferrari besser mit den Mediumreifen harmonisierte. Und weil einige Gegner ausfielen. Sonst hätte es für Ferrari eine Nullrunde geben können.

Sebastian Vettel bugsierte sich fast selbst aus dem Rennen. Er drehte sich in der Frühphase hinter Antonio Giovinazzi. „Als ich hinter ihm kreuzte, riss plötzlich der Anpressdruck ab.“ Der Ausrutscher zwang Vettel mit durchgebremsten Reifen in die Box, wo Ferrari auf harte Reifen umsteckte. Vettel verlor anschließend Zeit im Verkehr. „Es war nicht das einfachste Rennen. Ich habe mich durch den Fehler selbst in Schwierigkeiten gebracht. Hätte ich meine Geschwindigkeit in freier Luft ausspielen können, wäre mehr als Platz 11 herausgesprungen“, glaubt Vettel.

Warum war das Safety Car so lange auf der Strecke?

Racing Points Teamchef Szafnauer befand, dass es auch eine VSC-Phase getan hätte, als Norris neben der Strecke parkte. Die Rennleitung sah es anders. Mit der Begründung, dass der McLaren brannte und die Lücke in der Streckenbegrenzung nicht breit genug erschien, um das Auto schnell zu bergen. Das Safety Car blieb zur Sicherheit fünf Runden auf der Piste. Das war den Fahrern zu viel. Sie motzten, weil ihnen die Reifentemperaturen einbrachen. Der Restart wurde zum Eiertanz. Rennleiter Michael Masi rechtfertigt: „Es mussten sich erst zehn Fahrer zurückrudern. Das dauert.“ ■

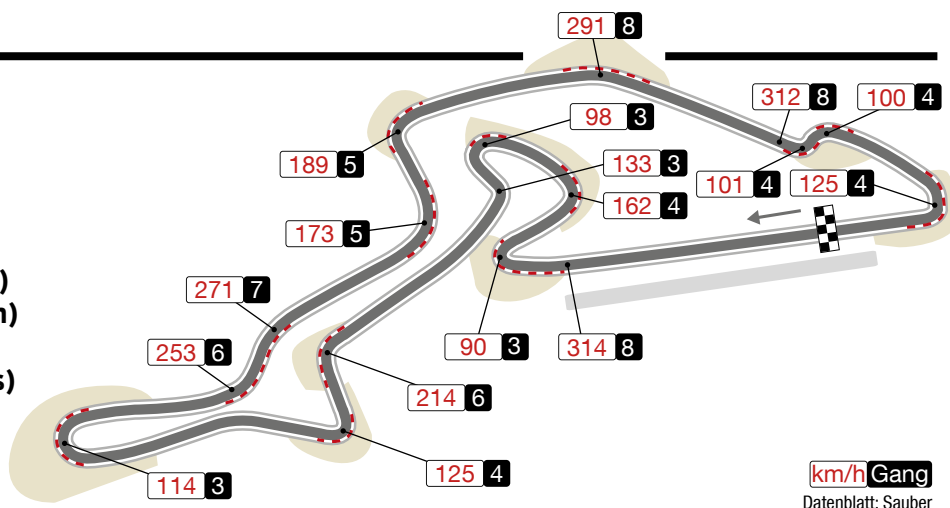
WILHELM

WILHELM

GP DER EIFEL: 11. VON 17 LÄUFEN / 11. OKTOBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,148 km**
 Runden: **60**
 Distanz: **308,617 km**
 Zuschauer: **13 500**
 Wetter: **9 Grad, bewölkt**
 Topspeed Qualifikation: **321,0 km/h (Pérez)**
 Topspeed Rennen: **325,9 km/h (Albon)**
 Gangwechsel/Runde: **46**
 Vollast % / längste Passage: **71% / 810 m (= 11 s)**
 Führungswechsel: **1**



STARTAUFSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.25,269 min	
2	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.25,525 min	
3	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Honda, 1.25,562 min	
4	Charles Leclerc, MC	16
	Ferrari, 1.26,035 min	
5	Alexander Albon, THA	23
	Red Bull-Honda, 1.26,047 min	
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Renault, 1.26,223 min	
7	Esteban Ocon, F	31
	Renault, 1.26,242 min	
8	Lando Norris, GB	4
	McLaren-Renault, 1.26,458 min	
9	Sergio Pérez, MEX	11
	Racing Point-Mercedes, 1.26,704 min	
10	Carlos Sainz, E	55
	McLaren-Renault, 1.26,709 min	
11	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.26,738 min	
12	Pierre Gasly, F	10
	Alpha Tauri-Honda, 1.26,776 min	
13	Daniil Kvyat, RUS	26
	Alpha Tauri-Honda, 1.26,848 min	
14	Antonio Giovinazzi, I	99
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.26,936 min	
15	Kevin Magnussen, DK	20
	Haas-Ferrari, 1.26,936 min	
16	Romain Grosjean, F	8
	Haas-Ferrari, 1.27,552 min	
17	George Russell, GB	63
	Williams-Mercedes, 1.27,564 min	
18	Nicholas Latifi, CDN	6
	Williams-Mercedes, 1.27,812 min	
19	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.27,817 min	
20	Nico Hülkenberg, D	27
	Racing Point-Mercedes, 1.28,021 min	

Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	60/48 ²⁾	1:35.49,641 h = 193,233 km/h	s/m/s	2 (47,163 s)	1.28,145 min
2. Verstappen	60	+ 4,470 s	s/m/s	2 (44,674 s)	1.28,139 min
3. Ricciardo	60	+ 14,613 s	s/m/s	2 (44,689 s)	1.29,584 min
4. Pérez	60	+ 16,070 s	s/m/s	2 (45,492 s)	1.29,700 min
5. Sainz	60	+ 21,905 s	s/m/s	2 (45,144 s)	1.30,129 min
6. Gasly	60	+ 22,766 s	m/h/s	2 (45,542 s)	1.30,110 min
7. Leclerc	60	+ 30,814 s	s/m/m	2 (45,671 s)	1.30,712 min
8. Hülkenberg	60	+ 32,596 s	s/m/s	2 (45,386 s)	1.30,733 min
9. Grosjean	60	+ 39,081 s	m/h	1 (23,635 s)	1.31,562 min
10. Giovinazzi	60	+ 40,035 s	s/m/m	2 (45,254 s)	1.30,909 min
11. Vettel	60	+ 40,810 s	m/h/s	2 (46,982 s)	1.30,408 min
12. Räikkönen	60	+ 41,476 s	s/m/s +10	2 (55,881 s)	1.30,512 min
13. Magnussen	60	+ 49,585 s	s/m/m	2 (46,130 s)	1.30,456 min
14. Latifi	60	+ 54,449 s	s/m/m	2 (48,800 s)	1.31,377 min
15. Kvyat	60	+ 55,588 s	m/h/s	2 (53,353 s)	1.32,214 min
16. Norris	42	Motor (P6)	s/m	1 (21,991 s)	1.32,328 min
17. Albon	23	Kühler (P8)	s/m +5	1 (23,562 s)	1.32,330 min
18. Ocon	22	Hydraulik (P5)	s	-	1.33,189 min
19. Bottas	18/12	Motor (P5)	s/m	1 (22,625 s)	1.31,884 min
20. Russell	12	Unfall (P15)	s/m	1 (22,496 s)	1.34,526 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	7*	230 Punkte
2.	Bottas	2	161 Punkte
3.	Verstappen	1	147 Punkte
4.	Ricciardo		78 Punkte
5.	Pérez		68 Punkte
6.	Norris		65 Punkte
7.	Albon		64 Punkte
8.	Leclerc		63 Punkte
9.	Stroll		57 Punkte
10.	Gasly	1	53 Punkte
11.	Sainz		51 Punkte
12.	Ocon		36 Punkte
13.	Vettel		17 Punkte
14.	Kvyat		14 Punkte
15.	Hülkenberg		10 Punkte
16.	Giovinazzi		3 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Grosjean		2 Punkte
19.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	8:3
Verstappen – Albon	11:0
Vettel – Leclerc	2:9
Sainz – Norris	6:5
Ricciardo – Ocon	10:1
Gasly – Kvyat	9:2
Pérez – Stroll	6:2
Räikkönen – Giovinazzi	5:6
Grosjean – Magnussen	5:6
Russell – Latifi	11:0
Stroll – Hülkenberg	1:1
Pérez – Hülkenberg	1:0





















KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	9*	391 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	211 Punkte
3.	Racing Point-Mercedes		120 Punkte
4.	McLaren-Renault		116 Punkte
5.	Renault		114 Punkte
6.	Ferrari		80 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda	1	67 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		5 Punkte
9.	Haas-Ferrari		3 Punkte



Der Trainingsfreitag fiel aus. Die Piloten drehten nicht eine Runde. Dichter Nebel hielt den Rettungshubschrauber am Boden. Im Notfall hätte man die Krankenhäuser in Koblenz, Bonn oder Köln nicht anfliegen können

FAHRERNOTEN

-  **09/10** Ø 8,82
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **08/10** Ø 7,27
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **04/10** Ø 5,82
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** Ø 7,64
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **09/10** Ø 8,91
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **06/10** Ø 6,55
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **08/10** Ø 7,18
Carlos Sainz
McLaren
-  **08/10** Ø 7,55
Lando Norris
McLaren
-  **09/10** Ø 7,91
Daniel Ricciardo
Renault F1
-  **07/10** Ø 6,55
Esteban Ocon
Renault F1
-  **09/10** Ø 7,36
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri
-  **05/10** Ø 6,36
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri
-  **09/10** Ø 8,22
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **09/10** Ø 8,33
Nico Hülkenberg
Racing Point F1 Team
-  **04/10** Ø 6,45
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **09/10** Ø 5,91
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **07/10** Ø 6,45
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **09/10** Ø 6,55
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **06/10** Ø 6,45
George Russell
Williams
-  **06/10** Ø 5,73
Nicholas Latifi
Williams

STATISTIK DES WOCHENENDES

91

Der Rekord ist eingestellt. Lewis Hamilton teilt sich nach dem 91. Erfolg den Spitzenplatz in der Liste für die meisten Rennsiege mit Michael Schumacher. Der Engländer brauchte 261. Grands Prix, um diese Marke zu erreichen. Schumacher schaffte es bereits in seinem 247. Rennen. Hamilton wird den Rekord bald allein für sich haben. Dafür muss man kein Prophet sein. 21 seiner 91 Siege gewann er auf McLaren. Den ersten in Montreal 2007. Im ersten Jahr bei Mercedes 2013 gab es einen Sieg. Es folgten ab 2014 bis heute 69 weitere mit dem Mercedes-V6-Turbo-Hybrid. Ohne ein starkes Team wären die großen Erfolge nicht möglich. „Wir haben bei Mercedes nicht einen Superstar, sondern 2000“, sagt Teamchef Toto Wolff. Hamilton betont, er sei nur ein Rädchen in der großen Siegesmaschine.

GP DER EIFEL, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.26,225 min	25
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,136 s	27
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,456 s	25
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,671 s	24
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,813 s	25
6. Lando Norris	McLaren	+ 0,942 s	29
7. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,020 s	25
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,167 s	23
9. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,224 s	23
10. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,303 s	28
11. Esteban Ocon	Renault	+ 1,409 s	27
12. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,570 s	26
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,699 s	29
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,731 s	25
15. Romain Grosjean	Haas	+ 1,890 s	27
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,068 s	27
17. George Russell	Williams	+ 2,118 s	30
18. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,145 s	25
19. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,716 s	26
Lance Stroll	Racing Point	keine Zeit	-

ZITAT DES RENNENS

„Als das Safety Car kam, hatte ich gemischte Gefühle. Mein Vorsprung war weg, dafür hatte ich dieselben Reifen wie Pérez. Es fühlt sich wie mein erstes Podest an, weil das letzte so lange her ist.“

Daniel Ricciardo



Mick Schumacher überreicht Hamilton einen der Helme seines Vaters



Zwei besser als drei?

Der Grand Prix der Eifel nahm unfreiwillig das Zweitages-Event von Imola vorweg. Jetzt stellen sich viele die Frage, ob zwei Tage nicht besser als drei sind. Weil es dem Zufall in der Theorie Tür und Tor öffnet. Auch wenn der Nürburgring diesen Beweis nicht antreten konnte.

Von: **Michael Schmidt**

Liberty hat seinen Notkaler in der Corona-Krise nicht nur danach ausgelegt, wer die meiste Kohle bezahlt. Da war bei Rennen ohne Publikum ohnehin nicht viel zu holen. Das Geld spielen die TV-Stationen und die Seriensponsoren ein, wenn die magische Zahl 17 erreicht ist. Nach den jüngsten Berechnungen sind das 50 Prozent der Einnahmen einer normalen Saison. Mugello, der Nürburgring, Portimão und

Imola bekamen auch den Zuschlag, weil die Formel-1-Bosse einige Dinge ausprobieren konnten, um in Zukunft die Show zu würzen. Mit neuen Strecken, für die es kaum Daten gibt. Mit einem Grand Prix in der Eifel bei fast winterlichen Temperaturen. Mit Imola als Zweitages-Event, bei dem die Teams nur eineinhalb Stunden Training bekommen, bevor sie zwei Stunden später in die Qualifikation gehen.

Mercedes-Chefingenieur Andrew Shovlin beschreibt die Probleme, die sich aus einem eng getakteten Zeitplan ergeben: „Wenn du im einzigen freien Training einen Fehler einbaust, wirst du ihn in den zwei Stunden Pause bis zur Qualifikation nur schwer abstellen. Wie oft haben wir uns nach einem Freitagstraining die Köpfe gekratzt und gefragt, was schiefgelaufen ist? Bei einem Dreitages-Event kannst du eine ganze Nacht darüber nachdenken, und die Jungs daheim in der Fabrik haben Zeit, die Daten zu studieren, einen Testfahrer in den Simulator zu setzen und Renn-

„Je weniger Tests, je weniger Daten, umso unterschiedlicher die Ergebnisse. Nicht der Stärkste gewinnt, sondern derjenige, der sich am besten anpasst.“

Mercedes-Teamchef Toto Wolff

simulationen laufen zu lassen. Das gibt dir Optionen, dich zu retten. In Imola hast du diese Möglichkeiten nicht. Du nimmst die Probleme mit in die Qualifikation und das Rennen und kannst höchstens anhand von Vermutungen reagieren.“

Das Comeback des Nürburgrings hat unfreiwillig die Herausforderung von Imola vorweggenommen und sogar noch eine Komplikation obendrauf gesetzt. Der erste Trainingstag musste wegen Nebels und tief liegender Wolken gestrichen werden, weil

der Rettungshubschrauber nicht fliegen konnte. So blieb am Samstag nur ein einstündiges freies Training und nicht eineinhalb wie in Imola vorgesehen. Das reduzierte die Zeit und Qualität der Vorbereitung um ein Drittel. Dazu kamen Asphalttemperaturen zwischen 15 und 18 Grad, die eine weitere Unbekannte in die Schlacht warfen. So kalt ist es normalerweise nur bei den Wintertests in Barcelona.

Keine Überraschungen

Wer sich ein ungewöhnliches Ergebnis davon versprach, wurde enttäuscht. In der Startaufstellung standen die üblichen Verdächtigen vorne. Valtteri Bottas, Lewis Hamilton, Max Verstappen. Keiner in den Top 10 war eine Überraschung, keiner am Ende des Feldes, wenn man mal von Nico Hülkenberg absieht, der aber nur deshalb ganz hinten stand, weil er ohne einen Meter Training in der Qualifikation ins kalte Wasser geworfen wurde. Hätte Hülkenberg nur fünf Minuten mehr Zeit und eine



Regen und Nebel verkürzten das Programm am Nürburgring von drei auf zwei Tage

XPB

Garnitur mehr Reifen gehabt, wäre er ins Q2 aufgestiegen.

Trotzdem fanden ausgerechnet die Ingenieure Gefallen an dem kompakten Programm. „Keiner konnte vor dem Rennen die Strategie vorausplanen, keiner konnte nach Stints von maximal 14 Runden im freien Training voraussagen, wie lange die Reifen halten und wann sie beginnen zu kornen“, hieß es bei Mercedes. Nie wurde vor einem Grand Prix so oft der Begriff der „Fahrt ins Ungewisse“ strapaziert wie vor dem elften Saisonlauf.

Mehr Fragezeichen heißt normalerweise mehr Fehler, mehr falsche Strategien, mehr unerwartete Wendungen. Aber auch das traf nicht ein. Die Strategen machten es an den beiden Safety-Car-Phasen fest, die eine virtuell, die andere echt. „Sie haben allen die Taktik quasi aufgezwungen.“ So war auch das Rennergebnis keine Sensation, sieht man mal von vier Defekten und zwei Ferrari-Kunden in den Punkterängen ab. Daniel Ricciardo auf dem Podium war ein logischer Kandidat, nachdem Valtteri Bottas die Segel streichen musste.

Das Experiment Nürburgring entfachte immerhin eine Diskussion, ob Zweitages-Veranstaltungen eine Lösung für die Zukunft sind. Lewis Hamilton findet, dass in der Kürze die Würze liegt: „Ich

mag es so. Es ist für uns alle eine größere Herausforderung. Und es bedeutet, dass 20 Autos sich an 22 Tagen im Jahr weniger um die Rennstrecke bomben und die Luft verschmutzen. Ich kann auf den Freitag locker verzichten, auch wenn du dann keine Zeit mehr hast, auf Fehler zu reagieren oder am Setup der Autos zu arbeiten. Du hast nur diese eine Sitzung, es hinzukriegen.“ Teamkollege Bottas warf ein: „Ich mag es, wenn man sich in kurzer Zeit anpassen muss.“

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto gab zu bedenken, dass die Zeit knapp würde, wenn man zusätzlich zur Abstimmungsarbeit auch noch neue Teile am Auto testen muss. „Wenn es nur zwei Tage sein sollen, dann muss das freie Training länger dauern.“ Seine Kollegen von Mercedes erinnern daran, dass weniger Kilometer auch weniger Kosten verursachen. „Das Teuerste ist heute die Fahrzeit.“

Während sich Charles Leclerc für weniger Trainingszeit stark macht, warnt Sebastian Vettel: „Wenn weniger Zeit bleibt, unterschiedliche Dinge auszuprobieren, legt sich der Fokus auf die Vorbereitung vor dem Event. Die kann keiner sehen, weil sie hinter verschlossenen Türen stattfindet. Die Fans sehen weniger Autos auf der Strecke.“ ■



WILHELM

Entlastung: Die Mechaniker haben einen Tag weniger Arbeit



WILHELM

Weniger Daten, gleiche Hackordnung: Mercedes führt vor Red Bull



XPB

Keine Überraschung: Auch bei zwei Tagen gewinnt Hamilton vor Verstappen

AUS DEM FAHRERLAGER

VORSICHT SCHWEDENKREUZ

Sebastian Vettels erste Nord-schleifenrunde hätte fast mit einem Crash geendet: „Ich war mit einem normalen Straßenauto unterwegs wie in einem Sportwagen. Hinter dem Schwedenkreuz hatte ich Bremsfading. Ich wäre um ein Haar von der Strecke gerutscht.“

SCHRECK IM FIAT PUNTO

Daniel Ricciardo drehte seine erste Runde auf der Nordschleife vor langer Zeit auf einem Fiat Punto. Sie endete beinahe mit einem Unfall: „In einer blinden Bergauf-Linkskurve habe ich mich verschätzt. Ich bin viel zu schnell reingefahren und habe am Scheitelpunkt gemerkt, dass mir die Straße ausgeht.“ Diesmal im Renault Mégane R.S. war er ein bisschen vorsichtiger: „Ich habe mich vor mir selbst gefürchtet.“

NORDSCHLEIFE EIN MUSS

Für Carlos Sainz ist eine Fahrt auf der Nordschleife Pflicht: „Immer, wenn ich zum Nürburgring komme, drehe ich ein paar Runden.“ Diesmal am Mittwoch vor dem GP in

einem Audi A6 Avant. „Ein Mietwagen“, gestand er. Und korrigierte sich direkt: „Ich hätte das vielleicht besser nicht gesagt...“ Es ist davon auszugehen, dass nach drei Runden Reifen und Bremsen stark gelitten haben.

NULLRUNDE FÜR SCHUMI

Launisches Eifelwetter mit Nebel verhinderte das Formel-1-Debüt der Ferrari-Junioren Mick Schumacher und Callum Iott. Der Hubschrauber hätte zwar am Nürburgring abheben, aber nicht



F1/FIA

Schumi Jr. war bei Alfa eingepilant

zu den ausgewählten Krankenhäusern in Koblenz, Bonn und Köln fliegen können. Schumacher tröstete sich: „Ich schaue dem Team das ganze Wochenende über die Schulter, um so viel zu lernen wie möglich.“

CORONA-HOTSPOT SOTSCHI

Bis zum GP Russland war die F1 gut durch die Coronakrise gekommen. Es soll bei 55 000 Tests nur 26 Fälle gegeben haben, die meisten bei lokalem Dienstpersonal. Das prominenteste Opfer war Sergio Pérez. Das änderte sich in Sotschi. Die Russen nahmen es mit den Sicherheitsbestimmungen nicht so genau. Bei Mercedes infizierte sich Catering-Personal und mit Verspätung zwei aus Hamiltons Crew. Auch bei Racing Point soll es einen Fall gegeben haben.

FOTOS FÜR HAMILTON

Nach der Hamilton-Strafe für verbotene Probestarts in Sotschi ließ sich FIA-Rennleiter Michael Masi am Nürburgring auf keine Diskussionen ein. Diesmal wurde der Platz für die Probestarts in

den Veranstaltungshinweisen nicht nur im Text beschrieben. Es gab auch zwei Fotos dazu. Lewis Hamilton konnte so nicht mehr argumentieren, dass die Beschreibung Raum für Interpretation lässt.



WILHELM

Der Platz für den Probestart

COVID-19-TEST FÜR FANS

Trotz der verschärften Coronalage in Deutschland, Belgien und Holland hat der Ring 15 000 Tickets verkauft. Weil einige Orte kurzfristig zum Risikogebiet erklärt wurden, informierte der Nürburgring 3500 Ticketbesitzer, dass sie nicht kommen dürften. Doch viele Fans nahmen die Mühen und Kosten eines Covid-19-Tests auf sich, um doch noch dem Grand Prix in der Eifel beiwohnen zu können.

KOMMENTAR

Der Ausstieg von Honda hat uns daran erinnert, dass mit diesem Motoren-Reglement etwas nicht stimmt. Warum, werden Sie fragen? Die sportlichen Regeln verpflichten doch die Hersteller dazu, alle Teams mit Motoren zu versorgen. Red Bull und Alpha Tauri bleiben also nicht auf dem Trockenen sitzen. Und mit Ferrari, Mercedes und Renault sind ja immerhin noch drei Hersteller vertreten. Doch das ist kein Ruhekiten. 2008 löste Honda mit seinem letzten Ausstieg einen Domino-Effekt aus, ein Jahr später waren auch BMW und Toyota weg. Das kann wieder passieren, wäre diesmal aber viel schlimmer. Warum? Damals fuhr die Formel 1 mit V8-Motoren. Die konnte jeder bauen. Heute ist die Königsklasse mit Technik-Monstern unterwegs, von denen sogar viele Hersteller die Finger lassen. Der aktuelle V6-Turbo-Hybrid



WILHELM

Die Formel 1 hat nach Hondas Ausstiegsankündigung ein großes Problem

mit zwei Elektromaschinen ist zu teuer und zu kompliziert. Und er hat seinen Zweck nie erfüllt, außer dass er das Wort „Hybrid“ als Feigenblatt in seinem Namen trägt. Kein Mensch weiß, dass in der Formel 1 die effizientesten Antriebe zum Einsatz kommen, die es gibt. Weder die MGU-H noch die Vorkammerzündung

hat es je in ein Serienmodell von Ferrari, Honda, Mercedes oder Renault geschafft. Die FIA hat das Motoren-Reglement bis 2025 festgeschrieben. Doch das ist viel zu lang. Wir brauchen 2023 mit der Einführung von synthetischen Kraftstoffen einen Systemwechsel. Mit CO₂-neutralen E-Fuels spielt

die Motorarchitektur keine Rolle mehr. Grün ist grün, egal ob mit sechs oder zwölf Zylindern. Dann würde ein V6-Turbo mit einem Standard-Kers reichen. Vergesst die Durchflussmenge und die Beschränkungen bei der Energieabgabe. Alles viel zu undurchsichtig und obendrein schwer zu überprüfen. Jeder kann die Leistung aus Motor und Elektromaschine holen, die zur Verfügung steht. Um den Anstrich der Effizienz zu wahren, reicht ein Spritlimit für das Rennen. Dann hätten wir zwei unterschiedliche Autos am Samstag und Sonntag. Und damit auch mehr Spannung. ■



Michael Schmidt Redakteur

Braucht die Formel 1 ein neues Motor-Reglement? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Dritte Chance für „Hülk“

Mick Schumachers Formel-1-Debüt fiel wegen Nebel ins Wasser. Dafür kam Nico Hülkenberg unerwartet zum Schuss. Der Edelreservist von Racing Point vertrat Lance Stroll.

Von: **Michael Schmidt**

So spielt das Leben. Mick Schumachers Premiere in der Formel 1 scheiterte am typischen Nürburgring-Wetter. Der Ferrari-Junior drehte keine einzige Runde in seinem Alfa Romeo, weil der Rettungshubschrauber am Freitag wegen tief hängender Wolken nicht fliegen konnte. Nico Hülkenberg war als TV-Experte für RTL eingeteilt und saß letztendlich im Racing Point. Der 33-jährige Rheinländer vertrat zum dritten Mal einen der

Racing-Point-Piloten. In Silverstone war er für Sergio Pérez eingesprungen, der an Corona erkrankt war. Am Nürburgring traf es dann Lance Stroll. Der Kanadier fühlte sich unwohl, hatte angeblich aber keine Corona-Symptome. Es folgte ein Notruf von Teamchef Otmar Szafnauer bei Hülkenberg, eine schnelle Fahrt im Porsche 911 GT2

RS von Köln an den Nürburgring und der Covid-19-Test. Innerhalb von 90 Minuten nach Eingabe der Probe war das Ergebnis da, 100 Minuten später saß Hülkenberg im Auto: „Es hat sich seit Silverstone stark verändert. Ohne freies Training musste ich in zehn Runden alles neu erfahren: Das Auto, den Grip, das Limit.“ ■



Starke Aufholjagd: Nico Hülkenberg raste von ganz hinten auf Platz 8

XPB

Neuer Motor für 2023?

