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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 32 / 22. JULI 2020

Quartararo-Sieg bei MotoGP-Restart

Horror-Sturz von Marc Márquez



Moto2 in Jerez

Marini bezwingt Nagashima

Moto3 in Jerez

Arenas weiter ungeschlagen

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

4 190525 902500 32



IMSA-Lauf in Sebring

Cadillac-Dreifachsieg in der Top-Klasse



Formel 1 – Grand Prix von Ungarn

Hamilton übernimmt wieder WM-Führung



Formel 2 in Budapest

Schumacher zwei Mal auf dem Podium

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Die Analyse des Großen Preises von Ungarn **S. 4**
Formel 1 Ergebnisse, Zahlen und Fakten aus Budapest **S. 6**
Formel 1 Trotz Platz 2: Bei Red Bull herrscht Eiszeit **S. 8**
Formel 1 Protest gegen Racing Point und weitere News **S. 10**
Formel 1 GP Ungarn: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 12**
Formelsport F2 und F3 in Budapest, IndyCar in Iowa **S. 13**
Sportwagen IMSA in Sebring: Feiertag für GM-Marken **S. 16**
Sportwagen Start der ELMS in Le Castellet, Nachrichten **S. 18**
Rallye-EM Ausblick auf den Saisonauftakt in Rom **S. 20**
Rallye Absage der DRM 2020 und Pirelli-Test für 2021 **S. 22**
Tourenwagen NASCAR Cup in Texas und aktuelle News **S. 24**
Markenpokale Lechner legt Supercup-Traumstart hin **S. 26**
Simracing & eSport Vorstellung „F1 2020“ und Nachrichten **S. 27**
Aktion So lief das Super-Racer-Finale am Salzburgring **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Quartararo siegt in Jerez, Márquez stürzt **S. 30**
MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
Motorrad-WM Marini und Arenas feiern in Moto2 und Moto3 **S. 34**
Straßensport MotoE in Jerez und Junior-WM in Portimão **S. 38**
Straßensport IDM-Vorbereitung, Superbike-WM und News **S. 40**
Motocross Sportlich und auch sonst erfolgreich: Gunter Frohn **S. 42**
Offroad Speedway in Marienbad und aktuelle Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



INDYCAR

15 Flutlicht-Spektakel: Josef Newgarden und Simon Pagenaud gewinnen beim IndyCar-Double in Iowa



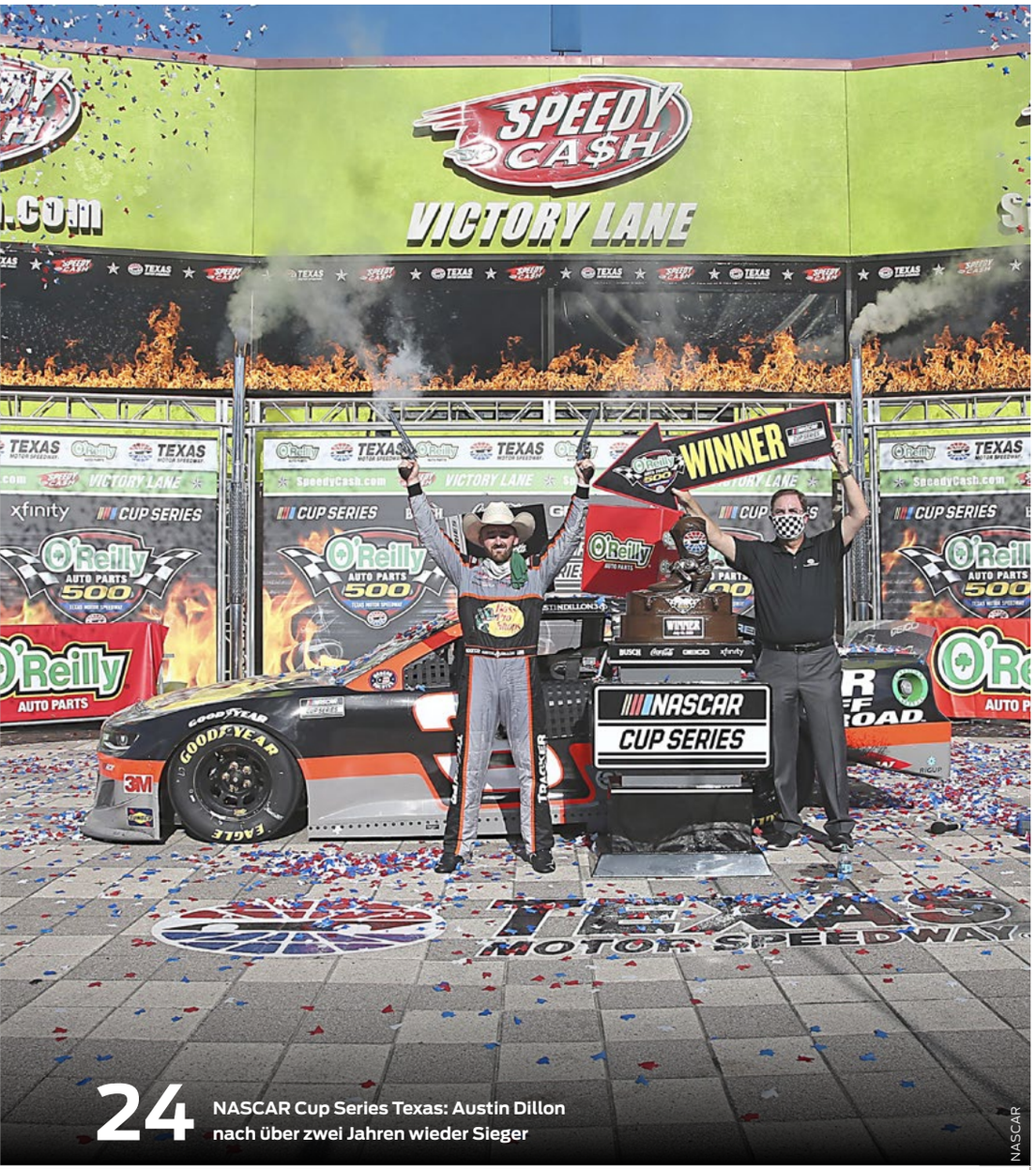
PORSCHE

26 Porsche Supercup: Der wichtigste Markenpokal der Welt fährt wieder – so liefen die ersten drei Rennen



SCHIFFNER

43 Bahnsport: Während Deutschland noch im Corona-Modus ist, gibt Tschechien schon wieder Vollgas



24 NASCAR Cup Series Texas: Austin Dillon nach über zwei Jahren wieder Sieger

NASCAR



34 Moto2-WM in Jerez: Viele Mitfavoriten straucheln, Luca Marini gewinnt

MOTORSPORT IMAGES

FORMEL 1: RENAULT-PROTEST
Ist der Racing Point des Jahres 2020 wirklich nur vom Mercedes der Saison 2019 abgeschaut oder steckt mehr dahinter? Renault protestiert gegen den „B-Mercedes", doch wie stehen die Erfolgschancen des Vorstoßes?
Seite 10

RALLYE-EM VOR DEM START
Lange mussten Rallye-Fans auf den Beginn der EM warten, ausgerechnet in der ehemaligen Corona-Hochburg Italien steht die Saison nun in den Startlöchern. Wir haben die wichtigsten Infos vor dem Auftakt.
Seite 20

IDM: MIKHALCHIK SCHNELLSTER
Mitte August soll endlich die IDM in ihre Saison starten. Beim Test in Hockenheim zeigte sich Ilya Mikhalchik bestens aufgelegt und fuhr Bestzeit. Andere Piloten übten zur Vorbereitung in den Niederlanden.
Seite 40

Haas-Trick mit Sc

Schon wieder ein klarer Mercedes-Sieg. Trotzdem blieben nach dem GP Ungarn viele Fragen offen. Wie schaffte es Max Verstappen nach seinem Crash noch ins Rennen? Was passierte bei Bottas am Start? Und wieso wurde Haas bestraft?

Von: **Michael Schmidt**

Was war an Verstappens Red Bull kaputt?

Der Red-Bull-Kommandostand traute seinen Augen kaum. Um 14.51 Uhr Ortszeit, also 19 Minuten vor dem Start, rutschte Max Verstappen in Kurve 12 in einen Reifenstapel. „Die Reifen waren noch kalt, die Strecke dort glatt. Erst haben die Vorderräder blockiert, dann ging es einfach geradeaus weiter." Beim Einschlag ging der Frontflügel zu Bruch, und die Aufhängung bekam links vorne einen Schlag. Zu dem Zeitpunkt wusste noch keiner, wie groß der Schaden war.

Andere wären ausgestiegen. Verstappen rangierte wie beim Einparken und brachte sein ramponiertes Auto auf den Startplatz zurück. Eines war klar. Die Reparatur musste dort stattfinden, um nicht Gefahr zu laufen, dass die Boxengasse vor Abschluss der Arbeiten schließt. Jede Sekunde zählte. Die Ingenieure konstatierten eine verbogene Lenkstange und einen angeschlagenen Pushrod. Das war Verstappens Glück. „Wäre es ein Querlenker gewesen, wäre das Rennen für Max gelaufen gewesen", erklärte Teamchef Christian Horner. Die Mercedes-Ingenieure applaudierten: „Wir hätten in zwölf Minuten höchstens die Lenkstange geschafft, nicht mehr."

Verstappen verdankt seinen späteren zweiten Platz deshalb auch seinen Mechanikern. Die beiden Teile zu tauschen und nebenbei noch alle anderen Aufhängungskomponenten zu scannen, war eine Meisterleistung. Auch deshalb, weil die Corona-Sicherheitsregeln nur maximal 20 Personen pro Auto in der Startaufstellung gestatteten. Verstappen wollte mit einem guten Rennen nicht nur seinen Fehler wieder gutmachen: „Es war auch ein Dank an meine Mechaniker." Der Schlüssel für den zweiten Platz war der exzellente Start des Holländers. Er machte auf dem Weg in die erste Kurve vier Plätze gut. „Alle haben sich nach innen verdrückt und dort behindert. Ich hatte außen freie Bahn. Wäre ich auf meinem siebten Platz erst einmal sitzen geblieben, wäre es viel schwieriger geworden, nach vorne zu kommen."

Verstappen hakte das Podium als persönlichen Sieg ab, „weil ich eigentlich damit rechnen musste, dass mein Rennen nach dem Ausrutscher bereits gelaufen war". Der Blick auf den Rückstand zu Lewis Hamilton fällt allerdings ernüchternd aus. Verstappen fehlten 8,7 Sekunden bei einem Boxenstopp weniger. Andererseits fuhr er das Rennen nicht mit einem intakten Auto. „Bei so einer Reparatur ist die Spur an der Vorderachse nicht mehr die gleiche wie vorher. Normalerweise stellst du dein Auto danach auf eine Vermessungsplattform", urteilten Experten.

Warum stürzte Bottas beim Start um vier Plätze ab?

Valtteri Bottas war hart an der Grenze zu einem Frühstart. Daraus wurde dann ein Spätstart. Der Finne fühlte sich abgelenkt, weil kurz vor dem Erlöschen der Startampel vier rote Lichter auf seinem Display ausgingen. In der Meinung, das sei das Startsignal, ließ er die Kupplung kommen, merkte seinen Fehler und kuppelte wieder aus. Der Mercedes ruckte kurz an, aber nicht genug, um den Fehlstartsensor auszulösen. Weil die Elektronik den Leerlauf einlegte, musste er die Startprozedur von vorne beginnen. Als Bottas in der ersten Kurve ankam, hatten ihn Stroll, Vettel, Verstappen und Leclerc überholt: „So habe ich mir den Nachmittag schwerer gemacht als nötig."

Die Ferrari überholte Bottas auf der Strecke. An Stroll kam er durch einen Undercut vorbei. Genau getimt in einer Phase, in der es leicht nieselte. „Das war für uns der Auslöser für den





Lewis Hamilton setzte sich mit dem Sieg und der schnellsten Rennrunde wieder an die Spitze der WM-Wertung

XPB

hönheitsfehler



Kevin Magnussen sammelte dank Wechsel auf Slicks vor dem Start den ersten WM-Punkt für Haas

WILHELM



Beide Ferrari-Piloten kamen mit einer Runde Rückstand ins Ziel. Zur schlechten Pace kamen auch noch Fehler bei der Strategie

XPB

Stopp. Wir wollten Valtteri für den Mini-Regen frische Medium-Reifen geben, während Stroll noch eine Runde auf seinen Uralt-Reifen fahren musste“, erklärten die Strategen. Um Verstappen noch vom zweiten Platz zu stoßen, packte Mercedes Hamiltons Sieger-Taktik vom Vorjahr aus. Ein Zusatz-Stopp für einen frischen Satz Reifen 21 Runden vor Schluss. „Valtteri lag zwar direkt hinter Max, aber mit fast gleichwertigen Reifen hätte er ihn nie überholt. Wir brauchten ein großes Delta. Leider wurden wir im Verkehr aufgehalten. Rückblickend wäre es besser gewesen, Valtteri eine Runde früher stoppen zu lassen.“

Wie hat Haas sich selbst ausgetrickst?

Was für ein Coup. Haas holte beide Piloten nach der Formationsrunde an die Box und gab ihnen Medium-Reifen mit auf die Reise. Ein geschenkter Boxenstopp. Am Ende der fünften Runde, nachdem alle auf Slicks gewechselt hatten, lagen Kevin Magnussen und Romain Grosjean auf den Plätzen 3 und 4. Nur Magnussen konnte sich in den Top 10 halten. Grosjean sackte ab, weil der linke Vorderreifen zu schnell aufgab, und er sich im Duell mit Albon den Frontflügel beschädigt hatte.

Magnussen kam als Neunter ins Ziel. Dann die schlechte Nachricht: Beide Fahrer bekamen eine Zehnsekunden-Strafe, weil sie über Funk zum Boxenstopp aufgefordert worden waren. Das gilt seit 2017 in der Formationsrunde als unerlaubte Hilfe. Magnussen rettete noch einen Punkt.

Warum war Ferrari im Rennen so langsam?

Sebastian Vettel Sechster, Charles Leclerc Elfter. Beide überrundet. Größer konnte die Blamage für Ferrari nicht ausfallen. Die Autos waren im Rennen nicht so schnell wie erhofft. „Platz 5 oder 6, das ist unsere neue Realität“, gab Vettel zu. Es fehlt aber nicht nur Speed, Ferrari unterlaufen auch peinliche Fehler am Kommandostand. Leclerc wurde zum Wechsel auf Slicks zum richtigen Zeitpunkt an die Box geholt (Runde 1), aber mit den falschen Reifen losgeschickt. Der Soft war der schlechteste der drei Reifen. Auf der grünen Strecke körnte der linke Vorderreifen schon nach wenigen Runden. Vettel intervenierte am Funk gegen die Softs und bekam dann mit Medium den richtigen Gummi. Aber er wurde eine Runde zu spät abgefertigt (Runde 3). Der Deutsche blieb im Verkehr der Boxengasse stecken und verlor 6,7 Sekunden. Der zweite Wechsel auf harte Reifen war ein paar Runden zu früh getimt: „Am Ende gingen mir die Reifen aus. Albon war nicht zu halten.“

Wie kam es zum Reifenchaos bei Mercedes?

Lewis Hamilton wollte unbedingt die schnellste Runde, dafür brauchte er frische Reifen. Doch bei Mercedes stritt man sich darum, welche. Für Soft war es noch zu früh. Den harten traute man nicht zu, die bis dahin schnellste Runde von 1.17,665 Minuten von Bottas zu unterbieten. Weil Hamilton auch nach seinem Stopp in Verkehr zu geraten drohte und die Lücke zu Verstappen den Strategen nicht als komfortabel genug erschien, musste er an der Spitze noch ein paar Runden Tempo bolzen. Dann kamen gebrauchte Soft-Reifen ans Auto und Hamilton gab Gas. Er fuhr gleich zwei Mal die schnellste Runde, 1.17,497 Minuten im 68. Umlauf und 1.16,627 Minuten in der allerletzten Runde.

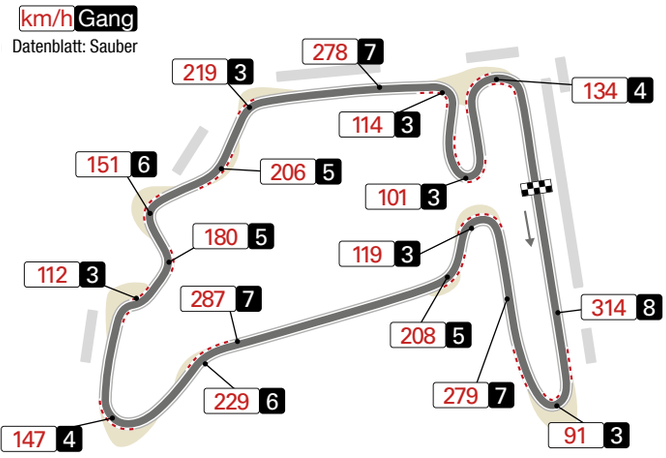
Warum hat Renault erneut protestiert?

Das hat formale Gründe. Renault wird so lange gegen die Bremsbelüftungen der beiden Racing Point Protest einlegen, bis das Verfahren abgeschlossen ist. Notfalls bis zu einem Urteil in einem Berufungsverfahren. So stellen die Franzosen sicher, dass die Racing-Point-Autos bei einer Verurteilung für alle Rennen außer dem ersten disqualifiziert werden. Würde Renault auf die Fortsetzung der Proteste verzichten, müssten sie erklären, warum. An der Causa hat sich ja nichts geändert. Racing Point fuhr in Ungarn übrigens mit identischen Bremshutzen wie in Österreich. ■

GP UNGARN: 3. WM-LAUF, 19. JULI 2020

STRECKENDATEN HUNGARORING

Streckenlänge:	**4,381 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**306,630 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**23 Grad, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**313,9 km/h (Stroll)**
Topspeed Rennen:	**316,6 km/h (Ricciardo)**
Gangwechsel/Runde:	**48**
Volllastanteil (längste Passage):	**68 % (755 m = 10,0 s)**
Distanz Pole bis Kurve 1:	**443,6 Meter**
Führungswechsel:	**2**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.13,447 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.13,554 min	77
3	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.14,377 min	18
4	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.14,545 min	11
5	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.14,774 min	5
6	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.14,817 min	16
7	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.14,849 min	33
8	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.14,996 min	4
9	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.15,027 min	55
10	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, keine Zeit	10
11	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.15,661 min	3
12	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.15,698 min	63
13	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.15,715 min	23
14	Esteban Ocon, F Renault, 1.15,742 min	31
15	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.16,544 min	6
16	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.16,152 min	20
17	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.16,204 min	26
18	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.16,407 min	8
19	Antonio Giovinazzi, IT Sauber-Ferrari, 1.16,506 min	99
20	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.16,614 min	7

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Hamilton**	70/69[2]	1:36.12,473 h = 191,229 km/h	I/m/m/s	3 (1.07,010 min)	1.16,627 min
2.	**Verstappen**	70/1	+ 8,702 s	I/m/h	2 (42,797 s)	1.19,184 min
3.	**Bottas**	70	+ 9,452 s	I/m/m/h	3 (1.05,122 min)	1.17,665 min
4.	**Stroll**[5]	70	+ 57,579 s	I/m/m/h	3 (1.07,672 min)	1.18,973 min
5.	**Albon**	70	+ 1.18,316 min	I/m/h	2 (45,220 s)	1.19,440 min
6.	**Vettel**	69		I/m/h	2 (50,166 s)	1.20,363 min
7.	**Pérez**[5]	69		I/m/h	2 (45,314 s)	1.20,090 min
8.	**Ricciardo**	69		I/m/m	2 (43,993 s)	1.19,532 min
9.	**Sainz**	69		I/m/h	2 (49,569 s)	1.19,457 min
10.	**Magnussen**[3]	69		m/h	1 (23,621 s)	1.20,477 min
11.	**Leclerc**	69		I/s/h	2 (44,830 s)	1.20,821 min
12.	**Kvyat**	69		I/s/h	2 (46,253 s)	1.20,946 min
13.	**Norris**	69		I/m/h	2 (45,754 s)	1.19,945 min
14.	**Ocon**	69		I/m/h	2 (46,141 s)	1.20,261 min
15.	**Räikkönen**	69		I/m/h	2 (49,427 s)	1.20,232 min
16.	**Grosjean**[3]	69		m/h	1 (22,591 s)	1.20,889 min
17.	**Giovinazzi**	69		I/s/m/h	3 (1.07,196 min)	1.20,096 min
18.	**Russell**	69		I/s/m/m	3 (1.04,599 min)	1.19,984 min
19.	**Latifi**	65		I/s/m/m/s/h	5 (2.13,867 min)	1.21,198 min
20.	**Gasly**	15	Kraftübertragung (P 15)	I/s		1.23,939 min

[1] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; [2] Runden in Führung, Bestwerte in Rot; [3] 10 Sekunden addiert; [4] 5 Sekunden addiert; [5] Renault reichte Protest gegen Racing Point ein. Der Vorwurf ist, gegen die Artikel 2.1 und 3.2 im Anhang 6 des Sportgesetzes verstoßen zu haben. Das verbietet, bestimmte Teile eines anderen Autos identisch zu übernehmen.

FAHRER-WM

1.	Hamilton	2*	63 Punkte
2.	Bottas	1	58 Punkte
3.	Verstappen		33 Punkte
4.	Norris		26 Punkte
5.	Albon		22 Punkte
6.	Pérez		22 Punkte
7.	Leclerc		18 Punkte
8.	Stroll		18 Punkte
9.	Sainz		15 Punkte
10.	Vettel		9 Punkte
11.	Ricciardo		8 Punkte
12.	Gasly		6 Punkte
13.	Ocon		4 Punkte
14.	Giovinazzi		2 Punkte
15.	Kvyat		1 Punkt
16.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	2:1
Verstappen – Albon	3:0
Vettel – Leclerc	2:1
Sainz – Norris	1:2
Ricciardo – Ocon	2:1
Gasly – Kvyat	3:0
Pérez – Stroll	1:2
Räikkönen – Giovinazzi	1:2
Grosjean – Magnussen	1:2
Russell – Latifi	3:0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	3*	121 Punkte
2.	Red Bull-Honda		55 Punkte
3.	McLaren-Renault		41 Punkte
4.	Racing Point-Mercedes		40 Punkte
5.	Ferrari		27 Punkte
6.	Renault		12 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda		7 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte
9.	Haas-Ferrari		1 Punkt

GP UNGARN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.16,003 min	37
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,086 s	37
3.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,527 s	20
4.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,964 s	35
5.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,197 s	28
6.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,235 s	26
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,401 s	29
8.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,432 s	28
9.	Lando Norris	McLaren	+ 1,520 s	26
10.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,612 s	35
11.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,672 s	32
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,710 s	35
13.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,724 s	28
14.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,887 s	35
15.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,966 s	31
16.	Daniil Kvyat	AlphaTauri	+ 2,289 s	35
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,422 s	30
18.	George Russell	Williams	+ 2,571 s	29
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 3,147 s	26
20.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	keine Zeit	0

GP UNGARN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sebastian Vettel	Ferrari	1.40,464 min	12
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,272 s	5
3.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,320 s	6
4.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,916 s	6
5.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,006 s	5
6.	Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 2,124 s	7
7.	Max Verstappen	Red Bull	+ 2,356 s	4
8.	Romain Grosjean	Haas	+ 2,871 s	6
9.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 3,007 s	16
10.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 3,261 s	10
11.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 3,947 s	9
12.	Lando Norris	McLaren	+ 5,536 s	5
13.	Daniil Kvyat	AlphaTauri	+ 6,958 s	7
14.	Esteban Ocon	Renault	keine Zeit	1
15.	Daniel Ricciardo	Renault	keine Zeit	1
16.	Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	1
17.	Nicholas Latifi	Williams	keine Zeit	2
18.	George Russell	Williams	keine Zeit	2
19.	Alexander Albon	Red Bull	keine Zeit	3
20.	Kevin Magnussen	Haas	keine Zeit	1

GP UNGARN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.15,437 min	18
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,042 s	20
3.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,161 s	16
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,344 s	19
5.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,596 s	15
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,647 s	18
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,756 s	18
8.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,914 s	18
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,016 s	20
10.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,071 s	14
11.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,108 s	21
12.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,145 s	19
13.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,269 s	20
14.	George Russell	Williams	+ 1,410 s	23
15.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,429 s	15
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,649 s	14
17.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,855 s	15
18.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,059 s	20
19.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,090 s	25
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,213 s	17

STATISTIK DES WOCHENENDES

8

Lewis Hamilton hat zum achten Mal den Grand Prix von Ungarn gewonnen. Der einzige Fahrer, der ebenfalls acht Siege auf einer einzigen Strecke vorweisen kann, ist Michael Schumacher. Der Rekordweltmeister stand in Magny-Cours acht Mal ganz oben auf dem Treppchen. Nächstes Jahr kann sich Hamilton auf dem Hungaroring somit den alleinigen Rekord sichern. Noch etwas Interessantes zur Zahl 8: In den ersten drei Rennen dieses Jahres landete immer ein Renault-Pilot auf dem achten Platz. Für Daniel Ricciardo macht das in Summe acht WM-Zähler. Und auch Max Verstappen machte die Statistiker glücklich: Im Auto mit der Startnummer 33 fuhr der Holländer in Budapest nicht nur den 33. WM-Punkt in diesem Jahr ein, es war auch der 33. Podiumsplatz in seiner Karriere.

ZITAT DES RENNENS

„Der Crash auf dem Weg in die Startaufstellung hat sich angedeutet. Max hätte vorher schon drei Mal beinahe das Auto verloren. Es war ihm wohl selbst so peinlich, dass er es wiedergutmachen wollte."

Red-Bull-Teamchef Christian Horner



WILHELM

Lewis Hamilton ist in Budapest immer besonders schnell unterwegs

FAHRERNOTEN



10/10 Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1



07/10 Ø 8,33
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1



08/10 Ø 6,33
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari



06/10 Ø 6,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari



07/10 Ø 8,00
Max Verstappen
Red Bull Racing



06/10 Ø 7,33
Alexander Albon
Red Bull Racing



07/10 Ø 7,00
Carlos Sainz
McLaren



05/10 Ø 8,00
Lando Norris
McLaren



07/10 Ø 7,00
Daniel Ricciardo
Renault F1



05/10 Ø 6,00
Esteban Ocon
Renault F1



06/10 Ø 6,33
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri



05/10 Ø 6,00
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri



07/10 Ø 7,67
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team



09/10 Ø 7,67
Lance Stroll
Racing Point F1 Team



05/10 Ø 5,67
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing



05/10 Ø 5,00
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing



09/10 Ø 7,33
Kevin Magnussen
Haas F1 Team



07/10 Ø 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team



07/10 Ø 6,67
George Russell
Williams



07/10 Ø 5,33
Nicholas Latifi
Williams



Die neue Eiszeit

Das hatten sich Red Bull und Honda ganz anders vorgestellt. Dieses Jahr sollte die Festung Mercedes endlich gestürmt werden. Doch die Silberpfeile sind überlegener als je zuvor. Wie lange erträgt die stolze Allianz Red Bull, Honda und Verstappen die Aussichtslosigkeit?

Von: **Michael Schmidt**

Max Verstappen kann nicht verlieren. Wie alle Fahrer seiner Klasse. Bei jedem äußert sich der Frust auf andere Weise. Lewis Hamilton wird einsilbig. Charles Leclerc zornig. Sebastian Vettel versucht sich in Luft aufzulösen. Daniel Ricciardo friert das Dauerlächeln ein. Und Max Verstappen? Der spricht Klartext. „Mercedes in dieser Form“, urteilt der Holländer bereits nach dem dritten Rennen, „wird kaum noch einzuholen sein.“ Ist der Traum vom jüngsten Weltmeister aller Zeiten damit schon ausgeträumt?

