

# MOTORSPORT aktuell

NR. 51 / 02. DEZEMBER 2020

## F1: Grosjean entkommt Feuerunfall

# Das Wunder in der Wüste



Rallye-EM-Finale: Gran Canaria  
**Lukyanuk holt zweiten EM-Titel**

MotoGP-Interview  
**Miguel Oliveira über den Heimsieg**

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



Formel-2-Rennen in Bahrain  
**Mick Schumacher bleibt auf Titelkurs**



Superbike-WM: Folger dabei  
**Aufstieg mit Meister-Team aus der IDM**



Neue Ziele: Dakar & Le Mans  
**Audi richtet Renn-Programm neu aus**



# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Grosjeans Crash und der Bahrain-GP in der Analyse **S. 4**

**Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum Rennen in Sakhir **S. 6**

**Formel 1** Die verhärteten Fronten im Motorenstreit **S. 8**

**Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**

**Formelsport** Mick Schumacher verteidigt Formel-2-Spitze **S. 12**

**Sportwagen** Rückblick auf die Saison in den GT4-Serien **S. 14**

**Sportwagen** Die Neuausrichtung von Audi: Dakar & Le Mans **S. 16**

**Rallye** WM-Vorschau Monza und aktuelle Nachrichten **S. 20**

**Rallye-EM** Lukyanuk sichert sich den zweiten EM-Titel **S. 22**

**Rallye-Historie** „Helle“ Beins letzter von drei DM-Titeln **S. 24**

**Tourenwagen** Saisonrückblick der DTM in Zahlen **S. 26**

**Tourenwagen** Interview mit Mike Halder und aktuelle News **S. 28**

## Motorrad:

**MotoGP** Interview mit Final-Sieger Miguel Oliveira **S. 30**

**Motorrad-WM** Ausblick und Starterlisten für 2021 **S. 32**

**Motorrad-WM** Testfahrten der Moto2 und Moto3-News **S. 34**

**Superbike-WM** BMW 2021 mit zwei Satelliten-Teams **S. 36**

**Superbike-WM** Interview mit WM-Aufsteiger Jonas Folger **S. 37**

**Superbike-WM** Kawasaki gibt bei Testfahrten Vollgas **S. 38**

**Straßensport** Hintergründe und News aus den Serien **S. 39**

**Offroad** Dakar-Vorschau, Eisspeedway und News **S. 40**

**Motocross-WM** Interview mit Vize-Weltmeister J. Seewer **S. 42**

## Leserservice:

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



**14** Saisonrückblick auf die GT4-Serien: Auch bei den „kleinen“ GT-Autos wurde großer Sport geboten



**41** Eisspeedway: Was passiert in der Wintersaison unter Corona-Bedingungen? MSa hat die Antwort



**26** Für Statistik-Fans: Die letzte DTM-Saison der Class-1-Ära als Jahresrückblick in Zahlen



# Editorial

Romain Grosjean hat den schlimmstmöglichen Unfall überlebt. Diesmal war neben Methode auch eine gehörige Portion Glück dabei.

**D**er Unfall hätte auch ganz anders ausgehen können. Romain Grosjean konnte sich bei seinem Mega-Crash in Bahrain nicht nur auf all die Sicherheits-Features verlassen, die Motorsport in der Neuzeit zu einer nahezu jugendfreien Veranstaltung gemacht haben. Er hatte auch eine gehörige Portion Glück. Wenn sich das Auto auf seinem Weg durch die Leitplanke nur etwas anders dreht, den Befestigungspfosten anders trifft, auf einer anderen Seite zum Liegen kommt, die Leitplanke den Ausstieg versperrt, der Fahrer bewusstlos ist oder die gesamte Tankblase aufreißt, dann hätte dieser Unfall ganz anders ausgehen können.

Fast alle haben den Halo als den großen Lebensretter gelobt. Ich wäre mit vorschnellen Urteilen vorsichtig. Warten wir die genaue Unfallanalyse ab. Es ist gut möglich, dass hauptsächlich der Halo Grosjean das Leben gerettet hat. Er kann aber auch nur 50 oder 10 Prozent dazu beigetragen haben oder auch ganz unbeteiligt gewesen sein. Wir wissen nicht, was zwischen Aufprall und endgültigem Stillstand des Autos genau passiert ist. Vielleicht hat der Halo auf eine ganz andere Art segensreich gewirkt, als wir uns das jetzt vorstellen. Vielleicht ist der Bügel so an der oberen Leitplanke hängen geblieben, dass es das Chassis zur Seite drehte und Grosjean so den perfekten Ausstieg ermöglichte.