Einen Tag nach dem GP Portugal treffen sich die Teamchefs der Formel 1 mit FIA-Vertretern und Liberty zu einer Strategiesitzung in Portimão. Es geht um die Frage, ob ein neues Motor-Reglement vorgezogen werden soll.

Von: **Michael Schmidt**

Der Ausstieg von Honda lässt im Formel-1-Hauptquartier die Alarmglocken schrillen. Alle haben Angst vor einem Domino-Effekt, auch wenn Mercedes und Renault der Formel 1 im Moment noch die Treue schwören. Die Auswirkungen der Coronakrise könnten weitere Hersteller aus der Königsklasse vertreiben. Deshalb spielt Mercedes den Namen AMG stärker, deshalb tritt Renault ab 2021 unter der Flagge von Alpine an. Damit will man den Konzern aus der Schusslinie bringen.

Langsam dämmert es allen, dass die aktuellen Motoren zu teuer und zu kompliziert sind. Deshalb hat die Formel 1 für den 26. Oktober eine Strategiesitzung in Portimão angesetzt. Es geht um die Frage, ob man ein neues Motor-Reglement von 2026 auf 2023 vorziehen soll. Die Einführung von CO₂-neutralem Kraftstoff würde es erlauben, weil damit der grüne Anstrich gewahrt ist. Zwei Varianten stehen zur Wahl. Entweder wirft man den Automobilkonzern

ein weiteres Köder vor und setzt auf eine Zukunftstechnologie wie die Brennstoffzelle. Das wäre aber wieder aufwendig und teuer. Oder man wählt einen V6-Turbo mit Standard-Kern. Das wäre auch für private Hersteller darstellbar.

Bis zu einer Regeländerung sollen alle Motoren angeglichen und die Entwicklung dann eingefroren werden. Ferrari würden extra Entwicklungsstufen erlaubt, um den Rückstand aufzuholen. ■



Die Teamchefs beraten nach dem GP Portugal über den Antrieb der Zukunft

XPB

HAAS NICHT VERKAUFT

Haas-Teamchef Guenther Steiner dementierte Gerüchte, wonach der US-Rennstall an den russischen Milliardär Dmitry Mazepin verkauft wird: „Mazepin war Gast in unserer Hospitality in Sotschi. Da haben wohl einige eins und eins zusammengezählt.“ Nicht unmöglich ist allerdings, dass Sohn Nikita mit Geld von Mazepins Uralkali-Konzerns nächstes Jahr einen der beiden US-Ferrari fährt. Sein Teamkollege könnte ein weiterer Russe werden. Robert Shwartzman steht angeblich auf der Liste ganz oben.

STARTZEITEN-TEST

Liberty nutzt die Coronakrise dazu, unterschiedliche Formate und Startzeiten für die Zukunft zu testen. So wurde am Nürburgring um 14:10 Uhr gestartet, eine Stunde früher als üblich. Der Grand Prix der Emilia-Romagna in Imola beginnt bereits um 13:10 Uhr, das Rennen im Istanbul Park um 11:10 Uhr. Es wird auch ein Test dafür, welche Startzeit die meisten Zuschauer vor die Fernsehschirme lockt.

ABSAGE AN RED BULL

Auf der Suche nach Ersatz für Honda ab 2022 hat sich Red Bull bereits die erste Absage eingehandelt. Mercedes-Teamchef Toto Wolff bedauert: „Wir beliefern – uns eingeschlossen – bereits vier Teams und sind an der Kapazitätsgrenze. Ich bin sicher, Helmut Marko hat einen Plan B und braucht vielleicht gar keinen der drei Hersteller.“

UPDATES BEI DREI TEAMS

Mercedes verzichtete in der Eifel auf neue Teile. Die Entwicklung ist offenbar schon auf 2021 gepolt. Red Bull brachte hingegen neue Spiegelhalterungen und eine kleine Finne am Halo. Das waren die sichtbaren Upgrades. McLaren modifizierte den Unterboden vor den Seitenkästen. Ferraris Upgrade umfasste die Bargeboards und den Unterboden.



Vanthoor und Weerts holten in Barcelona den Titel im Sprint Cup

Der belgische Kreisel

Die Sprint-Cup-Serie der GT World Challenge endete in Barcelona mit drei spannenden Läufen. Vor dem Finale hatten noch vier Teams intakte Titelchancen – doch das belgische Audi-Team WRT ließ nichts mehr anbrennen und holte neben der Teammeisterschaft auch noch den Fahrertitel.

Von: **Marcus Schurig**

Das belgische Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor machte beim letzten Rennen in Barcelona mit Platz 2 den Sack zu. Sein Team

WRT holte damit den siebten Titel in acht Jahren. Dries Vanthoor wiederholte mit dem Sprint-Titel, was sein älterer Bruder, der heutige Porsche-Werksfahrer Laurens Vanthoor, bereits 2013 schaffte. Und mit Charles Weerts kürzt die führende GT3-Meisterschaft schließlich den jüngsten Champion aller Zeiten – der Belgier ist gerade mal 19 Jahre alt.

Zwar reisten die Belgier als Meisterschaftsführende zum Finale nach Spanien, doch vor dem ersten Rennen hatten sowohl das AKKA-ASP-Team von Timur Boguslavskiy, der sich seinen Mercedes mit Raffaele Marciello teilt, als auch das HRT-Mercedes-Duo Luca Stolz und Maro Engel noch intakte Meisterchancen. Auch das Lamborghini-Team von Emil Frey lag noch in Schlagdistanz, und die Schweizer geigten

mit einem Doppelsieg in Lauf 1 dermaßen auf, dass die Situation im Titelkampf für das zweite und dritte Rennen sogar noch enger wurde. Doch zuvor erwischten die Titelfavoriten Dries Vanthoor und Charles Weerts einen ganz schlechten Start: Ein heftiger Abflug in einer Test-Session am Donnerstag zerstörte das Audi-Chassis, Ersatz musste aus Belgien herbeigeschafft werden, die Meisterschaftsführenden verpassten deshalb sogar das erste freie Training.

Verdichtung im Titelkampf

Mit Startplatz 8 fürs erste Rennen und Platz 6 im Ziel betrieben die Belgier zwar Schadensbegrenzung, doch AKKA-Pilot Boguslavskiy (#88) konnte mit Platz 3 den Rückstand ebenso verkürzen wie Stolz und Engel (#4) auf

Platz 5. Dazu spielten die Außen-seiter Albert Costa und Giacomo Altoè (Emil Frey-Lamborghini, #163) nach ihrem Sieg in Lauf 1 ebenfalls wieder mit.

Der Spannungsbogen sollte in Lauf 2 nicht nachlassen, im Gegenteil: Vanthoor qualifizierte den WRT-Audi für Startplatz 7, er und Weerts arbeiteten sich auf Platz 4 nach vorn, direkt hinter die beiden härtesten Titelgegner Costa/Altoè (#163, Frey-Lamborghini) und Stolz/Engel (#4, HRT-AMG). Die Punktesituation hatte damit ihren höchsten Spannungspunkt erreicht, denn Weerts und Vanthoor lagen nur noch drei Punkte vor Stolz und Engel, und nur 3,5 Punkte vor Costa und Altoè.

Doch zwei Stunden später änderte sich das Gesamtbild schlagartig, weil die Rennkommissare

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ACHTER SAISONLAUF IN BARCELONA (ESP)

Länge der Strecke: 4,655 km; Renndistanz: 31 Runden = 144,30 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#163	Altoè/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	1:00.56,673 h
2. Silver	#14	Grenier/Feller	Emil Frey-Huracán GT3	+0,107 s
3. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+0,715 s
4. Silver	#89	Pla/Hites	AKKA ASP-AMG GT3	+1,824 s
5. Pro	#4	Stolz/Engel	HRT-AMG GT3	+2,082 s
6. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+2,372 s
7. Pro	#31	Tomita/van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+2,684 s
8. Pro	#66	Schöll/Vervisch	Attempto-Audi R8 GT3	+2,938 s
9. Silver	#2	Puhakka/Tunjo	Toksport WRT-AMG GT3	+4,062 s
10. Silver	#26	Palette/Gachet	Saintéloc-Audi R8 GT3	+4,888 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

NEUNTER SAISONLAUF IN BARCELONA (ESP)

Länge der Strecke: 4,655 km; Renndistanz: 32 Runden = 148,69 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#66	Schöll/Vervisch	Attempto-Audi R8 GT3	1:00.48,764 h
2. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+4,598 s
3. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+9,900 s
4. Pro	#31	Tomita/van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+10,054 s
5. Pro	#25	Rougier/Haase	Saintéloc-Audi R8 GT3	+10,276 s
6. Silver	#89	Pla/Hites	AKKA ASP-AMG GT3	+12,524 s
7. Silver	#2	Puhakka/Tunjo	Toksport WRT-AMG GT3	+13,344 s
8. Silver	#14	Grenier/Feller	Emil Frey-Huracán GT3	+13,745 s
9. Silver	#26	Palette/Gachet	Saintéloc-Audi R8 GT3	+14,761 s
10. Silver	#108	Jean/Chevalier	CMR-Bentley Continental	+17,344 s



„Das war kein leichtes Wochenende, es fing mit einem Unfall schlecht an. Aber wir haben uns reingebissen und den Titel geholt – danke ans Team!“

WRT-Pilot Charles Weerts

in Barcelona sowohl den Lamborghini von Costa/Altoè (#163) als auch den HRT-Mercedes von Engel/Stolz (#4) mit einer 35-Sekunden-Strafe belegten, da die Fahrer beim Losfahren nach dem Boxenstopp nicht vollständig angeschnallt gewesen waren. Mit Platz 16 und 17 blieben die beiden Sünder punktlos – während Weerts und Vanthoor auf Platz 2 aufrückten.

Die beiden Belgier hatten für das allerletzte Sprintrennen der Saison einen neuen Gegner: Timur Boguslavskiy im AKKA-ASP-Mercedes (#88) hatte mit zwei dritten Plätzen in Lauf 1 und 2 zwar ordentlich gepunktet, dazu stand sein Mercedes für das letzte Rennen auf der Pole-Position, doch wenn Weerts und Vanthoor auf dem Podium ankommen, gehörte der Titel ihnen.

Titel nach Hause fahren

Unter diesem Aspekt war es hilfreich, dass das belgische WRT-Audi-Team ein hervorragendes Qualifying auf den Asphalt der Piste in Barcelona zauberte: Die WRT-Teamkollegen Tomita/van der Linde starteten von Platz 2, Weerts und Vanthoor nahmen das Finale von Platz 3 in Angriff, ein weiterer WRT-Audi lag auf Position 6.

„Durch die Zeitstrafe für unsere Gegner nach Rennen 2 hatte sich unser Vorsprung vergrößert, gleichzeitig stand aber der letzte verbliebene Titel-Kontrahent mit Timur Boguslavskiy auf der Pole-Position“, sagte Vanthoor nach dem Finale. „Wir wussten natürlich, dass ein Podestplatz punktetechnisch für den Titel reicht.“

Dementsprechend ließen Weerts und Vanthoor im dritten und entscheidenden Rennen nichts mehr anbrennen und folgten dem führenden AKKA-ASP-

Mercedes von Raffaele Marciello und Timur Boguslavskiy wie ein Schatten auf Platz 2, auch wenn Marciello im ersten Stint einen durchaus respektablem Vorsprung auf das WRT-Duo herausfahren konnte. Charles Weerts dampfte in den letzten 20 Rennminuten den Rückstand auf Boguslavskiy zwar von sieben auf zwei Sekunden ein, doch an einem Angriff hatte der Belgier aufgrund der Punktesituation natürlich kein Interesse.

Somit siegten Boguslavskiy/Marciello vor Weerts/Vanthoor, womit die Meisterschaftsfrage zugunsten der Belgier geklärt worden war. Das Highlight war im dritten Lauf der Kampf um den dritten Podestplatz zwischen Ricardo Feller (Frey-Lamborghini #163) sowie Ryuichiro Tomita im zweiten WRT-Audi (#31): Der Schweizer kassierte den Japaner acht Minuten vor Schluss, nachdem er ihn in einen Fehler gehetzt hatte. Durch den dritten

Platz konnten Feller und Teamkollege Mikaël Grenier die Silber-Cup-Klasse gewinnen.

Besonders groß war die Freude nach dem Finale beim WRT-Team, dass durch ein Auf und Ab der Emotionen gegangen war: „Das war kein leichtes Wochenende, und es fing mit dem Unfall schlecht an“, bilanzierte Charles Weerts. „Dazu waren wir bei der Performance nicht ganz auf dem Niveau der Gegner, aber wir haben uns reingebissen und hart an der Abstimmung gearbeitet, so dass wir im Finale über den Startplatz eine gute Ausgangsposition hatten. Ich kann dem Team für den Einsatz nur danken!“

Auch für Teamkollege Dries Vanthoor war der Titel eine echte Erleichterung: „Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie wir 2017 in den letzten fünf Minuten den Titel noch verloren haben. Diesmal hatten wir es besser unter Kontrolle, der Schlüssel war der gute Startplatz für den dritten Lauf. Wir konnten uns die Pace einteilen und mussten am Ende nichts mehr riskieren.“

Mercedes: Best of the Rest

Für Mercedes holte das AKKA-ASP-Team mit Timur Boguslavskiy den Vizetitel, sein Teamkollege Raffaele Marciello belegte im Endklassement Platz 3. „Da ich erst vor wenigen Jahren mit dem GT3-Sport angefangen habe, bin ich stolz und überrascht, dass ich dieses Jahr bis zum letzten Rennen um den Titel mitfahren konnte“, so der russische Vizemeister Boguslavskiy.

Am größten war die Enttäuschung nach dem Finale sicher im HRT-Lager, denn das Mercedes-Duo Maro Engel und Luca Stolz reiste als härtester Verfolger der WRT-Piloten nach Spanien, ganze 6,5 Punkte hatte der Rückstand vor dem Finale betragen. „Bis kurz nach dem zweiten Rennen hat es eigentlich ganz gut für uns ausgesehen“, so Maro Engel, „da wir mit Platz 3 in Lauf 2 Boden in der Meisterschaft gutmachen konnten. Doch die nachträgliche Zeitstrafe hat uns dann um alle Chancen gebracht. Da hat es nur gepasst, dass ich beim dritten Lauf einem kreiselnden Auto ausweichen musste – und wegen mehrerer Berührungen das Auto abstellen musste.“

Der Silver-Cup-Titel ging im Finale an das Saintéloc-Audi-Team (Palette/Gachet, #26), der Pro-Am-Titel ging an das AF Corse-Duo Louis Machiels und Andrea Bertolini (#52). ■

UNITED AUTOSPORTS HOLT DEN ELMS-TITEL

Beim vorletzten Rennen der European Le Mans Series in Monza holte das United-Autosports-Team mit den Piloten Phil Hanson und Felipe Albuquerque den ELMS-Titel mit einem Sieg. Auf Platz 2 liefen die Teamkollegen Job van Uitert, Will Owen und Alex Brundle auf dem Schwesterwagen ein. „Ich bin wirklich froh, dass wir den Titel schon vor dem letzten Lauf der ELMS in Portimão einfahren konnten, denn das nimmt den Druck vom Team und uns Fahrern. Ich habe heute nicht mein bestes Rennen abgeliefert, weil ich gleich nach dem Start einen Fehler beging, aber das Team hat sich mit guter Strategie an die Spitze zurückgekämpft.“

ZOFF IN DER LMP2

Der FIA-Weltrat hatte auf seiner letzten Sitzung beschlossen, die Fahrerpaarungen in der LMP2 in Zukunft ändern zu wollen. Bisher war ein Silber- oder Bronze-Fahrer notwendig, die Teams konnten also zum Beispiel zwei Profis mit einem guten Silber-Fahrer kombinieren – so wie es Jota oder United Autosports in Le Mans vorgemacht hatten. Die FIA wollte mehr Platz für die Amateure – und ist jetzt am Veto der Teams und der ELMS-Macher gescheitert.

GPX-SIEG IN SIZILIEN

Das Porsche-Team GPX Racing hat das neu geschaffene 12h-Rennen auf Sizilien der Creventic-Serie gewonnen: Jordan Grogor, Frédéric Fatien, Mathieu Jaminet und Robert Renauer siegten auf einem 911 GT3 R bei der ersten Auflage der Coppa Florio. Das Team aus den Emiraten blieb im ersten und zweiten Rennabschnitt fehlerfrei und brachte es so insgesamt auf 374 Runden auf dem 4,983 Kilometer langen Autodromo di Pergusa. Den zweiten Platz belegte das GT3-Am-Team CP Racing mit einem Mercedes AMG GT3 Evo.

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ZEHNTER SAISONLAUF IN BARCELONA (ESP)

Länge der Strecke: 4,655 km; Renndistanz: 32 Runden = 148,69 km

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1. Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	1:01.46,342 h
2. Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+2,149 s
3. Silver	#14	Grenier/Feller	Emil Frey-Huracán GT3	+4,993 s
4. Pro	#31	Tomita/Van der Linde	WRT-Audi R8 GT3	+8,773 s
5. Pro	#163	Altoè/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+9,615 s
6. Pro	#55	Mosca/Drudi	Attempo-Audi R8 GT3	+18,829 s
7. Silver	#26	Palette/Gachet	Saintéloc-Audi R8 GT3	+19,456 s
8. Silver	#15	Neubauer/Panis	Tech1 -Lexus RC F GT3	+27,864 s
9. Silver	#89	Pla/Hites	AKKA ASP-AMG GT3	+35,130 s
10. Silver	#108	Jean/Chevalier	CMR-Bentley Continental	+40,538 s

IMSA-Meisterschaft: GT-Lauf auf dem Charlotte Motor Speedway

Corvette nicht zu stoppen

Beim IMSA-Lauf in Charlotte starteten nur die GTE- und GT3-Fahrzeuge. Damit ging auch der Gesamtsieg an ein GT-Team – nämlich an die Corvette-Piloten Antonio García und Jordan Taylor. Der Rahal-BMW komplettierte das Podium.

Von: **Marcus Schurig**

Beim IMSA-Rennen auf dem Charlotte Motor Speedway nutzten die GT-Teams das sogenannte Roval, also die Kombination aus Oval und Rundstreckenkurs im Infield. Den Event teilten sich IMSA und NASCAR, um Synergien zu nutzen. Die DPI- und LMP2-Wagen setzten in Charlotte aus, womit in Summe 18 Fahrzeuge aus den Klassen GTE und GT3 am Start standen.

Das Rennen ging am Samstagabend über die Bühne, bei extrem nassen Verhältnissen. Das über 1,40 Stunden gehende Rennen



Antonio García und Tommy Milner holten in Charlotte ihren fünften Sieg

wurde wieder mal zur Beute des Corvette-Werksteams: Antonio García konnte sich 25 Minuten vor Rennende auf leicht abtrocknender Strecke an dem BMW-Piloten John Edwards vorbeipressen und hielt den knappen Vorsprung bis ins Ziel.

Sein Teamkollege Jordan Taylor hatte im Qualifying die Pole-Position für die Nummer-3-Crew geholt, doch Taylor verlor die Führung im Rennen bei sehr

nassen Bedingungen bereits in Runde vier an BMW-Pilot Jesse Krohn (Rahal-BMW #24).

Das Duell dieser beiden GTE-Teams ging über die volle Distanz, im Ziel lag die Corvette nur 1,4 Sekunden vor dem zweitplatzierten BMW. Das Führungsduo wurde durch einen Highspeed-Unfall der Nummer-4-Corvette von Tommy Milner weiter zusammengeführt, denn der Restart erfolgte sechs Minuten vor

Rennende. Für García und Taylor war es der fünfte Sieg, der Punktevorsprung auf die Teamkollegen Oliver Gavin und Tommy Milner beträgt 24 Punkte.

Porsche hatte ein Wochenende zum Vergessen: Nachdem man das Rennen in Mid-Ohio auslassen musste, weil Earl Bamber zwei Elfer bei Testfahrten auf dem Roval geschrottet hatte, endete auch dieses Rennen für beide Elfer mit Unfällen: Laurens Vanthoor flog mit seinem Porsche 911 RSR-19 (#912) im Infield in die Leitplanken, Teamkollege Frédéric Makowiecki widerfuhr das gleiche Schicksal nur wenig später.

In der GTD-Klasse für GT3-Autos siegte das BMW-Duo Bill Auberlen und Robby Foley auf dem Turner Motorsport-BMW M6. BMW-Veteran Auberlen hatte einen Vorsprung von fast 20 Sekunden, der in der dritten und letzten Gelbphase kurz vor Rennende aber wieder eliminiert wurde. Das Porsche-Duo Patrick Long und Ryan Hardwick kam auf Platz 2. ■

GTWC: GT-Promoter Stéphane Ratel über neue Boxenstoppregeln und eine besondere GT3-Feier

GT3-Meisterfeier in Monza

Beim 24h-Rennen in Spa gelten neue Boxenstoppregeln, die bisher nur bei einem einzigen Endurance-Cup-Lauf ausprobiert wurden. GT-Promoter Ratel erklärt die Hintergründe und enthüllt, warum er eine 15-Jahr-Feier für die GT3-Klasse in Monza abhalten will.

Von: **Marcus Schurig**

Die seit mehreren Jahren geltenden Mindeststandzeiten bei den Boxenstopps sind in der GT3-Community verhasst. Doch GT-Promoter Stéphane Ratel verweist darauf, dass es keine andere Wahl gab: „Vor fünf oder sechs Jahren be-

gann eine Rüstungsspirale beim Nachtanken, präziser bei den Tankzellen, aber auch im gesamten Umfeld. Diesen Unsinn mussten wir damals stoppen, aber es gab kein geeignetes System, um den Durchfluss zu begrenzen und zu überprüfen. Daher mussten wir den Gesamtboxenstopp durch Mindest-Boxenstoppszeiten regulieren, die die Teams fortan einhalten mussten.“

Das widerspricht eigentlich dem Geist des Sports, weshalb SRO seit dem Winter an einer Lösung arbeitet, die im September am Nürburgring erstmals zum Einsatz kam: „Wir haben jetzt die technischen Möglichkeiten, die Nachtankzeit, die weiter reguliert ist, zu kontrollieren, auch sichtbar für Timing und Scoring sowie für die Rennleitung. Gleichzeitig konnten wir damit aber den Reifen- und



GT-Promoter Stéphane Ratel will die Meister nächstes Jahr in Monza küren

Fahrerwechsel wieder deregulieren“, sagt Ratel. „Langstreckensport ist Teamwork, dazu gehören auch die Boxenstopps mit den Reifen- und Fahrerwechsels – und dort kommt es jetzt wieder auf die Teamleistung an.“

Ratel enthüllt auch, dass er 2021 eine besondere Feier für

die GT3-Klasse in Monza schmeißen will: „Wegen Corona können wir unsere Preisverleihung 2020 nicht so umsetzen wie sonst. Deshalb wollen wir nächstes Jahr das 15-jährige Bestehen der GT3-Klasse feiern, in Monza. Und dabei küren wir dann auch die Meister der Saison 2020.“ ■

Zweimal Herzsschlagfinale

Sowohl in der Elite-Klasse als auch beim X-Bow Cup Europe ging es beim Finale am Red Bull Ring bis ins letzte Rennen, ehe die Meister gefunden waren. Kris Rosenberger feierte erneut einen Doppelsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying zeigte Ex-Champion Holger Baumgartner zunächst, dass er nichts verlernt hat. Er stellte seinen Elite-KTM mit recht deutlichem Abstand auf die Pole-Position.

Die Freude währte jedoch nicht lange. Nach einer Kollision am Start zum ersten Rennen fiel er erst zurück und dann aus. Während Ex-Rallye-Staatsmeister Kris Rosenberger im besten X-Bow GT4 die Führung übernahm und zum Sieg fuhr, war dahinter der Kampf zwischen Christian Schäfer und „Bob Bau“ auch der um den Titel. Schäfer

setzte sich am Ende durch und kam sogar noch einmal an Rosenberger heran, am Ende wurde es jedoch der zweite Gesamtrang.

Auch der letzte Saisonlauf wurde zur Beute von Rosenberger, der damit vier Siege in Folge feierte. Baumgartner, der nach seinem Ausfall im ersten Rennen von ganz hinten starten musste, wurde Gesamtzweiter, konnte Rosenberger aber nicht mehr knacken. Dahinter tobte das Titelduell zwischen „Bau“ und Schäfer. Der Kampf um Klassenrang 2 war gleichzeitig der um die Meisterschaft. Weil „Bau“ sich im beinharten Duell durchsetzte, konnte er seinen Titel erfolgreich verteidigen. Wäre Schäfer Zweiter geworden, hätte er um einen Punkt den Titel geholt.