In diesem Jahr sollte er endlich klappen, der Angriff auf Mercedes. Red Bull stufte sich vor dem Saisonstart auf Augenhöhe mit den Weltmeistern ein. Höchstens zwei bis drei Zehntel dahinter. Dem Optimismus folgte Ernüchterung. Red Bulls Leitstern Verstappen fehlten beim ersten Spielberg-Rennen sechs, beim zweiten immerhin noch vier Zehntel. Die Analyse war schnell gemacht. Den Großteil der Zeit verloren die Red Bull auf den Geraden, ein bisschen in schnellen Kurven. „In den langsamen Kurven waren wir schneller als die Mercedes“, stellte Teamchef Christian Horner zufrieden fest.

Das versprach für den Hungaroring ein enges Rennen zwischen dem Titelverteidiger und seinem Herausforderer. Doch die Praxis hielt sich nicht an die Theorie. Max Verstappen fehlten 1,402 Sekunden auf Hamiltons Pole-Position. Und im Rennen 30 Sekunden, wenn man Hamiltons zusätzlichen Boxenstopp mit einrechnet. „Untersteuern, Übersteuern, in jeder Kurve etwas anderes. Vorne und Hinten passten nicht zusammen, das Auto fühlte sich an, als wäre es nicht aus einem Stück“, beschwerte sich Verstappen nach dem Training.

> „Uns fehlen Power und Grip. Wenn wir um den Titel kämpfen wollen, müssen wir Rennen gewinnen. Alles andere ist nicht gut genug.“
>
> Max Verstappen

Der Red Bull RB16 ist sicher nicht so schlecht, wie es das Trainingsergebnis am Hungaroring glauben lässt. Aber er ist wieder ein Auto, das nur in einem kleinen Fenster funktioniert. Verstappen beschreibt, wie schmal der Grat zwischen Gut und Böse ist. „Am Griplimit ist es unheimlich leicht, das Auto zu verlieren. Das Heck kommt, und du kannst es nicht mehr einfangen.“ In ihrer Ratlosigkeit bauten die Ingenieure die Autos in der Nacht von Freitag auf Samstag komplett um. Sie kombinierten unterschiedliche Aerodynamik-Spezifikationen und kamen trotzdem auf keinen grünen Zweig. Irgendwo in diesem Irrgarten sind sie falsch abgebogen.

Das falsche Konzept

Red Bull fällt jetzt auf den Kopf, dass Adrian Neweys Konstruktionsphilosophie der extremen Anstellung des Autos in eine Sackgasse geraten ist. Die seit 2019 kastrierten Frontflügel erschweren die Kontrolle der Strömung. Der Diffusor lässt sich nicht mehr so einfach zur Seite hin versiegeln. Je höher das Auto hinten steht, desto größer das Dilemma. Das erklärt, warum es gerade in lang gezogenen Kurven immer wieder zu Balanceverschiebungen kommt. Und es könnte noch schlimmer werden.



Max Verstappen und Alexander Albon beklagten sich in Ungarn über ein zickiges Fahrverhalten ihres Dienstwagens

XPB

Für 2021 wird der Ausschnitt der Bodenplatte rund um die Hinterräder vergrößert. Einige der Slots und Finnen in dem Bereich müssen verschwinden. Sie erzeugen Wirbelschleppen, die man zum Abdichten des Bodens braucht.

Neidisch schaut sich Verstappen die Aufnahmen der Bordkameras aus den Mercedes an: „Die Fahrer können ihr Auto in die Kurven werfen, weil sie wissen, dass es stabil bleibt. Damit halten auch die Reifen länger. Wir können nur versuchen, so nah wie möglich an ihnen dranzubleiben und dann von irgendeinem Problem oder dem Wetter zu profitieren. Vom reinen Speed sind sie zu schnell.“ Das klingt fast schon wie eine Kapitulation.

Die Aussichtslosigkeit schlägt sich aufs Gemüt. Verstappen will nichts hören von beschädigten Flügeln oder Strategiefehlern. „Egal, was wir machen, früher, später oder zur gleichen Zeit stoppen, die Mercedes fahren uns davon. Uns fehlen Power und Grip.“ Der zweite Platz von Budapest fühlte sich nur deshalb wie ein Sieg an, weil er nach seinem Ausrutscher auf dem Weg zum Startplatz eigentlich schon aus dem Rennen war. Trotzdem bleibt die Erkenntnis: „Wenn wir um den Titel kämpfen wollen, müssen wir Rennen gewinnen. Alles andere ist nicht gut genug.“

Teamchef Horner fordert: „Wir müssen schnellstens den Grund für das unerwartete Benehmen des Autos herausfinden.“ Red Bull läuft die Zeit davon. Der eng getaktete Kalender erschwert die Fehlersuche und die Reaktion darauf. Verstappen und sein Clan sind bekannt für ihre Ungeduld. Vor einem Jahr drohten sie mit einer Ausstiegsklausel. Sie verfiel, weil Red Bull im letzten Augenblick anfing, Rennen zu gewinnen.

Red Bulls Grundsatzfrage

Davon ist man im Augenblick meilenweit entfernt. Verlieren war noch nie die Stärke des Rennstalls, der von 2010 bis 2013 den Weltmeister stellte. Die Fehler werden dann gerne bei anderen gesucht. Mal sind die Reifen schuld, mal das Reglement, mal der Motor. Honda musste sich bereits anhören, dass man im Wettrüsten mit Mercedes wieder ins Hintertreffen geraten ist. Jetzt kommt auf Red Bull auch noch eine Grundsatzfrage zu, sagt Sportchef Helmut Marko: „Wenn wir nicht auch noch 2021 hinterherfahren wollen, müssen wir bis Ende Jahr mit voller Power weiterentwickeln, und das Abrüsten für die Budgetdeckelung in einem Tag erledigen. Das ist natürlich schlechter, als kontinuierlich Leute abzubauen.“ ■



RED BULL

Verstappen wollte eigentlich jüngster Weltmeister aller Zeiten werden



WILHELM

Der peinliche Crash in der Aufwärmrunde blieb zum Glück ohne Folgen



RED BULL

Der unerwartete zweite Platz in Budapest wurde gefeiert wie ein Sieg



Alte Technik im neuen Look: Der RP20 ist eine exakte Mercedes-W10-Kopie

STEFAN BALDAUF

Rosa Mercedes illegal?

Renault hat gegen Racing Point Protest eingelegt. Doch warum gerade jetzt? Warum ausgerechnet die Bremsbelüftungen? Und warum ist auch Mercedes vorgeladen worden?

Von: **Michael Schmidt**

Renault und Racing Point waren einmal Verbündete im Kampf gegen die B-Teams der großen Hersteller. Damals hieß der gemeinsame Gegner Haas. Inzwischen redet keiner mehr über den US-Ferrari. Der Streit entzündet sich am neuen RP20. Das Auto sieht aus wie eine pink lackierte Kopie des Mercedes W10 aus dem Jahr 2019. So konsequent hat noch kein Team bei einem anderen abgekupfert. Renault beschuldigt die Konkurrenz, bei der Kopie unerlaubte Hilfe angenommen zu haben. Laut Protest-Antrag habe Racing Point gegen die Paragrafen 2.1 und 3.2 sowie Anhang 6 im Sportgesetz verstoßen. Hier ist geregelt, dass bestimmte Komponenten von jedem Team selbst konstruiert werden müssen und nicht einfach von einem anderen Teilnehmer eingekauft oder kopiert werden dürfen.

Illegale Mercedes-Hilfe?

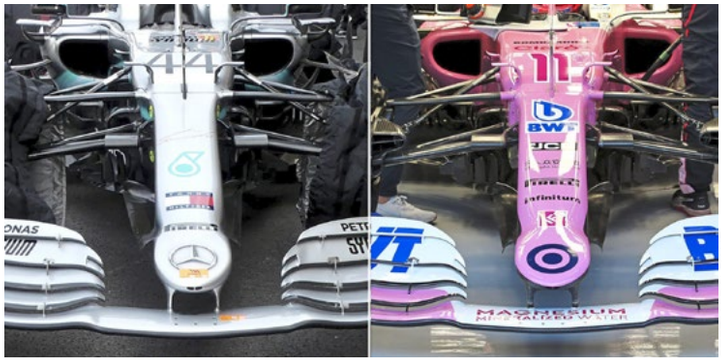
Relevant sind nur Teile, auf die ein Team Copyright anmelden muss. Dazu zählen das Chassis, die Fahrzeugnase, die Flügel, die Verkleidung und neuerdings auch die Bremsbelüftungen. Aufhängungen, das Getriebe, die Lenkung oder die Hydraulik dürfen dagegen 1:1 bei einem anderen Team eingekauft werden. Im Gegensatz zu Haas bedient sich Racing Point beim Getriebe und den Aufhängungen nicht beim aktuellen Mercedes, sondern beim Vorjahresmodell.

Renault ist der Meinung, dass Racing Point bei allen anderen Teilen Input von Mercedes bekommen haben muss. Doch um von außen den Nachweis zu führen, dass die Kopie dem Original entspricht, gibt es Schwierigkeiten. Verkleidungsteile und Flügel können anhand von Fotos detailliert abgekupfert sein, was kein Verstoß wäre. Deshalb konzentriert sich der Renault-Protest auf die Bremsbelüftungen. Von Bildern lässt sich zwar die äußere Form kopieren, aber nicht das Innenleben. Wenn Renault nachweisen könnte, dass Schächte identisch sind, würde es eng für Racing Point. Um die Innereien exakt nachzubauen, braucht man schon das Originalteil oder Konstruktionszeichnungen. Möglicherweise hat Renault von einem Überläufer neue Informationen bekommen. Sonst hätten die Sportkommissare den Protest nicht zugelassen.

Racing Point siegessicher

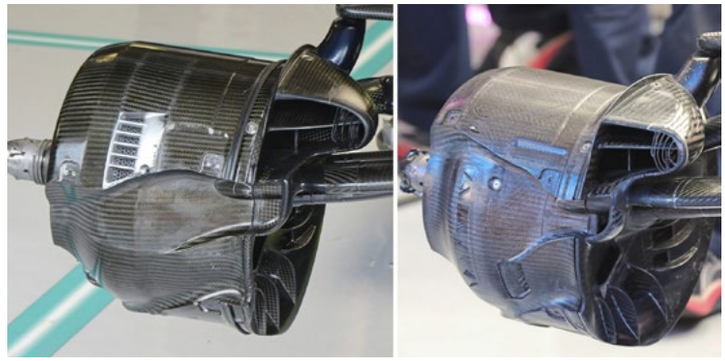
Renault hat sowohl beim zweiten Spielberg-Rennen als auch in Ungarn Protest eingelegt. Bei einer Verurteilung würden die eingefahrenen Punkte gestrichen werden. Und sie dürften mit den Bremsbelüftungen nicht mehr antreten. Die FIA-Kommissare luden auch Mercedes-Vertreter vor. Sie wurden aufgefordert, die Bremshutzen des 2019er-Autos für einen direkten Vergleich bereitzustellen. Sollten die Teile identisch sein, müssten beide Teams eine Erklärung liefern. Problematisch an der Sache ist, dass die Bremshutzen 2019 noch nicht auf der Liste der Teile standen, die selbst konstruiert werden müssen. Racing Point hätte sie also ganz einfach einkaufen können, was man aber nicht tat.

Die Verantwortlichen sind zuversichtlich, den Rechtsstreit zu gewinnen. Die FIA hatte schon von sich aus vor der Saison Nachforschungen angestellt, bei denen aber kein Regelbruch festgestellt werden konnte. „Nach den Technik-Delegierten müssen wir jetzt nur noch die Rennkommissare überzeugen“, sagte Szafnauer. Die FIA erwartet die Entscheidung noch vor dem nächsten Rennen in Silverstone. Da es sich um ein Grundsatzurteil handelt, wird die unterlegene Partei wohl in Revision gehen. Bis zum endgültigen Richterspruch drohen bei jedem Rennen Proteste. ■



STEFAN BALDAUF

Finde den Fehler: Von vorne lassen sich viele Gemeinsamkeiten erkennen



STEFAN BALDAUF

Streitpunkt Bremsbelüftung: Sind auch die Innereien eine exakte Kopie?

Formel 1

Plötzlicher PS-Verlust

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto hat erstmals zugegeben, dass der Power-Verlust in Zusammenhang mit den FIA-Maßnahmen gegen Motortricks steht.

Von: **Tobias Grüner**

Lange hatte Ferrari die schwachen Top-Speeds mit erhöhtem Luftwiderstand begründet. Doch das erklärte nicht, warum auch die Kundenteams Haas und Alfa Romeo langsamer wurden. Mittlerweile musste Binotto zähneknirschend zugeben, dass der aktuelle Motor schwächer ist als sein Vorgänger. Doch wie konnte das bei stabilem Reglement passieren? Offenbar brachen Ferrari einige Technische Direktiven (TD) das Genick, mit denen der Weltverband gegen Trickserein vorging. „Durch diese TDs mussten wir uns anpassen und haben dadurch Leistung verloren“, gab schließlich auch Binotto zu. Allerdings fügte der Italiener an: „Das betrifft nicht nur Ferrari. Wenn ich mir die Leistungsdaten in dieser Saison anschaue, dann mussten auch andere Hersteller reagieren.“ Auf diese These angesprochen, konterte Mercedes-Teamchef Toto Wolff: „Das ist eine Bullshit-Story!“ Die Analyse der GPS-Daten spricht eine eindeutige Sprache. So viel Leistung wie Ferrari hat kein anderer Motor verloren. Kritiker schlussfolgern daraus, dass die Scuderia am tiefsten in den Grauzonen gefischt hat. ■



MOTORSPORT IMAGES

Ferrari hat endlich eine Erklärung für den schwachen F1-Motor geliefert

Formel 1

Anruf von Haas

Racing Point ist Sebastian Vettels einzige Option. Sollte der Transfer klappen, wäre Sergio Pérez wahrscheinlich das Opfer. Haas hat den Mexikaner bereits kontaktiert.

Von: **Michael Schmidt**

Berichte, Sebastian Vettel habe bereits bei Racing Point unterschrieben, sind verfrüht. Man spricht miteinander, mehr nicht. „Zuerst einmal muss ich wissen, was ich selbst will. Und dafür nehme ich mir Zeit. Wenn ich mich fürs Weitermachen entscheide, schaue ich, was noch möglich ist.“ Nach aktuellem Stand wäre das nur noch Racing Point. „Auf dem Papier ja. Doch in der Formel 1 kann immer alles passieren“, sagt Vettel.

Bei Racing Point ist die Entscheidung noch nicht gefallen, auch wenn Teamchef Otmar Szafnauer sagt: „Unsere Absicht ist es, die Verträge mit unseren Fahrern zu respektieren.“ Am Ende entscheidet die kanadische Investorengruppe um Lawrence Stroll. Und die ist sich wegen der Kosten noch nicht einig. Das wahrscheinliche Opfer wäre Sergio Pérez, der bis 2022 unter Vertrag ist. Zu der Abfindung und dem Verlust der mexikanischen Sponsoren käme noch Vettels Gehalt. Viel Geld für einen Rennstall, der mit 130 Millionen Dollar operiert. Die Gerüchte haben Pérez aufgeschreckt. Trotz der Versicherung, dass nichts passiert ist, bleibt Pérez misstrauisch: „In diesem Geschäft ist nichts sicher. Soweit ich weiß, habe ich einen Vertrag mit dem Team.“ Haas hat den 30-jährigen Mexikaner umgehend kontaktiert. Es ist auch noch nicht sicher, ob Pérez über die Klinge springen muss. Angeblich machen sich Strolls Investorenfreunde dafür stark, den Sohn bei einem anderen Team zu platzieren. Das käme billiger und wäre sportlich die bessere Lösung. ■



XPB

Muss einer der Racing-Point-Piloten für Sebastian Vettel Platz machen?

NACHRICHTEN

WILLIAMS FIX FÜR 2021

Williams hat George Russell und Nicholas Latifi für die Saison 2021 bestätigt. Supertalent Russell muss seinen Dreijahresvertrag bei dem englischen Team abdienen. „Claire wollte mich nicht gehen lassen. Das muss ich akzeptieren.“ Damit kann Valtteri Bottas aufatmen. Sein Platz bei Mercedes ist so gut wie fix.

STRENGERE FLÜGELTESTS

Weil sich die Heckflügel an einigen Autos – speziell von Red Bull – bei Topspeed wieder verdächtig stark verbiegen, kündigt die FIA zeitnah strengere Tests an.

DEFEKTE SCHWEISSNAHT

Renault ist bei den ersten zwei Grands Prix jeweils mit einem identischen Schaden an einem Kühler ausgeschieden. Schuld war eine schlampig verarbeitete Schweißnaht eines Zulieferteils.

RON TAURANAC TOT

Ron Tauranac ist im Alter von 95 Jahren gestorben. Der Australier gründete 1960 zusammen mit Jack Brabham die Firma Motor Racing Developments. Die Autos hießen Brabham. Tauranac war bis 1972 Konstrukteur des Rennstalls, zerstritt sich dann mit dem neuen Besitzer Bernie Ecclestone und gründete 1974 die Rennwagenfirma Ralt, die er 1988 an March verkaufte.

FERRARI UNTERSCHREIBT

Ferrari will das neue Concorde Abkommen bald schon unterschreiben. Teamchef Mattia Binotto lobt Ferraris Selbstlosigkeit: „Das ist wichtig für die Zukunft des Sports, weil es auch für andere Klarheit schafft. Alle haben verstanden, welche Bedeutung Ferrari für den Sport hat.“ Mercedes-Kollege Toto Wolff ist entsetzt über so wenig Verhandlungsgeschick: „Verhandlungen führt man hinter verschlossenen Türen. Es gibt da noch Punkte, über die geredet werden muss.“

AUS DEM FAHRERLAGER

NICHT REGELKONFORM
In Budapest gibt es 2259 Hotels. Genug Platz also, um den Rennzirkus mit seinen 57 Blasen in getrennten Herbergen unterzubringen. Für die verwöhnten Formel-1-Teams stehen mindestens zehn Fünf-Sterne-Paläste zur Auswahl. Trotzdem wohnten Ferrari, Mercedes und Williams im Marriott. Damit ist auch das Isolationskonzept beim Teufel.

HEIMSCHLÄFER IN ENGLAND
Für die zwei Grands Prix in Silverstone werden die strengen Corona-Regeln aufgeweicht. Die in England lebenden Mitglieder der Formel-1-Karawane dürfen während der zehn Tage zu Hause schlafen. Für alle anderen gilt, die Tage mit ihrer Blase zusammen im Hotel zu verbringen.

ZWEI CORONA-FÄLLE
Das F1-Management meldet, dass trotz aller Sicherheitsmaßnahmen bei 4997 Corona-Tests, die zwischen dem Freitagstraining zum GP Steiermark und dem Donnerstag vor dem GP Ungarn durchgeführt wurden, zwei positive Proben entdeckt wurden. Es handelt sich dabei um Personen, die nicht in Österreich waren und auch nicht zu einem Team gehören.

VERSTAPPEN SAUER
George Russell verteidigte seinen Kumpel Alexander Albon gegen Kritik nach den schwachen Vorstellungen in Österreich: „Wenn Alex zu langsam ist, dann liegt das nicht an ihm, sondern am Auto." Max Verstappen wertete die Aussage als Kritik an



XPB

Russell setzt sich für Albon ein

Red Bull und konterte: „George soll lieber auf sein eigenes Team schauen und ruhig sein."

NORRIS WIEDER FIT
Lando Norris flog zwischen dem GP Steiermark und dem GP Ungarn nach England. Der McLaren-Pilot ließ sich wegen seiner Schmerzen im Brustwirbelbereich von einem Spezialisten in London behandeln. Norris führt die schmerzhaften Verspannungen auf die lange Rennpause und eine nicht optimale Sitz- und Lenkradposition zurück. McLaren versuchte, mit Modifikationen am Sitz nachzuhelfen. In Ungarn meldete Norris: „Es geht viel besser."

UNFALL BEI HAAS
Den Taktik-Coup mit dem Reifenwechsel vor dem Start musste Haas ohne seinen Chefstrategen durchziehen. Mike Caulfield war beim Radfahren in Österreich gestürzt und hatte sich den Arm gebrochen. Zur Operation musste der Brite zurück nach England fliegen. Von dort war er per Standleitung mit den Kollegen am Kommandostand verbunden.

KAMPF GEGEN RASSISMUS
Lewis Hamilton beklagte sich noch in Budapest über die mangelnde Solidarität im Kampf gegen Rassismus. Nur ein Teil seiner Kollegen ging als Zeichen gegen Diskriminierung auf die Knie. Außerdem kritisierte Hamilton, dass vor dem Start nur wenig Zeit dafür blieb. Einige Fahrer verpassten die symbolische Aktion.

MCLAREN HÄLT ZUSAMMEN
Lando Norris präsentierte sich nach dem Rennen in Budapest als Teamplayer. Während die meisten Kollegen schon abgereist waren, half der Youngster den Mechanikern in der Garage noch bei der Demontage und dem Abtransport der Autos.



MCLAREN

Hier schraubt der Pilot noch mit

KOMMENTAR

Am 12. Mai teilte Ferrari die Trennung von Sebastian Vettel zum Ende des Jahres mit. Nur zwei Monate später hat Vettel nur noch eine Option. Ein vierfacher Weltmeister. Ein 53-facher GP-Sieger. Nur Racing Point ist übrig geblieben aus dem Reigen der theoretischen Kandidaten. Ein Team, das Vettel vor einem Jahr niemals als möglichen Landeplatz in Betracht gezogen hätte. Doch in der Formel 1 ändern sich die Dinge schnell. Racing Point hat ein schnelleres Auto als Ferrari. Und Vettel hat nicht viel Auswahl. Wenn es jetzt tatsächlich zu dieser Ehe kommen sollte, dann müsste aller Voraussicht nach Sergio Pérez seinen Hut nehmen. Der bessere der beiden Racing-Point-Fahrer. Daran ändert auch Lance Strolls gutes Rennen in Budapest nichts. Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer. Dieser Pérez muss



WILHELM

Gut behütet: Papa Lawrence Stroll investiert ordentlich in Sohn Lance

einem leidtun. Er hat es genauso wenig wie Vettel verdient, aus der Formel 1 geworfen zu werden oder sich einem Team am Ende des Feldes anzudienen. Dafür ist Pérez einfach zu gut. Es gibt keinen anderen Fahrer, der acht Mal in Autos auf das Podium gefahren ist, die nicht den Speed für ein Podium hatten. Jeder halbwegs klar denkende Teambesitzer würde auf Stroll verzichten. Dann hätte er mit Vettel und Pérez eine der besten Fahrerpaarungen im Feld und Racing Point könnte 2021 zu einem echten Top-Team werden. Leider ist der Chef im Haus der Vater von Stroll. Der sollte eigentlich längst gemerkt haben, dass sein Filius nie Weltmeister werden wird. Ich bin sogar überzeugt, dass dem Junior das Rennfahren gar keinen Spaß mehr macht. Der 21-jährige Kanadier wirkt immer gelangweilt und lustlos. So als wäre alles eine große Last für ihn. Man hat den Eindruck, dass er seinem alten Herrn am liebsten sagen würde: Ich habe es jetzt vier Jahre versucht. Lass mich endlich etwas anderes machen. Es wäre das Beste für beide. Der Sohn müsste nicht mehr leiden, und der Vater hätte ein tolles Team. Die Story zeigt, dass etwas faul ist in der Formel 1. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wen soll Racing Point rauswerfen: Pérez oder Stroll? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Schumacher hatte den Sieg im Hauptrennen vor Augen. Doch dann kam Shwartzman

XPB

Strategie-Lotterie

Mick Schumacher hat mit zwei Podiumsplätzen in Budapest ein erstes Ausrufezeichen in dieser Saison gesetzt. Mit ein bisschen mehr Taktikglück wäre noch mehr drin gewesen.

Von: **Tobias Grüner**

Nicht nur in der Formel 1 geht es Schlag auf Schlag. Auch die zweite Liga absolvierte in Budapest ihr drittes Rennwochenende in Folge. Und wie in der Königsklasse sorgte der Regen für zusätzliche Spannung. Das begann schon im Qualifying auf nasser Bahn am Freitagnachmittag. Mick Schumacher hatte gerade die schnellste Runde gedreht, als die Prema-Ingenieure ihren Schützling an die Box beorderten. Für den Schlussspurt sollten noch einmal frische Regenreifen aufgeschnallt werden. Doch die Attacke fiel aus, weil sich Red-Bull-Junior Jehan Daruvala ins Kies einbuddelte und die Zeitenjagd von der Rennleitung abgebrochen wurde.

Callum Ilott hatte sich kurz zuvor die Bestzeit gesetzt, Schumacher rutschte auf Rang 5 zurück. Doch am Samstag stellten sich die Startplätze als nicht so entscheidend heraus wie sonst auf der überholfeindlichen Strecke. Weil der ganze Gummi von der Bahn gewaschen wurde, zeigten die Reifen einen extremen Verschleiß. Mit den schwierigen Bedingungen kam zunächst Schumacher sehr gut zurecht. Der Deutsche spielte seinen schonenden Fahrstil voll aus und bog deutlich später zum Boxenstopp ab als die anderen Piloten, die auf der weichen Mischung losgefahren waren. Als sich Schumacher mit frischeren harten Reifen zur Rennmitte an Ilott vorbeischob, schien der erste Saisonsieg in greifbarer Nähe. Doch gegen die alternative Reifenstrategie mit dem Start auf der härteren Mischung war an diesem Tag kein Kraut gewachsen. Robert Shwartzman, der nach einem schwachen Qualifying mit Startplatz 11 vorliebnehmen musste, legte nach dem Wechsel auf die weichen Gummis zehn Runden vor Schluss plötzlich los wie die Feuerwehr. Trotz eines heftigen Verbremsers direkt nach dem Boxenstopp schob sich der Russe Position um Position nach vorne. Mit fünf Sekunden schnelleren Rundenzeiten flog Shwartzman auch vorbei am führenden Schumacher. Im Ziel betrug der Rückstand satte 23 Sekunden. Am Ende wurde es sogar nur Rang 3, weil Nikita Mazepin mit der gleichen Taktik im Schlussspurt ebenfalls noch vorbeizog.