Bei all den Mutmaßungen, mit denen wir bis zum Abschluss der Untersuchungen leben müssen, gibt es auch ein paar klare Aus-

sagen. Die Leitplanken dürfen an dieser Stelle nicht in diesem Winkel zur Strecke stehen. Leitplanken taugen als Begrenzung heute nur noch parallel zu Geraden. Die Stahlschienen sind ein elastisches Element. Sie müssen aufplatzen, wenn ein 850 Kilogramm schweres Geschoss mit 150 km/h in einem Winkel von 45 Grad in sie einschlägt. Und dann kann eine Leitplanke auch in unserer Zeit noch zur Guillotine werden wie einst bei François Cevert, Helmut Koinigg oder Peter Revson. Auch ein Feuer wird sich bei einem Unfall diesen Ausmaßes nicht immer vermeiden lassen. Es hätte viel schlimmer ausfallen können. Früher hätte der komplette Tankinhalt gebrannt. Dass es diesmal nur ein Teil davon war, ist der Stabilität des Chassis zu verdanken.

Auch wenn diesmal Glück im Spiel war, darf die FIA stolz auf ihre Sicherheitskampagne der letzten 25 Jahre sein. Glück allein hat nämlich nicht ausgereicht. Da mussten schon alle Puzzelsteine, die seit den Unfällen von Imola 1994 im Dienste der Sicherheit gesetzt wurden, ineinandergreifen, damit diese Nummer glücklich endet. Da darf dann auch der Unfall im Fernsehen aus allen Winkeln gezeigt werden. Auch wenn sich viele Fahrer jetzt aufregen. Sie hätten ja nicht hinschauen müssen. Haben sie aber. Weil man vom Zuschauen lernen kann, es in Zukunft noch besser zu machen. Verstecken geht nicht. Diese Transparenz muss der Motorsport aushalten können.



**Michael Schmidt**  
Redakteur

## STREIT UM FI-MOTOREN

Im Streit um die Zukunft der FI-Motoren ist noch lange kein Konsens in Sicht. Gibt es einen Entwicklungsstopp? Und wann? Wir nennen den aktuellen Stand und mögliche Wege aus der verzwickten Lage.

**Seite 8**

## HELLE BEIN AM LIMIT

Vor und teils schon während seiner diversen Ämter im Motorsport gab Helmut „Helle“ Bein selbst im Cockpit richtig Gas. Wir erinnern an seinen dritten und letzten Titel in der deutschen Rallye-Meisterschaft im Jahr 1970.

**Seite 24**

## MOTO2-TESTS IN JEREZ

Regenwetter bescherte den Moto2-Teams weniger Testzeit als erhofft. Eine Hackordnung gab es natürlich trotzdem. Tom Lüthi konnte mit der zweitbesten Zeit glänzen und musste nur einen Spanier ziehen lassen.

**Seite 34**



42

Interview mit Jeremy Seewer, der zum zweiten Mal MXGP-Vizechampion wurde

YAMAHA

# Die Wunder-Rett

Die Formel 1 entging in Bahrain nur um ein Haar einer großen Tragödie. Vor ein paar Jahren hätte Romain Grosjean diesen Feuerunfall nicht überlebt. Das widerstandsfähige Monocoque und der Halo-Cockpitschutz retteten ihm das Leben.

Von: **Andreas Haupt**

## Wie entkam Grosjean dem Flammen-Inferno?

Das Rennen war erst 25 Sekunden jung, da stockte den Zuschauern der Atem. Romain Grosjean verschwand mit seinem Haas in einer riesigen Stichflamme. Er war in seinem Rennwagen nach rechts in die Leitplanke geschossen, die das etwa 850 Kilogramm schwere Auto durchbog und teilweise durchbrach. Ein Pfosten auf der Rückseite teilte das Auto.