Vierkampf um Europe-Titel

Ebenso eng wie bei den Big Boys ging es bei den mehrheitlich jungen Piloten des X-Bow Cup Europe zu. Hier hatten mit Rick Bouthoorn, Jan Rihs, Leon Wassertheurer und Tamino Bergmeier gleich vier Piloten noch Chancen



KTM / KERNASENKO

Titel erfolgreich verteidigt: „Bob Bau“ wurde erneut Elite-Meister

auf den Titel. Aufgemischt wurde das Feld von Neueinsteiger Leo Pichler, der den Speed der Meisterschafts-Aspiranten auf Anhieb mitging. Im ersten Lauf überquerte Rihs als Erster die Ziellinie, doch eine 30-Sekunden-Strafe ließ ihn bis auf den achten Platz zurückfallen. Bouthoorn erbeute den Sieg und lag vor dem letzten Saisonlauf zehn Punkte vor Was-

sertheurer. Der zweite Lauf ging dann an Pichler, während Bouthoorn auch P2 zum Titelgewinn reichte. Wassertheurer zementierte mit P4 den Vizetitel, Rihs verpasste diesen nach P3 um zwei Punkte. Bergmeier musste sich mit dem undankbaren vierten Tabellenrang zufriedengeben, im Finalrennen fiel er nach einer Startkollision aus. ■

IMSA-Meisterschaft: Mazda Motorsport muss sparen

Krisenstimmung bei Mazda

Mazda Motorsport hat mittlerweile bestätigt, was Motorsport aktuell schon vor Wochen angekündigt hatte: die US-Rennabteilung der Japaner wird 2021 nur noch ein DPI-Auto in der IMSA-Serie einsetzen. Die Zukunft bleibt ungewiss. Der Grund sind Budgetkürzungen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Coronakrise macht sich mittlerweile auch bei der IMSA-Serie immer stärker bemerkbar: Schon seit Wochen machte das Gerücht die Runde, dass Mazda 2021 sein Fahrzeugangebot eventuell auf ein DPI-Auto reduzieren könnte. Mazda

hat diese Gerüchte mittlerweile bestätigt. Für die Öffentlichkeit wird das so verkauft, dass man die Ressourcen bündelt, um sich auf das Nachfolgemodell vorzubereiten, das sogenannte DPI-2.0-Modell, welches als LMDh-Auto ab 2023 die Topklasse in der IMSA-Serie bilden soll.

Doch Teammitglieder haben mittlerweile enthüllt, dass eine Entscheidung über ein Nachfolgemodell noch überhaupt nicht getroffen wurde. Der Grund für die Reduzierung sind indes massive Budgetkürzungen bei Mazda Motorsport. Aus diesem Grund wird die Multimatic-Mannschaft

2021 nur ein Auto für Harry Tinnell und Oliver Jarvis einsetzen. Es kursieren zwei Erklärungen, wie es dazu kam: Multimatic soll mehr Geld für die technische Weiterentwicklung der Mazda DPI gefordert haben, die technisch immer noch nicht bulletproof sind. Was Mazda Motorsport abgelehnt hat.

Variante 2: Mazda Motorsport hat für 2021 starke Budgetkürzungen verordnet bekommen und deshalb das zweite Auto gestrichen. Den fraglichen Teammitgliedern wurde nicht gesagt, wie es weitergeht, auch ein Stopp des Programms ist offenbar nicht ausgeschlossen. Insider vermuten, dass Mazda zeitnah eine Entscheidung treffen will, ob überhaupt ein neues Auto entwickelt wird. Multimatic sollte sich an der Finanzierung für das Nachfolgemodell beteiligen – doch das haben die Kanadier abgelehnt. ■



MOTORSPORT-IMAGES

Im nächsten Jahr wird Mazda nur noch ein DPI-Auto in Amerika einsetzen



War's das jetzt?

Mit einer Nervenschlacht bis zum letzten Meter bot die Rallye Sardinien ein denkwürdiges Schauspiel, aber der Begriff Herzschlagfinale könnte noch eine ganz andere Bedeutung bekommen: Im schlimmsten Fall ist die WM seit Sonntag entschieden.

Von: **Markus Stier**

Soll einer das glauben? „Ich habe mir den WM-Kalender gar nicht angeguckt“, behauptet Tabellenführer Elfyn Evans nach der ersten Etappe des italienischen WM-Laufs. Der Waliser liegt auf Rang 5, nur einen Platz und damit zwei Punkte hinter seinem Teamkollegen Sébastien Ogier;

bei einem Polster von 18 Zählern nach dem Türkei-Sieg des Briten eine einigermaßen komfortable Situation. Egal ob Jäger oder Gejagter, der Fortgang der WM ist von entscheidender Bedeutung, und so haben die Werksteams vor dem sechsten Lauf auf Sardinien unmissverständlich klargemacht, dass sie noch vor dem Start Klarheit haben wollten, ob es neben maximal 43 Marken-Punkten und 30 Fahrer-Punkten für die Rallye Ypern noch mal ebenso viele für die eigentlich höchstens als Show-Event durch die Köpfe spukende Rallye di Monza geben würde. Die Verhandlungen zwischen Veranstalter und Vermarkter ziehen sich bis in den Freitag, da ist die Rallye auf der Mittelmeerinsel längst im Gange.

Es ist nicht so, dass Elfyn Evans nach den ersten zwei Prüfungen schon 18,6 Sekunden Rückstand hat, weil er bummelt oder das große Zittern gekriegt hat. Evans muss die Straße fegen,

und der Nachteil für den Ersten auf der Piste ist bei wenigen Rallyes so groß wie auf den engen Schotterpisten Sardinien mit ihrer feinen Sandauflage und ihren nichts verzeihenden Felsbrocken und Mauern am Wegesrand. Die dritte Prüfung ist eine Wiederholung der ersten, prompt fährt Evans Bestzeit. Aber es wird an diesem Wochenende seine einzige bleiben, der Mann aus Dolgellau verlässt die Insel durchaus unzufrieden: „Meine Position ist besser als meine Leistung“, kommentiert der am Ende Viertplatzierte schon zur Halbzeit.

Angst vor Plattfüßen

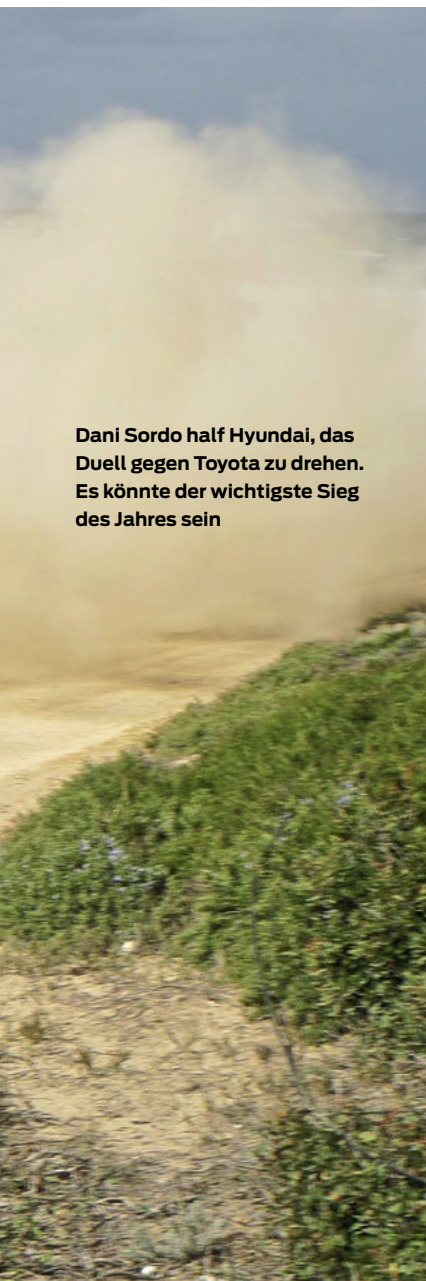
Die Vorsicht resultiert nicht nur aus taktischen Gründen. Der Reifenausrüster hat nach diversen Plattfüßen in Estland und der Türkei in Sachen Fahrwerksabstimmung eindringlich zum Umdenken gemahnt: „Das Fahrwerk muss mehr Energie aufnehmen“, warnt Michelin-Manager Arnaud



Dass zwei Fahrer im Kampf um den Sieg innerhalb von zehn Sekunden im Ziel einlaufen, gab es in der WM-Historie bereits 47-mal, dass es gleich drei sind, ist eine Premiere.

Rémy. Der Franzose stöhnt, die Forderungen der Teams nach resistenteren Gummis dröhnten ihm seit drei Jahren im Ohr, nun sind die Gummis so strapazierfähig, dass wie in der Türkei im Zweifelsfall die Felgen brechen.

Die Warnung ist angekommen, nicht zuletzt, weil die Spuren nach den heftigen Regenfällen, die Tief Alex in der Vorwoche



Dani Sordo half Hyundai, das Duell gegen Toyota zu drehen. Es könnte der wichtigste Sieg des Jahres sein

tos ungerührt mit nur einem Ersatzrad ausgerückt, packen sich nun neben Weltmeister Ott Tänak und Vize Thierry Neuville auch noch Ford-Mann Esapekka Lappi und Hyundai-Frischling Pierre-Louis Loubet ein zweites Ersatzrad in den Kofferraum.

Vor allem Neuville greift immer wieder mal zur zweiten Reserve, ohne dass sich die 23 Extra-Kilo groß auf seine Ergebnisse auswirken. Das ist dieses Mal anders. Der sonst auf grobem Gelände so gutmütige i20 gebärdet sich plötzlich wie ein Rodeopferd mit zu eng geschnaltem Gurt im Schritt. Der erst im Sommer vollzogene Wechsel auf Sachs-Dämpfer sorgt immer noch für Unsicherheit. Neuville wählt anfangs nicht die letzte, nach dem Test ausgefahrene Ausbaustufe und kann sein Fahrwerk erst nach einem Dämpferwechsel in die Spur bringen.

Aus der Traum

Da ist es für seinen Teamkollegen schon zu spät. Ott Tänak, schon im normalen Gemütszustand kein Hotspot der guten Laune, lässt sich erst am Freitagabend halbwegs aus der Nase ziehen, dass wohl ein Dämpfer den Geist aufgegeben hat, zuvor ist er den im Ziel aller Prüfungen wartenden TV-Crews einfach wortlos davongefahren. Tänaks frühe Probleme bedeuten trotz Gewinn der fünf Extrapunkte in der Powerstage mit 30 Punkten Rückstand das Ende aller Titelverteidigungsträume.

Zum Glück hat Hyundai ein drittes Eisen im Feuer, und die zum Ärger der Konkurrenz von Teamchef Andrea Adamo gern praktizierte Methode, mit in der Tabelle weiter hinten rangierenden Teilzeitkräften auch schön weit hinten loszufahren, zahlt sich voll aus. Der letztjährige Sardinien-Sieger Dani Sordo ist

auch der diesjährige, weil der als Zehnter ins Rennen gegangene Spanier auf den vier jungfräulichen Strecken der ersten Etappe eine ordentlich gekehrte Piste vorfindet. Die nach Tänaks Problemen üblichen Verfolger Neuville und Ogier hat er da schon um über eine halbe Minute distanziert – genau das Polster, von dem er die restlichen zwei Tage zehren kann.

Im Nacken sitzt ihm eigentlich nur Teemu Suninen, durch den ebenso wie durch Ford-Teamkollege Esapekka Lappi ein Ruck gegangen zu sein scheint. Neben den guten Startplätzen 7 und 6 hat sicher auch geholfen, dass der Teamchef mal Klartext gesprochen hat. Richard Millener, sonst bekannt für sein krisenfestes Bubenlächeln, gutmütige Züge und treuselig braune Plüschaugen, ist schon das Gemjammer seiner Stammkräfte vor dem Start in Estland übel aufgestoßen, in Sardinien lässt er vor dem Start öffentlich die Bemerkung fallen, die durchwachsenen Ergebnisse des M-Sport-Teams könnten auch aus der Cockpit-Besetzung resultieren, prompt mühen sich die Nordmänner um eine Bewerbung zur Weiteranstellung. „Scheiße, war das eine gute Prüfung“, fasst Suninen seine Bestzeit und frühe Führung auf Sardinien prägnant zusammen. Der letztjährige Zweite scheint reif für seinen ersten Sieg. Doch die Herrlichkeit währt nicht lange, und Suninen wird ohne den Startplatz-Vorteil auf der zweiten Etappe schnell auf Normalmaß zurechtgestutzt.

Ford wenig zuverlässig

Bei aller möglicherweise berechtigten Kritik am Personal muss man sich in Cumbria allerdings auch an die eigene Nase fassen: Dem zweitplatzierten Lappi fliegt schon auf WP2 buchstäblich der

Motor um die Ohren, Suninen verliert den Anschluss am Samstag auch durch ein Hydraulik-Leck, womit sich das Mitteldifferenzial unverrückbar zu starrem Durchtrieb schließt und damit die Handbremse unbrauchbar macht. Gus Greensmith im dritten Fiesta verliert am Sonntag Zeit, weil die Elektrik in einen Warnstreik geht. Am Samstag ist der Engländer mit leerer Batterie komplett ausgefallen, in diesem Fall handelt es sich allerdings bei einem unter Motorsportlern weit verbreiteten Fall von selektiver Wahrnehmung: Wähnt man Greensmith nach seiner ersten Zeugenaussage anfangs noch als Opfer unglücklicher Umstände, dem ein Querschläger den Keilriemen von der Rolle geschubst hat, ergibt die Spurensicherung eine in drei Teile zerklopfte Lichtmaschine. Der Unterbodenschutz hängt gespalten unter dem Auto. Schadensursache war wohl eher ein überrittener Fels als ein verirrtes Steinchen.

Apropos Wahrnehmung: Als sich sein Rückstand nach WP5 einer halben Minute nähert, kann Sébastien Ogier nicht mehr an sich halten: „Da ist sie wieder, die blöde Regel“, mault er sarkastisch grinsend über die Straßengefegerei und schießt in Richtung FIA: „Das ist eine Amateursportart und wird immer eine Amateursportart bleiben.“ Das Verhältnis zu FIA-Rallye-Direktor Yves Matton ist schon seit alten Citroën-Tagen getrübt, der Belgier ätzt zurück: „Wir suchen immer noch nach einem Fahrervertreter für unsere Gremien und finden niemanden, der sich Zeit dafür nehmen will. Wenn der Herr Ogier meint, er könne dort sinnvolle und professionelle Beiträge liefern, ist er mehr als willkommen. Reaktion des Betroffenen: „Das ist Bullshit. Das kannst du auch so schreiben.“ ▶

abgeladen hat, die Reifen zusätzlich beanspruchen. Auch die ganz Schnellen ganz vorn halten sich ein ums andere Mal zur Reifenschonung zurück. Das Resultat: Das Klassement bleibt vorn schön dicht beisammen, Radwechselorgien bleiben aus. Waren trotz diverser Reifenschäden in Estland nahezu alle Werksau-



Seb Ogier: Unnachgiebig gegen die FIA, in Gönnerlaune für Sordo



Thierry Neuville: Erst verzockt, dann unaufhaltsam auf Rang 2



Der Yaris ist das schnellste Auto der Welt, aber nicht auf grober Piste



Andrea Adamo: Maske zu tief, Hilfsrahmen zu leicht

Tatsächlich muss Ogier 40 Prozent der Distanz unter dem Handicap leiden – angesichts der seit Jahren auf einen halben Tag verkürzten Sonntage ein normaler Wert. Der noch vor ihm fahrende Evans verliert kein Wort über das Problem, aber er ist auch nicht derjenige, der das 18-Punkte-Loch zufahren muss. Einerseits hindert die Regel Evans an einem guten Ergebnis, andererseits hält sie auch Ogier von den fetten Fleischtöpfen fern. Zudem ist der sechsmalige Champion frustriert, weil er sich auf Sardinien mit stumpfer Waffe kämpfen sieht. Zwar lobt er seinen Toyota Yaris als ausgezeichnetes Auto, das aber eher als Glattpisten-Renner konzipiert ist. Vor allem die finale Prüfung Sassari–Argentera mit ihren tiefen Sandfurchen ist nicht gemacht für den japanischen Floh.

Nach tollem Kampf ringt Neuville wie vor zwei Jahren Ogier auf den letzten Kilometern nieder, obwohl ihm anderthalb Kilometer vor Schluss eine Brems-

scheibe gebrochen ist. Ogier holt als Dritter der Powerstage und der Gesamtwertung 15 Punkte, nur drei mehr als Evans. Wer von seinen Männern den Fahrertitel holt, kann Akio Toyoda letztlich egal sein, aber Neuilles Abfangmanöver in letzter Sekunde kostet Toyota auch die Führung in der Marken-WM, Kalle Rovanneräs Toyota ist schon am Freitag an einem Baum zerschellt, wogegen Hyundais Nummer 3 Sordo nach elf Sekunden Verlust am Sonntagmorgen gerade noch rechtzeitig aufwacht, um gegen das anstürmende Duo Ogier und Neuville 5,1 Sekunden Vorsprung ins Ziel zu retten.

Stallorder unmöglich

Wer Böses denkt, könnte glatt glauben, der Edel-Domestike hätte sein Guthaben absichtlich abgeschmolzen, denn als ein möglicher Doppelsieg am Samstag in den Bereich des Möglichen wandert, erklärt Teamchef Andrea Adamo zwar, es sei schwer, Sordo den ersten Platz zu nehmen, ein klares Dementi



zur Stallorderfrage gibt er aber nicht ab. Die geringstmögliche Zeitstrafe für Verstempeln an der letzten Zeitkontrolle betrüge zehn Sekunden. So wäre nicht nur Neuville an Sordo vorbeigezogen, sondern auch Ogier, was Adamo mit Blick auf die Marken-Tabelle nicht riskieren kann.

„Der kriegt von mir einen Tritt in den Hintern. Das kann er meinem schwachen Herzen nicht antun“, erklärt Adamo im Ziel. Der Spanier könnte allerdings mit Fug und Recht zurückkeilen, denn sein dritter WM-Erfolg hängt bis zum späten Abend in der Schwebe. Bei der Nachuntersuchung wird der hintere Hilfsrahmen am Hyundai mit der Startnummer 6 als zu leicht befunden. Statt 9,323 Kilo, wie im Homologationsblatt notiert, bringt das Fahrwerksteil nur 9,112 Kilogramm auf die Waage – auch nach Abzug der Toleranz 24,5 Gramm unter dem Limit. Adamos Argument, man hätte dadurch keinen Vorteil gehabt, wäre früher glatt ins Leere

! Mit seinem dritten WM-Sieg hat Dani Sordo mit Legenden wie Jean Ragnotti und Henri Toivonen sowie mit WM-Leader Elfyn Evans gleichgezogen.

gelaufen. Was vor wenigen Jahren noch mit Wertungsausschluss betrafft worden wäre, ergibt heutzutage nur einen erhobenen Zeigefinger: 30 000 Euro Strafe verhängen die Stewards, 20 000 davon zur Bewährung ausgeschrieben, in Anbetracht der Tatsache, dass Sordos 25 Punkte auf der Insel Hyundai die Titelverteidigung gebracht haben könnten, ein Nasenwasser.

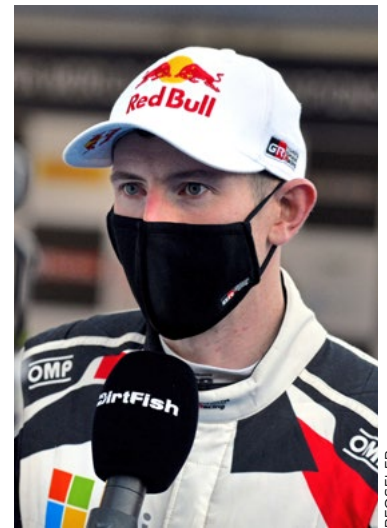
Verschwörungstheorien, Adamo hätte durch Druck auf die FIA



Strohfeuer: Teemu Suninen sprang aus dem Stand aus der bisherigen Mittelmäßigkeit nach vorn



Tänak: Keine Titelverteidigung



Evans: Vielleicht schon Weltmeister?



Einspruch Michelin: P. Solberg mit Pirelli auf der Powerstage ohne Zeitnahme

Rallyes wie Lettland verhindert (besser für Toyota) und stattdessen Estland (Heimspiel Tänak) und Belgien (Heimspiel Neuville) installiert, zudem seinen guten Draht zur italienischen Rallye-Mafia zum Hochjazzen der Showveranstaltung Rally di Monza zum WM-Lauf genutzt, verlieren nun an Bedeutung. Aus neun Punkten Rückstand hat die Truppe aus Alzenau sieben Punkte Vorsprung gemacht. Adamo könnte kaum Besseres passieren als eine Absage der beiden finalen Läufe.

Die Chancen darauf stehen nicht schlecht: Monza wurde hauptsächlich deshalb zusätzlich installiert, weil es trotz aller Zuvorsichtsbekundungen Zweifel gibt, ob die Premiere in Flandern tatsächlich stattfindet. Mit 5000 Neuinfektionen am Tag des Rallyestarts in Alghero ist Italien als erster und bester europäischer Stützpunkt, den das Virus im Winter hatte, wieder da, wo die Stiefelrepublik im März war. Besonders besorgt sind die Behörden über Mailand, wo die Fälle

sprunghaft ansteigen. Monza liegt unmittelbar vor den Toren der norditalienischen Metropole. 92 Prozent Anstieg der Infektionen klingt dramatisch, wird aber noch getoppt von Belgien, wo die Johns Hopkins University im Sieben-Tage-Schnitt am Montag 4600 Neuinfektionen zählte – doppelt so viele wie in der Vorwoche. Anstieg 99 Prozent.

Moment, da war doch noch was: Hatte nicht die FIA schon im Mai verkündet, eine WM mit nicht mindestens sieben Läufen wäre nicht titelwürdig? Damals setzte Rallye-Direktor Yves Matton sich, den Verband, den Promoter und die Organisatoren ohne Not unter Druck. Mit der realen Gefahr, dass Sardinien der Saisonabschluss war, würde das Worst-Case-Szenario eintreffen. Prompt vollführt Matton die Handbremswende: Der Wallone verkündet plötzlich, die ausgetragenen Läufe seien qualitativ so hochwertig und aussagekräftig, dass man auch nach sechs Rallyes Pokale verteilen könne. ■

RALLYE ITALIEN (9.–11.10.2019)

Sechster von acht Läufen, 16 Wertungsprüfungen über 238,84 Kilometer

1. Sordo/del Barrio (E/E)	Hyundai i20 WRC	2:41.37,5 h
2. Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	+5,1 s
3. Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+6,1 s
4. Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+1.02,3 min
5. Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+1.33,9 min
6. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+2.37,5 min
7. Loubet/Landais (F/F)	Hyundai i20 WRC	+4.43,8 min
8. Huttunen/Lukka (FIN/FIN))	Hyundai i20 NG i20	+8.41,7 min
9. Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	Skoda Fabia Evo	+10.02,9 min
10. Tidemand/Barth (S/S)	Skoda Fabia Evo	+10.20,9 min

Bestzeiten: Ogier 6, Sordo 5, Neuville 2, Tänak 1, Suninen 1, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1. Elfyn Evans	109 Punkte
2. Sébastien Ogier	94
3. Thierry Neuville	84
4. Ott Tänak	79
5. Kalle Rovanperä	72
6. Teemu Suninen	52
7. Esapekka Lappi	38
8. Dani Sordo	26
9. Craig Breen	25
10. Sébastien Loeb	24



Hyundai: Fünfter Doppelsieg

WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	208 Punkte
2. Toyota	201
3. M-Sport-Ford	117
4. Hyundai 2	8

Debütanten-Ball

Zweiter WRC3-Sieg beim dritten Saisonauftritt: Huttunen im Hyundai i 20



DANIEL ROESELER

Überraschung: Nicht die Sardinien-Kenner waren beim kniffligen Schotterritt vorne. Sowohl Klassensieger Jari Huttunen (WRC3) als auch der Dritte und schnellste WRC2-Pilot Pontus Tidemand waren erstmals auf der Mittelmeerinsel am Start.

Von: **Reiner Kuhn**

Fünf der 21 Prioritätsfahrer aus der zweiten Liga gingen in der WRC2, 15 in der Privatfahrer vorbehaltenen WRC3 an den Start. An Sardinien-Kennern mangelte es nicht: Nicht nur WRC2-Mitfavorit Mads Östberg (Citroën) und dessen WRC3-Markengefährte Eric Camilli kennen die Schotterpisten aus dem Effeff. Auch Hyundais WRC2-Junior Ole-Christiaan Veiby und WRC3-Privatier Kajetan Kajetanowicz hatten ihre Streckennotizen im Gepäck. Gebracht hat es wenig.

Die erste Bestzeit brannte Oliver Solberg im Skoda in die Bahn. Bis zur achten Prüfung fuhr der 19-jährige Schwede einen Vorsprung von über 30 Sekunden auf WRC3-Widersacher Jari Huttunen heraus. Auch für den Hyundai-Finnen sind die selektiven Strecken auf der Mittelmeerinsel Neuland. In WP 9 verlor Solberg durch einen Plattfuß eine gute Minute und gab die Führung für

zwei Prüfungen an Huttunen ab, übernahm erneut das Kommando und landete in der letzten Samstagsprüfung im Graben.

Für die Konkurrenz, ob etabliert oder nicht, lief es noch schlechter – allen voran für das Citroën-Lager. Antriebsdefekte warfen nicht nur den dreimaligen Saisonsieger Mads Östberg (mit sieben WP-Erfolgen schnellster Zweitliga-Pilot) aussichtslos zurück. Auch seine Markengefährten Eric Camilli sowie WRC3-Tabellenführer Marco Bulacia, Yohan Rossel und Nicolas Ciamin (Letztere jeweils mit einer Klassenbestzeit) wurden durch technische Probleme – mal vor und auch nach Fahrfehlern – ausgebremst. Auch die Auftritte der Ford-Piloten endeten vorzeitig:

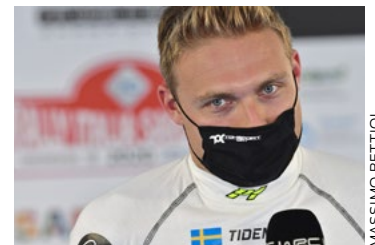


Das WRC3-Titelduell zwischen Jari Huttunen und Marco Bulacia spitzt sich zu. Der Bolivianer liegt nur noch zwei WM-Zähler vor dem Finnen, der aber erst drei der fünf möglichen WM-Starts absolvierte, Bulacia schon vier.

M-Sports WRC2-Junior Adrien Fourmaux crashte seinen Fiesta in WP 9, Junioren-Weltmeister Jan Solans eine Prüfung später.

Trotz all der gelassenen Federn blieb es bis zum Schluss spannend, denn Türkei-Sieger Kajetanowicz hatte sich im Kampf um wertvolle WRC3-Punkte bis auf 5,5 Sekunden an Leader Huttunen herangerobbt, als er sich auf der zweitletzten Prüfung einen Platten einfuhr und aufpassen musste, nicht noch von hinten aufgeschnupft zu werden. Doch der Pole profitierte vom für Außenstehende kaum nachvollziehbaren Reglement, denn der auf Position 3 grundsollide dahinrollende Pontus Tidemand (Skoda) konzentrierte sich erneut auf Fehlervermeidung und darauf, als Klassendritter die WRC2-Wertung zu gewinnen, um bei seinem fünften Saisonstart die Tabellenführung auszubauen.