Drama im Sprintrennen

Schumacher ließ sich aber nicht lange die Laune verderben. In der Pressekonferenz der drei Podiumsfahrer verabschiedete er sich mit den Worten „Wir sehen uns morgen!“ von den TV-Crews. Der Sohn des Rekordweltmeisters sollte der Ankündigung Taten folgen lassen. Von Platz 6 in der umgedrehten Startreihenfolge machte Schumacher direkt Attacke. Nur Ilott, der nach Platz 8 am Tag zuvor von der Pole losfahren durfte, blieb außer Reichweite. Doch am Ende sorgte wieder ein Taktik-Poker für eine Überraschung. Während fast das gesamte restliche Feld nach den Erfahrungen vom Hauptrennen auch im Sprint einen Boxenstopp einlegte, blieb Luca Ghiotto draußen. In den Schlussrunden fuhr der Italiener mit den abgewetzten Gummis im Schnitt vier Sekunden langsamer. Doch am Ende schaffte es keiner, den UNI-Virtuosi-Piloten noch abzufangen. Vier Zehntel fehlten im Ziel. „Ich hätte nur eine Kurve mehr gebraucht“, schimpfte Ilott. ■

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Robert Shwartzman	1:01.36,211 h
2.	Nikita Mazepin	+ 15,599 s
3.	Mick Schumacher	+ 23,051 s
4.	Luca Ghiotto	+ 32,775 s
5.	Felipe Drugovich	+ 36,241 s
6.	Jehan Daruvala	+ 40,104 s
7.	Louis Delétraz	+ 46,191 s
8.	Callum Ilott	+ 48,780 s
9.	Dan Ticktum	+ 49,652 s
10.	Guanyu Zhou	+ 52,176 s

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Luca Ghiotto	45.04,725 min
2.	Callum Ilott	+ 0,423 s
3.	Mick Schumacher	+ 11,762 s
4.	Robert Shwartzman	+ 13,818 s
5.	Nikita Mazepin	+ 15,152 s
6.	Louis Delétraz	+ 23,451 s
7.	Jehan Daruvala	+ 23,831 s
8.	Guanyu Zhou	+ 32,230 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Robert Shwartzman	81
2.	Callum Ilott	63
3.	Christian Lundgaard	43
4.	Mick Schumacher	39
5.	Dan Ticktum	38



XPB

Im Sprint musste Schumi Sieger Ghiotto gratulieren



XPB

Die Trident-Piloten Nissany und Sato im Duell



David Beckmann feierte in Budapest mit etwas Glück seinen ersten Saisonsieg

FORMULA MOTORSPORT

Beckmann im Glück

Lange sah es in Budapest nicht nach dem Wochenende der deutschen Formel-3-Piloten aus. Dann schnappte sich David Beckmann mit etwas Glück doch noch den Sieg im Sprintrennen.

Von: **Tobias Grüner**

Mit der Bestzeit für David Beckmann und Rang 2 für Lirim Zendeli begann das Wochenende im ersten Training auf trockener Piste verheißungsvoll. Doch dann kam der große Regen. Pünktlich zum Qualifying am Freitagnachmittag öffnete der Himmel über dem Hungaroring seine Schleusen. Kaum hatten die Autos die Boxen verlassen, standen die ersten auch schon neben der Strecke. Unter den Opfern befand sich auch Zendeli, der dann aber erleichtert zur Kenntnis nehmen konnte, dass die Sitzung komplett abgesagt wurde. Das deutsche Trident-Duo machte sich schon Hoffnungen, dass die Qualifikation ganz ausfallen würde. Dann hätten sie dank des guten Trainingsergebnisses die erste Startreihe gebucht. Doch es kam anders. Am späten Freitagnachmittag wurde das ausgefallene Einzelzeitfahren auf immer noch nasser Piste nachgeholt. Und dieses Mal lief es deutlich schlechter. Beckmann und Zendeli landeten auf den Plätzen 14 und 25 weit abgeschlagen, genau wie David Schumacher (16) und Sophia Flörsch (24). Stattdessen machten die Fahrer von ART und Prema die ersten Reihen unter sich aus. Rookie Alexander Smolyar sicherte sich die erste Pole seiner Formel-3-Karriere.

Drama um Bent Viscaal

Der Russe konnte sich aber nicht lange darüber freuen. Kurz nach dem Start ging es Logan Sargeant beim Anbremsen der ersten Kurve etwas zu optimistisch an und kegelte Smolyar von der Bahn. Dahinter krachten weitere Piloten ineinander, was das Safety Car ins Spiel brachte. Kaum war das Rennen wieder gestartet, sorgte Liam Lawson mit einem Motorschaden für Aufregung. Der Red-Bull-Junior hatte dabei so viel Öl auf der Strecke verteilt, dass die Rennleitung eine Unterbrechung anordnete. Als es endlich weiterging, ließ Théo Pourchaire nichts anbrennen. Der Franzose feierte vor Oscar Piastri seinen zweiten Sieg der Saison. Sargeant rollte zwar auf Rang 3 ins Ziel, wurde aber wegen der Kollision mit Smolyar nachträglich vom Podium gekickt. Den dritten Platz übernahm Bent Viscaal, der in der Schlussrunde MP-Teamkollege Richard Verschoor aufschnupfte.

Viscaal spielte auch im feuchten Sprint am Sonntag die Hauptrolle. David Beckmann hatte sich dank Platz 10 am Tag zuvor die Pole-Position gesichert, musste sich aber dem Speed des Niederländers im Laufe des Rennens geschlagen geben. Viscaal zog sechs Sekunden an der Spitze weg, kassierte dann aber gleich zwei Fünf-Sekunden-Strafen wegen einer Kollision mit Igor Fraga und einem Überholmanöver außerhalb der Strecke gegen Sargent. Ein Crash von Federico Malvestiti kurz vor Ende ließ den Frust von Viscaal dann zusätzlich wachsen. Das Rennen wurde hinter dem Safety Car beendet, wodurch der Führende auf Platz 17 zurückrutschte. So wurde der Siegerpokal im Verfolgerduell Beckmann gegen Dennis Hauger entschieden. Der Deutsche hatte den Norweger schon passieren lassen müssen, schaffte aber fünf Runden vor der Zielflagge den Konter. In Kurve 1 schob sich Beckmann mit einer leichten Berührung vorbei. „Nach dem schwierigen Qualifying bin ich echt glücklich über dieses Ende“, strahlte Sieger Beckmann. ■

RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	1:03.55,424 h
2.	Oscar Piastri	+ 11,920 s
3.	Bent Viscaal	+ 17,360 s
4.	Richard Verschoor	+ 18,063 s
5.	S. Fernandez	+ 19,636 s
6.	Logan Sargeant	+ 19,739 s
7.	Alexander Peroni	+ 21,431 s
8.	Dennis Hauger	+ 21,656 s
9.	Clément Novalak	+ 22,208 s
10.	David Beckmann	+ 22,951 s

RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	David Beckmann	43.54,224 min
2.	Oscar Piastri	+ 1,026 s
3.	Dennis Hauger	+ 1,522, s
4.	Logan Sargeant	+ 1,975 s
5.	Richard Verschoor	+ 2,497 s
6.	Théo Pourchaire	+ 2,724 s
7.	Alexander Smolyar	+ 3,220 s
8.	S. Fernandez	+ 3,594 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	76
2.	Logan Sargeant	50
3.	Théo Pourchaire	48
4.	David Beckmann	47,5
5.	Richard Verschoor	45



XPB

Liam Lawson sorgte unfreiwillig für einen Rennabbruch



XPB

Théo Pourchaire gewann das Hauptrennen komfortabel



Schreckmoment in Iowa: Colton Herta fliegt nach einer Kollision mit Rinus VeeKay auf die Begrenzungsmauer

INDYCAR

High-owa

Die IndyCar-Fans sahen beim Flutlicht-Doppelschlag in Iowa zwei unterschiedliche Rennen. Einmal gewann der Pilot, der vom letzten Startplatz losfuhr, einmal ging der Sieg an den Pole-Setter.

Von: **Tobias Grüner**

Die ersten vier Rennen der Indycar-Saison gingen vorüber, ohne dass viel über den neuen Aeroscreen gesprochen wurde. In Iowa änderte sich das. Schon beim ersten Rennen des Doppelschlags auf dem 7/8-Meilen-Oval zeigte die neue Schutzeinrichtung, dass sie ihren Zweck erfüllt. Zur ersten brenzligen Szene kam es in Runde 144, als die Penske-Truppe das vordere linke Rad am Auto von Will Power nicht richtig festgezurrt hatte. Kurz nachdem der Australier wieder auf der Strecke angaste, machte sich das Rad selbstständig. Das Auto krachte in die Bande und wurde dann vom herumspringenden Geschoss getroffen, was aber glimpflich ausging. Beim Restart nach der Safety-Car-Phase kam es direkt zur nächsten Bewährungsprobe für die neue Cockpit-Umrandung. Colton Herta trat aufs Gas, obwohl das Rennen noch gar nicht wieder freigegeben war. Der Andretti-Renner krachte ins Heck von Rinus VeeKay, flog über das Ed-Carpenter-Auto hinweg und krachte auf die Kante der Begrenzungsmauer. Mit Glück blieb Herta nicht im Fangzaun hängen, was wohl deutlich schlimmer ausgegangen wäre.

Das erste Iowa-Rennen blieb aber nicht nur wegen der spektakulären Szenen in Erinnerung. Conor Daly hatte sich überraschend die erste Pole-Position seiner Karriere geschnappt, doch die sollte an diesem Tag leider nicht viel Wert sein. Stattdessen gewann am Ende der Pilot, der vom letzten Startplatz losgefahren war. Simon Pagenaud entschied sich für eine alternative Boxenstopp-Strategie und wurde durch ein günstiges Timing der Gelbphasen immer weiter nach vorne gespült. In den letzten Runden musste sich der Indy500-Sieger aus dem Vorjahr gegen die Angriffe von Scott Dixon verteidigen, was auch gelang. Der Franzose kreuzte mit einer knappen halben Sekunde Vorsprung die Linie. Dahinter lief das zwischenzeitlich stark aufgeigende McLaren-Duo, bestehend aus Oliver Askew und Pato O'Ward, auf den Rängen 3 und 4 ins Ziel. „Das war unglaublich", freute sich Pagenaud nach seinem 15. IndyCar-Sieg. „Diese Jungs geben einfach niemals auf. Ich muss mir das Rennen aber selbst noch einmal anschauen. Wie bin ich überhaupt nach vorne gekommen? Ich weiß es selbst nicht. Die letzten Runden waren echt hart. Wenn Dixon die Verfolgung aufnimmt, dann sollte man besser keine Fehler machen."

Pole-Fluch beendet

Im zweiten Rennen am Samstag lief es dann deutlich besser für den Mann auf Pole. Josef Newgarden hatte sich den besten Startplatz gesichert und zum ersten Mal schaffte es ein Pilot in Iowa, die Pole auch in einen Sieg umzumünzen. O'Ward, der erneut lange aussichtsreich im Rennen lag, musste seine Hoffnungen auf den Sieg nach einem verpatzten Stopp in der Schlussphase aufgeben. So rollte Newgarden relativ komfortabel mit 2,7 Sekunden Vorsprung vor Will Power über die Linie. Vortagssieger Pagenaud sicherte sich auf Rang 4 hinter Graham Rahal erneut fette Punkte für die Gesamtwertung. Das breiteste Grinsen hatte aber Titelverteidiger Newgarden im Gesicht: „Ich wusste nicht, was wir noch hätten tun sollen, um unsere Pechsträhne endlich zu beenden. Wir hatten schon gestern ein siegfähiges Auto, wurden aber leider nicht belohnt." ■



INDYCAR

Simon Pagenaud schloss seine Aufholjagd mit dem ersten Saisonsieg ab

INDYCAR IOWA

Rennen 1 – 17. Juli 2020

1.	Simon Pagenaud	1:41.25,2939 h
2.	Scott Dixon	+ 0,4954 s
3.	Oliver Askew	+ 7,2128 s
4.	Patricio O'Ward	+ 13,9893s
5.	Josef Newgarden	+ 16,7356 s
6.	Alexander Rossi	+ 19,6004 s
7.	Jack Harvey	+ 20,0484 s
8.	Conor Daly	+ 20,5345 s
9.	Marcus Ericsson	+ 20,7383 s
10.	Takuma Sato	+ 1 Runde

Rennen 2 – 18. Juli 2020

1.	Josef Newgarden	1:38.40,5189 h
2.	Will Power	+ 2,7869 s
3.	Graham Rahal	+ 3,5649 s
4.	Simon Pagenaud	+ 6,1241 s
5.	Scott Dixon	+ 6,5753 s
6.	Oliver Askew	+ 16,0009 s
7.	Jack Harvey	+ 16,6183 s
8.	Alexander Rossi	+ 17,8869 s
9.	Marcus Ericsson	+ 18,5207 s
10.	Marco Andretti	+ 20,0176 s

FAHRER-WERTUNG

1.	Scott Dixon	244 Punkte
2.	Simon Pagenaud	195
3.	Josef Newgarden	191
4.	Patricio O'Ward	162
5.	Will Power	142



Luís Felipe Derani und Felipe Nasr siegten im Cadillac-DPi von Whelen Engineering in Sebring überlegen

IMSA

Der Grand Prix von GM

Der dritte Lauf der IMSA-Serie in Sebring wurde zum großen GM-Festival in den beiden Topklassen DPi und GTLM: Cadillac dominierte die Topklasse nach Belieben, und auch in der GT-Werksklasse holte Corvette einen Doppelsieg – nachdem sich Porsche selbst ein Bein stellte.

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

War etwa der Name hier Programm? Das wegen der Corona-Pandemie neu in den Kalender genommene zusätzliche Rennen in Florida firmierte als Cadillac Grand Prix of Sebring. Es war dann aber ein GM-Grand-Prix: Dreifachsieg für Cadillac in der Topklasse, Doppelsieg für die andere GM-Tochter Corvette in der GTLM-Klasse. Vermutlich wäre der Jubel noch größer ausgefallen, wenn diese Resultate beim „normalen" Sebring-Rennen erzielt worden wären, also dem 12h-Rennen. Das musste aber im März wegen Corona abgesagt werden und wird nun als Saisonfinale Mitte November nachgeholt. Zwischenzeitlich rutschte wegen der vielen Kalenderumstellungen ein zweites Sebring-Rennen in den Kalender, eben der über 2:40 Stunden führende Cadillac-GP.

Die beiden Whelen-Cadillac-Piloten Luís Felipe Derani und Felipe Nasr waren am ganzen Wochenende unantastbar: Derani holte die Pole-Position und die schnellste Rennrunde, bei ihrem Sieg distanzierte das brasilianische Duo den Wayne-Taylor-Cadillac-DPi von Renger van der Zande und Ryan Briscoe um 36 Sekunden. Der JDC-Miller-Caddy von Sébastien Bourdais und João Barbosa hatte auf Platz 3 schon fast eine Minute eingeschenkt bekommen.

Einfach nur himmlisch

Derani führte die beeindruckende Überlegenheit der Startnummer 31 auf ein perfektes Setup zurück: „Das Auto lag von der ersten Minute an himmlisch, so etwas hat man ganz selten. Wir haben über das Wochenende kaum was am Setup geändert." Die Balance of Performance (BOP) lieferte übrigens keine Indizien für eine Bevorteilung der Cadillac-DPi: Sie durften zwar laut der neuen Saisonstart-BOP 5 Kilogramm ausladen, doch das kann die Dominanz von Cadillac nach dem überlegenen Mazda-Doppelsieg in Daytona vor zwei Wochen nicht erklären.

> „Normalerweise sind die Acura und Mazda im Qualifying stärker als wir. Diesmal hatten wir wegen der Pole-Position gleich freie Fahrt – und wir haben dann nie mehr zurückgeschaut."
>
> Whelen-Pilot Luís Felipe Derani

Der Cadillac-DPi ist auf der welligen Rüttelpiste in Sebring einfach die Benchmark, das muss man neidlos anerkennen. Beim letzten 12h-Rennen in Sebring im März 2019 holte Cadillac ebenfalls einen Dreifachsieg, auch damals siegten Derani und Nasr. Für Derani war der Sieg am letzten Wochenende der vierte große Triumph in Sebring in nur fünf Jahren! Doch Derani schränkte nach dem Sieg ein: „Wir haben hier oft gewonnen, aber wir hatten fast nie ein überlegenes Auto, weil die Mazda und Acura normalerweise über eine Runde im Zeittraining schneller sind. Diesmal hatten wir wegen der Pole-Position gleich freie Fahrt – und haben dann nie mehr zurückgeschaut."

Die einzige Gelbphase nach 30 Minuten, die wegen eines auf der Strecke liegengebliebenen LMP2-Autos ausgerufen wurde, konnte den Sturmlauf von Nasr und Derani auch nicht unterbrechen. „Die Strecke liegt dem Cadillac, das steht außer Frage", so Derani nach dem Rennen. „Und außerdem mag die Strecke offenbar auch mich, denn ich bin hier überdurchschnittlich erfolgreich." Auch für Teamkollege Nasr war der Sieg speziell: Der Brasilianer musste das letzte Rennen in Daytona wegen einer Covid-19-Erkrankung auslassen.

Im direkten Vergleich wurde übrigens auch deutlich, dass die beiden Penske-Acura und die beiden Mazda-DPi den Cadillac



IMSA

Chancenlos bei Speed und Verbrauch: Die Acura wurden klar geschlagen



IMSA

Corvette holte mit der neuen C8.R den zweiten IMSA-Klassensieg in Folge

beim Verbrauch nicht ebenbürtig waren. Juan Pablo Montoya, der nach Platz 2 im Qualifying im Rennen mit Dane Cameron auf Platz 6 durchgereicht wurde, stöhnte nach dem Rennen: „Wir mussten mit dem Acura ARX-05 DPi fast die ganze Zeit Sprit sparen, um im Strategiefenster zu bleiben, während die Cadillac an der Spitze davonstürmten – sehr frustrierend."

In der Tat: Die drei Caddy-DPi an der Spitze kamen mit drei Stopps über die Distanz, die Acura benötigten vier Stopps. Die Acura-Teamkollegen Hélio Castroneves und Ricky Taylor landeten auf Platz 7: Sie hatten technische Probleme, die zu zusätzlichen Stopps führten.

Und die Mazda? Waren wie die Acura weder beim Speed noch beim Verbrauch ein Gegner für Cadillac. Mazda-Pilot Oliver Jarvis büßte Platz 3 in der letzten Runde gegen den wieder mal furios fahrenden JDC-Piloten Sébastien Bourdais ein – nur um wenige Meter hinter der Ziellinie mit staubtrockenem Tank liegen zu bleiben.

Bourdais wurde im Finale von der Box instruiert, Druck auf die Mazda von Jarvis und Harry Tincknell zu machen, es war klar, dass denen der Sprit ausgehen würde. Das erlaubte es Bourdais, noch Platz 3 zu holen.

61. Corvette-Doppelsieg

In der GTLM-Klasse komplettierte das Corvette-Werksteam die glorreiche Performance von General Motors in Sebring; Tommy Milner und Oliver Gavin holten den Sieg mit gerade mal 0,4 Sekunden Vorsprung auf ihre Markenkollegen Antonio García und Jordan Taylor. Der Rückstand der Gegner war groß: Laurens Vanthoor und Earl Bamber hatten im Porsche 911 im Ziel bereits knapp eine Minute eingebüßt. Noch weiter hinten lagen nur die beiden chancenlos agierenden BMW M8 GTE des Rahal-Teams, die auf den Plätzen 4 und 5 das Ziel sahen.

Wie die erste halbe Stunde im Rennen belegte, hätten die beiden Werks-Porsche natürlich das Zeug gehabt, die Corvette C8.R herauszufordern. Ob Porsche hätte gewinnen können, lassen wir mal dahingestellt sein: Die BOP-Grundeinstufung der Corvette ist bezogen auf die Restriktorgröße für den V8-Motor sehr freundlich, und Corvette bekam nach dem 24h-Rennen in Daytona sogar noch einmal einen Powerzuschlag. Sogar Corvette-Sportchef Doug Fehan behauptet, dass Corvette erstmals seit vielen Jahren keinen Malus bei der Motorleistung habe …

Dennoch konnten die Porsche die Pace von Corvette bis zur Gelbphase gut mitgehen. Doch dann drückten die Schwaben auf den großen Selbstzerstörungsknopf: Beim ersten Stopp unter Gelb touchierten sich Laurens Vanthoor und Nick Tandy, was für die #912 von Vanthoor zwei Reparaturstopps und einen Strafstopp wegen eines „unsafe release" nach sich zog. Tandy ereilte in der Nummer 911 wegen des Feindkontaktes in der Boxengasse ein Reifenschaden hinten rechts – womit beide Elfer de facto keine Chance mehr hatten, um den Sieg mitzukämpfen.

Der Fairness halber muss erwähnt werden, dass der teaminterne Kontakt in der Boxengasse extrem unglücklich war: Die Fast Lane auf der Außenseite war von den beiden Corvette bereits in Beschlag genommen, Nick Tandy zog beim Einscheren auf die Slow Lane, und der Boxengassenplatz vor den beiden Porsche war ebenfalls belegt. Als Vanthoor dann als Letzter seinen Boxenplatz verließ, war schlicht kein Platz mehr für ihn da!

Porsche-Projektleiter Steffen Höllwarth nahm die Schuld auf seine Kappe: „In solchen Situationen geht es um Zehntelsekunden und um Positionen. Beim Herausfahren gab es Kontakt von drei Fahrzeugen, leider waren unsere beiden Autos dabei. Es war unser Fehler. Wir werden es analysieren und für die Zukunft abstellen."

Zwar konnten Vanthoor und Bamber im Schlusssprint noch die BMW M8 abfangen und Platz 3 belegen, der D-Zug von Corvette war da schon über alle Berge. Das teaminterne Duell zwischen der Startnummer 4 (Gavin/Millner) und der #3 (García/Taylor) ging zugunsten von Gavin aus: Der hatte zur Rennmitte mehr Sprit gespart, und so kam sein Teamkollege Tommy Millner beim vorletzten Stopp vor García auf die Strecke zurück – der 101. IMSA-Sieg war perfekt. Es war übrigens auch der 61. Corvette-Doppelsieg. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

DRITTER SAISONLAUF IN SEBRING (FLORIDA)

Länge der Strecke: 6,018 Kilometer; **Renndistanz:** 83 Runden = 499,494 Kilometer; **Pole-Position DPi-Klasse:** Felipe Derani; Whelen-Cadillac-DPi (#31), 1.46,733 min; **Pole-Position GTLM:** Jordan Taylor; Corvette C8.R (#3), 1.55,634 min; **Pole-Position GTD:** Frankie Montecalvo; Vasser-Lexus RC F (#12), 2.01,190 min; **Schnellste Rennrunden: DPi:** Derani (Cadillac), 1.47,675 min; **GTLM:** Tandy (Porsche), 1.57,977 min; **GTD:** Hawksworth (Lexus), 2.02,441 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#31	Derani/Nasr	Whelen-Cadillac-DPi	2:40.36,181 h
2.	DPI	#10	Briscoe/van der Zande	Wayne-Taylor-Cadillac-DPi	+36,432 s
3.	DPI	#5	Barbosa/Bourdais	JDC-Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+56,144 s
4.	DPI	#77	Jarvis/Nunez	Mazda-DPi	+56,632 s
5.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell	Mazda-DPi	+1.27,300 min
6.	DPI	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPi	+1.29,280 min
7.	DPI	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPi	+1.30,667 min
8.	DPI	#85	Simpson/Vautier	JDC-Miller-Cadillac-DPi	+1 Runde
9.	LMP2	#81	Hedman/Menezes	DragonSpeed-Oreca-LMP2	+2 Runden
10.	LMP2	#52	Kelly/Pigot	PRI Motorsports-Oreca-LMP2	+2 Runden
11.	LMP2	#38	Cassels/Masson	Performance-Tech Motorsports-Oreca-LMP2	+3 Runden
12.	LMP2	#18	Merriman/Tilley	Era Motorsport-Oreca-LMP2	+3 Runden
13.	GTLM	#4	Gavin/Millner	Corvette C8.R	+6 Runden
14.	GTLM	#3	García/Taylor	Corvette C8.R	+6 Runden
15.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+6 Runden

European Le Mans Series (ELMS): Saisonstart in Le Castellet

Sieg für United Autosports

Beim Saisonauftakt der European Le Mans Series (ELMS) auf dem Circuit Paul Ricard holte das LMP2-Team United Autosports den ersten Sieg. Es hätte auch ein Doppelsieg werden können, wenn das Schwesterauto nicht in der Schlussphase noch einen Reifenschaden erlitten hätte.

Von: **Marcus Schurig**



ELMS

Mit dem ELMS-Rennen in Le Castellet begann der Neustart für den Le-Mans-Rennsport nach der Coronakrise

Das United-Autosports-Trio Job van Uitert, Will Owen und Alex Brundle hat den Saisonauftakt der ELMS in Le Castellet gewonnen. Doch die Entscheidung folgte erst im letzten Rennabschnitt: Phil Hanson führte das 4h-Rennen im Schwesterwagen von United Autosports (Nummer 22) zusammen mit Felipe Albuquerque nach dem fünften und letzten Boxenstopp an, musste aber nach nur zwei Runden wegen eines Reifenschadens vorne links erneut die Box anlaufen. Dadurch fiel der Brite bis auf Platz 4 zurück.

Doch das war noch nicht das Ende der Fahnenstange: Zwar kreuzte Thomas Laurent im Graff-Oreca mit der Nummer 39 als Zweiter die Ziellinie, vor Nyck de Vries auf Platz 3 im G-Drive Racing. Doch nach der Zieldurchfahrt bekam der Graff-Oreca eine Strafe, weil das Team die Mindestfahrzeit für den Silber-Fahrer Alexandre Cougnaud nicht eingehalten hatte. Und so kletterten die Pechvögel im United-Autosports-Team nach ihrem Reifenschaden in der Schlussphase dann doch noch aufs Podium.

In der GTE-Klasse verbuchte das deutsche Team Proton Competition mit seinem von Alessio Picariello, Michele Beretta und Teamchef Christian Ried gefahrenen Porsche 911 RSR den Sieg. Picariello übernahm dabei zur Rennhalbzeit die Führung vom Kessel-Racing-Ferrari mit der Nummer 74 und sollte die Führung nicht mehr abgeben. Der Kessel- Ferrari beendete das Rennen auf Position 2. ■

Sportwagen-WM (WEC): Neue Nennliste für Le Mans

Le Mans: Starterfeld sinkt auf 60 Autos

Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat ein Update der Nennliste für das 24h-Rennen in Le Mans (19./20. September) herausgegeben: Die Starterzahl sinkt durch mehrere Rückzüge auf 60 Fahrzeuge.

So hat das britische Ginetta-Team seine zweite Nennung für die LMP1-Klasse zurückgezogen, der LNT-Ginetta G60-LT-P1 AER mit der Startnummer 5 wird nicht teilnehmen, womit die Starterzahl in der Topklasse auf sechs Fahrzeuge sinkt. Der Schwesterwagen mit der Startnummer 6 wurde hingegen bestätigt. Neben Ginetta bringen Rebellion und das Toyota Werksteam jeweils zwei Fahrzeuge an den Start, dazu steht weiter der Kolles-LMP1 in der Nennliste.

Mit Performance Tech Motorsports, Rick Ware Racing und Gear Racing haben drei US-Teams ihre Teilnahme abgeblasen: Performance Tech und Rick Ware Racing waren in der LMP2-Klasse genannt, Gear Racing wollte mit einem Ferrari 488 GTE Evo in der GTE-Pro-Klasse an den Start gehen. Dazu hat das dänische Team High Class Racing seinen Le-Mans-Einsatz von zwei auf ein LMP2-Auto zurückgefahren.

Bereits zuvor hatte das Porsche-GTLM-Werksteam aus der IMSA-Meisterschaft seine Le-Mans-Teilnahme aus logistischen Gründen gecancelled, ebenso wie das Corvette-Werksteam, das erstmals seit 2000 nicht in Le Mans starten wird. ■ MCS

24h-Rennen Nürburgring: Findet das Rennen statt?

Wenn 24h-Rennen, dann ohne Fans …

Bisher gibt es nur dezente Hinweise oder Gerüchte, und das hat einen guten Grund: Noch konnten sich der Veranstalter des 24h-Rennens am Nürburgring und die lokalen Genehmigungsbehörden nicht auf ein finales Konzept einigen. Das Rennen könnte stattfinden – aber ohne Fans.

Seit Anfang Juli verhandelt der Veranstalter ADAC Nordrhein mit den offiziellen Stellen und Genehmigungsbehörden über die Abhaltung des 24h-Rennens auf dem Nürburgring, das wegen der Coronakrise bereits vom Mai 2020 auf den 26./27. September verschoben wurde. Noch immer gibt es offenbar keine Einigung. Prinzipiell gilt wegen der Coronakrise in Deutschland weiterhin ein Verbot für Großveranstaltungen.