Es dauerte nur acht Sekunden, bis das Medical Car am Unfallort eintraf. 14 Sekunden später spritzte ein besonders mutiger Streckenposten, der quer über die Strecke herbeigeeilt war, direkt Löschschaum auf das brennende Wrack. Ein zweiter Streckenposten war schon früher da und bekämpfte das Feuer von der anderen Seite, traute sich aber nicht ganz so nah heran wie sein Kollege. 27 Sekunden nach dem Einschlag entsprang Grosjean der Feuerhölle. Er schüttelte sich die verbrannten Hände.

Die Fahrer und Teamchefs waren sich einig: Der Franzose, der verheiratet ist und drei Kinder hat, verdankt sein Leben dem Halo-Cockpitschutz. Lewis Hamilton formulierte es am kraftvollsten: „Zum Glück haben wir den Halo. Sonst hätte sich Romain in der Leitplanke entweder aufgeschlitzt oder sie hätte ihm den Kopf abgeschnitten.“ Der sieben Kilogramm schwere Titanbügel über dem Cockpit widerstand den hohen Kräften und wurde beim Aufschlag nicht aus der Verankerung gerissen. Das Reglement schreibt vor, dass der Halo Kräfte von bis zu 12 Tonnen aushalten muss.

Grosjean meldete sich mit einem Kurzvideo aus dem Bahrain Militärkrankenhaus, in das ihn der Rettungshubschrauber gebracht hatte. „Mir geht es den Umständen entsprechend gut“, teilte der Unfallpilot aus dem Krankenbett mit, dessen Hände und linker Fuß in dicke Verbände eingewickelt waren. Grosjean hat sich im Flammenmeer an den Handrücken Verbrennungen zweiten Grades zugezogen. Er sollte bereits am Dienstag (1. Dezember) das Krankenhaus wieder verlassen. Den zweiten Bahrain-Grand-Prix wird er trotzdem verpassen. Ihn ersetzt Pietro Fittipaldi. Die anfängliche Befürchtung, er habe sich bei dem Unfall etwas gebrochen, bewahrheitete sich nicht.

Es gleicht schon einem Wunder, dass Grosjean den schwersten Unfall seiner Karriere beinahe unverletzt überstand. Der 34-jährige Routinier entkam dem Inferno sogar auf den eigenen Füßen – ohne linken Schuh, der in der Pedalerie eingeklemmt war und mit dem Auto ausbrannte. Der Unfallort zeigte die ganze Zerstörungswut des Aufpralls. „Beim ersten Anblick schoss mir durch den Kopf, dass das gar nicht gut aussieht. Ich sah links das halbe Auto. Wir spielen alle möglichen Szenarien täglich durch. Was müssen wir im Fall eines Feuerunfalls machen? Was bei einer Massenkollision? Du kannst antizipieren, aber alle Szenarien kannst du nicht abdecken“, schilderte FIA-Chefarzt Ian Roberts. Sein Kollege, Medical-Car-Fahrer Alan van der Merwe, ergänzte: „In diesem Augenblick folgst du hauptsächlich deinen menschlichen Instinkten.“ Der Südafrikaner rannte zum Kofferraum, um einen Feuerlöscher zu holen. Roberts sprintete zur Unfallstelle, um Grosjean zu helfen.

Der Horror-Crash geht auf die Kappe des Routiniers. Grosjean hatte eine Lücke hinter Teamkollege Kevin Magnussen und leicht nach vorne versetzt von Daniil Kvyat gesehen, die einfach nicht groß genug war. Nach dem Zusammenprall der Räder bog der Haas nach rechts in die Leitplanke und verkeilte sich dort mit der Überlebenszelle zwischen der obersten und untersten der



drei Stahlschienen. Der andere Teil des Autos – Hinterachse, Motor, Getriebe, Steuerboxen, Verkleidungsteile – stand in verkehrter Fahrtrichtung neben der demolierten Leitplanke. Der Tank steckte im Chassis.