Kurios: Anders als beim Wertungssystem der WRC3 sind sich in der WRC2 nicht nur die Teams uneinig. Dass die von FIA-Rallyedirektor Yves Matton noch fürs Wochenende versprochene Klärung ausblieb, passt ins aktuelle Bild der Sporthoheit. Auch nach der Zieldurchfahrt ist weiter unklar, ob die ersten fünf oder die besten fünf aller WM-Starts gewertet werden und so nicht nur Östberg, sondern auch Tidemand die Chance hätte, im Kampf um den WRC2-Titel weitere WM-Punkte zu sammeln. ■



MASSIMO BETTIO

Bester WRC2-Pilot: Tidemand



HONZA FRONEK

Keine Seltenheit: Verunfallter Ford

WRC2/WRC3 ITALIEN

1. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)*	in 2:50.19,2h
Hyundai i20	
2. Kajetanowicz/Szczep. (PL/PL)*	+ 1.21,2 min
Skoda Fabia	
3. Tidemand/Barth (S/S)	+ 1.39,2 min
Skoda Fabia	
4. Bulacia/Ohannesian (BOL/ARG)*	+ 2.08,0 min
Citroën C3	
5. Veiby/Andersson (N/S)	+ 3.47,5 min
Hyundai i20	

*WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 6

1. Pontus Tidemand (S)	105 Punkte
2. Mads Östberg (N)	87 Punkte
3. Adrien Fourmaux (F)	66 Punkte

Rallye Italien Sardinien

Die Insel der Glückseligen

Die Zeiten, als der italienische Verband gedrängt wurde, mit seinem WM-Lauf aufs Festland zu wechseln, sind erst einmal vorbei. Die Rallye Italien bleibt in der aktuellen Lage bis auf Weiteres auf der Insel Sardinien.

Von: **Reiner Kuhn**

In der Corona-Pandemie herrschen auf einer Insel klare Verhältnisse: Entweder ist sie im roten oder eben grünen Bereich, dazwischen gibt es wie in einer Blase wenig Spielraum.

Auch die verschärften Maßnahmen der leidgeprüften Regierung in Italien sprechen für Sardinien. Die mit wenigen Ausnahmen auch im Freien geltende Maskenpflicht ist für die Teilnehmer der Rallye-WM ein bekanntes Szenario. „Wie in Estland und der Türkei, gelten auch hier die FIA-Auflagen des Covid-19-Anhangs“, betont der medizinische Delegierte Cem Boneval, der beim WM-Lauf neben gut 80 Mitarbeitern, darunter 17 Notfallärzten, aktuell zusätzlich auf einen Corona-Manager und dessen Team zählen kann, um die

Gefahren der Pandemie zu minimieren. „Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht, auch nicht beim Coronavirus, egal wie viel wir testen“, warnt der Türke und verweist auf die knapp 1300 Tests, die bei seinem Heimspiel in Marmaris durchgeführt wurden. „Dank besonnenem Handeln haben wir die Lage aber scheinbar im Griff“, freut sich Boneval.

Auch beim WM-Promoter zeigt man sich längst versöhnt. Der unbeliebte Ritt über die Nachbarinsel Korsika ist Geschichte, und Sardinien bietet

neben tollen Schotterstrecken mit spektakulären Passagen wie die Kult-Kuppe „Micky's Jump“ auf der Prüfung Monte Lerno ein grandioses Umfeld wie den Servicepark an der Yachthafen-Promenade mitten in Alghero. „All dies unterstreicht das Alleinstellungsmerkmal dieses Austragungsortes“, so Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Veranstaltungen und den Kalender verantwortlich, und bestätigt, dass die Rallye Italien auch in den kommenden Jahren auf Sardinien ausgetragen wird. ■



Aktuell besonders viel beschäftigt: FIA WRC Medical Delegate Cem Boneval

WM-Restprogramm 2020

WM-Finale in und um Monza

Jetzt ist es amtlich: Die Rallye-WM 2020 wird am ersten Dezember-Wochenende im königlichen Park von Monza beendet.

Von: **Reiner Kuhn**

Bis zum allerletzten Moment wurde gepokert, denn anders als den Herstellern versprochen, war beim Start der Rallye Italien noch immer unklar, ob dies nun der sechste und vorletzte Saisonlauf ist, oder ob – wie seit Wochen kolportiert – mit der Rallye Monza vom 4. bis 6. Dezember noch eine achte WM-Runde hinzukommt. Am Freitagmittag – in Paris war die Sitzung des FIA-Weltrates schon im Gange – wurde Vollzug

gemeldet: Der WM-Promoter und der Automobilclub von Italien (ACI) hatten sich endlich geeinigt.

Tags darauf begegnen wir Angelo Sticchi Damiani in Alghero. „Wir sind sehr stolz, dass nach Sardinien auch noch das WM-Finale in Italien stattfindet“, beginnt der ACI-Präsident und er-

klärt: „So sehr wir Italiener von unserer Leidenschaft leben, jetzt gilt es, die Region Lombardei für das WM-Finale als Sponsor zu gewinnen.“ Steigende Corona-Fallzahlen schrecken ihn ebenso wenig wie die Vorbereitungszeit von nur wenigen Wochen: „Als ehemaliger Rallye-Direktor weiß ich um die Aufgaben.“

Bevor es zum zweiten Mal nach Italien geht, steht vom 19. bis 22. November die Ypern-Rallye in Belgien auf dem Programm. Doch mit jeder Corona-Warnmeldung wächst das Fragezeichen hinter der Veranstaltung im aktuellen Risikogebiet. Dass wusste auch Sticchi Damiani und handelte im finalen Poker einen zusätzlichen Deal aus: Neben der Rallye Italien steht 2021 die Rallye Monza als Ersatzlauf auf der Liste. ■



Bereit für das WM-Finale: Monza

KOMMENTAR

GESCHWÄTZ VON GESTERN

Man muss sich wundern. Weniger, dass der FIA-Weltrat im Juni vorab zwar neun von zwölf WM-Läufen für 2021 verkündete, nicht aber ein viel dringlicheres Restart-Szenario für 2020. Dies folgte, basierend auf dem kaum veränderten Formel-1-Konzept, erst Wochen später.

Dass von den neun für 2021 gesetzten WM-Läufen mit Australien nun der erste schon wieder fehlt, es mit Kroatien gleichzeitig ein neuer, ohne den von der FIA bisher geforderten Probelauf direkt in den exklusiven Kreis der Topliga schaffte, obwohl es erstmals eine Liste von sage und schreibe sechs Ersatzläufen gibt, zeigt, wie ernst es der Motorsport-Weltverband mit seinem eigenen Regelwerk nimmt.

Damit nicht genug, stellte FIA-Rallyedirektor Yves Matton Ende April klar, dass es für eine Titel-Vergabe mindestens sieben WM-Läufe braucht. Wohl gemerkt während des europaweiten Lockdowns, ohne Not und oder Kenntnis, ob und wann es nach nur drei WM-Läufen zu Saisonbeginn weitergehen könnte.

Just als die FIA mit Monza nun einen achten Saisonlauf aus dem Hut zauberte, folgte die Kehrtwende. Nach der FIA-Weltratssitzung erklärte Matton, dass die drei WM-Rallyes in Estland, der Türkei und Sardinien solch tollen Sport geboten hätten, dass man im Falle eines Falles die WM-Titel auch nach sechs WM-Rallyes vergeben werde. Damit unterstreicht er, wie wenig man sich auf seine Aussagen verlassen kann. Dass Sportpolitik wenig mit Sport, aber viel mit Politik zu tun hat, ist hinlänglich bekannt. Doch wenn durch Gleichgültigkeit und Geringschätzung Vertrauen verspielt wird, sollten sich die Funktionäre nicht wundern, wenn sich in der Folge Hersteller, Teams, Medien oder auch Fans abwenden.



Reiner Kuhn
Redakteur

WM-Privatier Armin Kremer

Aus Erfahrung gut

Nach zweijähriger Wettkampfpause startete Armin Kremer erstmals gemeinsam mit seiner Tochter Ella und belohnte sich allen Widrigkeiten zum Trotz mit dem 19. Gesamtrang.

Es schien nur eine Frage der Zeit, bis es Armin Kremer einmal wieder in den Finger juckte. Nun nannte der Routinier kurzerhand für den Ritt auf Sardinien und rückte bei seinem 39. WM-Auftritt erstmals im VW Polo des österreichischen BRR-Teams aus. Nicht die einzige Premiere: So hörte der dreimalige

Deutsche- sowie Europa- und Asien-Pazifik-Meister auf die Ansagen seiner Tochter Ella, die zudem erstmals in einem Kundensport-Allradler Platz nahm.

Der schnelle Familienausflug wurde zum echten Vater-Tochter-Erlebnis. Vom Start weg etablierte sich das gemischte Doppel im Mittelfeld der zweiten Liga. Im weiteren Verlauf konnte weder ein Ausritt (WP 6), ein Reifenwechsel (WP 7) noch eine abgerissene Bremsleitung (WP 11) das Mecklenburger Duo ernsthaft bremsen. Im Gegenteil: Mit flotten Zeiten am finalen Sonntag stürmten Kremer/Kremer noch auf den elften Klassen- und 19. Gesamtrang nach vorne. ■ RK



Vater-Tochter-Wochenende: Armin und Ella Kremer im Volkswagen Polo

Rallye-WM-Kalender 2021

Rallye Deutschland ist komplett raus

Der FIA-Weltrat verabschiedete den WM-Kalender für 2021. Erstmals wurden zu den zwölf WM-Rallyes auch sechs Ersatzläufe nominiert. Die Rallye Deutschland ist nicht einmal dort mit dabei.

Von: **Reiner Kuhn**

Allen Unwägbarkeiten aufgrund der Corona-Pandemie zum Trotz verabschiedete der FIA-Weltrat einen WM-Kalender für 2021. Die erste Saisonhälfte und neun der zwölf WM-Läufe steigen in Europa. Nach Monte Carlo und Schweden soll in Kroatien ein komplett neuer und von FIA-Präsident Jean Todt höchstpersönlich forcierter Asphaltlauf folgen. Im Juni ist

mit Kenia die erste von drei Überseerunden geplant. Nicht nur die Trips nach Afrika und Südamerika (Chile) stehen in den Sternen.

Weiter offen ist auch, ob der nun unter dem Kürzel „Rally UK“ (für Vereintes Königreich) firmierende Lauf in Großbritannien weiter in Wales, in Nordirland

oder womöglich gar nicht stattfindet. Dagegen ist Estland nach erfolgreichem Debüt erneut dabei. Länder wie Mexiko, Australien und Neuseeland verzichteten aufgrund der unklaren Situation auf eine Nominierung.

Auch Deutschland fehlt. Während der veranstaltende ADAC

weiter auf das 2019 eingeführte Rotationsprinzip verweist, sieht FIA-Rallyedirektor Yves Matton „fehlenden Willen und Desinteresse an einer Bewerbung“. Fakt ist: Die Veranstaltung im Herzen Europas steht im kommenden Jahr nicht einmal auf der Liste der Ersatzkandidaten, zu denen die Türkei, Litauen, Belgien, Argentinien, Griechenland und Italien (Monza) zählen. ■



Ob es je wieder Rallyeautos an der Mosel gibt, steht in den Sternen

AUS DEM SERVICEPARK

SCHMERZHAFT LEERFAHRT

Am Vorabend der Rallye klagte Lokalheld Fabio Andolfi über Bauchschmerzen und rollte nach einem kurzen Check über die Startrampe. Nach wenigen Kilometern parkte der WM-Junior sein Auto und gab mit Verdacht auf Nierensteine auf.

AUSSER WERTUNG

Nach einem Blick ins Reglement musste Pirelli den Werbeauftritt von Petter Solberg und Co Andreas Mikkelsen ändern. Da bis Saisonende in der Topklasse nur Michelin-Pneus erlaubt sind, startete das norwegische Dreamteam auf der abschließenden Power Stage als Vorausfahrzeug ohne Zeitnahme.

KLEINE FREUDEN

Nach zwei ernüchternden Etappen ließ es WRC2-Mitfavorit Mads Östberg am Sonntag richtig krachen und beschenkte sich selbst an seinem 33. Geburtstag mit vier der möglichen vier Klassenbestzeiten.

TITEL IM VISIER

Da nur zwei der acht gestarteten WM-Junioren alle Wertungskilo-

meter absolvierten, konnte Martins Sesks trotz satter 30 Minuten Rückstand auf Sieger Tom Kristensson mit Rang 3 die Tabellenführung ausbauen. Vor dem vierten und finalen Lauf in Ypern führt der Lette die Junior-WM nun mit zehn WM-Punkten Vorsprung vor Kristensson an.

SCHNELLER WECHSEL

Kaum hatte das Gastduo Solberg/Mikkelsen im Citroën C3 WRC die Power Stage absolviert, zog das Pirelli-Testteam wenige Kilometer weiter, um noch am Sonntag abschließende Tests mit dem künftigen Schotterreifen im Trockenen zu machen. Für Montag und Dienstag war Regen angesagt.

FREMDGÄNGER

Während seine Hyundai-Werkkollegen auf Sardinien um WM-Punkte kämpften, rückte Craig Breen im i20 WRC bei der Aarova-Rallye aus, um sich beim zweiten von fünf Läufen zur Belgischen Meisterschaft auf die bevorstehenden Asphalt-Ritte in Ypern und Monza vorzubereiten. ■ RK

WM-Termine 2021

- 21.–24.01. Monte Carlo
- 11.–14.02. Schweden
- 22.–25.04. Kroatien
- 20.–23.05. Portugal
- 03.–06.06. Italien
- 24.–27.06. Kenia
- 15.–18.07. Estland
- 29.–01.08. Finnland
- 19.–22.08. Vereintes Königreich
- 09.–12.09. Chile
- 14.–17.10. Spanien
- 11.–14.11. Japan

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



Die zwei schnellsten Männer in der Slowakei: Laufsiege für Catsburg und Berthon

Drei neue Sieger

Am Slovakiaring holten mit Nathanaël Berthon, Tom Coronel (beide Audi) und Nicky Catsburg (Hyundai) gleich drei Fahrer ihren ersten WTCR-Laufsieg. Tabellenführer bleibt Yann Ehlacher (Lynk & Co).

Von: **Michael Bräutigam**

Man darf sich schon wundern, wie sich die Kräfteverhältnisse in diesem Jahr in der WTCR darstellen. Da tauchen plötzlich Namen und Autos regelmäßig auf den vorderen Plätzen auf, die man dort nicht unbedingt erwarten würde. Und auf der anderen Seite straucheln einige andere, die vor Saisonbeginn zu den Mitfavoriten zählten.

Hyundai hatte nach dem harzigen Auftakt und dem Nichtstart am Nürburgring natürlich bereits ein ordentliches Defizit angehäuft, als man am Slovakiaring zum Comeback antrat. So sehr der Rückzug in der Eifel kritisiert wurde: Immerhin bescherte der Sturkopf von Hyundai-Motorsportchef Andrea Adamo dem i30 N eine bessere Einstufung. Mehr Ladedruck in den relevanten Drehzahlbereichen sollte sich auf dem

schnellen Kurs in der Slowakei ebenso als Vorteil entpuppen wie die Tatsache, dass man weiter ohne Kompensationsgewichte fuhr. Hyundai war vom Speed jedenfalls mit von der Partie. Neben den drei Comtoy-Audi von Berthon, Coronel und Gilles Magnus schafften es mit Norbert Michelisz und Catsburg auch zwei i30 ins dritte Segment des Qualifyings.

Berthon gelang dort, wie auch schon im ersten Quali-Abschnitt, die Bestzeit, womit er sowohl für den ersten als auch dritten Lauf die Pole-Position einfuhr. Und anders als in Zolder, als er seine Pole durch einen Frühstart zerschoss, behielt der Franzose diesmal die Nerven. Auf noch leicht feuchter Strecke startete praktisch das

gesamte Feld mit Slicks an der Vorder- und Regenreifen an der Hinterachse. Nachdem Catsburg anfangs an der Spitze lag, wurde er mit abbauenden Hinterreifen durchgereicht. Berthon erlebte dagegen seine Siegpremiere.

Harter Crash für Girolami

Im zweiten Lauf zog Coronel nach. Der Publikumsliebbling, der in der WTCR auch noch sieglos war, hatte das Quäntchen Glück, dass er von den Rangeleien in der Startphase verschont blieb, und konnte sich früh die Führung sichern. Reversed-Pole-Mann Néstor Girolami (Honda) war dagegen der große Unglücksrabe. Schon am Start wurde er von Jean-Karl Vernay (Alfa Romeo) beiseitege-

schoben. In der letzten Runde trafen sich die beiden erneut: Diesmal bog Girolami nach der Kollision im 90-Grad-Winkel ab, flog erst in, dann im hohen Bogen auf die Leitplanke und zurück auf den Grünstreifen.

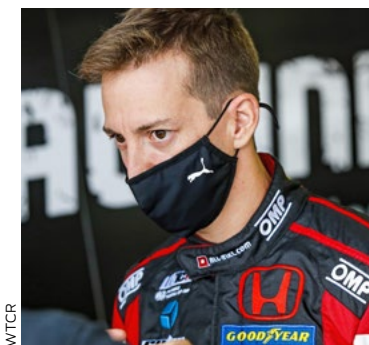
„Er hat mich am Start schon getroffen, das hat mich drei Plätze gekostet. Ich dachte, er wäre danach vorsichtiger und würde mich nicht in so eine Situation bringen“, sagte Girolami, der bei seinem heftigen Stunt zum Glück unverletzt blieb. Sein Auto ist jedoch Schrott, die Münnich-Truppe wird fürs Hungaroring-Wochenende (diese Woche) das aktuelle Testauto zum Einsatzauto umfunktionieren.

Girolami konnte so natürlich nicht zum dritten Lauf antreten und rutscht damit in der Tabelle weit nach hinten. Großer Jubel war dagegen beim Engstler-Team angesagt. Catsburg setzte den Speed seines Hyundai im letzten Rennen perfekt um und holte für die Allgäuer den ersten Laufsieg auf Weltebene seit Franz Engstlers Husarenritt beim WTCC-Rennen in Oschersleben 2009.

Tabellenführer bleibt Yann Ehlacher, der im diesmal unterlegenen Lynk & Co ein paar wichtige Pünktchen mitnahm. Dahinter lauern drei Audi-Fahrer. Man darf sich schon wundern ... ■



Sieger im Reversed Grid und Tabellenrang 2: Coronel im Freudentaumel



„Vernay hat mich am Start schon getroffen. Ich dachte, er wäre danach vorsichtiger und würde mich nicht in so eine Situation bringen.“

Néstor Girolami

SLOVAKIARING (SK), 1. RENNEN

5. von 16 Läufen, 9 Runden à 5,922 km (22 gestartet, 20 gewertet)

1.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyout DHL	Audi	21.01,373 min
2.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 3,054 s
3.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 7,266 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 7,822 s
5.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 8,987 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyout DHL	Audi	+ 9,543 s
7.	Gilles Magnus (B), Comtoyout Racing	Audi	+ 12,554 s
8.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 13,951 s
9.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 14,638 s
10.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 15,149 s

Schnellste Runde: 2.15,663 min (Björk)

SLOVAKIARING (SK), 2. RENNEN

6. von 16 Läufen, 11 Runden à 5,922 km (22 gestartet, 17 gewertet)

1.	Tom Coronel (NL), Comtoyout DHL	Audi	26.33,749 min
2.	Gilles Magnus (B), Comtoyout Racing	Audi	+ 1,053 s
3.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 3,582 s
4.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 4,773 s
5.	Nicky Catsburg (NL), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 5,442 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,473 s
7.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 7,554 s
8.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,561 s
9.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 9,982 s
10.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 10,473 s

Schnellste Runde: 2.11,884 min (Azcona)

SLOVAKIARING (SK), 3. RENNEN

7. von 16 Läufen, 11 Runden à 5,922 km (20 gestartet, 16 gewertet)

1.	Nicky Catsburg (NL), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	24.20,767 min
2.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyout DHL	Audi	+ 4,614 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyout Racing	Audi	+ 7,039 s
4.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 7,315 s*
5.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 7,968 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyout DHL	Audi	+ 15,579 s
7.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 17,752 s
8.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 18,508 s
9.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 19,609 s
10.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 20,503 s

Schnellste Runde: 2.11,451 min (Catsburg)

*inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	113 Punkte
2.	Coronel	92
3.	Magnus	82
4.	Berthon	78

STAND TROPHY

1.	Coronel	57
2.	Vernay	45
3.	Magnus	41

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	187 Punkte
2.	Comtoyout DHL	170
3.	ALL-INKL.COM Münnich	150
4.	Cyan Performance	110

STAND ROOKIES

1.	Magnus	180
2.	Boldizs	115
3.	Engstler	87

TCR Europe Barcelona

Halder jetzt Spitzenreiter

Mike Halder (Honda) hat sich in Barcelona mit dem zweiten Saisonsieg die Tabellenführung gesichert. Andreas Bäckman (Hyundai) bescherte Target Competition endlich den ersten Saisonserfolg.

Von: Michael Bräutigam

Nachdem die erste Saisonhälfte fast perfekt für Daniel Lloyd (Honda) lief, endete eine Serie von starken Ergebnissen bereits im zweiten Monza-Rennen. In Barcelona erlebte der Halbzeitmeister ein ähnlich schwarzes Wochenende wie Halder in Italien. Der anfängliche Dominator blieb – dank 60 kg Erfolgsballast, Fahrfehlern und einer Strafe – gänzlich ohne Punkte und rutschte bis auf den vierten Tabellenrang ab.

Das genaue Gegenteil erlebte Mike Halder. Im Qualifying konnte er sich den zweiten Startplatz hinter Mat'o Homola (Hyundai) sichern. Direkt zu Rennbeginn setzte sich Halder in Führung und holte sich als erster Fahrer seinen zweiten Saisonsieg. Pepe Oriola (Honda) kam als Zweiter ebenso aufs Podium wie Audi-Pilot Sami Taoufik.

Auch im zweiten Durchgang war der 18-Jährige als Zweiter auf dem Podest, gefolgt von seinem Comtoyout-Teamkollegen und Mentor Mehdi Bannani. Noch

ohne Sieg, aber mit sehr konstanten Ergebnissen unterwegs, verbesserte WTCC-Veteran Bannani sich sogar bis auf den zweiten Tabellenrang, gefolgt von Nicolas Baert in einem weiteren Audi.

Nächster Halt: Spa

Ganz vorne gelang Andreas Bäckman endlich der langersehnte erste Saisonsieg für Target Competition. Die Doppelmeister des letzten Jahres hatten sogar die Chance auf einen Dreifachsieg, doch Jessica Bäckman und John Filippi kollidierten, womit das Rennen für die schnelle Dame beendet war. Filippi kam nach einer Durchfahrtsstrafe immerhin noch auf Platz 10.

Dabei profitierte er genauso von einer Strafe für Dan Lloyd, der nach einer Kollision mit Homola vom neunten auf den 16. Platz fiel, wie Halder. Letzterer schlug zum einen Profit daraus, dass Lloyd damit aus den Punkten fiel, zum anderen von einer weiteren Strafe für Dániel Nagy (Hyundai). Der wurde wegen Überschreitung von Track Limits um eine Position – vom vierten auf den fünften Platz – zurückgestuft. Halder erbt P4 und hat damit zwei Events vor Schluss die Tabellenführung inne. Er führt mit 198 Punkten vor Bannani (185), Baert (177) und Lloyd (173).

Michelle Halder blieb im ersten Rennen nach technischen Problemen punktlos, im zweiten Lauf holte sie den starken siebten Platz. Ende nächster Woche steht Spa auf dem Rennkalender. ■



Sieg, Platz 4 und jetzt neuer Tabellenführer: Mike Halder

Rasts Doppelpack



René Rast (Audi) hat beim ersten von zwei Zolder-Events einen Doppelsieg geholt. Weil die direkten Titelrivalen Punkte liegen ließen, ist der Kampf um die Meisterschaft wieder ein Dreikampf.

Von: **Michael Bräutigam**

So richtig wusste man beim Abt-Team nichts mit dem Sonntagsrennen anzufangen. Ein Fahrer gecrasht, der andere dem Safety Car zum Opfer gefallen – und trotzdem vorzeitig die Teammeisterschaft eingefahren. „Das war für uns ein harter Tag, und wir sind heute sehr enttäuscht“, schlug sich Teamchef Thomas Biermaier eher auf die melancholische Seite. Trotzdem sei er stolz, dass man vier Rennen vor Schluss bereits den Titel eingefahren habe. „Die Mannschaft hat das ganze Jahr eine tolle Leis-

tung gezeigt. Und jeder, der uns kennt, weiß: Wir werden stark zurückkommen.“

Eine ganz ähnliche Kampf-ansage gab es von René Rast vor dem Zolder-Wochenende. Der Zug Richtung Fahrermeisterschaft drohte nach sieben sieglosen Rennen in Folge abzufahren – mit den Abt-Fahrern Nico Müller und Robin Frijns, aber ohne den Titelverteidiger an Bord. „Es muss schon viel passieren, um Nico und Robin noch einzuholen. Aber natürlich geben wir nicht auf“, sagte der Rosberg-Pilot vor dem ersten Auftritt in Zolder. Und es passierte viel.

Chaos pur am Sonntag

Schon im ersten Qualifying war es auf abtrocknender Piste Rast, der ein Ausrufezeichen setzte. In letzter Minute fuhr er die Bestzeit mit dreieinhalb Zehntelsekunden Vorsprung. Für Audi war es die 20. Pole-Position in Folge. Während Frijns mit P3 ebenfalls gut zurechtkam, musste sich Tabellenführer Müller mit

„Das hat mich heute mindestens 13 Punkte gekostet und kann die Meisterschaft entscheiden.“

Tabellenführer Nico Müller

Platz 7 begnügen. „Ich war mit der Balance des Autos nicht zufrieden“, haderte er. „Dadurch haben wir uns in eine schwierige Position für das Rennen gebracht.“

Besagtes erstes Rennen verlief dann aber wie schon viele in diesem Jahr. Am Ende standen die drei Erstplatzierten der Tabelle auch auf dem Podest – wenngleich in umgekehrter Reihenfolge: Rast vor Frijns und Müller. Damit war auch die rechnerische Chance dahin, dass kein Audi-

Fahrer den Titel holt – als ob jemand daran gezweifelt hätte.

