

MOTOR SPORT aktuell

NR. 48 / 11. NOVEMBER 2020

DTM-Finale in Hockenheim

Rast fliegt zum dritten Titel



Motocross-WM in Italien
**Gajser erneut
Weltmeister**

Rallye-EM in Ungarn
**Klarer Sieg
für Mikkelsen**

Deutschland € 2,50

A € 2,80 · CH sfr 4,00 · I € 3,30

B, NL, LUX € 3,00 · E € 3,30



ADAC GT Masters: Oschersleben
**Porsche-Duo räumt
Meisterschaft ab**



McLaren-Youngster im Interview
**Das wünscht sich
Norris für die Formel 1**



MotoGP in Valencia
**Mir nach erstem Sieg
dicht vor WM-Pokal**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 McLaren-Pilot Lando Norris im Interview **S. 4**

Formel 1 Der schwierige Spagat bei der Auto-Entwicklung **S. 6**

Formelsport Aktuelles aus Formel 1, Formel 2 und Formel 3 **S. 8**

Historie Der etwas andere, laute Matra-V12 in der Formel 1 **S. 10**

Sportwagen SSR Performance räumt im GT Masters ab **S. 12**

Sportwagen Vorschau IMSA-Finale und weitere News **S. 14**

Rallye News aus der Rallye- und Rallycross-WM **S. 16**

Rallye-EM Mikkelsen klarer Sieger beim Ungarn-Lauf **S. 17**

Rallye Matthias Kahle gewinnt erneut die Lausitz-Rallye **S. 18**

Tourenwagen René Rast holt seinen dritten DTM-Titel **S. 20**

Historie Bernd Schneiders erster DTM-Titel im Jahr 1995 **S. 24**

Tourenwagen Finale der TCR Europe und TCR Germany **S. 26**

Tourenwagen NASCAR-Finale und weitere Nachrichten **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Mir nach erstem Sieg klar auf WM-Kurs **S. 30**

MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**

Moto2-WM Bezzecchi siegt, Bastianini neuer Leader **S. 34**

Moto3-WM Nullrunde für Arenas, erster Sieg für Fernández **S. 36**

Straßensport Rookies Cup Valencia und weitere News **S. 38**

Historie Erster WM-Titel für Marc Márquez im Jahr 2010 **S. 39**

Motocross-WM Gajser zum vierten Mal Weltmeister **S. 40**

Offroad Enduro-WM Portugal und weitere Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



34 Moto2 in Valencia: Marcel Schrötter belegte beim Sieg von Marco Bezzecchi die 13. Position



24 Motorsport-Historie: 1995 gewann Bernd Schneider seinen ersten von insgesamt fünf Titeln in der DTM



40 Motocross-WM: Tim Gajser machte im Trentino den Deckel drauf und ist zum vierten Mal Weltmeister

28

Finale der NASCAR Cup Series in Phoenix:
Chase Elliott mit 24 Jahren auf dem Thron



DER SCHREIHALS VON MATRA

Als Matra 1968 in die Formel 1 einstieg, standen für den V12-Motor genau zwei Dinge im Lastenheft: Er sollte anders sein – und laut. Wir nehmen den unkonventionellen, aber nicht erfolgreichen Matra MS11 V12 unter die Lupe.

Seite 10

TCR-DOPPELFINALE

Am Wochenende fanden die letzten Saisonrennen der TCR Europe und der ADAC TCR Germany statt. Wer hatte in Jarama und Oschersleben die Nase vorn? Und wer musste ohne Pokal wieder abreisen?

Seite 26

MOTO3: JETZT EIN WM-DUELL

In der Moto3-WM sah es streckenweise nach einem Durchmarsch von Albert Arenas aus. In Valencia wendete sich das Blatt: Der Spanier ging leer aus, und Ai Ogura ist nach einem Podestplatz wieder ganz nah dran.

Seite 36

18

Schotter-Party ohne Fans: Matthias Kahle siegte zum fünften Mal bei der Lausitz-Rallye



DORRENBÄCHER



Lando Norris belegt mit 69 Punkten nach 13 Rennen den siebten Platz in der Fahrer-Weltmeisterschaft

McLaren-Pilot Lando Norris über seine Saison, die Zusammenarbeit mit dem Team, Fahrhinweise der Ingenieure und die Wünsche der Fahrer.

Von: **Andreas Haupt**

Wie bewerten Sie die Saison?

Ich bin ziemlich glücklich damit, auch wenn ich zwischendurch etwas Pech hatte. Speziell am Nürburgring. Ich lag auf Platz 4 und hatte Chancen auf das Podest. Da habe ich einen Haufen Punkte verloren – wie in Portimão auch. Es gibt hier und da ein paar Sachen, die ich gerne verbessern würde. Im Vergleich zum letzten Jahr habe ich aber die Bereiche verbessert, die ich verbessern wollte. Ich bin ein viel besserer Fahrer.

Könnten Sie bitte Beispiele nennen?

In der Qualifikation läuft es in Ordnung. Vielleicht nicht so gut wie im letzten Jahr. Aber über das Rennwochenende hinweg – vom ersten Training bis zum Rennen – bin ich beständiger geworden. Ich habe ein besseres Verständnis für die Balance, die ich brauche, und wie ich mich für den Sonntag einstellen muss. Da habe ich einen großen Sprung gemacht. Es sind verschiedene Puzzlestücke, die richtig gesetzt werden müssen: die Strategie, das Reifenschema, die Kommunikation. Da mache ich überall einen besseren Job.

Charles Leclerc erklärt, er gebe ab dem ersten Training mehr Gas als 2019. Machen Sie das auch so?

Ziemlich ähnlich. Ich versuche mehr unterschiedliche Sachen bereits ab dem ersten Training und entdecke mehr. Ich denke mehr daran, was ich für den Rennsonntag brauchen werde: Was könnten die Probleme sein? Was die limitierenden Faktoren? Es geht mehr darum, vorzuschauen, als sich auf das eigentliche Training zu fokussieren. Was erwartet mich in der Zukunft, und nicht jetzt? Dieser Ansatz zusammen mit der harten Arbeit mit den Ingenieuren ist der Schlüssel, den Freitag und Samstag stärker zu nutzen, um am Sonntag besser dazustehen.

In welchen Bereichen liegt das größte Verbesserungspotenzial?

„Das ist Fake-Racing. Wir wollen aber pures Racing“

Ich denke, in der Qualifikation. Damit bin ich nicht so zufrieden. Selbst bei den ersten Rennen nicht, als ich weiter vorne startete. Ich hatte nie das Gefühl, eine wirklich gute Runde gefahren zu sein. Ich fühle, dass mehr Potenzial in mir steckt. Manchmal reizt mich es in Q1 oder Q2 aus. Doch in Q3 bringe ich es nicht zusammen. Im Rennen sind es Kleinigkeiten, die ich perfektionieren möchte. Vielleicht meine Starts. Es ist aber nichts furchtbar. Es ist vieles ziemlich gut. Aber ich will es sehr gut machen.

Schauen Sie sich Ihre Rennen eigentlich im Hotel oder zu Hause an, um zu lernen?

Bei der Nachbesprechung kommt alles auf den Tisch. Das sind intensive Besprechungen. Manchmal kommen mir auch Fragen montags oder dienstags, die ich dann stelle. Ich denke immer an das Rennfahren und was ich besser machen könnte. Es ist aber nicht so, dass ich mir sonntags das ganze Rennen anschau. Manchmal Teile, wie zum Beispiel Überholmanöver, um zu sehen, was die anderen gemacht und wie sie sich verhalten haben. Aber es ist gut, auch mal frei zu haben.

Was war die wichtigste Lektion, die Sie in fast zwei Jahren Formel 1 gelernt haben?

Die Arbeit mit dem Team. Mein Performance-Ingenieur, mein Renningenieur, mein Motoren-Ingenieur. Sie sind für mich da, um mir zu helfen. Und ich muss andersherum sie unterstützen. Ich muss aus meiner Gruppe das Maximum herausholen, damit ich das Maximum liefere.

Helfen Sie deshalb beim Aufbau am Rennsonntag mit?

Ich mache das, weil es mir Spaß macht. Weil wir miteinander lachen. Weil wir Erinnerungen schaffen. Als Bonus erledigen sie ihre Arbeit schneller. Wenn ich helfe, sind sie früher fertig, können eher ins Hotel und entspannen. Vor ein paar Jahren waren Atmosphäre und Mentalität im Team nicht so gut wie heute. Ich

denke, was ich getan habe, spielte eine Rolle, um uns dorthin zu bringen. Aber ich verlange das jetzt nicht von anderen. Es ist etwas, was ich mit Freude mache und was Vorteile mit sich bringt.

„Die Ingenieure helfen uns, aber sie fahren die Autos nicht. Ich bin sicher, dass die Fahrer heute so gut sind wie die Fahrer vor 10 oder 20 Jahren.“

Lando Norris

Sie sind selbst erst 20 Jahre alt. Man gewinnt bei der Jugend manchmal den Eindruck, die Formel 1 sei denen zu eingestaubt und langweilig. Was braucht es, um das Feuer zu entfachen?

Zwischen Renault, Racing Point, Alpha Tauri und uns sind die Rennen jedes Wochenende großartig. Stellen Sie sich vor, es würde nicht um Plätze im Mittelfeld, sondern um die Führung gehen. Dann würden viel mehr Leute die Rennen anschauen. Eher als nur einem Team jedes Wochenende beim Siegen zuzusehen. Ein Team macht seit Jahren einen viel besseren Job als alle anderen. Deshalb verdient es die Erfolge auch. Andererseits macht es die Formel 1 langweilig. Die Show leidet. Wenn wir etwas verbessern wollen, brauchen wir die Kämpfe zwischen vier oder fünf Autos im Mittelfeld an der Spitze.

Manche sagen, das Fahren sei zu einfach und die Piloten werden von der Boxenmauer ferngesteuert.

Wenn die ein Formel-1-Auto fahren würden, wären sie nicht wirklich gut. Es gibt Dinge, die wir als Fahrer lieber nicht machen würden. Wir wollen nicht jedes Mal die Schalter am Lenkrad betätigen. Wir wollen nicht immer zwi-

schen den Einstellungen herumwechseln. Wir wollen das Auto fahren, es ans Limit treiben. Aber weil diese Autos so kompliziert sind, braucht es von Zeit zu Zeit Ingenieure, die uns anweisen. Wegen des Hybrids, wegen der Rekuperation brauchen wir Unterstützung. Das ist aber nicht unsere Schuld. Die Ingenieure helfen uns, aber sie fahren das Auto nicht. Der Fahrer muss so viele Dinge gleichzeitig machen. Ich bin sicher, dass die heutigen Fahrer so gut sind wie die Fahrer vor 10 oder 20 Jahren. Formel-1-Autos sind schneller geworden, körperlich anstrengender. Vieles ist schwerer als damals, manches einfacher. Wir würden als Fahrer gerne einiges ändern, um es schwerer zu machen, das Auto so schnell wie möglich zu fahren.

Was geht bei Ihnen im Kopf vor, wenn Sie Ihr Renningenieur anweist, schneller zu fahren oder auf die Track Limits zu achten?

Manchmal denke ich, das musst du mir nicht sagen. In der Formel 4 oder Formel 3 kannst du zu 100 Prozent das ganze Rennen fahren. Aber in der Formel 1 das schnellste Rennen zu fahren, bedeutet nicht zwangsläufig, immer zu pushen. Es geht mehr darum, die Reifen zu schonen, sonst sind sie nach ein paar Runden platt. Wir müssen Sprit sparen, um mit weniger Benzin starten zu können, damit das Fahrzeuggewicht anfangs weiter unten ist. Um heute in der Formel 1 zu gewinnen, reicht es nicht, schnell zu fahren. Viele Fahrer wollen Gas geben, sich auf das Fahren konzentrieren. Wir wollen nicht die Vorderreifen schonen oder die Hinterreifen. Weil wir das in vielen anderen Kategorien nicht machen mussten. Und dort macht es Spaß, zu fahren und zuzuschauen. Wir verbringen vor jedem Rennen Stunden mit den Ingenieuren, um ein Rennen zu planen. Wir haben also einen Plan im Kopf und wissen, was wir wann machen müssen – in welchem Rennteil, in welcher Runde. Wir machen bereits 99,9 Prozent von dem selbst, was uns die Ingenieure sagen.

Wäre es wirklich besser für die Show, wenn man pausenlos Vollgas geben könnte?

Wenn man wirklich das Rennfahren ändern will, braucht es Autos, die sich in viel kleinerem Abstand folgen können. Daran hapert es heute. Das ruiniert das Racing. Es zerstört die Reifen. Wenn man nah dranbleiben kann und nicht 1,5 Sekunden pro Runde verliert, während man folgt, dann wären die Rennen viel besser – und die Reifen. Man muss zugeben, dass in den letzten Jahren oft Spannung aufkam, weil manchen Fahrern die Reifen einbrachen oder sie nach den Reifen schauen mussten. Aber das ist Fake-Racing. Wir wollen 100 Prozent geben und dann gegeneinander fahren. Und nicht das Auto oder die Reifen auf eine bestimmte Art fahren und dann kämpfen. Ich stimme Ihnen zu. Aber es gibt verschiedene Arten, Rennen zu fahren. Wir wollen das Pure, das es uns erlaubt, viel dichter aufzufahren und dabei vielleicht nur zwei Zehntel zu verlieren.

Sie spielen gern Videospiele. Kann die Formel 1 aus dieser Industrie lernen?

Manche würden da vielleicht gerne was übertragen. Aber man darf die Sicht auf die Realität nicht verlieren. Wir sollten nichts machen, was Fake ist. Spiele sind Spiele. Und dann gibt es das echte Leben. Ich habe das Gefühl, dass man das manchmal zu sehr vermischen will. Die Leute haben die Formel 1 vor 50 Jahren geliebt, als es pures Rennfahren war. Und man hatte vor 20 Jahren wahrscheinlich so viele Fans wie heute. Obwohl sich die Welt ändert und es mehr in die Spielwelt zieht, muss die Formel 1 die Formel 1 bleiben. ■



Lando Norris

Geburtstag: 13.11.1999
Geburtsort: Bristol
Herkunftsland: England



Plan-Update

Die Coronakrise hat alle Planungen über den Haufen geworfen. Der neue Unterboden für 2021 zwingt die Teams, mehr Zeit in das nächstjährige Auto zu investieren als gewünscht. Es gibt aber auch Teams, die 2021 für 2022 opfern.

Von: **Michael Schmidt**

Vor einem Jahr sah die Formel-1-Welt noch ganz anders aus. Die Teams befanden sich gerade im Endstadium der Entwicklung der 2020er Autos. Sie wollten nach den Testfahrten noch eine, die Topteams vielleicht noch zwei Ausbaustufen dranhängen und sich dann voll auf das 2021er Auto stürzen, das alle Uhren auf Null stellen sollte. McLaren-Technikchef James Key bestätigt: „Das wird ein totaler Neubeginn. Wir reden da von Groundeffect-Autos. Es gibt zwar Wissen darüber, aber keine Refe-

renzen zur Vergangenheit.“ Dann kam die Coronakrise und alle Zeitpläne waren plötzlich Makulatur. Das 2021er-Auto wurde auf 2022 verschoben, das Budgetlimit von 175 auf 145 Millionen Dollar reduziert. Die 2020er-Autos müssen eine weitere Saison fahren, allerdings mit einem gestutzten Unterboden, weil man Angst hat, die Pirelli-Reifen würden vor den ständig steigenden Abtriebszahlen kapitulieren.

Das Reglement legte den Ingenieuren für 2021 gleichzeitig eine Fessel an. Sie dürfen nur die Aerodynamik und zwei weitere Komponenten am Auto anfassen. Der Rest ist homologiert. Damit stehen die Teams im nächsten Jahr vor einer Herkulesaufgabe. Sie müssen ein Auto mit Restriktionen optimieren und anpassen, ein anderes Auto vom weißen Papier aus entwickeln. Und das alles mit weniger Geld und weniger Leuten.

Diese Konstellation warf bereits ihre Schatten auf diese Saison voraus. HaasF1 hat komplett auf Upgrades verzichtet, Williams

„Bei den früheren Reformen konntest du auf dem Wissen über die Vergangenheit aufbauen. 2022 hast du keine Referenz. Das ist ein völlig neues Auto.“

James Key

nur Verbesserung im Detail betrieben. Racing Point hat sich auf eine Ausbaustufe beschränkt. Mercedes, Renault, Alpha Tauri und Alfa Romeo stellten im September die Entwicklung der aktuellen Autos ein. Red Bull, McLaren und Ferrari brachten aus unterschiedlichen Gründen bis zum viertletzten Rennen neue Teile an ihre Autos. Red Bull, um auf Mercedes aufzuholen, Ferrari, um die Fehler des SF1000 zu verstehen, McLaren, weil der Motorwechsel zu Mercedes den Ingenieuren Entwicklungs-Token

raubt. Große Änderungen wie die schlankere Nase mussten vor dem 30. September ans Auto.

Opfer für 2021er-Auto

Den Plan, sich ab dem 1. Januar voll und ganz auf das 2022er-Auto zu stürzen, haben die meisten Teams schon wieder aufgegeben. Der kastrierte Unterboden verlangt so viele Korrekturen am Gesamtfahrzeug, dass eine Entwicklungsschleife nicht reichen wird, fürchtet Racing-Point-Technikchef Andy Green: „Wir werden auf jeden Fall ein Präsentationsauto und ein Erstes-Rennen-Auto bauen. Weil die Regeln erst vor ein paar Wochen abgesegnet wurden, schaffen wir es zeitlich nicht, alles bis zum Wintertest vorzubereiten. Das Ziel muss sein, wieder dorthin zu kommen, wo wir jetzt sind. Ich erwarte sogar noch weitere kleine Entwicklungsschritte in der ersten Saisonhälfte 2021 über das erste Rennen hinaus.“

Renault-Kollege Marcin Budkowski bestätigt: „Es wird schwierig, nächstes Jahr den Absprung



Das ist die Zukunft: Die 2022er-Groundeffect-Autos sind für die Ingenieure ein kompletter Neuanfang

RENAULT

für das 2022er-Auto festzulegen. Für 2021 schränkt uns die Homologation ein. Du hast weniger Freiheiten für eine komplizierte Aufgabe. Der Verlust an Anpressdruck wäre signifikant, wenn man nicht gegensteuert. Das verlangt viel Entwicklung für das 2021er-Auto. Und die geht zu Lasten von 2022.“

HaasF1 verfolgt auch da den extremsten Ansatz. Ein neues Aero-Kit im Winter, danach vielleicht ein paar kleine Korrekturen. „Wir investieren praktisch alles Geld in das 2022er-Auto. Das ist für kleine Teams wie uns der ideale Zeitpunkt, den Absprung zu schaffen. Lieber leide ich 2021 und bin 2022 gleich mit dabei“, bekräftigt Teamchef Guenther Steiner.

Alfa-Romeo-Leidensgenosse Frédéric Vasseur sieht es ähnlich, vielleicht nicht ganz so radikal: „Wir werden so früh wie möglich den Schalter auf 2022 umlegen. Keiner kann es sich leisten, mit einem großen Rückstand in die neue Ära zu starten.“

Nicht alle Aero-Upgrades, die einige Teams noch spät nachgeschoben haben, können für 2021 übernommen werden. „Ein neuer Diffusor wird dir nicht viel helfen. Ein neuer Frontflügel dagegen schon“, schätzt Budkowski. McLaren-Technikdirektor James Key zählt wegen des

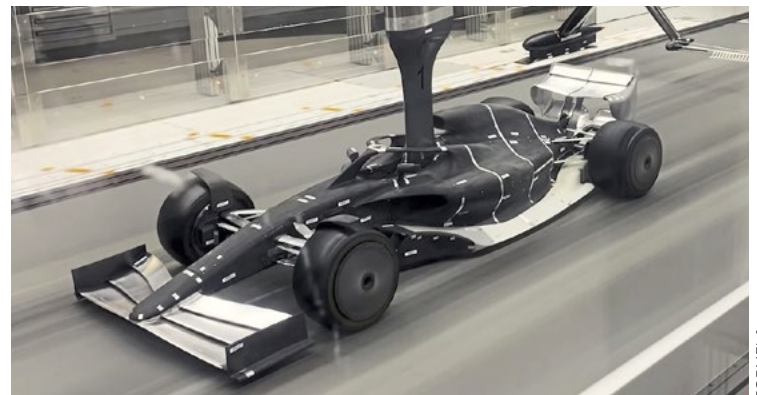
ambitionierten Entwicklungsfahrplans seines Designbüros zu denen, die sich Gedanken machen mussten, was für 2021 noch relevant ist: „Einige unserer Upgrades werden auch 2021 in dieser Form funktionieren. Die neue Nase zum Beispiel. Andere müssen neu verstanden und konstruiert werden. Es gibt sicher ein paar Vorteile, wenn du früh mit dem 2021er-Paket begonnen hast. Aber die meisten Bereiche, die wir dieses Jahr schon geändert haben, sind kompatibel mit dem 2021er-Unterboden.“

Der 48-jährige Engländer arbeitet seit 1998 in der Formel 1. Er hat auf seiner Wanderschaft von Jordan zu Force India, Sauber, ToroRosso und McLaren schon einige große Regeländerungen mitgemacht. Nichts ist vergleichbar mit der Reform, die uns 2022 erwartet: „Ich habe 2009, 2014 und 2017 größere Einschnitte erlebt. Als Ingenieur würde man am liebsten die komplette Zeit dem neuen Auto widmen. In Realität geht das nicht. Du musst in der laufenden Saison Ergebnisse abliefern. Der Unterschied diesmal ist, dass du mit deinem Wissen über die Vergangenheit nicht viel anfangen kannst. 2009, 2014 und 2017 waren große Schritte, aber du konntest auf alten Gesetzmäßigkeiten aufbauen.“ ■



Renaults neue Technik-Führung: Pat Fry, Marcin Budkowski (v.l.)

MOTORSPORT IMAGES



Re-Start: Ab 1. Januar dürfen die 2022er-Autos wieder in den Windkanal

FORMEL 1



Termingeschäft: McLarens neue Nase musste Ende September fertig sein

WILHELM



Baustelle Unterboden: Den 2021er-Autos wird die Bodenplatte verkleinert

WILHELM

Formel 1

Kommt Gehaltsgrenze?

Die Formel 1 diskutiert wieder einmal eine Gehaltsobergrenze für Fahrer. Laufende Verträge und rechtliche Probleme stehen dagegen.

Von: **Michael Schmidt**

FIA-Präsident Jean Todt findet, dass der Budgetdeckel für die Teams immer noch viel zu hoch ist. In einem ersten Schritt könnte man die ganzen Ausnahmen streichen und in das Kostenlimit packen. Zum Beispiel auch die Fahrergehälter. Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost findet: „Die Fahrer sollten maximal zehn Millionen verdienen.“ Die Formel-1-Kommission nahm bei ihrem Treffen in Portugal das Thema, das 2019 im Sommer schon einmal diskutiert wurde, wieder auf.

Als größte Hindernisse erweisen sich laufende Verträge und rechtliche Probleme. Charles Leclerc hat bei Ferrari einen Vertrag bis 2024, Max Verstappen bei Red Bull bis 2023. Die müssen ausbezahlt werden. Dazu erlaubt EU-Recht nicht, die Gehälter der Fahrer zu deckeln. Ein Vorschlag ist, dass eine Obergrenze festgelegt

wird, die außerhalb des Budgetdeckels bezahlt wird. Alles darüber hinaus würde zum Budget zählen und den Technik-Etat schmälern. Toto Wolff wägt ab: „Die Formel 1 muss in Bezug auf die Kosten nachhaltig werden. Die besten Fahrer der Welt sollen aber auch wie andere Sportstars entsprechend verdienen.“ ■



Die Formel 1 sucht nach Lösungen, die Fahrergehälter zu deckeln

WILHELM

Formel 2 & Formel 3

Kosten müssen runter

Die Formel 2 und Formel 3 haben in Abstimmung mit den Zulieferern ein Sparpaket auf den Weg gebracht. Ab 2021 wird auf weniger Rennstrecken gefahren, dafür aber drei Mal pro Wochenende.

Von: **Andreas Haupt**

Die Nachwuchsserien sind schon lange zu teuer. Ein Jahr in der Formel 3 kostet die Fahrer rund eine Million Euro. In der Formel 2 sind es mehr als 1,5 Millionen. Die Teams brauchen die Einnahmen, um ihre Rennaktivitäten zu finanzieren. Im Zuge der Corona-Krise legen beide Nachwuchsserien nun ein Sparpaket für die nächsten Jahre auf. Die Kosten für Motor-Leasing, Ersatzteile, Fracht und Reisen sollen stark gesenkt werden.

Sowohl Formel 2 als auch Formel 3 sollen weiter im Rahmen-

programm der Formel 1 fahren – allerdings in einer Art Rotationsprinzip. Grund hierfür ist eine Änderung im Ablauf: Der Rennkalender der Formel 2 umfasst ab 2021 acht Rennwochenenden (2020: 12 Wochenenden auf neun verschiedenen Strecken). Pro Wochenende werden nicht mehr zwei, sondern drei Rennen ausgetragen. Für die Formel 3 sind sieben Events und 21 Rennen vorgesehen. Damit wird bei der Logistik gespart, gleichzeitig kommen die

Nachwuchsfahrer weiterhin ausreichend zum Fahren. In der Formel 3 sind es sogar mehr Rennen als in diesem Jahr, indem an neun Wochenenden 18 Rennen ausgetragen wurden.

Das Auto bleibt unverändert. In der Formel 3 mindestens noch 2021, wahrscheinlich sogar länger. Die Formel 2 verzichtet auf einen Modellwechsel und behält stattdessen den aktuellen Rennwagen mit V6-Turbo bis einschließlich 2023. ■



Das Sparprogramm muss noch vom FIA-Weltrat abgesegnet werden

XPB

NACHRICHTEN

FERRARI-MOTOR BESSER

Ferrari hat 2020 den schlechtesten Motor. Teamchef Mattia Binotto gelobt Besserung. „Die Regeln erlauben uns, 2021 eine komplett neue Power Unit aufzulegen. Die Ergebnisse auf dem Prüfstand sind vielversprechend – sowohl bei Leistung als auch Zuverlässigkeit.“

ENTSCHEIDUNG NAHT

Mattia Binotto unterstreicht, dass noch vor den Bahrain-Rennen feststehen soll, welcher Ferrari-Junior 2021 aufsteigt. Es geht um eines der Cockpits bei Haas. Favorit ist Mick Schumacher gegenüber Robert Shwartzman und Callum Ilott.

TEST FÜR TSUNODA

Honda-Protégé Yuki Tsunoda absolvierte drei Tage nach dem GP Emilia-Romagna einen Formel-1-Test in Imola. Der Japaner schaffte im 2018er-Toro Rosso 352 Kilometer. Der Tag begann auf nasser Strecke und endete mit einer Rennsimulation. Tsunoda wird 2021 wahrscheinlich Daniil Kvyat bei Alpha Tauri ersetzen.

CORONA BEI WILLIAMS

Williams beklagt mehrere Corona-Fälle im Team. Das gab der Rennstall in einer Mitteilung am 4. November bekannt. Die Erkrankung von Mitgliedern des Rennteams hat zur Folge, dass Williams für den GP Türkei die Mannschaft umstellen muss. Eine Reihe von Teammitgliedern aus der Fabrik in Grove werde als Ersatz für die Erkrankten und Isolierten einspringen.

KEINE ZUSCHAUER

Das Türkei-Rennen wird ein Geister-GP. Auch die beiden Grands Prix in Bahrain werden größtenteils ohne Zuschauer stattfinden. Das Königreich will nur eine begrenzte Anzahl von Tribünenplätzen für Familien von Gesundheitspersonal und Ersthelfern freigeben, um deren Arbeit in der Corona-Pandemie zu würdigen.



Alles was
fährt, läuft
besser mit
LIQUI MOLY.



**LIQUI
MOLY**

**MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE**

www.liqui-moly.com





Beim Debüt in Monaco hatte der Matra V12 noch sechs Endrohre

Matra MS11 V12

Laut und anders

MOTORSPORT IMAGES

Matra machte beim Formel-1-Einstieg keine halben Sachen. Das Tyrrell-Team fuhr mit Cosworth-Power, das Werk mit einem eigenen Zwölfzylinder. Für den standen zwei Dinge im Lastenheft: Er musste anders sein als die Konkurrenz und lauter.

Von: **Michael Schmidt**

Wie kommt ein Rüstungskonzern zum Rennsport? Weil Matra-Chef Anführer Jean-Luc Lagardère sich einbildete, das Unternehmen müsse diversifizieren. Lagardère, der auch Medienhäuser und Rundfunksender besaß, muss man sich als französischen Luca di Montezemolo vorstellen. Jung, dynamisch, welt-

offen. Und er hatte einen Plan. Er wollte mit einem französischen Rennauto die Formel 1 und Le Mans gewinnen. 1965 übte Matra in der Formel 3, die nächsten beiden Jahre eine Spielklasse höher. Nachdem Jacky Ickx 1967 auf einem Matra Formel-2-Europameister wurde, fühlten sich die Franzosen bereit für die Formel 1.