Zwar sind die Infektionsraten aktuell niedrig, doch das Verbot soll nach dem Willen der Bundes- und Landesregierungen aufrechterhalten werden. Wenn dem so ist, könnte das 24h-Rennen nur komplett ohne Zuschauer durchgeführt werden. Ein Insider auf Herstellerseite sagt: „Im Moment spricht viel dafür, dass die Hersteller den Event unterstützen, damit das Rennen ohne Zuschauer stattfinden kann. Theoretisch ist zwar auch noch eine Absage möglich, aber im Moment spricht viel für eine Abhaltung – aber leider ohne Zuschauer. Eine finale Entscheidung soll noch im Juli kommuniziert werden. ■ MCS

Nürburgring Langstrecken-Serie: Disqualifikation von Octane126-Ferrari

VLN: Berufung eingelegt

Nach dem Sieg beim 52. ADAC Barbarossapreis, dem dritten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie, wurde der Octane126-Ferrari disqualifiziert. Das Team hat Berufung eingelegt. Die Entscheidung kann noch dauern.

Von: **Bianca Leppert**

Es wäre der dritte Ferrari-Sieg in der Geschichte der VLN gewesen und der erste für das Schweizer Team Octane126 AG. Doch die Freude über den Überraschungstriumph währte nicht lange. Um 19.45 Uhr, knapp vier Stunden nach dem dritten Lauf der Nürburgring Langstrecken-Serie am Sonntag, wurde die Disqualifikation des Ferrari 488 GT3 verkündet.

Man habe gegen das DMSB-Musterreifen-Prozedere verstoßen. Konkret hieß es nach der technischen Nachuntersuchung: Der linke Hinterreifen wurde mit „einer bezeichneten Spezifikation verwendet, die vom Hersteller nicht in der Box-1-Liste aufgeführt war". Zur Erklärung: Alle Reifenhersteller müssen einen Musterreifen jeder Spezifikation hinterlegen, um so mehr Transparenz zu garantieren.

Der Sieg war für das Quartett Simon Trummer, Jonathan Hirschi, Luca Ludwig und Björn Grossmann damit erst mal Geschichte. Stattdessen erbten Maro Engel, Luca Stolz, Manuel Metzger und Adam Christodoulou den ersten Platz im Haupt-Mercedes. Die Frage ist, ob es dabei bleibt. Denn Octane126 hat nun Berufung eingelegt.

In einem Statement der Mannschaft heißt es: „Nach Rücksprache und intensiver Aufklärung mit dem Reifenhersteller Goodyear Dunlop Germany GmbH, kann festgestellt werden, dass das Team Octane126 an diesem Fall keinerlei Schuld trifft. Dies bestätigt auch der Reifenhersteller in eigenen Worten und fügt hinzu, dass man durch die Bereitstellung verschiedener Informationen nachweisen und bestätigen kann, dass es sich bei dem eingesetzten Reifen um das Äquivalent zum in Box 1 hinterlegten Reifen handelt. Der Einsatz eines illegalen Reifen wird somit entschieden und strikt abgewiesen."



BR FOTO

Das Team Octane126 hat Berufung gegen die Disqualifikation eingelegt

Daraus lässt sich schließen: Man könnte vor dem DMSB-Sportgericht mit einer chemischen Analyse nachweisen wollen, dass der Reifen de facto dem hinterlegten Pneu entsprach, also womöglich nur die Bezeichnung oder Kennzeichnung auf dem Reifen nicht stimmte. Ob das als Beweis durchgeht, muss man abwarten.

Bis es einen offiziellen Sieger für den dritten Lauf der Nürburgring Langstrecken-Serie gibt, kann es also noch Wochen dauern – bis dahin bleibt das Ergebnis vorläufig. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS TESTFAHRTEN

Beim offiziellen Vorsaisontest der ADAC-GT-Masters-Serie auf dem Lausitzring holte Mercedes-AMG-Pilot Raffaele Marciello die Bestzeit. In Schlagdistanz folgte GT-Masters-Titelverteidiger Kelvin van der Linde im Audi vor Porsche-Pilot Sven Müller. Insgesamt absolvierten die Teams beim offiziellen Vorsaisontest fünf Trainingssitzungen über fast 6,5 Stunden. 29 Fahrzeuge von 18 Teams drehten dabei mehr als 4300 Runden. Der Test fand unter strengen Auflagen und einem vom ADAC GT Masters entwickelten und behördlich genehmigten Infektionsschutzkonzept statt. Der Saisonauftakt findet in knapp zwei Wochen ebenfalls auf dem Lausitzring statt.

SPIEGLEIN AN DER WAND ...

Welcher Renn-Event ist die populärste Veranstaltung in den USA? Natürlich das Indy 500, oder? Leider falsch: Bereits zum zweiten Mal in Folge wurde das 12h-Rennen Sebring von den Lesern der größten US-Tageszeitung „USA Today" zum besten Motorsportevent in Nordamerika gewählt. Und ja, Sebring schlug bei dieser Wahl andere US-Topevents wie die Baja 1000 oder eben das Indianapolis 500.

WIESO GLEN WACKELT

Anfang September will die IMSA-Serie beim traditionellen 6h-Rennen in Watkins Glen starten, das zusammen mit Daytona, Sebring und Atlanta zum sogenannten nordamerikanischen Endurance Cup gewertet wird. Doch die Zweifel steigen, denn erst letzte Woche hat die NASCAR ihr Rennen in Watkins Glen abgeblasen. Warum? Der Bundesstaat New York hat eine 14-tägige Quarantäne für all jene eingeführt, die aus Bundesstaaten mit einem hohen Infektionsrisiko einreisen. Hierzu zählen auch die Bundesstaaten Florida, North Carolina, California und Texas, wo auch viele IMSA-Teams ansässig sind. Übrigens gilt die gleiche Regelung auch im Nachbarstaat Connecticut, wo



eine Woche nach dem Rennen in Watkins Glen ein IMSA-GT-Lauf stattfinden soll. Gut möglich, dass die IMSA beide Rennen noch kippt.

PENSKE-TEAM IM STRESS

Das Team von Roger Penske hat am vergangenen Wochenende acht Rennveranstaltungen parallel bestritten, nämlich IMSA, IndyCar, NASCAR (Cup und Xfinity) sowie die Australian Supercars Series, wobei die meisten genannten Serien gleich mehrere Rennen abhielten. Dabei waren 13 Penske-Piloten am Start.

ZWEIFEL AN FAN VILLAGES?

Vor zwei Wochen hat der Le-Mans-Veranstalter ACO angekündigt, dass das 24h-Rennen vor 50 000 Zuschauern stattfinden soll. Letzte Woche hat man ergänzt, dass sich aber nur je 5000 Fans in künstlich und separat abgesperrten Villages (Ortschaften) zusammen treffen dürfen, und ein Wechsel von Ortschaft zu Ortschaft sei streng verboten. Diese sogenannte Zellenbildung nährt weiter Zweifel, ob Le Mans trotz eines offiziellen Verbots von Großveranstaltungen stattfinden kann.



Gelungener Proberitt: Thurn und Taxis startete vor dem EM-Auftakt in Tschechien

ULLMANN

Alles auf Anfang

Nach der monatelangen Zwangspause läutet am kommenden Wochenende das älteste aller Rallye-Championate den Restart ein. Der topbesetzte Saisonauftakt zur Rallye-EM beginnt symbolträchtig vor dem Vatikan in Rom.

Von: **Reiner Kuhn**

Mehr Zuspruch geht kaum. FIA-Präsident Jean Todt richtete sich in einer Videobotschaft nicht nur an die Teilnehmer, sondern sprach den Organisatoren der Rallye Rom einen besonderen Dank aus. Dem nicht genug, veröffentlichte der Vatikan ein Schreiben von Papst Franziskus, in dem der Pontifex unter anderem an die Bedeutung des Sports als verbindendes Element erinnert und allen Helfern und Teilnehmern seinen Segen ausspricht. Passend dazu steigt der Zeremonienstart am Donnerstag vor dem Museo Leonardo Da Vinci auf der bekannten Via della Conciliazione am Vatikan. Roms Bürgermeisterin Virginia Elena Raggi schickt die Teilnehmer auf die dreitägige Reise.

Der diesjährige Saisonauftakt der Rallye-EM ist ein ganz besonderer. Nie startete das seit 1953 ausgetragene Championat später im Jahr. Dennoch macht die traditionsreiche EM nach dem allgemeinen Lockdown den Anfang. Aus gutem Grund: Schon Anfang April legte Rallyeleiter Bruno De Pianto und sein Team ein detailliertes Sicherheits- und Gesundheitskonzept vor. Im Mittelpunkt steht eine spezielle Rallye-App. Wer registriert ist, erhält einen speziellen Zugangscode, der den Zutritt zu dem ihm zugänglichen Bereich ermöglicht, egal ob Teammitglied, Funktionär, Journalist oder Zuschauer. So lässt sich nicht nur die Personenanzahl limitieren, sondern auch die Kontakte verringern und im Falle eines Falles selbige nachvollziehen. Das Konzept überzeugte nicht nur die FIA, die nationalen und regionalen Behörden, sondern auch zahlreiche Toppiloten. Die Nennliste strotz vor bekannten Namen. WRC3-Pilot Oliver Solberg feiert im privaten VW Polo sein internationales Asphalt-Debüt und trifft auf M-Sport-Junior Adrien Fourmaux, den WRC2-Zweiten beim WM-Auftakt rund um Monte Carlo. Gespannt sein darf man auch auf Hyundai-Teilzeit-Werkspilot Craig Breen. Der Kundensport-Hyundai i20 des mit reichlich EM-Erfahrung gesegneten Iren steht wie der Skoda Fabia des finnischen Meisters Emil Lindholm auf den Reifen des eher für robuste Schotterpneus bekannten indischen Herstellers MRF.

> Italien ist mit 22 Titelträgern die erfolgreichste Nation der Rallye-EM. Auf Rang 2 folgt Deutschland mit 14 EM-Titeln, davon acht in den ersten zehn Jahren zwischen 1953 und 1963.

Favorisiert sind allen voran die einheimischen Asse wie der italienische Dreifacherfolg durch Giandomenico Basso, Simone Campedelli und Andrea Crugnola im Vorjahr unterstreicht. Landesmeister Basso wechselte von Skoda zu VW, Vize Crugnola von Skoda zu Citroën. Ebenfalls im französischen Kundensportmodell rücken EM-Topfavorit Alexey Lukyanuk und dessen neuer Teamkollege Marijan Griebel aus.

Deutsches Quartett

Der Pfälzer kann sich aber erst beim offiziellen Vortest am Dienstag mit den ungewohnten C3 vertraut machen. Dementsprechend zurückhaltend ist der Deutsche Meister von 2018 trotz seiner Junior-EM-Titel in der U27 (2016) und U28 (2017) mit einer Kampfansage. Ähnliches gilt für seine deutschen Mitstreiter. Al-

bert von Thurn und Taxis absolvierte im bekannten BRR-Skoda Fabia zwei Testtage und als Probegalopp die tschechische Rallye Bohemia, die er auf Gesamtrang 17 beendete. Dominik Dinkel sitzt nach einer Saison im Hyundai ebenfalls wieder in einem Skoda Fabia. Doch für den Bayern ist nicht nur das ROMO-Einsatzteam neu. Für die in Mutterschutz befindliche Christina Fürst übernimmt Ursula Mayrhofer, die langjährige Beifahrerin von Hermann Gassner junior.

Auch der Vierte im deutschen Bunde hält den Ball flach: Zwar kennen Fabian Kreim und sein neuer alter Co. Frank Christian die Rallye Rom aus dem Jahr 2018, weniger aber ihren neuen Dienstwagen. Nach fünf Jahren im deutschen Werks-Skoda wechselt der amtierende Landesmeister in einen privat eingesetzten VW Polo. Nach ersten Einstellfahrten bleibt auch Keim nur der Vortest am Dienstag. Es wäre also mehr als eine Überraschung, wenn einer aus dem deutschen Quartett in dieser Saison in die Fußstapfen von Walter Röhrl (1974), Jochi Kleint (1979), Erwin Weber (1992), Armin Schwarz (1996) oder Armin Kremer, der im Jahr 2001 die EM-Krone letztmals nach Deutschland holte, treten könnte.

Niki Mayr-Melnhof dagegen wäre ein Pionier: Sollte dem österreichischen Staatsmeister von 2018 das Kunststück gelingen, die kontinentale Topliga zu gewinnen, schriebe er als erster Champion aus der Alpenrepublik Geschichte. Aber auch der steirische Ford-Pilot will in dieser Saison erst mal Erfahrungen sammeln, um dann im kommenden Jahr nach Höherem zu streben.

Viel Feind, viel Ehr

Die Rallye Rom führt über 955,74 Gesamtkilometer mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 206 WP-Kilometer. Knapp die Hälfte des mit 90 Teilnehmern proppenvollen Hauptfeldes sitzt in einem Turbo-Allrader der kontinentalen Topklasse. Den Abschluss bilden 45 Teilnehmer in einem separaten Feld für nationale Teams. Ganz vorn gehen drei aktuelle World Rally Cars auf die Strecke. Neben Werkspilot Dani Sordo wird erstmals auch WRC2-Weltmeister Pierre-Louis Loubet in einem Hyundai i20 WRC am Start stehen. Der junge Korse hat im Vorfeld nochmals auf Asphalt getestet. Läuft alles nach Plan, wird Loubet nach dem Proberitt die europäischen WM-Läufe bestreiten. ■

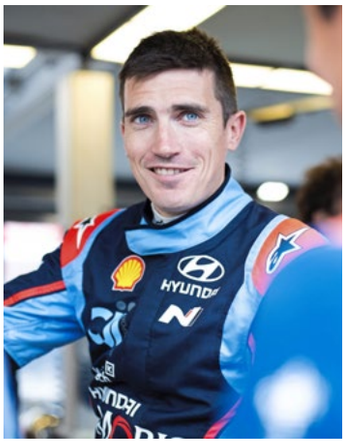
EM-Kalender 2020

24.–26.07. Italien (Asphalt)*
14.–18.08. Lettland (Schotter)*
17.–19.09. Azoren/P (Schotter)*
16.–18.10. Zypern (Schotter)
06.–08.11. Ungarn (Asphalt)
26.–28.11. Gran Canaria/E (Asph.)*
*U27- & U28-Junior-EM

TOP-STARTER DER RALLYE ROM

1	Giandomenico Basso/Lorenzo Granai (I/I), Volkswagen Polo
2	Alexey Lukyanuk/Dimitry Eremeev (RUS/RUS), Citroën C3
3	Filip Mareš/Radovan Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia
4	Norbert Herczig/Ramón Ferencz (HU/HU), Volkswagen Polo
5	Oliver Solberg/Aaron Johnston (S/IRL), Volkswagen Polo
6	Marijan Griebel/Pirmin Winklhofer (D/D), Citroën C3
7	Callum Devine/Brian Hoy (IRL/IRL), Hyundai i20
8	Andrea Crugnola/Pietro Ometto (I/I), Citroën C3
9	Craig Breen/Paul Nagle (IRL/IRL), Hyundai i20
10	Albert von Thurn und Taxis/Bernhard Ettel (D/A), Skoda Fabia
11	Niki Mayr-Melnhof/Leopold Welsersheimb (A/A), Ford Fiesta
12	Mikolaj Marczyk/Szymon Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia
14	Erik Cais/Jindriska Žáková (CZ/CZ), Ford Fiesta
15	Efrén Llarena/Sara Fernández (E/E), Citroën C3
16	Grégoire Munster/Louis Louka (L/B), Hyundai i20
17	Simone Tempestini/Sergiu Itu (I/I), Skoda Fabia
19	Adrien Fourmaux/Renaud Jamoul (F/F) Ford Fiesta
20	Fabian Kreim/Frank Christian (D/D), Volkswagen Polo
21	Emil Lindholm/Mikael Korhonen (FIN/FIN), Skoda Fabia
22	Dominik Dinkel/Ursula Mayrhofer (D/D), Skoda Fabia
23	Alberto Battistolli/Simone Scattolin (I/I), Skoda Fabia
24	Giancomo Scattolon/Matteo Nobili (I/I), Skoda Fabia
25	Jaroslaw Koltun/Ireneusz Pleskot (PL/PL), Ford Fiesta


SAINTELOC
Griebel: Der Citroën C3 des Pfälzers beim Verladen zur Abreise nach Rom


ROESELER
Breen: Erstmals mit MRF-Reifen


DINKEL
Dinkel: Erstmals mit Co. Mayrhofer


DUEN.HU
Mayr-Melnhof: Zur neuen Saison Umstieg in den neuesten Ford Fiesta MkII


MATHIEU PRODUCTION
Loubet: Letzter Test des WRC2-Weltmeisters vor dem WRC-Debüt



DMSB und ADAC sind sich einig: Drei Rallyes sind zu wenig für eine Meister-Ehrung

DORRENBÄCHER

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Ende der Hoffnung

Die für September geplante Sachsen-Rallye scheiterte an behördlichen Auflagen. Es folgt die Absage der dadurch nur noch aus drei Läufen bestehenden Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) 2020.

Von: **Reiner Kuhn**

Jetzt ist fix, was seit mehreren Wochen drohte: Die AvD-Sachsen-Rallye kann aufgrund der behördlichen Corona-Auflagen für Großveranstaltungen Anfang September nicht wie geplant stattfinden. „Wir werden als Veranstalter in die Verantwortung genommen, Zuschauerströme im öffentlichen Raum zu kontrollieren und zu limitieren, um die Wahrung von Abstands- und Hygiene-Richtlinien auch neben der Strecke zu gewährleisten“, erklärte Rallye-Leiter Michael Görlich. „Bei einer geplanten Einzelstrecke von über 47 Kilometern können wir dies – auch bei Einrichtung von festen Zuschauerzonen mit nur online erhältlichen Eintrittskarten – nicht gewährleisten.“

Mit dem Aus der sächsischen Asphalthatz ist auch das Schicksal der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) besiegelt. Der DMSB als Rechtehalter und der ADAC als Promoter sind zur der Auffassung gelangt, dass mit drei im Kalender verbliebenen Läufen eine faire sportliche Wertung nicht gegeben ist und haben entschieden, den Titel des Deutschen Rallye-Meisters 2020 nicht zu vergeben. Auch das im Rahmen der DRM stattfindende ADAC Rallye Masters wird es in diesem Jahr nicht geben.

Betroffen ist auch der ADAC Opel e-Cup. Statt einer „Super Season 20/21“ ist daher für kommendes Jahr eine reguläre Saison mit acht Läufen geplant. Die Auslieferung der Kundenautos soll ab Oktober stattfinden. Eine erste Gelegenheit, ihre Stromer unter Wettbewerbsbedingungen zu testen, erhalten die eingeschriebenen Teams nun bei der Rallye Sulinger Land, denn unabhängig von der Meisterschafts-Absage sollen die im Krisen-Kalender vorgesehene Rallye Baden-Württemberg Junior (31.10.), die Rallye Hessisches Bergland (13. und 14.11.) sowie die Rallye Sulinger Land (20. und 21. 11) trotz allem stattfinden. ■

Rallye-WM

Mikkelsen absolvierte erste Pirelli-Tests

Pirelli hat auf Sardinien sein Testprogramm für die Rallye-WM 2021 begonnen. An zwei Tagen spulte Andreas Mikkelsen im Citroën C3 WRC jeweils 200 Testkilometer auf Schotter und Asphalt ab.

Von: **Reiner Kuhn**

Vergangene Woche startete Pirelli auf Sardinien mit der Testarbeit für die künftige Reifen-Generation, mit der man von 2021 bis 2024 in der Rallye-WM exklusiv alle Allradfahrzeuge ausstattet. „Die Insel bietet ganz unterschiedliche Teststrecken. Zudem unterliegen wir Italiener hier keinen Reise- oder Quarantäne-Bestimmungen“, sagt der auf der Sardinien aufgewachsene Pirelli-Rallye-Chef Terenzio Testoni.

Um möglichst viele Informationen über die Einflüsse der erhöhten Leistung und des aerodynamischen Abtriebs der jüngsten WRC-Autos auf den Abrieb, die Haftung und Standfestigkeit der Reifen zu sammeln, hat man sich für den ersten Testtag eine ganz besondere Strecke ausgesucht: Ein 4,3 Kilometer langes Teilstück der WM-Prüfung Tergu – Osilo. Kaum eine andere Schotterpiste setzt den WRC-Pneus so zu, wie sich zum Beispiel 2012 zeigte, als ein gewisser Sébastien Ogier im leistungsschwächeren Skoda Fabia S2000 am Ende der ersten Schleife die Bestzeit markierte und dem späteren Gesamtsieger Mikko Hirvonen pro WP-Kilometer fast eine Sekunde einschenkte.

„Wir wollen von Beginn an die Grenzen ausloten. Ungeachtet dessen, dass wir mit neuen und wiederstandsfähigeren Konstruktionen sowie anderen Mischungen angereist sind“, berichtet Testoni. Am Steuer des vom französischen Team SainteLoc betreuten Citroën C3 WRC saß Ex-Werkspilot Andreas Mikkelsen. Der Norweger spulte rund 200 Testkilometer auf Schotter ab, bevor das Testteam für einen weiteren Testtag auf eine ähnlich lange Asphaltpiste wechselte. „Wir sind sehr zufrieden. Andreas hat auch hier konstant schnelle Zeiten gefahren, sodass wir viele Daten sammeln konnten. Nun gilt es, diese zu analysieren. Unser Plan ist, Mitte August mit neuen Reifen wiederzukommen und mit genau demselben Auto und Fahrer auf den identischen Strecken zu fahren. So werden wir Stück für Stück die optimalen Reifen entwickeln und diese zum Ende des Jahres den WM-Teams präsentieren“, so Testoni abschließend. ■



PIRELLI

Konstante Testzeiten: Mikkelsen



PIRELLI

Abgestaubt: Der ausgemusterte Citroën C3 WRC ist nun das Referenzauto



Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!





1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,– €



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,– €

Für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

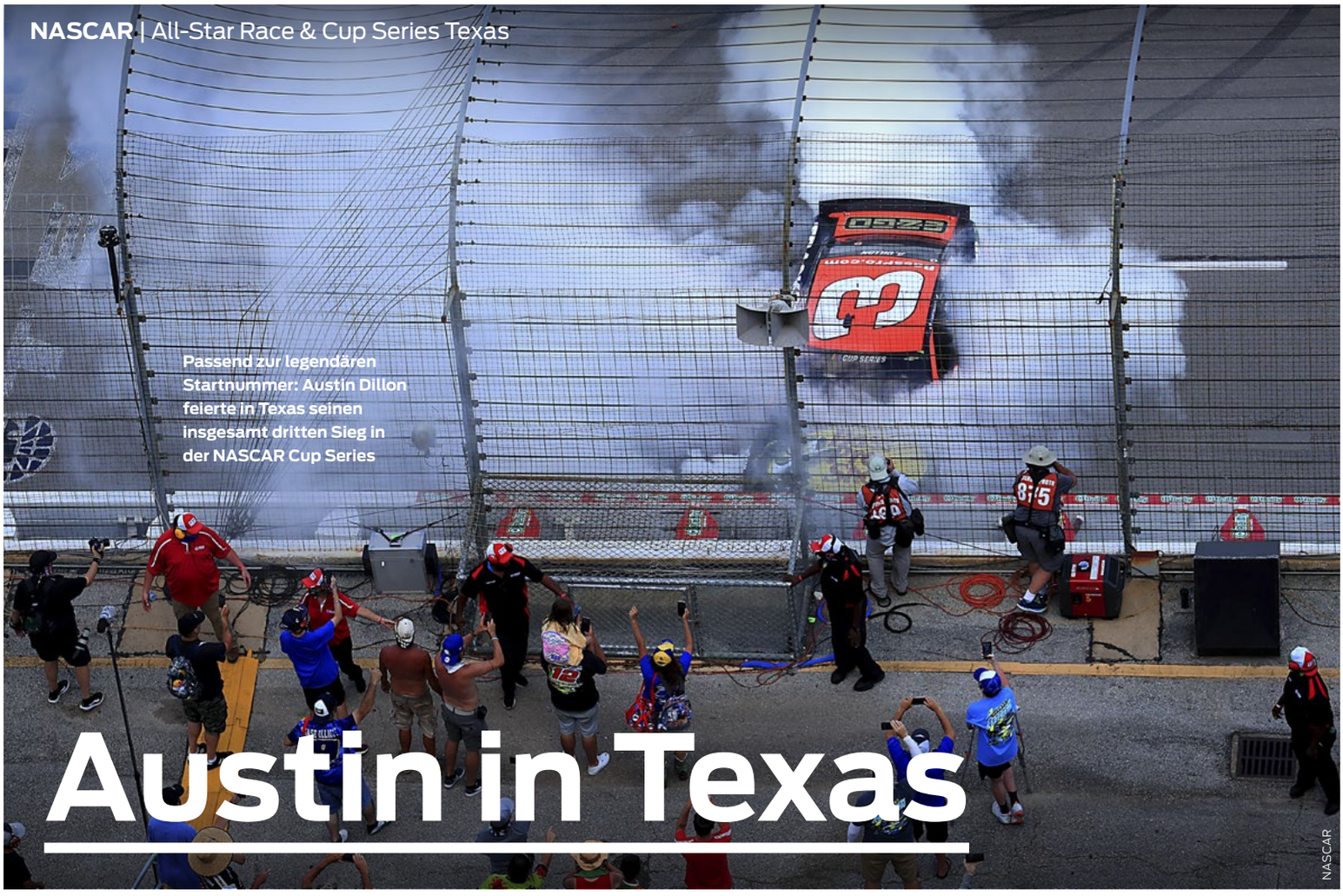
• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung für das Extra). Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Passend zur legendären Startnummer: Austin Dillon feierte in Texas seinen insgesamt dritten Sieg in der NASCAR Cup Series

NASCAR

Austin in Texas

Mit einem Überraschungssieg in Texas hat Austin Dillon (Chevrolet) sein Ticket für die Playoffs gelöst. Zuvor sicherte sich Chase Elliott eine Million Dollar Siegprämie im All-Star-Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach „Million Dollar Bill" gibt es nun also auch „Million Dollar Chase". Der Sohn von Bill Elliott, welcher 1985 als erster Fahrer die „Winston Million" gewann, hatte nach einem erstaunlich ereignisarmen All-Star-Rennen in Bristol die Nase seines Hendrick-Chevy vorn. Dabei hielt er sich im Finish Kyle Busch (Toyota) vom Hals, der noch immer seinem ersten Sieg im Cup-Auto in diesem Jahr hinterherfährt.

Blaney einsame Spitze

Die nächste Chance sollte sich für den Titelverteidiger in Texas bieten, wo er im Truck- und Xfinity-Rennen schon gut vorgelegt hatte. Den Sieg bei den Trucks durfte er behalten, den in der zweiten Liga jedoch verlor er, weil sein Supra durch die technische Nachkontrolle fiel.

Das Halbzeitrennen der Cup Series war dann tatsächlich über weite Strecken ein Kampf zwischen Buschs Toyota-Team Joe Gibbs Racing und den Ford-Teams Stewart-Haas Racing und Penske. Ryan Blaney zeigte sich mit seinem Penske-Mustang als der Mann, den es zu schlagen galt. Trotz Unzufriedenheit über das Setup konnte er sich sowohl in der ersten als auch der zweiten Stage den Sieg und damit den Playoff-Bonuspunkt sichern.