Das Feuer hat sich entzündet, weil der Einfüllstutzen aus dem Chassis gerissen wurde. Grosjeans Glück war es, dass nicht der komplette Tankinhalt brannte. Am Start führen die Autos bis zu 110 Kilogramm Benzin mit sich herum. Wäre mehr ausgetreten, hätte es eine stärkere Explosion und einen größeren Feuerball gegeben. Außerdem verhinderte der Winkel, in dem die Karbonröhre steckte, Schlimmeres. Sie war so geneigt, dass sich zwischen dem blanken Stahl und dem Halo ein Schlupfloch bildete, durch das Grosjean rausklettern konnte. Wäre die Überlebenszelle ein Stück tiefer in der Barriere hängen geblieben, hätte der obere Stahl den Weg aus

dem Cockpit versperrt. Das Lenkrad musste er für den Ausstieg nicht mehr demontieren. Die Lenksäule wurde beim Aufschlag gebrochen und aus dem Weg geschafft.

Zum Glück wurde Grosjean, der mit etwa 220 km/h abflog und nach ersten Berechnungen mit einer Verzögerung von 53g einschlug, durch den Aufprall nicht bewusstlos geschlagen. Sonst hätte er warten müssen, bis die Streckenposten das Feuer gelöscht hätten. Der Halo, die Kopf- und Nackenstütze, das HANS-System, die hohen Seitenwände des Cockpits, die Sicherheitsgurte, die Zylon-Schicht um das Karbon-Chassis: Alles leistete seinen Beitrag, um das Leben des Fahrers zu retten. Er selbst bekannte: „Ich war nie ein Fan des Halo. Aber heute muss ich sagen, es ist die beste Erfindung.“

Es dauerte mehr als 80 Minuten, bis die Unfallstelle geräumt war und das Rennen fortgesetzt



# ung von Grosjean



WILHELM

werden konnte. An die Stelle der Leitplanke setzten die Streckenposten eine Betonmauer. „Ich habe mir die Unfallstelle aus erster Hand angeschaut und mit den Streckeningenieuren gesprochen. Die Betonwand war verfügbar. Es war die effizienteste und sicherste Lösung“, erklärte Rennleiter Michael Masi.

## Wie ergab sich die Reihenfolge am Restart?

Die Beobachter rieben sich verutzt die Augen. Wie konnte es sein, dass Valtteri Bottas beim zweiten Start von der vierten Position starten durfte und Sebastian Vettel von der zehnten? Eigentlich waren sie nach dem Rennabbruch auf den Plätzen sechs und 15. Selbst die Ingenieure waren ein wenig ratlos.

Die Erklärung folgte nach dem Rennen. Es gibt fünf Kontrollstellen an der Strecke: Die drei für die Sektoren und die zwei Safety-Car-Linien. Renn-

leiter Michael Masi ordnete das Feld nach der Reihenfolge an der zweiten Safety-Car-Linie direkt nach dem ersten Start neu. Diese befindet sich zwischen Boxenausfahrt und dem Ende der durchgezogenen weißen Linie. Bis zum Abbruch waren nicht alle Autos bis zum Ende des ersten Streckenabschnitts vor der fünften Kurve gekommen. Sonst hätte diese als Referenz für den Neustart gegolten.

## Wurde Kvyat zu Recht bestraft?

Darüber streiten sich die Beteiligten. Für die Sportkommissare war der Fall nach Durchsicht der Videos klar: „Der Fahrer im Auto mit der Startnummer 26 wollte in Kurve acht überholen, scheiterte aber bei der Vollstreckung. Der Fahrer ist für den Unfall voll verantwortlich.“

Kvyat sah sich zu Unrecht mit zehn Sekunden bestraft, die er beim Boxenstopp absitzen

musste. Der Russe war beim Restart nach einer halben Runde mit dem Racing Point von Lance Stroll aneinandergeraten, den es um 180 Grad drehte. Der pinke Rennwagen blieb auf dem Überrollbügel liegen. Für Kvyat war es nach dem unverschuldeten Zusammenstoß mit Grosjean die zweite Unfallbeteiligung. „Lance muss mich gesehen haben. Ich war ganz innen und konnte nirgendwohin ausweichen“, beteuerte Kvyat. Er fuhr sogar den Poller auf der Innenseite der achten Kurve um.