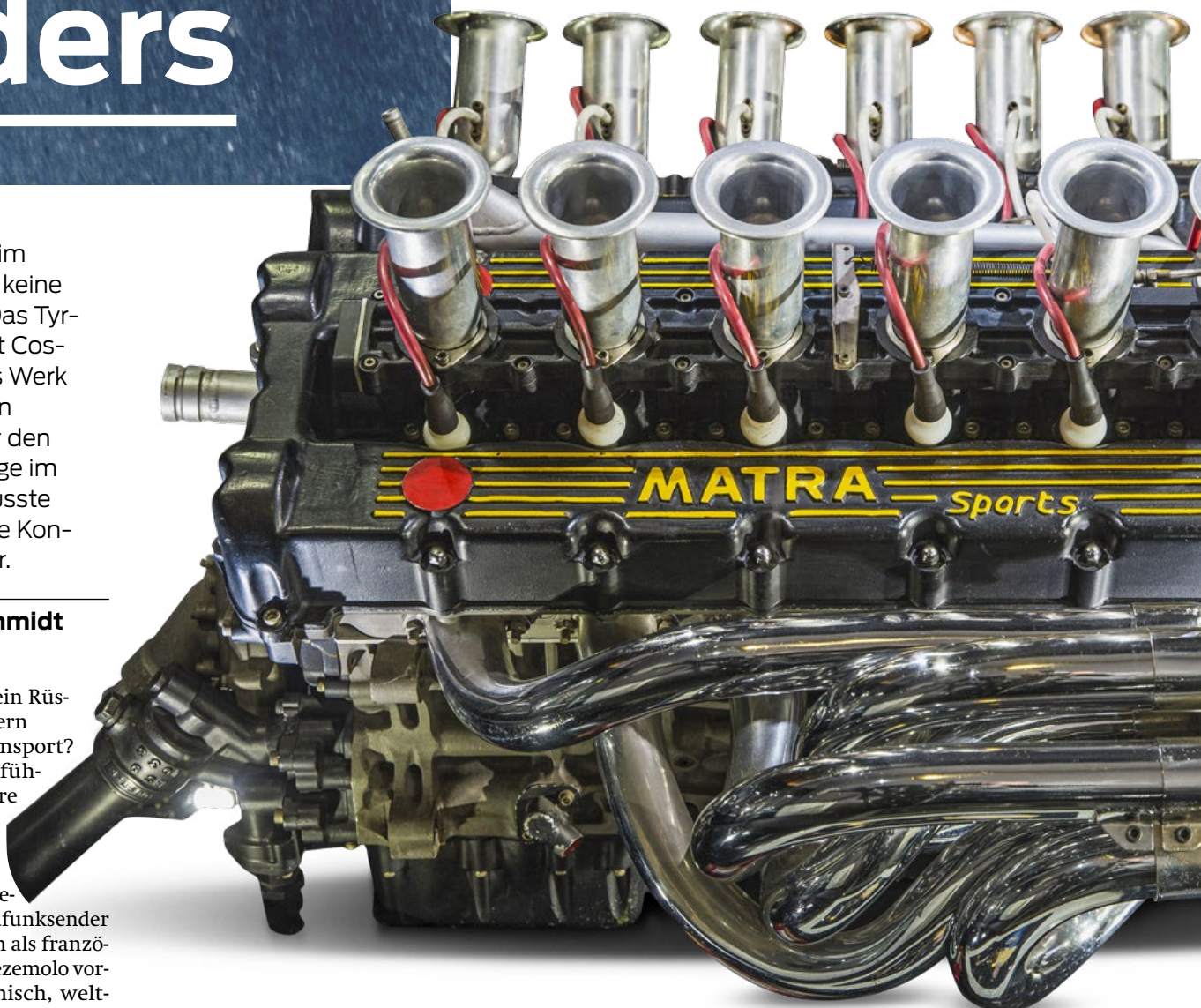
Kredit vom Staat

Mit einem Kredit über sechs Millionen Francs von der Regierung und dem Auftrag, einen französischen Nationalrennwagen zu bauen, stieg Matra zweigleisig in die Königsklasse ein. Das Team von Ken Tyrrell setzte den MS10 mit Cosworth-Motor ein. Jackie Stewart wurde auf Anhieb Vizeweltmeister damit.

Parallel dazu baute der Neueinsteiger den MS11 auf, der von einem Zwölfzylinder aus dem eigenen Haus angetrieben wurde. Für den gab es von der Konzernspitze klare Vorgaben. Er musste so viele Zylinder haben wie ein Ferrari-Motor. Also zwölf. Und er

musste so laut sein, dass sich jeder daran erinnern würde. Weil das Motorenprojekt von Georges Martin erst im April 1967 Gestalt annahm, verschob sich das Debüt des Matra-Matra auf den GP Monaco des folgenden Jahres. Es war der dritte WM-Lauf der Saison. Chassis-Konstrukteur Bernard Boyer baute das Auto so, dass es notfalls auch einen B.R.M. V12 hätte aufnehmen können, wäre es im eigenen Programm zu Verzögerungen gekommen.

Es war ein Crash-Kurs von A bis Z. 11. Januar 1968: Der Matra V12 wird der Presse vorgestellt. 19. Januar 1968: Der Motor läuft zum ersten Mal auf dem Prüfstand. 19. Februar 1968: Der Matra MS11 mit dem Matra-Motor im Heck dreht die ersten Testrunden. 26. Mai 1968: Jean-Pierre Beltoise stellt das Werksauto beim GP Monaco auf den achten Startplatz und scheidet durch Unfall aus. 23. Juni 1968: Matra feiert mit dem zweiten Platz beim GP Holland die ersten WM-Punkte für die Eigenkonstruk-



DIE ERFOLGE



Neues Auspuff-Design: Drei Krümmer in zwei Endrohre

MOTORSPORT IMAGES

| | |
|-------------------------|----------------|
| Debüt: | GP Monaco 1968 |
| Einsatzzeitraum: | 1968 |
| Team: | Matra |
| GP-Starts: | 10 |
| WM-Punkte: | 8 |
| GP-Siege: | – |

tion. Der französische Zwölfzylinder hatte mit 60 Grad zwar den gleichen Bankwinkel wie die Triebwerke von Ferrari, B.R.M. und Weslake, unterschied sich sonst aber deutlich von seinen Art-

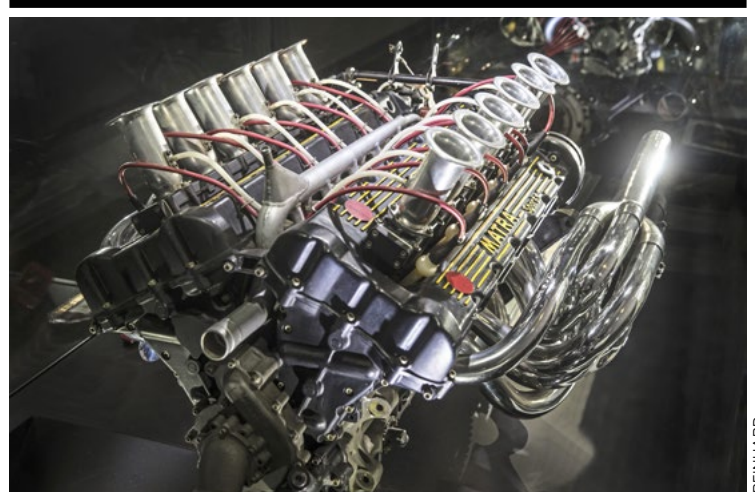
genossen. Der Vierventil-Motor beherbergte die Einlasskanäle und Zündkerzen zwischen den vier Nockenwellen. Dadurch geriet der Zylinderkopf sehr breit und der Ventilwinkel mit 55 Grad relativ groß. Auch der Auspuff wies eine Besonderheit auf: Es wurden zunächst jeweils nur zwei Krümmer zu einem Endrohr zusammengeführt. Später im Jahr stellten die Franzosen auf die übliche Bauweise mit vier statt sechs Endrohren um. Die eigentümliche Bauweise gab dem Matra V12 sein charakteristisches Aussehen mit den weit ausgestellten Ansaugtrompeten und den wie Orgelpfeifen nebeneinander aufgefächerten Auspuffrohren. Der Versuch, das aus Aluminium gegossene Kurbelgehäuse auf das leichtere Magnesium umzustellen, wurde nach Problemen auf dem Prüfstand wieder aufgegeben.

Nur 390 PS zum Start

Das auf 11,0:1 verdichtete Triebwerk mit einem Hubraum von 2993 Kubikzentimetern gab bei 10 500/min 390 PS ab. Damit lag der Stolz der Nation 25 PS unter dem Cosworth V8, der obendrein 22 Kilogramm leichter und kompakter war. Das Leistungsdefizit war aber nicht das Hauptproblem. Zunächst litt der Zwölfzylinder

von Georges Martin an schlechter Fahrbarkeit. Unter bestimmten Bedingungen schäumte das Öl auf. Die hohen Drehzahlen ließen außerdem die Öltemperatur gefährlich ansteigen. Ein größerer Ölkühler schaffte Abhilfe. Erst im September konnten die Drehmomentschwankungen behoben werden. Sie lagen daran, dass beim Beschleunigen nicht genug Öl in den Kreislauf kam, weil es unter der Fliehkraft ans hintere Ende der Ölwanne gedrückt wurde. Der Einbau einer zweiten Absaugpumpe half. Danach schwärmten die Fahrer vom guten Ansprechverhalten.

DIE TECHNIK



REINHARD

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Bauart: | V12 60 Grad |
| Einbau: | längs |
| Hubraum: | 2993 cm ³ |
| Turbolader: | – |
| Bohrung x Hub: | 79,7 x 50,0 mm |
| Ventile: | 48, 4 OHC, Ventildfedern |
| Verdichtung: | 11,0:1 |
| Gewicht: | 190 kg |
| Leistung: | 390 PS |
| Maximaldrehzahl: | 10 500/min |
| Steuerung: | Stirnrad |
| Konstrukteur: | Georges Martin |

von Georges Martin an schlechter Fahrbarkeit. Unter bestimmten Bedingungen schäumte das Öl auf. Die hohen Drehzahlen ließen außerdem die Öltemperatur gefährlich ansteigen. Ein größerer Ölkühler schaffte Abhilfe. Erst im September konnten die Drehmomentschwankungen behoben werden. Sie lagen daran, dass beim Beschleunigen nicht genug Öl in den Kreislauf kam, weil es unter der Fliehkraft ans hintere Ende der Ölwanne gedrückt wurde. Der Einbau einer zweiten Absaugpumpe half. Danach schwärmten die Fahrer vom guten Ansprechverhalten.

Stewarts Urteil

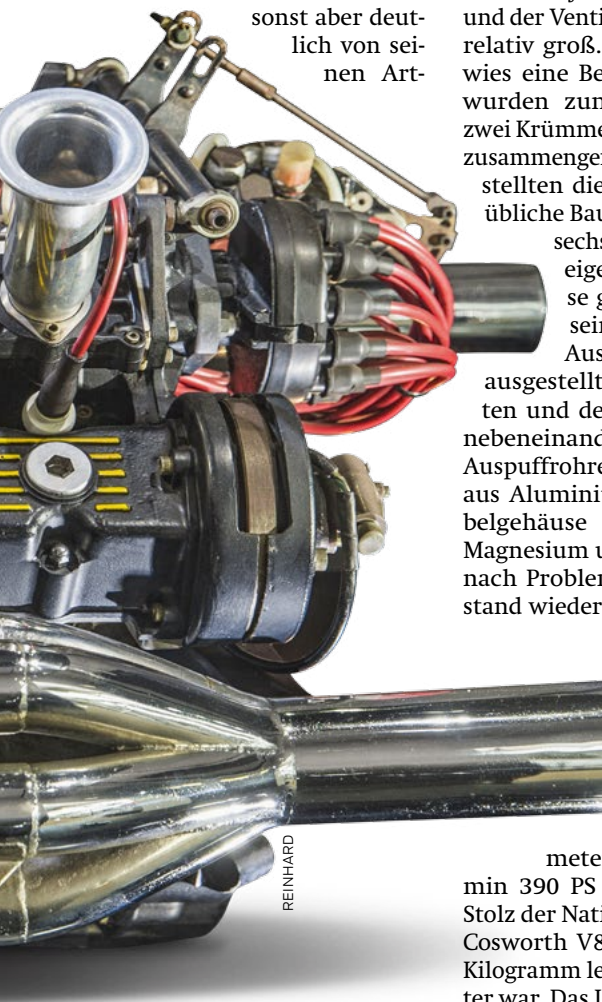
Am Ende des Jahres wollten die Ingenieure die Meinung von Jackie Stewart zu dem Motor hören. Es kam in Albi zu einem heimlichen Test. Stewart erzählt: „Wir sind morgens um sechs Uhr gefahren, damit uns keiner sieht. Der Matra-Motor war ein wunderbares Stück Technik. Typisch für einen Zwölfzylinder, ließ sich der Motor kinderleicht fahren. Die Power setzte im Gegensatz zum Cosworth-V8 butterweich ein. Du hattest das Gefühl, schnell zu sein,

aber du warst es nicht. Der kleine Cosworth-Motor passte besser ins Auto, und er hatte mehr Top-Leistung.“ Das war den Motorkonstrukteuren ein Befehl. Sie nahmen sich 1969 eine Auszeit und kehrten ein Jahr danach mit dem MS120-Motor wieder zurück. ■



MOTORSPORT IMAGES

Für den Matra-Motor wurde das Chassis nach hinten verlängert



REINHARD



Aus dem Häuschen: SSR Performance holte den Meistertitel im Debütjahr

Die grüne Gefahr

Sie kamen, sahen und siegten. SSR Performance kürte sich in der Debütsaison mit Michael Ammermüller und Christian Engelhart zum neuen Meister im ADAC GT Masters – ähnlich wie Rutronik Racing im vergangenen Jahr. Die hofften in Oschersleben auf eine Titelverteidigung und erlebten im großen Finale Pleiten, Pech und Pannen.

Von: **Bianca Leppert**

Vielleicht war es der Moment, in dem Patric Niederhauser von Rutronik Racing schweigend seinen Helm aus dem Fach genommen hat und zusammenpackte. Vielleicht war es der Moment, in dem Christian Engelhart bei der Zieldurchfahrt die Tränen in die Augen geschossen sind. Oder der, in dem Kelvin van der Linde auf der Zielgeraden links in der Mauer stand und die Hände auf den Helm schlug. Oder der, in dem sich Luca Stolz im Parc fermé mit hängendem Kopf mit den Händen auf dem Heckspoiler

des Mercedes-AMG abstützte. Oder der, als man bei Herberth Motorsport erfahren hatte, dass der SSR Porsche keine Zeitstrafe, sondern eine Geldstrafe bekommt. Welcher jedem Einzelnen in Erinnerung bleiben wird, ist wohl individuell. Aber es gab beim ADAC-GT-Masters-Finale definitiv viele dieser bewegenden Momente, die lange einen Platz im Gedächtnis haben werden.

Das Schicksal warf seine Schatten schon im ersten Qualifying voraus. Während van der Linde/Niederhauser als Führende in die Titelschlacht zogen, erwischte Michael Ammermüller im SSR-Porsche das perfekte Timing am Samstagmorgen. Kurz vor der roten Flagge hämmerte er eine Bestzeit hin, die die Konkurrenz auch nach dem Restart bei zweieinhalb Minuten Restzeit nicht unterbieten konnte. Die Pole verwandelte SSR Performance schließlich in einen Start-Ziel-Sieg in einem nicht ganz einfachen ersten Rennen und hatte mit der Übernahme der Tabellenführung den Grundstein zur Meisterschaft gelegt.

Einmal musste der Rennleiter abbrechen, weil Flüssigkeit auf der Strecke war, das zweite Mal rückte das Safety Car aufgrund

„Alle haben mit den neuen Pirelli-Reifen bei null angefangen. Wir wussten durch Tests vielleicht mehr über den Reifen bei den ersten zwei Rennen als andere.“

Stefan Schlund, SSR Performance

einer Ölspur aus. „Mein Stint war schwieriger als gedacht“, sagte Engelhart, der in der zweiten Hälfte am Lenkrad drehte. „Ich dachte, es ist nur in Kurve 1 rutschig, aber es war die ganze Strecke in Mitleidenschaft gezogen.“ Beim Restart kam Engelhart mit einem blauen Auge davon: Er hatte kurz nach Abbiegen des Safety Cars noch gewedelt, um die Reifen warm zu fahren – was nicht erlaubt ist. Vom Team kam schnell genug der Hinweis, damit aufzuhören. Die Szene sorgte allerdings für Gesprächsstoff im Fahrerlager.

Die Pace des SSR-Porsche, der neue Reifen aufgezogen hatte, konnte niemand mitgehen – hier zahlte sich die akribische

Testarbeit aus. Immerhin schaffte das Toksport-Duo Maro Engel und Luca Stolz Rang 2 auf einer Strecke, die dem Mercedes-AMG nicht unbedingt liegt. Der Rückstand von sieben Punkten auf das SSR-Duo war aber entsprechend groß.

Audi-Pilot Niederhauser schaffte trotz Ausrutscher Platz 3 im Quali, schleppte jedoch die Strafe vom Lausitzring-Patzer mit sich rum – eine Rückversetzung um fünf Plätze in der Startaufstellung. Von Platz 8 verbesserten sich die Vorjahreschampions im Rennen auf Platz 6 hinter dem Herberth-Porsche von Robert Renauer, der ebenfalls noch Meisterschaftschancen hatte.

Van der Linde kegelt

Für Sonntag stand fest: Wer das zweite Qualifying rockt, hat eine Hand am Meisterpokal. Denn: In Oschersleben ist Überholen schwierig. Wieder lieferte SSR Performance am besten ab. Engelhart sicherte sich Rang 3 und behielt die Nerven. Im Gegensatz zu van der Linde, der vier Minuten vor Schluss ein Bad im Kies nahm und leicht vorne einschlug. Der R8 rutschte in der Zeitenliste bis auf Rang 11 nach hinten. Mathieu Jaminet im



ADAC GT MASTERS

Erster Sieg für HTP-Winward: Marciello/Ellis räumten am Sonntag ab

Herberth-Porsche und Maro Engel im Toksport-Mercedes verschafften sich mit Platz 7 und 8 etwas bessere Jäger-Positionen.

Van der Linde kam im Rennen erst gar nicht dazu, zum Angriff zu blasen. Er ließ es beim Start im wahrsten Sinne des Wortes richtig krachen und räumte dabei Tim Zimmermann im Grasser-Lambo und Christopher Mies im Land-Audi ab. „Ich habe einen guten Start gehabt. Dann ist der Porsche nach links gezogen, ich habe versucht ihn zu vermeiden und dabei das Auto verloren“, sagte van der Linde wenige Minuten nach dem Unfall. „Ich muss es im Detail analysieren.“ Das erledigten die Sportkommissare für ihn: volle Schuld, 10 000 Euro (!) Strafe. Geplatzt Titelträume gab es gratis obendrauf.

Engelhart musste in der zweiten Kurve auf Platz 3 liegend ebenfalls zittern, nachdem er von Albert Costa Balboa umgedreht wurde. Der Rennabbruch aufgrund des Startunfalls war für ihn Glück im Unglück. Der 33-Jährige durfte die ursprüngliche dritte Startposition beziehen. Im weiteren Rennverlauf machten sich die 30 Kilogramm Erfolgsballast bemerkbar. Renauer eilte später an Ammermüller heran, bis der ihn in der vorletzten Runde für Platz 3 gewähren ließ. „Er war schneller als ich und ich wollte kein Risiko gehen“, so der SSR-Pilot.

Ein riskantes Manöver? Schließlich hing eine Untersuchung gegen die Startnummer 92 in der Luft. Engelhart hatte bei der Anfahrt zur Boxengasse die



ADAC GT MASTERS

Robert Renauer schrammte knapp am Titel vorbei und wurde Vizemeister

Surte gelockert. Da klingelte es bei einigen: Der Fall Niederhauser vom Lausitzring. So mancher wunderte sich anschließend, dass es für Engelhart keine Zeitstrafe, sondern eine Geldbuße von 2000 Euro gab, wo Niederhauser doch mit einer Rückversetzung von fünf Plätzen belegt wurde.

Strafmaß diskutiert

Kritikern fehlt eine einheitliche Linie bei den Strafen. Die Sportkommissare begründeten ihre Entscheidung damit, dass der Fall von Niederhauser schwerer wog. Er fuhr nach dem Stopp mit nicht korrekt sitzenden Gurten auf die Strecke, bei Engelhart ging es um die kurze Zeitspanne vor dem Stopp in der Anfahrt zur Boxengasse. Präzedenzfall war Markus Pommer in

der Corvette in Most im vergangenen Jahr.

Der Premieriensieg für Raffaele Marciello und Philip Ellis ging dabei fast unter. Bei HTP scheint der Knoten geplatzt zu sein. Für Renauer und Toksport-WRT auf den Positionen 3 und 5 war der Zug abgefahren. Die Freude bei SSR Performance über den Titel umso größer. „Ich kann es noch nicht fassen. Das dauert vielleicht bis Weihnachten“, meinte SSR-Teamchef Stefan Schlund. Wie man das Meisterstück neben der fehlerfreien Arbeit seiner Mannschaft aus dem Stand schaffte? „Alle haben mit den neuen Pirelli-Reifen bei null angefangen. Wir wussten durch unsere Tests vielleicht mehr über den Reifen bei den ersten zwei Rennen als manch anderes Team.“ ■

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 1. LAUF

Pole-Position:

#92 Michael Ammermüller (SSR Performance, Porsche 911 GT3 R), 1.23,240 min

Schnellste Runde:

#92 Michael Ammermüller (SSR Performance, Porsche 911 GT3 R), 1.24,992 min

| | | | | |
|-----|--------------------------------|-------------------------------|----------------------|------------|
| 1. | #92 Ammermüller/Engelhart | SSR Performance | Porsche 911 GT3 R | 40 Runden |
| 2. | #22 Stolz/Engel | Toksport WRT | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 3,887 s |
| 3. | #48 Ellis/Marciello | KNAUS Team HTP-Winward | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 4,488 s |
| 4. | #28 Hofer/Haase | Montaplast by Land Motorsport | Audi R8 LMS | + 5,948 s |
| 5. | #99 R. Renauer/Jaminet | Precote Herberth Motorsport | Porsche 911 GT3 R | + 4,169 s |
| 6. | #31 Niederhauser/van der Linde | Rutronik Racing | Audi R8 LMS | + 10,248 s |
| 7. | #26 Feller/Mücke | BWT Mücke Motorsport | Audi R8 LMS | + 18,180 s |
| 8. | #17 Bachler/de Silvestro | KÜS Team75 Bernhard | Porsche 911 GT3 R | + 18,704 s |
| 9. | #7 Renauer/Asch | Precote Herberth Motorsport | Porsche 911 GT3 R | + 19,042 s |
| 10. | #47 Dontje/Götz | MANN-FILTER Team HTP-Winward | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 19,631 s |



ADAC GT MASTERS

Meister: Engelhart/Ammermüller

ADAC GT MASTERS OSCHERSLEBEN, 2. LAUF

Pole-Position:

#48 Raffaele Marciello (KNAUS Team HTP-Winward, Mercedes-AMG GT3 Evo), 1.23,163 min

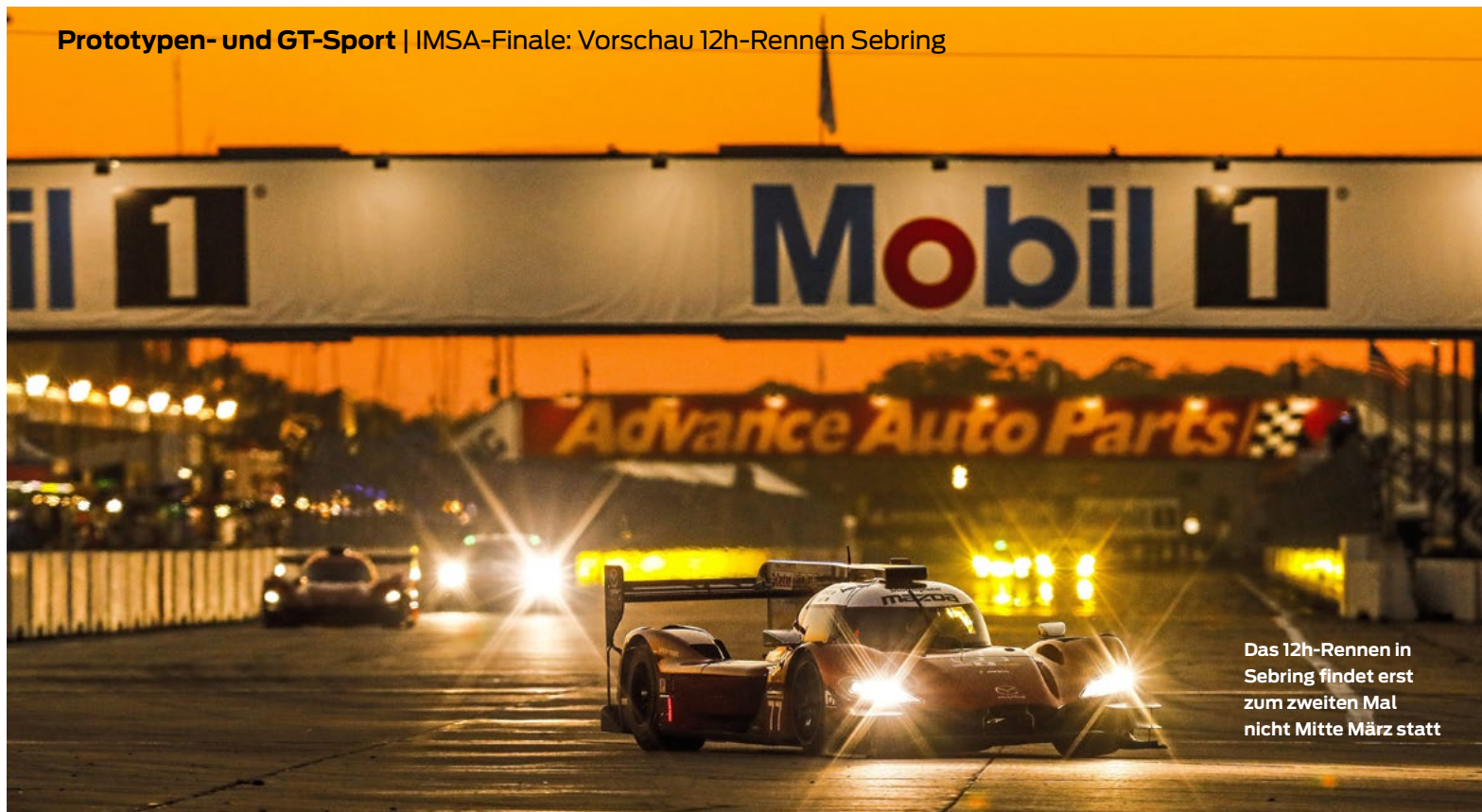
Schnellste Runde:

#30 Mirko Bortolotti (Team WRT, Audi R8 LMS), 1.24,869 min

| | | | | |
|-----|---------------------------|------------------------------------|----------------------|------------|
| 1. | #48 Ellis/Marciello | KNAUS Team HTP-Winward | Mercedes-AMG GT3 Evo | 42 Runden |
| 2. | #30 Ineichen/Bortolotti | Team WRT | Audi R8 LMS | + 17,699 s |
| 3. | #99 R. Renauer/Jaminet | Precote Herberth Motorsport | Porsche 911 GT3 R | + 20,609 s |
| 4. | #92 Ammermüller/Engelhart | SSR Performance | Porsche 911 GT3 R | + 22,752 s |
| 5. | #22 Stolz/Engel | Toksport WRT | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 25,447 s |
| 6. | #20 Wishofer/Boccolacci | Team Zakspeed BKK Mobil Oil Racing | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 28,242 s |
| 7. | #32 Weerts/Vanthoor | Team WRT | Audi R8 LMS | + 29,111 s |
| 8. | #18 Fittje/Jahn | KÜS Team75 Bernhard | Porsche 911 GT3 R | + 30,628 s |
| 9. | #47 Dontje/Götz | MANN-FILTER Team HTP-Winward | Mercedes-AMG GT3 Evo | + 35,555 s |
| 10. | #26 Feller/Mücke | BWT Mücke Motorsport | Audi R8 LMS | + 35,861 s |

ENDSTAND FAHRER NACH 14 VON 14 LÄUFEN

| | | |
|-----|----------------------------|----------|
| 1. | Ammermüller/Engelhart | 181 Pkt. |
| 2. | R. Renauer | 172 |
| 3. | Engel/Stolz | 167 |
| 4. | Niederhauser/van der Linde | 160 |
| 5. | Haase/Hofer | 127 |
| 6. | Ellis/Marciello | 112 |
| 7. | Müller | 109 |
| 8. | Perera/Costa Balboa | 102 |
| 9. | Dontje/Götz | 87 |
| 10. | Weerts/Vanthoor | 82 |



Das 12h-Rennen in Sebring findet erst zum zweiten Mal nicht Mitte März statt

IMSA

Bis zur letzten Runde

Die 68. Ausgabe des 12h-Rennens in Sebring hätte eigentlich Mitte März 2020 stattfinden sollen – wie schon bei 66 Ausgaben zuvor. Und das als Doubleheader zusammen mit der Sportwagen-WM. Wegen Corona bildet der Klassiker nun das IMSA-Finale, viele offene Titelentscheidungen sorgen für Spannung.