Müller musste am meisten kämpfen. Während Rast seine Pole trotz eines noch leicht feuchten Startplatzes in die Führung und einen deutlichen Sieg ummünzen konnte, kam auch Frijns direkt bis auf P2 vor. Müller hing zu Beginn hinter dem stark fahrenden WRT-Audi-Piloten Harrison Newey fest und war so gezwungen, den „Undercut“ zu fahren. Als einer der ersten kam er zum Stopp, nutzte den Reifenvorteil aus und kämpfte sich trotz der ältesten Reifen in der Spitzengruppe aufs Podest.

War der Samstag also noch relativ normal, zeigte sich am Sonntag ein komplett anderes Bild. Im abermals auf abtrocknender Strecke ausgetragenen Qualifying wurden die Kräfteverhältnisse zunächst umgedreht, als sich Timo Glock – am Vortag schon Quali-Zweiter – die Pole-Position holte. Für BMW war es die erste des Jahres, denn zuletzt hatte Marco Wittmann in Brands



AUDI

Der Mann des Wochenendes: René Rast holte in Zolder 54 von 56 möglichen Punkten

Hatch 2019 den besten Startplatz für die Münchener geholt.

Flankiert wurde der Routinier von Markenkollege Sheldon van der Linde, René Rast musste das Rennen von P3 aufnehmen, war damit aber immer noch besser bedient als das Abt-Duo Müller/Frijns in der vierten Reihe.

Rasts Optimismus erhielt einen empfindlichen Dämpfer, als es im Motorraum seines Audi RS 5 DTM in der Startaufstellung plötzlich zündelte. Doch die Rosberg-Mechaniker, unterstützt von Phoenix-Kollegen, brachten das Kunststück fertig, nicht nur das Feuer zu löschen, sondern Rast auch ein voll funktionsfähiges Auto fürs Rennen zu geben.

Rast machte das Beste daraus, katapultierte sich am Start an beiden BMW vorbei an die Spitze und fuhr wieder davon. Glock dagegen traf in der ersten Kurve den WRT-Audi von Ferdinand Habsburg. Beide landeten im Kiesbett, konnten sich aber wieder befreien, und so blieb das Safety Car zunächst in der Box.

Robin Frijns, der in gewohnt kämpferischer Manier fuhr, hatte sich bis zum Stopp schon bis auf P3 vorgearbeitet. Doch beim Heimrennen vielleicht das kleine Bisschen zu motiviert, übertrieb es der Wahl-Belgier am Boxenausgang und knallte auf den kalten Reifen in die Leitplanke. „Absolut mein Fehler, auch wenn es sich komisch anfühlte“, so Frijns.

Während Rast und auch Mike Rockenfeller direkt auf Frijns' Stopp reagierten, fuhr Müller noch weiter. Als Rast zum Stopp fuhr, dämmerte ihm schon etwas. „Ist Robin gecrasht oder was?“, fragte er am Funk. Das wurde ihm in der Boxengasse, wo ja Funkverkehr erlaubt ist, bestätigt. Am Boxenausgang sah er dann den blauen Audi stehen.

Und genau das war der Knackpunkt für Rennleiter Sven Stoppe, das Safety Car rauszuschicken. Weil das Auto an einer unsicheren Stelle stand, wurde das Rennen neutralisiert. Der Jackpot für jene sieben Fahrer, die schon beim Reifenstopp waren – denn der zählt nur dann als Pflichtstopp, wenn er im normalen Rennbetrieb erledigt wird.

Ausgerechnet Frijns' Teamkollege Müller zählte nicht dazu und war nachher mächtig angeäuert. Am Nürburgring war bei einer ähnlichen Situation erst abgewartet worden, bis das Safety Car kam, damit niemand einen Vor- oder Nachteil hat. Nicht so aber dieses Mal, als alle Nichtstopper die Gekniffenen waren. „Das hat mich heute mindestens 13 Punkte gekostet und kann die Meisterschaft entscheiden“, grantelte der Schweizer, der seine Tabellenführung dahinschmelzen sieht. Vor dem Wochenende hatte er 47 Punkte Vorsprung vor Rast, nun sind es noch zehn. Und auch Frijns ist trotz des Sonntags-Nullers zwei Zähler näher dran. Nurmehr 16 Punkte trennen das Spitzentrio in der Fahrerwertung.

Erste Punkte für Scherer

Durch die Safety-Car-Lotterie gab es noch ein paar Achtungserfolge. So fuhr Lucas Auer auch für BMW noch ein Podium ein. Timo Glock hatte ebenfalls vor der Neutralisation gestoppt und kam trotz des Kiesbettbesuchs in Runde 1 wie am Vortag noch auf den vierten Platz. Und direkt dahinter holte auch der Schweizer Fabio Scherer als Fünfter endlich seine ersten DTM-Punkte. Das WRT-Team kam beim Heimspiel auf insgesamt 40 Zähler! ■



DTM

Aufregung vorm Sonntagsrennen: Rauch und Feuer an Rasts Audi



BMW

Beendete Audis Pole-Serie: Timo Glock war in Zolder in Topform



BMW

Podium am Sonntag: Lucas Auer holte für BMW den Pokal für Platz 3



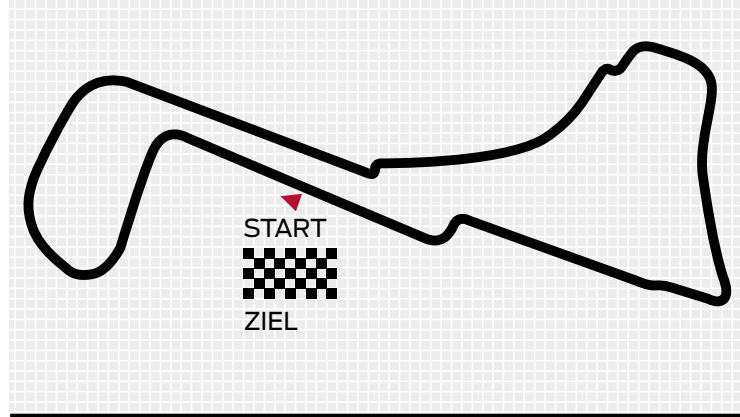
AUDI

Kopferbrechen trotz Teamtitel: Die Abt-Piloten büßten viele Punkte ein

DTM 2020 RESULTATE

ZOLDER (B) 4,000 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	René Rast	1.28,987 min
2.	Timo Glock	1.29,333
3.	Robin Frijns	1.29,484
4.	Marco Wittmann	1.29,504
5.	Mike Rockenfeller	1.29,700
6.	Sheldon van der Linde	1.29,959
7.	Nico Müller	1.30,039
8.	Harrison Newey	1.30,043
9.	Lucas Auer	1.30,437
10.	Loïc Duval	1.30,652
11.	Philipp Eng	1.30,840
12.	Ferdinand Habsburg	1.30,878
13.	Jamie Green	1.31,145
14.	Jonathan Aberdein	1.31,381
15.	Robert Kubica	1.31,416
16.	Fabio Scherer	1.32,117

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Timo Glock	1.28,960 min
2.	Sheldon van der Linde	1.28,983
3.	René Rast	1.29,130
4.	Ferdinand Habsburg	1.29,269
5.	Jamie Green	1.29,336
6.	Mike Rockenfeller	1.29,473
7.	Nico Müller	1.29,494
8.	Robin Frijns	1.29,564
9.	Jonathan Aberdein	1.29,761
10.	Marco Wittmann	1.29,765
11.	Loïc Duval	1.29,787
12.	Lucas Auer	1.29,902
13.	Robert Kubica	1.30,037
14.	Harrison Newey	1.30,095
15.	Philipp Eng	1.30,228
16.	Fabio Scherer	1.30,418

ERGEBNIS RENNEN 1

Zolder (B): 10.10.2020; 13. von 20 Läufen;
41 Runden à 4,000 km = 164,000 km
16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 10 Grad, wolkig
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.28,987 min = 161,8 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (NL), Audi RS 5, 1.20,815 min = 178,185 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte	
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	56.57,127 min	25 + 3*
2.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 18,855 s	18 +1*
3.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 25,576 s	15
4.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 38,513 s	12 +2*
5.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 39,071 s	10
6.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 43,685 s	8
7.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 44,926 s	6
8.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 45,471 s	4
9.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 48,480 s	2
10.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 1.03,707 min	1
11.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 1.05,222 min	0
12.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 1.06,205 min	0
13.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 1.12,156 min	0
14.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	- 1 Rde.	0
15.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	- 7 Rdn.	0
NG	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	- 12 Rdn.	0

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

ERGEBNIS RENNEN 2

Zolder (B): 11.10.2020; 14. von 18 Läufen;
41 Runden à 4,000 km = 164,000 km
16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 10 Grad, wolkig
Pole-Position:
#16 Timo Glock (D), BMW M4, 1.28,960 min = 161,8 km/h
Schnellste Runde:
#11 Marco Wittmann (D), BMW M4, 1.20,263 min = 179,410 km/h

Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte	
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	59.46,849 min	25 +1*
2.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 5,433 s	18
3.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 22,272 s	15
4.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 31,603 s	12 +3*
5.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 32,018 s	10
6.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 33,787 s	8
7.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 34,304 s	6
8.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 40,627 s	4
9.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 41,182 s	2
10.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 54,280 s	1 +2*
11.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 1.07,911 min	0
12.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 1.19,380 min	0
13.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	- 1 Rde.	0
14.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	- 1 Rde.	0
15.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	- 1 Rde.	0
NG	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	- 30 Rdn.	0

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



Nur noch zehn Punkte Rückstand: René Rast hat den Titel wieder im Blick

STAND FAHRER

1.	Müller	259 Punkte
2.	Rast	249
3.	Frijns	243
4.	Rockenfeller	109
5.	Glock	102
6.	Van der Linde	99
7.	Wittmann	90
8.	Duval	88
9.	Green	53
10.	Auer	51
11.	Habsburg	47
12.	Eng	45
13.	Aberdein	33

STAND HERSTELLER

1.	Audi	961 Punkte
2.	BMW	417

STAND TEAMS

1.	Audi Sport Team Abt	502 Punkte
2.	Audi Sport Team Rosberg	302
3.	Audi Sport Team Phoenix	197
4.	BMW Team RMG	192
5.	BMW Team RBM	144
6.	BMW Team RMR	84
7.	WRT Team Audi Sport	70

STCC (TCR Skandinavien)

„Huffy“ holt den Titel

In einem dramatischen Finale in Knutstorp sicherte sich Rob Huff (VW) den Titel in der TCR Skandinavien. Dabei setzte er sich gegen einen anderen Ex-WTCC-Piloten durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Als Favorit, weil Tabellenführer, war Audi-Pilot Tobias Brink zum Finale angereist. Mit 153 Punkten lag er vor Huff (139) und Robert Dahlgren im Cupra (136). Im Qualifying bezwang Dahlgren den Punktführenden im Kampf um die Pole um 0,073 Sekunden. Doch Regen am Renntag sorgte noch mal für eine Wendung.

Der erste Durchgang ging an Rob Huff, der damit erst am Finalwochenende seine STCC-Siegpremiere feierte. Neue Ausgangsposition: Huff drei Punkte vor Brink (P7) und vier vor Dahlgren



Titel in letzter Minute: Ex-Weltmeister Rob Huff ist jetzt auch STCC-Champ

(P2). Die Spannung spitzte sich im zweiten Lauf weiter zu: Dahlgren holte den Sieg vor Huff und zog nach Punkten gleich, Brink lag sechs Punkte dahinter.

Im finalen Showdown setzte sich dann wieder Huff durch: Zweiter Sieg des Wochenendes, erneut vor Dahlgren und damit der Titel. Damit ist „Huffy“ der erste Nichtskandinavier seit Roberto Colciago 2002, der den Titel in der STCC holt.

„Es war ein hartes Jahr, aber das ist ein schöner Lohn für alle im Team“, freute sich Huff, der für das Lestrup Racing Team angetreten war. Sein Teamchef Fredrik Lestrup, in Deutschland als Fahrer in der Mini Challenge und DTC/Procar bekannt, durfte sich zusätzlich über den Teamtitel freuen. „Ich bin so stolz. In unserem erst zweiten Jahr haben wir beide Titel geholt“, jubelte der 36-jährige Schwede. ■

NACHRICHTEN

BTCC: DOPPEL FÜR COOK

Josh Cook (Honda) war der Mann des Rennsonntags in Croft. Im ersten Rennen gewann er auf der Strecke, im zweiten Durchgang, nachdem Markenkollege Matt Neal eine Strafe erhielt. Neal hatte Cook in der letzten Runde etwas zu rüpelhaft überholt. Der Sieg im dritten Lauf ging an Tom Ingram (Toyota). In der Tabelle spitzt sich die Situation weiter zu: Weil sowohl Colin Turkington (BMW) als auch Ash Sutton (Infiniti) patzten, ist Dan Cammish (Honda) jetzt voll dabei. Noch führt Sutton.

NASCAR: BOWYER RAUS

Clint Bowyer hat im Vorfeld des Cup-Rennens in Charlotte (siehe unten) bekannt gegeben, dass er seine Fahrerkarriere beenden wird. Der Publikumsliebbling wechselt 2021 in die TV-Crew von FOX, wo er auch jetzt schon öfters für Lacher und gute Laune sorgt.

NASCAR

Elliott jagt den Gordon-Rekord

Chase Elliott (Chevrolet) hat das „Roval“-Rennen in Charlotte gewonnen. Es war der vierte Sieg auf einem Road Course in Folge.

Von: **Michael Bräutigam**

Zu Beginn war die Strecke sogar noch so nass, dass zum ersten Mal seit Bestehen des Cups in seiner heutigen Form das ganze Feld auf Regenreifen ins Rennen ging. Doch die Streckenverhältnisse sollten nur in der ersten Stage entscheidend sein. Tags zuvor war das Rennen der zweiten Liga (Xfinity Series) noch komplett im Regen abgesoffen und bot entsprechend viel Chaos.

Zum Ende des ersten Segments waren beim Cup aber schon wieder Slicks angesagt. Ty Dillon (Chevrolet) hatte zuvor in einer Gelbphase zuerst die mutige Entscheidung getroffen und gewann die erste Stage. Ryan Blaney (Ford) holte sich den zweiten

Rennabschnitt, ehe im finalen Segment Elliotts Stunde schlug.

Kyle Busch ist raus

Der Hendrick-Pilot, der wegen eines losen Rads sogar einen Zusatzstopp einlegen musste und ans Ende der Führungsrunde fiel, dominierte die Schlussphase und fuhr zum vierten Rundkurs-Rennen in Folge. Das schaffte vorher nur Jeff Gordon, der sogar sechs Rundkurs-Siege in Folge holte.

Weil in Charlotte der nächste Cut bei den Playoffs gemacht wurde, war auch der Blick auf die Plätze spannend. Für die letzten vier der Top 12 half eigentlich nur noch ein Sieg, um weiterzukommen. Weil den bekanntlich Elliott holte, war unter anderem für Titelverteidiger Kyle Busch (Toyota) Schluss im Meisterschaftsrennen. Auch Clint Bowyer, Aric Almirola (beide Ford) und Austin Dillon (Chevrolet) fahren nicht mehr um den Cup-Titel. Nach den Rennen in Kansas, Fort Worth und Martinsville erfolgt der finale Playoff-Cut. ■



Wieder nicht zu schlagen: Chase Elliott ist der aktuelle Road-Course-König

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Cole Custer (USA)	Ford
10.	Clint Bowyer (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 32 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	4067 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	4054
3.	Keselowski (Ford)	4035
4.	Elliott (Chevrolet)	4027
5.	Logano (Ford)	4022
6.	Truex Jr. (Toyota)	4017
7.	Bowman (Chevrolet)	4009
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	4006
9.	Kyle Busch (Toyota)	2187
10.	A. Dillon (Chevrolet)	2186



Die Regenzauberer

Danilo Petrucci zeigte wieder seine Stärke im Regen und holte seinen zweiten MotoGP-Sieg. Auch Álex Márquez hat mit einer furiösen Fahrt bewiesen, dass er seinen MotoGP-Platz verdient hat. Dafür gingen die WM-Favoriten baden.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist ein Baum von einem Mann, aber als Danilo Petrucci in Le Mans die Zielinie als Sieger kreuzte, hatte er weiche Knie. Doch im Gegensatz zu seinem ersten Grand-Prix-Sieg vor anderthalb Jahren in Mugello war er doch viel gefasster. Nicht die Glückstränen, sondern strahlende Freude überkam diesmal den sympathischen Italiener. Er hatte das Rennen von Beginn an von vorne kontrolliert, und wenn andere Fehler machten, zog er seinen Vorteil. Zum Schluss gab er auch dem Druck des zu allem

entschlossenen Álex Márquez nicht nach, und so konnte der Mann, den Ducati bereits abgeschrieben hatte, ganz oben auf das Podest klettern und den ersten Sieg der Bologneser in Le Mans sichern.

Heimdominanz

Dabei hatte es bis vor dem Rennen ganz so ausgesehen, als könne der WM-Leader eine seit 66 Jahren andauernde Dürre beenden und als erster Franzose seit Pierre Monneret 1954 in Reims auf heimischem Boden einen WM-Lauf der Königsklasse gewinnen. Er stellte seine Yamaha nicht nur auf die Pole-Position, er hatte auch die klar beste Pace. Und der 20-jährige ließ sich keinen Druck machen. „Wenn ich an all das denke, kann ich mich nicht auf das Wesentliche konzentrieren. Und das ist schnell zu fahren und keine Fehler zu machen“, stellte er klar.

Die WM musste feststellen, dass sie im herbstlichen Europa an ihre technischen Grenzen gestoßen ist. Nur noch der weichste Reifen vorn und hinten funktio-

„Die Probleme, die wir mit der Honda im Trockenen hatten, treten im Regen in den Hintergrund. Hier gibt sie uns ein gutes Gefühl für die Reifen.“

Álex Márquez

nierte bei den teils einstelligen Temperaturen. Die restlichen Rennen der diesjährigen WM werden zwar weiter südlich ausgetragen, doch auch dort dürften im November ähnlich kühle Bedingungen herrschen. So haben die Fahrer das Problem bereits bei der Safety-Kommission eingebracht und angefragt, ob man bei solchen Temperaturen nicht mehr weiche Reifen in die Auslage stellen könne, denn die anderen würden eh unverbraucht zurückgegeben.

„Dafür funktionierte der weiche Reifen vorn und hinten gut, es

war erstaunlich, welche Zeiten bei diesen Temperaturen noch möglich sind“, meinte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. Doch dann kam alles ganz anders. Während das Feld in der Startaufstellung stand, ergoss sich eine Regenfront über der Strecke. Doch es wehte ein heftiger Wind, es war nicht klar, wie lange die Strecke nass bleiben würde. Die Karten waren komplett neu gemischt.

Alles anders

Während Pole-Sitter Fabio Quartararo schnell durchgereicht wurde, setzten sich die drei Ducati von Petrucci, Miller und Dovizioso vorn ab. Doch dann pflügte sich Álex Rins mit der Suzuki durchs Feld, und obwohl er genau wie sein Teamkollege Joan Mir auf die härteren Regenreifen vorn und hinten gesetzt hatte, war er auch bei viel Wasser der Schnellste. Der Suzuki-Pilot holte die Spitzengruppe ein, doch bevor er sich selbst an die Spitze setzen konnte, rutschte er in der ersten Schikane aus. Eine Runde später verrauchte Jack Millers Ducati.

Am Ende wurde es richtig knapp: Danilo Petrucci (#9) konnte den Sieg gegen den brillanten Álex Márquez (#73) ins Ziel retten



Valentino Rossi: Rennen gleich in der ersten Schikane beendet



Riesensfreude: Sieger Danilo Petrucci



Der Verfolgertrupp: Andrea Dovizioso (#04), Pol Espargaró (#44), Álex Márquez (#73) und Miguel Oliveira

Dafür fuhr Moto2-Weltmeister Álex Márquez in seinem ersten Regenrennen mit dem MotoGP-Motorrad genauso beherzt wie einst in der Moto2. In der zweiten Rennhälfte war er der klar schnellste Mann auf der Strecke und holte mit Pol Espargaró im Schlepptau die Spitzengruppe ein. An Andrea Dovizioso hatte er aber zu beißen, und dies gab Petrucci an der Spitze genügend Vorsprung bis ins Ziel. „Es war sehr spannend, mit der Honda im Regen zu fahren“, strahlte Márquez. „Die Probleme, die wir mit ihr im Trockenen haben, treten da in den Hintergrund, bei Regen ist es wichtig, dass sie ein gutes Gefühl für die Reifen vermittelt.“

Wie schon 2018 in Valencia prügelte Pol Espargaró die KTM im Regen auf den dritten Platz. Dabei hatte das österreichische Motorrad mit Abstand den höchsten Toppespeed von allen auf der nassen Fahrbahn. „Wir haben einige Probleme, die wir bei der Kälte in Barcelona hatten gelöst bekommen, und Dani Pedrosa hat noch einiges an Abstimmun-

gen für kaltes Wetter probiert“, verrät Renndirektor Pit Beirer. „Und wie es scheint, haben wir gute Traktion.“ Pol Espargaró genoss seinen weiteren Podestplatz sichtlich. „Es war erstaunlich, wie schnell die Ducati die Reifen auf Temperatur brachten, zu Beginn war es unmöglich, mit ihnen mitzuhalten. Ab Mitte des Rennens wurde es besser und am Ende sah ich, dass Dovizioso Reifenprobleme bekam. Er hatte hinten keine Traktion mehr, dafür hatten wir ein klares Plus beim Beschleunigen.“

Die Yamaha kämpften mit Traktionsproblemen. WM-Leader Fabio Quartararo war zu Rennmitte bis auf den elften Platz zurückgefallen, da aber sein nächster Verfolger Joan Mir ebenfalls erst zum Schluss in Fahrt kam, behielt er kühlen Kopf. In der letzten Runde überholte er Mir und hat so seinen WM-Vorsprung gar weiter ausgebaut.

Mal sehen, welche Wende am Wochenende in Aragón auf diese verrückte MotoGP-Saison wartet. ■

DREI FRAGEN AN DANILLO PETRUCCI



WAR DIESER SIEG GENAU SO EINE ERLEICHTERUNG WIE IHR ERSTER?

Ja, denn seither ist sehr viel Zeit vergangen, und der Anfang dieser Saison war sehr schwer für mich. Aber seit Barcelona fühle ich mich wieder selbstsicher, und ich bin mit dem Willen nach Le Mans gekommen, hier aufs Podest zu steigen. Ich hatte auch im Trockenen eine gute Pace, als es dann anfang zu regnen, habe ich mir gesagt: Es ist eh für alle gleich. Ich habe sofort versucht, an die Spitze zu gehen und mich so von den Problemen fernzuhalten. Ich habe auf den Videoschirmen gesehen, wie zuerst Rins kam, dann Álex Márquez und Pol Espargaró. So habe ich gepusht, und mir ist einmal die Front wegge-

rutscht, aber zum Schluss hat es gereicht.

KANN MAN JETZT NOCH MEHR VON IHNEN UND DUCATI ERWARTEN?

Es war schon eine verrückte Saison. Sie hatte noch nicht angefangen, und ich hatte schon meinen Platz verloren. Da schien es, dass mir niemand mehr vertraut. Dazu hat mir der neue Hinterreifen viele Probleme bereitet. Aber beim Misano-Test haben wir etwas gefunden, das Motorrad fühlt sich wieder so an, wie ich es will. Ich hoffe, dass es jetzt so bleibt.

GIBT IHNEN DER SIEG AUCH GENUGTUUNG?

Jeder braucht mal Veränderung. Sicherlich war die Situation zu Saisonbeginn nicht motivierend, aber zum Glück gibt es noch Menschen, die mir vertrauen.

Bradl fährt in die Top 10

Bisher tat sich Stefan Bradl schwer, seine Aufgabe als Testfahrer und als Márquez-Ersatz unter einen Hut zu bringen. Doch im Regen von Le Mans pflügte er sich bis auf den achten Platz vor.

Von: **Imre Paulovits**

Stefan Bradl kam erst am Donnerstagabend von seinem Test in Portimão in Le Mans an, und weil es am Freitagmorgen noch heftig regnete, entschied er mit seinem Team, auf das nasse Training zu verzichten. Als es dann trocken wurde, kam der 30-Jährige schnell in Schwung, bekam nach der Routine, die er sich während der Saison und den Testfahrten erarbeitet hatte, die Abstimmung der RC 213 V recht schnell in den Griff und verbesserte seine Zeiten ständig. Doch in dem engen Feld reichte es schließlich nur für den 21. Startplatz.

Doch im Rennen wuchs Bradl über sich hinaus. Er erwischte einen unglaublich guten Start und pflügte gleich im Mittelfeld durch die Pflützen. Und das, obwohl er das nasse Freitagstraining ausge-



Stefan Bradl: Vor Maverick Viñales und Joan Mir, aber auch WM-Leader Quartararo

lassen hatte. Bis Rennmitte war Bradl trotzdem vorsichtig, doch als er glaubte, nun das richtige Gefühl für die Reifen zu haben, legte er mit einer heißen Aufholjagd los.