Auch im dritten Segment war nicht mit Überraschungen zu rechnen. Texas ist bekannt für lange Green-Runs und praktisch keinen Reifenverschleiß. Doch der Rennverlauf wurde durch einen Massencrash ziemlich auf den Kopf gestellt. Gerade als die finale Stage gestartet war, gab es einen klassischen „Big One", der sogar für eine kurze Rotphase und gleichzeitig für eine ganze Reihe an Taktikspielchen sorgte.

RCR zockt sich zum Sieg

Am Ende gab es im Prinzip zwei Gruppen im Vorderfeld: eine, die rund 45 Runden vor Schluss noch mal an die Box musste; und eine, die ca. 15 Runden vor dem Ende zumindest noch einmal Sprit holen musste. Blaney gehörte zur Ersteren – als 30 Runden vor Schluss die drittletzte(!) Gelbphase ausgelöst wurde, war deshalb unter anderem für ihn der Sieg futsch. Joey Logano, Kyle Busch und Kevin Harvick aus den drei genannten Teams hatten mehr Glück: Sie gehörten zur Gruppe der Spätstopper und verloren unter Gelb kaum Zeit.

Doch die Beletage des NASCAR-Oberhauses hatte die Rechnung ohne Richard Childress Racing gemacht. Bei der besagten Gelbphase holte sich Austin Dillon nur zwei neue Reifen, Teamkollege Tyler Reddick fuhr direkt auf alten Gummis weiter. So zockten sich die beiden RCR-Chevys an die Spitze. Und weil sich die Verfolger rund um Logano und den weiterhin sieglosen Kyle Busch nicht einig waren, überlebten sie auch die drei verbleibenden Restarts.

Dillon feierte seinen ersten Sieg seit dem Daytona 500 vor zwei Jahren (und den dritten insgesamt), Reddick sein bestes Cup-Ergebnis und Childress den ersten Doppelsieg seit 2011. Damals gewann in Talladega Clint Bowyer vor Jeff Burton. ■

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
All-Star Race

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Kevin Harvick (USA)	Ford
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Aric Almirola (USA)	Ford
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota

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

1.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Erik Jones (USA)	Toyota
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Aric Almirola (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 18 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	721 Punkte
2.	Blaney (Ford)	630
3.	Keselowski (Ford)	615
4.	Logano (Ford)	607
5.	Elliott (Chevrolet)	604
6.	Hamlin (Toyota)	578
7.	Truex Jr. (Toyota)	557
8.	Almirola (Ford)	534
9.	Kurt Busch (Chevrolet)	533
10.	Kyle Busch (Toyota)	520

DTM

Newey doch dabei

Rund zwei Wochen vor dem Saisonstart gab es noch einmal eine neue Personalie in der DTM zu verkünden. Harrison Newey ersetzt Ed Jones in einem der WRT-Audi.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Nachname ist natürlich bestens bekannt. Harrison ist der Sohn von F1-Stardesigner Adrian Newey. Nach seinem Auftritt beim ITR-Test am Nürburgring darf der bald 22-Jährige nun doch auch die volle Saison für WRT bestreiten. In der Eifel war er noch als Ersatzmann für Ed Jones gefahren, weil der coronabedingt nicht aus Dubai anreisen konnte. Damals hieß es noch, dass Newey keine Option auf die Saison habe. Nun lässt WRT wissen, dass Jones „nicht in einer Position sei", die Saison bestreiten zu können. Jones war bereits im Dezember als zweiter Fahrer neben Fabio Scherer im WRT-Aufgebot benannt worden.



VANUFART/WRT

Ein Hauch von Red Bull: Neweys blau-gelber Renner für die DTM

Newey: „Große Ehre"

Genauer möchte man auf die Gründe nicht eingehen, doch auch hier dürfte Corona mitgespielt und mögliche Geldquellen versiegt haben lassen. Newey jedenfalls freut es, dass er seinem einen Testtag nun doch eine volle DTM-Saison folgen lassen kann: „Ich kann es gar nicht erwarten, in Spa loszulegen", sagt der Brite, der im Januar noch die LMP2-Klasse bei den 24h von Daytona gewinnen konnte. „Die DTM ist eine geschichtsträchtige Serie, und es ist eine große Ehre, Teil davon zu sein", so der neue Teamkollege von Ferdinand Habsburg und eben Scherer. Der Saisonauftakt in Belgien findet bereits in der nächsten Woche, am 1./2. August, statt. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: LEBROCQ SCHAFFT ÜBERRASCHUNG

Jack LeBrocq (Ford) hat sich seinen ersten Supercars-Laufsieg gesichert. Beim dritten Rennen des zweiten Sydney-Auftritts nutzte er einen Undercut, um sich die Führung zu sichern und verteidigte sie danach bis zum Schluss. Im zweiten Lauf war erneut Nick Percat (Holden) siegreich, nachdem Scott McLaughlin (Ford) wie drei Wochen zuvor Lauf eins für sich entschied.

ETCR: NEUER KALENDER

Die vollelektrische ETCR hat ihren Kalender fürs Premierenjahr noch einmal umgestrickt. Demo-Läufe soll es in Kopenhagen (9.-11. Oktober), Goodwood (15.-18. Oktober) und bei der WTCR in Aragón (31.10./01.11.) geben. Beim WTCR-Finale in Adria (14./15. November) ist die Generalprobe für das Rennformat der Rennsaison 2021 geplant.

ADAC TCR Germany Test

Hyundai holt Test-Bestzeit

Luca Engstler (Hyundai) sicherte sich die Bestzeit beim Test am Lausitzring. Schnellster eingeschriebener Fahrer war jedoch Mike Halder (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Engstler, der 2020 bekanntlich zum Vollzeit-WTCR-Piloten aufsteigt, fuhr das auch in diesem Jahr eingesetzte VIP-Auto des Engstler-Teams und legte am zweiten der beiden Testtage in 1.29,459 min die Bestzeit hin. Rund eine Zehntelsekunde dahinter fand sich Honda-Pilot Mike Halder auf dem zweiten Platz ein. Im Vorjahr hatte er bereits den Test-Bestwert gesetzt, damals in Oschersleben.

Das Bild war dabei ein ganz ähnliches wie in der Saison 2019. Eine Hyundai-Phalanx, in die eigentlich nur Halder einzudringen vermochte. Antti Buri, dem dieses Kunststück vergangenes Jahr ebenfalls mit einem Audi mehrfach gelang, hat bekanntlich zum Engstler-Team gewechselt und sammelte weiter Kilometer mit dem für ihn neuen Hyundai. „Alles ist anders, es ist ein komplett anderes Auto", stellte der Finne fest. Er setzte die fünftbeste Zeit beim Test.

Hinter Engstler und Halder sowie vor Buri fanden sich die beiden Hyundai des Teams HP Racing International ein. Jan Seyffert als neuer Teamkollege des 2018er Champions Harald Proczyk zeigte dabei, dass er bislang unter Wert geschlagen wurde. Mit der drittbesten Zeit reihte er sich sogar vor seinem Chef ein.

Die Starterliste für die neue Saison sieht trotz einiger Neuzugänge bzw. Rückkehrer noch relativ dünn aus. Bislang sind nur zwölf Autos fest eingeschrieben. Doch wie die Saison 2019 mit dem Vierkampf Hesse/Proczyk/Buri/Halder zeigte, braucht man keine 30 Autos für großen Sport. Ein ähnliches Szenario zeichnet sich nun auch für 2020 ab. ■



ADAC

Schnellster eingeschriebener Teilnehmer: Mike Halder im Fugel-Honda



ADAC

Mit dem neuen Auto weiter vertraut gemacht: Buri im Engstler-Hyundai

Spielberg & Hungaroring

Perfekter Lechner-Start

Jaxon Evans, Dylan Pereira und noch mal Dylan Pereira hießen die Sieger der ersten drei Saisonläufe im Porsche Supercup. Für das Meister-Team Lechner Racing ist also trotz des Abgangs von Michael Ammermüller weiterhin viel Jubelstimmung angesagt.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Dritter Lauf in Budapest: Tabellenführer Dylan Pereira führt das Feld in Richtung der ersten Kurve

So viel ist klar: Es wird 2020 einen neuen Meister im Supercup geben. Denn sämtliche Champions der Vergangenheit sind entweder schon im Ruhestand oder heuer in anderen Serien unterwegs. So auch Michael Ammermüller, der in den vergangenen drei Jahren den Titel einfahren konnte und sich dieses Jahr auf seine Rückkehr im ADAC GT Masters konzentriert. Doch Ammermüllers Stammteam Lechner Racing bleibt auch mit den neuen Speerspitzen auf Erfolgskurs.

Porsche-Junior Jaxon Evans, im zweiten Jahr im Supercup und neu bei Lechner, machte in Spielberg den Anfang: Pole und Start-Ziel-Sieg. „Ein perfekter Start in die Saison“, konstatierte der Neuseeländer, der mit australischer Rennlizenz startet.

So kann es gerne weitergehen – dachte sich wohl auch Walter Lechner, der wie üblich über das Geschehen seiner Mannen wachte und gleich mal einen Dreifachsieg verbuchen konnte. Hinter Evans kamen mit Dylan Pereira und dem besten Rookie Leon Köhler nämlich zwei weitere Lechner-Fahrer ins Ziel.

Nullnummer für Evans

Eine Woche später ging es in Spielberg schon wieder rund. Und wieder jubelte Rosa: Pereira feierte, nach zwei Laufsiegen 2019, seinen dritten Supercup-Erfolg und übernahm gleichzeitig die Tabellenspitze. Vizemeister und Neu-Porsche-Junior Ayhancan Güven (Team Martinet by Alméras) hatte das Nachsehen, nachdem er von der Pole-Position gestartet schnell vom Luxemburger bezwungen wurde und sich mit P2 begnügen musste. Larry ten Voorde (GP Elite) konnte sich gerade so Köhler im Kampf um den letzten Podiumsplatz vom Leib halten.

Auftaktsieger Evans blieb nur P5, damit wechselte die Tabellenführung zu Pereira. Für Evans sollte es am Hungaroring aber noch schlimmer kommen. Wieder um Platz 5 kämpfend, legte er sich mit Jaap van Lagen (Fach Auto Tech) an und touchierte den Cup-Elfer des Niederländers, der danach mit Reifenschaden ausschied. Evans fuhr zwar weiter, bekam für die Aktion aber eine Durchfahrtsstrafe aufgebrummt, bei der sich dann doch ein Reifen seiner Luft entledigte. Damit hat er bereits seine erste Nullnummer stehen.

Das Podium sah genauso aus wie eine Woche zuvor in Spielberg: Pereira, diesmal von Pole, vorneweg, dahinter mit Respektabstand Güven und Ten Voorde. Leon Köhler konnte wegen eines technischen Defekts gar nicht starten, so war der Weg frei für den ersten Saisonsieg in der Rookie-Wertung von Marvin Klein (Alméras), der nach beherztem Kampf mit Ten Voorde auch beinahe sein erstes Gesamtpodium eingefahren hätte.

Nach Evans' Ausfall sieht es in der Tabelle nach drei Läufen geradezu komfortabel für Pereira aus: Er führt mit 70 Punkten vor dem amtierenden Vizemeister Güven und Ten Voorde (je 48). ■



PORSCHE

Lechner-Dreifachsieg zum Auftakt: Pereira, Sieger Evans, Köhler (v. l.)



PORSCHE

Punktgleiches Verfolger-Duo: Ayhancan Güven und Larry ten Voorde

eSports WTCR

Ehrlacher ist Meister

Yann Ehrlacher (Lynk & Co) hat beim Finale in Sepang seine Tabellenführung verwaltet und ist damit zumindest schon mal virtueller WTCR-Champ.

Von: **Michael Schmidt**

Insgesamt sieben Piloten hatten noch rechnerische Titelchancen, als es in den letzten Rennabend ging. Wie in der realen Serie musste die Entscheidung also in Sepang fallen. Und wie im Dezember im realen Malaysia waren auch in der virtuellen WTCR Norbert Michelisz (Hyundai) und Esteban Guerrieri (Honda) zwei der wichtigsten Protagonisten.

Guerrieri setzte sich im ersten Durchgang im Kampf um den Sieg durch, gefolgt von Münnich-Teamkollege Néstor Girolami und Tabellenführer Ehrlacher. Damit wahrte Guerrieri die Titelchance.

Im zweiten Lauf kämpfte der Argentinier erneut um den Sieg, diesmal mit Michelisz. Der Hyundai-Pilot, der seinerzeit aus dem Simracing in den realen Motorsport kam, zeigte seine virtuellen Racer-Fähigkeiten und hielt seinen realen Rivalen hinter sich. Doch auch Michelisz' Sieg konnte den Titel von Ehrlacher, der auf dem siebten Platz ins Ziel fuhr, nicht mehr verhindern.

Endstand nach zwölf Rennen: Ehrlacher 186 Punkte, Michelisz 181, Guerrieri 180. „Auch wenn es nur virtuell ist: Es ist immer schön, einen Titel einzufahren", freute sich Ehrlacher. ■



WTCR/RACEROOM

Zumindest schon virtueller WTCR-Champion: Lynk & Co-Pilot Yann Ehrlacher

Spielvorstellung: F1 2020

Auf Brabhams Spuren

Mit dem eigenen Team Weltmeister in der Formel 1 werden? Dieses Privileg war bisher wenigen vorbehalten. Beim neuen Spiel „F1 2020" kann es jeder selbst versuchen.

Von: **Michael Bräutigam**

Wer sich an die seligen Zeiten des Grand Prix Managers bzw. GPM 2 erinnert, der wird an diesem Spiel noch mehr Freude haben als an allen Vorgängern. Denn zusätzlich zur eigenen Fahrerkarriere bietet sich dem Spieler die Möglichkeit, ein eigenes, elftes Team auf WM-Kurs zu bringen. Der „Mein Team"-Modus bei F1 2020, dem offiziellen Spiel zur aktuellen Saison in der Königsklasse, ist ein neues Feature, das bereits auf viel Gegenliebe stößt. Beim kurzen Anspielen wird schnell klar: Mal so nebenher geht es nicht, wie einst zum Beispiel Jack Brabham im eigenen Team Weltmeister zu werden. Es gilt u. a., Verträge mit Sponsoren, Motorenlieferanten und den wichtigsten Personalien auszuhandeln.

Dazu will der „Entwicklungsbaum" gehegt und gepflegt werden. Stillstand bedeutet auch in der virtuellen Formel 1 Rückschritt. Doch worauf konzentriert man sich? Motor? Aerodynamik? Chassis? Aussagen in fiktiven Interviews steigern oder senken zudem die Moral in den diversen Entwicklungsabteilungen.

Wem das alles zu kompliziert ist, dem bleibt der bewährte Arcade-Rennspaß, mit Hanoi und Zandvoort sind auch zwei der neuen Strecken im Kalender.

Zusätzlich zum Basisspiel gibt es die Michael Schumacher Deluxe Edition und F1 Seventy Edition, die weitere Inhalte umfassen. Wer also schon immer mal alte F1-Autos von „Schumi" fahren wollte, u. a. den Jordan von 1991 oder den Benetton 1995, der sollte zur Schumacher Edition greifen. ■



CODEMASTERS/F1 2020

Spielspaß auf PC, PS4 und Xbox One: Das offizielle F1-Spiel „F1 2020"

NACHRICHTEN

24H SPA: MCLAREN FEIERT VIRTUELLEN TRIUMPH

Was bei der realen Ausgabe bislang nur ein frommer Wunsch der McLaren-Rennabteilung war, ist beim virtuellen Ableger nun Wirklichkeit geworden: Der Gesamtsieg bei den virtuellen 24h von Spa ging an einen der britischen Renner. Der Sieg ging dabei auf das Konto des Teams VRS Coanda Simsport. iRacing-Weltmeister Joshua K. Rogers hatte den MP4-12C auf die Pole gestellt, er und seine Fahrpartner Mack Bakkum, Jeremy Bouteloup und Joni Takanen fuhren dann auch souverän den Sieg ein. Nur 20 bzw. 36 Sekunden später überquerten mit MSi eSports und dem Mahle Racing Team die Zweit- und Drittplatzierten die Linie.

GT MASTERS: LÖHNER MIT PERFEKTEM ABSCHLUSS

Mit einem Sieg und einem zweiten Platz hat sich Moritz Löhner (Mercedes) den Tagessieg beim Finale der ADAC GT Masters eSports Challenge gesichert. Bei der reinen Online-Serie, die noch ohne Punktwertung über die Bühne ging, bescherte sich der 2019er GT Masters eSports Champion gleich wieder die Favoritenrolle der im Rahmen des GT Masters am Lausitzring beginnenden „richtigen" eSports-Saison. Insgesamt winken Geld- und Sachpreise in Höhe von 80 000 Euro.

EURONASCAR: CASTRO HOLT SICH DEN TITEL

Ein Sieg beim Finale war nicht genug: Tobias Dauenhauer triumphierte zwar beim Abschluss der virtuellen EuroNASCAR in Zolder, doch Tabellenführer Andre Castro verteidigte seinen Vorsprung. Trotzdem nimmt auch der Vizemeister etwas für die reale Saison mit: Castro beschert seinem Team DF1 Racing mit dem virtuellen Titel 40 ganz reale Punkte für die Teamwertung. Dauenhauer holte für Hendriks Motorsport ein Startkapital von 35 Punkten.



Eddy Superstar

Nach langer Corona-Verschiebung konnte im Juni endlich das Finale des „Super Racer“ 2019/2020 stattfinden. Im spannenden Shootout am Salzburgring setzte sich Edwin Waldhier durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Dienstag, 9. Juni 2020. Der Salzburgring ist Schauplatz für ein Finale, das schon bei der Teilnehmerliste mit der Zunge schnalzen lässt – zumindest bei denen, die sich mit der Simracing-Szene befassen. Mit Kevin Siggy, Moritz Löhner, Florian Hasse und Alexandre Vromant stehen gleich vier Weltklasse-Simracer im Finale. Dazu gesellen sich mit Fabio Grosse derjenige, der 2018 zum ersten „Super Racer“ gekürt wurde, und das weitgehend unbeschriebene Blatt namens Edwin Waldhier. „Eddy“, wie ihn alle nur nennen, ist der vermeintliche Underdog. Doch mit der absoluten Bestzeit in den Simulator-Scoutings und unbändigem Willen im Bootcamp hat er längst bewiesen, dass man sich auch mit Beißerqualitäten den Weg ins Cockpit ebnen kann.

Besagtes Cockpit gehört zum Porsche Cayman GT4 Clubsport, dem Einsatzauto der Porsche Sprint Challenge Central Europe by Lechner Racing (PSCCE). Für die sechs Finalisten ging es am Vortag des Finales zum Get-together bei Lechner Racing sowie zum Trackwalk auf die ehemalige DTM-Strecke. Am Finaltag selbst wird sie in den berüchtigten Salzburger Schnürlregen getaucht – eine von eigentlich nur zwei am Salzburgring zu beobachtenden Wetterlagen: entweder nass oder brüllend heiß.



Vorbereitung ist alles: Robert Lechner weiß, wo es auf seiner Hausstrecke langgeht. Er zeigt den Finalisten die Idealinie am Salzburgring

Die Finalisten lassen es trotzdem gleich von Beginn an krachen. Um sich an das Auto zu gewöhnen, gilt es zunächst, einen Slalomparcours im Fahrerlager zu absolvieren. Wenig überraschend setzt Fabio Grosse die Bestzeit, als Einziger verfügt er über reale Rennauto-Erfahrung – unter anderem aus seiner Rennsaison als erster „Super Racer“-Gewinner.

Fehlerlos im Regen

Doch das Feld liegt so eng zusammen, dass selbst Robert Lechner, der mit Bruder Walter jr. in zweiter Generation eine Rennfahrerschule führt, die schon Größen wie Stefan Bellof durchliefen, nur noch staunen kann. „Wir haben lauter talentierte Leute gesehen“, sagt Lechner, der die Hausstrecke seines Teams wie seine Westentasche kennt. „Wir kennen den Salzburgring sehr gut, und deshalb weiß ich, dass wir mit unserer Instruktorenmannschaft alles herausfinden können, was notwendig ist. Wir haben viele Daten und Vergleiche.“ Gleich drei Instruktoren stellt



MICHAEL JURTIN

ebenfalls große Chancen im Motorsport, im Simracing ist er ja schon einer der Weltbesten.“ Doch ohne die Leistung der anderen zu schmälern: Mit Grosse und Waldhier stehen sich die größte Erfahrung und das größte Naturtalent gegenüber. Auf mittlerweile abgetrockneter Strecke bekommen beide einen frischen Satz Slicks aufgeschnallt. Waldhier, der beim Finale erstmals überhaupt im Rennauto und mit Slicks unterwegs ist, knallt eine Zeit in den Asphalt, die nur zwei Zehntelsekunden über der Pole-Zeit von 2019 liegt. Da hat dann auch der quasi gleich schnelle Grosse nichts mehr entgegenzusetzen. „Edwin hat im wahrsten Sinne des Wortes alle nassgemacht“, witzelt Lechner.

Techniker wird Rennfahrer

Die Verkündung von „Eddy“ als Sieger wird vom Glücklichen mit seinem schon aus dem Bootcamp bekannten erlösenden Urschrei begleitet. „Ich brauchte ein paar Tage, um zu realisieren, dass ich jetzt die ganze Saison in der Sprint Challenge mit Lechner Racing fahren darf. Das ist eine riesengroße Ehre für mich“, reflektiert Waldhier. Mit seinen 25 Jahren stehen dem Sindelfinger, Servicetechniker bei einem Dienstleister eines Automobilherstellers und angehender Maschinenbau-Techniker, jetzt alle Türen offen – und das, obwohl er weder Kartsport noch Simracing je professionell betrieben hat.

„Es ist schön, dass sich noch immer Naturtalente durchsetzen können“, sagt Robert Lechner. Sein Renndebüt wird Waldhier, der gerade frisch seine Rennlizenz erworben hat, am 24./25. Juli beim PSCCE-Saisonauftakt am Slovakiaring geben. ■



MICHAEL JURTIN

Nach einem bis dahin verregneten Tag findet die letzte Entscheidung auf trockener Strecke statt



MICHAEL JURTIN

Nach dem finalen Shootout beglückwünschen sich Fabio Grosse und der neue „Super Racer“ Edwin Waldhier (r.)

Lechner Racing ab. Je einer sitzt bei den Teilnehmern in den beiden Autos, dazu ein Chefinstruktor. Zusammen mit den Lechner-Brüdern bilden sie die fünfköpfige Jury, die letztlich über den Gewinner entscheiden muss. Allein die zwei Teilnehmer herauszufiltern, die zu einem finalen Shootout antreten sollen, gestaltet sich als schwierige Aufgabe, nachdem auf noch nasser Strecke alle einen Top-Job abliefern.

Mit Grosse und Waldhier sind es letztlich gerade die zwei Nicht-Sim-Profis, die es in den Showdown schaffen. „Eigentlich wären alle, die im Bootcamp waren, schon verdiente ‚Super Racer‘ gewesen“, sagt Jörg Schramm, Geschäftsführer der upgraded Automotive Group und Mitinitiator des Rennfahrer-Castings.

Robert Lechner bestätigt: „Auch Moritz Löhner bringt praktisch das komplette Paket mit – wie er auftritt, wie man ihn vermarkten kann, wie er an die Sache herangeht: überlegt, konzentriert, intelligent. Er hat

Eine Aktion von: upgraded automotive group · RACEROOM
Premium-Sponsor: MICHELIN
Classic-Sponsor: KW
Motorsport-Partner: LechnerRacing · Team Schnitzel Alm Racing



Vive la France!

Er war gerade vier Monate alt, als Régis Laconi 1999 als letzter Franzose einen Grand Prix in der Königsklasse gewann, jetzt tat es ihm Fabio Quartararo gleich. Es war der erste MotoGP-Sieg eines Yamaha-Satelliten-Teams.

Von: **Imre Paulovits**

Aus dem Parc fermé ertönte plötzlich ein Schrei, der in der Stille dieses Geisterrennens durch das ganze Fahrerlager hallte. Fabio Quartararo war völlig überwältigt von seinen Gefühlen. So oft hat er seit seiner ersten Pole-Position – ebenfalls in Jerez vor 14 Monaten – versucht, die höchste Stufe des Motorrad-Olymp zu stürmen. Nun hatte er es erreicht, und er ließ seinen Gefühlen freien Lauf. Als dann auf dem Podest die Marseillaise ertönte, konnte er seine Tränen nicht mehr zurückhalten. Nach Pierre Monneret 1954 in Reims 1954, Christian Sarron 1984 in Hockenheim und Régis Laconi 1999 in Valencia ist es erst der vierte WM-Sieg für die Grand Nation in der Königsklasse. Man wird das Gefühl aber nicht los, dass schon bald mehr folgen werden. Die noch so junge malaysische Mannschaft feierte überschwänglich mit ihm, denn sie hatten als erstes Yamaha-Satelliten-Team in der MotoGP-Ära geschafft, woran die Truppe von Hervé Poncharal zuvor so oft so knapp gescheitert war.

Tragödie nach Wahnsinn

Dabei sah es zunächst so aus, als würde Weltmeister Marc Márquez dort weitermachen, wo er letztes Jahr in Valencia aufgehört hatte. Der 27-jährige Spanier war völlig fit aus der Zwangspause zurückgekehrt und spätestens nach dem vierten freien Training war klar, dass der Sieg nur über ihn gehen würde. Dass Fabio Quartararo seine siebte Pole-Position herausfuhr, störte die Honda-Speerspitze wenig. „Die Yamahas

> „Die Hitze hier war grenzwertig, noch schlimmer als in Thailand und Malaysia. Aber ich konnte bis zum Schluss meine Reifen am Leben halten."
>
> Andrea Dovizioso

sind für eine Runde mit weichen Reifen sehr schnell, aber ich habe die bessere Pace", tat er selbstsicher kund, und diesbezüglich war die Konkurrenz der gleichen Überzeugung.

Doch auch wenn es in den Tagen zuvor wegen enormer Hitze auf der andalusischen Strecke am Nachmittag immer deutlich weniger Grip gegeben hatte als bei den Vormittags-Sitzungen, war es im Rennen noch einmal deutlich schlimmer. „Das Moto2-Gummi machte die Strecke für uns richtig schmierig, fast unberechenbar", kommentierte Sieger Fabio Quartararo. „Die Pace war fast eine Sekunde langsamer als am Tag zuvor."

Márquez schaute sich eine Weile an, was Maverick Viñales als Spitzenreiter aufführte, entschied sich dann aber, sich nach vorne abzusetzen. Doch dann rutschte ihm im schnellen Turn 4 das Vorderrad weg. Was er danach bot, ließ allen das Blut in den Adern gefrieren. Selbst 500er-GP-Sieger Simon Crafar und Superbike-Weltmeister Neil Hodgson konnten nur nach Worten ringen. „Das kann sonst kein Mensch auf diesem Planeten. Und von allen seinen Saves war dies der unglaublichste", waren sie sich einig. Nicht nur, dass der Spanier den Rutscher bis zum Streckenrand abfing. Er schaffte es bis zum Kiesbett auch, das Vorderrad in eine Richtung zu stellen und das Motorrad so aufzurichten, dass er mit Tempo 180 durch das Kies stürmen konnte. Wie er mit der Routine eines Spitzen-Motocrossers mit Gasstößen das wild schlingernde Motorrad über dem



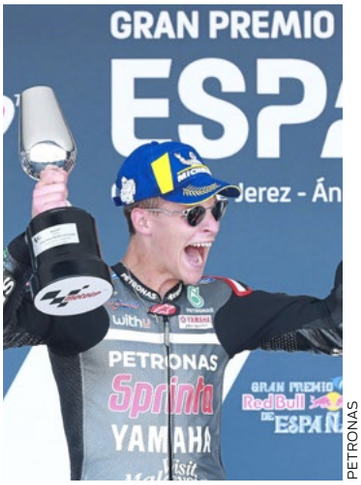
PETRONAS

Der überfällige Sieg: Fabio Quartararo fuhr ein fehlerfreies Rennen und war nicht aufzuhalten



DUCATI

Sieger über Hitze und Schmerz: Andrea Dovizioso brachte die Ducati auf P3



PETRONAS

Emotionen: Fabio Quartararo



YAMAHA

Auch mit den falschen Reifen eine Macht: Maverick Viñales konnte Miller und Dovizioso hinter sich halten

tiefen Kies hielt, war eine weitere Meisterleistung.