Von: **Marcus Schurig**

Es grenzt ein wenig an Ironie, dass am kommenden Wochenende gleich zwei wichtige Sportwagenrennen stattfinden: das Saisonfinale der IMSA-Serie in Sebring und das Saisonfinale der Sportwagen-WM in Bahrain. Früher hätte es wüste öffentliche Beschimpfungen für einen solchen Termin-Clash gehagelt. Diesmal bleiben alle besonnen, denn wegen der globalen Reisebeschränkungen wären eh nur wenige Teams und Fahrer betroffen. Da beide Rennen am Samstag stattfinden, haben die Fans am kommenden Wochenende ein Sportwagen-Überangebot zu verkraften.

Wo mehr Spannung herrscht? Vermutlich in Sebring: Die Rütelpiste in Florida ist sowohl für spannende TV-Perspektiven als auch für Renndramen gut, der Kurs in Bahrain rangiert da eher am anderen Ende der Skala. Auch beim Thema Meisterschaftsdrama dürfte Amerika Bahrain ausstechen: Im Nahen Osten müssen die beiden Toyota markenintern noch den letzten Fahrertitel der LMP1-Hybrid-Ära ausknobeln, was nur begrenzt packend ist.

Zumal alle Konkurrenten die Flucht ergriffen haben: Die Privatteams Rebellion und Kolles bleiben dem Finale fern, das Ginetta-Werksteam trat nie an. In der zweiten Herstellerklasse GTE-Pro hat Aston Martin den Herstellertitel beim vorletzten Rennen in Le Mans klargemacht, der Fahrertitel ist eher Formsache.

DPI-Finale mit Emotionen

Somit hat die WEC beim Titeldrama nur noch die „kleinen“ Klassen LMP2 und GTE-Pro-Am aufzubieten. In der IMSA geht es dagegen noch um das große Ganze: Die beiden Acura-DPI-Piloten Hélio Castroneves und Ricky Taylor (#6) aus dem Penske-Rennstall führen die Meisterschaftswertung mit drei Punkten Vorsprung auf das Cadillac-Duo Renger van der Zande und Ryan

Briscoe (#10) von Wayne Taylor Racing (WTR) an. Auch Luís Felipe Derani (Whelen-Engineering-Cadillac-DPI #31) hat mit neun Punkten Rückstand noch intakte Titelchancen. Die Rückstände für Cadillac im Punkteklassement sind zwar klein, ihr Vorteil in Sebring dagegen groß: Im letzten Jahr standen drei Caddys auf dem Podest, die beiden Acura landeten nur auf den Plätzen 4 und 9.

Will sagen: Das wird kein einfacher Durchmarsch für Penske-Acura, zumal noch jede Menge Emotionen im Finale mitschwingen. Für das Penske-Team endet in Sebring die Zusammenarbeit mit Acura, das soll nach Möglichkeit mit dem zweiten DPI-Titel nach 2019 gefeiert werden.

Beim Team von Wayne Taylor wurde beiden Piloten vor drei Wochen zum Saisonende gekündigt – keine optimalen Voraussetzungen für den Titelkampf. Und der Brasilianer Luís Felipe Derani geriet schließlich beim vorletzten Lauf in Atlanta mit Acura-Star Ricky Taylor aneinander. Die Emotionen kochten damals hoch, das könnte sich in Sebring womöglich fortsetzen – auch auf der Rennstrecke?

In der GTLM-Klasse hat Corvette nach einer drückend überlegenen Saison mit der neuen

Corvette C8.R den Team- und Fahrertitel bereits eingefahren. Auch bei der Herstellermeisterschaft haben die Amis die Nase vorn. Somit hat Porsche beim letzten Rennen mit dem 911 RSR-19 nur noch eine Chance, sich würdig von den US-Fans zu verabschieden: mit einem Sieg in Sebring. Immerhin konnte das Porsche-Werksteam die letzten beiden IMSA-Läufe in Road Atlanta und Laguna Seca gewinnen.

GTD-Titel für Farnbacher?

Last but not least hat auch die deutsche Fraktion im IMSA-Titelkampf noch ein heißes Eisen in der Hand: Mario Farnbacher. Der Franke führt nach seinem Klassensieg beim letzten Rennen in Laguna Seca mit seinem Teamkollegen Matt McMurry (Michael Shank Racing-Acura NSX GT3 #86) die Meisterschaftswertung in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge an.

Allerdings haben mehrere Teams Titelchancen: In der Markenwertung liegt Lexus nur zwei Punkte hinter Acura. In der Teamwertung liegt Wright Motorsport (Porsche) sieben Zähler zurück, ebenso deren Piloten Patrick Long und Ryan Hardwick in der Fahrerwertung. Nächsten Samstag sollte man sich besser nichts vornehmen ... ■

ADAC GT Masters

Zuversichtlich für 2021?

Die nächsten Wochen werden für das ADAC GT Masters spannend. Die vorläufige Einschreibung für 2021 ist seit Montag (9.11.) eröffnet. Pirelli bleibt Reifenpartner. Wird man die Auswirkungen der DTM zu spüren bekommen?

Von: **Bianca Leppert**

Wer große Veränderungen im ADAC GT Masters für die Saison 2021 erwartet hat, wurde bei der Pressekonzferenz am Rande des Finalwochenendes in Oschersleben enttäuscht. Was nicht heißt, dass diese nicht in der Diskussion sind. Doch verkündet wurde bei der Runde um ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk, Vorstand Lars Soutschka und Motorsport-Leiter Thomas Voss nur wenig Neues.

Stattdessen will man auf Kontinuität und Verlässlichkeit setzen. Das hat man schon mit der



ADAC GT MASTERS

Pirelli bleibt weiterhin Reifenpartner im ADAC GT Masters

Saison 2020 gezeigt, in der trotz der Corona-Verschiebungen alle geplanten 14 Läufe über die Bühne gingen. „Bei uns ist Motorsport kein Businesscase, sondern die Förderung des Sports in der Satzung festgeschrieben“, sagte Tomczyk. An der Höhe der Einschreibgebühr ändert sich nichts, auch der Reifenpartner Pirelli bleibt für mehrere Jahre weiterhin im Boot. Eine wichtige Komponente bei der Erstellung

der Balance of Performance, die von der SRO gemanagt wird – schließlich fahren auch die relevanten SRO-Serien mit Pirelli-Reifen. Der Preisgeldtopf von 500 000 Euro bleibt ebenfalls bestehen. Bereits drei Teams haben sich zum ADAC GT Masters 2021 bekannt: T3 Motorsport, GRT Grasser und Zakspeed.

Das ist deshalb so interessant, weil das ADAC GT Masters ab der kommenden Saison mit der GT3-

Lösung in der DTM Konkurrenz hat. Da ist nicht zu übersehen, dass man besonders viel Wert auf den neuen Titel Internationale Deutsche GT-Meisterschaft legt. „Das ADAC GT Masters ist die einzige echte Deutsche Meisterschaft im Rundstreckensport“, so Soutschka.

Um den Teams entgegenzukommen, soll das Nenngeld in Zukunft anders gestaffelt werden. Mit den bis zum 15. Dezember eingeschriebenen Teams will man erneut einen Workshop machen. Bei der ersten Runde hatte man über Änderungen am Qualifikationsmodus und mögliche Zusatzpunkte für Pole-Position und Co. diskutiert. „Es gibt noch kleine Stellschrauben“, meinte Tomczyk. „Diese Themen müssen wir noch entscheidungsreif vorbereiten.“ ■

DER KALENDER

| | |
|------------|-------------------|
| 14.–16.05. | Oschersleben |
| 11.–13.06. | Red Bull Ring (A) |
| 06.–08.08. | Nürburgring |
| 20.–22.08. | Zandvoort (NL) |
| 10.–12.09. | Lausitzring |
| 01.–03.10. | Sachsenring |
| 15.–17.10. | Hockenheimring |

LMP2

Leistungsreduzierung um rund 40 PS

Die LMP2-Klasse geht in Zukunft weltweit mit weniger Leistung an den Start. Das hat der ACO nun offiziell bestätigt, nachdem es schon länger die Ankündigung gab. Grund ist eine Anpassung an die Le-Mans-Hypercars.

Die Leistung der 4,2-Liter-V8-Gibson-Motoren sinkt um rund 40 PS von 608 PS auf 567 PS (von 600 auf 560 hp). Dieser Schritt war bereits für die Langstrecken-Weltmeisterschaft geplant, wird aber auf alle anderen Serien des Automobile Club de l'Ouest übertragen – einschließlich der europäischen und asiatischen Le Mans-Serie sowie der IMSA.

Die Leistungsreduzierung ist auf die erwartete Leistung der Le-Mans-Hypercars zurückzuführen, die in Le Mans im Durchschnitt Rundenzeiten von rund 3.30 Minuten erreichen werden. Also langsamer als die aktuellen LMP2-Fahrzeuge. „Diese Lösung, die keine wirtschaftlichen Auswirkungen für die beteiligten Teams hat, wurde gut angenommen“, hieß es in einer Erklärung des ACO. „Darüber hinaus wird die Leistungsreduzierung zu einer Senkung der laufenden Kosten führen.“

Reifenhersteller Goodyear wird exklusiv die Reifen für die LMP2-Klassen der WEC und der europäischen Le Mans-Serie bereitstellen und hat in der vergangenen Woche bereits einen Test mit dem neuen Reifen absolviert. ■ ACO

IGTC/9h Kyalami

Porsche mit GPX und Dinamic in Kyalami

Nach Gerüchten, ob Porsche überhaupt bei den 9h Kyalami antreten wird, steht nun das Aufgebot für das IGTC-Finale vom 10. bis 12. Dezember fest.

Bei den 24h Spa verkündete GT-Promoter Stéphane Rattel selbstbewusst, dass das Finale der Intercontinental GT Challenge in Kyalami wie geplant stattfinden wird. Zu diesem Zeitpunkt machten Gerüchte die Runde, ob Porsche dabei antreten würde, um den Fahrer- und Herstellertitel zu verteidigen.

Nun ist klar: Man wird die Kundenteams GPX und Dinamic nach Südafrika schicken. Bei der italienischen Mannschaft Dinamic greifen Kevin Estre, Earl Bamber und Laurens Vanthoor

ins Lenkrad, bei GPX sind Matthieu Jaminet, Matt Campbell und Patrick Pilet eingepplant.

Bamber und Vanthoor führen die Gesamtwertung der IGTC mit einem Punkt Vorsprung vor ihren Markenkollegen Pilet, Campbell und Jaminet an. In der Herstellerwertung liegt Porsche 29 Punkte vor Mercedes-AMG. Aufgrund der Corona-Situation wird Porsche die Anzahl der Mitarbeiter vor Ort reduzieren. Nur von der SRO ausgewählte Hotels sind zugelassen.

Neben den Vorbereitungen zu den 9h Kyalami beschäftigen Rattel auch Berichte darüber, dass er die Australische GT mit seiner SRO-Organisation übernehmen werde. Es sei „noch zu früh“, so Rattels Reaktion auf die Veröffentlichung. Es gilt allerdings als sehr wahrscheinlich. ■ BLE/ACO

Rallye-WM

Dunkle Wolken über Monza

Hängepartie: Das WM-Finale in Monza hängt am seidenen Faden



MASSIMO BETTIOL

Das WM-Finale in und um den königlichen Park von Monza steht auf der Kippe. Allem voran sollen den Organisatoren die erneut drastisch verschärften Corona-Beschränkungen den Garaus machen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Organisatoren haben Wort gehalten. In wenigen Wochen haben sie die Monza Rallye Show zum WM-Lauf umgebaut. Die Fahrtunterlagen weisen eine ultrakompakte Veranstaltung über 502,66 Gesamtkilometer mit 16 Wertungsprüfungen über insgesamt 239,35 WP-Kilometer aus. Den königlichen Park von Monza werden die Teams dabei nur am

Samstag verlassen. Nördlich von Bergamo gilt es sieben Prüfungen über insgesamt 129 WP-Kilometer zu bewältigen. Das Kontrastprogramm folgt am Finaltag. Jeweils genau einen Kilometer beträgt die Verbindungsetappe zwischen den drei Prüfungen über insgesamt 40 WP-Kilometer.

Auch deshalb ist klar: Ohne den Samstag wird es den WM-Lauf nicht geben. Doch der Druck

steigt. Zum einen hat die zweite Corona-Welle die norditalienischen Regionen erneut mit voller Wucht getroffen. Aktuell sind nicht nur Gaststätten, sondern auch Geschäfte, Sportanlagen und Schulen geschlossen, abends gilt eine Ausgangssperre. Dem nicht genug, scheinen die Sponsorgelder der lombardischen Regierung und regionalen Unternehmen nicht in jenem Maß zu fließen wie vor wenigen Wochen noch erhofft.

Eine Hiobsbotschaft jagt die nächste. Längst ist klar, dass auch Zugpferd Valentino Rossi nicht am Start sein wird. Die Motivation beim Organisationsteam soll nach zwischenzeitlichem Hoch im Keller sein, auch weil man sich von den WM-Akteuren alleingelassen fühlt. So soll Hyundai-Sportdirektor Andre Adamo seinen Landsmännern finanzielle Unterstützung zugesagt haben. Doch kaum haben die Koreaner auf Sardinien die Führung in der Hersteller-Wertung übernommen, soll Adamo zurückgezogen haben. In Monza könnte Hyundai schließlich Gefahr laufen, wieder von Toyota überholt zu werden. ■

Rallye-WM

Tag der Entscheidung

Jetzt gilt's: Bis zum Wochenende müssen sich die drei Hersteller der Rallye-WM zum ab 2022 gültigen Rally1-Reglement mit Hybridantrieb bekennen.

Geht es nach dem Volksmund, ist am Freitag, dem 13. besondere Vorsicht geboten. Dies könnte Ende dieser Woche auch für FIA-Rallye-Direktor Yves Matton gelten, denn ausgerechnet am Freitag, dem 13. ist für die drei in der Rallye-WM

aktiven Hersteller der Stichtag, um sich zum künftigen Rally1-Reglement zu bekennen, nach dem die Nachfolger der aktuellen World Rally Cars ab der Saison 2022 mit Hybrid-Technik ausgerüstet werden sollen.

Einer Verschiebung des Technologiewandels hat Matton eine klare Absage erteilt. Man sei in ständigem Austausch, lässt er wissen und gibt sich nach erneuten Gesprächen mit den Vertretern von Ford, Toyota und Hyundai zuversichtlich, dass alle drei Hersteller der Topliga auch weiterhin treu bleiben. ■ RK

Rallycross-WM

Es bleibt nur der Ring

Wie nicht anders zu erwarten, wurde der belgische Rallycross-WM-Lauf in Spa abgesagt. Das WM-Finale auf dem Nürburgring soll dagegen weiter stehen.

Seit vergangener Woche ist es amtlich: Spa-Francorchamps wird seine Tore auch über den 19. November hinaus geschlossen halten. Der für 21./22. November geplante Rallycross-WM-Lauf wurde abgesagt. Kurios: Obwohl die WM nach

dem Rückzug von IMG ab kommender Saison noch ohne Promoter dasteht und es keinen WM-Kalender für 2021 gibt, spricht der belgische Veranstalter von einem Wiedersehen im kommenden Jahr.

Nach den vier Doppelveranstaltungen in Schweden, Finnland, Lettland und Spanien ruhen nun alle Hoffnungen auf der finalen WM-Runde auf dem Nürburgring, wo die weltbesten Driftkünstler am 12./13. Dezember ihren neunten WM-Lauf unter Ausschluss der Öffentlichkeit austragen wollen. ■ RK



L.P. DESIGN

Ausblick: So könnte der Ford Puma Rally1 mit Hybridantrieb aussehen



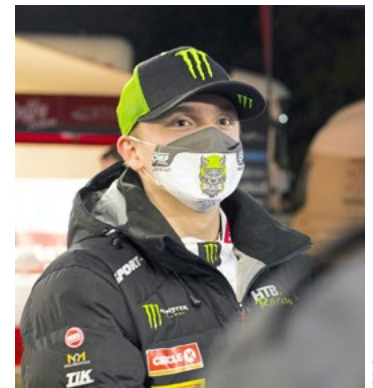
FIA WRX

Die Entscheidung soll trotz zweiter Corona-Welle im Eifelherbst fallen



In einer eigenen Liga: Gaststarter Mikkelsen siegt souverän

Herbstgewitter



Fragwürdig: Platz 4 für Solberg



Stark: Mayr-Melnhof auf P5

Gaststarter Andreas Mikkelsen kam, sah und siegte. Dahinter durften sich Grégoire Munster und Efrén Llarena über ihre ersten Podiumsplätze in der Rallye-EM freuen. Marijan Griebel wurde nach Zeitstrafe noch Achter.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen Lockdown, beim EM-Lauf in Ungarn waren gar Zuschauer zugelassen. Doch nicht nur neben, auch auf den Asphaltstrecken war mächtig was los: Wie ein Herbststurm tobte Gaststarter Andreas Mikkelsen über die Pisten. Neben zahlreichen Testkilometern für Pirelli profitierte der Norweger von zwei exklusiven Testtagen für das Skoda-Werks-Team in Belgien.

Auf der zweiten Wertungsprüfung übernahm der Norweger die Führung, noch bevor er auf der dritten WP seine erste von insgesamt sieben Bestzeiten markierte. Auch auf den nächsten beiden Prüfungen war Mikkelsen im Skoda der Schnellste. Während er seine Führung kontinuierlich ausbaute, patzten die um den EM-Titel kämpfenden Verfolger: Tabellenführer Alexey Lukyanuk (Citroën) lag auf Platz 2, als er

durch einen Stempelfehler vor der sechsten Prüfung fünf Strafinuten kassierte und froh sein musste, sich bis zum Ziel wieder bis auf Rang 13 nach vorne zu kämpfen und wichtige EM-Zähler für die zweite Tageswertung mitzunehmen. Noch weniger Glück hatte Teilzeit-WRC-Werksfahrer Craig Breen: In der elften von 16 Prüfungen musste der Ire seinen Hyundai auf Rang 2 liegend mit Motorschaden abstellen, womit Markenkollege Grégoire Munster aufrücken konnte.

Dahinter folgten Lokalmatador Norbert Herczig (VW) und Niki Mayr-Melnhof (Ford). Der Österreicher geigte vom Start weg vorne mit und schnupperte trotz kleiner Technikprobleme an seinem ersten EM-Podium. Als sich Herczig einen Plattfuß leistete, zog Efrén Llarena (Citroën) an beiden vorbei auf Rang 3. Dem nicht genug, quetschte sich auf der letzten Prüfung Mitfavorit Oliver Solberg mit Bestzeit ebenfalls noch am Steirer vorbei.

Schon vor seinem finalen Husarenritt stand das norwegische Jungtalent im Mittelpunkt. Denn am Ende der ersten Tagesetappe fing sich der Skoda-Werksjunior gleich zwei Reifenschäden ein und rutschte auf Zwischenrang 9 zurück. Schlimmer: Statt wie vorgeschrieben mit vier Rädern, legte er die gut 40 Kilometer lange Verbindungsetappe zum abendlichen Service für alle sichtbar

mit drei Rädern und den Überresten einer Felge zurück. Da die Offiziellen diese Regelwidrigkeit nicht sanktionierten, legten die Teams der Titelwidersacher Lukyanuk (Sainteloc) und Munster (BMA) Protest ein. Vergeblich: Beide wurden wegen Formfehlern abgewiesen.

Bei Marijan Griebel (Citroën) schauten die Sachrichter und Stewards genauer hin und ver-

hängten eine 20-Sekunden-Zeitstrafe wegen Berührung einer Schikane). Der Pfälzer nahm es gelassen, da er dennoch Achter wurde. Anders Dominik Dinkel (Skoda): Der Bayer haderte mit der Technik sowie zwei Reifenschäden und verpasste als 13. sein Ziel, erneut die Top 10 zu erreichen. Markenkollege Albert von Thurn und Taxis kam auf Platz 16 ins Ziel. ■

RALLYE UNGARN (6.–8.11.2020)

Vierter von sechs EM-Läufen, 16 Wertungsprüfungen über 191,06 km

| | |
|---|--------------|
| 1. Mikkelsen / Floene (N/N), Skoda Fabia | 1:48.31,1 h |
| 2. Munster / Louka (NL/B), Hyundai i20 | + 1.32,2 min |
| 3. Llarena / Fernandez (E/E), Citroën C3 | + 2.00,3 min |
| 4. Solberg / Johnston (N/IRL), Skoda Fabia | + 2.04,8 min |
| 5. Mayr-Melnhof / Welsersheimb (A/A), Ford Fiesta | + 2.08,2 min |
| 6. Herczig / Ferencz (HU/HU), Volkswagen Polo | + 2.31,4 min |
| 7. Devine / Fulton (IRL/IRL), Hyundai i20 | + 2.50,3 min |
| 8. Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta | + 3.24,3 min |
| 9. Griebel / Braun (D/D), Citroën C3 | + 3.32,4 min |
| 10. Hadik / Kertesz (HU/HU), Ford Fiesta | + 4.13,6 min |

Bestzeiten: Mikkelsen 7, Lukyanuk 4, Breen & Solberg je 2, Marcyk 1

EM-STAND NACH LAUF 4

| | |
|--------------------------|------------|
| 1. Alexey Lukyanuk (RUS) | 116 Punkte |
| 2. Oliver Solberg (S) | 89 |
| 3. Grégoire Munster (NL) | 83 |
| 4. Efrén Llarena (E) | 50 |
| 5. Craig Breen (IRL) | 47 |
| 6. Norbert Herczig (HU) | 36 |
| 7. Erik Cais (CZ) | 36 |
| 8. Andreas Mikkelsen (N) | 35 |
| 9. Miko Marczyk (PL) | 35 |
| 10. Iván Ares (E) | 33 |

Junioren U 28

| | |
|--------------------------|------------|
| 1. Grégoire Munster (NL) | 125 Punkte |
| 2. Oliver Solberg (S) | 124 |
| 3. Efrén Llarena (E) | 79 |

Junioren U 27

| | |
|---------------------|------------|
| 1. Ken Torn (EST) | 150 Punkte |
| 2. Josep Bassas (E) | 117 |
| 3. Amaury Molle (B) | 55 |



Geht doch

Den fünften Sieg von Matthias Kahle durften die Fans dieses Mal nicht vor Ort verfolgen. Wegen strenger Corona-Auflagen waren Besucher bei der Lausitz-Rallye verboten. Immerhin durfte sie stattfinden.

Von: **Michael Heimrich**

Wo ein Wille, da ein Weg. Dieser Satz gilt in diesem Jahr umso mehr für die Lausitz-Rallye, die in Deutschland seit jeher einen Exotenstatus besitzt. Nirgendwo anders als im äußersten Osten des Landes findet noch eine so große Schotter-Veranstaltung statt, und nirgends sonst dreht sich im Corona-Herbst außerhalb von eingezäunten Rennstrecken überhaupt noch ein Rad.

Damit das möglich ist, nutzt Organisator Wolfgang Rasper seine glänzenden Kontakte in die Politik. Diese reichen bis in die Staatskanzlei nach Dresden. Ministerpräsident Michael Kretschmer stammt aus dem nahe gelegenen Görlitz, und wenn in der

Lausitz eine Sache zählt, dann ist es Zusammenhalt.

Zunächst scheint es sogar möglich, dass einige Tausend Zuschauer zugelassen werden können, doch von diesem Plan muss sich Rasper Mitte Oktober verabschieden. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte findet die Rallye ohne Besucher statt, eindringlich warnt der Veranstalter die Fans, trotz des Verbots anzureisen. Während des Wochenendes wird streng kontrolliert, Polizeistreifen sind ständige Begleiter der Teilnehmer.

Die Mühen werden belohnt. Die Veranstaltung, offiziell als Profi- und nicht als Amateursport eingestuft, verläuft unter der Leitung des FIA-erprobten Uwe Schmidt reibungslos, die Lausitzer beweisen, dass auch eine internationale Rallye während des Teil-Lockdowns möglich ist. Allerdings: Die Lausitz-typische Atmosphäre mit Fans aus Deutschland, Polen und Tschechien fehlt ebenso wie fast 20 der zuvor gemeldeten Teams, darunter alle Skandinavien. Dennoch sorgen neun Rally2-Fahrzeuge für eine starke Besetzung und besten Sport, angeführt vom früheren WM-Piloten Armin Schwarz, der als Testfahrer für Zulieferer Schaeffler



„Natürlich ist das ohne Zuschauer sehr seltsam, aber toll, dass dieses Jahr überhaupt noch was geht.“

Matthias Kahle

eine vollelektrische Lenkung testete und in seinem Ford Fiesta R5 außer Konkurrenz vor dem Feld hertobt.

In selbigem stürmt Matthias Kahle, bekanntester Sohn der Region und Rekordmeister im deutschen Rallyesport, mit Sponsor und Freund Christian Doerr auf

dem Beifahrersitz voran. In Ermangelung der gewohnten nordischen Konkurrenz droht Ungemach nun von Skoda-Markenkollege Julius Tannert. Der hat zwar nicht annähernd so viel Lausitz-Erfahrung wie Kahle, beißt sich aber trotzdem im Nacken des 51-jährigen Lokalmatadors fest. Nach vier Prüfungen am Freitagabend trennt die beiden gerade einmal eine Sekunde.

Der zweite Lausitz-Tag erwartet die Fahrer mit besten äußeren Bedingungen. Tannert erwischt den besten Start, setzt am Findlingspark Nochten die Bestzeit und übernimmt mit acht Zehntelsekunden Vorsprung die Führung. Doch wie gewonnen, so zerronnen: In der nächsten Prüfung schießt er an einem Abzweig vorbei; ehe er sein Auto zurücksetzen kann, sind 20 Sekunden verloren – eine Vorentscheidung.

Tannert müht sich redlich, die Zeiten von Kahle mitzugehen, und kann weitere Bestzeiten holen, aber der Spitzenreiter gibt sich keine Blöße. Für das Finale lässt Kahle sogar noch einmal vier neue Reifen aufziehen, ein kleiner psychologischer Schachzug gegen den jüngeren Konkurrenten, der anschließend die klare Bestzeit



Matthias Kahle sprang mit Beifahrer Christian Doerr zu seinem fünften Heimsieg

DORRENBÄCHER

vor den Latz geknallt bekommt. Über elf Sekunden nimmt ihm Kahle auf der 20 Kilometer langen Königsprüfung Reichwalde ab und zementiert damit nicht nur seinen fünften Lausitz-Sieg, sondern auch den Sonderstatus, den er in seiner Heimat genießt. Auch wenn der 21 Jahre jüngere Tannert das Denkmal Kahle nicht zum Einsturz bringen konnte, lobt der Sieger: „Julius ist schon verdammt gut gefahren.“

Nicht minder sehenswert ist der Kampf um Position 3 zwischen Carsten Mohe, der seinen gewohnten Renault Mégane gegen einen Allrad-Skoda getauscht hat, und Tschechiens Speerspitze Jan Cerny (ebenfalls Skoda): Nicht selten fahren sie fast identische Zeiten, liegen gegen Halbzeit sogar bis auf eine Zehntel gleichauf. Erst die vorletzte Prüfung bringt die Entscheidung: Mohe dreht sich, Cerny holt sich mit dem Messer zwischen den Zähnen die Bestzeit. Beifahrer Petr Cernohorsky, in Tschechien ein hohes Tier im Verband, verteilt viel Lob für den Veranstalter, nicht nur wegen dessen Corona-Konzept, sondern auch, weil er solch schnelle Schotterstrecken in Deutschland nicht erwartet hätte.

Weil Daniel Chwist zweimal Baumkontakt hat, rücken seine Hyundai-Markenkollegen Martin Vlcek und Ondrej Bisaha auf die Plätze 5 und 6 vor. Das reicht für Bisaha zum Gewinn der europäischen FIA-Rallye-Trophäe, die in der Lausitz ihr Finale austrug, und das wird sie auch im kommenden Jahr tun. Die eigens angereisten FIA-Offiziellen zeigten sich mehr als zufrieden mit Ablauf und Umsetzung des Hygiene-Konzepts. Wieder einmal kommt die Frage auf, warum die Lausitz-Macher sich nicht um ein EM-Prädikat bewerben. Organisator Rasper winkt wie gewohnt ab: „zu teuer“.