Der 30-Jährige arbeitete sich in die Top 10 vor, und in der letzten Runde machte er auch vor WM-Leader Fabio Quartararo nicht halt und wurde Achter! „Dieses Ergebnis ist eine große Erleichterung, ich bin wirklich sehr glücklich“, freute sich der Augsburger. „Wir befinden uns in einer arbeitsreichen Saison. Daher ist es für mich und das Team ein wichtiger Schritt. Abgesehen davon hatte die Wettervorhersage diesen Re-

genschauer gar nicht auf dem Radar. Daher war ich ein wenig besorgt, weil wir das erste freie Training ausgelassen haben. Aber ich bin mit der Einstellung ins Rennen gegangen, es zu probieren und zu genießen sowie das Motorrad zu spüren. Wir haben uns für den härteren der beiden vorderen Regenreifen entschieden, was die richtige Wahl war. Je länger das Rennen gedauert hat, desto besser habe ich mich gefühlt. Wir hatten hinterher in der Honda-Box einiges zu feiern. Dass Álex Márquez aufs Podest gefahren ist, gibt der Mannschaft nach dieser schwierigen Zeit viel Motivation.“ ■

KOMMENTAR

MOTOGP KANN IMMER

wieder überraschen. In dieser so verrückten Saison sollte man sich eigentlich über nichts mehr wundern. Doch die Art, wie sich die Fahrer im Handumdrehen auf den Regen in Le Mans umgestellt haben, war bemerkenswert. Da nicht klar war, wie weit die Strecke abtrocknen würde, gerieten die Reifenwahl und die Abstimmung zur Lotterie, und so haben wir manche Überraschung erlebt. Umso erstaunlicher ist vor diesem Hintergrund, welche Leistungsdichte trotzdem herrschte. Früher zogen sich die Felder im Regen weit auseinander, diesmal lagen die ersten zehn im Regen so weit voneinander weg wie letztes Jahr im Trockenen. Dieses hohe fahrerische Niveau konnten wir auch im Moto2-Rennen sehen, wo auf der abtrocknenden Strecke beängstigend schnell gefahren wurde. Die Motorrad-WM ist klar im Aufwind.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

STARK BESETZTE TRIBÜNEN

Wie bereits in Misano, wurde auch in Le Mans eine begrenzte Zahl von Zuschauern auf die Tribünen gelassen, diesmal 5000 am Renntag. Doch während in Italien die Vorsichtsmaßnahmen eingehalten wurden, war in Le Mans von Social Distancing wenig zu sehen. Obwohl reichlich Platz vorhanden war, drängten sich die meisten in Gruppen. Angesichts der Corona-Situation in Frankreich völlig unverständlich, vor allem, da für das Paddock sehr strenge Regeln gelten.

EIN GROSSER ZU GAST

Der fünffache Weltmeister Mick Doohan war als Gast von Pramac-Ducati in Le Mans. Der 55-jährige Australier drückte seinem Landsmann Jack Miller die

Daumen, er schaute aber auch bei seinem früheren Arbeitgeber Honda vorbei. Dabei erzählte er eine alte Geschichte, die einem Schauer über den Rücken jagt: „Ich konnte verstehen, dass Marc Márquez nach seinem Armbruch in Jerez so schnell es ging zurückkehren wollte und sich dabei die Platten im Oberarm verbogen hat. Ich wollte nach



5000 Fans auf die Tribünen gelassen: Von Social Distancing keine Spur

meinem Sturz in Jerez 1999 auch zu schnell wieder zurück, habe es mit dem Training übertrieben und mir dabei die Schrauben aus dem Bein gerissen. Es musste noch mal operiert werden, und ich musste meine Karriere beenden. Da hat es Marc heute besser. Er wird bald gestärkt wiederkommen und wieder Rennen und Weltmeisterschaften gewinnen.“

Derweil wird gemunkelt, dass Márquez bereits in Aragón dabei sein könnte. Als sein Bruder im Regen Zweiter wurde, begann er sofort, seine Freude in den Sozialen Medien zu teilen.

GEBURTSTAGSGESCHENK

Der zweite Platz von Remy Gardner im Moto2-Rennen war das passende Geburtstagsgeschenk an den Mann, der ihm zu Beginn seiner Karriere den Weg geebnet hat. Wayne Gardner feierte daher an diesem Sonntag seinen 61. Geburtstag und hätte sich höchstens über einen Sieg noch mehr freuen können. Doch dies dürfte bei der Entschlossenheit des Juniors und dem Wechsel zu Aki Ajos Team für 2021 nur noch eine Frage der Zeit sein. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Le Mans (F) – 11. Oktober 2020 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,810 km über 26 Runden à 4,185 km. 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste: nass, Luft 12 Grad, Asphalt 14 Grad. Schnitt des Siegers: 142,1 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	26	45:54,736 min	302,1 km/h	1.44,217 min	M/S	25
2. Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	+1,273 sec	306,8 km/h	1.44,224 min	S/S	20
3. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	26	+1,711 sec	311,6 km/h	1.44,240 min	S/S	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	26	+3,911 sec	307,7 km/h	1.44,520 min	S/S	13
5. Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	26	+4,310 sec	304,9 km/h	1.43,301 min	M/M	11
6. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	26	+4,466 sec	297,6 km/h	1.44,305 min	S/S	10
7. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+5,921 sec	304,0 km/h	1.43,938 min	M/S	9
8. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	26	+15,597 sec	295,0 km/h	1.44,247 min	M/S	8
9. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	26	+16,687 sec	301,2 km/h	1.44,641 min	S/S	7
10. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+16,895 sec	302,1 km/h	1.43,877 min	S/S	6
11. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	26	+16,980 sec	302,1 km/h	1.43,832 min	M/M	5
12. Brad Binder (ZA)	KTM RC16	26	+27,321 sec	294,1 km/h	1.44,895 min	S/S	4
13. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	26	+33,351 sec	295,0 km/h	1.45,000 min	M/S	3
14. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	26	+39,176 sec	301,2 km/h	1.45,815 min	S/S	2
15. Iker Lecuona (E)	KTM RC16	26	+51,087 sec	293,2 km/h	1.45,735 min	S/S	1
Rennen in Boxengasse beendet:							
Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+1.14,190 min	304,9 km/h	1.44,697 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	19	+7 Runden	306,8 km/h	1.44,826 min	M/S	-
Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	18	+8 Runden	292,4 km/h	1.45,114 min	S/S	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	17	+9 Runden	304,9 km/h	1.44,352 min	S/S	-
Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	14	+12 Runden	299,4 km/h	1.46,944 min	S/S	-
Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	8	+18 Runden	303,1 km/h	1.46,540 min	S/S	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Quartararo	1.31,315 min
2. Miller	1.31,537 min
3. Petrucci	1.31,674 min
4. Crutchlow	1.31,686 min
5. Viñales	1.31,719 min
6. Dovizioso	1.31,722 min
7. Bagnaia	1.31,752 min
8. P. Espargaró	1.31,795 min
9. Zarco	1.31,832 min
10. Rossi	1.31,889 min
11. Morbidelli	1.31,891 min
12. Oliveira	1.32,009 min
13. Nakagami	1.32,179 min
14. Mir	1.32,187 min
15. A. Espargaró	1.32,539 min
16. Rins	1.32,757 min
17. Binder	1.32,766 min
18. A. Márquez	1.32,774 min
19. Smith	1.32,833 min
20. Lecuona	1.32,859 min
21. Bradl	1.32,861 min
22. Rabat	1.33,610 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Quartararo	115
2. Mir	105
3. Dovizioso	97
4. Viñales	96
5. Nakagami	81
6. Morbidelli	77
7. Miller	75
8. P. Espargaró	73
9. Oliveira	69
21. Bradl	8

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Yamaha	170
2. Ducati	151
3. KTM	125
4. Suzuki	118
5. Honda	92
6. Aprilia	32

WM-STAND TEAMS

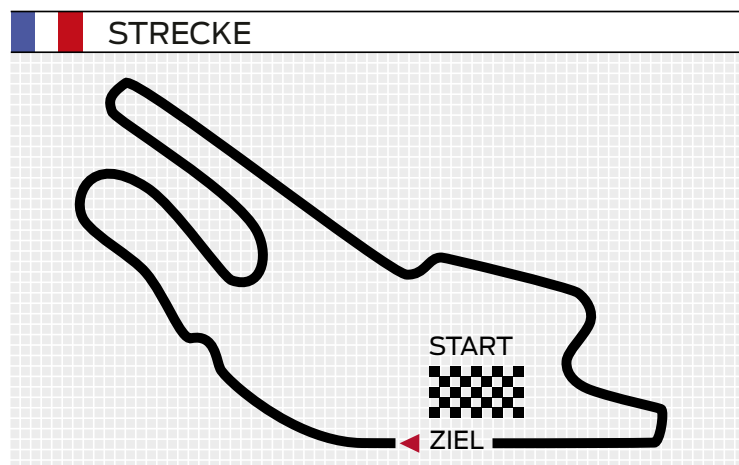
Team	Punkte
1. Petronas Yamaha SRT	192
2. Team Suzuki Ecstar	165
3. Ducati Team	161
4. Monster Energy Yamaha MotoGP	154
5. Red Bull KTM Factory Racing	135
6. Pramac Racing	121
7. LCR Honda	94
8. Red Bull KTM Tech3	87
9. Repsol Honda Team	55
10. Esponsorama Racing	55

„Ich wollte hier nichts Dummes riskieren. Aber als Joan in der letzten Runde vor mir war, habe ich ihn mir geschnappt. In Aragón sehen wir jetzt weiter.“

Fabio Quartararo

Rundenrekord: **1.32,309, Maverick Viñales (Yamaha), 2017**
Quali-Rekord: **1.31,185, Johann Zarco (Yamaha), 2018**
Topspeedrekord: **319,6 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM



Fabio Quartararo: Trotz durchwachsenem Rennen WM-Führung ausgebaut

Sam Lowes bezwingt feuchte Stre



Freude nach vier sieglosen Jahren: Sam Lowes ist in der Form seines Lebens

Mit einem Sieg auf der abtrocknenden Strecke beendete Sam Lowes nicht nur seine über vier Jahre andauernde Dürreperiode. Er ist nun auch im WM-Kampf mit dabei.

Von: **Imre Paulovits**

Er konnte einem schon leidtun: Jake Dixon führte fast die meisten Runden in diesem Rennen und parierte den herannahenden Lowes meisterlich. Doch dann flog Dixon in der Zielkurve der 21. von 25 Runden ab und heulte hinterher in der Box wie ein kleiner Junge. Der Weg war frei für Sam Lowes. Der Zwillingbruder von Kawasaki-Werkspilot Alex Lowes genoss es auch zur vollen Gänze. „Ich bin in Turn 9 auf einen kleinen nassen Fleck gekommen, da ist mir das Vorderrad blockiert, und ich hatte schon einen Moment“, grinste er im Ziel.

MARC VDS

Moto2/MotoGP

VR46: Schon 2021 in der MotoGP?

Auch wenn Valentino Rossi immer betont, sein Team würde frühestens dann über die MotoGP nachdenken, wenn er aufgehört habe, machten in Le Mans Gerüchte die Runde, dass VR46 das Team Esponsorama Racing übernehmen könnte.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist das erklärte Ziel von Valentino Rossi, seinen Halbbruder Luca Marini nächstes Jahr in der MotoGP unterzubringen. Der talentierte und hochintelligente 23-Jährige ist mittlerweile an einem Punkt angekommen, wo er es mehr als verdient hätte. Nur gibt es ein Problem: Während der schlaue Carlo Pernet bereits seinen Schützling Enea Bastianini bei Esponsorama-Ducati (früher als

BQR, später als Avintia bekannt) unter Vertrag gebracht hat, und Albert Valera, der als Manager von Jorge Lorenzo zu Prominenz kam, Jorge Martín zu Pramac-Ducati transferierte, sind Rossi die Plätze ausgegangen. Alle Moto-

GP-Plätze für 2021 sind vergeben. Es wird gemunkelt, dass Tito Rabat überlegt, aufzuhören. Dem widerspricht der Spanier jedoch energisch.

In Le Mans machte nun eine ganz radikale Variante die Runde:



Wohin führt der Weg von Moto2-WM-Leader Luca Marini?

VR46 könnte gleich das ganze Team von Raúl Romero übernehmen. Teamchef Rubén Xaus machte hierzu eine Äußerung, die die Gerüchte noch mehr anheizte: „Wir haben in den letzten Jahren viel erreicht. Es ist an der Zeit, dass jemand den Stab übernimmt“, so der Ex-MotoGP- und Superbike-WM-Pilot.

VR46 wird aller Voraussicht nach 2021 kein Moto3-Team mehr machen, mit der Begründung, dass derzeit keine Nachwuchsfahrer in ihrer Akademie dafür bereitstünden. Andrea Migno wird bei Snipers fahren, Celestino Vietti soll in die Moto2 transferiert werden. Wenn dies das eigene Moto2-Team wäre, gäbe es dort für Luca Marini keinen Platz mehr neben Marco Bezzecchi.

Valentino Rossi meinte auf Anfrage, den MotoGP-Einstieg von VR46 bereite man erst für 2022 vor. Dass dem so ist, hatte er bislang aber auch noch nie so klar gesagt wie in Le Mans. ■

VR46

cke und Zweifler

„Danach war ich vorsichtiger, hatte aber trotzdem eine gute Pace. Ich holte zu Jake Dixon auf, wollte ihm aber nicht zu nah kommen, weil man die Flecken dann schlechter sieht. Ich wollte erst ganz zum Schluss angreifen, aber ob es geklappt hätte, weiß ich gar nicht. Es tut mir wirklich leid für Jake. Er ist wirklich gut gefahren, und bei diesen Bedingungen ist es sehr leicht zu stürzen. Aber ich freue mich unheimlich über diesen Sieg, mein letzter ist schon sehr lange her. Er war aber in Aragón, und dort fahren wir nächste Woche.“

WM-Leader Luca Marini hatte einen fürchterlichen Highsider in FP2, es wurden aber keine Brüche festgestellt. So biss er sich durchs Rennen, konnte aber keine Punkte holen. Auch Enea Bastianini wurde nur Elfter. So ist die WM-Spitze wieder zusammengedrückt, und auch Bezzecchi und Lowes haben gute Chancen.

Pech hatte Joe Roberts: Der Pole-Setter musste aus der Boxengasse starten, nachdem seine Hin-

terachse in der Startaufstellung nicht hineinging.

Tom Lüthi blühte am Sonntag ebenfalls auf und fuhr vom 13. Startplatz auf Platz 5 vor. „Der fünfte Platz ist nach diesem Wochenende ganz solide, es waren wichtige Punkte“, konstatierte der Schweizer. „Die meiste Zeit habe ich in der Anfangsphase verloren, weil nur eine Linie trocken war, was das Überholen sehr heikel gemacht hat. Doch das positive Gefühl nehme ich für nächste Woche nach Aragon mit.“

Marcel Schrötter fuhr nach einem durchwachsenen Wochenende ebenfalls in die Top 10. „Das war nicht leicht, nachdem ich in fast jedem Training gestürzt bin“, stellte er fest. „Im Warm-up hatte ich einen ziemlich schnellen Sturz, wobei ich mir den Kopf etwas angeschlagen habe. Ich habe mich im Rennen dann recht wohl gefühlt, aber bei diesen Verhältnissen war es nicht leicht, auf der schmalen trockenen Linie nach vorn zu kommen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Eine erstaunliche Leistung lieferte Cal Crutchlow in Le Mans ab. Obwohl die Operationswunde an seinem rechten Unterarm auch weiterhin nicht verheilt ist und der Bänderriss in seinem rechten Knöchel ihn noch immer humpeln lässt, qualifizierte sich der toughe Brite als Vierter und bester Honda-Pilot. Im Regenrennen hielt er sich lange auf dem sechsten Platz auf, bis ihn Álex Márquez verdrängte. Doch auch mit dem späteren Zweiten hielt Crutchlow mit. Dann stürzte er allerdings in der 18. Runde.

MOTO2

Jesko Raffin steht vor den Scherben seiner Saison: Der Gesundheitszustand des 24-jährigen Schweizer erlaubt es ihm auch weiterhin nicht, Rennen zu fahren. Mittlerweile hat das RW-NTS-Team für 2021 den 16-jährigen Barry Baltus

verpflichtet, der zurzeit bei PrüstelGP in der Moto3 fährt, mittlerweile aber für die kleine Klasse zu groß gewachsen ist.

MOTO2

Kalex hat vorzeitig die Moto2-Konstruktors-Weltmeisterschaft gewonnen. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel: „Das hätte auch ganz anders ausgehen können. Wir wussten ja nicht genau, was mit dem neuen Vorderreifen auf uns zukommen würde, und wegen Corona wurden Rahmen und Schwinge eingefroren. Aber es zeigt auch, dass wir im Winter gute Vorarbeit geleistet haben.“

MOTO2

Der hochtalentierteste Fabio di Giannantonio wechselt 2021 von Speed Up zu Gresini. Bei entsprechenden Ergebnissen könnte der 22-jährige Römer mit dem Team sogar 2022 in die MotoGP aufsteigen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 11. Oktober 2020 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,625 km über 25 Runden à 4,185 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 15 Grad, Asphalt 15 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1. Sam Lowes (GB)	Kalex	25	41.27,648 min	1.37,374 min	25
2. Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+3,822 sec	1.37,116 min	20
3. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	+4,184 sec	1.37,022 min	16
4. Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+5,884 sec	1.37,011 min	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+21,668 sec	1.37,466 min	11
6. Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+29,197 sec	1.37,372 min	10
7. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	25	+32,249 sec	1.37,642 min	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+34,376 sec	1.37,922 min	8
9. Somkiat Chantira (T)	Kalex	25	+35,392 sec	1.37,906 min	7
10. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+35,521 sec	1.37,971 min	6
11. Enea Bastianini (I)	Kalex	25	+37,720 sec	1.37,392 min	5
12. Héctor Fernández (E)	Kalex	25	+37,910 sec	1.37,709 min	4
13. Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+38,423 sec	1.37,743 min	3
14. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	25	+43,464 sec	1.37,960 min	2
15. Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	25	+44,036 sec	1.37,894 min	1
16. Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+44,217 sec	1.37,982 min	-
17. Luca Marini (I)	Kalex	25	+59,550 sec	1.38,686 min	-
18. Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	25	+1.09,735 min	1.38,008 min	-
19. Edgar Pons (E)	Kalex	25	+1.09,751 min	1.38,418 min	-
20. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	25	+1.12,930 min	1.38,723 min	-
21. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+1.14,158 min	1.39,014 min	-
22. Piotr Biesiekirski (PL)	NTS	24	+1 Runde	1.40,044 min	-
Nicht gewertet:					
Jake Dixon (GB)	Kalex	20	+5 Runden	1.37,368 min	-
Jorge Navarro (E)	Speed Up	18	+7 Runden	1.38,178 min	-
Nicolò Bulega (I)	Kalex	15	+10 Runden	1.40,497 min	-
Andi Farid Idris (RI)	Kalex	5	+20 Runden	1.44,040 min	-
Xavi Vierge (E)	Kalex	4	+21 Runden	1.41,424 min	-
Jorge Martín (E)	Kalex	2	+23 Runden	1.48,928 min	-
Disqualifiziert:					
Kasma Daniel (MAL)	Kalex	-	-	1.39,772 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Marini	150
2. Bastianini	135
3. Bezzecchi	130
4. Lowes	128
5. Martín	79
6. Nagashima	72
7. Lüthi	68
8. Roberts	66
11. Schrötter	60
27. Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	250
2. Speed Up	91
3. MV Agusta	24
4. NTS	9

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Sky Racing Team VR46	280
2. EG 0.0 Marc VDS	177
5. Liqui Moly Intact GP	128

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Roberts	1.36,256 min
2. Lowes	1.36,343 min
3. Gardner	1.36,449 min
4. Martín	1.36,522 min
5. Bezzecchi	1.36,577 min
6. Marini	1.36,668 min
7. Vierge	1.36,737 min
8. Dixon	1.36,826 min
9. Bastianini	1.36,840 min
10. Manzi	1.36,877 min
11. Di Giannantonio	1.36,879 min
12. Canet	1.36,881 min
13. Corsi	1.36,930 min
14. Lüthi	1.36,947 min
15. Fernández	1.37,014 min
16. Garzó	1.37,277 min
17. Ramírez	1.37,335 min
18. Navarro	1.37,556 min
19. Schrötter	1.37,411 min
20. Bulega	1.37,415 min
21. Dalla Porta	1.37,432 min
22. Nagashima	1.37,512 min
23. Syahrin	1.37,579 min
24. Chantira	1.37,779 min
25. Pons	1.37,830 min
26. Baldassarri	1.37,907 min
27. Bendsneyder	1.37,984 min

Celestino Vietti siegt, Albert Are

Nach dem Sieg von Celestino Vietti und dem dritten Platz von Albert Arenas ist die KTM-Welt wieder in Ordnung: WM-Führung bei den Fahrern und Konstrukteuren, dazu nun zwei Fahrer mit WM-Chancen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Die ganze VR46 Academy war aus dem Häuschen, aber noch viel mehr war es der Vater von Celestino Vietti. Er rannte in der Auslaufrunde auf die Strecke und umarmte seinen Jungen, der die letzten Runden im gnadenlos umkämpften Moto3-Rennen am besten einteilte und gewann. Doch auch KTM-Rennleiter Pit Beirer strahlte vor Freude. „Es ist schon gut, dass wir jetzt zwei WM-Kandidaten haben, und sich nicht alle Honda-Piloten auf den armen Albert Arenas ein-

schießen“, grinste er. „Ich fühle mich jetzt richtig wohl, dass wir mit zwei Titel-Kandidaten auf das Finale zugehen.“

Vietti hatte bei den polaren Temperaturen als einer der ganz wenigen den harten Hinterreifen gewählt, doch er konnte schon zu Beginn damit in der Spitzengruppe mithalten, und in den letzten beiden Runden hatte er klar die meisten Reserven. „Das war die richtige Entscheidung. Aber ganz ehrlich hatte ich nach drei Stürzen an diesem Wochenende nicht mit diesem Ergebnis gerechnet“, gab Vietti zu. „Zum Schluss hatte ich an mehreren Stellen der Strecke einen Vorteil gegenüber den anderen. Da habe ich in der drittletzten Runde versucht, die Spitze zu übernehmen. Aber Arenas, Arbolino und Masiá haben sehr hart gebremst, und es war nicht leicht, an ihnen vorbeizugehen. Als es mir dann gelungen ist, konnte ich mich vorne halten. Ich bin sehr glücklich, denn wir haben das Rennen genau richtig eingeteilt.“

Tony Arbolino, der seinem ersten Sieg in diesem Jahr weiter hinterherrennt, hatte zwar wieder viel Führungsarbeit verrichtet, zum Schluss war er gegen Vietti aber chancenlos: „Dieser zweite Platz geht in Ordnung, wir hatten viele Probleme an diesem Wochenende, und mein Team hat die ganze letzte Nacht geschraubt. Wir kommen Schritt für Schritt weiter, der Sprung nach ganz oben sollte uns noch gelingen.“

Albert Arenas, der in Misano und Barcelona zwei unverschuldete Nuller schrieb, hat nach seinem dritten Platz die WM-Führung zurückerobert und war sichtlich erleichtert: „Es ist schön, wieder auf dem Podest zu stehen, nachdem ich in Barcelona im Kies lag. Ich hatte versucht, zum Schluss um den Sieg zu fahren, aber in der letzten Runde war Vietti unheimlich schnell. Ich konnte auch Arbolino nicht überholen. Aber ich kann zufrieden sein, es waren wichtige Punkte. Jetzt kommt Aragón, eine Strecke, die ich sehr mag.“ ■



Vorne, als es drauf ankam: Celestino Vietti (#13) vor Arenas, Arbolino und Masiá

Moto3

Alonso López haut Romano Fenati raus

Die beiden Husqvarna-Piloten aus dem Team von Peter Öttl und Max Biaggi waren auch in Le Mans sehr schnell. Bis sich Alonso López verbremste und seinen Teamkollegen Romano Fenati mitriss.

Peter Öttl und Max Biaggi waren wie versteinert. Nach dem historischen ersten Husqvarna-WM-Sieg von Romano Fenati sowie dem fünften Platz von López und dem sechsten von Fenati in Barcelona schien die neue Stärke des Teams auch in Le Mans weiterzugehen. Fenati war in FP2 Zweiter und in FP3 Dritter. Da er 2015 auf dieser Strecke mit einer KTM gewonnen hatte, erwartete man viel vom 24-jährigen Italiener. Er hielt sich auch gleich in der Führungsgruppe auf, und sein vom 23. Platz gestartete Team-

kollege holte mächtig auf. Bereits in der fünften Runde war er hinter Fenati. Doch zwei Runden später übertrieb es der 18-jährige Spanier: Vor Turn 13 bremste er viel zu spät, krachte mit mächtig Tempoüberschuss Fenati ins Heck und beide waren aus dem Rennen. Für López hat dies nun auch Folgen für Aragón: Die Rennleitung brummte ihm eine Long-Lap-Penalty auf ■ IP



Fenati und López neben der Strecke

Moto3

Nur noch 1,2 Sekunden bis zum Punkt

Auch wenn es für die beiden Prüstel-Piloten in Le Mans nicht bis in die Punkte reichte, waren Barry Baltus und Jason Dupasquier diesmal ganz nah dran.

Wieder einmal erwies sich das Qualifying als die Achillesferse für die beiden Prüstel-Piloten: Weder Jason Dupasquier noch Barry Baltus fanden den Platz, um eine richtig schnelle Runde zu fahren. So mussten sie von Startplatz 29 und 31 ins Rennen gehen. Baltus war bereits in der ersten Runde auf Platz 25 und kämpfte anschließend in der zweiten Gruppe. Dort kam er noch weiter nach vorne, doch sein 16. Platz reichte schließlich wieder nicht für die ersehnten Punkte.