Doch er war bis zur 16. Position zurückgefallen. Die Aufholjagd, die Márquez danach inszenierte, war eine der beeindruckendsten, die wir in den letzten Jahren erlebt haben. Vier Runden vor Schluss war er bereits wieder Dritter hinter Maverick Viñales. Und es stellte sich die Frage, ob er sogar Quartararo noch würde einholen können. Doch dann flog der Weltmeister in Turn 3 mit einem bösen Highsider ab und wurde von seinem Motorrad getroffen. Als er aus dem Kiesbett geholt wurde, war klar, dass es ihn diesmal böse erwischt hatte. Später wurde ein gebrochener rechter Oberarmknochen diagnostiziert. Damit ist seine Titelverteidigung erst einmal in weite Ferne gerückt.

Die Hitze-Helden

Maverick Viñales hatte sich, wie auch sein Teamkollege Valentino Rossi, für den weichen Vorderreifen entschieden, in der Hoffnung, damit den Kurvenspeed der Yamaha besser halten zu können. Doch er musste bald einsehen, dass es die falsche Wahl war und konnte Fabio Quartararo nichts entgegensetzen. Dass er trotzdem die zweite Position halten konnte, zeigt, welches Potenzial der Yamaha-Werkspilot hat.

In der Gruppe hinter ihm ging es richtig heftig zur Sache. Und einer, mit dem man diesmal gar nicht gerechnet hatte, vervollständigte zum Schluss das Podest: Andrea Dovizioso kämpfte zum Schluss den grandiosen Jack Miller nieder und brachte erstmals seit Casey Stoner 2009 eine Ducati in Jerez aufs Podest. „Diese Hitze war grenzwertig“, schnaufte der 34-jährige Italiener hinterher. „Wenn ich hier auch nicht die Pace hatte, konnte ich die Reifen am längsten am Leben halten.“ So konnte er drei Wochen nach seiner Schlüsselbein-OP auf einer Strecke, die er nicht auf seiner Rechnung hatte, Sekt versprühen.

Schon am nächsten Wochenende geht es weiter. Es wird spannend, wie die Stars die Erfahrung dieses Wochenendes nutzen. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WIE FÜHLEN SIE SICH NACH IHREM ERSTEN MOTOGP-SIEG?

Es war ein wirklich hartes Rennen. Zunächst hatte ich keinen besonders guten Start, und dann war ich Fünfter hinter Pecco Bagnaia und Jack Miller. Hinter den Ducatis ist es sehr schwierig, unsere Kurvengeschwindigkeit zu fahren, besonders im letzten Sektor. Nachdem ich sie überholt hatte und den Fehler von Márquez sah, war es schwierig, Maverick Viñales einzuholen. Dann hat er in Turn 6 einen kleinen Fehler gemacht, und ich bin ab da meine eigene Pace gefahren. Der Grip war nach dem Moto2-Rennen sehr schlecht, es war schwierig, die Strecke einzuschätzen. Aber die Hauptsache ist, dass wir unseren ersten MotoGP-Sieg geholt haben.

HABEN SIE DEN RUTSCHER VON MARC MÁRQUEZ IN TURN 4 GESEHEN?

Ich habe es mir erst nach dem Rennen ansehen können. Er hat einen unglaublichen Save gemacht, zum Schluss hatte er einen sehr bösen Highsider. Ich hoffe, dass es ihm bald wieder gut geht und wir ihn bald wiedersehen können.

WELCHES GEFÜHL HATTEN SIE NACH DEM SIEG?

Es fühlte sich unglaublich an, aber es ist irgendwie unwirklich. Es waren keine Fans um die Strecke herum, so konnte ich es nur mit mir selbst und den Mechanikern feiern. Wenn sich dies alles setzt, wird das Gefühl dasselbe sein, und ich werde es genauso genießen. Es war mein erster MotoGP-Sieg, aber ab morgen konzentrieren wir uns aufs nächste Wochenende.

Orange Macht rollt an

So nah wie beim diesjährigen WM-Auftakt war KTM noch nie an der MotoGP-Spitze dran. Dazu konnte Neuzugang Brad Binder vollends überzeugen.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Zwei, mit denen nun zu rechnen ist: Pol Espargaró (#44) und Brad Binder (#33)

Pol Espargaró war richtig aufgekratzt. „Es ist unglaublich“, sprudelte es nur so aus ihm heraus. „Ich war in der Gruppe überall schneller als jedes andere Motorrad. Nur auf der Geraden war ich gegen die Ducati von Dovizioso machtlos. Sonst wäre sogar ein Podestplatz drin gewesen.“ Damit wurde in Jerez auch die letzte Schwäche der KTM beseitigt, die sie im Vorjahr noch plagte: dass sie bei Hitze viel Grip verliert und die Reifen ruiniert. „Bislang war unsere Stärke, dass wir hart bremsen und schnell einlenken konnten, weil das Motorrad immer ein gutes Vorderradgefühl gab. Jetzt haben wir viele unserer Schwachstellen verbessert, konnten dieses gute Gefühl aber beibehalten. Da fällt einem schon ein Stein vom Herzen, wenn die Dinge, die in der Vorsaison theoretisch funktionieren, sich dann auch am Renntag bewähren. Es ist auch sehr positiv, dass, während wir bisher immer nur zu Rennbeginn angreifen konnten, wir nun zu Rennende hin stärker werden. Das gibt den Fahrern viel Motivation“, freute sich KTM-Rennddirektor Pit Beirer. „Aber das war bisher nur ein Rennen, jetzt hoffen wir, dass wir so weitermachen können.“

Aber die eigentliche Sensation bei den Österreichern war MotoGP-Rookie Brad Binder. Bis zum Rennen hatte er seine Pace so erhöhen können, dass er gleich mit seinem erfahrenen Teamkollegen mithielt und die beiden im Formationsflug in der Spitzengruppe mitfuhren. Doch in der siebten Runde verbremste er sich einmal, musste ins Kies und konnte sich erst ganz am Ende des Feldes einreihen. Doch von dort kämpfte er sich auf P13 vor und fuhr zeitweise die gleichen Rundenzeiten wie Marc Márquez bei seiner Aufholjagd. Aber die meiste Hoffnung macht seine Erkenntnis: „Jetzt weiß ich, dass auch ein MotoGP-Rennen so wie jedes andere ist.“ Andere Rookies brauchten teils Jahre, bis sie so weit waren. ■

KOMMENTAR

DIE MOTOGP IST MIT EINEM RIESENKNALL ZURÜCK

Der ganzen nervenaufreibenden Zwangspause zum Trotz kamen alle gleich wieder in ihren Arbeitsrhythmus. Trotz aller Unbequemlichkeiten strotzte alles vor Tatendrang, und obwohl die Hitze Mensch und Material komplett auslaugte, der schwitzende Asphalt wenig Grip hatte, purzelten viele Rekorde. Nach einer so langen Pause eigentlich unvorstellbar in einer Hochleistungsgesellschaft, in der nur ständige Routine und Wiederholung das Bewegen am absoluten Limit sicherstellen.

Doch all dies hatte auch seinen Preis. Seit der Titanenzeit mit den brutalen und unberechenbaren 500er-Zweitaktern haben sich noch nie so viele der Spitzenfahrer gleich zu Saisonbeginn verletzt und um ihre Chancen gebracht, und das wird bei der verkürzten Saison doppelt schmerzhaft.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

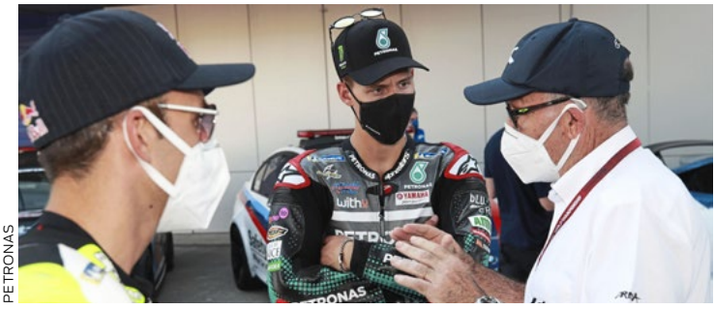
AUS DEM FAHRERLAGER

ALARMSTUFE ROT

Der Anblick der leeren Tribünen und des völlig abgeschotteten Fahrerlagers hatte etwas Apokalyptisches an sich. Noch verstärkt wurde dies durch die superstrengen Vorsichtsmaßnahmen, denen sich die Dorna mit dem gesamten WM-Tross unterworfen hat, um die WM überhaupt fortführen zu können. Zu der Zeit, als sie die Genehmigung erwirkt hat, war in Spanien der Höhepunkt der Corona-Pandemie, und so wurden Sicherheitsmaßnahmen aufgestellt wie in einem Krankenhaus. Nur Schutzmasken der medizinischen Stufe wurden akzeptiert, dazu musste jedes Teammitglied, das in Kontakt mit den Fahrern kam, die ja zwischenzeitig den Helm abnehmen mussten, ein zusätzliches Gesichtsschild und Handschuhe tragen. Die wenigen TV-Reporter, die in die Nähe der Fahrer gelassen wurden, mussten ebenfalls Masken und Schutzschilder tragen, die Mikrophone wurden bei den Interviews an langen Stangen aus einem Sicherheitsabstand von zwei Metern vor die Gesichter der Fahrer gehalten. Selbst das Siegerpodest wurde verbreitert, damit der Sicherheitsabstand zwischen den Fahrern gewahrt werden konnte. Im Pressekonferenzsaal, in dem sich sonst nach den Rennen die Medien tummeln, saß nur MotoGP-Kommentator Steve Day in der Mitte des Raumes auf einem Stuhl, weit weg von den Fahrern, die auf weit entfernt voneinander gestellten Hockern saßen. Die Medien nahmen über Zoom-Konferenzen teil. Die Maßnahmen wurden auch während der Trainings und der Rennen streng überwacht. Ständige Patrouillen zählten die sich in den Boxen aufhaltenden Menschen, deren Zahl zehn nicht überschreiten durfte. Aber die Mannschaften hatten sich schnell an die neuen Regeln gewohnt und waren froh, endlich wieder Rennen fahren zu können.

GEDENKMINUTE

Das Wochenende stand unter dem Zeichen „#Race for Them“, das an die Opfer, die die Covid-19-Pandemie bisher genommen hat, erinnern sollte. So gab es auch eine Schweigeminute für die über eine halbe Million Todesopfer, die das Virus seit dem Ausbruch der Seuche im Dezember verursacht hat. ■ IP



PETRONAS

Johann Zarco, Fabio Quartararo und Carmelo Ezpeleta (v. l.) mit Masken

MOTOGP-ERGEBNISSE

Jerez (E) – 19. Juli 2020 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 53 Grad. Schnitt des Siegers: 160,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	41.23,796 min	285,7 km/h	1.38,549 min	H/S	25
2.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+4,603 s	286,4 km/h	1.38,445 min	S/S	20
3.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	25	+5,946 s	294,2 km/h	1.38,767 min	H/S	16
4.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	25	+6,668 s	291,8 km/h	1.38,677 min	H/S	13
5.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+6,844 s	290,3 km/h	1.38,843 min	H/S	11
6.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+6,938 s	291,1 km/h	1.38,753 min	H/S	10
7.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	25	+13,027 s	292,6 km/h	1.38,799 min	H/S	9
8.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+13,441 s	288,7 km/h	1.38,949 min	H/S	8
9.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	25	+19,651 s	290,3 km/h	1.39,399 min	H/S	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+21,553 s	287,2 km/h	1.39,541 min	H/S	6
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	25	+25,100 s	288,7 km/h	1.39,556 min	H/S	5
12.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+27,350 s	288,7 km/h	1.39,603 min	H/S	4
13.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	25	+29,640 s	287,2 km/h	1.38,909 min	H/S	3
14.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	25	+32,898 s	287,2 km/h	1.39,965 min	H/S	2
15.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	25	+39,682 s	287,2 km/h	1.39,982 min	H/S	1
	Nicht gewertet:							
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	21	+4 Runden	291,8 km/h	1.38,372 min	H/S	-
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	19	+6 Runden	285,7 km/h	1.39,139 min	H/S	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	18	+7 Runden	284,2 km/h	1.39,163 min	S/S	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	2	+23 Runden	284,2 km/h	1.39,793 min	H/S	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1	+24 Runden	285,7 km/h	1.47,771 min	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.36,705 min
2.	Viñales	1.36,844 min
3.	M. Márquez	1.36,862 min
4.	Bagnaia	1.36,955 min
5.	Miller	1.37,453 min
6.	Crutchlow	1.37,454 min*
7.	P. Espargaró	1.37,493 min
8.	Dovizioso	1.37,535 min
9.	Rins	1.37,636 min*
10.	Morbidelli	1.37,674 min
11.	Rossi	1.37,741 min
12.	Mir	1.37,784 min
13.	Binder	1.37,396 min
14.	Petrucci	1.37,423 min
15.	Nakagami	1.37,434 min
16.	A. Espargaró	1.37,940 min
17.	Oliveira	1.37,964 min
18.	Smith	1.37,966 min
19.	Rabat	1.38,029 min
20.	Zarco	1.38,106 min
21.	A. Márquez	1.38,256 min
22.	Lecuona	1.38,512 min

* nicht gestartet

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	25
2.	Viñales	20
3.	Dovizioso	16
4.	Miller	13
5.	Morbidelli	11
6.	P. Espargaró	10
7.	Bagnaia	9
8.	Oliveira	8
9.	Petrucci	7
10.	Nakagami	6

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	25
2.	Ducati	16
3.	KTM	10
4.	Honda	6
5.	Aprilia	1

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Petronas Yamaha SRT	36
2.	Ducati Team	23
3.	Pramac Racing	22
4.	Monster Energy Yamaha MotoGP	20
5.	Red Bull KTM Factory Racing	13
6.	Red Bull KTM Tech3	8
7.	Reale Avintia Racing	7
8.	LCR Honda	6
9.	Repsol Honda Team	4
10.	Aprilia Racing Team Gresini	1

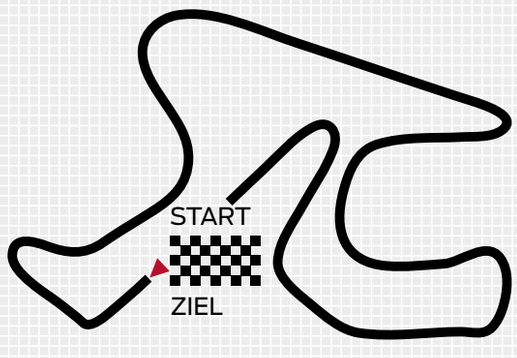
„Die MotoGP-WM ist nun völlig offen und es gibt mindestens drei neue Favoriten. Wir sind zum Glück trotz aller Vorzeichen auch mit dabei.“

Andrea Dovizioso

Rundenrekord: **1.38,051, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.36,705, Fabio Quartararo (Yamaha), 2020**
Topspeed-Rekord: **296,7 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

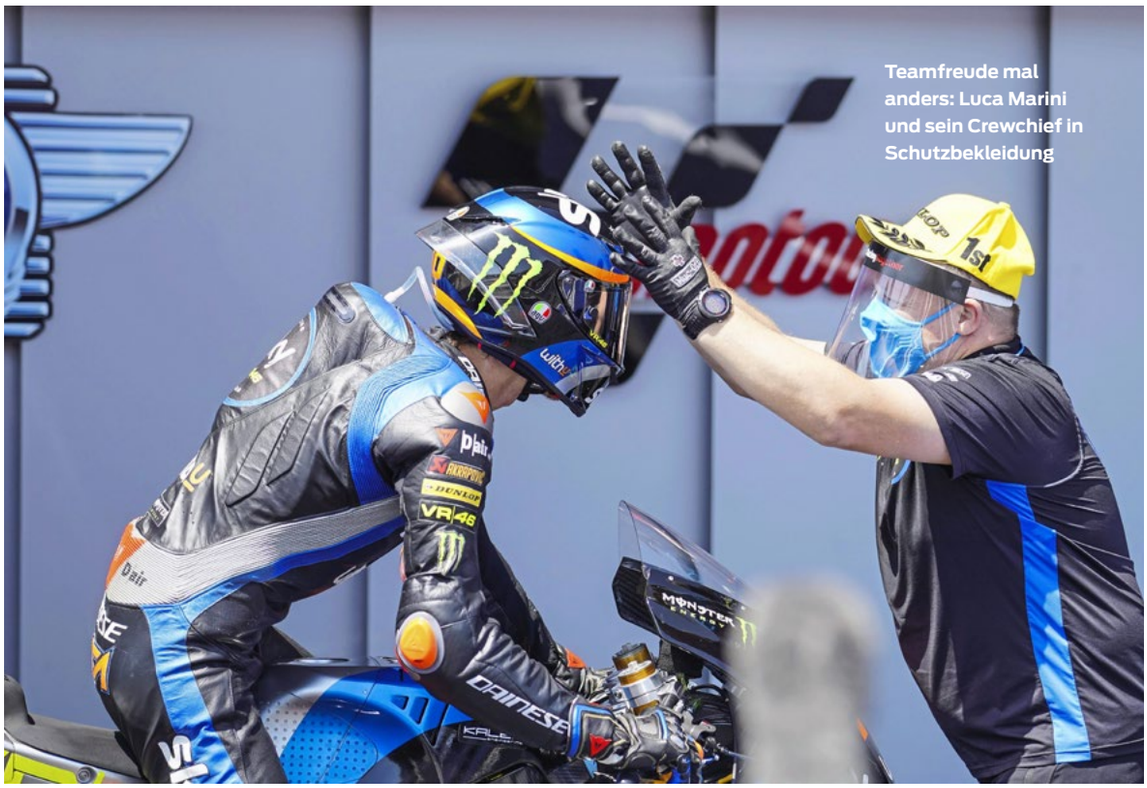
STRECKE





Erfolg in einem unwirklichen Moment: Teamchef Razlan Razali auf dem Podest

Ein Tag für den superweichen Stil



Teamfreude mal anders: Luca Marini und sein Crewchief in Schutzbekleidung

VR46

Was Luca Marini in Katar nicht gelang, vollbringt er in Jerez. Überraschungsmann Tetsuta Nagashima setzt sich an der WM-Spitze ab. Beide Intact-Piloten stürzen.

Von: **Imre Paulovits**

In Jerez, am südlichsten Zipfel von Europa, ist es im Sommer verdammt heiß. Deshalb fand das Rennen dort bislang nie später als im Mai statt. Der Grip der Strecke ließ nun bei Asphalttemperaturen von bis zu 60 Grad schlagartig nach, und dies verlangte von den Fahrern einen weichen Fahrstil, fast wie im Regen.

Während Tom Lüthi, der in all seinen Jahren gelernt hat, dass das beste Mittel, sich bei Zweikämpfen durchzusetzen, das späte Bremsen ist, und dies bis zur Vollendung perfektioniert hat, dazu bei den Tests im Winter sei-

Die Königsklasse fordert ihre Opfer

Cal Crutchlow und Álex Rins konnten an dem Rennen nicht teilnehmen, die Zukunft von Weltmeister Marc Márquez ist ungewiss. So hat seit Beginn der MotoGP-Ära noch keine Saison begonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Unheil begann bereits beim Testtag am Mittwoch: Der Aprilia-Motor von Aleix Espargaró explodierte, auf seinem Öl rutschte Ducati-Werkspilot Danilo Petrucci aus und verstauchte sich Hals und Schultern. Dem Italiener stand der Schmerz das ganze Wochenende über im Gesicht geschrieben, seine Leistung im Rennen kann ihm daher gar nicht hoch genug angerechnet werden.

Im Qualifying stürzte Jack Miller in Turn 11, dem nachfolgenden Álex Rins rutschte das Vorderrad weg, weil er nicht in den im Kiesbett liegenden Miller krachen wollte, hielt er das Motorrad und überschlug sich fürchterlich. Dabei kugelte er sich die rechte Schulter aus, und der Scan brachte noch einen Riss im Gelenkkopf und Verletzungen an den Muskeln und Bändern zum Vorschein.

Im Warm-up erwischte es Cal Crutchlow. Er schlug in Turn 8 im Kiesbett ein, und nachdem im Krankenhaus in Jerez eine Gehirnerschütterung und ein Schleudertrauma festgestellt worden waren, wurde er vom Rennarzt Dr. Charte nicht zum Rennen zugelassen. Dann kam es noch schlimmer: Crutchlow spürte starke Schmerzen im linken Handgelenk und fuhr zurück ins Krankenhaus. Es wurde ein Bruch des Kahnbeins festgestellt. Er wurde arthroskopisch operiert und man setzte einen Stift ein. Nun ist fraglich, wann er wieder fahren kann.



SUZUKI

Álex Rins und Suzuki-Teamchef Davide Brivio: Rückschlag für WM-Favoriten

Am schlimmsten erwischte es aber Marc Márquez im Rennen. Bei dem Highsider in Turn 3 wurde er im Kiesbett von seinem Motorrad am rechten Arm getroffen, er brach sich den Oberarmknochen, und es besteht die Gefahr, dass er sich dabei auch den Radialnerv verletzt hat, der für die Bewegung des Unterarms und der Hand zuständig ist. Dr. Mir flog umgehend nach Barcelona, um die Operation des Weltmeisters vorzubereiten, die am Montagvormittag stattfand. ■

von Luca Marini

ne Abstimmung darauf verfeinert hat, musste nun umdenken – und er hatte mit seinem Team kein leichtes Wochenende. Solange es am Vormittag noch einigermaßen kühl war, hatte er die Pace, aber wenn die Temperaturen stiegen, kamen die Probleme. Trotzdem war die Stimmung im Intact-Team nach der langen Zwangspause euphorisch, und als Marcel Schrötter am Samstagvormittag die schnellster je in Jerez mit einem Moto2-Motorrad gefahrene Runde in den Asphalt brannte, wurden sie noch weiter beflügelt.

Auch im Rennen hielt der Deutsche gut mit, er kämpfte unter den Top-5, doch in der achten Runde war seine Fahrt schlagartig beendet. „Wir gingen vor der MotoGP-Klasse auf die Strecke. Es war also noch kein Gummi von deren Reifen auf dem Asphalt“, resümierte Schrötter. „Ich musste zwei, drei große Rutscher über das Vorderrad parieren. Daher war es mühsam, die Lücke zu den Vorderleuten zu schließen. Vom Gefühl her war ich aber drauf und dran, die Jungs einzuholen. Dann ist mir im schnellen Turn 11 das Vorderrad weggerutscht.“

Tom Lüthi konnte sich vom 19. Startplatz aus in die Top-10 vorkämpfen, doch in Runde 21 ereilte auch ihn das Schicksal. „Ich bin sehr enttäuscht“, so der geknickte Schweizer. „Meine Jungs haben wirklich hart gearbeitet und viel probiert. Ich habe wirklich gepusht, war einfach über dem Limit – und als dann die Reifen abgebaut haben, habe ich die Kontrolle über das Vorderrad verloren.“

Dafür war Luca Marini unwiderstehlich. Katar-Sieger Tetsuta Nagashima setzte den VR46-Piloten zwar lange unter Druck, aber nach einigen fürchterlichen Rutschern besann er sich seiner WM-Chancen. Und dort hat der erstaunliche Japaner bereits 17 Punkte Vorsprung. Am Wochenende geht es gleich weiter. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Valentino Rossi kam gut gelaunt in Jerez an und verkündete, dass seine Verhandlungen mit dem Petronas-Yamaha-Team zu 99 Prozent abgeschlossen seien, es nur noch um Details beim Personal ginge und er wohl eine weitere GP-Saison anhängen werde. Das Rennwochenende erlebte der 41-Jährige dann bei nicht mehr ganz so guter Laune. Zwar konnte er sich gleich für Q2 qualifizieren, doch er klagte über das gesamte Wochenende darüber, dass er keinen passenden Hinterreifen finde, und entschied sich wie sein Teamkollege dann für den weichen Vorderreifen. Dann ging sieben Runden vor dem Ziel die Motorwarnleuchte an seiner Yamaha an – er musste abstellen.

MOTOGP

Das Suzuki-Team, das sich nach den positiven Wintertests berechtigte Hoffnung auf Podestplätze und Siege machte, schrieb in Jerez eine Nullrunde. Nachdem sich Álex Rins im Qualifying verletzte und nicht starten konnte, stürzte sein Teamkollege Joan Mir, der auch eine sehr gute Rennpace hatte, aber vom zehnten Startplatz losfahren musste, bereits in der zweiten Runde.