Nicht nur die Rally2-Fahrzeuge an der Spitze sorgen für Un-

terhaltung. Eine Stufe darunter balgen sich bekannte Namen in ihren serienmäßigen Allradlern in der Klasse „NC1“. Routinier Hermann Gaßner (Mitsubishi) liegt bestens im Rennen, bis ein Findling am falschen Platz steht. Dark Liebehenschel (Mitsubishi) ist phasenweise schneller als einige Rally2-Konkurrenten. Den Schotter-Cup-Sieg vor Augen, wird er zum tragischen Helden: Auf der elften Prüfung erwischt Liebehenschel mit dem Heck ebenfalls einen Steinbrocken – nach der Lichtschranke. Den Sieg im erstmals unter offizieller DMSB-Flagge ausgetragenen Championat sichert sich mit Opel-Astra-Pilot Bernd Knüpfer ausgerechnet ein Frontkratzer. ■

LAUSITZ-RALLYE (6.–7. 11. 2020)

12 Wertungsprüfungen über 165,34 Kilometer

| | | |
|---------------------------------|--------------------------|-------------|
| 1. Kahle/Doerr (D/D) | Skoda Fabia Rally2 evo | 1:39.08,1 h |
| 2. Tannert/Hinneberg (D/D) | Skoda Fabia Rally2 evo | +26,1 s |
| 3. Černý/Černohorský (CZ/CZ) | Skoda Fabia R5 | +1.26,1 min |
| 4. Mohe/Hirsch (D/D) | Skoda Fabia Rally2 evo | +1.39,8 min |
| 5. Vlček/Jugasová (CZ/CZ) | Hyundai i20 R5 | +4.32,2 min |
| 6. Bisaha/Těšínský (CZ/CZ) | Hyundai i20 R5 | +5.01,0 min |
| 7. Kocik/Wach (PL/PL) | Ford Fiesta R5 | +6.07,9 min |
| 8. Scharmach/Moch (NZ/D) | Skoda Fabia Rally2 evo | +7.50,7 min |
| 9. Wiesner/Eichenauer (D/D) | Subaru Impreza STI | +8.15,2 min |
| 10. Eidžiūnas/Saudargas (LT/LT) | Mitsubishi Lancer Evo IX | +9.57,8 min |



DORRENBÄCHER

Armin Schwarz fuhr im Ford Fiesta außer Konkurrenz



DORRENBÄCHER

Der Tscheche Jan Cerny wuchtete seinen Fabia auf Rang 3



DORRENBÄCHER

Bernd Knüpfer gewinnt ohne Allradantrieb den Schotter-Cup



DORRENBÄCHER

Julius Tannert: Ein kleiner Fehler brachte die Entscheidung



Bis zur letzten Patro

So nah dran – und doch so weit weg. In der zweiten Saisonhälfte musste sich Nico Müller dem sensationell wiedererstarkten René Rast beugen. Beim letzten Auftritt der Class-One-Autos schenkten sich die beiden Titelkontrahenten nichts. Die Konkurrenz wirkte meist ziemlich hilflos und konnte beim Audi-Bruderduell zwischen dem Deutschen und dem Schweizer nur staunend zuschauen. Bei BMW musste man froh sein, dass eine Saison voller bitterer Pleiten endlich ein Ende gefunden hat.

Von: **Claus Mühlberger**

Dieses traurige Schicksal haben die Class-One-Autos der DTM keinesfalls verdient. Nach nur zwei Jahren

werden die 640 PS starken Turbo-Monster in Pension geschickt, verdammt zu einem armseligen Dasein – entweder als Museumstücke, die sich irgendwo in schlecht gelüfteten Hallen die Reifen platt stehen, oder als Lustobjekte für solvente Sammler.

Doch bevor die Class-One-Werksautos von Audi und BMW verschwanden, um das DTM-Schlachtfeld künftig Privatteams mit deutlich günstigeren GT3-Autos zu überlassen, trumpften die schnellsten und wohl auch spektakulärsten Fahrzeuge der DTM-Geschichte nochmals groß auf. Beim Finale in Hockenheim ließ das beinharte Duell der Audi-Zwillinge René Rast und Nico Müller um den Fahrertitel in der DTM keine Wünsche offen. An der Grenze zur Legalität geführte Rad-an-Rad-Duelle boten beste Unterhaltung.

Beim Samstagsrennen wahrte Nico Müller seine letzte Chance mit einem Sieg. „Wir leben noch“, rief er erleichtert in den Boxenfunk. „Was für ein Krimi! Damit habe ich zwar gerechnet, aber wenn man im Auto sitzt, ist es schon noch mal was anderes.“

„Es ist viel Wehmut dabei, auch weil wir Abschied nehmen müssen von diesen tollen Autos. Wir machten als Team einen super Job.“

Nico Müller, DTM-Vizemeister

René Rast fuhr einen sicheren zweiten Platz nach Hause, freute sich darüber, dass sein Vorsprung immer noch 13 Punkte betrug – und konterte am Sonntagmorgen mit der siebten Trainingsbestzeit der Saison. Nun musste Müller, der nur Viertes wurde, schon 16 Punkte aufholen. Der Schweizer hoffte auf ein „bisschen Chaos“, er gab alles, aber es reichte nicht gegen Rast.

Tränenreiches Finale

Der Titelverteidiger machte souverän den Sack zu. Wie viel Druck er hatte (oder sich selbst machte) zeigte sich in der Auslaufrunde. „Irgendwann konnte

ich die Tränen nicht mehr zurückhalten. Es fiel so viel Last von mir.“

Nico Müller machte ein langes Gesicht: wieder nur Vizemeister. „Viel Wehmut ist dabei“, sagte er. „Auch weil wir Abschied nehmen müssen von diesen tollen Autos.“

Schön wäre es gewesen, wenn sich auch die BMW-Fahrer im Kampf um den Titel nennenswert beteiligt hätten. Nur zwei Siege standen für Weiß-Blau nach 18 Rennen zu Buche. Ansonsten waren sie kaum mehr als Komparsen bei den großen Audi-Festspielen. Die beiden Triumphe von Lucas Auer am Lausitzring und Sheldon van der Linde in Assen waren nicht mehr als Zufallstreffer, zurückzuführen auf Wetterkapriolen und pures Glück beim Safety-Car-Lotto. Bei den Podiumsplatzierungen sah die Bilanz nicht besser aus: Neun Mal schaffte es ein M4-Treter aus Stockerl. 45 Mal trafen sich Audi-Fahrer bei der Siegerehrung.

Im Schnitt waren die M4 das ganze Jahr über pro Kilometer gut eine Zehntelsekunde zu langsam, egal ob im Qualifying oder im Rennen. Das klingt nicht spek-



Nico Müller und René Rast (rechts) lieferten sich atemberaubende Duelle – hart, aber immer fair

„Zu Beginn der Saison lief es holprig. Ich habe mich hinterfragt, und wir haben ein paar Dinge geändert. Und plötzlich lief es wieder.“

René Rast, DTM-Champion

takulär, aber nach 160 Rennkilometern läppern sich so 15 bis 20 Sekunden Verspätung auf die Besten zusammen. Diesen Rückstand aufzuholen, war nicht mehr als ein naiver Wunschtraum. Wie sollte dies auch gehen, nachdem ein Technikfreeze im Regelwerk verhindert hatte, dass die Ingenieure die Ärmel aufkrepeln konnten. Eine Regel, die auf dem Sparkurs der Hersteller beruhte, und die wohl auch Promotor Gerhard Berger gerne rückgängig gemacht hätte.

Als die Saison mit drei Monaten Verspätung im August endlich begann, hatte Audi seinen Ausstieg schon längst verkündet. BMW erklärte, keine Lust auf einen eventuellen M4-Markenkopie zu verspüren. Die DTM in ihrer ursprünglichen Form war

also schon vor dem Saisonauftakt am Ende. Es kam nun darauf an, sich einerseits in der Saison 2020 mit Würde aus der Affäre zu ziehen, und zweitens eine Perspektive zu entwickeln, wie es nach der Ära der Hersteller mit der Plattform DTM weitergehen könnte.

Beide Aufgaben wurden anständig erledigt. In sportlicher Hinsicht, weil Audi-Sportchef Dieter Gass auf Stallregie verzichtete. Klar, er hatte dies angesichts des RS-5-Markenkopie an der Spitze auch nicht nötig.

Eine Win-Win-Situation

Hinter den Kulissen schaffte es Gerhard Berger mit Cleverness, guten Beziehungen und dem TV-Vertrag mit SAT.1 im Rücken, der Serie eine vernünftige Zukunft aufzuzeigen. Sowohl für 2021 wie auch perspektivisch für die Jahre 2023 ff – frühestens! – mit über 1000 PS starken Elektro-Monstern (siehe auch Story auf Seite 29).

Eine Win-Win-Situation für die DTM und für Berger. Denn der Tiroler ist nach dem Ausstieg von Audi und BMW aus der ITR (Internationale Tourenwagen-Rennen e.V.) nun der alleinige Besitzer. Ein Job mit Risiken, aber auch mit großen Chancen. ■ ►



Dicke Freunde sind Müller und Rast nicht – aber sie respektierten sich



Drei Meistertitel in vier Saisons: René Rast durfte wieder einmal feiern



Mit P5 und P7 war Jonathan Aberdein zweimal bester BMW-Fahrer

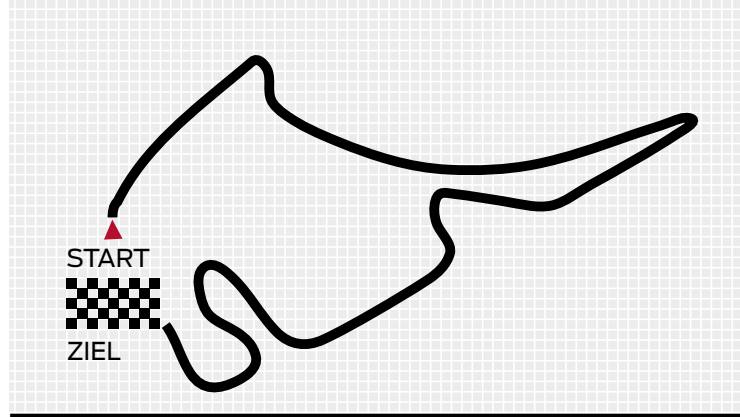


Hochbetrieb an der Box: Jamie Green biegt knapp vor Nico Müller ein

DTM 2020 RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 7.11.2020; 17. von 18 Läufen;
36 Runden  4,574 km = 164,664 km
16 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter: 12 Grad, sonnig
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.28,405 min = 186,5 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.30,487 min = 181,975 km/h

| Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|--------------------------------|--------------|-----------------|--------|
| 1. Nico Müller (CH) | Audi/Abt | 1:01.11,045 | 25 +2* |
| 2. René Rast (D) | Audi/Rosberg | + 0,622 s | 18 +3* |
| 3. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | + 1,033 s | 15 |
| 4. Loic Duval (F) | Audi/Phoenix | + 4,960 s | 12 |
| 5. Jonathan Aberdein (ZA) | BMW/RMR | + 6,580 s | 10 +1* |
| 6. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | + 6,611 s | 8 |
| 7. Robin Frijns (NL) | Audi/Abt | + 6,727 s | 6 |
| 8. Robert Kubica (PL) | BMW/ART | + 8,668 s | 4 |
| 9. Philipp Eng (A) | BMW/RBM | + 9,025 s | 2 |
| 10. Sheldon van der Linde (ZA) | BMW/RBM | + 11,056 s | 1 |
| 11. Ferdinand Habsburg (A) | Audi/WRT | + 12,646 s | 0 |
| 12. Lucas Auer (A) | BMW/RMR | + 15,244 s | 0 |
| 13. Timo Glock (D) | BMW/RMG | - 9 Rdn. | 0 |
| NC Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | - 36 Rdn. | 0 |
| NC Harrison Newey (GB) | Audi/WRT | - 36 Rdn. | 0 |
| DQ Fabio Scherer (CH) | Audi/WRT | disqualifiziert | 0 |

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

QUALIFYING RENNEN 1

| | |
|--------------------------|--------------|
| 1. René Rast | 1.28,405 min |
| 2. Nico Müller | + 0,048 s |
| 3. Jonathan Aberdein | + 0,486 s |
| 4. Jamie Green | + 0,524 s |
| 5. Sheldon van der Linde | + 0,621 s |
| 6. Philipp Eng | + 0,682 s |
| 7. Loic Duval | + 0,713 s |
| 8. Robin Frijns | + 0,732 s |
| 9. Mike Rockenfeller | + 0,771 s |
| 10. Fabio Scherer | + 0,882 s |
| 11. Robert Kubica | + 0,895 s |
| 12. Ferdinand Habsburg | + 1,194 s |
| 13. Timo Glock | + 1,194 s |
| 14. Marco Wittmann | + 1,223 s |
| 15. Harrison Newey | + 1,344 s |
| 16. Lucas Auer | + 1,462 s |

QUALIFYING RENNEN 2

| | |
|---------------------------|--------------|
| 1. Ren Rast | 1.28,337 min |
| 2. Mike Rockenfeller | + 0,402 s |
| 3. Jamie Green | + 0,418 s |
| 4. Nico Müller | + 0,420 s |
| 5. Jonathan Aberdein | +0,444 s |
| 6. Loic Duval | + 0,478 s |
| 7. Ferdinand Habsburg | + 0,498 s |
| 8. Robin Frijns | + 0,624 s |
| 9. Timo Glock | +0,625 s |
| 10. Fabio Scherer | + 0,635 s |
| 11. Sheldon van der Linde | + 0,747 s |
| 12. Philipp Eng | + 0,889 s |
| 13. Robert Kubica | + 0,932 s |
| 14. Lucas Auer | + 1,015 s |
| 15. Marco Wittmann | + 1,299 s |
| 16. Harrison Newey | + 1,425 s |

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 8.11.2020; 18. von 18 Läufen;
37 Runden  4,574 km = 169,238 km
16 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 13 Grad, sonnig
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.28,337 min = 186,7 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.31,027 min = 180,896 km/h

| Fahrer | Marke/Team | Zeit/Rückst. | Punkte |
|-------------------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. René Rast (D) | Audi/Rosberg | 57.49,271 min | 25 +3* |
| 2. Nico Müller (CH) | Audi/Abt | + 10,199 s | 18 |
| 3. Jamie Green (GB) | Audi/Rosberg | + 13,409 s | 15 +1* |
| 4. Mike Rockenfeller (D) | Audi/Phoenix | + 16,648 s | 12 +2* |
| 5. Robin Frijns (NL) | Audi/Abt | + 17,887 s | 10 |
| 6. Loic Duval (F) | Audi/Phoenix | + 26,068 s | 8 |
| 7. Jonathan Aberdein (ZA) | BMW/RMR | + 32,673 s | 6 |
| 8. Timo Glock (D) | BMW/RMG | + 40,451 s | 4 |
| 9. Sheldon van der Linde (ZA) | BMW/RBM | + 40,974 s | 2 |
| 10. Philipp Eng (A) | BMW/RBM | + 43,422 s | 1 |
| 11. Marco Wittmann (D) | BMW/RMG | + 48,476 s | 0 |
| 12. Fabio Scherer (CH) | Audi/WRT | + 53,027 s | 0 |
| 13. Harrison Newey (GB) | Audi/WRT | + 56,564 s | 0 |
| 14. Ferdinand Habsburg (A) | Audi/WRT | + 1.05,077 min | 0 |
| 15. Robert Kubica (PL) | BMW/ART | + 1.15,955 min | 0 |
| 16. Lucas Auer (A) | BMW/RMR | - 1 Rdn. | 0 |

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



Jaja, die Streckenlimits. Auch in Hockenheim gab's deswegen Verdross

ENDSTAND FAHRER

| | |
|------------------|------------|
| 1. Rast | 353 Punkte |
| 2. Müller | 330 |
| 3. Frijns | 279 |
| 4. Rockenfeller | 139 |
| 5. Glock | 120 |
| 6. Van der Linde | 108 |
| 7. Duval | 108 |
| 8. Green | 98 |
| 9. Wittmann | 95 |
| 10. Habsburg | 68 |
| 11. Aberdein | 62 |
| 12. Auer | 51 |
| 13. Eng | 48 |

ENDSTAND HERSTELLER

| | |
|---------|-------------|
| 1. Audi | 1253 Punkte |
| 2. BMW | 500 |

ENDSTAND TEAMS

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Audi Sport Team Abt | 609 Punkte |
| 2. Audi Sport Team Rosberg | 451 |
| 3. Audi Sport Team Phoenix | 247 |
| 4. BMW Team RMG | 215 |
| 5. BMW Team RBM | 156 |
| 6. BMW Team RMR | 113 |
| 7. WRT Team Audi Sport | 103 |

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



WOLFGANG WILHELM



Sir Bernnds erster Titel

Vor 25 Jahren legte Bernd Schneider den Grundstein für seinen Rekord mit insgesamt fünf DTM-Titeln. Diese Bestmarke konnte ihm bislang kein Fahrer streitig machen. Daneben gewann der Mercedes-Werksfahrer die internationale ITC-Wertung. Doch der DTM-Titel bedeutet ihm mehr. Was machte Mr. DTM so stark?

Von: **Dirk Johae**

Mit der Bezeichnung „Sir“ drücken Briten ihren höchsten Respekt für einen Zeitgenossen aus. Ab dem ersten Rennwochenende nennt der damals 21-jährige Schotte Dario Franchitti seinen erfahrenen Teamkollegen Bernd Schneider „Sir“. Gleich beim Saisonauftakt in Hockenheim teilen sich die beiden Mercedes-Werksfahrer einträchtig die erste Startreihe.

Nach einem Fehler in seiner Qualifyingrunde lässt Schneider seinem Schüler mit einem Abstand von nur einer Hundertstel-

sekunde den Vortritt. Doch in beiden Rennen lässt Schneider nichts anbrennen. Mit zwei souveränen Siegen legt er einen perfekten Saisonauftakt hin und erzielt in beiden Läufen jeweils die schnellste Rennrunde. „Mit den Erfolgen am Anfang der Saison ist auch mein Selbstbewusstsein gestiegen“, berichtet Schneider.

Läuft bei Schneider

Da ist die magere Vorjahressaison, die erste mit der neuen DTM-C-Klasse, gleich vergessen. „Ich gehe mit dem Auto nicht sorgsamer um als früher“, betont er im Interview mit Sport Auto. Sir Bernd ist sofort im Flow. In seiner fünften Saison für Mercedes befreit er sich aus der Rolle des Kronprinzen. Sein Ex-AMG-Stallkollege und Vorjahresmeister Klaus Ludwig war ins Opel-Lager gewechselt.

Bei Titel Nummer eins hilft ihm das beste DTM-Auto dieser Klasse-1-Ära. Weder Alfa noch Opel erreichen annähernd die gut 500 PS des schwäbischen V6. Nicht zuletzt dank Schneiders Testarbeit zeigt sich die C-Klasse weiter verbessert. Im Schnitt sind die Rundenzeiten in Hockenheim fast 1,4 Sekunden (kleiner Kurs) schneller. „Ein echtes Rennauto

„Bernd Schneider ist einer der schnellsten Rennfahrer – nicht nur in der DTM, sondern auf der ganzen Welt.“

Norbert Haug

– dagegen war das 94er-Modell ein Oma-Auto“, meint Markenkollege Kurt Thiim.

Das geringere Gewicht von 40 Kilogramm für den Hecktriebler sorgt angesichts der Erfolge für Diskussionen im Fahrerlager. Nach den souveränen Doppelsiegen von Schneider und Franchitti in Donington, dem dritten ITC-Rennen, wird ein diplomatischer Ausgleich geschaffen. Die Allradler dürfen 20 Kilo abspecken, die Hecktriebler von Mercedes müssen 20 Kilo Gewicht aufladen. Die Folge: Beim folgenden DTM-Lauf auf dem Flugplatzkurs von Diepholz rückt Schneider mit einer 1088 Kilogramm schweren C-Klasse aus. Zum Einheitsgewicht addieren sich die Kilos der TV-Onboard-Kamera und des Platzierungsgewichts. „Damit war das Auto 56 Kilogramm schwerer

als zu Beginn der Saison“, rechnet Schneider vor.

„Als Rennfahrer ärgere ich mich über das Handicap“, sagt der DTM- und ITC-Spitzenreiter. „Auf der andere Seite kann ich natürlich auch die Fans verstehen, die spannende Rennen sehen wollen.“ In Niedersachsen muss sich Schneider mit den ungewohnten Plätzen 6 und 7 begnügen. Doch schon bei den nächsten Läufen auf dem Nürburgring diktiert er erneut das Tempo: Pole-Position und ein weiterer Doppelpack.

Im Triumph zeigt er, warum ihn sein Teamkollege Franchitti so schätzt. Mit Blick auf den Schotten, der vier Runden vor Schluss ausfällt, gesteht der 31-Jährige fair: „Franchitti war schneller. Ich habe heute mit Glück gewonnen.“ Im zweiten Lauf wird Mercedes-Youngster Alexander „Sandy“ Grau (Zakspeed) per Teamorder drei Runden vor Schluss eingebremst, um Schneiders maximale Ausbeute nicht zu gefährden.

Hochachtung für Schneider

Schon in Donington hat Mercedes-Sportchef Norbert Haug seinem Nummer-Eins-Fahrer unter die Arme gegriffen. Im zweiten



WOLFGANG WILHELM

von 40 Punkten auf den DTM-Zweiten Jörg van Ommen reist Bernd Schneider nach Singen.

Vorzeitiger Erfolg

Auf dem Alemannenring wird in der C-Klasse ein hydraulisch angetriebener Schlitten eingesetzt, der auf Knopfdruck ein Bleigewicht von rund 40 Kilogramm im Bereich der Hinterachse verschiebt. Das Ziel: eine noch bessere Traktion. Doch Schneider wird im Einzelzeitfahren nur 14., ist zwei Sekunden langsamer als Teamkollege Franchitti an der Spitze. Ein Geräusch an der Hinterachse hat ihn irritiert. Aber durch etliche Ausfälle macht er viele Plätze gut (6./3.) und feiert vorzeitig seinen ersten DTM-Gesamtsieg: Der Beginn seiner Rekordserie mit insgesamt fünf Titeln. Vizemeister und AMG-Kollege Jörg van Ommen lobte gleich beim Saisonauftakt: „Bernd Schneider war Extraklasse.“

In gleicher Manier gewinnt Schneider auch die ITC. ■



WOLFGANG WILHELM

Norising: Schneider sorgt für den ersten Mercedes-Sieg seit 1991



WOLFGANG WILHELM

Bestechende Leistung: Zwei Siege in Hockenheim, zwei schnellste Runden

Lauf rückt ihm Teamkollege Franchitti dicht auf den Pelz. „Positionen halten“ kommt als Order von den Boxenmauer. Haugs Hochachtung für Schneider ist groß: „Er ist einer der schnellsten Rennfahrer auf der ganzen Welt!“

Die Karriere des Saarländers ist ein Musterbeispiel für den Werdegang eines Rennfahrers. Mit fünf fährt er zum ersten Mal Kart, feiert später nationale wie internationale Erfolge. Über eine Nachwuchsserie (Formel Ford) führt der Weg in die Deutsche Formel-3-Meisterschaft. Im Team von Horst Schübel wird er 1987 in einem Dallara-VW Meister vor Joachim Winkelhock.

Es folgt der Aufstieg in die Formel 1. Doch auf unterlegenen Autos von Zakspeed und Footwork-Arrows qualifiziert er sich nur für neun Rennen. Parallel bestreitet er Tourenwagen-Rennen für Ford und gewinnt mit Gianfranco Brancatelli und Win Percy 1989 das 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps auf einem Sierra RS500.

Nach einem Ausflug mit Joest in die IMSA-Serie bestreitet Bernd Schneider 1992 als Mercedes-Werksfahrer seine erste komplette DTM-Saison im 190E Evo 2. Auf der Avus feiert er seinen ersten Sieg, in Singen seinen ersten Doppelsieg. Damals wird er Dritter in der Meisterschaft, wie auch im Jahr darauf. Zurück in die Saison 1995: Mit einem dicken Polster



Bernd Schneider

Geburtstag: 20.07.1964
Geburtsort: Saarbrücken
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE-HIGHLIGHTS

- 1980:** Kart-Weltmeister (Junioren)
- 1982:** Kart-Europameister (Mannschaft)
- 1986:** 1. DTM-Start (Ford)
- 1987:** Deutscher F3-Meister (Dallara-VW, Schübel)
- 1988/89:** Formel 1 (Zakspeed)
- 1989:** 1. 24h Spa-Francorchamps (Ford Sierra RS500)
- 1990:** Formel 1 (Footwork-Arrows-Ford)
- 1991:** 3. 12h Sebring (Joest-Porsche)
- 1995:** 1. DTM und ITC (AMG-Mercedes C-Klasse)
- 1997:** 1. FIA-GT Champ. (AMG-Mercedes CLK GTR)
- 2000:** 1. DTM (Mercedes-Benz CLK)
- 2001:** 1. DTM (Mercedes-Benz CLK-DTM)
- 2003:** 1. DTM (AMG-Mercedes CLK)
- 2006:** 1. DTM (AMG-Mercedes C-Klasse)
- 2013:** 1. 24h Nürburgring (MB SLS AMG GT3)
- 2013:** 1. 24h Spa-Francorchamps (MB SLS AMG GT3)

DTM-Rekorde: 5 Titel, 43 Rennsiege, 25 Pole-Positions



WOLFGANG WILHELM

Funkenflug beim ITC-Lauf in Helsinki, aber Schneider ohne Fortune



WOLFGANG WILHELM

Doppelschlag in Donington: Zweiter von insgesamt vier Doppelpacks 1995



Meister ohne Sieg:
Mehdi Bannani krönte
sich in Jarama zum
neuen Europa-Champ

Mehdis Meisterstück

Mikel Azcona (Cupra) und John Filippi (Hyundai) hießen die Sieger beim Finale der TCR Europe in Jarama. Meister wurde Mehdi Bannani (Audi), während Mike Halder (Honda) noch auf Gesamtrang 4 fiel.

Von: **Michael Bräutigam**

Es sollte die Kür für eine bislang nahezu perfekte Saison von Mike Halder werden. Doch statt den erhofften Titel einzufahren, erlebte er ein genauso rabenschwarzes Wochenende wie schon in Monza. Eigentlich, so hatte man im Honda-Lager gehofft, müsste die sehr technische Strecke dem Honda entgegenkommen. Doch das genaue Gegenteil war der Fall. Die deutlich leichteren Fahrzeuge speziell von Cupra, Audi und Peugeot, waren auf dem winkligen Berg-und-Tal-Kurs nahe Madrid unantastbar für die drehmoment-schwachen und schweren Honda. Zumal Halder noch 40 kg Erfolgsballast von Spa mitschleppte.

So kam kein Honda ins zweite Quali-Segment, und Halder musste beide Rennen vom 14. Startplatz aus aufnehmen. Bei einem Punktepöster von 26 Punkten war dennoch nicht alles verloren. Es ging sogar im Verlauf des

ersten Rennens schnell in die Top 10. Dann jedoch flog der blauschwarze Honda in der Anfahrt zur ersten Kurve ab und riss dabei Gastfahrer Franco Girolami (Honda) mit ins Aus. „Ich habe vorher einen Treffer auf die Hinterachse bekommen und hatte dann einen schleichenden Plattfuß, sodass ich abgeflogen bin“, analysierte der Schwabe den Ausritt.

Doppel-Nuller für Halder

Die Nullnummer im ersten Lauf spielte Bannani die Tabellenführung zu. Doch nachdem die Strecke im ersten Lauf nur feucht war, kam zum zweiten Lauf der Regen – und damit der große Gleichmacher. Zwar setzte das gesamte Feld auf Slicks an der Vorder- und Regenreifen an der Hinterachse, doch die Strecke war praktisch komplett nass.

! Der Meister ohne Sieg, der Vizemeister und Gesamt-Dritte mit nur je einem Lauferfolg. In der TCR Europe war in diesem Jahr die Konstanz der Schlüssel zum Erfolg.

Wieder ging es für Halder sofort nach vorne. Doch diesmal war es Girolami – übrigens der Bruder des WTCR-Piloten –, der Halder aufs Korn nahm. Eine Kollision verstellte erst die Spur, drei Kurven später riss die Spurstange und Halder knallte heftig in die Reifenstapel. „Echt unglücklich, dass mir ein Honda und dann noch ein Gastfahrer ins Auto fährt“, sagte Halder, der dennoch zufrieden mit der Saison war. „Wenn man als Führender ankommt, will man natürlich auch Meister werden. Aber wenn mir jemand vor der Saison gesagt hätte, dass ich in die Top 5 komme, hätte ich sofort angenommen.“ So wurde es der vierte Platz.

Bannani reichte ein zweiter Platz locker, um die Tabellenführung zu verteidigen und den Titel einzufahren. Damit schaffte er das Kunststück, sich ohne einen einzigen Laufsieg zum neuen Europameister krönen zu lassen. Filippi feierte mit nur einem Sieg den Vizetitel. Auch Audi-Pilot Nicolas Baert (ein Sieg) rutschte noch an Halder vorbei.