Jason Dupasquier erreichte mit dem 17. Platz sein bestes Saisonergebnis. „Ich habe das

Rennen als 17. beendet, was mein bisher bestes Saisonergebnis ist. Und ich habe auch einige gute Rundenzeiten erzielt, aber ich bin nicht zu 100 Prozent zufrieden. Ich werde dieses Wochenende nutzen, und wir werden uns in Aragón weiter verbessern“, ist sich Dupasquier sicher. „Nach meiner sechsten Zeit im Warm-up habe ich mir schon einiges ausgerechnet“, verriet Baltus. „Aber dann konnte ich nicht bei der Gruppe bleiben, die in den Top 15 kämpfte.“ ■ IP



Barry Baltus: Knapp an den Punkten

nas wieder vorn



VR46

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 11. Oktober 2020 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,070 km über 22 Runden à 4,185 km. 31 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 14 Grad, Asphalt 16 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1. Celestino Vietti (I)	KTM	22	37,37,384 min	1,41,690 min	25
2. Tony Arbolino (I)	Honda	22	+0,142 sec	1,41,823 min	20
3. Albert Arenas (E)	KTM	22	+0,198 sec	1,41,931 min	16
4. Jaime Masiá (E)	Honda	22	+0,336 sec	1,41,863 min	13
5. Andrea Migno (I)	KTM	22	+0,569 sec	1,41,878 min	11
6. Ayumu Sasaki (J)	KTM	22	+0,834 sec	1,41,872 min	10
7. Raúl Fernández (E)	KTM	22	+1,361 sec	1,41,810 min	9
8. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	22	+1,625 sec	1,41,912 min	8
9. Ai Ogura (J)	Honda	22	+15,003 sec	1,42,483 min	7
10. Carlos Tatay (E)	KTM	22	+15,139 sec	1,42,636 min	6
11. Sergio Garcia (E)	Honda	22	+15,269 sec	1,42,209 min	5
12. Filip Salac (CZ)	Honda	22	+15,381 sec	1,42,465 min	4
13. Dennis Foggia (I)	Honda	22	+15,574 sec	1,42,569 min	3
14. Riccardo Rossi (I)	KTM	22	+15,729 sec	1,42,462 min	2
15. Stefano Nepa (I)	KTM	22	+17,743 sec	1,42,676 min	1
16. Barry Baltus (B)	KTM	22	+18,991 sec	1,42,573 min	-
17. Jason Dupasquier (CH)	KTM	22	+19,173 sec	1,42,524 min	-
18. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	22	+25,148 sec	1,42,528 min	-
19. Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	22	+26,189 sec	1,42,876 min	-
20. Yuki Kunii (J)	Honda	22	+26,360 sec	1,42,853 min	-
21. Maximilian Kofler (A)	KTM	22	+26,959 sec	1,42,770 min	-
22. Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+30,306 sec	1,43,160 min	-
Nicht gewertet:					
Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+4 Runden	1,42,533 min	-
John McPhee (GB)	Honda	17	+5 Runden	1,41,927 min	-
Jeremy Alcoba (E)	Honda	17	+5 Runden	1,41,924 min	-
Kaito Toba (J)	KTM	17	+5 Runden	1,41,956 min	-

Vorschau GP von Aragón

ZEITPLAN

GP von Aragón/Motorland Aragón
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 16. Oktober 2020

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

Samstag, 17. Oktober 2020

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

Sonntag, 18. Oktober 2020

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–11.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 19 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Aragón/Motorland Aragón

Sieger 2019

Moto3: Arón Canet (E), KTM
Moto2: Brad Binder (E), KTM
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019

Moto3: Arón Canet (E), KTM, 1,58,197 (= 154,6 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1,52,225 (= 162,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1,47,009 (= 170,8 km/h)

Schnellste Runde 2019

Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM, 1,59,057 (= 153,5 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1,52,925 (= 161,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1,48,330 (= 168,7 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda, 1,58,347 (= 154,4 km/h) (2017)
Moto2: Álex Rins (E), Kalex, 1,62,767 (= 162,1 km/h) (2015)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha 1,48,120 (= 169,0 km/h) (2015)

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Arenas	135
2. Ogura	129
3. Vietti	119
4. Arbolino	115
5. McPhee	98
6. Masiá	83
7. Rodrigo	77
8. Suzuki	75
9. Fernández	73
10. Foggia	63

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	212
2. Honda	211
3. Husqvarna	61

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Sky Racing Team VR46	166
2. Aspar Team Gaviota	161
3. Leopard Racing	146
4. Rivacold Snipers Team	135
5. Honda Team Asia	129
6. Kömmerling Gresini Moto3	123
7. SIC58 Squadra Corse	108
8. Petronas Sprinta Racing	98
9. Red Bull KTM Ajo	92
10. Sterilgarda Max Racing Team	73

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Masiá	1,41,399 min
2. Arenas	1,41,419 min
3. McPhee	1,41,846 min
4. Fernández	1,41,856 min
5. Garcia	1,41,920 min
6. Rodrigo	1,41,947 min
7. Arbolino	1,41,962 min
8. Sasaki	1,41,982 min
9. Fenati	1,42,190 min
10. Vietti	1,42,363 min
11. Foggia	1,42,383 min
12. Binder	1,42,539 min
13. Migno	1,42,544 min
14. Nepa	1,42,597 min
15. Tatay	1,43,112 min
16. Toba	1,43,305 min
17. Ogura	1,43,010 min
18. Yamanaka	1,42,444 min
19. Antonelli	1,42,627 min
20. Suzuki	1,42,636 min
21. Salac	1,42,796 min
22. Pizzoli	1,43,023 min
23. López	1,43,117 min
24. Kunii	1,43,118 min
25. Alcoba	1,43,226 min
26. Rossi	1,43,338 min
27. Öncü	1,43,623 min
28. Pawi	1,43,640 min
29. Dupasquier	1,43,660 min
30. Kofler	1,43,886 min
31. Baltus	1,44,161 min



Des einen Leid ist des anderen Freud: Jordi Torres ist Cup-Sieger

Aegerter's Tragödie

Nachdem Dominique Aegerter in Le Mans ein weiteres Mal abgeräumt wurde, musste er machtlos zusehen, wie Jordi Torres zum MotoE-Weltcup-Sieger gekürt wurde.

Von: Imre Paulovits

Kaum war das Feld nach dem Start zum ersten Rennen heil durchs erste Nadelöhr gekommen, zerlegte Mattia Casadei an dessen Ausgang seine Energica nach einem Highsider flächendeckend – das Rennen musste abgebrochen werden. Nach dem Neustart krachte es dann ein Stück weiter vorn: Xavier Siméon knallte Dominique Aegerter ins Hinterrad, und der bemitleidenswerte Schweizer wurde binnen zwei Rennen zum zweiten Mal abgeräumt. „Ich bin ja schon Kampflinie in die erste Linkskurve reingefahren, aber Medina und Siméon wollten diese ganz links

anfahen, und das geht einfach nicht“, ärgerte sich der 30-jährige Dynavolt-Intact-Pilot. „Da hat es keinen Grip, dort kann man nicht bremsen, und der Siméon hat mich dann abgeräumt.“ Aegerter schaffte es zwar noch, das Motorrad aufzuheben und dem Feld hinterherzuhetzen, doch mehr als P14 war so nicht drin.

Zwar hatte auch Cup-Leader Matteo Ferrari gleich am Ausgang der ersten Schikane sein E-Bike abgelegt und konnte nicht weiterfahren, aber Jordi Torres ließ sich nicht zweimal bitten. Der 33-jährige Spanier fuhr zum Sieg und ging so mit einem gesunden 18-Punkte-Vorsprung ins zweite Rennen. Dort behielt er nur noch seine beiden direkten Cup-Gegner Ferrari und Aegerter in Sichtweite und konnte sich so zum Cup-Sieger küren lassen. Der charismatische „Spanische Elvis“, der 2013 am Sachsenring in der Moto2 und 2015 beim Superbike-WM-Finale in Katar zwei emotionale Siege feierte, zeigte auch diesmal einen Ausbruch von Gefühlen, und seine Scherze setzten

sich noch eine Stunde später fort, als er nach der Pressekonferenz mit seiner WM-Tafel einen Tango aufführte: „Es ist der schönste Moment meiner Karriere. Was ich nun nächstes Jahr mache, das weiß ich noch nicht. Ich denke, in den nächsten Wochen werde ich ein Telefonat bekommen, das meine Zukunft klärt.“

Letzte Hoffnung

Dominique Aegerter musste das zweite Rennen vom 14. Startplatz aus in Angriff nehmen. Er überholte bereits in der ersten Runde die Hälfte aller vor ihm gestarteten Fahrer, doch bis ganz nach vorne reichte es nicht mehr. Obwohl er seine direkten Cup-Gegner Torres und Ferrari hinter sich ließ, blieb ihm nur der dritte Schlussrang. „Ich bin auf volles Risiko gegangen und hatte gehofft, dass es noch irgendwie klappen würde. Aber in den wenigen Runden hatte ich nicht genügend Zeit, die Lücke zu den ersten drei zuzufahren“, so Aegerter enttäuscht. Er würde zwar gern wieder in die Moto2 zurück-

kehren, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass er auch nächstes Jahr bei Intact MotoE fährt.

Lukas Tulovic fuhr in Le Mans unter starken Schmerzen in seiner vor drei Wochen gebrochenen rechten Hand und wurde im ersten Rennen Zehnter, im zweiten Elfter. „Trotz der Schmerzen konnte ich im zweiten Rennen sogar noch eine Sekunde schneller fahren“, freute sich der 20-Jährige. „Ich kann mich nur bei Hervé Poncharal für das in mich gesetzte Vertrauen bedanken.“ ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Le Mans (F): 10. Oktober 2020

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Jordi Torres (E)	8:43,391 min
2. Mike di Meglio (F)	+0,116 s
3. Niki Tuuli (FIN)	+0,557 s
4. Joshua Hook (AUS)	+1,925 s
5. Tommaso Marcon (I)	+4,296 s
6. Eric Granado (BR)	+4,590 s
7. Maria Herrera (E)	+6,514 s
8. Alejandro Medina (E)	+6,201 s
10. Lukas Tulovic (D)	+12,419 s
14. Dominique Aegerter (CH)	+59,643 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Le Mans (F): 11. Oktober 2020

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Niki Tuuli (FIN)	12:09,631 min
2. Mike di Meglio (F)	+0,166 s
3. Joshua Hook (AUS)	+1,294 s
4. Dominique Aegerter (CH)	+2,353 s
5. Matteo Ferrari (I)	+6,017 s
6. Jordi Torres (E)	+6,490 s
7. Niccolò Canepa (I)	+10,066 s
8. Xavier Siméon (B)	+10,472 s
9. Maria Herrera (E)	+10,663 s
11. Lukas Tulovic (D)	+12,298 s

CUP-ENDSTAND

1. Torres	114 Punkte
2. Ferrari	97
3. Aegerter	97
4. Di Meglio	75
5. Casadei	74
6. Tuuli	53
7. Granado	53
8. Hook	52
9. Canepa	51
11. Tulovic	39



Dominique Aegerter (#77): Gleich abgeräumt



Wieder in Form: Niki Tuuli (#66) gewann Rennen 2



Lukas Tulovic: Mit Schmerzen in die Top 10



Harte Kämpfe: Jörg Teuchert (#4), Christian Kellner (#6) und Stéphane Chambon

GOLD&GOOSE

Der Traum vom Titel

Aus dem Supersport-WM-Finale 2000 ging Jörg Teuchert als Weltmeister hervor. Dabei wollte Yamaha das Team im Jahr zuvor schon zusperrern. Doch es machte auf eigene Faust weiter und überflügelte alle Erwartungen.

Von: **Imre Paulovits**

Das ganze Team lag sich in den Armen, und Jörg Teuchert konnte es genauso wenig glauben wie Teamchef Udo Mark. „Das Wunder von Brands Hatch, damit hatte keiner von uns mehr gerechnet“, erinnert sich Udo Mark. Nach einem 23 Runden langen Krimi auf dem abtrocknenden Asphalt der Berg-und-Tal-bahn von Kent kam Jörg Teuchert genau an der richtigen Stelle ins Ziel. Neun Hundertstel entscheiden über den Titel zugunsten des damals 30-jährigen Franken. Dabei hatte der Titel schon längst als verloren gegolten.

Bei der vorletzten WM-Runde in Oschersleben hatten Teuchert und sein Teamkollege Christian Kellner das Rennen bis zur letzten Kurve angeführt, doch dann ritt Kellner, der selbst WM-Chancen hatte, eine zu wilde Attacke

und brachte beide zu Fall. Weltmeister Stéphane Chambon gewann und hatte damit die beste Ausgangslage für das Finale. Der Franzose übernahm mit seiner Suzuki auch in Brands Hatch gleich die Führung, doch dann wurde er immer langsamer, bis er schließlich mit Motorschaden an die Box rollte. „Sonst ist die Alstare-Suzuki nie kaputtgegangen“, erinnert sich Mark. So war Paolo Casoli auf WM-Kurs und wurde von seinem Ducati-Teamkollegen Ruben Xaus abgeschirmt. Jörg Teuchert lag nach der ersten Runde nur auf Platz 12, doch gemeinsam mit Kellner arbeitete er sich beständig nach vorn. In der letzten Runde war Kellner bis auf den zweiten Platz

hinter dem führenden Karl Muggeridge vorgestoßen, Teuchert hatte Jamie Whitham überholt. Als sie das letzte Mal aus dem Wald hinausfuhren, schaute Kellner nach hinten, erblickte seinen Teamkollegen und ließ ihn vorbeigehen. Lokalmatador Whitham versuchte noch einen letzten Angriff aus dem Windschatten, doch Teuchert wurde Zweiter und zog so in der Tabelle an Casoli vorbei, der als Fünfter einlief.

So wurde Teuchert der erste deutsche Weltmeister seit Dirk Raudies, es sollten nach ihm weitere elf Jahre vergehen, bis Stefan Bradl seinen Titel holte, und noch sieben mehr, bis es Sandro Cortese Teuchert 2018 gleichmachte.



Teamfreuden: Jörg Teuchert, Udo Mark und Christian Kellner (v. l.) in Valencia

GOLD&GOOSE

Das Dream-Team

Angefangen hatte alles Ende 1998. Yamaha Motor Europe wollte neben seiner italienischen Mannschaft von Belgarda ein zweites werksunterstütztes Team bei Yamaha Deutschland platzieren. Jörg Teuchert war 1997 und '98 Deutscher Supersport-Meister und somit als Fahrer gesetzt. Udo Mark, der bei den Superbikes eine enttäuschende Saison bei Suzuki hatte und ans Aufhören dachte, wurde gefragt, ob er sich die Rolle des Teamchefs vorstellen könnte. „Wir hatten ein Budget und das Material, und ich konnte mit einem weißen Blatt beginnen. Das fand ich sehr reizvoll“, erinnert sich Mark. „Ich kannte damals als Noch-Aktiver alle Fahrer und Techniker. Ich hatte mich für Christian Kellner als zweiten Fahrer entschieden.“ Mit Markus Eschenbacher holte Mark einen talentierten Motorenmann und mit Reinhard Diepold einen ebensolchen Elektroniker.

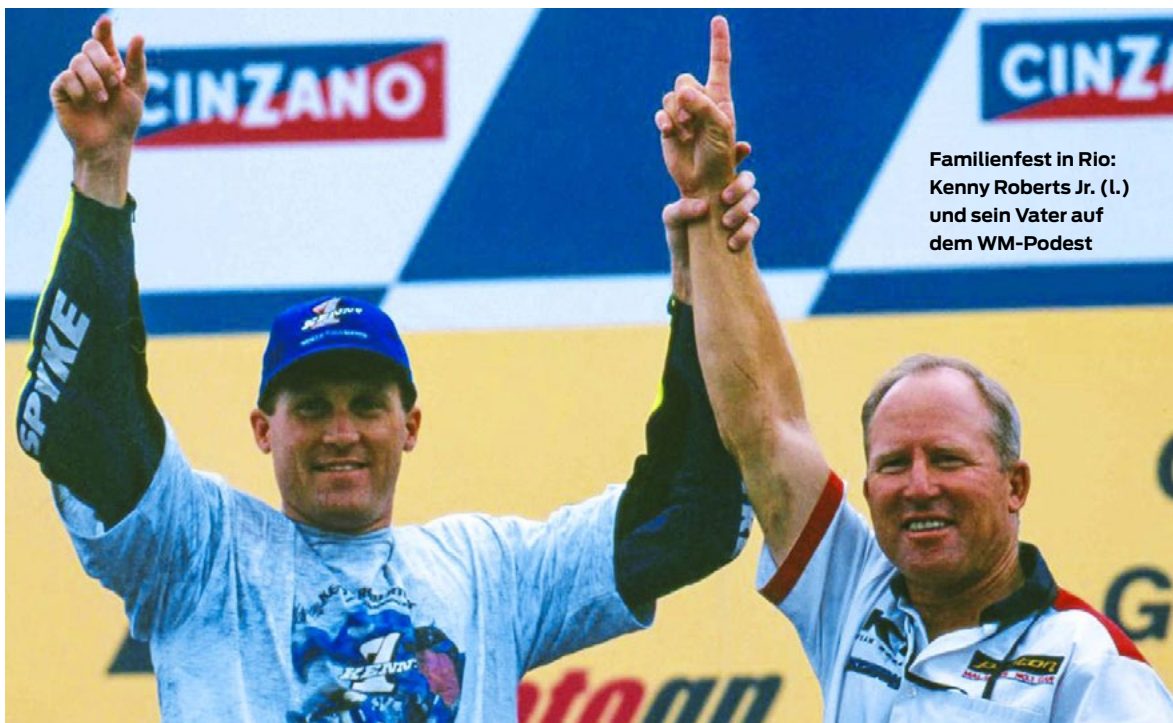
Schon im ersten Jahr belegten Teuchert und Kellner die WM-Plätze 4 und 6, doch Yamaha Deutschland stieg wieder aus. „Aus finanziellen Gründen“, erinnert sich Mark. „Da habe ich begonnen, für das Team zu kämpfen, habe mit Alpha Technik einen Sponsor gefunden und so konnten wir weitermachen. Wir hatten jetzt mehr Erfahrung und wurden das überlegene Team der Supersport-WM.“

Dabei erlebte die 600er-Klasse damals ihren Höhepunkt. „Die Rennen waren wie die heute in der Moto3“, erinnert sich Jörg Teuchert. „Man ging als Führender in die letzte Runde und wurde schließlich Achter, wie ich in Monza – oder andersherum, wie ich es in Hockenheim gemacht habe. Mit Christian Kellner haben wir uns auf der Strecke gnadenlos bekriegt und so die Grenzen immer weiter verschoben. Aber im Fahrerlager waren wir die besten Kumpel, und das sind wir heute noch.“ ■

WM-ENDSTAND 2000

Supersport

1.	Jörg Teuchert (D)	Yamaha	136 Pkte.
2.	Paolo Casoli (I)	Ducati	133
3.	Stéphane Chambon (F)	Suzuki	133
4.	Christian Kellner (D)	Yamaha	122
5.	Karl Muggeridge (AUS)	Honda	113
6.	Jamie Whitham (GB)	Yamaha	104
7.	Ruben Xaus (E)	Ducati	77
8.	Ian Macpherson (GB)	Kawasaki	74
9.	Fabrizio Pirovano (I)	Suzuki	61
10.	Andrew Pitt (AUS)	Kawasaki	60



Familienfest in Rio: Kenny Roberts Jr. (l.) und sein Vater auf dem WM-Podest

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM Wie geplant wird Jonas Folger am Wochenende in Estoril seinen zweiten Wildcard-Einsatz in der Superbike-WM bestreiten. Der IDM-Superbike-Meister bekommt wieder ein Motorrad aus dem Fundus des Werks-teams, das in der Werkstatt von Andrea Dosoli aufgebaut wurde. Teamchef Michael Galinski fliegt am Mittwoch nach Portugal, Folger ist bereits dort. „Wir haben nun Erfahrung aus unserem ersten Einsatz, es sollte richtig gut werden“, freut sich Galinski.

SUPERSPORT-WM/SUPERBIKE-WM Wenn er gegen die übermächtige Yamaha von Andrea Locatelli über die Saison auch machtlos war, wird Ex-Weltmeister Lucas Mahias von seinem Team für seinen Einsatz belohnt: Der 31-jährige Franzose wird nächstes Jahr bei Puccetti-Kawasaki nicht mehr in der Supersport-, sondern in der Superbike-WM starten. Im Umgang mit Superbikes ist der Späteinsteiger aus Mont-de-Marsan kein Anfänger: Er wurde 2016 Endurance-Weltmeister.

ENDURANCE-WM Die Umbauarbeiten in Spa-Francorchamps haben begonnen. Rund 80 Millionen Euro werden in die legendäre Strecke in Belgien investiert. Ziel ist es, die FIM-Sicherheitsbestimmungen an der Piste einzuhalten, damit ab Juni 2022 die Endurance-WM wieder das traditionelle 24-Stunden-Rennen fahren kann. Bei den Arbeiten geht es vor allem um die Erweiterung von Auslaufzonen, aber auch um Neuinstallationen von Kiesbetten in den Kurven La Source, Raidillon, Blanchimont, Les Combes und Stavelot. Auch einige Tribünen werden umfangreiche Renovierungsarbeiten erhalten, dazu wird eine gänzlich neue Tribüne für 4600 Zuschauer gebaut. Das Ziel für die weitere Zukunft wäre, die MotoGP wieder an die legendäre Ardennen-Strecke zu bekommen.

Titel für die Familie

2000 wurde Kenny Roberts Jr. 500er-Weltmeister auf Suzuki. Damals wussten nur ganz wenige, welchen Anteil sein Vater an diesem Titel hatte.

Von: **Imre Paulovits**

Vereint standen Vater und Sohn auf dem Podest und genossen den Moment: Kenny Roberts Jr. hatte beim Rio-Grand-Prix der sechste Platz genügt, um zwei Rennen vor Schluss seinen WM-Titel zu sichern. Damit war er der Erste und bis heute Einzige, der als Sohn eines Weltmeisters ebenfalls Weltmeister wurde.

Kenny Roberts Jr. hatte es nicht leicht, aus dem Schatten seines berühmten Vaters zu treten. Zunächst bei Yamaha und dann im Petronas-KR-Team auf dem noch entwicklungsbedürftigen Dreizylinder unterwegs, wurde er bereits als Vatersöhnchen abgehakt.

Doch all dies änderte sich schlagartig, als Roberts 1999 zu Suzuki ging und den renommierten Techniker Warren Willing mitnahm. Gemeinsam kreppten sie im Winter die seit vier Jahren sieglose RGV 500 um, und „Junior“ besiegte Weltmeis-

ter Mick Doohan gleich beim WM-Auftakt in Malaysia. Auch in Motegi, vor den Augen aller Motorrad-Bosse, unterlag Doohan dem unerwarteten Eindringling, und es war wohl dieser Druck, der Doohan beim dritten Grand Prix in Jerez in den Sturztrieb, der seine Karriere beendete.

Doch dann lief es auch für Roberts nicht mehr rund. Wenn er auch auf dem Sachsenring und beim WM-Finale in Argentinien noch weitere zwei Siege hinzufügen konnte, wurde Álex Crivillé Weltmeister. Doch 2000 konnte Roberts mit Siegen in Sepang, Jerez, Barcelona und fünf weiteren Podestplätzen den Titel einfahren. Und nachdem er ihn gesichert hatte, gewann er noch einmal vor den Augen aller Japaner in Motegi.

2001 war der aufstrebende Valentino Rossi eine Klasse für sich, und Roberts fiel bis auf WM-Rang 10 zurück. Nach Jahren der technischen Probleme fand er seine Form erst 2006 wieder, als er wieder bei seinem Vater und mit Honda-Motoren fahren konnte.

Hilfe vom Vater

Kurz vor seinem Kriebstod im Jahr 2015 verriet Warren Willing ein gut gehütetes Geheimnis seiner Zeit mit Roberts bei Suzuki: Er ging nicht nur mit der Einwilligung von Kenny Roberts Sr., son-

dern gar auf dessen Wunsch mit Kenny Jr. zu Suzuki, weil dieser sich um die Gesundheit seines Sohnes auf der störrischen RGV sorgte. Dass das Wissen von Willing als Fahrwerkstechniker aus seiner Zeit im Yamaha-Werks- team und am Petronas-Projekt einen großen Anteil an der Konkurrenzfähigkeit der Suzuki hatte, war schon immer klar. Doch laut Willing konnte er dabei auch auf die Messvorrichtung von Kenny Roberts in England, mit der die Rahmensteifigkeiten gemessen wurden, genauso zurückgreifen, wie auf den dynamischen Motorenprüfstand von Roberts' Tuner Bud Aksland, wo sie dem mittleren Drehzahlbereich der Suzuki auf die Sprünge halfen! So stand der ältere Roberts bei der WM-Ehrung mit Recht wie ein Triumphant neben seinem Sohn. ■

WM-ENDSTAND 2000

500 ccm

Fahrer		Punkte
1. Kenny Roberts Jr. (USA)	Suzuki	258
2. Valentino Rossi (I)	Honda	209
3. Max Biaggi (I)	Yamaha	170
4. Alex Barros (BR)	Honda	163
5. Garry McCoy (AUS)	Yamaha	161
6. Carlos Checa (E)	Yamaha	155
7. Loris Capirossi (I)	Honda	154
8. Norick Abé (J)	Yamaha	147
9. Álex Crivillé (E)	Honda	122
10. Nobuatsu Aoki (J)	Suzuki	107

Supermoto-WM

Ein Punkt fehlte

Marc-Reiner Schmidt gewann zwei der drei Supermoto-WM-Läufe 2020. Doch am Schluss fehlte dem Friedrichshafener ein einziger Punkt gegen Drift-Megastar Thomas Chareyre zum Titel!