MOTOGP

Der Highsider von Marc Márquez wirft gewisse Rätsel auf. Er war innen auf den Curb gekommen, dann keilte das Motorrad schlagartig aus. Bei dem Ritt durch den Kies wurde der Flügel an der Schwinge abgerissen, der für etwas Grip und kühlere Reifentemperaturen sorgt. Es kann auch sein, dass die extrem griffige Farbe, die Stürze bei Regen verhindern soll, bei den Temperaturen mehr Grip hatte als der Asphalt, was die Balance und die Elektronik der Honda durcheinanderbrachte.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E): 19. Juli 2020; 2. WM-Lauf; 101,729 km über 23 Rdn. à 4,423 km; 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 30 Grad; Asphalt: 45 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Luca Marini (I)	Kalex	23	39.23,297 min	1.42,172 min	25
2.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+1,271 sec	1.41,995 min	20
3.	Jorge Martín (E)	Kalex	23	+4,838 sec	1.42,390 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+6,200 sec	1.42,356 min	13
5.	Arón Canet (E)	Speed Up	23	+10,794 sec	1.42,546 min	11
6.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	23	+15,578 sec	1.42,689 min	10
7.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	+17,426 sec	1.42,797 min	9
8.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+19,416 sec	1.42,779 min	8
9.	Enea Bastianini (I)	Kalex	23	+19,505 sec	1.42,804 min	7
10.	Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+19,590 sec	1.42,755 min	6
11.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	23	+21,269 sec	1.42,881 min	5
12.	Héctor Garzo (E)	Kalex	23	+21,405 sec	1.42,879 min	4
13.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+24,550 sec	1.42,941 min	3
14.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	23	+26,232 sec	1.42,985 min	2
15.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	23	+27,303 sec	1.43,108 min	1
16.	Edgar Pons (E)	Kalex	23	+32,566 sec	1.43,221 min	-
17.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+33,951 sec	1.43,410 min	-
18.	Jake Dixon (GB)	Kalex	23	+36,432 sec	1.43,418 min	-
19.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	23	+43,699 sec	1.43,712 min	-
20.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	23	+43,889 sec	1.43,728 min	-
21.	Jesko Raffin (CH)	NTS	23	+1.02,884 min	1.44,385 min	-
22.	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	23	+1.09,455 min	1.45,000 min	-
23.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	22	+1 Runde	1.43,207 min	-
	Nicht gewertet:					
	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	20	+3 Runden	1.42,750 min	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	16	+7 Runden	1.42,842 min	-
	Marcel Schrötter (D)	Kalex	7	+16 Runden	1.42,463 min	-
	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	6	+17 Runden	1.42,249 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	6	+17 Runden	1.43,899 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	5	+18 Runden	1.43,317 min	-
	Jorge Navarro (E)	Speed Up	0	+23 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Nagashima	45
2.	Baldassarri	28
3.	Marini	25
4.	Bastianini	23
5.	Gardner	20
6.	Canet	19
7.	Martín	16
8.	Roberts	13
13.	Schrötter	9
14.	Lüthi	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	50
2.	Speed Up	21
3.	MV Agusta	6
4.	NTS	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	61
2.	Flexbox HP 40	32
8.	Liqui Moly Intact GP	15

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.41,384 min
2.	Navarro	1.41,565 min
3.	Lowes	1.41,684 min
4.	Marini	1.41,707 min
5.	Bezzecchi	1.41,722 min
6.	Canet	1.41,850 min
7.	Schrötter	1.41,869 min
8.	Nagashima	1.41,889 min
9.	Vierge	1.41,979 min
10.	Baldassarri	1.42,010 min
11.	Bastianini	1.42,082 min
12.	Gardner	1.42,162 min
13.	Pons	1.42,299 min
14.	Garzo	1.42,364 min
15.	Syahrin	1.42,405 min
16.	Roberts	1.42,421 min
17.	Dixon	1.42,520 min
18.	Di Giannantonio	1.43,118 min
19.	Lüthi	1.42,167 min
20.	Bulega	1.42,183 min
21.	Corsi	1.42,298 min
22.	Bendsneyder	1.42,322 min
23.	Manzi	1.42,326 min
24.	Fernández	1.42,350 min
25.	Ramírez	1.42,444 min
26.	Chantra	1.42,481 min
29.	Raffin	1.43,967 min

Albert Arenas zieht sein Ding

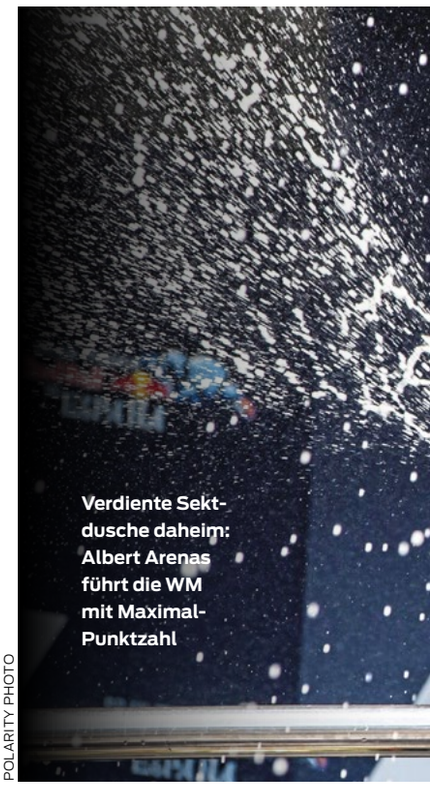
Er stand in Katar ganz oben, nun hat Spanien wieder einen neuen Helden: Auch in der Hitze daheim überrumpelte Aspar-KTM-Pilot Albert Arenas die Konkurrenz.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Eigentlich hat er alles andere als die Statur, um eine leichte Moto3 zu fahren. Doch Albert Arenas hat über den Winter enorm an seinem Fahrstil gefeilt, und der 23-jährige Spanier ist plötzlich der Mann, auf den alle Augen achten. Bislang als immer höflicher und netter Geselle bekannt, ist der Sympathieträger aus Girona in seiner sechsten WM-Saison zu einem rundum kompletten Rennfahrer gereift. Die harten Jahre, in denen er sich mit unterlegenem Material von Peugeot und Mahindra motivieren musste, haben ihn gestählt, und er ist auch bei KTM in einer Zeit gekommen, als es gegen die Honda-Piloten nur mit einer zusätzlichen Portion Biss möglich war, Spitzenplätze herauszufahren. Seine beiden Siege in Le Mans und auf Phillip Island 2018 zeigten aber sein Potenzial auf, und die drei Podestplätze in Thailand, Japan und Australien hintereinander im Vorjahr gaben ihm noch einmal Motivation.

Jetzt ist die KTM auf Augenhöhe mit der Honda, und Arenas kann seine Erfahrung, die er im Team Aspar in drei Jahren mit den Technikern aufgebaut hat, nutzen. „Wir hatten in der Moto3 und in der MotoGP ein ähnliches Problem“, blickt KTM-Renndirektor Pit Beirer zurück. „Wir konnten bei kühleren Temperaturen am Vormittag immer bessere Zeiten fahren, als wenn es nachmittags heiß wurde. Die Dinge, die wir in den letzten Jahren vor allem in der MotoGP gelernt haben, haben uns nicht nur dort, sondern auch in der Moto3 Dinge verstehen gelehrt, und das hat klare Verbesserungen gebracht. Wenn die Fahrer merken, dass es umso besser geht, je länger der Tag dauert, dann gibt es ihnen Vertrauen. In dem extrem ausgeglichenen Fahrerfeld der Moto3 bringt das bei der richtigen mentalen Einstellung klare Vorteile.“

Arenas hat diese genutzt. Er setzte sich bereits zu Beginn an die Spitze, und als es in der letzten Runde wieder zählte, war er an der richtigen Stelle. John McPhee versuchte zwar in der letzten Kurve eine Attacke, war aber zu spät auf der Bremse und wurde hinausgetragen. Weil auch Tony Arbolino und Andrea Migno damit kämpften, ihre Linien zu halten, wurde der unglückliche Schotte von der Bahn in einen Sturz gerempelt. „Ich wusste, dass ich mit dem verbrauchten Reifen noch gut fahren konnte, und so habe ich mich nicht verrückt machen lassen“, gestand Arenas. „Wir haben im Warm-up noch etwas geändert, und das hat sich ausgezahlt.“ ■



Verdiente Sektdusche daheim: Albert Arenas führt die WM mit Maximal-Punktzahl

POLARITY PHOTO

Durchwachsenes Debüt für Barry Baltus

Die beiden jungen Rookies von Prüstel GP mussten sich nach der langen Pause erst wieder ans Fahren gewöhnen. Barry Baltus hatte sich sein Debüt sicher leichter vorgestellt.

In Jerez debütierte bei Prüstel GP der nun 16-jährige Belgier Barry Baltus, auch für den Schweizer Jason Dupasquier war es erst das zweite WM-Rennen bei der deutschen KTM-Truppe.

In den Trainings konnten sich Dupasquier und Baltus ständig steigern, bis Samstagmorgen hatten sie ihre Zeiten aus dem ersten freien Training um eine volle Sekunde verbessert. Im Qualifying machte es die Hitze schwer, die Zeiten weiter zu verbessern, so war nicht mehr als Startposition 28 und 29 drin. Im Rennen kämpfte Dupasquier ständig um die Führung in seiner Gruppe und genoss das Rennen bis zur Ziellinie. Motiviert durch die gute Leistung im Warm-up, kämpfte Baltus die meiste Zeit in der gleichen Gruppe. Doch nach zwei Long-Lap-Penalties kam er in seinem ersten WM-Rennen nur als 24. ins Ziel. „22 Runden sind viel, aber ich schaffte es körperlich, die Distanz durchzustehen“, schnaufte er im Ziel aber zufrieden. ■ IP



POLARITY PHOTO

Jason Dupasquier: Platz 21 in Jerez

Maximilian Kofler trotzt der Hitze mit Platz 20

Der 19-jährige Österreicher egalisierte bei seinem sechsten GP-Start sein bislang bestes WM-Ergebnis mit der CIP-KTM.

Das Rennen in Jerez, 133 Tage nach dem WM-Auftakt in Katar, begann für Kofler gleich mit einer Schrecksekunde. In der ersten Kurve stürzten Dennis Foggia und Carlos Tatay, und der Österreicher konnte den beiden Gestürzten gerade noch ausweichen. Er verlor jedoch viele Plätze und musste sich ganz hinten wieder einreihen. Doch dann kämpfte sich der CIP-KTM-Pilot Platz für Platz wieder nach vorne und wurde, wie vor knapp einem Jahr beim Grand Prix von Österreich als Wildcard-Pilot, Zwanzigster.

„Insgesamt kann ich mit dem Rennen ganz zufrieden sein, denn schon nach Kurve eins hätte es auch vorbei sein können. Ich habe dort wichtige Zeit liegen lassen müssen, aber kann mit dem restlichen Rennen sehr zufrieden sein“, resümierte Kofler, der von den Moto3-Rookies Drittbester wurde. „Die ersten Runden nach dem Zwischenfall waren echt gut, da bin ich die schnellsten Zeiten meines Wochenendes gefahren und habe wieder Anschluss an die Fahrer vor mir gefunden. Ich habe danach versucht, weiter zu pushen, aber es war nicht mehr möglich, die nächste Gruppe zu erreichen.“ ■ IP



POLARITY PHOTO

Kofler: Durchwachsenes Rennen

wieder durch



MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E): 19. Juli 2020; 2. WM-Lauf; 97,306 km über 22 Rdn. à 4,423 km; 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 35 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Albert Arenas (E)	KTM	22	39.26,256 min	1.46,712 min	25
2.	Ai Ogura (J)	Honda	22	+0,340 sec	1.46,770 min	20
3.	Tony Arbolino (I)	Honda	22	+0,369 sec	1.46,647 min	16
4.	Andrea Migno (I)	KTM	22	+0,546 sec	1.46,816 min	13
5.	Celestino Vietti (I)	KTM	22	+0,634 sec	1.46,565 min	11
6.	Raúl Fernández (E)	KTM	22	+0,682 sec	1.46,767 min	10
7.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	22	+0,753 sec	1.46,408 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	+0,881 sec	1.46,841 min	8
9.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+0,986 sec	1.46,846 min	7
10.	Jaume Masia (E)	Honda	22	+3,646 sec	1.46,627 min	6
11.	Ayumu Sasaki (J)	Honda	22	+3,751 sec	1.46,845 min	5
12.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+3,936 sec	1.46,918 min	4
13.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	22	+4,157 sec	1.46,757 min	3
14.	Alonso Lopez (E)	Husqvarna	22	+6,086 sec	1.46,831 min	2
15.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+5,608 sec	1.46,561 min	1
16.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	22	+6,098 sec	1.46,518 min	-
17.	Sergio Garcia (E)	Honda	22	+6,256 sec	1.46,165 min	-
18.	Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+17,642 sec	1.46,350 min	-
19.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+28,324 sec	1.46,785 min	-
20.	Maximilian Kofler (A)	KTM	22	+28,406 sec	1.47,175 min	-
21.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	22	+28,640 sec	1.47,543 min	-
22.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	22	+28,844 sec	1.47,366 min	-
23.	Davide Pizzoli (I)	KTM	22	+29,026 sec	1.47,646 min	-
24.	Barry Baltus (B)	KTM	22	+33,352 sec	1.47,671 min	-
25.	Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+1.03,589 min	1.46,766 min	-
	Nicht gewertet:					
	John McPhee (GB)	Honda	21	+1 Runde	1.46,395 min	-

Vorschau GP Andalusien

ZEITPLAN

GP von Andalusien/Jerez
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 24. Juli 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, 25. Juli 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, 26. Juli 2020

8.20–8.40	Moto3	Warm-up
8.50–9.10	Moto2	Warm-up
9.20–9.40	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Andalusien/Jerez

Sieger 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda, 1.46,011 (= 150,1 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.41,182 (= 157,3 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.36,880 (= 164,3 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: John McPhee (GB), Honda, 1.46,365 (= 149,6 km/h)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.41,539 (= 156,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.38,015 (= 162,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Sergio García (E), Honda, 1.46,165 (= 149,9 km/h) (2020)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 1.41,539 (= 156,8 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.38,015 (= 162,3 km/h) (2019)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arenas	50
2.	Ogura	35
3.	McPhee	20
4.	Masia	19
5.	Suzuki	19
6.	Rodrigo	19
7.	Arbolino	17
8.	Fernández	16
9.	Migno	13
10.	Vietti	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	50
2.	Honda	40
3.	Husqvarna	6

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Aspar Team Gaviota	54
2.	Honda Team Asia	36
3.	Kömmerling Gresini Moto3	29
4.	Leopard Racing	26
5.	SIC58 Squadra Corse	26
6.	Rivacold Snipers Team	25
7.	Sky Racing Team VR46	24
8.	Petronas Sprinta Racing	20
9.	Red Bull KTM Ajo	18
10.	Red Bull KTM Tech3	9

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Suzuki	1.45,465 min
2.	Migno	1.45,660 min
3.	McPhee	1.45,772 min
4.	Fernández	1.45,966 min
5.	Vietti	1.46,076 min
6.	Alcoba	1.46,091 min
7.	Arenas	1.46,161 min
8.	Fenati	1.46,238 min
9.	Rodrigo	1.46,265 min
10.	Arbolino	1.46,342 min
11.	Masia	1.46,399 min
12.	Antonelli	1.46,432 min
13.	Toba	1.46,554 min
14.	Salac	1.46,574 min
15.	Ogura	1.46,580 min
16.	Nepa	1.46,597 min
17.	Sasaki	1.46,921 min
18.	Öncü	1.47,309 min
19.	Foggia	1.46,988 min
20.	Kunii	1.47,374 min
21.	Binder	1.47,434 min
22.	Pizzoli	1.47,518 min
23.	Tatay	1.47,613 min
24.	Rossi	1.47,726 min
25.	Yamanaka	1.48,071 min
26.	Kofler	1.48,409 min
27.	Lopez	1.48,541 min
28.	Dupasquier	1.48,557 min
29.	Baltus	1.48,795 min
30.	Pawi	1.48,898 min



Und wieder Granado

MICHELIN

Der Brasilianer Eric Granado begann die MotoE-Saison, wie er die letzte beendet hat: ganz oben auf dem Siegerpodest. Doch Dominique Aegerter ist sehr nah dran, und Lukas Tulovic war die Sensation des Wochenendes.

Von: **Imre Paulovits**

Schon bei den Tests im Winter gewöhnte sich Dominique Aegerter schnell an das schwere E-Bike, und Intact-Teamchef Jürgen Lingg stellte ihm eine Truppe zur Seite, mit der er nun das Umfeld gefunden hat, in dem er genauso locker herüberkommt wie zu seinen besten Moto2-Zeiten. „Dominique hat in den letzten Jahren verkrampft versucht, in der Moto2 zu bleiben, und darunter haben seine Ergebnisse gelitten“, konnte Jürgen Lingg beobachten. „Jetzt ist er richtig aufgeblüht, ist wieder locker – und da kommt seine fahrerische Brillanz wieder durch.“

Der 29-jährige Schweizer legte auch gleich richtig los. In den Trainings war er knapp dran an Eric Granado, der die letzte Saison mit zwei Siegen beim Finale in Valencia beendete. Im Qualifying war dann Lukas Tulovic die Sensation. Frisch von seinen beiden Moto2-EM-Einsätzen angereist, legte er in der E-Pole eine Zeit vor, an der Alex de Angelis, Xavier Siméon und gar Weltcupsieger Matteo Ferrari der Reihe nach scheiterten. Niccolò Canepa warf bei dem Versuch, die Zeit des 20-jährigen Deutschen zu unterbieten, gar seine Energica ins Kies und zerstörte sie vollständig. Gerade zu diesem Zeitpunkt war Dominique Aegerter auf seiner schnellen Runde, und er war der Erste, der die Sektorzeiten von Tulovic klar unterbot. Doch nach Canepas Sturz kam die rote Flagge, und er konnte von vorne anfangen. „Die Reifen waren hin, dazu ist die Batterie während der Standzeit extrem warm geworden, so hatte sie nicht die volle Leistung“, ärgerte sich Teamchef Jürgen Lingg. „Wir haben jetzt bei der IRTA interveniert, dass es in so einem Fall in Zukunft zumindest neue Reifen geben soll.“ Immerhin reichte es für Aegerter so noch zu Startplatz 3.

Harte Bandagen

Im Rennen wunderte sich der Schweizer dann, wie hart es in der ersten Runde zugeht. „Da werden gleich die Ellbogen rausgestreckt“, musste er feststellen. „Da war ich im Handumdrehen auf Platz 8 zurückgefallen und mir fehlte die Zeit, mich weiter nach vorn zu arbeiten. Granado hat sich seinen Vorsprung in der zweiten Runde erarbeitet, die Zeit hätte ich ohne Verkehr auch locker fahren können. Aber jetzt habe ich viel gelernt, ich freue mich schon auf die Fortsetzung.“

Lukas Tulovic konnte Matteo Ferrari lange hinter sich halten, und auch Aegerter konnte die Tech3-Energica des Deutschen erst in der letzten Runde vom Podest verdrängen. „Ich freue mich riesig über meine Fortschritte, die ich in den vergangenen Tagen gemacht habe“, strahlte er trotz des knapp verpassten Podiums. „Leider bin ich in der letzten Runde ein bisschen zu viel gerutscht und hatte daher Nachteile in der Beschleunigung, weshalb ich in der letzten Kurve vor dem Ziel nicht mehr angreifen konnte.“ ■

E-POLE

Jerez (E): 18. Juli 2020

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	1.48,620 min
2.	Lukas Tulovic (D)	1.48,811 min
3.	Dominique Aegerter (CH)	1.48,876 min
4.	Matteo Ferrari (I)	1.48,945 min
5.	Alejandro Medina (E)	1.48,996 min
6.	Xavier Siméon (B)	1.49,070 min
7.	Alex de Angelis (RSM)	1.49,131 min
8.	Jordi Torres (E)	1.49,293 min
9.	Niki Tuuli (FIN)	1.49,372 min
10.	Mattia Casadei (I)	1.49,374 min
11.	Mike di Meglio (F)	1.49,650 min
12.	Xavi Cardelus (AND)	1.49,710 min
13.	Joshua Hook (AUS)	1.49,722 min
14.	Maria Herrera (E)	1.49,743 min
15.	Tommaso Marcon (I)	1.50,110 min
16.	Jakub Kornfeil (CZ)	1.51,012 min
17.	Niccolò Canepa (I)	–

ERGEBNIS RENNEN

Jerez (E): 19. Juli 2020

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	10.55,542 min
2.	Matteo Ferrari (I)	+3,044 s
3.	Dominique Aegerter (CH)	+3,299 s
4.	Lukas Tulovic (D)	+3,517 s
5.	Mattia Casadei (I)	+4,082 s
6.	Jordi Torres (E)	+4,245 s
7.	Alejandro Medina (E)	+4,906 s
8.	Xavier Siméon (B)	+5,475 s
9.	Joshua Hook (AUS)	+5,795 s
10.	Mike di Meglio (F)	+8,484 s

CUP-STAND

1.	Granado	25 Punkte
2.	Ferrari	20
3.	Aegerter	16
4.	Tulovic	13
5.	Casadei	11



MICHELIN

Sensationell: Lukas Tulovic (#35) an der Spitze



GLÄNZEL

Dominique Aegerter: Sehr schnelle Pace, ...



GLÄNZEL

... die ihn schließlich aufs Podest brachte



Dirk Geiger (#60): Keine Punkte, aber langsam Fortschritte

CEV

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Heißes Pflaster

Die Moto2-EM hat ihre Tücken. Das Kiefer Racing Team und Lukas Tulovic haben das zu spüren bekommen.

Von: **Anke Wieczorek**

Der Schweiß floss Lukas Tulovic in Strömen übers Gesicht. Angesichts der 35 Grad im Schatten waren die Moto2-Rennen in Portimão für niemanden ein Zuckerschlecken. Nach bisher zwei Veranstaltungen ist die Luft bei Tulovic und im deutschen Kiefer Racing Team erst einmal draußen. Zwei Wochen Extrem-Programm mit unerfüllten Erwartungen in Portugal haben Spuren hinterlassen. Aber noch ist nichts verloren, bis Ende August hat die Moto2-EM nun Pause, in die Lukas Tulovic als Gesamt-Zehnter geht.

In vier absolvierten Rennen holte der 20-jährige Kalex-Pilot zweimal Punkte, schrieb aber auch zwei Nuller. Nach dem Podiumsplatz im Auftaktrennen tut die Bilanz weh. Dabei hatte bei der zweiten Runde in Portimão alles gut ausgesehen: Nach einem starken dritten Platz im Qualifying ging die ganze Crew ziemlich gelassen ins erste Rennen. Während Yari Montella und Niki Tuuli an der Spitze wieder ihr eigenes Ding machten, pirschte sich Tulovic an die Verfolger Alessandro Zaccone und Alejandro Medina heran. Ein Podestplatz war in Reichweite, doch dann passierte das Gleiche wie schon eine Woche zuvor in Estoril: Tulovic stürzte. „Ich habe auf der Bremse eine Bodenwelle erwischt. Das Vorderrad ist eingeklappt. Ich könnte aus der Haut fahren“, ärgerte er sich.

Für zwei deutsche EM-Zähler sorgte als Einziger diesmal der Klassen-Neuling Kevin Orgis, dessen Aufstieg aus der Superstock-Klasse sich damit schon gelohnt hat. Tulovic wollte den zweiten Saison-Nuller nicht wahrhaben und die Scharte ausbügeln. Doch der Sturz war so schnell nicht aus dem Kopf zu streichen. Mehr als Platz 9 im zweiten Rennen war nicht drin, und er gab zu: „Ich habe nur versucht, das Motorrad heil ins Ziel zu bringen. Bei mir war die Luft draußen.“

Montella, Tuuli und Zaccone standen nach beiden Portimão-Rennen auf dem Podium, Medina wurde jeweils Vierter. Damit war exakt die gleiche Reihenfolge wie schon nach dem zweiten Lauf in Estoril hergestellt. Noch mal zur Erinnerung: Nach dem ersten hatte Tulovic vom Podest gewinkt.

Vorwürfe hat der Eberbacher nicht zu befürchten. Teamchef Jochen Kiefer sieht die Situation realistisch: „Seine Trainingszeiten waren sofort auf hohem Niveau, auch wenn immer etwas auf die Spitze gefehlt hat. Im Rennen ist Lukas wieder hervorragend gestartet, das kann er wirklich gut. Es gab Lücken zu den Vorderleuten, aber er hat sich immer wieder rangekämpft und ein bisschen übertrieben. Das kann passieren. Es war ein normaler Rennunfall.“

Auch die Crew-Mitglieder hat die Hitze der letzten Tage geschlaucht. Kiefer sieht aber auch: „Die Bedingungen waren für alle gleich. Daher Respekt an diejenigen, die diese Strapazen besser wegstecken konnten.“ In Jerez wird Ende August wieder neu abgerechnet. ■

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Pedro Acosta Sanchez (E)	KTM	29:35,001 min
2.	Xavier Artigas Lopez (D)	Honda	+0,017 s
3.	David Salvador Gomez (E)	KTM	+0,628 s
4.	Daniel Holgado (E)	KTM	+0,638 s
5.	Jose Julian Garcia (E)	Honda	+0,692 s
18.	Dirk Geiger (D)	KTM	+27,465 s

WM-STAND

1.	Acosta	45 Punkte
2.	Artigas	45
3.	Salvador	26
4.	Fernandez	26
5.	Holgado	24
6.	Garcia	24
7.	Cook	18

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	David Alonso (E)	Honda	18.59,032 min
2.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+2,275 s
3.	Marco Morelli (E)	Honda	+2,290 s
4.	Angel Piqueras Garcia (E)	Honda	+2,429 s
16.	Noah Dettwiler (CH)	Honda	+16,318 s
17.	Phillip Tonn (D)	Honda	+ 16,616 s

CUP-STAND

1.	Alonso	75 Punkte
2.	Ferrández	52
3.	Ortolá	37
4.	Piqueras	33
5.	Morelli	32
18.	Dettwiler	4
22.	Tonn	2



CEV

Lukas Tulovic: Vor der Sommerpause Zehnter der Moto2-EM

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Yari Montella (I)	Speed up	30.13,675 min
2.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+7,264 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	+12,007 s
4.	Alejandro Medina (E)	Kalex	-12,379 s
5.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+21,733 s
6.	Taiga Hada (J)	Kalex	+21,760 s
14.	Kevin Orgis (D)	Suter	+1.05,272 min

MOTO 2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Yari Montella (I)	Speed up	30.21,430 min
2.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+4,897 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	+9,955 s
4.	Alejandro Medina (E)	Kalex	+13,627 s
5.	Xavi Cardelús (AND)	Kalex	+20,758 s
6.	Peter Biesiekirski (PL)	Kalex	+21,503 s
9.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+29,574 s

EM-STAND

1.	Montella	100 Punkte
2.	Tuuli	80
3.	Zaccone	61
4.	Medina	49
5.	Hada	37
10.	Tulovic	23
17.	Orgis	4



Ilya Mikhalchik: Schnellster als Gaststarter in Assen, Bestzeit in Hockenheim

EISELE

Mikhalchik: Bestzeit

Es kommt langsam Leben in die IDM-Szene. Am Wochenende testeten einige Teams in Hockenheim, andere nahmen an der Holländischen Meisterschaft teil, um sich auf die bald beginnende IDM-Saison vorzubereiten.

Von: **Dirk Johae**

Mit dem Testwochenende in Hockenheim begann die heiße Phase der verkürzten IDM-Saison mit nur vier Rennen. Schnellster der zehn IDM-Superbike-Piloten war der zweifache Meister und Titelverteidiger Ilya Mikhalchik auf BMW, der eine Zeit von 1.41,095 Minuten in die 4,574 Kilometer lange Grand-Prix-Strecke brannte. Der 23 Jahre alte Ukrainer war allerdings auch in Übung, er kam direkt von Testfahrten für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans zum IDM-Test. Eine Woche zuvor hatte der Titelverteidiger in Assen außer Konkurrenz den Auftakt-Lauf des niederländischen ONK Supercup 1000 bestritten. Auf dem TT Circuit, auch Austragungsort des IDM-Auftakts Mitte August, beendete Mikhalchik zwar das Rennen als Erster, wurde aber als Gaststarter nicht gewertet. So gewann den Lauf sein IDM-Mitstreiter und Markenkollege Pepijn Bijsterbosch.

Schneller Russe

Beim Test in Hockenheim war Mikhalchiks Kollege im EGS alpha Van Zon BMW-Team, der IDM-Neueinsteiger Vladimir Leonov aus Russland, die Überraschung. In seiner schnellsten Runde fuhr er nur 0,08 Sekunden langsamer als der Ukrainer. Ebenfalls sehr schnell unterwegs war der Schweizer Dominic Schmitter auf der Yamaha des Hess-Teams. Erwan Nigon, der WEC-Weltmeister und IDM-Vierte von 2019, arbeitete mit dem Team um Technikchef Kurt Stückle konzentriert an der Abstimmung seiner Kawasaki auf die neuen Pirelli-Reifen und war unter den aktuellen Fahrern der IDM Superbike der Viertschnellste.

Unter den IDM-Supersport 600-Fahrern erzielte der 18 Jahre alte Niederländer Sander Kroeze (Yamaha) die schnellste Zeit. Für eine Überraschung könnte in dieser Saison allerdings der Schweizer IDM-Rookie Damien Raemy (Yamaha) sorgen. Der Fahrer aus dem Hess-Team hinterließ in Hockenheim einen starken Eindruck und war schneller als Dion Otten. Doch was die Testzeiten wert sind, wird sich erst beim IDM-Auftakt in Assen zeigen.

Gaststart in Assen

Dort nutzten SSP-600-Vizemeister Marc Buchner (Yamaha) und IDM-Rückkehrer Victor Steeman (Yamaha) die ersten Saisonläufe um den nationalen ONK Supercup 600, um sich auf die neue Saison einzuschießen. Steeman, der für das neue Team seines Landsmanns Timo Lentink antritt, musste sich in beiden Rennen wie am Wochenende zuvor dem Supersport-300-WM-Einsteiger Glenn van Straalen (Kawasaki) geschlagen geben. Aber IDM-Rückkehrer Steeman markierte mit 1.42,148 Minuten die schnellste Rennrunde. Hinter ihm wurde Marc Buchner in allen Rennen Dritter.