WTCC-Veteran Bannani war nach dem Titelgewinn natürlich überglücklich. „Ein echt gutes Gefühl gegen so ein starkes Feld“, sagte der Marokkaner. Sein Team Comtoy Racing wurde zusammen mit Sami Taoufik (Trophy-Meister) auch Team-Champion. Als beste Lady wurde Michelle Halder (Honda) ausgezeichnet. ■

JARAMA, RENNEN 1

| Fahrer | Rd./Rückstand |
|-----------------------|---------------|
| 1. Azcona/Cupra | 17 Runden |
| 2. T. Clairet/Peugeot | + 6,618 s |
| 3. Homola/Hyundai | + 8,009 s |
| 4. Bannani/Audi | + 9,671 s |
| 5. J. Briché/Peugeot | + 11,066 s |
| 6. A. Bäckman/Hyundai | + 14,281 s |
| 7. Nagy/Hyundai | + 15,436 s |
| 8. Baert/Audi | + 15,776 s |
| 9. Lloyd/Honda | + 16,408 s |
| 10. Taoufik/Audi | + 17,119 s |

JARAMA, RENNEN 2

| Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|------------------------|---------------|
| 1. Filippi/Hyundai | 17 Runden |
| 2. Bannani/Audi | + 1,341 s |
| 3. J. Briché/Peugeot | + 2,735 s |
| 4. Azcona/Cupra | + 3,162 s |
| 5. Baert/Audi | + 5,670 s |
| 6. A. Bäckman/Hyundai | + 6,725 s |
| 7. Coronel/Honda | + 7,305 s |
| 8. T. Clairet/Peugeot | + 11,373 s |
| 9. Davidovski/Honda | + 11,894 s |
| 10. J. Clairet/Peugeot | + 12,368 s |

STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|------------------------|--------|
| 1. Mehdi Bannani (MA) | 285 |
| 2. John Filippi (F) | 257 |
| 3. Nicolas Baert (B) | 244 |
| 4. Mike Halder (D) | 242 |
| 5. Daniel Lloyd (GB) | 214 |
| 6. Andreas Bäckman (S) | 209 |
| 7. Mat'o Homola (SK) | 204 |
| 8. Dániel Nagy (H) | 202 |
| 9. Teddy Clairet (F) | 200 |
| 10. Julien Briché (F) | 175 |



Sieg am Samstag,
Titel am Sonntag:
Antti Buri ist neuer
Meister der ADAC
TCR Germany

Buri gewinnt Thriller

Antti Buri (Hyundai) ist neuer Meister der ADAC TCR Germany. So klein das Feld war, so groß war beim Finale noch mal der Sport. Bis zur letzten Runde war alles offen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war eine schwierige Saison für die TCR Germany. Im fünften Jahr ihres Bestehens stellte sie immer wieder neue Negativrekorde auf, was die Starterzahlen anging. Ob man Corona allein dafür verantwortlich machen kann, ist fraglich. Jedenfalls hat der Wechsel im Serienmanagement nicht den erhofften, höheren Zuspruch gebracht.

Wie vor der Saison schon vermutet, braucht es aber nur die richtigen Namen auf der Starterliste. Dass Dominik Fugel (Honda) es den Favoriten Antti Buri und Harald Proczyk so schwermachen würde, kam zwar ein wenig überraschend, aber höchst willkommen. Denn zu Beginn des 14. und letzten Saisonlaufs am Sonntag lag der Chemnitzer tatsächlich virtuell auf Meisterkurs. Nachdem Bruder Marcel bereits am

Samstag den Junior-Titel klar gemacht hatte, hoffte man nun noch auf den ganz großen Pokal.

Denn die Hyundai-Piloten strauchelten. Proczyk wurde direkt am Start von Gastfahrer Tiago Monteiro (Honda) touchiert und fiel ebenso ans Ende des Feldes zurück wie Buri, der bei einem Ausrutscher in Kurve zwei großes Glück hatte, sich bei der Querfahrt weder einen Reifen von der Felge zu fahren noch im Kiesbett zu vergraben.

Spannung bis zuletzt

Dann folgten die Aufholjagden. Proczyk und Buri schnappten sich in einem wilden Rennen Gegner um Gegner. In der virtuellen Tabelle zogen damit erst der Finne und dann der Österreicher an

OSCHERSLEBEN, RENNEN 1

| Fahrer | Rd./Rückstand |
|---------------------|---------------|
| 1. Buri/Hyundai | 20 Runden |
| 2. Monteiro/Honda | + 1,808 s |
| 3. D. Fugel/Honda | + 8,207 s |
| 4. Tovilavicius/VW | + 27,789 s |
| 5. M. Fugel/Honda | + 28,025 s |
| 6. Proczyk/Hyundai | + 31,438 s |
| 7. Seyffert/Hyundai | + 31,626 s |
| 8. Gruber/Hyundai | + 32,074 s |
| 9. Kircher/VW | + 34,383 s |
| 10. Legutko/Honda | + 52,133 s |

„Ich bin super happy. Es war nicht einfach, es war verrückt. Aber jetzt genieße ich es umso mehr.“

Antti Buri

Fugel vorbei, der in Führung liegend das Maximum herausholte.

Kurz vor Schluss sorgte ausge-rechnet Proczyks Teamkollege Jan Seyffert dafür, dass er mit einem Abflug in die Streckenbegrenzung noch einmal eine Safety-Car-Phase auslöste. Über zehn Sekunden Vorsprung für Fugel waren dahin, doch Proczyk, der

OSCHERSLEBEN, RENNEN 2

| Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---------------------|---------------|
| 1. D. Fugel/Honda | 19 Runden |
| 2. Proczyk/Hyundai | + 1,299 s |
| 3. Buri/Hyundai | + 1,885 s |
| 4. Gruber/Hyundai | + 3,182 s |
| 5. Kircher/VW | + 3,940 s |
| 6. Legutko/Honda | + 4,843 s |
| NG Seyffert/Hyundai | + 6 Rdn. |
| NG Engstler/Hyundai | + 8 Rdn. |
| NG Tovilavicius/VW | + 8 Rdn. |
| NG Monteiro/Honda | + 19 Rdn. |

am Samstag mit P6 (Differenzial-Probleme) entscheidende Punkte liegen ließ, bekam nach einem kleinen Rutscher beim Restart keine Chance zum Angriff mehr.

Sehr zur Freude von Buri, dem so auch der dritte Platz zum Titel reichte. Damit stellte das Engstler-Team wie 2019 (mit Max Hesse) den Fahrermeister. „Ich bin super happy, dass wir den Titel gewonnen haben. Es war nicht einfach, es war verrückt. Aber jetzt genieße ich es umso mehr“, jubelte der neue Champion.

Während Engstler und Fugel in Fahrer- und Juniorwertung abräumten, holte sich HP Racing International (Proczyk/Seyffert) zum zweiten Mal nach 2018 den Mannschafts-Titel. „Das ist auch nicht so schlecht“, so Proczyk. ■

ENDSTAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|------------------------------|--------|
| 1. Antti Buri (FIN) | 249 |
| 2. Harald Proczyk (A) | 246 |
| 3. Dominik Fugel (D) | 243 |
| 4. Jan Seyffert (D) | 165 |
| 5. Marcel Fugel (D) | 140 |
| 6. René Kircher (D) | 134 |
| 7. Dziugas Tovilavicius (LT) | 119 |
| 8. Nico Gruber (A) | 117 |
| 9. Albert Legutko (PL) | 94 |
| 10. Harri Salminen (FIN) | 50 |



Chase Elliott ist neuer NASCAR-Cup-Champion. 1988 holte schon sein Vater Bill Elliott den Titel

Wie der Vater, so der Sohn

Chase Elliott (Chevrolet) heißt der neue König der NASCAR-Welt. Beim Saisonfinale der Cup Series in Phoenix fuhr er beinahe dominant zum Titel.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim Hendrick-Team wurde nichts dem Zufall überlassen. Die erste Finalteilnahme seit 2016 für einen ihrer Piloten sollte mit den bestmöglichen Voraussetzungen über die Bühne gehen. Dafür baute man für Chase Elliott sogar einen komplett neuen Rennwagen auf. Jede Schraube wurde penibel kontrolliert, jedes Karosserieteil bis an die Grenze der Legalität gebogen, um das Maximum herauszuholen. Mit dem Resultat, dass der Camaro mit der Startnummer 9 gleich zwei Mal durch die technische Inspektion vor dem Rennen fiel.

Statt aus dem Vorderfeld zu starten, musste Elliott deshalb von ganz hinten starten und hatte erst mal eine Menge Arbeit vor sich. Die erste Stage machten also die drei anderen Titelanwärter unter sich aus. Zu Beginn konnte sich Joey Logano (Ford) in Szene

setzen. Penske-Teamkollege Brad Keselowski, der wie Logano um seinen zweiten Cup-Titel kämpfte, hielt zunächst Denny Hamlin (Toyota) in Schach. Bis zur Competition Caution in Runde 30 hatte Elliott sich aber schon vom 39. auf den zehnten Platz gekämpft.

Elliott am Ende souverän

Zehn Runden nach dem Restart war er endgültig in der Spitzengruppe angekommen. Für den Stage-Sieg reichte es zwar nicht, der ging an Logano vor Hamlin, doch die Aufholjagd war ohne Zwischenfälle geglättet.

In der zweiten Stage lieferten sich Elliott und Keselowski einen beinharten Zweikampf um den Platz an der Spitze. Erst führte Keselowski, dann schien Elliott die besseren Karten zu haben

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)

36. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 2. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 3. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 4. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 5. | Jimmie Johnson (USA) | Chevrolet |
| 6. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 7. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 8. | Matt DiBenedetto (USA) | Ford |
| 9. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 10. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |

und übernahm die Spitze. In einem Finish, als würde es bereits um den Rennsieg gehen, holte der Penske-Fahrer sich aber die Führung zurück und gewann das zweite Rennen.

Blöd für Keselowski: In der Stage-Pause vermässelte seine Crew bereits zum zweiten Mal an diesem Tag den Stopp und er fiel sogar kurzzeitig aus den Top 5. Elliott übernahm wieder den Platz an der Spitze und hatte im komplett unter Grün ablaufenden letzten Abschnitt praktisch keine Gegenwehr mehr. Hamlin beklagte eine schlechte Balance. „Eigentlich war das Auto aber schnell genug“, befand der Fahrer von Joe Gibbs Racing.

Logano, der mit einem Super-Service die kurzzeitige Führung in der Runde der letzten Stopps

erobert hatte, fiel mit abbauden den Reifen auf P3 zurück. Und Keselowskis Speed war zwar auf einem Niveau mit Elliotts, doch der Abstand war mit rund drei Sekunden zu groß, um noch mal einen Angriff zu starten.

Johnson gibt Ausstand

Nach der Zieldurchfahrt wurde das Auto von Elliott nochmals bearbeitet, diesmal von den Rivalen, die ihm rundherum Beulen ins Blechkleid fuhren. „Gut gemacht“ oder „Glückwunsch“ heißt das im NASCAR-Jargon.

Einer der ersten und emotionalsten Gratulanten war Teamkollege Jimmie Johnson. Der siebenfache Champion fuhr in Phoenix sein letztes Rennen als Stammfahrer und übergab den Staffelstab als Teamleader an Elliott, der mit 24 Jahren, elf Monaten und elf Tagen der drittjüngste Champ im NASCAR-Oberhaus aller Zeiten ist.

„Ich habe gar keine Worte. Wir haben es geschafft, das ist unreal“, war der zum beliebtesten NASCAR-Pilot gewählte Elliott sichtlich überwältigt. Nach seinem Vater Bill 1988 holte er nun den Titel. Und, unglaublich aber wahr: Auch für seinen Crewchief Alan Gustafson war es der erste Titelgewinn! ■

Gesamtwertung

Endstand nach 36 Rennen

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Elliott (Chevrolet) | 5040 Pkt. |
| 2. | Keselowski (Ford) | 5035 |
| 3. | Logano (Ford) | 5034 |
| 4. | Hamlin (Toyota) | 5033 |
| 5. | Harvick (Ford) | 2410 |
| 6. | Bowman (Chevrolet) | 2371 |
| 7. | Truex Jr. (Toyota) | 2341 |
| 8. | Kyle Busch (Toyota) | 2341 |
| 9. | Blaney (Ford) | 2336 |
| 10. | Kurt Busch (Chevrolet) | 2287 |

DTM-Zukunft

Ein Nahziel und ein Fernziel

Totgesagte leben länger, und die DTM erst recht. Dass 2021 mit GT3-Autos gefahren wird, ist nicht überraschend. Auch nicht, dass die Serie irgendwann elektrifiziert wird. Aber 1200 PS in einem DTM-Auto – das klingt verlockend.

Von: **Claus Mühlberger**

Timo Scheider war begeistert: „Dieses Auto hat alles, was ein Rennfahrerherz begehrt. Allrad, Steer-by-Wire und mit 1200 PS richtig ordentlich Leistung“, sagte der zweifache DTM-Champion. „Ich kann’s gar nicht erwarten, noch ein paar Runden damit zu drehen.“

Das E-Monster wurde vom Zuliefergiganten Schaeffler konstruiert und gebaut. DTM-Chef Gerhard Berger zauberte den E-Boliden für seine Präsentation beim DTM-Finale aus dem Hut,

als Guckloch in die Zukunft der Serie. Die Basis des 1200-PS-Autos ist nicht ganz neu. Schaeffler, seit 2014 in der Formel E dabei, zunächst als Partner von Abt, dann vom Audi-Werk, hatte schon vor zwei Jahren einen Prototypen namens S4eP vorgestellt, einen Tourenwagen auf TCR-Basis. Vier Formel-E-Motoren à 300 PS des Jahrgangs 2016 sorgten für enorme Fahrleistung. „Die Beschleunigung scheppert dich weg“, meinte Tester Daniel Abt damals.

Für den Auftritt bei der DTM-Präsentation wurde der S4eP karosserieseitig etwas aufgepeppt und in dunklem Blau beklebt. „Wir brauchen Zukunftstechnologie“, betonte Gerhard Berger. „Und wir müssen in Extreme vorrücken. Für den Fahrer ist es doch egal, aus welchem Antriebsstrang die Leistung kommt. Unsere Autos müssen schnell und aggressiv sein, und sie müssen die Fahrer vor Herausforderungen stellen.“

Die Jahreszahl 2022 prangte selbstbewusst auf dem Schaeffler-



E-Prototyp von Schaeffler: Vier Motoren, Allradantrieb und 1200 PS

Prototyp. Doch dass es in eineinhalb Jahren schon losgeht mit den E-Rennern, das glaubt keiner. Berger: „Das ist die Technologie von übermorgen, die Langzeit-zukunft der DTM. Hoffentlich.“

In näherer Zukunft wird es etwas beschaulicher zugehen in der DTM: Anders als von Berger angedacht, kommt nun doch GT3-Standardware zum Einsatz. Das heißt: Für die Motoren gibt es keine Leistungssteigerung, ebensowenig Push-to-Pass. DRS

ist verpönt, ABS erlaubt. Gestartet wird fliegend. Für die Teams hat dies den Vorteil, mit denselben GT3-Autos ohne große Umbauten in diversen Serien starten zu können. Anders als beim GT Masters, das sich für 2021 das DM-Prädikat verliehen hat, sollen in der DTM 2021 ausschließlich Profis in den Autos sitzen. Der Pflichtboxenstopp soll bleiben, im Unterschied zur GT3-Serie vom ADAC wird’s aber natürlich keinen Fahrerwechsel geben. ■

NASCAR

Die anderen Meister

Neben der Cup Series feierten in Phoenix auch die zweite und dritte NASCAR-Liga ihr Finale. Austin Cindric (Ford) ist neuer Xfinity-Meister, Sheldon Creed (Chevrolet) der Truck-König 2020.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Entscheidung fiel am Freitagabend bei den Trucks. Entscheidend war die letzte Gelbphase, die die vier Finalisten auf zwei verschiedene Weisen angingen: Während Grant Enfinger und Brett Moffitt mit alten Reifen in die Overtime führen, holten sich der bockstarke Rookie Zane Smith und Sheldon Creed neue Pneu. Letzteres sollte sich als bessere Variante herausstellen: Smith ging in Führung, wurde jedoch von Creed niedrigerungen. Der gewann in



Ein Gesicht, das man sich merken muss: Xfinity-Meister Austin Cindric

seiner zweiten Saison mit dem GMS-Chevy Silverado den Titel.

Tags darauf war die zweite Liga dran, und am Ende setzte sich mit Austin Cindric der Favorit durch. Er hatte sich offensichtlich das Truck-Rennen angeschaut und holte sich für die Overtime neue Reifen. Und wie am Freitag zahlte sich diese Taktik aus. In der Nachspielzeit spielte er den Grip-Vorteil aus und gewann auch den Kampf um die

Spitze gegen Ex-Cup-Pilot Justin Allgaier für sich. Der Sohn von Penske-Teambesitzer Tim Cindric wird jedoch trotz Titel auch 2021 in der zweiten Liga bleiben, um mit der Einführung der komplett neuen Generation-7-Autos 2022 im Cup durchzustarten. Dort wird er Matt DiBenedetto bei den Wood Brothers beerben.

Auch Creed bleibt Team und Serie treu und wird 2021 versuchen, den Titel zu verteidigen. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: ZWEI NEUE FAHRER FÜR DJR-TEAM

Nach dem Weggang von Scott McLaughlin verlässt auch Fabian Coulthard das DJR-Team. Die Nachfolger sind schon benannt: Mit Will Davison wird ein gestandener Top-Pilot die Truppe von Dick Johnson verstärken. Sein Teamkollege wird der 25-jährige Anton de Pasquale, der von Erebus ins Meisterteam wechselt.

TCR GERMANY: AUFTAKT WIEDER IN OSCHERSLEBEN

Nachdem die Pandemie 2020 alle Rennkalender kräftig durchgemischt hat, möchte man 2021 zur Normalität zurückkehren. Die gute Nachricht aus der ADAC TCR Germany: Trotz Teilnehmerschwund plant man erneut, bei allen sieben GT-Masters-Events dabei zu sein. Los geht es traditionell Mitte Mai in Oschersleben. Den gesamten Kalender finden Sie auf Seite 15.



Blauer Doppelschlag

Just als es darauf ankam, holte WM-Leader Joan Mir seinen ersten MotoGP-Sieg und ist dem Titel ein ganzes Stück näher gekommen. Suzuki war unheimlich stark, holte den ersten Doppelsieg seit fast 40 Jahren und führt jetzt in allen drei WM-Wertungen.

Von: **Imre Paulovits**

Der sonst so ernste Ken Kawauchi umarmte seinen japanischen Ingenieurskollegen Shinichi Sahara, der gesellige Davide Brivio sprang mit seinem ganzen Team auf und ab, es war ein Freudenfest, wie man es in dieser familiären blauen Box noch nicht erlebt hatte. Doch so ein Resultat hat der kleinste der drei in der MotoGP anwesenden japanischen Hersteller aber auch noch nie erlebt. Waren über Jahre hinweg selbst Siege außer Reichweite, wird es, je näher das

Saisonende kommt, immer klarer, dass die kompakte GSX-RR, wegen ihrer filigranen Technik von vielen schon lange für das schönste MotoGP-Bike gehalten, nun für alle den Maßstab setzt. An dem Doppelsieg von Joan Mir und Alex Rins konnte auch der zu allem entschlossene Pol Espargaró nichts ändern. Dass zwei Suzuki-Piloten auf den oberen beiden Stufen des Podests stehen, hat es seit dem WM-Finale in Hockenheim 1982 nicht mehr gegeben. Dort waren es mit Randy Mamola, Virginio Ferrari und Loris Reggiani sogar drei, allerdings dadurch, dass Sieger Mamola zuvor den Führenden Freddie Spencer, dessen Honda durch einen gerissenen Auspuff zum Schluss mächtig Leistung verlor, mitsamt Weltmeister Franco Uncini in der Sachskurve ins Kiesbett schubste. 38 lange Jahre waren seither vergangen, die waschechten Racer aus Hamamatsu konnten es nicht fassen, dass sie nun im Jahr des 100-jährigen Firmenjubiläums wieder auf der Erfolgswelle schwimmen.

„Kein KTM-Fahrer hat zuvor den harten Vorderreifen probiert, aber ich habe es riskiert. Mit ihm konnte ich mich immer an die Suzuki heranbremsen.“

Pol Espargaró

Tragödie für Yamaha

Dass WM-Rivale Yamaha dem nichts entgegensetzen konnte, begann schon, bevor in Valencia die ersten Meter gefahren wurden (s. Seite 34). Wegen einer fehlerhaften Reglementauslegung wurden den Blauen 50 Punkte in der Konstrukteurs-WM, 30 Punkte für das Werksteam und 20 für das Petronas-Team aberkannt, dazu musste Maverick Viñales seinen sechsten Motor ausfassen und deshalb aus der Boxengasse starten. Die Nerven lagen blank. An den

Trainingstagen, an denen sich das Wetter ständig änderte, wurde dazu noch deutlich, dass die M1 den GSX-RR weder im Nassen noch im Trockenen ebenbürtig ist. Vor allem der dreifache Saisonsieger Fabio Quartararo konnte hinten keinen Grip aufbauen. Auch die Ducati-Piloten haderten. Nicht einmal bei Nässe, sonst eine absolute Stärke der Desmosedici, konnten sie gegen die Suzuki, KTM und Honda gegenhalten. Einzig Johann Zarco mit dem Vorjahres-Motorrad sorgte für Lichtblicke.

Die Herausforderung kam von KTM. „Seit dem zweiten Aragón-Rennen haben wir etwas gefunden, sodass unser Motorrad wieder funktioniert. Wir waren im Nassen, im Trockenen und im Halbtrockenen gleichermaßen schnell“, freute sich Renndirektor Pit Beirer. „Dass wir für alle Fahrer eine Abstimmung gefunden haben, mit der sie schnell fahren können, gibt mir eine große Zufriedenheit.“ Pol Espargaró knöpfte Alex Rins die Pole-Position ab und setzte sich auch zu Beginn des Rennens an die Spitze. „Es hatte



Das hat es seit fast 40 Jahren nicht mehr gegeben: Joan Mir (36) und Álex Rins bescheren Suzuki einen Doppelsieg

SUZUKI



Jäger des verlorenen Platzes: Pol Espargaró fuhr lange mit den Suzukis mit

POLARITY PHOTO



Mir duscht Crewchief Carchedi

SUZUKI



Kampf bis zum Letzten: Miguel Oliveira (#88) wurde von Nakagami (#30) überholt, Zarco (#5) bekam Reifenprobleme

POLARITY PHOTO

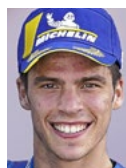
zwar niemand den harten Vorderreifen probiert, auch das Testteam nicht, aber ich habe mich im Rennen für den entschieden“, grinste Pol Espargaró. „Ich konnte ihn in den ersten drei Runden anwärmen, und als mich Álex Rins und Joan Mir überholt hatten, war er auf Temperatur und ich konnte mit ihnen mitfahren. Sie lenken zwar unglaublich ein und haben eine Wahnsinns-Traktion, aber dafür hatte ich mit dem harten Vorderreifen bis zum Schluss eine Bremsstabilität, dass ich mich immer an sie ranbremsen konnte.“ Pit Beirer konnte zufrieden sein, zumal Miguel Oliveira ebenfalls in die Top 5 fuhr und Brad Binder, der wegen seines Startsturzes in Aragón eine Long-Lap-Penalty abbüßen musste, die schnellste Rennrunde fuhr und trotzdem bis auf den siebten Platz vorfuhr. „Wenn alle sagen, dass die Suzuki unheimlich stark sind, und wir fahren eine Sekunde hinter ihnen ins Ziel, dann können wir schon wirklich stolz sein, denn dann haben wir auch eine unheimlich starke KTM“, freute sich Beirer.

Bruderkampf

Aber der Mann des Rennens war Joan Mir. Während sein nächster Rivale Fabio Quartararo in der ersten Runde stürzte, dem Feld hinterherfuhr und immerhin noch zwei Punkte mitnahm, war der WM-Leader dem Druck voll gewachsen. Er beobachtete seinen führenden Teamkollegen Álex Rins genau, und als dieser sich in Turn 10 verschaltete und herausgetragen wurde, drückte er sich innen durch, legte gleich zu und fuhr sich die nötige Lücke heraus, dass er nicht wieder eingeholt werden konnte. Nun liegt er 37 Punkte voran und kann die Titel am nächsten Wochenende gewinnen. Rins ist punktgleich mit Quartararo, und das verrückteste MotoGP-Jahr, das es je gab, könnte in einem blauen Märchen enden.

Oder erleben wir in den letzten zwei Grands Prix noch einmal Wendungen, wie schon so oft in dieser Saison, und der Albtraum der anderen blauen Fraktion nimmt doch ein Happy End? Schon am Wochenende wissen wir wieder mehr. ■

DREI FRAGEN AN JOAN MIR



WIE FÜHLEN SIE SICH NACH IHREM ERSTEN MOTOGP-SIEG?

Ich fühle mich sehr glücklich, aber ich bin noch immer derselbe wie vorher. Dazu gehört auch, dass ich nach wie vor sehr hungrig bin. Wir haben diesen Sieg im schwersten Moment erreicht, denn es geht jetzt um den WM-Titel, und da ist es allzu leicht, Fehler zu machen. Das Team hat mir aber ein tolles Motorrad zusammengestellt, es war einfach auf dem allerhöchsten Level, und so wurde es mein Tag und ich konnte meinen ersten MotoGP-Sieg einfahren.

WO WAREN SIE STÄRKER ALS IHR TEAMKOLLEGE?

Er war wirklich schnell unterwegs. Am Ausgang von Turn 2

war sein Paket schneller als meins, da konnte er immer wegfahren. Ich konnte dort nicht so gut beschleunigen wie er. Aber an allen anderen Stellen der Strecke bin ich ihm immer näher gekommen. Den Ausschlag hat aber mein weicherer Vorderreifen gegeben. Als ich mit dem vorne war, bekam er mehr Fahrtwind, und von da an konnte ich ihm wegziehen.

WIE WERDEN SIE DIESEN SIEG FEIERN?

Ich habe gesehen, wie viel dieser Doppelsieg für die Japaner bei Suzuki bedeutet. Große Feierlichkeiten sind bei den aktuellen Beschränkungen aber nicht möglich, und ich will auch in dieser Hinsicht kein Risiko eingehen. Ich werde einfach zu Hause bei einem guten Abendessen feiern. In ein paar Tagen geht es ohnehin weiter.

Bradl gewaltig in Fahrt

Stefan Bradl an der Spitze der MotoGP-Zeitentabelle – in Valencia wurde dies zeitweilig wahr. Der Deutsche war im Regen überragend, im Rennen holte er wieder Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Schon in Le Mans hatte Stefan Bradl gezeigt, dass er mit der Honda im Regen richtig schnell fahren kann. Doch seither ist sein Vertrauen in die Regenreifen noch einmal gewachsen, und als es im ersten freien Training richtig nass war, war der deutsche Honda-Testfahrer in seinem Element. Er fuhr immer wieder Bestzeit und schloss das nasse Training als Drittschnellster hinter Jack Miller und Franco Morbidelli ab. Als die Strecke am Nachmittag abtrocknete, reichte es immerhin noch für die 14. Zeit, bei dem unheimlich dichten Feld verpasste Bradl den Direkteinzug in Q2 um ganze 99 Tausendstelskunden.

Drei KTM-Fahrer kamen in die Q2. Auch als es am Samstag wieder nass war, erschien der Name des 30-Jährigen immer wieder ganz



Vor Legenden und GP-Siegern: Stefan Bradl (#6) vor Rossi und Petrucci

oben, und auch FP4 beendete er unter den Top 10. So hatte er Hoffnungen, unter den beiden zu sein, die aus der Q1 weiterkommen. Doch die Konkurrenz war hart. Trotzdem sah es lange gut für den Zahlinger aus. Zum Schluss knallten Miguel Oliveira und Johann Zarco schnelle Zeiten hin, doch Bradl hielt in seiner letzten fliegenden Runde gegen. Bis Turn 8 sah es so aus, dass er weiterkommt, doch dann rutschte er aus. „Ich habe mich den ganzen Tag mit dem Motorrad im Nassen wirklich gut gefühlt“, konstatierte Bradl. „Für die letzte Runde hatte ich eine finale Attacke geplant und

alles riskiert. Als ich in Kurve 8 ankam, dachte ich, entweder stürze ich oder ich bin in Q2. Leider bin ich hingefallen.“

Im Rennen kam Bradl zum Schluss gut in Fahrt und wurde 12. „Mein Vorderreifen bereitete mir anfangs Probleme“, blickt er zurück. „Es hat etwas Zeit gekostet, bis ich die Situation im Griff hatte. Wir wachsen aber jedes Mal, wenn wir auf die Strecke gehen, besser mit dem Team und dem Motorrad zusammen. Wir werden konkurrenzfähiger und haben schon viele Verbesserungen erzielen können. Ich freue mich über diese vier Punkte.“ ■

KOMMENTAR

DER MENSCH WÄCHST MIT DEN AUFGABEN.