Stroll sieht den Sachverhalt anders: „Ich steckte mitten in der Kurve und wurde auf einmal von Kvyat abgeräumt. Er kam aus dem Nichts.“ Alpha Tauris Teamchef Franz Tost versuchte sich mit einer diplomatischen Schilderung des Vorgangs: „Stroll zieht sehr aggressiv rein und lässt Daniil keinen Platz. Der ist schon ganz innen und kann nicht mehr ausweichen. Vielleicht hätte Daniil aber einen Tick mehr bremsen können.“

## Waren Verstappens Klagen berechtigt?

Max Verstappen rügte nach dem zweiten Platz seine Mannschaft für die Taktik: „Wir hatten nichts zu verlieren und waren trotzdem zu konservativ. Es darf nicht passieren, dass Lewis vor mir zum ersten Reifenwechsel kommt.“

Doch die Kritik war unberechtigt. Der Red Bull lag bereits mehr als 4,5 Sekunden hinter Hamilton. Und ein früher Boxenstopp

hätte ihn in den Verkehr geworfen. „Leider war das Safety Car bis zum Ende der achten Runde draußen. Das hat dazu geführt, dass wir nicht genug Zeit hatten, eine ausreichende Lücke auf zu fahren“, erklärte Red Bulls Teamchef Christian Horner.

Mercedes nutzte die erste Gelegenheit zum Service. Die Strategen baten Hamilton zum Reifenwechsel, nachdem der Fünftplatzierte Gasly aus dem Boxenstopp-Fenster war.

Verstappen schaffte es auch nicht, seine beiden frischen, harten Reifensätze im Duell mit Hamilton gewinnbringend auszuspielen. „Hamilton war einfach ein bisschen zu schnell für uns. Und der Mercedes hat die Reifen nicht so hart rangenommen wie unser Auto“, resümierte Horner.

## Wieso schied Pérez aus?

Der Racing Point spuckte vier Runden vor Rennende Flammen. Laut Team verursachte ein Defekt der Elektromaschine MGU-K den Brand. Sergio Pérez verpasste das zweite Podest in Serie, welches Alexander Albon erbt.

McLaren freute sich über großen Reibach. Das Team holte in Summe 22 Punkte und ist in der WM zwei Rennen vor Saisonende 17 Punkte vor Racing Point. Sowohl Lando Norris als auch Carlos Sainz flogen im Rennen. Fahrer und Auto streichelten die heiklen Pirelli-Hinterreifen auf einer Strecke mit hoher Abnutzung und konnten trotzdem in den Angriffsmodus schalten. ■



Die Karbon-Röhre hängt geneigt in der Leitplanke. Zwischen Halo und oberem Stahlträger bildet sich eine Öffnung, durch die Grosjean rauskommt

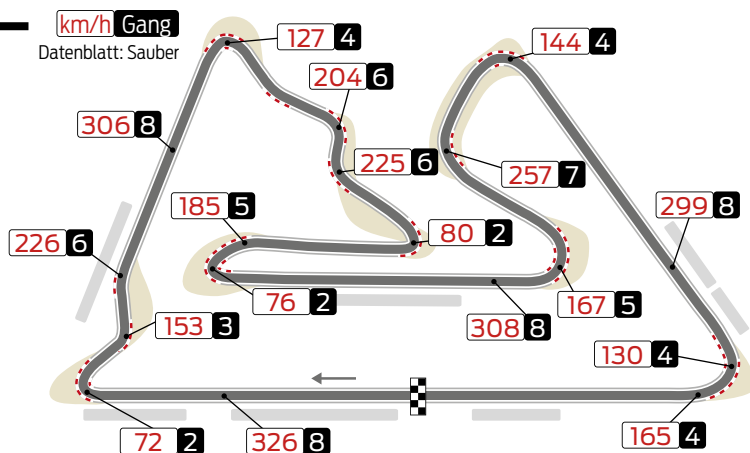
WILHELM



GP BAHRAIN: 15. VON 17 LÄUFEN – 29. NOVEMBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,412 km**  
 Runden: **57**  
 Distanz: **308,238 km**  
 Zuschauer: **5000**  
 Wetter: **25 Grad, klar**  
 Topspeed Qualifikation: **328,0 km/h (Ricciardo)**  
 Topspeed Rennen: **333,8 km/h (Sainz)**  
 Gangwechsel/Runde: **56**  
 Volllast %/längste Passage: **73% / 1040 m = 13 s**  
 Führungswechsel: **2**



STARTAUFGSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.27,264 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.27,553 min	77
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.27,678 min	33
4	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.28,274 min	23
5	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.28,322 min	11
6	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.28,417 min	3
7	Esteban Ocon, F Renault, 1.28,419 min	31
8	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.28,448 min	10
9	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.28,542 min	4
10	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.28,618 min	26
11	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.29,149 min	5
12	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.29,165 min	16
13	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.29,557 min	18
14	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.31,218 min	63
15	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, keine Zeit in Q2	55
16	Antonio Giovinazzi, I Alfa Romeo-Ferrari, 1.29,491 min	99
17	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.29,810 min	7
18	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.30,111 min	20
19	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.30,138 min	8
20	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.30,182 min	6

Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	57/56	2:59,47,515 h = 102,864 km/h	m/m/h	2 (48,406 s) <sup>5)</sup>	1.32,864 min
2. Verstappen	57/1	+ 1,254 s	m/m/h/h/m	4 (75,478 s)	1.32,014 min
3. Albon	57	+ 8,005 s	m/m/m/h	3 (48,020 s)	1.33,684 min
4. Norris	57	+ 11,337 s	m/m/h	2 (49,345 s)	1.33,588 min
5. Sainz	57	+ 11,787 s	s/s/m/h	3 (50,013 s)	1.33,411 min
6. Gasly	57	+ 11,942 s	m/h/h	2 (24,398 s)	1.34,817 min
7. Ricciardo	57	+ 19,368 s	m/h/h	2 (49,434 s)	1.32,827 min
8. Bottas	57	+ 19,680 s	m/h/m/m	3 (74,345 s)	1.33,352 min
9. Ocon	57	+ 22,803 s	m/m/m/h	3 (49,330 s)	1.34,354 min
10. Leclerc	56		h/m/h/h	3 (50,054 s)	1.33,625 min
11. Kvyat	56		m/s/h/h	3 (61,452 s)	1.34,141 min
12. Russell	56		m/m/h/m	3 (51,175 s)	1.35,042 min
13. Vettel	56		m/h/m/h	3 (50,218 s)	1.33,861 min
14. Latifi	56		h/m/m/h	3 (48,272 s)	1.34,591 min
15. Räikkönen	56		m/m/h/m	3 (57,548 s)	1.33,573 min
16. Giovinazzi	56		m/m/h/s	3 (48,981 s)	1.34,536 min
17. Magnussen	56		m/h/h/h/s	4 (90,014 s)	1.35,241 min
18. Pérez	53	Motor/MGU-K (P3)	m/m/h/h		1.33,629 min
19. Stroll	2	Unfall (P11)	m/m		
20. Grosjean	0	Unfall (P19)	h/		

<sup>1)</sup> Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; <sup>2)</sup> Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; <sup>3)</sup> 10 Sekunden addiert; <sup>4)</sup> 5 Sekunden addiert; <sup>5)</sup> Die Standzeit in der Boxengasse nach dem Rennabbruch wurde herausgerechnet

FAHRER-WM

1. Hamilton	11*	332 Punkte
2. Bottas	2	201 Punkte
3. Verstappen	1	189 Punkte
4. Ricciardo		102 Punkte
5. Pérez		100 Punkte
6. Leclerc		98 Punkte
7. Norris		86 Punkte
8. Sainz		85 Punkte
9. Albon		85 Punkte
10. Gasly	1	71 Punkte
11. Stroll		59 Punkte
12. Ocon		42 Punkte
13. Vettel		33 Punkte
14. Kvyat		26 Punkte
15. Hülkenberg		10 Punkte
16. Räikkönen		4 Punkte
17. Giovinazzi		4 Punkte
18. Grosjean		2 Punkte
19. Magnussen		1 Punkt

\* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:4
Verstappen – Albon	15:0
Vettel – Leclerc	4:11
Sainz – Norris	7:8
Ricciardo – Ocon	14:1
Gasly – Kvyat	13:2
Pérez – Stroll	9:3
Räikkönen – Giovinazzi	8:7
Grosjean – Magnussen	7:8
Russell – Latifi	15:0
Stroll – Hülkenberg	1:1
Pérez – Hülkenberg	1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	13*	533 Punkte
2. Red Bull-Honda	1	274 Punkte
3. McLaren-Renault		171 Punkte
4. Racing Point-Mercedes		154 Punkte
5. Renault		144 Punkte
6. Ferrari		131 Punkte
7. Alpha Tauri-Honda	1	97 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		8 Punkte
9. Haas-Ferrari		3 Punkte



## GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.29,033 min	40
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,449 s	41
3. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,967 s	31
4. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,985 s	31
5. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,016 s	34
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,261 s	18
7. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,269 s	34
8. Esteban Ocon	Renault	+ 1,351 s	28
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,393 s	30
10. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,475 s	30
11. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,556 s	29
12. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,595 s	24
13. Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 1,699 s	24
14. Romain Grosjean	Haas	+ 1,799 s	28
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,821 s	29
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,863 s	27
17. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,987 s	37
18. Lando Norris	McLaren	+ 2,359 s	27
19. Nicholas Latifi	Williams	+ 3,439 s	29
20. Roy Nissany	Williams	+ 3,768 s	27

## GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1.28,355 min	11
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,263 s	12
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,366 s	14
4. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,663 s	12
5. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,100 s	12
6. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,117 s	16
7. Lando Norris	McLaren	+ 1,212 s	8
8. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,230 s	17
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,305 s	13
10. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,317 s	12
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,329 s	9
12. Esteban Ocon	Renault	+ 1,336 s	11
13. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,504 s	15
14. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,615 s	10
15. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,828 s	14
16. George Russell	Williams	+ 2,204 s	16
17. Romain Grosjean	Haas	+ 2,297 s	16
18. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,404 s	12
19. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,468 s	16
20. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,562 s	19

### ZITAT DES RENNENS

„Es ist unser Job, nach so einem schlimmen Unfall wieder ins Auto zu steigen. Wenn ich ein Teamchef wäre und mein Fahrer mich bitten würde, nicht mehr fahren zu müssen, würde ich ihn entlassen.“

Max Verstappen

## GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.28,971 min	28
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,347 s	34
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,365 s	30
4. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,432 s	32
5. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,491 s	27
6. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,580 s	36
7. Lando Norris	McLaren	+ 0,870 s	30
8. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,900 s	32
9. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 0,929 s	34
10. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,043 s	17
11. Esteban Ocon	Renault	+ 1,114 s	30
12. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,139 s	35
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,300 s	33
14. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,436 s	30
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,656 s	33
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,878 s	27
17. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,957 s	34
18. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,002 s	32
19. Romain Grosjean	Haas	+ 2,148 s	28
20. George Russell	Williams	+ 2,665 s	29

### STATISTIK DES WOCHENENDES

# 36,8

Prozent der Fans stimmten für Romain Grosjean als Fahrer des Rennens ab, obwohl er in seinem 179. Grand Prix keinen Kilometer weit kam. Dahinter folgten Sergio Pérez (12,3 %), Carlos Sainz (11,6 %), Lando Norris (6,9 %) und Max Verstappen (6 %). Das Wahlergebnis drückte die Erleichterung der Fans aus, dass der Franzose seinen fürchterlichen Feuerunfall überlebte und sich dabei sogar nur im Verhältnis kleine Blessuren zuzog. Grosjean entgleiste nach einem Zusammenprall mit Daniil Kvyat bei 220 km/h. Beim Einschlag in die Leitschienen wurde eine Belastung von 53 g gemessen. Wie durch ein Wunder rettete sich der Unfallpilot nach 27 Sekunden des Bangens aus der Feuerhölle. Für Grosjean war es der insgesamt 50. Ausfall seiner Laufbahn. Das entspricht einer Quote von fast 28 Prozent.