Den Test in Hockenheim nutzten auch einige IDM-Supersport-300-Fahrer am Wochenende als Saisonvorbereitung. Das größte Aufgebot schickte die deutsch-niederländische Mannschaft RT Motorsport by SKM-Kawasaki. Mit Marvin Siebdrath, Micky Winkler und dem 14 Jahre alten Rookie Jorke Erwig treten 2020 drei deutsche Fahrer für das Team von Rob Vennegoor und Frank Krekeler an. Komplettiert wird das Team von Colin Velthuizen, IDM-Vierter des Vorjahres, und Neuzugang Luca de Vleeschauwer. Der 17 Jahre alte Belgier wechselt aus dem European Talent Cup in die IDM-Nachwuchsklasse.

Die schnellsten Rundenzeiten erzielten allerdings die beiden Niederländer Ruben Bijman (Yamaha), der Vorjahres-Dritte, und Melvin van der Vaart (Yamaha). ■



IDM

Pepijn Bijsterbosch: Rennen zur holländischen Meisterschaft gewonnen



IDM

IDM-Vorbereitung in Assen: Steeman (#72), Van Straalen (#30) und Buchner (#47)

Superbike-WM

Honda schreitet voran

Bei dem privaten Test in Aragón war das Honda-Werksteam wieder vollzählig. Es kamen neue Teile, und Leon Haslam und Álvaro Bautista wurden beflügelt.

Von: **Imre Paulovits**

Der gemeinsame Test der Superbike-WM-Teams in Misano war nur ein Aufwärmprogramm für das Honda-Werksteam. Ihre Ingenieure waren noch in Japan, rechtzeitig zum letzten Test vor dem Superbike-WM-Wiederbeginn in zwei Wochen wurde ihre Ausreise nach Europa organisiert, und sie brachten auch einige neue Teile für die neue Werks-Fireblade mit.

Das Wetter bei dem zweitägigen Test in Aragón war heiß und windig. Neben den drei Honda-Piloten Leon Haslam, Álvaro Bautista und Takumi Takahashi vom MIE-Althea-Team arbeiteten noch Brixx Performance mit Sylvain Barrier an ihrer Ducati und Nuova M2 Racing mit Christophe Poisson an ihrer Aprilia. Leon Haslam schloss beide Testtage als Schnellster ab, am ersten Tag fuhr er mit 1.51,441 Bestzeit, während sein Teamkollege Álvaro Bautista auf 1.52,038 Minuten kam. Am zweiten Tag steigerten sich die beiden Honda-Werkspiloten auf 1.50,357 respektive 1.50,684. Was die Zeiten wert sind, wird der Auftakt in Jerez zeigen. Letztes Jahr fuhr Bautista mit der Ducati in der Superpole 1.49,049 und im Rennen 1.49,755, allerdings bei besseren Bedingungen.

Viel Arbeit hat Honda-Werkstester Takumi Takahashi noch vor sich: Der Japaner verlor fast drei Sekunden auf seine Honda-Markenkollegen. ■



WORLDSBK

Leon Haslam: An beiden Tagen schneller als sein Teamkollege Álvaro Bautista

Superbike-WM

Melandri statt Camier

Marco Melandri feiert ein spektakuläres Comeback: Der 37-jährige Italiener ersetzt den verletzten Leon Camier bei Barni Ducati für den Rest der Saison.

Von: **Imre Paulovits**

Leon Camier ist einer der nettesten Fahrer der Superbike-WM, und auch einer der schnellsten. Doch den Leidensweg, den der langgewachsene 33-jährige Brite in den letzten Jahren durchgemacht hat, möchte niemand gehen. Nach mehreren Schulterverletzungen und Operationen hat er auch seinen Umstieg auf die Barni-Ducati mit einem Test-Sturz in Aragón begonnen, die lädierte Schulter ist seither noch nicht verheilt. Auch die lange Corona-Pause brachte keine Besserung. Deshalb hat sich der Ex-BSB-Meister mit Barni geeinigt, dass sein Vertrag aufgelöst wird und das Team mit einem anderen Fahrer weitermacht.

Dieser war schnell gefunden: Marco Melandri, der Ende letzter Saison zurückgetreten war, verspürte wieder Lust zu fahren, und beim kurzfristig organisierten Test auf dem Cremona Circuit bei Piacenca kam er gleich gut mit der Panigale V4 R zurecht. „Es wird eine verkürzte Meisterschaft mit Strecken nur in Europa, da war es nicht schwer, mich zu überreden“, gestand Melandri. ■



WORLDSBK

Marco Melandri: Mit der Barni-Ducati auf dem Cremona Circuit gleich schnell

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

Ex-Rennfahrer und Teamchef Werner Daemen verspürte wieder Tatendrang. Er schwang sich mit seinen Schützlingen Ilya Mikhalchik und Markus Reiterberger selbst in den Sattel, und beim gemeinsamen Test wurde Spa-Francorchamps unsicher gemacht. Holzhauer-Honda war am Wochenende mit Julian Puffe und Alessandro Polita auf dem Sachsenring, auch Stefan Bradl war dort mit der neuen CBR1000RR-R unterwegs. Toni Finsterbusch testete das IDM-Bike von GERT56 in Oschersleben. Dann reisten sie am Freitagabend direkt weiter nach Hockenheim, wo erneut getestet wurde.

ENDURANCE-WM

In Le Mans wurde für die Fortführung der Endurance-Weltmeisterschaft getestet. Während YART Yamaha und F.C.C. Honda der Trainingseinheit in Frankreich fernblieben, waren die meisten anderen Top-Teams vertreten. Offiziell war der Pre-Mans-Test gestrichen worden, Rekord-Weltmeister SERT hatte die Strecke aber privat gemietet und die Mitbewerber eingeladen. Suzuki selbst zeigte sich nach diesem Test optimistisch. „Wir haben eine Ausbaustufe am Motor erhalten und jetzt ein anderes, besseres Getriebe“, so Team-Manager Damien Saulnier. „Außerdem hatte Dunlop neue Reifen mit im Gepäck.“
Das WM-Superbike von GERT56, welches für den geplanten Wildcard-Einsatz von Lucy Glöckner aufgebaut wurde, hat wegen der Schulterverletzung, an der die deutsche Rennamazone noch laboriert, Pepijn Bijsterbosch in Oschersleben getestet. Auch er ist Mitglied der Endurance-Stammmannschaft von GERT56.
Derweil gab es für die EWC einige Regeländerungen. Die wohl Wichtigste dürfte sein, dass die Reifenlimitierung nun auch auf neuen und neu asphaltierten Strecken gilt.



Gunter Frohn startete in der DDR auf Suzuki – inoffiziell

QUATEMBER

Hammermaschine

Mit dem japanischen Hersteller Suzuki sind in Deutschland exklusive Namen verbunden. In einer Reihe mit Ken Roczen, Bert Poensgen oder Hermann Kurz steht auch der Brandenburger Gunter Frohn.

Von: **Frank Quatember**

Wenn man den äußerst agilen Gunter Frohn in seiner Werkstatt in dem Dörfchen Treppendorf nahe Lübben werkeln sieht, kann man kaum glauben, dass er bereits 75 Jahre alt ist. Hinter ihm liegt ein Leben voller Erinnerungen an sportliche Erfolge, abenteuerliche Westimporte und ein Kassenschlager namens GuFro.

Der junge Gunter Frohn interessierte sich zunächst für Radsport, kam aber über eine Lehre als Kfz-Schlosser und die Freundschaft mit dem 13-maligen DDR-Meister Ernst Wolff zum Motocross. 1963 war es so weit: Der Lübbenauer baute sich sein erstes Motorrad und feierte schnell erste Erfolge. Ein Jahr später holte er sich in Wittenberg den ersten Titel als DDR-Juniorenmeister auf einem wilden Mix aus CZ-Rahmen, einer knüppelharten russischen Komet-Telegabel und einem MZ ES-Fahrwerk. Den MZ-Motor tunte Ernst Wolff persönlich.

Als Belohnung bekam Frohn eine Probezeit beim MC Dynamo Erfurt unter der Trainerlegende Heinz Ramsch, musste aber wegen Verwandtschaft im Westen Manfred Stein den Vortritt lassen. Den DDR-Meistertitel gewann er nie, wurde in Apolda 1972 „ausgetrickst“. „Am Samstag war es schlammig, und ich war nicht schnell genug“, erinnert sich Gunter Frohn. „Am Sonntag wurde es eng, und Udo Helbig ließ seinen Bruder Peter gewinnen. Wir waren punktgleich. Aber mein schlechter Lauf vom Samstag wurde gewertet, und ich verlor den Titel unglücklich.“

Sein letztes Rennen fuhr er mit 48 Jahren in Luckau und gewann. Frohn schaffte es auch, eine echte Geldmaschine in der DDR zum Laufen zu bringen. Vom Russen Gennadi Stanov, der im Olympischen Dorf von 1936 Elstal stationiert war, bekam er eine Maschine zur Herstellung von Gummigriffen.

Geldmaschine GuFro-Griffe

Frohn erkannte die Chance, baute sich nach etlichen Experimenten eine eigene Maschine und begann, die in der Szene berühmten „GuFro-Griffe“ herzustellen. „Das war eine Geldmaschine“, lacht der agile Rentner. „Vorbild waren die Griffe von Doherty. Wir mussten die richtige Gummi-Mischung finden. Ich kam mit der großen Tasche ins Fahrerlager und verlangte zehn Mark für den Satz. Nach einer Stunde war alles ausverkauft!“ Auch international waren die Frohn-Griffe ein Renner. Norweger, Belgier, Franzosen – alle wollten die Teile „Made in DDR“.

Doch sein größter Coup gelang Gunter Frohn mit Suzuki. Er beantragte Mitte der 1970er-Jahre in Ostberlin nahe der Grenze eine Einfuhrgenehmigung für Motorradteile. Und er bekam sie, zunächst über Suzuki-Importeur Arne Nielsen. Beim ersten Rennen in Gräfentonna, als Frohn mit Suzuki-Motor und Fahrwerk auftauchte, tarnte er den Motor noch mit CZ-Deckel. Niemand merkte den Schwindel, bis ihn beim Rennen in Zeitz der Streckensprecher mit „Frohn auf Suzuki!“ feierte.

Wassergekühlte Suzuki

Später bekam Frohn die Suzuki mit Aluminiumtank, mit der Harry Everts Weltmeister wurde. „Eine Hammermaschine!“, erinnert sich der Brandenburger. Im August 1981 kam die erste wassergekühlte Suzuki in Einzelteilen in seine Hände, bezahlt wurde mit vielen Arbeitsstunden am Moskwitsch eines befreundeten Arztes.

Weitere Geschichten aus der guten, alten Zeit des Motocross bringt MSa im zweiten Teil der Frohn-Story. Unter anderem wird berichtet, warum der Brandenburger bei Legenden wie Roger de Coster und Sylvain Geboers höchste Anerkennung genießt. ■



QUATEMBER

Frohn, König der Bastler und Suzuki-„Importeur“ in der DDR

Gunter Frohn

Geburtstag: 15. Februar 1945
Geburtsort: Lübben (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
1964: DDR-MX-Juniorenmeister
1969: DDR-MX-Vizemeister 125 ccm
1970: DDR-MX-Vizemeister 125 ccm
1972: DDR-MX-Vizemeister 125 ccm



Meistertitel greifbar nah: Jörg Tebbe vor Theo Pijper und Martin Malek

SCHIFFNER

Die Nach-Corona-Ära

Während in Deutschland 2020 noch kein einziges Langbahnrennen stattfand, gibt das benachbarte Tschechien schon wieder Vollgas. Bei der tschechischen Langbahnmeisterschaft in Marienbad war von Corona nichts zu hören und zu sehen.

Von: **Thomas Schiffner**

Wir haben nur in der Region Ostrava einen Hotspot. Der Rest des Landes ist praktisch Corona-frei.“ Petr Moravec weiß, wovon er spricht: Der Pardubitzer ist höchster Bahnsport-Chef der Tschechischen Republik und kennt auch die staatlichen Verordnungen zu Covid-19 genau. Seit Wochen finden in Tschechien Motocross-, Speedway- und Supermoto-Rennen statt. Mit der internationalen tschechischen Meisterschaft startete im grenznahen Marienbad am Samstag auch das erste Langbahnrennen der Saison.

Von der tschechischen ACR könnte sich der DMSB ein paar Scheiben abschneiden: Am Vortag der Landesmeisterschaft fanden im Innenraum der Sandbahn ein Training und ein Rennen für 15 Nachwuchsfahrer mit 125-ccm-Bikes statt, zwei Tage vorher auch im benachbarten Pilsen.

Zdenek Schneiderwind, Ex-Europameister und Nachwuchstrainer vom Hauptstadtclub Marketa Praha, hatte dazu mit Theo Pijpers Kindern Ace und Stene, Lester Matthijssen, Sohn von Sidecar-Europameister William und der Wittstockerin Alina Sassenhagen, auch vier Drifter aus dem Ausland eingeladen.

Tebbe führend ausgefallen

Die tschechische Langbahnmeisterschaft, diesmal nur mit 14 Piloten, davon sechs Tschechen, lief von Anfang an auf ein Duell Josef Franc gegen Jörg Tebbe zu. Vor dem Finallauf führte der Dohrener mit einem Punkt Vorsprung auf den tschechischen GP-Fahrer. Als Tebbe im Endlauf vor Martin Malek und Franc an der Spitze fuhr, schien der tschechische Titel dem Deutschen sicher zu sein. Doch in Runde 2 rollte der GM aus, Franc hatte Landsmann Malek überholt und fuhr damit zu seinem sechsten Titel vor Malek und Tebbe, der noch als Dritter gewertet wurde. Auf den Ausfallgrund wollte Tebbe in Gegenwart seines Motorentuners William Matthijssen nicht eingehen: „Ein technisches Problem …“ Auch GP-Fahrer Theo Pijper beraubte die Technik im Semifinale aller Siegchancen: In Führung sprang dem Holländer die Kette runter.

Neben Tebbe fuhren mit Marcel Dachs sowie den B-Lizenzern Dennis Helfer und Julian Bielmeier drei weitere Deutsche mit. Der Pfaffenhofener Bielmeier hinterließ einen guten Eindruck, er erreichte sogar das Finale.

Corona schien in Marienbad nicht existent zu sein: 5000 Besucher waren für die Veranstaltung zugelassen worden. Masken, Abstand, Desinfektion – alles Fehlanzeige. Im Juryraum fanden sich vier Hinweisschilder auf das Hygienekonzept. Dort lagen sie nach dem Rennen immer noch. ■



SCHIFFNER

Langbahnrennen Marienbad: Nachwuchsarbeit als Pausenfüller

LANGBAHN

Marianske Lazne (CZ), 18. Juli
Offene tschechische Langbahnmeisterschaft:

1.	Josef Franc (CZ)	22 Punkte
2.	Martin Malek (CZ)	19
3.	Jörg Tebbe (D)	18
4.	Hynek Stichauer (CZ)	17
5.	Theo Pijper (NL)	15
6.	Julian Bielmeier (D)	13
7.	Romano Hummel (NL)	12
8.	Marcel Dachs (D)	7
9.	Dennis Helfer (D)	6
10.	Graeme Brown (GB)	3
11.	Petr Chlupac (CZ)	3
12.	Lukas Hromadka (CZ)	0
13.	John Hartley (GB)	0
14.	Zdenek Holub (CZ)	0

NACHRICHTEN

SEC GNIEZNO WEGEN CORONA VERSCHOBEN

Der für letzten Mittwoch geplante dritte Speedway-EM-Lauf in Gniezno (PL) musste kurzfristig abgesagt werden: Beim polnischen Ligarennen in Rybnik am 10.07. wurde ein Offizieller positiv auf Covid-19 getestet. Alle Fahrer wurden daraufhin in Quarantäne geschickt, darunter die SEC-Piloten Milik, Lambert, Woryna und Smektala. Nachdem die Fahrer erneut getestet wurden, soll das Rennen in Gniezno am Donnerstag (23.07.), einen Tag nach dem vierten Lauf in Rybnik, nachgeholt werden.

Speedway-EM 2020:

22.07.	Rybnik (PL)
23.07.	Gniezno (PL)
29.07.	Torun (PL)

BRIAN HSU WIEDER OHNE TEAM

Für Brian Hsu ist das Kapitel HTS-KTM beendet. Der 22-Jährige trennte sich vom ungarischen Team unter Lajos Horvath. „Nach den Supercross-Rennen wollten wir in Ungarn trainieren und uns auf die ADAC MX Masters und die Rennen in Tschechien vorbereiten. Leider klappte das nicht wegen Problemen mit dem Management“, erklärte Hsu. „Ich werde mich in Zukunft auf Supercross konzentrieren. Im Moment prüfen wir einige neue Möglichkeiten und schauen, was am besten zu mir passt.“

US-MX-MEISTERSCHAFT NENNT RENNTERMINE

Nachdem der Start der US-Outdoormeisterschaft „Pro Motocross Championship“ bereits zweimal verschoben wurde, gibt es jetzt einen dritten Kalender mit neun Rennen. Beginn soll am 15.08. in Hurricane Mills in Tennessee sein.

Termine US-Meisterschaft:

15.08.	Hurricane Mills (TN)
22.08.	Washougal (WA)
29.08.	Crawfordsville (IN)
05.09.	Buchanan 1 (MI)
08.09.	Buchanan 2 (MI)
19.09.	Milville (MN)
26.09.	Jacksonville (FL)
03.10.	Lakewood (CO)
10.10.	Pala (CA)

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand, erst 7.423 km! Seltene Sonderfarbe! € 249.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Audi



S7 Sportback 4.0, EZ 12/2017, 86900 km, 331 kW, Matrix, BOSE, Wippen, 20" LMR, Carbon-Dekor, 40.922,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53494



S5 Coupé 3.0, EZ 07/2018, 150 km, 260 kW, Matrix + dyn. Blinker, Top View, Sportfahrwerk S/RS, HuD, B&O Sound, Assi-Paket Tour, 50.670,- € (MwSt. awb.), Verbr.l/100 km: 6,2 außero., 10,2 innero., 7,7 komb., CO2 182 g/km, Kl. D. Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53497

BMW



35 Jahre mariani ® - Tuning! Sportauspuffanlagen zum Jubiläumspreis! info@mariani.de, Tel. +49(0)5264-8601 H

BMW Alpina

B5, EZ 12/16, 76000 km, 1. Hd., 441 kW, Soph.grau/Nappa champ., el. AHK, B&O, top Zust., 53.900,- € (MwSt. awb.). Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstr. 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52966

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

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
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



AMG GT4 BASIS GTR RENNFAHRZEUG, ohne StVZ, Bj. 2018, 6312 km, 3982 ccm, opt. neuwertiger Zustand, Klima, VLN-Tankstutzen, Homol.-Ergänzung 24 H, NBR, Wagenpass, € 188.999,- (MwSt. awb.). Land-Motorsport GmbH, Hauptstraße 2a, 57520 Niederdreisbach, Tel. 02743/933911, Mobil: 0171/4161370, wl@land-motorsport.de H



SLK 55 AMG AMG 55, 60000 km, 265 kW (360 PS), blau, Klima, VB 28.400,- €, unfallfrei, K & W Gewindefahrwerk, Brembo Bremse, 19 Zoll Works Felgen. 59505 Bad Sassendorf, Tel. 0176/72268844

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53516



SL 350 Cabrio, Night-Edition, Sport-Motor 316 PS, 55000 km, Leder schwarz mit hellen Nähten, Xenon, WGA vorhanden, Preis VS. Nottuln, Tel. 0172/2750925



SL 500, Bj. 2000, dt. Fahrz., 112000 km, unfallfrei, Panorama Hardtop (selten), schwarz, Leder schwarz, scheckheftgepfl., v. Priv., 31.900,– €. Tel. 0151/54233036

Mini

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

Morgan



Plus 8, 1993, 85200 km, Scheckheft, dt. Fzg., zertifiziert + optimiert, Bestzustand, 53.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53504

Oldtimer



RCH 356 Speedster, bildschönes Replica-Fahrzeug, 4000 km, 2,4 l, 170 PS, Vollausstattung, Oldtimer-(H)-Zulassung, Preis 110.000,- €, MwSt. ausweisbar. Steindorf Motors GmbH, Hohenzollernstr. 112, 80796 München, Tel. 0172/8389060 H



1925 O.M. Tipo 469 S, erfolgreicher Mille Miglia Teilnehmer, fantastisch restauriert € 249.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Porsche

996 Turbo Cabrio X50-WLS, EZ 2004, 88000 km, dt. Fzg.,schw./schw., 6-Gang, top Zust., 59.900,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstr. 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 52968

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Renn/Rallye

DUNLOP MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

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

Renntransporter



Anhänger in Einzelbauweise, komplett aus Aluminium, Nutzlast bis zu 2500 kg bei Planenaufbau. Luftfederung mit 100 km/h, Dimensionen und Ausstattung nach Wunsch, 12" Aluminiumfelgen ab Werk. Ab netto € 16.770,-. Auch in Kofferbauweise erhältlich. Tel. 04181/99080, www.moetefindt.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

www.Rennsportshop.com

VW



Golf R Variant, EZ 08.2015, Modell 2016, 70000 km, Reflexsilber, HGP 400 PS, 8,5x19 OZ 235/35/19 Michelin & Winterreifen 8x19 Orig. Rad 235/35/19 Mich. Alpine, VW Sportbremse, Panoramadach u. v. m. VB 24.500.- €. Tel. 0171/5214015



Variant 1600, EZ 09/1973, 12071 km, 40 kW, 21.900,-€, Classic-Data 2+, TÜV neu. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, 0203/93185489, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53445

Verschiedenes

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

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 32/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XPB

Keine Zuschauer auf den Tribünen in Ungarn? Von wegen! Dieser gut ausgestattete Fan feuerte fast das halbe Feld an

Kasperl-Theater
zur Ferrari-Krise
MSa 31/2020

Man sagt, der Fisch stinke vom Kopf, was im Ferrari-Team leider an die Adresse eines unfähigen Teamchefs mit einer schwarzen Kasperl-Brille geht. Was würde ein noch lebender Enzo tun? Im Grab rumdrehen und die Herren Mattia Binotto und Sebastian Vettel rauswerfen. Ein Carlos Sainz wäre doch besser bei McLaren geblieben für 2021. Aber mal ehrlich: Der Mythos Ferrari ist doch schon lange tot!

Hans Jurcys
D-68723 Oftersheim

Niemals hätte ich gedacht, dass Ferrari so eine Lachnummer wird. Das tut richtig weh. Meine Frage lautet: Wann wird endlich Binotto entlassen? Man kann weder lachen noch weinen. Man kann sich nur übergeben.

Luciano Chiossi
D-88453 Erolzheim

Es ist kein Wunder, dass die Scuderia mittlerweile von anderen Teams für ihre Personalentscheidungen belächelt wird. Wie hier mit Vettel umgegangen wurde, kann man nur als höchst unprofessionell bezeichnen. Leider ist man durch den Einstieg von Binotto noch weiter gebeutelt. Dieser verstrickt sich nur in Ausreden. Dazu ist ihm die Wahrheit fremd. Das Team hat er nicht einen Zentimeter vorangebracht. Es braucht wieder einen Teamchef mit Charisma und Durchsetzungsvermögen.

Thorsten Baumheier
per E-Mail

Rücksichtslos
zum Formel-1-Neustart
MSa 31/2020

Da wurden Berge versetzt, um den Rennbetrieb wieder in Schwung zu bringen, und zwei unbelehrbare Fahrer – Leclerc und Bottas – fliegen mal kurz nach Hause. Dabei haben sie rücksichtslos gehandelt und hätten sofort vom weiteren Betrieb ausgeschlossen werden müssen. Zwei Wochen Quarantäne!

Ulrich Breuer
D-10829 Berlin

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

Aufgrund der zahlreichen Rennabsagen wegen des Coronavirus und des Verbots von Zuschauern an der Strecke liegen uns aktuell keine aktuellen DSK-Termine vor.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 24. Juli

01.00	NASCAR Cup Series, Kansas **LIVE**	Sport 1+*

Samstag, 25. Juli

18.30	Porsche Supercup Magazin, Budapest	Sport 1
ab 19.10	Div. Motorsport-Sendungen (bis 23.30)	Motorvision TV*
23.30	Rallye-EM Rom, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 2*

Sonntag, 26. Juli

11.20	NASCAR Cup Series, Kansas (Aufz.)	Sport 1+*
15.15	Rallye-WM, Best of Rallye Kenia	Servus TV
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	Rallye-EM Rom, Highlights 3. Tag	Eurosport 2*

Dienstag, 28. Juli

23.00	Rallye-EM Rom, Zusammenfassung	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 25. Juli

08.30	Endurance-WM 2019, Oschersleben	Eurosport 2*

Samstag, 25. Juli

ab 12.25	Moto3-WM Jerez, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
ab 13.45	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Sonntag, 26. Juli

ab 10.20	Motorrad-WM Jerez, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Jerez, Rennen **LIVE**	SRF 2
13.15	MotoE Jerez, Rennen (Aufz.)	SRF 2
13.40	MotoGP Jerez, Rennen **LIVE**	SRF 2

Montag, 27. Juli

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 24. Juli bis Sonntag, 26. Juli

–	Motorrad-WM Jerez, alle Sessions **LIVE** auch: https://secure.motogp.com/de/subscribe*	servus.com**

Freitag, 24. Juli

ab 09.00	Motorrad-WM Jerez, alle FP1 **LIVE**	dazn.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Jerez, alle FP2 **LIVE**	dazn.de*

Samstag, 25. Juli

ab 09.00	Motorrad-WM Jerez, alle FP3 **LIVE**	dazn.de*
ab 12.35	Motorrad-WM Jerez, alle Qualifyings **LIVE**	dazn.de*
17.30	GT World Challenge Imola, Quali **LIVE** auch: www. gt-world-challenge-europe.com	motorsport.tv*

Sonntag, 26. Juli

ab 11.00	Motorrad-WM Jerez, alle Rennen **LIVE**	dazn.de*
ca. 13.15	GT World Challenge Imola, Rennen **LIVE** auch: www. gt-world-challenge-europe.com	motorsport.tv*

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

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

23.07.	NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas	USA
24.–26.07.	Rallye-EM, Rally di Roma Capitale (Rom)	I
26.07.	GT World Challenge Europe, Imola	I

Motorrad

22.07.	Speedway-EM-Finale 3, Rybik	PL
23.07.	Speedway-EM-Finale 4, Gniezno	PL
26.07.	Motorrad-WM, Jerez (+ MotoE)	E

Vorschau



FIAERC

Rallye-EM: Rund um Rom dürfen die Lenkrad-Akrobaten endlich wieder Gas geben



DANIEL REINHARD

DTM-Vorschau: Wir haben die letzten Infos zum bevorstehenden Saisonstart



NASCAR

NASCAR: Die Stars der Cup-Serie liefern Oval-Action in Kansas



MICHELIN

MotoGP: Am Wochenende geht die gerade gestartete WM in Jerez gleich weiter

sport auto AWARD 2020

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2020 WÄHLEN UND EINEN **FORD FOCUS ST** GEWINNEN.

Jetzt im Handel oder versandkostenfrei bestellen: www.sportauto.de/lesen



Unverbindl. Abb.:
FORD Focus ST 2.3 ECO-BOOST

FORD FOCUS ST mit Styling Paket
(Farbe Tropical-Orange Metallic)
im Wert von **41.265.00 €** inkl. MwSt. (UPE)