Besonders schön ist es, wenn man einem außergewöhnlichen Menschen bei dieser Entwicklung folgen kann. Joan Mir hob sich bereits in seiner Zeit als Moto3-Pilot mit seiner bedachten, intelligenten Art von seinen Mitstreitern ab, und je näher er dem WM-Titel kam, desto mehr kamen diese Eigenschaften zum Tragen. Nun hat er es auch in der MotoGP ganz an die Spitze geschafft. Noch mehr beeindruckt aber sein Kommentar zu seiner aktuellen Situation: „Alle reden von Druck. Wenn ich die Menschen sehe, die in der Corona-Zeit ihre Arbeit verloren haben und ihre Familien ernähren müssen, dann sehe ich erst, was Druck wirklich ist. Ich bin ein Privilegierter, der seinen Traum lebt. So sollte ich nicht von Druck reden.“

Wie auch immer die WM ausgeht – hier wächst ein ganz Großer heran.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

WASSER STATT ZUSCHAUER

Die gewaltige Stadion-Anlage des Circuit Ricardo Tormo wirkte richtig beängstigend. Sicher, man ist es als Aktiver und als Medienvertreter von den Tests gewohnt, die riesigen Tribünen leer zu sehen, aber bei den Grands Prix waren sie immer menschengefüllt, und dies gab den Rennen eine gewaltige Kulisse. Genauso war es aber auch auf den Zufahrtsstraßen, wer am Renntag nicht früh aufstand, konnte sich auf einen mehrstündigen Stau auf der Autobahn A3 von der Stadt zur Strecke gefasst machen. Nun war alles ruhig. Trotzdem war die Zufahrt von der Stadt aus auch diesmal nicht ganz ohne Behinderung. Am Donnerstag und Freitag gab es solche Gewitter, dass viele Straßen überflutet und unbefahrbar waren. Zum Glück beruhigte

sich das Wetter zum Wochenende und der Grand Prix von Europa fand bei eitel Sonnenschein statt.

NOCH MEHR CORONA

Bis am Freitag war nicht klar, ob Valentino Rossi fahren kann. Sein Test zu Wochenbeginn war noch positiv, und das Protokoll verlangte zwei negative Tests

zur Teilnahme. Das Ergebnis von Donnerstag hatte er am Freitagnachmittag, dann konnte er starten. Dafür mussten fünf weitere Yamaha-Teammitglieder in Quarantäne, unter ihnen auch Teamchef Massimo Meregalli. Und Franco Uncini musste die Sicherheitsfragen alleine lösen. Loris Capirossi war auch positiv.



Hochzeitspaar in der Boxengasse: Nicht zu aller Freude

HERZKLOPFEN

Einer der TV-Leute hatte eine brillante Idee und montierte neben zwei Fahrern auch dem Suzuki-Teamchef einen Pulsfrequenz-Sensor, dessen Werte während der Übertragung immer wieder eingeblendet wurden. Der Maximalwert lag bei 127. „Dann haben wir noch 60 Reserve, und wir können ihn am nächsten Wochenende noch mehr aufregen“, grinste Joan Mir.

HOCHZEITSFREUDEN

Ein prominentes Hochzeitspaar aus Valencia konnte sich in der Boxengasse mit dem Suzuki-Werksteam ablichten lassen. Dies kam bei einigen Pressevertretern nicht gut an. Wegen der Corona-Maßnahmen dürfen sie nicht in die Boxengasse. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 8. November 2020 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 21 Fahrer gestartet, 14 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 25 Grad. Schnitt des Siegers: 155,8 km/h.

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Punkte |
|---------------------------|-----------------|------|---------------|------------|----------------|--------------|--------|
| 1. Joan Mir (E) | Suzuki GSX-RR | 27 | 41.37,297 min | 321,3 km/h | 1.31,955 min | M/M | 25 |
| 2. Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 27 | +0,651 s | 321,3 km/h | 1.31,988 min | M/M | 20 |
| 3. Pol Espargaró (E) | KTM RC16 | 27 | +1,203 s | 324,3 km/h | 1.32,006 min | H/M | 16 |
| 4. Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 27 | +2,194 s | 321,3 km/h | 1.31,908 min | H/M | 13 |
| 5. Miguel Oliveira (P) | KTM RC16 | 27 | +8,046 s | 324,3 km/h | 1.32,137 min | H/M | 11 |
| 6. Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP20 | 27 | +8,755 s | 332,1 km/h | 1.32,034 min | H/M | 10 |
| 7. Brad Binder (ZA) | KTM RC16 | 27 | +10,137 s | 325,8 km/h | 1.31,884 min | H/M | 9 |
| 8. Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP20 | 27 | +10,801 s | 337,0 km/h | 1.32,226 min | H/M | 8 |
| 9. Johann Zarco (F) | Ducati D16 GP19 | 27 | +11,550 s | 327,4 km/h | 1.32,196 min | H/M | 7 |
| 10. Danilo Petrucci (I) | Ducati D16 GP20 | 27 | +16,803 s | 332,1 km/h | 1.32,258 min | H/M | 6 |
| 11. Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 27 | +17,617 s | 322,8 km/h | 1.32,386 min | H/H | 5 |
| 12. Stefan Bradl (D) | Honda RC 213 V | 27 | +24,350 s | 327,4 km/h | 1.32,692 min | H/M | 4 |
| 13. Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 27 | +25,403 s | 322,8 km/h | 1.32,233 min | M/M | 3 |
| 14. Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 27 | +39,639 s | 318,3 km/h | 1.31,984 min | M/M | 2 |
| Nicht gewertet: | | | | | | | |
| Lorenzo Savadori (I) | Aprilia RS-GP | 25 | +2 Runden | 313,9 km/h | 1.34,462 min | M/S | - |
| Álex Márquez (E) | Honda RC 213 V | 23 | +4 Runden | 327,4 km/h | 1.32,196 min | H/M | - |
| Tito Rabat (E) | Ducati D16 GP19 | 13 | +14 Runden | 325,8 km/h | 1.33,021 min | M/M | - |
| Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP20 | 5 | +22 Runden | 332,1 km/h | 1.32,433 min | H/M | - |
| Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 5 | +22 Runden | 322,8 km/h | 1.32,747 min | H/M | - |
| Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 4 | +23 Runden | 322,8 km/h | 1.32,785 min | M/M | - |
| Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 0 | +27 Runden | - | - | H/S | - |

STARTAUFSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|-----------------|--------------|
| 1. P. Espargaró | 1.40,434 min |
| 2. Rins | 1.40,475 min |
| 3. Nakagami | 1.40,530 min |
| 4. Zarco | 1.40,577 min |
| 5. Mir | 1.40,704 min |
| 6. A. Espargaró | 1.40,893 min |
| 7. Miller | 1.40,893 min |
| 8. Oliveira | 1.41,328 min |
| 9. Morbidelli | 1.41,557 min |
| 10. Binder | 1.41,781 min |
| 11. Quartararo | 1.41,943 min |
| 12. Dovizioso | 1.42,249 min |
| 13. Bradl | 1.41,010 min |
| 14. A. Márquez | 1.41,276 min |
| 15. Viñales | 1.41,310 min |
| 16. Crutchlow | 1.41,311 min |
| 17. Bagnaia | 1.41,395 min |
| 18. Rossi | 1.42,039 min |
| 19. Petrucci | 1.42,244 min |
| 20. Savadori | 1.42,532 min |
| 21. Rabat | 1.43,030 min |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|-----------------|--------|
| 1. Mir | 162 |
| 2. Quartararo | 125 |
| 3. Rins | 125 |
| 4. Viñales | 121 |
| 5. Morbidelli | 117 |
| 6. Dovizioso | 117 |
| 7. P. Espargaró | 106 |
| 8. Nakagami | 105 |
| 9. Miller | 92 |
| 20. Bradl | 16 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|------------|--------|
| 1. Suzuki | 188 |
| 2. Ducati | 181 |
| 3. Yamaha | 163 |
| 4. KTM | 159 |
| 5. Honda | 130 |
| 6. Aprilia | 36 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|---------------------------------|--------|
| 1. Team Suzuki Ecstar | 287 |
| 2. Petronas Yamaha SRT | 205 |
| 3. Ducati Team | 194 |
| 4. Red Bull KTM Factory Racing | 182 |
| 5. Monster Energy Yamaha MotoGP | 159 |
| 6. Pramac Racing | 138 |
| 7. LCR Honda | 131 |
| 8. Red Bull KTM Tech3 | 117 |
| 9. Repsol Honda Team | 83 |
| 10. Sponsorama Racing | 81 |

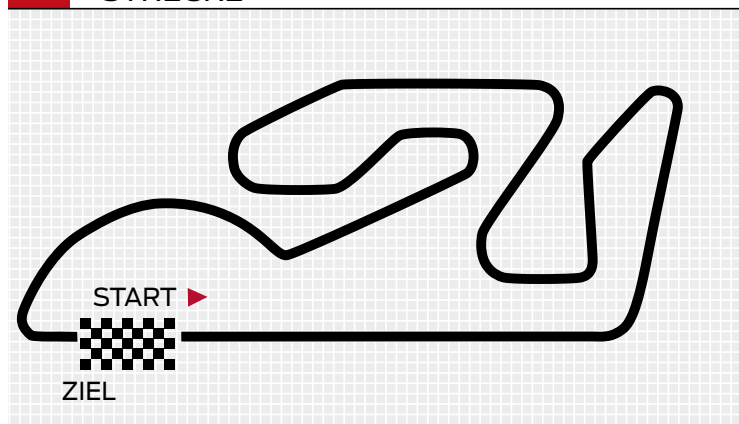
„Ich bin in einer guten Ausgangslage. Aber das darf mich nicht davon abhalten, weiter voll konzentriert zu arbeiten und hundert Prozent zu geben.“

Joan Mir

Rundenrekord: **1.31,116, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
Topspeed-Rekord: **337,0 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

STRECKE



Joan Mir (l.) und Álex Rins: Sie könnten für Suzuki die Triple-Crown holen

Bezzecchi gewinnt, Lowes stürzt:



Auch die Moto2-WM hat eine unerwartete Wende erfahren: Der souverän wirkende Sam Lowes patzte, jetzt ist wieder Enea Bastianini WM-Leader und die beiden VR46-Piloten sind wieder im Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Moto2-Piloten sind in dieser Saison wirklich nicht zu beneiden. Zu dem Risiko, das sich in dieser Saison bei drei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden schnell rächen kann, ist noch ein neuer Vorderreifen hinzugekommen. Er hat zwar Grip, aber bei Weitem nicht die Berechenbarkeit, die seit Jahrzehnten in der DNA der Dunlop-Reifen steckt. Kommt noch wechselhaftes Wetter hinzu, kann dies eine brandgefährliche Mischung sein. Für Valencia kam

Marco Bezzecchi: Diesmal blieb der Italiener sitzen, Lowes nicht

MotoGP

Motoren-Supergau und Punktabzüge

Yamaha, die dieses Jahr die meisten Grands Prix gewonnen haben, wurden regelwidrige Motoren attestiert und Punkte abgezogen. Dazu musste Maverick Viñales einen sechsten Motor anbrechen.

Von: **Imre Paulovits**

Das Rennwochenende begann mit einem Knall. Die FIM teilte mit, dass bei den Yamaha-Motoren Regelwidrigkeiten festgestellt wurden und der Marke aus Iwata daher 50 Punkte in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft, 30 Punkte des Werkteams und 20 Punkte des Petronas-Satelliten-Teams aberkannt werden.

Was war passiert? „Es gab bei Yamaha zwei unterschiedliche Zulieferer bei den Ventilen. Technisch sind das zwei unterschied-

liche Spezifikationen, die nur dann verwendet werden dürfen, wenn das bei der Grand Prix Commission beantragt und dem dort einstimmig stattgegeben wird“, erklärte MotoGP Technical Director Danny Aldridge.

Yamaha-MotoGP-Rennleiter Lin Jarvis äußerte sich so zu den Hintergründen: „Im Winter teilte uns unser Zulieferer mit, dass er die Ventile, die wir verwenden, nicht mehr herstellen kann. Wir ließen uns von einem anderen

Zulieferer Ventile nach der gleichen Spezifikation herstellen. Da aber jeder Hersteller sein eigenes Verfahren hat, kann es bei der Beschaffenheit minimale Unterschiede geben. Und Teile von zwei verschiedenen Herstellern sind nicht die gleichen Teile. Das haben unsere Ingenieure anders ausgelegt. Zu Beginn der Saison wurden die Motoren mit Ventilen eines anderen Herstellers zusammengebaut als die später verplombten Motoren. Dies haben wir bei der Abnahme auch gesagt. Nun ist der FIM Steward Panel zu dem Schluss gekommen, dass dies nicht dem Regelwerk entspricht.“

In Jerez hatten Maverick Viñales, Valentino Rossi und Franco Morbidelli Ventilschäden. Viñales, der einen weiteren Motor in Spielberg beim Sturz auf der Zielgeraden eingebüßt hat, musste einen sechsten Motor in Anspruch nehmen und aus der Boxengasse starten. Fabio Quartararo und Franco Morbidelli können nur hoffen, dass ihnen dies erspart bleibt. ■



Viñales: „Habe schon in Spielberg gewusst, dass sechster Motor nötig wird“

WM wieder offen

der Vorderreifen mit einer weichen Mischung, jedoch der gleichen Konstruktion. Als es im ersten freien Training patschnass war, demonstrierte Tom Lüthi, warum er dieses Jahr so weit zurückgefallen ist. Der 34-Jährige, seit über einem Jahrzehnt auf den traditionellen Dunlop-Reifen, fuhr bei Nässe die schnellste Zeit. An der Konstruktion der Regenreifen wurde auch nichts geändert.

Doch im Trockenen hatte der Schweizer Intact-Pilot wieder seine liebe Not, kam immerhin in Q2 und konnte vom 13. Startplatz aus ins Rennen gehen. Dann fiel er aber bis auf den 19. Platz zurück. „Ich kann noch nicht wirklich erklären, was los war, aber ich hatte ein Problem beim Beschleunigen“, knurrte er hinterher. „Irgendetwas hat nicht funktioniert, wir wissen allerdings noch nicht, was konkret. Es ist wichtig, den Grund zu finden, um das Problem für die kommende Woche zu beseitigen.“ Marcel Schrötter konnte als 13. immer-

hin drei weitere Punkte sammeln: „Ich war in der Lage, mich in ordentlichen Zeiten einzupendeln, aber es haben zwei, drei Zehntel gefehlt. Drei Runden vor Schluss bin ich auf die nasse Stelle gekommen, dadurch verlor ich direkt zwei Plätze. In den letzten Runden hatte ich dann mit mir und mit dem Grip zu kämpfen.“

Doch einige der Favoriten hat es noch härter erwischt. Joe Roberts übernahm die Führung, stürzte aber gleich in der zweiten Runde. So konnte Marco Bezzecchi die Führung übernehmen. Sam Lowes, der einen schlechten Start hatte, arbeitete sich langsam nach vorn. Doch dann rutschte auch dem WM-Leader das Vorderrad weg. Dass sich Enea Bastianini bis auf den vierten Platz nach vorn schieben konnte, bescherte dem Italtrans-Piloten nun die WM-Führung. Luca Marini hat sich auch wieder in Schlagdistanz bringen können, genau wie Sieger Bezzecchi. Die letzten beiden Rennen werden zur Zerreißprobe. ■

Motorrad-WM

2021 wieder alles zurück zur Normalität?

Die FIM hat einen ersten Kalender für 2021 veröffentlicht. Er setzt voraus, dass die Reisebeschränkungen zurückgenommen werden.

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta betonte, dass der provisorische Kalender mit den Veranstaltern und den Regierungen für den Idealfall ausgearbeitet wurde. Wie der endgültige aussehen wird, hängt von der Entwicklung der Corona-Pandemie ab. Man will versuchen, wieder auf 20 Grands Prix zu kommen. Brünn steht derzeit nicht im Kalender, weil eine Neuasphaltierung verlangt wird, für die die neue Landesregierung noch kein grünes Licht gegeben hat. Ezpeleta würde den Tschechien-GP aber gerne behalten. Auch der Mandalika Circuit und der KymiRing müssen erst noch homologiert werden. ■

KALENDER-ENTWURF 2021

| | |
|---------------|--|
| 28. März | Losail/Q |
| 11. April | Termas de Rio Hondo/RA |
| 18. April | COTA/USA |
| 2. Mai | Jerez/E |
| 16. Mai | Le Mans/F |
| 30. Mai | Mugello/I |
| 6. Juni | Barcelona/E |
| 20. Juni | Sachsenring/D |
| 27. Juni | Assen/NL |
| 11. Juli | KymiRing/FIN* |
| TBA | TBA |
| 15. August | Red Bull Ring/A |
| 29. August | Silverstone/GB |
| 12. September | Aragón/E |
| 19. September | Misano/I |
| 3. Oktober | Motegi/J |
| 10. Oktober | Buriram/T |
| 24. Oktober | Phillip Island/AUS |
| 31. Oktober | Sepang/MAL |
| 14. November | Valencia/E |
| Reserve: | Portimão/P Mandalika/RI* Igora/RUS |

*Homologation ausstehend

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 8. November 2020 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,125 km über 25 Runden à 4,005 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 22 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------|---------------------------|-----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. | Marco Bezzecchi (I) | Kalex | 25 | 40.06,441 min | 1.35,749 min | 25 |
| 2. | Jorge Martín (E) | Kalex | 25 | +1,941 sec | 1.35,755 min | 20 |
| 3. | Remy Gardner (AUS) | Kalex | 25 | +3,553 sec | 1.35,771 min | 16 |
| 4. | Enea Bastianini (I) | Kalex | 25 | +4,494 sec | 1.35,727 min | 13 |
| 5. | Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 25 | +4,648 sec | 1.35,810 min | 11 |
| 6. | Luca Marini (I) | Kalex | 25 | +5,142 sec | 1.35,621 min | 10 |
| 7. | Héctor Garzó (E) | Kalex | 25 | +5,224 sec | 1.35,584 min | 9 |
| 8. | Nicolò Bulega (I) | Kalex | 25 | +8,104 sec | 1.35,851 min | 8 |
| 9. | Xavi Vierge (E) | Kalex | 25 | +8,746 sec | 1.35,818 min | 7 |
| 10. | Jorge Navarro (E) | Speed Up | 25 | +11,930 sec | 1.35,745 min | 6 |
| 11. | Arón Canet (E) | Speed Up | 25 | +12,451 sec | 1.35,921 min | 5 |
| 12. | Tetsuta Nagashima (J) | Kalex | 25 | +13,209 sec | 1.35,891 min | 4 |
| 13. | Marcel Schrötter (D) | Kalex | 25 | +13,585 sec | 1.36,181 min | 3 |
| 14. | Bo Bendsneyder (NL) | NTS | 25 | +15,528 sec | 1.36,026 min | 2 |
| 15. | Stefano Manzi (I) | MV Agusta | 25 | +19,284 sec | 1.36,042 min | 1 |
| 16. | Marcos Ramírez (E) | Kalex | 25 | +20,085 sec | 1.35,773 min | - |
| 17. | Edgar Pons (E) | Kalex | 25 | +21,512 sec | 1.35,875 min | - |
| 18. | Andi Farid Izdihar (RI) | Kalex | 25 | +22,965 sec | 1.36,332 min | - |
| 19. | Thomas Lüthi (CH) | Kalex | 25 | +24,769 sec | 1.36,355 min | - |
| 20. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Kalex | 25 | +34,173 sec | 1.36,722 min | - |
| 21. | Kasma Daniel (MAL) | Kalex | 25 | +44,355 sec | 1.37,058 min | - |
| 22. | Piotr Biesiekirski (PL) | NTS | 25 | +59,450 sec | 1.37,699 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | |
| | Sam Lowes (GB) | Kalex | 18 | +7 Runden | 1.35,825 min | - |
| | Somkiat Chantra (T) | Kalex | 9 | +16 Runden | 1.36,314 min | - |
| | Simone Corsi (I) | MV Agusta | 5 | +20 Runden | 1.36,349 min | - |
| | Fabio Di Giannantonio (I) | Speed Up | 2 | +23 Runden | 1.36,473 min | - |
| | Joe Roberts (USA) | Kalex | 1 | +24 Runden | 1.42,409 min | - |
| | Hafizh Syahrin (MAL) | Speed Up | 1 | +24 Runden | 1.46,258 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|---------------|--------|
| 1. Bastianini | 184 |
| 2. Lowes | 178 |
| 3. Marini | 165 |
| 4. Bezzecchi | 155 |
| 5. Martín | 125 |
| 6. Gardner | 101 |
| 7. Nagashima | 85 |
| 9. Lüthi | 72 |
| 13. Schrötter | 64 |
| 28. Aegerter | 4 |

WM-STAND KONSTRUKTEURE

| Hersteller | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Kalex | 325 |
| 2. Speed Up | 117 |
| 3. MV Agusta | 32 |
| 4. NTS | 11 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|-------------------------|--------|
| 1. Sky Racing Team VR46 | 320 |
| 2. EG 0.0 Marc VDS | 240 |
| 3. Red Bull KTM Ajo | 210 |
| 5. Liqui Moly Intact GP | 136 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|---------------------|--------------|
| 1. Vierge | 1.38,936 min |
| 2. Roberts | 1.39,117 min |
| 3. Lowes | 1.39,119 min |
| 4. Gardner | 1.39,375 min |
| 5. Bezzecchi | 1.39,408 min |
| 6. Martín | 1.39,456 min |
| 7. Marini | 1.40,264 min |
| 8. Baldassarri | 1.40,610 min |
| 9. Garzó | 1.40,968 min |
| 10. Bulega | 1.41,481 min |
| 11. Di Giannantonio | 1.42,586 min |
| 12. Izdihar | 1.42,594 min |
| 13. Lüthi | 1.42,618 min |
| 14. Bendsneyder | 1.42,662 min |
| 15. Bastianini | 1.42,677 min |
| 16. Schrötter | 1.42,913 min |
| 17. Syahrin | 1.42,966 min |
| 18. Corsi | 1.44,210 min |
| 19. Navarro | 1.46,609 min |
| 20. Canet | 1.46,697 min |
| 21. Manzi | 1.47,077 min |
| 22. Nagashima | 1.47,432 min |
| 23. Pons | 1.47,984 min |
| 24. Daniel | 1.48,268 min |
| 25. Dalla Porta | 1.48,406 min |
| 26. Chantra | 1.48,527 min |
| 27. Ramírez | 1.49,026 min |
| 28. Biesiekirski | 1.50,628 min |

Aki Ajos Schützling konnte end

Dass er den Speed hat, hat Raúl Fernández in diesem Jahr schon oft bewiesen. Doch in Valencia ergriff er die Gunst der Stunde und errang seinen ersten GP-Sieg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

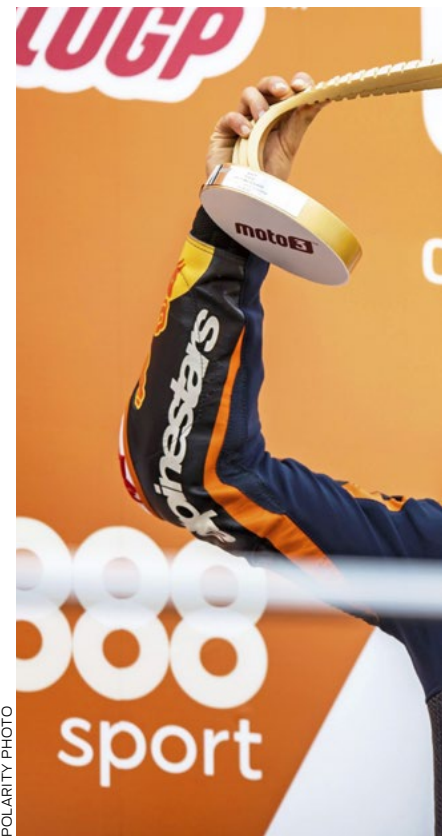
Als er die Ziellinie überfuhr, explodierte Raúl Fernández regelrecht. Er hatte es geschafft. Nicht nur die schnellste Trainingszeit, eine schnelle Pace für ein halbes Rennen und Bremspunkte, an denen jeder Konkurrent abgeflogen wäre. Diesmal war es ein waschechter Sieg. Der 20-Jährige versprühte so viel Freude, dass sein kühler Teamchef Aki Ajo mitgerissen wurde. Doch Fernández hatte auch hart gearbeitet. Als die Verfolger aufrückten, kalkulierte er genau richtig und brachte seinen Vorsprung ins Ziel.

Dabei hatte er es viel schwerer, als es von außen aussah. „In den letzten fünf Runden war etwas am Motorrad kaputt, ich war voll am Limit. Aber es hat gereicht“, freute sich der Madrilene, der vor fast genau zwei Jahren in Valencia schon einen großen Erfolg feiern konnte, als er die Moto3-Junior-WM gewann. Aber was war an dem Motorrad? „Das möchte ich aus Respekt gegenüber meinem Team nicht sagen. Sie haben das ganze Wochenende hart für mich geschuftet“, sagte er nur.

Fernández hatte zu Rennbeginn die Gunst der Stunde genutzt. WM-Leader Albert Arenas, Celestino Vietti und Alonso López stritten mit ihm zunächst um die Führung. Und als er gerade vorne war, stürzte Vietti zwischen Turn 4 und 5. Arenas musste zudrehen, um ihm ausweichen zu können, dabei ihn traf López von hinten. Während der bedauernswerte Husqvarna-Pilot stürzte, wurde Arenas der Fußrastenhalter abgerissen. Er fuhr an die Box und nach einer Notreparatur wieder

auf die Strecke. Doch weil er genau in der Gruppe wieder ankam, in der sein WM-Kontrahent Ai Ogura kämpfte und Arenas mit drei Runden Rückstand harsche Manöver gegen die Gruppe fuhr, wurde er mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen. „Ich kann die Entscheidung verstehen. Aber man muss auch verstehen, dass ich versucht habe, alles zu geben. Denn es ist nach wie vor unser Ziel, die Weltmeisterschaft zu gewinnen“, rechtfertigte sich Arenas.

Ai Ogura, der durch den Ausfall von Arenas regelrecht beflügelt wurde, arbeitete sich bis aufs Podest vor. „Ich sah, dass Arenas rausmusste, und vor mir waren Sergio García und Tony Arbolino sehr schnell. Auch wenn mein Motorrad nicht perfekt war, konnte ich mit ihnen auf Fernández aufschließen. Dann habe ich in der letzten Runde noch Arbolino schnappen können. Das war das Optimum“, so der Japaner, der nun wieder bis auf drei Punkte auf Arenas aufgeschlossen hat. ■



POLARITY PHOTO

Moto3

Horror-Wochenende für Peter Öttl

Alonso López umgefahren, Romano Fenati mit zwei Long-Lap-Strafen belegt. Peter Öttl hatte nicht viel Freude am ersten Valencia-Wochenende.

Die Ausgangslage war bestens: Alonso López auf Startplatz 5, Routinier Romano Fenati auf 16, dazu die Ränge 3 für Fenati und 9 für López im Warm-up. Peter Öttl und Max Biaggi konnten sich auf ein gutes Rennen freuen. Und tatsächlich erwischte López einen Bombenstart, mischte gleich an der Spitze mit und übernahm zeitweilig die Führung. Doch als Celestino Vietti in der dritten Runde stürzte, war López einer der Leidtragenden und konnte nicht weiterfahren.

Aber Fenati war noch im Rennen. Der 24-Jährige arbeitete sich bis auf den siebten Platz nach vorne. Doch dann überschritt



MAX RACING TEAM

López (#21) noch an der Spitze

er zu oft die Streckenbegrenzung und bekam eine Long-Lap-Penalty. Er fuhr wieder bis auf den siebten Rang vor, nur um eine weitere Lange Runde aufgebrummt zu bekommen. So wurde er schließlich 13. „Das war heute nicht unser Tag“, knurrte Fenati. „Dabei war meine Husqvarna richtig schnell und bereit für ein Spitzenresultat. Ich hatte ein gutes Gefühl und fuhr die gleichen Rundenzeiten wie die Spitze.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die letzten beiden Plätze im MotoGP-Grid sind vergeben, und Ducati setzt ganz auf die Jugend. Neben Enea Bastianini, der einen Vorvertrag hatte, wird Luca Marini, der Halbbruder von Valentino Rossi, bei Esponsorama-Ducati fahren. Die Maschinen werden dabei unterschiedlich lackiert sein. Marinis Motorrad wird die Farben von Sky-VR46 tragen. Dass Valentino Rossi die Truppe 2022 ganz übernehmen wird, ist also nicht ganz aus der Luft gegriffen. Tito Rabat, der ein hübsches Mitbringsel von seiner Juweliersfamilie mitgebracht hatte, ist so rausgefallen. Der Moto2-Weltmeister von 2014 war am Wochenende für die Medien auch nicht zu sprechen.

MOTOGP

KTM musste in Valencia mit drei Fahrern auskommen. Iker Lecuonas Bruder wurde positiv auf Corona getestet, die Behör-

den schreiben in Andorra, wo er lebt, in einem solchen Fall die Quarantäne vor und ließen ihn nicht ausreisen.

MOTO2

Jesko Raffins Viruskrankheit, die ihn im Sommer um seine Kondition gebracht hat, ist zwar weitgehend ausgeheilt, aber die Fitness, um wieder Rennen zu fahren, hat er noch nicht. Da er so keine Resultate vorweisen kann, wird es sehr schwierig, für 2021 einen Platz zu finden. Derweil holt Speed Up Europa-meister Yari Montella in die WM.

MOTO2

Jake Dixon brach sich die Hand, Augusto Fernández einen Zeh, so blieben nur 28 Fahrer für das Rennen.