Von: **Thomas Schiffner**

Der 24-Jährige wusste nach der dritten WM-Veranstaltung im italienischen Busca nicht, ob er lachen oder weinen sollte: Zwei Läufe hatte er gewonnen, einmal war er Zweiter. In der nur dreiteiligen Corona-Saison gewann er die meisten der neun Läufe und zwei von drei Gesamtwertungen. Trotzdem lag TM-Werksfahrer Thomas Chareyre im WM-Kampf einen Punkt vor ihm. Und der sympathische Bodensee-Schwabe wusste genau, warum: „Beim dritten Lauf in Ortona wollte ich Chareyre überholen und bin gestürzt. Dabei ist die Bremse kaputtgegangen, ich stürzte gleich noch mal und war am

Schluss nur Fünfter. Genau das hat mich die Führung in der Meisterschaft gekostet – ein dummer Fehler von mir.“

Im italienischen Phoenix Racing Team von Ex-Weltmeister Ivan Lazzarini reift Schmidt seit 2018 zu einem Weltklassedrifter heran, der in dieser Saison mehrfach als Einziger den seit einem Jahrzehnt als unschlagbar geltenden Chareyre bezwingen konnte. „Das Team gibt mir einen tollen Rückhalt mit der Vorbereitung der Redmoto-Honda, und ich bin stolz, das mit dem Team ge-

schafft zu haben“, gibt MRS zu Protokoll. Er fährt in dem Team auch die italienische Meisterschaft, bei der die Reifenwahl freigestellt ist: „Hier kann ich die 17-Zöller von Metzeler fahren, für Metzeler bin ich Testfahrer.“

In der WM müssen 16-Zoll-Michelin-Reifen gefahren werden. Für Schmidt der Grund, warum sich regelmäßig nur zehn bis 15 Fahrer in die WM verirren: „Du musst die Michelin-Reifen kaufen, das schlägt pro Rennen mit 1000 Euro zu Buche. Privatfahrer können sich das nicht leisten.“ ■



Dummer Fehler: Dieser Sturz kostete Marc-Reiner Schmidt den WM-Titel

SUPERMOTOPICS

NACHRICHTEN

ZACH OSBORNE IST US-NATIONALS-MEISTER

Mit 24 Punkten Vorsprung ging Zach Osborne in das letzte Rennen der MX-US-Nationals in Pala (Kalifornien). Mit den Plätzen 5 und 7 sicherte sich der Husqvarna-Pilot seinen ersten nationalen Titel mit 12 Punkten Vorsprung auf Kawasaki-Youngster Adam Cianciarulo. Dessen Markenkollege, Supercross-Champion Eli Tomac, kam in der Sommersaison über Platz 3 nicht hinaus.

TONI BOU AUCH CORONA-CHAMPION

Beim vorletzten Lauf der Trial-Saison am Samstag im italienischen Lazzate sicherte sich der Katalane Toni Bou (Honda) den WM-Titel – seine 14. Weltmeisterschaft in Folge! Mit einem weiteren Sieg beim Doppel-Event am Sonntag verbuchte der Trialpilot des Jahrzehnts den sechsten Tagessieg beim achten Lauf. Landsmann Adam Raga (TRRS) musste sich in der Abschlusstabelle einmal mehr mit dem Vizetitel zufriedengeben. Mit Jaime Busto (Vertigo), Jorge Casales (GasGas), Jeroni Fajardo (Sherco) und Gabriel Marcelli gingen die Plätze 1 bis 6 an Spanien.

WIEDER MACDONALD

Beim vierten Enduro-DM-Lauf in Tuheim konnte erneut der Neuseeländer Hamish Macdonald den Gesamtsieg einfahren. Der Sherco-Fahrer gewann 7 der 8 Sonderprüfungen. Titelverteidiger Dennis Schröter konnte als Einziger dem Weltmeister der Youth-Klasse eine Prüfung abnehmen. Doch am Morgen hatte Schröter einen heftigen Sturz und fuhr den restlichen Tag seiner verlorenen Zeit hinterher, kämpfte sich aber auf Platz 2 vor und gewann seine Hubraumklasse E3. Davide von Zitzweitz war über Platz 3 etwas enttäuscht. Er kam nicht so gut zurecht wie erhofft. Erneut belegte der erst 21-jährige Junior Luca Fischer in der Gesamtwertung Platz 4.

Speedway Grand Prix

Elf bleiben in 2021

Promoter BSI Speedway nominierte die ersten zehn des GP 2020 auch für 2021. Nur Anders Thomsen ist echter Newcomer. Langbahn-Weltmeister Lukas Fienhage ist sechster Substitute-Fahrer.

Von: **Thomas Schiffner**

Eigentlich qualifizieren sich nur die ersten sechs für die nächste GP-Saison, doch der Promoter nominierte bis einschließlich Max Fricke als Zehntem alle für das nächste Jahr.

Da sich mit Matej Zagar, Oliver Berntzon und Krzysztof Kasprzak drei Piloten über den Challenge

qualifizierten, ist der Däne Anders Thomsen einziger echter Newcomer und überraschende Wildcard im 15er-Feld für 2021. Den letzten Fixplatz nimmt vereinbarungsgemäß der amtierende Europameister Robert Lambert ein. Damit stellt die Speedway-Nation Nr. 1 Polen drei Fahrer, England, Schweden, Dänemark, Australien und Russland je zwei, Slowenien und Slowakei je einen.

Unter den Nachrückern steht überraschend der 21-jährige Langbahn-Weltmeister Lukas Fienhage an sechster Stelle. Der dieses Jahr verletzte Martin Smolinski ist nicht mehr gelistet.

Für BSI Speedway ist 2021 das letzte Jahr als Vermarkter. Danach übernimmt zehn Jahre lang Eurosport Events, das zum Discovery-Medienkonzern gehört. ■

SPEEDWAY-GP 2021

1	Bartosz Zmarzlik	PL
2	Tai Woffinden	GB
3	Fredrik Lindgren	S
4	Maciej Janowski	PL
5	Leon Madsen	DK
6	Jason Doyle	AUS
7	Artem Laguta	RUS
8	Emil Sayfutdinov	RUS
9	Martin Vaculik	SK
10	Max Fricke	AUS
11	Matej Zagar	SLO
12	Anders Thomsen	DK
13	Oliver Berntzon	S
14	Krzysztof Kasprzak	PL
15	Robert Lambert	GB

Substitutes:

1. Aleksandr Loktaev (UA), 2. Jaimon Lidsey (AUS), 3. Dominik Kubera (PL), 4. Olegs Mihailovs (LV), 5. Dan Bewley (GB), 6. Lukas Fienhage (D)

Bravo, Prado!



Generationswechsel: KTM-Jungstar Jorge Prado mit seinem zweiten Saisonsieg

Der Spanier Jorge Prado dominierte sein Heimrennen nahe Madrid souverän mit einem Doppelsieg. WM-Spitzenreiter Tim Gajser lieferte zwei abgeklärte Auftritte, der Titel rückt ein Stück näher. Auch weil die Verfolger Tony Cairoli und Jeremy Seewer erneut Punkte verloren.

Von: **Frank Quatember**

Spanien also, Madrid. Immerhin eine der Corona-Hochburgen Europas. Aber das mit hohem Aufwand verbundene Sicherheitskonzept von Promoter Infront funktionierte beim spanischen WM-Lauf auf der Hartbodenstrecke Intu Xanadú – Arroyomolinos. Keine Zuschauer, Abstandsregeln für alle WM-Beteiligten und Test- und Maskenpflicht. Stand heute ist das ein Erfolgsmodell, die nächste Bewährungsprobe folgt an den kommenden drei Wochenenden in Belgien.

Unter der Woche kam die Hiobsbotschaft von KTM-Star

Jeffrey Herlings, der sich im Nachgang zu seinem furchtbaren Sturz in Faenza entschloss, seinen permanent schmerzenden Fuß operieren zu lassen. Eine weise Entscheidung; für Herlings und KTM zählt nur der WM-Titel.

Nur noch 22 Piloten

Unter der spanischen Sonne waren es am Rennsonntag nur 22 Piloten, die zum ersten MXGP-Lauf antraten. Das durch Verletzungen ausgedünnte Feld führte wie erwartet Lokalheld Jorge Prado mit einem spektakulären Monster-Holeshot in die erste Kurve. Am Hinterrad klebten sofort Romain Febvre und Mitch Evans, während Titelfavorit Nummer eins, Tim Gajser, erst mal den wilden Kiwi Dylan Walsh passieren musste. Gajzers Teamkollege Mitch Evans sorgte auf Rang 2 liegend für den Schreckmoment, als er einen der Big Tables zu weit sprang und heftig einschlug. Mit gebrochenem Handgelenk waren Renntag und eventuell die Saison des Aussies beendet.

Der Führende Prado bekam zu Rennbeginn nur kurzzeitig von Romain Febvre Druck. In der zweiten Rennhälfte konnte

Noch sechs Rennen: Seine unheimliche Steigerung seit dem Saisonauftakt im März könnte Jorge Prado zum WM-Titel führen.

der zweifache MX2-Weltmeister Platz 1 problemlos verwalten. Der Schweizer Jeremy Seewer hatte nach durchwachsenem Start alle Hände voll zu tun, um die Plätze an der Sonne zu erreichen. Jäh gestoppt wurde der Yamaha-Pilot, als er am Hinterrad von Cairoli eingangs einer Kurve im Rodeo-Style vom Motorrad abgeworfen und zum Glück nicht noch von der fliegenden Yamaha getroffen wurde!

Beim Start zu Lauf 2 legte Prado erneut bis zur Holeshot-Linie einige Meter zwischen sich und die Verfolger. Diesmal setzte sich Gajser energisch an das Hinterrad des spanischen Nationalhelden, aber nach nur einem ernsthaften Angriff stellte der

Slowene die Bemühungen um den Laufsieg ein und schaltete um auf „Nummer sicher“ im Titelkampf. Kontrahent Nummer eins, Antonio Cairoli, machte in Spanien vom Sonntagmorgen an bis zum Rennende nicht den besten Eindruck und hatte zu keiner Zeit eine reelle Chance, das Podium zu erreichen. Weit von den Top 3 entfernt war auch Jeremy Seewer. Das lag allerdings nicht nur am Fahrer, wie Seewer erklärte. „Abhaken, das war ein schwieriger Tag, die Strecke war speziell. Wir haben viel am Motorrad versucht, der Speed war hier sehr tief. Daraus müssen wir lernen.“

Gajser kann ruhig schlafen

Jorge Prado siegte ungefährdet in Lauf 2 und holte sich damit seinen zweiten Saisonsieg.

„Ich kam hierher, um zu siegen. Das ist ein ganz besonderer Tag für mich“, so der MX1-Neuling selbstbewusst beim Siegerinterview. Die unheimliche Steigerung seit dem WM-Auftakt im März könnte Prado zum WM-Titel führen.

Das spürt auch Tim Gajser, aber mit GP-Platz 2 und einem



ARCHER



SHOTBYBAVO

Trotz Malheur: Tom Vialle weiterhin in Richtung MX2-Titel

Vorsprung weiter ausgebaut: Tim Gajser auf Kurs

ordentlichen Vorsprung in der WM dürfte der Slowene (noch) ruhig schlafen.

Der einzige Deutsche in Spanien, Henry Jacobi, hatte im ersten Lauf zunächst kein Glück am Start und konnte im Rennen kaum Akzente setzen. Lauf 2 verlief deutlich besser. Jacobi konnte sich auf der Startgeraden in den Top 10 festsetzen. Diesen Platz hielt der Thüringer bis zur letzten Runde, doch gegen den langen Franzosen Gautier Paulin war kein Kraut gewachsen. Mit Platz 11 konnten Jacobi und sein italienisches Yamaha-Team aber voll zufrieden sein.

Die MX2-Kategorie wird in dieser Saison klar von der Farbe Orange dominiert. KTM-Pilot Tom Vialle hält die Konkurrenz deutlich auf Abstand, und das änderte sich auch beim Ausflug in die Vororte Madrids nicht. Ähnlich wie beim Markenkollegen Prado ist die größte Stärke von Vialle der Start, aber auch in Sachen fahrerischer Qualität und vor allem Cleverness hat der schmale Franzose deutlich zugelegt. In Lauf 1 hielt Landsmann Mathys Boisramé bis zur ersten Kurve dagegen, legte sich aber mit der Kawasaki unglücklich hin. Der nachfolgende Brite Conrad Mewse konnte nicht ausweichen,

und Boisramé musste verletzt raus. Nicht besser erging es Rubén Fernández, dem auf Rang 4 zweimal der Motor ausging.

Um die Führung entwickelte sich ein Dreikampf zwischen Vialle und dem Husky-Duo Jed Beaton und Thomas Kjer Olsen. Der langhaarige Australier quetschte sich nach langem Kampf an Tom Vialle vorbei, konnte aber den Konter des Franzosen nicht parieren. „TKO“ kam immer besser in Fahrt und schob sich kurz vor Ultimo am verdutzten Teamkollegen vorbei auf Platz 2.

Yamaha-Pilot und Tabellenzweiter Jago Geerts, der in Lauf 1

nach Fehler nur Fünfter wurde, ging in Lauf 2 mit viel Risiko wenige Sekunden in Front. Doch Vialle fand erneut in den ersten Kurven die Ideallinie und seinen Lieblingsplatz an der Spitze. Der Belgier Geerts ließ nicht locker und wurde in der Schlussrunde belohnt. Denn Vialle sorgte für Drama, als er eingangs der Pitlane zu hart bremste und den Motor abwürgte! Die Gesichter der Mechaniker in der KTM-Box – unbezahlbar. Geerts sagte Danke und fuhr am Franzosen vorbei zum Laufsieg. „Das ist zwar ärgerlich, aber passiert“, blieb Vialle cool. ■

MOTOCROSS-GP MADRID / MXGP

Intu Xanadú – Arroyomolinos (E): 11. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 19 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 17 Runden à 1,720 km (= 29,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	34.13,277 min = 51,266 km/h
2. Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 7,125 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 9,513 s
4. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 16,409 s
5. Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 17,950 s
6. Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 31,813 s
7. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 37,419 s
10. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 54,604 s
12. Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.08,880 min
15. Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 1.24,840 min

MOTOCROSS-GP MADRID / MXGP

Intu Xanadú – Arroyomolinos (E): 11. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 19 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 17 Runden à 1,720 km (= 29,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	34.32,685 min = 50,786 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 4,455 s
3. Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 17,405 s
4. Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 21,940 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 27,027 s
6. Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 29,646 s
7. Clement Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 35,318 s
8. Brian Bogers (NL)	KTM	17	+ 40,176 s
11. Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 55,400 s
16. Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 1.38,742 min

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	441 Punkte
2. Antonio Cairoli	417
3. Jeremy Seewer	396
4. Jorge Prado	391
5. Glenn Coldenhoff	375
6. Romain Febvre	346
7. Gautier Paulin	311
16. Henry Jacobi	134
20. Arnaud Tonus (CH)	71
28. Valentin Guillod	29

1. KTM	539 Punkte
2. Honda	478
3. Yamaha	449

MOTOCROSS-GP MADRID / MX2

Intu Xanadú – Arroyomolinos (E): 11. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 19 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 17 Runden à 1,720 km (= 29,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tom Vialle (F)	KTM	17	34.50,763 min = 50,347 km/h
2. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 1,273 s
3. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 3,830 s
4. Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 14,347 s
5. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 18,546 s
6. Maxime Renault (F)	Yamaha	17	+ 22,818 s
7. Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 23,369 s
8. Roan v. d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 45,316 s
9. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 48,114 s
19. Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.46,303 min

MOTOCROSS-GP MADRID / MX2

Intu Xanadú – Arroyomolinos (E): 11. Oktober, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 19 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 17 Runden à 1,720 km (= 29,240 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	35.11,576 min = 49,851 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 8,515 s
3. Roan v. d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 15,395 s
4. Ruben Fernandez (E)	Yamaha	17	+ 19,349 s
5. Maxime Renault (F)	Yamaha	17	+ 23,613 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 24,625 s
7. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 28,744 s
8. Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 47,004 s
9. Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 56,900 s
19. Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 2.05,157 min

WM-STAND MX2

1. Tom Vialle	525 Punkte
2. Jago Geerts	473
3. Jed Beaton	379
4. Maxime Renaux	372
5. Thomas Kjer Olsen	347
6. Roan van de Moosdijk	326
7. Ben Watson	314
21. Rene Hofer (A)	73
26. Simon Längenfelder (D)	59
29. Jeremy Sydow (D)	35

1. KTM	541 Punkte
2. Yamaha	535
3. Husqvarna	437

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1978/89 Aston Martin V8 Volante,
nur perfekt!...
Haben Sie ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com



Z3M Roadster 3,2 Liter, EZ 10/1998,
99895 km, 236 kW, Leder Walknappa,
Chrome Line, 27.333,- € (MwSt. awb.).
Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35,
61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54445

Jaguar

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

Lamborghini

Privat sucht gepf. Huracan od. Aventa-
dor, keine MwSt. erforderlich. Freue mich
auf Ihr seriöses Angebot. 09495/902741

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

Mercedes



BRABUS Classic MB 280 SL Pagode, EZ
05/1968, 125 kW, sehr elegante Farbkom-
bination aus dunkelrot (542) und Leder
bambus (249), BRABUS Classic Kom-
plettrestauration; inkl. Classic Data Wert-
gutachten, 2-Jahres-Garantie, 274.900,-
€. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240
Bottrop, Tel. 02041-7770,
www.brabus.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54407

Audi



A4 Sport Avant 2.0 TFSI quattro, 45000
km, 185 kW (252 PS), 10/2017, lückenlos
gepflegt, unfallfrei, 1. Hand, schwarz-me-
tallisch, Stoff, 3Z-Klima, Alu-Gussräder
245/40 R18, Satz Wi-Alu-Gussräder mit
Reifen 225/50, S-line Exterior/Selection,
Assistenz Tour/Stadt, MMI Navi plus,
Lichtpaket, Licht/Regensensor, Sitzhei-
zung vorn, Privacy u. a., VB 34.500,- €.
Chiffre 3675652

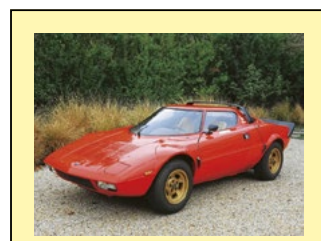
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54321



BMW 507 Serie II Roadster, wunder-
schönes Originalfahrzeug, matching num-
bers, erstes originales Interieur im super
Pflegezustand, Hardtop, Spitzenfahrzeug
für den Kenner. Axel Schuette Fine Cars
GmbH & Co. oHG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9,
33813 Oerlinghausen
Tel. +49 (0) 5202 72000
www.axelschuette.de

E-Mail: info@axelschuette.de

Lancia



1973/78 Lancia Stratos Stradale,
in 1A Sammlerzustand...

Haben Sie ihn? Wir suchen danach!

08036-7006, www.cargold.com

BMW



BMW 328 Roadster, Originalfahrzeug!
Match. numbers, sehr selten. Axel Schuette
Fine Cars GmbH & Co. oHG, Rudolf-Die-
sel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen
Tel. +49 (0) 5202 72000
www.axelschuette.de

E-Mail: info@axelschuette.de

Corvette



C3 LeMans Spezifikation, FIA + DMSB
HTP, Bj. 1969, 5700 ccm, 376 kW/500 PS,
komplett neu aufgebaut, Testkilometer,
ideal für LeMans Classic 2021. Pa.A.
Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH
& Co. KG, Maximilianstraße 17, 89340
Leipheim, Tel. +49(0)8221/900069,
info@classic-and-racecars.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54368

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



Mercedes Benz 300 SL Roadster/
Flügeltürer. Bei Kauf und Verkauf sind
wir seit über 33 Jahren eine der erfah-
rensten und renommiertesten Adressen
weltweit. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.
Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co.
oHG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813
Oerlinghausen
Tel. +49 (0) 5202 72000
www.axelschuette.de
E-Mail: info@axelschuette.de



GLE 500 4MATIC AMG/Harman/Sitzkli-
ma/Desi, EZ 08/2018, 32992 km, 335 kW
(455 PS), obsidianschwarz, Leder, Navi,
Klima, Xenon, SD, SHZ, AHK, 60.900,- €
(MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile
GmbH & Co. KG, Stuttgarterstr. 60, 73614
Schorndorf, Tel. 07181/2086129,
www.burgerschloz.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54401

REDAKTION

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

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

VERLAG

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

Geschäftsführung:

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0

Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

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

Werbeverkauf Online:

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

Auftragsmanagement:

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

Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)

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

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

Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:

Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €

(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes
e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem
Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2020 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe



WILLIAMS

Williams brachte eine Quietsche-Ente zum Eifel-Grand-Prix mit, die am Trainingsfreitag die Strecke für sich allein hatte

Sterben verlängert zur DTM-Neuausrichtung MSa 42/2020

Warum braucht die DTM Pflichtstopps, klappbare Flügel und einen Power-Knopf? Spannende Rennen gab es bis 1996 ohne diesen künstlichen Quatsch! Jetzt die Pläne mit den GT3-Autos. Das „T“ in der DTM steht für „Tourenwagen“. Die DNA der DTM muss erhalten bleiben. Wenn ich GT3-Rennen sehen will, dann kann ich das sehr erfolgreich beim ADAC GT-Masters. Der Deutsche Motorsport braucht keine zwei GT3-Serien. Die DTM wird nicht am Leben gehalten, sondern das Sterben wird nur verlängert!

Oliver Schulz
D-49808 Lingen (Ems)

Will man den Fortbestand einer erfolgreichen Klasse für den kurzzeitigen „Fame“ einer sich suchenden DTM gefährden? Da hoffe ich auf die Weitsicht der Teams, da ja noch die Elektrifizierung „droht“. E-Tourenwagen auf hohem Niveau wären ein Alleinstellungsmerkmal der DTM. Das könnte man mal ohne großen Kollateralschaden bis 2025 versuchen. So verliert nur die GT3 als Ganzes.

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT

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

Keine Werbebühne zum Hamilton-Kampf gegen Rassismus MSa 41/2020

Der Motorsport darf nicht zur persönlichen Werbebühne eines Sportlers werden! Egal ob für die Labour Party oder gegen Rassismus: Politik hat im Sport nichts verloren. Lewis Hamilton darf seine politischen und humanitären Ansichten gern privat verfolgen und verbreiten, aber nicht in der Formel 1! Er ist außerdem als Fahrer nicht in einem Atemzug mit Michael Schumacher zu nennen, denn dieser hat Grand-Prix-Rennen und Weltmeisterschaften auch mit unterlegenen Autos gewonnen, ganz im Gegensatz zu Hamilton.

Walter Stöckmann
D-83224 Rottau

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.

31. Okt. /1. Nov.: DSK Schotter Performance Training Area 39
14. Nov.: DSK Freies Fahren Hockenheim
12./13. Dez.: DSK Schotter Performance Training Strohn

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Samstag, 17. Oktober

11.30	ADAC F4 Spielberg, Vorb. & 1. Rennen LIVE	Sport 1
12.30	GT Masters Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	DTM Zolder, 1. Rennen LIVE	SAT.1
14.00	DTM Zolder, 1. Rennen (zeitversetzt)	SRF info
14.40	Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
15.30	ADAC GT4 Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.00	ADAC TCR Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.30	WTCR Hungaroring, Qualifying (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	IMSA-Sportwagen, Petit Le Mans LIVE	Motorvision TV*

Sonntag, 18. Oktober

02.00	Supercars, 1000 km Bathurst LIVE	Sport 1+*
09.00	WTCR Hungaroring, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*
09.50	ADAC F4 Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
10.40	ADAC TCR Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
11.35	Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
12.00	WTCR Hungaroring, 2. Rennen LIVE	Eurosport 2*
13.00	DTM Zolder, 2. Rennen LIVE	SAT.1
13.00	GT Masters Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
13.15	DTM Zolder, 2. Rennen LIVE	SRF info
14.00	Rallycross-WM, Barcelona LIVE	Sport 1+*
15.00	ADAC GT4 Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
16.00	ADAC F4 Spielberg, 3. Rennen LIVE	Sport 1
16.45	Carrera Cup Spielberg, 3. Rennen LIVE	Sport 1
17.00	WTCR Hungaroring, 3. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	NASCAR Cup Series, Kansas LIVE	Motorvision TV*
21.15	AvD & GT Masters Magazin LIVE	Sport 1

Motorrad

Freitag, 16. Oktober

19.00	Speedway of Nations, 1. Finaltag LIVE	Sport1+*
-------	--	----------

Samstag, 17. Oktober

12.25	Moto3-WM Aragón, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Aragón, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
14.55	SBK-WM Estoril, 1. Rennen LIVE	Servus TV
15.35	Moto2-WM Aragón, Qualifying 2 LIVE	Servus TV
ab 18.30	SBK-WM Estoril, SP & 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Sonntag, 18. Oktober

10.20	Moto3-WM Aragón, Vorb. & Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Aragón, Rennen LIVE	SRF info/Servus
14.00	MotoGP Aragón, Rennen LIVE	Servus TV
14.55	SBK-WM Estoril, 2. Rennen LIVE	Servus TV
ab 17.45	MX-WM Lommel, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 19.45	SBK-WM Estoril, SP Race & 2. Rennen (A.)	Eurosport 2*
21.00	SSP-WM Estoril, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 23.30	BSB Brands Hatch, 2. & 3. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 16. Oktober bis Sonntag, 18. Oktober

---	Motorrad-WM Aragón, alle Sessions LIVE	dazn.de*
	auch: www.servus.com** / www.motogp.com*	
---	DTM, alle Sessions & Rahmenserien LIVE	grid.dtm.com
Samstag, 17. Oktober		
10.35	DTM Zolder, Qualifikation 1 LIVE	ran.de
Sonntag, 18. Oktober		
10.30	DTM Zolder, Qualifikation 2 LIVE	ran.de

*kostenpflichtig **nur in Österreich



DTM Zolder: Das zweite Belgien-Gastspiel läutet die heiße Phase der Saison ein

WILHELM



ADAC GT Masters Spielberg: Der nationale GT3-Zirkus lässt die Alpen beben

ADAC



MotoGP: Wird Weltmeister Marc Márquez (#93) in Aragón wieder mitmischen?

REPSOL

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

17.10.	IMSA-Sportw., Road Atlanta (Petit Le Mans)	USA
17./18.10.	Rallycross-WM, Barcelona	E
17./18.10.	WTCR (& Truck-EM), Budapest	H
17./18.10.	DTM, Zolder	B
17./18.10.	ADAC GT Masters/TCR/F4/GT4, Spielberg	A
17./18.10.	ADAC Westfalen Trophy, Nürburgring	D
18.10.	NASCAR Cup Series, Kansas	USA
18.10.	Supercars Australien, 1000 km Bathurst	AUS

Motorrad

16./17.10.	Speedway of Nations, Lublin	PL
17.10.	Speedway-Paar-EM, Terenzano	I
17./18.10.	Superbike-/Supersport-WM, Estoril	P
17./18.10.	Flattrack-WM/Speedway, Diedenbergen	D
17./18.10.	British Superbikes, Brands Hatch	GB
18.10.	Motorrad-WM, Aragón (1)	E
18.10.	Motocross-WM, Lommel (1)	B

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF [KICKER.DE](https://www.kicker.de)