MOTO3

Junior-Weltmeister Izan Guevara wird 2021 neben Sergio García bei Aspar fahren.

lich gewinnen



Ansteckende Freude: Raúl Fernández nach seinem ersten GP-Sieg

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 8. November 2020 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,115 km über 23 Runden à 4,005 km. 31 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 16 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|-----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. Raúl Fernández (E) | KTM | 23 | 38.29,140 min | 1.39,642 min | 25 |
| 2. Sergio García (E) | Honda | 23 | +0,703 sec | 1.39,639 min | 20 |
| 3. Ai Ogura (J) | Honda | 23 | +1,005 sec | 1.39,634 min | 16 |
| 4. Tony Arbolino (I) | Honda | 23 | +1,037 sec | 1.39,766 min | 13 |
| 5. Darryn Binder (ZA) | KTM | 23 | +13,392 sec | 1.39,757 min | 11 |
| 6. Carlos Tatay (E) | KTM | 23 | +13,424 sec | 1.39,768 min | 10 |
| 7. Stefano Nepa (I) | KTM | 23 | +16,719 sec | 1.40,094 min | 9 |
| 8. Jeremy Alcoba (E) | Honda | 23 | +16,824 sec | 1.40,215 min | 8 |
| 9. Filip Salac (CZ) | Honda | 23 | +16,964 sec | 1.40,178 min | 7 |
| 10. Ayumu Sasaki (J) | KTM | 23 | +17,088 sec | 1.40,111 min | 6 |
| 11. Riccardo Rossi (I) | KTM | 23 | +17,344 sec | 1.40,315 min | 5 |
| 12. Andrea Migno (I) | KTM | 23 | +17,467 sec | 1.40,004 min | 4 |
| 13. Romano Fenati (I) | Husqvarna | 23 | +17,589 sec | 1.39,904 min | 3 |
| 14. Deniz Öncü (TR) | KTM | 23 | +18,191 sec | 1.40,321 min | 2 |
| 15. Gabriel Rodrigo (RA) | Honda | 23 | +18,358 sec | 1.40,144 min | 1 |
| 16. Ryusei Yamanaka (J) | Honda | 23 | +18,441 sec | 1.40,088 min | - |
| 17. Yuki Kunii (J) | Honda | 23 | +19,128 sec | 1.40,380 min | - |
| 18. Jason Dupasquier (CH) | KTM | 23 | +19,583 sec | 1.40,286 min | - |
| 19. Davide Pizzoli (I) | KTM | 23 | +27,457 sec | 1.40,623 min | - |
| 20. Barry Baltus (B) | KTM | 23 | +27,836 sec | 1.40,635 min | - |
| 21. Maximilian Kofler (A) | KTM | 23 | +31,328 sec | 1.40,617 min | - |
| 22. Khairul Idham Pawi (MAL) | Honda | 23 | +31,661 sec | 1.40,646 min | - |
| 23. Celestino Vietti (I) | KTM | 23 | +1'20,533 min | 1.40,925 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | |
| Niccolò Antonelli (I) | Honda | 16 | +7 Runden | 1.40,219 min | - |
| Kaito Toba (J) | KTM | 16 | +7 Runden | 1.40,432 min | - |
| Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 13 | +10 Runden | 1.40,056 min | - |

Vorschau GP Valencia

ZEITPLAN

GP Valencia/Valencia
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 13. November 2020

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

Samstag, 14. November 2020

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

Sonntag, 15. November 2020

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

STATISTIK

GP Valencia/Valencia

Sieger 2019

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

Pole-Position 2019

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

Schnellste Runde 2019

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

Rundenrekord

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

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Arenas | 157 |
| 2. Ogura | 154 |
| 3. Vietti | 137 |
| 4. Arbolino | 134 |
| 5. Masiá | 133 |
| 6. McPhee | 119 |
| 7. Fernández | 118 |
| 8. Binder | 101 |
| 9. Suzuki | 83 |
| 10. Rodrigo | 80 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Honda | 281 |
| 2. KTM | 277 |
| 3. Husqvarna | 82 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|-----------------------------|--------|
| 1. Leopard Racing | 202 |
| 2. Aspar Team | 192 |
| 3. Sky Racing Team VR46 | 188 |
| 4. Rivacold Snipers Team | 164 |
| 5. Red Bull KTM Ajo | 158 |
| 6. Honda Team Asia | 154 |
| 7. Kömmerling Gresini Moto3 | 145 |
| 8. Petronas Sprinta Racing | 119 |
| 9. SIC58 Squadra Corse | 116 |
| 10. CIP Green Power | 101 |

STARTAUFSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|----------------|--------------|
| 1. McPhee | 1.52,252 min |
| 2. Fernández | 1.52,623 min |
| 3. Vietti | 1.52,663 min |
| 4. Arenas | 1.52,821 min |
| 5. López | 1.53,179 min |
| 6. Rossi | 1.53,205 min |
| 7. García | 1.53,230 min |
| 8. Ogura | 1.53,268 min |
| 9. Binder | 1.53,311 min |
| 10. Toba | 1.53,976 min |
| 11. Migno | 1.54,222 min |
| 12. Rodrigo | 1.54,409 min |
| 13. Tatay | 1.54,423 min |
| 14. Foggia | 1.54,472 min |
| 15. Salac | 1.54,579 min |
| 16. Fenati | 1.54,685 min |
| 17. Arbolino | 1.54,946 min |
| 18. Kunii | 1.55,060 min |
| 19. Suzuki | 1.46,416 min |
| 20. Dupasquier | 1.46,667 min |
| 21. Kofler | 1.46,726 min |
| 22. Baltus | 1.46,930 min |
| 23. Pizzoli | 1.46,945 min |
| 24. Nepa | 1.48,182 min |
| 25. Pawi | 1.48,518 min |
| 26. Sasaki | 1.48,722 min |
| 27. Öncü | 1.48,769 min |
| 28. Masiá | 1.49,002 min |
| 29. Alcoba | 1.49,138 min |
| 30. Yamanaka | 1.49,915 min |
| 31. Antonelli | 1.50,713 min |

MotoGP Rookies Cup

Acosta bereits Champ

Es kam, wie es nicht anders kommen konnte. Pedro Acosta ist zwei Rennen vor Schluss Sieger des diesjährigen Rookies-Cups. Gewonnen haben in Valencia aber andere.

Von: **Imre Paulovits**

Den ersten Renntag hatte sich Cup-Leader Pedro Acosta sicherlich anders vorgestellt. Auf der abtrocknenden Strecke kämpfte er wie gewohnt um die Führung, doch dann kam sein Cup-Rivale, der 14-jährige Kolumbianer David Alonso, auf einen feuchten Fleck und riss beim Highsider sowohl Daniel Holdago als auch Acosta mit. So ging der Sieg an den 17-jährigen Spanier David Salvador, vor dem 16-jährigen Indonesier Mario Aji und dem 18-jährigen Australier Billy van Eerde. Acosta gab Alonso keine Schuld. „Ich habe mir nichts getan, das ist eben Racing. Es hat ohnehin nichts an der Situation in der Meisterschaft geändert, morgen ist wieder ein Ren-

nen.“ In dem Getümmel wuchs Noah Dettwiler über sich hinaus und wurde Achter.

Acosta führte vor dem zweiten Rennen mit 52 Punkten vor David Alonso, er durfte also nicht mehr als zwei Punkte auf ihn verlieren, um vorzeitig den Titel zu sichern. Wieder kämpfte er an der Spitze, wo am Schluss noch ein Quartett übrig blieb, in dem knallhart gefochten wurde. Im Ziel huschten Daniel Holdago, Pedro Acosta und David Muñoz innerhalb eines Wimpernschlags über den Ziel-

strich, Alonso wurde Vierter. So hatte Acosta sein Ziel erreicht, er ist der Rookies-Cup-Sieger 2020, bevor er nächstes Jahr sein Moto3-WM-Abenteuer mit PrüstelGP beginnt. ■

CUP-STAND

| Fahrer | Punkte |
|-------------------------|--------|
| 1. Pedro Acosta (E) | 196 |
| 2. David Alonso (CO) | 137 |
| 3. Iván Ortola (E) | 124 |
| 4. Daniel Holdago (E) | 113 |
| 14. Noah Dettwiler (CH) | 39 |



Zweites Rennen: Holdago (#96) gewinnt, Acosta (#37) wird Cup-Sieger

Motorrad-WM

Stille hinter der Stimme

Dass sie da war, bekamen die Zuschauer nur durch die sachkundigen Kommentare ihres Mannes mit, den sie ständig mit Infos versorgte. Letzte Woche ist Hildegard Luck im Alter von 87 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Heute arbeitet jeder Streckensprecher mit einem Computer, um über alle Fahrer und das aktuelle Renngeschehen im Bilde zu sein. „Meinen habe ich geheiratet“, scherzte Streckensprecher-Legende Jochen Luck früher. Dass er über alles so gut im Bilde war, hatte er nämlich seiner Frau Hildegard zu

verdanken, die die Karteikarten über alle Fahrer auf dem aktuellen Stand hielt, zu jedem Rennen die richtigen einpackte und zudem bei den Rennen die Runden tabellen führte. Von 1955 an war sie mit in der Sprecherkabine, 1964 haben sie geheiratet.

Wie ihr Mann machte auch Hildegard Luck das Ganze nur als Hobby, im Hauptberuf war sie Chefsekretärin bei der Industrie- und Handelskammer. Als die beiden 1987 aufhörten, blieb die Liebe zum Rennsport erhalten, sie pilgerten regelmäßig zur Motorrad-WM. In diesem Jahr konnten sie es wegen der Corona-Beschränkungen nicht mehr. Hildegard Luck erkrankte im Sommer, und wenn es ihr zwischenzeitig auch besser ging, so verstarb sie doch am letzten Montag. ■



Hildegard Luck, 1933–2020

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM/MOTOGP

Da nicht klar war, ob Valentino Rossi in Valencia fahren konnte, wurde kurzerhand der 24-jährige Garrett Gerloff aufgeboten. Der Texaner aus Yamahas Junior-Superbike-Team fuhr noch nie in Valencia, noch nie ein MotoGP-Motorrad, hielt aber sowohl im Regen als auch im Trockenen gleich mit, war in FP1 nur 1,6 Sekunden langsamer als der Schnellste, Jack Miller. Auch auf der abtrocknenden Strecke am Nachmittag war er nur 1,5 Sekunden langsamer als Miller an der Spitze, was ihm großes Lob von Meister Rossi einbrachte, bevor dieser wieder die M1 übernahm. „Garrett hat sicher eine riesige Visitenkarte im MotoGP-Fahrerlager hinterlassen“, lobte ihn auch Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis.

SUPERBIKE-WM

Die WM wird 2021 definitiv nicht in Australien starten. Der Veranstalter musste wegen der behördlichen Beschränkungen bereits die Veranstaltung vom Februar absagen.

ENDURANCE-WM

In der Langstrecken-WM hatte Promoter Eurosport-Events ein jahresübergreifendes Saisonformat angestrebt. Aufgrund der Corona-Umstände, wird 2021 aber nur im Jahresformat gefahren. Geplant sind die 24 Stunden von Le Mans, die 8 Stunden in Oschersleben, der Bol d'Or, womöglich wieder in Magny-Cours, die 8 Stunden von Suzuka – und wenn es die Reisebeschränkungen zulassen, soll das Finale in Sepang steigen.

IDM

Suzuki hat für die Saison 2021 den Beschluss gefasst, als IDM-Pool-Partner auszusteigen, damit bis auf Weiteres nicht an der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft teilzunehmen und in der aktuellen Corona-Zeit Aktivitäten auf andere Bereiche zu konzentrieren. Auch BMW wird den BoxerCup nicht weiterführen.

Der erste von acht:
Marc Márquez wurde
 in Valencia 2010
 125er-Weltmeister



GOLD&GOOSE

Sein erster Streich

Vor zehn Jahren errang Marc Márquez beim WM-Finale in Valencia seinen ersten WM-Titel. Dass dort ein absolutes Ausnahmetalent heranwuchs, war klar. Doch er hatte viel Konkurrenz.

Von: **Imre Paulovits**

Der kleine Junge fuhr in aller Ruhe durchs Ziel. Marc Márquez wurde nach einer für ihn gar nicht typischen Fahrt einsamer Vierter hinter Bradley Smith, Pol Espargaró und Nico Terol, hatte sich damit aber als 17-Jähriger seinen ersten WM-Titel gesichert. Dann wurde es laut: Sein Mentor Emilio Alzamora und sein ganzer Fanclub aus Cervera empfingen ihn in der Auslaufrunde, er wurde herumgerichtet und freute sich mit allen um die Wette. Dann setzte er seine Ehrenrunde mit einem goldenen Helm fort, wurde im Parc fermé empfangen, und sein Team mit Aki Ajo und Patrick Unger setzte die Umarmung des Goldjungen fort. Was in den nächsten Jahren noch folgen würde, konnte man damals nicht wissen – aber erahnen, denn schon der Weg zu seinem ersten Titel war spektakulär.

Schon im Jahr zuvor war Marc Márquez als 16-Jähriger unter den Fittichen von KTM-Teamchef Harald Bartol technisch immens weitergekommen. Obwohl KTM-Boss Stefan Pierer nach der Weltwirtschaftskrise das Team mit dem Ende der Saison schließen ließ, hatte es Márquez in Jerez aufs Podest geschafft und fünf Top-5-Plätze herausgefahren.

Doch dem standen auch vier Stürze gegenüber. Für 2010 kam er im Team von Aki Ajo unter, und der erfahrene Finne brachte ihm die nötige Ruhe bei, die er brauchte, um sein Talent vollends zu entfalten. In dem Jahr waren mit Nico Terol und Pol Espargaró aber zwei weitere junge Spanier herangereift. Terol ge-

wann den WM-Auftakt und ließ dem drei zweite Plätze folgen, Espargaró konterte mit zwei Siegen und einem dritten Platz, so sah es ganz nach einem Zweikampf dieser beiden um den Titel aus. Doch dann kam Mugello. Marc Márquez setzte sich im Zieleinlauf gegen Terol und Espargaró durch, und da war der Knoten geplatzt.

Junger Rekordjäger

Mit vier weiteren Siegen setzte er sich am Sachsenring an die WM-Spitze und war der erste Fahrer seit Valentino Rossi, der bei den 125ern fünf Siege in Folge einfahren konnte. Dann aber konterte Terol mit zwei Siegen in Brünn und Indianapolis. Als dann das



Der junge Weltmeister und sein Macher: Marc Márquez (l.) und Aki Ajo

erste Mal im Motorland Aragón ein Grand Prix stattfand, krachte es gleich in der ersten Kurve: Randy Krummenacher räumte Marc Márquez ab, und plötzlich war der aufsteigende Komet nur noch WM-Dritter. Doch dies machte ihn noch stärker. Mit drei ungefährdeten Siegen bei den Überseerennen in Motegi, Sepang und Phillip Island holte er sich seine WM-Führung zurück. Dann aber schlug das Schicksal erneut zu. In Estoril wurde das Rennen bei einsetzendem Regen nach einem Massensturz abgebrochen. Márquez stürzte in der Einführungsrunde zum Restart, er schaffte es jedoch zurück an die Box. Das Team schaffte die Notreparatur genau rechtzeitig, dass Márquez es in die Aufwärmrunde schaffte. Vom letzten Startplatz aus gewann er vor Terol und hatte so vor dem Finale 17 Punkte Vorsprung. Aki Ajo bläute ihm ein, nur ja kein übertriebenes Risiko einzugehen. „MM“ hielt also nur noch Terol in Sichtweite und holte sich den Titel.

Márquez wechselte in die Moto2 und lieferte sich gleich einen Kampf um den Titel mit Stefan Bradl, den er erst verlor, als er sich im Training des vorletzten Laufs verletzte. Im Folgejahr konnte ihn niemand mehr halten. Und nachdem er es bis in die MotoGP geschafft hatte, holte er sich den Titel gleich im ersten Jahr, dem er weitere fünf folgen ließ. Aki Ajo wurde, nachdem die 125er durch die Moto3 ersetzt wurden, Partner von KTM und holte mit Sandro Cortese, Brad Binder und Johann Zarco vier weitere WM-Titel.

Nico Terol wurde 2011 letzter 125er-Weltmeister, konnte sich danach in den mittleren Klasse aber nicht durchsetzen. Pol Espargaró duellierte sich mit Márquez 2012 noch einmal um den Moto2-Titel und gewann diesen 2013. Und im nächsten Jahr werden sie sich als Teamkollegen wiedersehen. ■

WM-ENDSTAND 2010

125 ccm

| | | | |
|-----|-------------------------|---------|-----------|
| 1. | Marc Márquez (E) | Derbi | 310 Pkte. |
| 2. | Nico Terol (E) | Aprilia | 296 |
| 3. | Pol Espargaró (E) | Derbi | 281 |
| 4. | Bradley Smith (GB) | Aprilia | 223 |
| 5. | Efrén Vázquez (E) | Derbi | 152 |
| 6. | Tito Rabat (E) | Aprilia | 147 |
| 7. | Sandro Cortese (D) | Derbi | 143 |
| 8. | Tomoyoshi Koyama (J) | Aprilia | 127 |
| 9. | Randy Krummenacher (CH) | Aprilia | 113 |
| 10. | Danny Webb (GB) | Aprilia | 93 |

RED BULL



Ein Grund zum Feiern: Vierter WM-Titel mit Honda für Tim Gajser

Gajser's Nummer vier

Die Weltmeister im Motocross heißen Tim Gajser (Honda) und Tom Vialle (KTM). Beim Triple-GP im italienischen Trentino setzten sich die beiden Champions 2020 vorzeitig durch. Der Slowene feierte damit seinen vierten WM-Triumph. Der Schweizer Yamaha-Werksfahrer Jeremy Seewer wurde nach großem Kampf WM-Zweiter vor KTM-Superstar Antonio Cairoli.

Von: **Frank Quatember**

Letzten Mittwochmorgen war bei Teil 2 des Triple-GP in Trentino bereits jedem klar, dass unter normalen Bedingungen in beiden Klassen die neuen Weltmeister gekrönt würden. Promoter Infront hatte extra einen abgeschirmten Bereich im Paddock installiert, wo Familie, die engsten Freunde und die Teammitglieder der neuen Champions Corona-gerecht ein bisschen mit ihren Helden feiern sollten.

Das mit Hochspannung erwartete erste MXGP-Rennen begann mit dem Startsieg des kleinen Schweizer Jeremy Seewer, gefolgt von den beiden Italienern Cairoli und Lupino. Tim Gajser hingegen wurde vom neben ihm startenden Franzosen Zach Pichon irritiert, der gegen das Gatter fuhr. Es dauerte aber nur einige Kurven, bis der slowenische Honda-Star Fahrt aufnahm – und wie! Gajser lieferte etliche enorm schnelle Runden und tauchte kurz nach Rennhälfte bereits am Hinterrad des Führenden Seewer auf. Und das mit defekter Kuppelung, die nach wenigen Runden ihren Geist aufgegeben hatte!

Die Korken knallten

Alles sprach dafür, dass der (noch) dreimalige Weltmeister den Yamaha-Werkspiloten nun in aller Ruhe sezieren würde, doch Seewer wehrte sich trotz eines kleinen Fehlers verzweifelt und kämpfte um seinen Laufsieg. Ein Sturz war das Letzte, das Gajser riskieren wollte, und so überließ er im Wissen um den sicheren WM-Titel Seewer den Laufsieg. Nach dem Zielsprung knallten die Korken im Paddock,

„Das ganze Rennen über habe ich nur an den Titel gedacht und daran, ja keinen Fehler zu machen.“

MX2-Weltmeister Tom Vialle

der alte und neue Weltmeister Gajser feierte mit seinem Honda HRC-Team und Freundin Spela den vierten Titel. Drei davon in der großen Klasse. Der WM-Titel 2020 ist hochverdient, denn Gajser ist nicht nur sportlich der Primus im vielleicht stärksten Fahrerfeld der Motocross-Geschichte, sondern genießt auch auf und neben der Strecke größten Respekt. Der Titel in dieser verrückten Corona-Saison dürfte nicht der letzte für den erst 24-jährigen Slowenen sein.

Wie schnell sich das Blatt aber wenden kann, zeigte sich im zweiten Lauf. Im Rücken von Startsieger Dylan Walsh kam es zu Stürzen, Sekundenbruchteile später ein furchtbarer Anblick: Tim Gajser schleifte den schreienden Belgier Jeremy van Hore-

beek mit, der mit dem Bein im Hinterrad des Champions feststeckte! Eine für Van Horebeek äußerst schmerzhafteste Begegnung der zwei Honda-Piloten, die nach sofortigem Rennabbruch und minutenlangem Behandlung des Belgiers auf der Strecke letztlich glimpflich endete.

Neustart mit Holeshot

Gajser war davon sichtlich mitgenommen, was ihn aber nicht abhielt, den Neustart mit einem Holeshot zu beginnen. Ein echter Weltmeister! Jeremy Seewer setzte sich energisch an das Hinterrad von Gajser, während sein großer Rivale im Kampf um Platz 2 in der WM, Tony Cairoli, nur als Sechster aus der Startkurve kam. Seewer musste schnell dem deutlich schnelleren Romain Febvre Platz machen, und Cairoli erhöhte das Risiko. Zwischen den beiden Kontrahenten um WM-Silber lag allerdings Clement Desalle und den zu passieren ist bekanntlich eine heikle Sache.

Cairoli versuchte alles, scheiterte aber nicht zum ersten Mal am cleveren Kawasaki-Piloten. Auch im Kampf um die Spitze machte Febvre ordentlich Druck



SHOTBYBAVO

Saisonende mit Tagessieg: Weltmeister Tim Gajser



YAMAHA

Das Glück des Tüchtigen: Schweizer Vizeweltmeister Jeremy Seewer

auf Gajser, aber zum Sieg reichte es nicht mehr. Der Tagessieg ging damit an Gajser vor Seewer und Febvre.

Auch in der MX2-Klasse wurde der Weltmeistertitel kurz und schmerzlos vergeben. Für den neuen Champion Tom Vialle erfüllte sich sein Traum. Nach einer nahezu perfekten Saison konnte der Sohn des Weltklassepiloten Fred Vialle den Sack mit dem klaren Laufsieg zusammen. „Das ganze Rennen habe ich nur an den Titel gedacht und daran, ja keinen Fehler zu machen“, beschrieb der völlig aufgewühlte KTM-Pilot seinen Lauf zum Titel. Was für eine Geschichte, was für ein Erfolg für Vialle und KTM!

Superscout Joel Smets

Und natürlich für „Entdecker“ Joel Smets, der vor zwei Jahren den zu dieser Zeit nur Insidern bekannten Vialle völlig überraschend als Nachfolger von Weltmeister Pauls Jonass in das Team der Mattighofener holte. Eine echte Cinderella-Story mit einem „Superscout“ namens Joel Smets. Vialles beeindruckende Zahlen bisher in 2020: 13 Laufsiege, 7 Tagessiege und 20 Holeshots...

Sein einziger ernsthafter Kontrahent Jago Geerts musste auch im wichtigen ersten Lauf in Arco wie so oft in dieser Saison zu Boden. Ohne Druck fuhr der Yamaha-Pilot dann im zweiten Finale zum Lauf- und Tagessieg, gefolgt von

Ben Watson und Jed Beaton. Champ Vialle ließ es dagegen nach einem Boxenstopp ganz ruhig angehen.

Das malerische Trentino ließ sich nicht lumpen, auch am abschließenden Rennsonntag sorgten die Götter für Sonne pur. Die Entscheidung über die WM-Titel war zwar gefallen, doch das bedeutete null Langeweile. Ganz im Gegenteil! Der erste Holeshoot der MXGP-Klasse gehörte zum vierten Mal in dieser Saison Ivo Monticelli, gefolgt von Tim Gajser und dem Schweizer Duo Seewer und Tonus. Wenige Kurven später hatte sich die Situation völlig verändert. Kawasaki-Pilot Romain Febvre quetschte sich an den

Schweizern vorbei. Das war das Signal für Gajser, das Risiko zu erhöhen und am Führenden Monticelli vorbeizugehen. Kurz darauf passierte Febvre den Italiener humorlos, der danach durchgereicht wurde. Das Duell der beiden Weltmeister endete mit dem Laufsieg für Febvre, Gajser sicherte Platz 2. Seewer hing lange Zeit hinter seinem Teamkollegen Tonus fest, schaffte es aber am Ende doch auf Platz 3. Tony Cairoli konnte als Sechster das Ziel erreichen, und damit führte Seewer im Kampf um Silber in der WM vor dem letzten Lauf mit einem einzigen Punkt! Als das Gatter zu Lauf 2 fiel, riskierte Cairoli vom schlechten Startplatz ▶

MXGP PIETRAMURATA / MXGP

Pietramurata (1): 4. November, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 20 | 34.52,423 min = 53,335 km/h |
| 2. Tim Gajser (SLO) | Honda | 20 | + 4,307 s |
| 3. Alessandro Lupino (I) | Yamaha | 20 | + 8,634 s |
| 4. Clement Desalle (F) | Kawasaki | 20 | + 9,794 s |
| 5. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 20 | + 11,484 s |
| 6. Antonio Cairoli (I) | KTM | 20 | + 16,094 s |
| 7. Brent van Doninck (B) | Yamaha | 20 | + 22,055 s |
| 15. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 20 | + 57,107 s |
| 20. Valentin Guillod (CH) | Honda | 20 | + 1.11,186 min |
| 25. Tom Koch (D) | KTM | 20 | + 1.27,946 min |

MXGP PIETRAMURATA / MXGP

Pietramurata (1): 4. November, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Tim Gajser (SLO) | Honda | 20 | 34.44,449 min = 53,539 km/h |
| 2. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 20 | + 2,940 s |
| 3. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 20 | + 29,409 s |
| 4. Clement Desalle (F) | Kawasaki | 20 | + 38,367 s |
| 5. Antonio Cairoli (I) | KTM | 20 | + 51,007 s |
| 6. Brian Bogers (NL) | KTM | 20 | + 56,175 s |
| 7. Gautier Paulin (F) | Yamaha | 20 | + 59,864 s |
| 10. Valentin Guillod (CH) | Honda | 20 | + 1.14,378 min |
| 17. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 20 | + 1.40,073 min |
| 22. Tom Koch (D) | KTM | 19 | + 1 Runde |

MXGP PIETRAMURATA / MX2

Pietramurata (1): 4. November, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Tom Vialle (F) | KTM | 20 | 34.52,254 min = 53,340 km/h |
| 2. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 20 | + 5,885 s |
| 3. Maxime Renaux (F) | Yamaha | 20 | + 9,567 s |
| 4. Ben Watson (GB) | Yamaha | 20 | + 10,554 s |
| 5. Jago Geerts (B) | Yamaha | 20 | + 15,950 s |
| 6. Thomas K. Olsen (DK) | Husqvarna | 20 | + 23,606 s |
| 7. Thibault Benistant (F) | Yamaha | 20 | + 29,658 s |
| 8. Ruben Fernandez (E) | Yamaha | 20 | + 30,677 s |
| 9. Roan v. d. Moosdijk (NL) | Kawasaki | 20 | + 37,072 s |
| 15. Michael Sandner (A) | GasGas | 20 | + 55,317 s |

MXGP PIETRAMURATA / MX2

Pietramurata (1): 4. November, 17. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 20 Runden à 1,550 km (= 31,000 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Jago Geerts (B) | Yamaha | 20 | 35.10,371 min = 52,882 km/h |
| 2. Ben Watson (GB) | Yamaha | 20 | + 1,938 s |
| 3. Thibault Benistant (F) | Yamaha | 20 | + 5,532 s |
| 4. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 20 | + 6,614 s |
| 5. Maxime Renaux (F) | Yamaha | 20 | + 25,616 s |
| 6. Ruben Fernandez (E) | Yamaha | 20 | + 27,440 s |
| 7. Stephen Rubini (F) | Honda | 20 | + 30,353 s |
| 8. Thomas K. Olsen (DK) | Husqvarna | 20 | + 31,496 s |
| 9. Alvin Östlund (S) | Honda | 20 | + 43,914 s |
| 13. Michael Sandner (A) | GasGas | 20 | + 1.27,500 min |

NACHRICHTEN

MXGP KOMMT NACH OSS

Ab 2021 werden in den Niederlanden WM-Rennen auf der Sandstrecke in Oss ausgetragen. WM-Promoter Infront und die Verantwortlichen des Motorclub Oss einigten sich auf einen Fünfjahres-Vertrag. Um die Organisation der Veranstaltung wird sich die Catering-Firma „Top Events Group“ kümmern, deren Chef Ebert Dollevoet auch der Manager von Kawasaki-Pilot Roan van de Moosdijk ist.

JACOBI SUCHT WEITER

Die Suche von Henry Jacobi nach einem Team für die kommende WM-Saison gestaltet sich wie erwartet schwierig. Dem Thüringer liegen zwar mehrere Angebote von Teams vor, allerdings nur mit der Zusage, europäische GPs zu fahren. Wobei in den Sternen steht, ob 2021 überhaupt Rennen in Übersee gefahren werden können.



Nur an den Titel gedacht: MX2-Weltmeister Tom Vialle



Wieder kein Glück: Vizeweltmeister Jago Geerts

aus alles – und verlor alles! Der Sizilianer zog mit Vollspeed und Brechstange in die Startkurve, doch da war kein Millimeter Platz.

Cairoli musste aufgeben

Cairoli bretterte Seite an Seite mit Tonus geradeaus über den Anlieger und konnte sich mit viel Glück weit hinten wieder einordnen. An der Spitze übernahm währenddessen Seewer das Kommando, wurde aber umgehend von Tim Gajser kassiert. Cairoli musste in Runde 2 mit defektem Schalthebel das Rennen aufgeben. Damit war der Kampf um Silber entschieden.

Nach spannendem Rennverlauf holte sich Gajser den Lauf- und den letzten Tagessieg vor Romain Febvre. Ganz Weltmeister, nahm der Slowene im Interview von einem wichtigen Weggefährten Abschied: „Nach sieben gemeinsamen Jahren verlässt mich mein Mechaniker Nico. Er möchte sich der Familie widmen. Ich bedanke mich bei ihm und widme Nico diesen Sieg!“

Der glückliche WM-Zweite Jeremy Seewer war mit seinen Gedanken bereits weiter: „Heute hatte ich Glück und Tony Pech. Ich kann es kaum abwarten, nächstes Jahr wieder Rennen zu

fahren und aus Silber Gold zu machen!“ Gautier Paulin und Clement Desalle, beide in ihrem allerletzten GP, glänzten zum Abschied als Tagesdritter bzw. -fünfter noch einmal wie in besten Zeiten.

In der MX2-Klasse ging Lauf 1 klar an den neuen Champion Tom Vialle. Nach dem Startieg fuhr der KTM-Pilot bis zu 15 Sekunden Vorsprung heraus. Im Ziel folgten ihm Maxime Renaux und Ben Watson. In Lauf 2 zog Jago Geerts (Yamaha) brutal zum Holeshoot und Vialle stürzte in Kurve 1! Der Franzose rollte nun das Feld vom Ende auf, ein Fest

für die Zuschauer. Trotz zweier Stürze erreichte er noch Rang 5. An der Spitze hatte Geerts kein leichtes Spiel, Watson schob sich in seinem letzten Rennen in der kleinen Klasse energisch am Belgier vorbei. Zwischen beiden Teamkollegen entwickelte sich ein knallharter Fight, der für Geerts kein gutes Ende nahm. Er verfehlte eine tiefe Spur und krachte mit dem Kopf voran in den Anlieger.

Ben Watson gewann den GP, Geerts verließ das Trentino mit einem Schulterbruch und Maxime Renaux sicherte WM-Bronze für sein Yamaha-Team. ■

MXGP GARDA TRENINO / MXGP

Pietramurata (1): 8. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 19 | 33.44,705 min = 52,363 km/h |
| 2. Tim Gajser (SLO) | Honda | 19 | + 1,946 s |
| 3. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 19 | + 27,592 s |
| 4. Gautier Paulin (F) | Yamaha | 19 | + 29,763 s |
| 5. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 19 | + 36,843 s |
| 6. Antonio Cairoli (I) | KTM | 19 | + 47,636 s |
| 7. Clement Desalle (F) | Yamaha | 19 | + 1.00,457 min |
| 8. Benoit Paturel (F) | Honda | 19 | + 1.08,856 min |
| 10. Valentin Guillod (CH) | Honda | 19 | + 1.12,032 min |
| 20. Tom Koch (D) | KTM | 18 | + 1 Runde |

MXGP GARDA TRENINO / MX2

Pietramurata (1): 8. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad **1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|-----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Tom Vialle (F) | KTM | 19 | 34.05,231 min = 51,838 km/h |
| 2. Maxime Renault (F) | Yamaha | 19 | + 6,133 s |
| 3. Ben Watson (GB) | Yamaha | 19 | + 7,118 s |
| 4. Jago Geerts (B) | Yamaha | 19 | + 11,295 s |
| 5. Stephen Rubini (F) | Honda | 19 | + 13,465 s |
| 6. Isak Gifting (S) | GasGas | 19 | + 14,807 s |
| 7. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 19 | + 15,700 s |
| 8. Conrad Mewse (GB) | KTM | 19 | + 27,320 s |
| 9. Roan v. d. Moosdijk (NL) | Yamaha | 19 | + 36,297 s |
| 19. Michael Sandner (A) | GasGas | 19 | + 1.52,431 min |

MXGP GARDA TRENINO / MXGP

Pietramurata (1): 8. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad **2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Tim Gajser (SLO) | Honda | 19 | 33.53,636 min = 52,133 km/h |
| 2. Romain Febvre (F) | Kawasaki | 19 | + 15,977 s |
| 3. Gautier Paulin (F) | Yamaha | 19 | + 19,364 s |
| 4. Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 19 | + 23,276 s |
| 5. Brian Bogers (NL) | KTM | 19 | + 27,880 s |
| 6. Brent van Doninck (B) | Yamaha | 19 | + 31,674 s |
| 7. Clement Desalle (F) | Kawasaki | 19 | + 39,182 s |
| 9. Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 19 | + 58,086 s |
| 17. Tom Koch (D) | KTM | 19 | + 1.23,702 min |
| 24. Valentin Guillod (CH) | Honda | 10 | + 9 Runden |

MXGP GARDA TRENINO / MX2

Pietramurata (1): 8. November, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 13 Grad **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 19 Runden à 1,550 km (= 29,450 km)

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Ben Watson (GB) | Yamaha | 19 | 34.17,030 min = 51,540 km/h |
| 2. Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 19 | + 0,888 s |
| 3. Isak Gifting (S) | GasGas | 19 | + 14,966 s |
| 4. Maxime Renault (F) | Yamaha | 19 | + 16,839 s |
| 5. Tom Vialle (F) | KTM | 19 | + 22,542 s |
| 6. Thomas K. Olsen (DK) | Husqvarna | 19 | + 25,178 s |
| 7. Conrad Mewse (GB) | KTM | 19 | + 32,737 s |
| 8. Alvin Östlund (S) | Honda | 19 | + 38,692 s |
| 9. Bail. Malkiewicz (AUS) | Honda | 19 | + 52,482 s |
| 16. Michael Sandner (A) | GasGas | 19 | + 1.31,922 min |

WM-ENDSTAND MXGP

| | |
|----------------------|------------|
| 1. Tim Gajser | 720 Punkte |
| 2. Jeremy Seewer | 618 |
| 3. Antonio Cairoli | 599 |
| 4. Romain Febvre | 572 |
| 5. Gautier Paulin | 505 |
| 6. Jorge Prado (E) | 476 |
| 7. Clement Desalle | 466 |
| 17. Arnaud Tonus | 184 |
| 19. Henry Jacobi (D) | 134 |
| 24. Valentin Guillod | 88 |

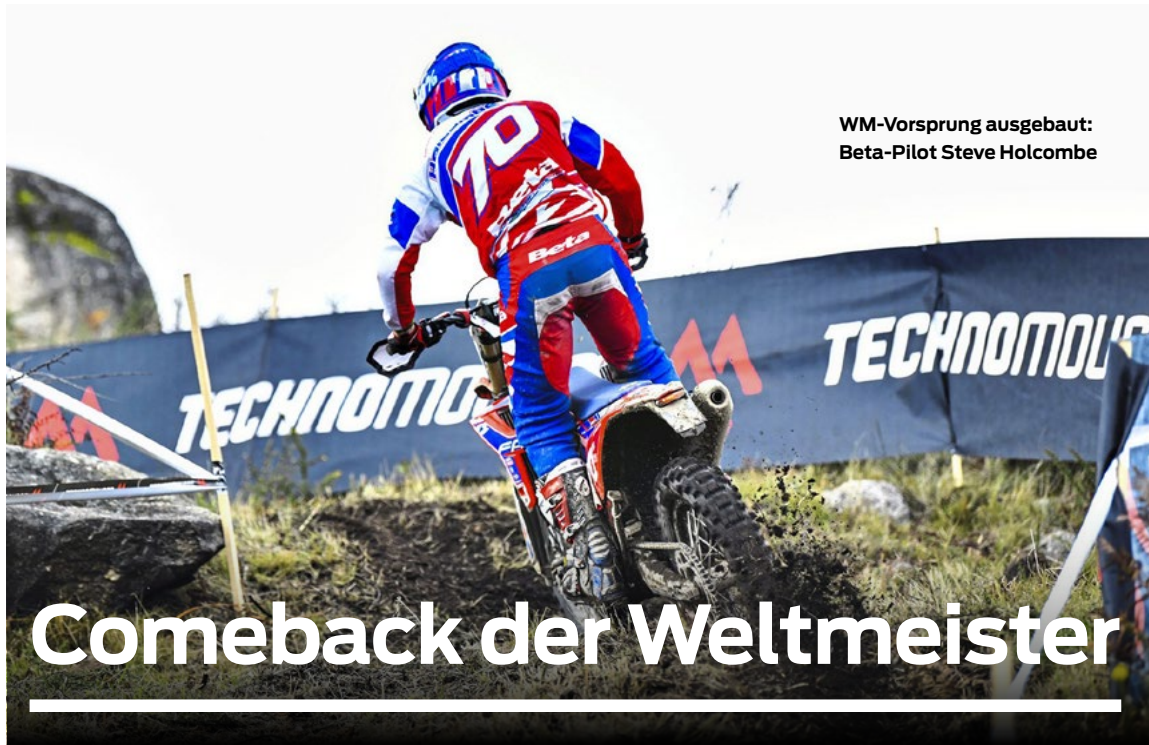
| | |
|-----------|------------|
| 1. KTM | 764 Punkte |
| 2. Honda | 757 |
| 3. Yamaha | 690 |

WM-ENDSTAND MX2

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. Tom Vialle | 759 Punkte |
| 2. Jago Geerts | 679 |
| 3. Maxime Renaux | 581 |
| 4. Jed Beaton | 564 |
| 5. Ben Watson | 551 |
| 6. Thomas Kjer Olsen | 540 |
| 7. Roan van de Moosdijk | 466 |
| 26. René Hofer (A) | 73 |
| 28. Michael Sandner | 67 |
| 30. Simon Längenfelder (D) | 59 |

| | |
|--------------|------------|
| 1. Yamaha | 810 Punkte |
| 2. KTM | 786 |
| 3. Husqvarna | 655 |

NACHRICHTEN



WM-Vorsprung ausgebaut:
Beta-Pilot Steve Holcombe

Comeback der Weltmeister

AGRATI

Gleich zwei Comebacks gab es beim vorletzten Lauf der Enduro-WM in Portugal: Ex-Champion Steve Holcombe baute seinen GP-Vorsprung um einen weiteren Punkt aus. Und Ex-Weltmeister Josep Garcia meldete sich mit einem spektakulären Tagessieg zurück.

Von: **Robert Pairan**

Am ersten Fahrtag holte sich Steve Holcombe von seinem britischen Landsmann Brad Freeman nach der ersten der drei Runden den Tagessieg, auch wenn der bis zur letzten Sonderprüfung auf Messers Schneide stand. Auf dem immer noch recht nassen Untergrund lag Josep Garcia den gesamten Tag auf einem respektablen dritten Platz, woran auch

ein Sturz in besagter letzter Sonderprüfung nichts mehr änderte.

Sicherlich war es auch die weiter abgetrocknete Strecke des Sonntages, die den Spanier dann am zweiten Tag schon ab dem dritten der neun Tests in Führung brachte. Zwischendurch mit mehr als 30 Sekunden Vorsprung konnte der KTM-Fahrer die letzte Runde auf Sicherheit gehen und Tagessieger werden.

KTM-Werksfahrer und Enduro2-Weltmeister Garcia war 2018 nach dem Rückzug der KTM-Gruppe aus der WM in die WESS-Serie gewechselt, wo der klassische Endurofahrer etwas unterging. Nachdem die WESS Corona-bedingt überhaupt nicht zur Austragung kam, wagte der Spanier zu den beiden letzten Läufen seine Beteiligung in der WM. Das könnte, quasi durch die Hintertür, der erste Schritt einer KTM-Rückkehr in die FIM-Weltmeisterschaft werden.

Hamish führt Junioren-WM

Nach dem Ausscheiden von WM-Promotor Alain Blanchard, Haupt-

kritikpunkt von KTM, öffnet sich vielleicht eine neue Tür für die Rückkehr der Österreicher.

Aus deutscher Sicht ist es höchst erfreulich, dass der vor einer Woche frisch gekürte Deutsche Enduro-Champion Hamish Macdonald die Führung in der Junioren-WM übernommen hat. Der Neuseeländer war in der vergangenen Saison bereits Weltmeister in der Youth-Klasse geworden und fährt nun eine 300er-Viertakt-Maschine im Werksteam von Sherco. Der Neuseeländer profitierte davon, dass am ersten Tag der WM-Führende Theo Espinasse mit defekter Zündkerze ausfiel, doch am zweiten Tag lag er erneut vor all seinen Mitstreitern und wäre Siebter in der GP-Wertung gewesen.

Kommendes Wochenende findet an gleicher Stelle das Finale der diesjährigen Enduro-Weltmeisterschaft statt. Nach der Absage des ursprünglich in Spanien geplanten Laufes hat man wie in der Motocross-WM an einem Ort einen Doppellauf angesetzt. ■

ENDURO-WM

Marco de Canaveses (P), 7.11., 1.Tag

| | |
|-------------------------------|--------------|
| 1. Steve Holcombe (GB), Beta | 57.02,01 min |
| 2. Brad Freeman (GB), Beta | +1,76 s |
| 3. Josep Garcia (E), KTM | +16,75 s |
| 4. Andrea Verona (I), TM | +58,17 s |
| 5. Antoine Magain (B), Sherco | +1.15,28 min |
| 6. Thomas Oldrati (I), Honda | +1.22,79 min |
| 7. D. McCanney (E), Honda | +1.22,90 min |
| 8. Loic Larrieu (F), TM | +1.39,20 min |
| 9. Matteo Cavallo (I), Sherco | +1.44,66 min |
| 10. Jaume Betriu (E), KTM | +1.57,91 min |
| 11. Antoine Basset (F), Beta | +2.31,99 min |
| 12. David Abgrall (F), Beta | +2.32,65 min |

ENDURO-WM

Marco de Canaveses (P), 8.11., 2.Tag

| | |
|--------------------------------|--------------|
| 1. Josep Garcia (E), KTM | 58.11,95 min |
| 2. Brad Freeman (GB), Beta | +15,26 s |
| 3. Steve Holcombe (GB), Beta | +31,13 s |
| 4. Thomas Oldrati (I), Honda | +1.10,39 min |
| 5. Andrea Verona (I), TM | +1.12,48 min |
| 6. D. McCanney (GB), Honda | +1.59,85 min |
| 7. Jaume Betriu (E), KTM | +2.09,43 min |
| 8. Antoine Basset (F), Beta | +3.17,41 min |
| 9. Joe Wootton (GB), Husqvarna | +3.31,44 min |
| 10. Loic Larrieu (F), TM | +3.53,82 min |
| 11. Rudy Moroni (I), KTM | +4.14,30 min |
| 12. Matteo Cavallo (I), Sherco | +4.28,80 min |

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 8 Tagen

| | |
|--------------------|------------|
| 1. Steve Holcombe | 112 Punkte |
| 2. Bradley Freeman | 105 |
| 3. Andrea Verona | 76 |
| 4. Thomas Oldrati | 69 |
| 5. Loic Larrieu | 66 |
| 6. Jaume Betriu | 52 |
| 7. Daniel McCanney | 39 |
| 8. Josep Garcia | 35 |
| 9. Matteo Cavallo | 32 |
| 10. Antoine Magain | 29 |
| 11. Joe Wootton | 25 |
| 12. Antoine Basset | 25 |

BARCIA ZU GASGAS

Kaum ist der Terminkalender für die Supercross-WM 2021 veröffentlicht (Beginn am 16. Januar), kommen die ersten Wechselmeldungen aus den Werksteams. GasGas, neuer Ableger des KTM-Konzerns, startet seine erste US-Saison in der 450er-Klasse mit Justin Barcia. Der WM-Fünfte in 2020 kommt von Yamaha und fährt seine neunte Saison. Das Star Racing Yamaha-Werksteam hat den Afroamerikaner Malcolm Stewart für die große Klasse verpflichtet. Ihm zur Seite stehen Aaron Plessinger und der amtierende 250er-Champion Dylan Ferrandis, der aufsteigt. Indes hat Jungvater Ken Roczen erste Tests mit seiner neuen Honda CRF 450R absolviert.

LANDSHUT SCHIELT NACH POLEN

Nachdem eine Video-Veranstaltung vorletzten Montag zur Speedway-Bundesliga-Saison 2021 keine Ergebnisse brachte, konkretisierte der deutsche Rekordmeister AC Landshut seine Planungen zu einer Teilnahme in der zweiten polnischen Liga. In der untersten (und tatsächlich dritten) Liga in Polen waren dieses Jahr schon die Wölfe Wittstock gestartet, hatten aber bei drei Siegen aus zehn Rennen den 6. und letzten Tabellenplatz belegt. Landshuts Vorsitzender Gerald Simbeck: „Für uns gibt es aktuell nur eine Lösung, und das ist die Teilnahme an der polnischen Liga.“

KEIN EISSPEEDWAY IN INZELL

Nach der diesjährigen Absage wegen der Corona-Pandemie hat der DMV Südbayern auch den für März geplanten Eisspeedway-WM-Lauf 2021 bereits abgesagt. In Berlin glaubt der ADMV, seine Eis-Veranstaltung 2021 mit einem Hygienekonzept für bis zu 5000 Zuschauer genehmigt zu bekommen. Falls nicht, könnte der GP nächstes Jahr ausschließlich in Kasachstan und Russland stattfinden.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



2007/10 Alfa Romeo 8C Competizione, geringe Laufleistung, 1A Zust. ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin



1961/65 Aston Martin DB4/DB5 Volante, Originalfahrzeug, mit Nachweis...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

BMW

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



235 M, EZ 01/2015, 240 kW (326 PS), 22.500,- EUR. 69168 Wiesloch, Tel. 0165/6548075, lars575@t-online.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54883



LELL
M5 Limousine Competition, EZ 04/2019, 20881 km, 460 kW (625 PS), Marina Bay Blau, Competition Paket, M Sportabgasanlage, Gestiksteuerung, B&W Surround, 20" Doppelspeiche, UPE 154.439,- € jetzt für 91.500,- € (MwSt. awb.) Autohaus J.B. Lell Wunsiedel, Kemnather Straße 55, 95632 Wunsiedel, Tel. 09232-9965-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54841

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

Ferrari



2018/19 Ferrari 488 Pista Spider, deutsch/sehr wenig km...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes



2014 Mercedes G500 Cabriolet Final Edition, geringe Laufleistung...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



BRABUS Classic
BRABUS Classic 280 SE Cabriolet W111, EZ 09/1969, 0 km, 118 kW (160 PS), 467 Sandbeige, 241 Leder, BRABUS Classic 6 Sterne Komplettrestauration; inkl. Classic Data Wertgutachten mit Note 1 + , 388.000,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-777-0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54807



1938 Mercedes 540K Cabriolet B, Matching No, 1A Historie. Der Beste?
Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1954/57 Mercedes 300 SL, Flügeltürer, gute Farbe/Historie, für Investor...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

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



Mercedes 280 SL Pagode, Bj. 8/1970, 12762 km, 125 kW (170 PS), weiß, 6 Zylinder, LHD, Leder schwarz, Automatik, dt. Erstausslieferung, sehr gute Besitzergeschichte, komplett restauriert, Rechnungen und Belege vorhanden, originaler dt. Pappdeckelbrief vom Erstbesitzer vorhanden, seit 1971 in Familienbesitz, wunderschöner Zustand 139.000,- €. Mario Bernardi Klassische Automobile GmbH, Mario Bernardi, Welfenstraße 1, 34346 Hann. Münden, Tel. 0172/6913028, www.mariobernardi.de H

mehr: motor-klassik.de Nr. 54766

Mini



Cooper Cabriolet Pepper, EZ 04/2020, 5800 km, 100 kW (136 PS), (rot) Chili Red, Sportsitze, PDC, Visual Boost, Blow-by-Heizer, Selbstlenk. Systeme, 28.490,- € (MwSt. awb.) VOGEL Autohäuser GmbH & Co. KG, Am Schänzle 6, 76829 Landau, Tel. 06341/9484-0, www.vogel-autohaus.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54823

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

REDAKTION

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

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

VERLAG

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

Geschäftsführung:

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

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

Werbeverkauf Online:

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

Auftragsmanagement:

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

Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)

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

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

Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:

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

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

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

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

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

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

Leserbriefe



Test unter Palmen: Fernando Alonso lenkt den Renault R.S.18 auf dem Bahrain International Circuit

Klare Meinung?

Die RTL-Kommentatoren
MSa 46/2020

Ein großes Lob für Ihr Blatt. Ich lese es seit Jahren außerordentlich gern. Besonders schätze ich die deutlichen Kommentare zu aktuellen Themen, wie etwa die von Michael Schmidt zur Formel 1. Gerade angesichts dieser Klarheit werden einem die offensichtlichen Schwächen des Moderatorenteams von RTL klar, wo Christian Danner sich in die Betrachtung des Reifenmanagements verkrümelt. Stattdessen wäre eine klare Meinung gefragt. Von Heiko Wasser hätte man mehr erwartet. Aber wie sagt er in jeder Sendung: „Hätte, hätte Fahrradkette.“

Dr. Peter Ruhr
D-76530 Baden-Baden

Zwei Heros

Schumacher versus Hamilton
MSa 44/2020

Zum Vergleich Hamilton gegen Schumacher in Heft 44/2020 sage ich: Man kann sie nicht miteinander vergleichen, da es sich um zwei unterschiedliche Sportarten dreht und es den Schumacher-Sport nicht mehr gibt. In der Ära Schumacher ging es noch um „Rennen fahren“ und darum, wer dabei am schnellsten ist. Das beinhaltete sogar so verrückte Dinge wie Zweikämpfe und das gegenseitige Überholen. Die Ära Hamilton hingegen ist eher vom Talent beim Benzinsparen, Reifenflüstern und Aero-Verstellen et cetera geprägt. Überholmanöver gelten als riskant, sind gar nicht mehr gern gesehen und führen schnell zu einer Strafe oder Disqua-

lififikation. Das Happy End: zwei Sportarten, zwei Heros!

Thomas Paar
D-34134 Kassel

Was Daimler-Benz damals in den Dreißigern durchgezogen hat, exerzieren sie auch heute in der Formel 1. Ferrari hat da keine Chance. Und dann noch diesen Lewis Hamilton als Fahrer im Team zu haben – das muss ja zum durchschlagenden Erfolg führen.

Ralph Reiser
D-88255 Baidt

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 13. November

| | | |
|----------|--|--------------|
| 08.55 | Formel 1 Istanbul, FP1 LIVE | Sky Sport 1* |
| 11.00 | Formel 1 Istanbul, Teamchef-PK LIVE | Sky Sport 1* |
| 12.55 | Formel 1 Istanbul, FP2 LIVE | N-TV/ORF 1 |
| 12.55 | Formel 1 Istanbul, FP2 LIVE | Sky Sport 1* |
| ab 20.00 | Formel 1 Istanbul, FP1 & FP2 (Wh.) | Sky Sport 2* |

Samstag, 14. November

| | | |
|-----------|---|-----------------|
| 09.55 | Formel 1 Istanbul, FP3 LIVE | Sky Sport 1* |
| 11.30 | WEC Bahrain, Vorber. & Rennen LIVE | Sport 1+* |
| 11.45 | WEC Bahrain, Startphase LIVE | Eurosport 2* |
| 12.00 | Formel 1 Istanbul, FP3 (Zus.) & Quali LIVE | RTL |
| 12.45 | Formel 1 Istanbul, Qualifying LIVE | Sky Sport 1* |
| ca. 12.50 | Formel 1 Istanbul, Qualifying LIVE | ORF 1/SRF 2 |
| 15.00 | WTCR Aragón, Qualifying LIVE | Eurosport 1 |
| 15.30 | IMSA-Sportwagen, 12h Sebring LIVE | Motorvision TV* |
| 18.30 | WEC Bahrain, Schlussphase LIVE | Eurosport 2* |
| 22.30 | Formel 1 Istanbul, Qualifying (Wh.) | Sky Sport 2* |

Sonntag, 15. November

| | | |
|-----------|---|--------------|
| 09.00 | WTCR Aragón, 1. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 10.00 | Formel 1 Istanbul, Vorber. & Rennen LIVE | Sky Sport 1* |
| 10.00 | Formel 1 Istanbul, Vorber. & Rennen LIVE | RTL |
| ca. 10.30 | Formel 1 Istanbul, Vorber. & Rennen LIVE | ORF 1/SRF 2 |
| 13.00 | WTCR Aragón, 2. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 15.00 | WTCR Aragón, 3. Rennen LIVE | Eurosport 1 |
| 21.30 | Formel 1 Istanbul, Rennen (Wh.) | Sky Sport 1* |

Motorrad

Samstag, 14. November

| | | |
|-------|---|-----------|
| 12.25 | Red Bull Romaniacs (WESS), Highlights | Servus TV |
| 13.00 | Moto3-WM Valencia, Qualifying LIVE | Servus TV |
| 14.00 | MotoGP Valencia, FP4 & Qualifying LIVE | Servus TV |
| 15.45 | Moto2-WM Valencia, Qualifying LIVE | Servus TV |

Sonntag, 15. November

| | | |
|-------|---|-----------|
| 10.20 | Moto3-WM Valencia, Vorb. & Rennen LIVE | Servus TV |
| 12.15 | Moto2-WM Valencia, Rennen LIVE | Servus TV |
| 13.00 | Moto2-WM Valencia, Rennen (Zus.) | SRF 2 |
| 13.45 | MotoGP Valencia, Rennen LIVE | Servus TV |
| 13.50 | MotoGP Valencia, Rennen LIVE | SRF 2 |

Internet/Livestreams

Freitag, 13. November bis Sonntag, 15. November

| | | |
|-----|---|--|
| --- | Formel 1 Istanbul, alle Sessions LIVE | www.fltv.com* (alternativ: fltv.formula1.com*) |
| --- | Motorrad-WM Valencia, alle Sessions LIVE | dazn.de*, auch: www.servus.com**/www.motogp.com* |

Freitag, 13. November

| | | |
|-------|--|---------------|
| 12.30 | 12h-Rennen Mugello, Rennen 1. Teil LIVE | 24hseries.com |
|-------|--|---------------|

Samstag, 14. November

| | | |
|-------|--|----------------|
| 10.40 | 12h-Rennen Mugello, Rennen 2. Teil LIVE | 24hseries.com |
| 12.00 | WEC Bahrain, Rennen LIVE | motorsport.tv* |
| 17.15 | GTWCE Le Castellet, Qualifying LIVE | motorsport.tv* |
| | auch: www.gt-world-challenge-europe.com | |

Sonntag, 15. November

| | | |
|-------|---|----------------|
| 06.00 | Super Formula Autopolis, Rennen LIVE | motorsport.tv* |
| 11.30 | GTWCE Le Castellet, Rennen LIVE | motorsport.tv* |
| | auch: www.gt-world-challenge-europe.com | |

*kostenpflichtig

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

Vorschau



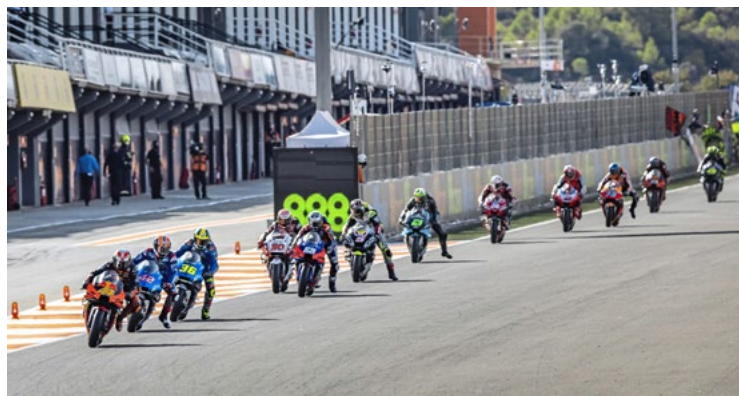
MOTORSPORT IMAGES

Nächstes Comeback: Nach neun Jahren fährt die Formel 1 wieder in Istanbul



PORSCHE

Großes Saisonfinale der IMSA: Wer holt die Siege bei den 12h von Sebring?



MOTOGP

MotoGP in Valencia, Teil 2: Krönt sich Joan Mir vorzeitig zum Champion?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

| | | |
|------------|----------------------------------|-----|
| 13./14.11. | 24h Series, 12h-Rennen Mugello | I |
| 14.11. | Sportwagen-WM (WEC), Sakhir | BRN |
| 14.11. | IMSA-Sportwagen, Sebring/Florida | USA |
| 14.11. | GTWCE Endurance, Le Castellet | F |
| 14./15.11. | NASCAR Euro Series, Grobnik | HR |
| 15.11. | Formel 1, Istanbul | TR |
| 15.11. | Tourenwagen/WTCR, Aragón | E |
| 15.11. | Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch | GB |
| 15.11. | Super Formula, Autopolis | J |

Motorrad

| | | |
|------------|-----------------------------------|---|
| 14./15.11. | Enduro-WM, Marco de Canaveses (2) | P |
| 15.11. | Motorrad-WM, Valencia (2) | E |

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF KICKER.DE