Daumen hoch mit Verband: Grosjean grüßt aus dem Krankenhaus

### FAHRERNOTEN



**10/10** Ø 9,07  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1



**04/10** Ø 7,00  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1



**06/10** Ø 6,13  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari



**07/10** Ø 7,80  
**Charles Leclerc**  
Scuderia Ferrari



**09/10** Ø 8,60  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing



**08/10** Ø 6,40  
**Alexander Albon**  
Red Bull Racing



**09/10** Ø 7,53  
**Carlos Sainz**  
McLaren



**08/10** Ø 7,47  
**Lando Norris**  
McLaren



**08/10** Ø 7,87  
**Daniel Ricciardo**  
Renault F1



**07/10** Ø 6,60  
**Esteban Ocon**  
Renault F1



**08/10** Ø 7,53  
**Pierre Gasly**  
Scuderia Alpha Tauri



**07/10** Ø 6,33  
**Daniil Kvyat**  
Scuderia Alpha Tauri



**10/10** Ø 8,54  
**Sergio Pérez**  
Racing Point F1 Team



**05/10** Ø 6,93  
**Lance Stroll**  
Racing Point F1 Team



**06/10** Ø 6,67  
**Kimi Räikkönen**  
Alfa Romeo Racing



**05/10** Ø 5,80  
**Antonio Giovinazzi**  
Alfa Romeo Racing



**06/10** Ø 6,47  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team



**04/10** Ø 6,07  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team



**08/10** Ø 6,47  
**George Russell**  
Williams



**06/10** Ø 5,53  
**Nicholas Latifi**  
Williams





# Zu viel Mitsprache

Die Regeln sollten von der FIA gemacht werden. Doch immer häufiger reden Autokonzerne, Teamchefs, Ingenieure und Fahrer mit. Sie sind aber meistens schlechte Ratgeber.

Von: **Michael Schmidt**

**E**s ist ein unlösbares Problem. 2026 will die FIA ein neues Motoren-Reglement auf Gleis stellen, wenn möglich sogar schon ein Jahr früher. Dafür müsste spätestens ab 2023 die Arbeit an den aktuellen Antriebseinheiten eingestellt werden, um teure Parallelentwicklungen zu vermeiden. Red Bull drängt darauf, dass auch der Entwicklungsstopp um ein Jahr vorgezogen wird. Nur so kann man die Honda-Motoren mit eigenen Mitteln weiter einsetzen.

Der ganze Plan muss spätestens Mitte 2021 stehen, sagen die Motorenhersteller. Wozu sie so viele Jahre Vorlauf brauchen, ist schwer zu verstehen. Sie bauen

jedes Jahr neue Motoren. Und das neue Format soll auf eigenen Wunsch einfacher und billiger sein. Wird es aber nicht, wenn man Plänen glauben darf, die derzeit kursieren. Und dafür brauchen sie Zeit.

Bis es so weit ist, muss man sich zuerst auf einen Entwicklungsstopp verständigen. Mercedes ist dafür. Ferrari nur unter Bedingungen. Renault weiß nicht so recht. Ferrari verlangt vor dem Einfrieren die Gleichstellung aller Motoren. Man will sich nicht einen PS-Nachteil einfrieren lassen. Macht aus Sicht von Ferrari Sinn. Teamchef Mattia Binotto vermeidet das böse Wort „Balance of Performance“ und spricht lieber von „Convergence“, also Angleichung. Da beißt er bei Kollege Toto Wolff auf Granit: „Das wäre das Ende der Formel 1.“ Auch er hat recht. Das Problem ist also unlösbar.

Nicht unbedingt. Der Weltverband könnte den gordischen Knoten auflösen, wenn man ein Machtwort spräche. Der Ausstieg von Honda zeigt, in welche Sack-

**„Aus Sicht des Regulators war die Coronakrise ein Glücksfall. Ohne die Pandemie hätten wir viele der jüngsten Regeln nicht durchgebracht.“**

FIA-Präsident Jean Todt

gasse man sich mit den viel zu komplexen und kostspieligen Motoren manövriert hat. Es gibt keinen Ersatz auf dem Markt. Die Lösung, die Red Bull vorschlägt, ist eine Krücke, die weitere regulatorische Krücken provoziert. Auch mit dem Opfer, die emissionsfreien Kraftstoffe zusammen mit den neuen Motoren erst 2025 einzuführen. Das wäre eine Bankrotterklärung. Der gesamte Motorsport braucht die E-Fuels, und zwar so schnell wie möglich. Sie allein werden dem Sport seine Daseinsberechtigung sichern.

Die Hersteller haben sich in die Hand versprochen, mit dem Motor der Zukunft nicht wieder den gleichen Fehler wie 2014 zu machen. Binotto will eine Kostenreduktion um 50 Prozent. Man ist aber auf dem besten Weg, das Gegenteil zu tun. Die Hersteller hätten gerne einen Antrieb, der 60 Prozent der Leistung elektrisch generiert. Dann soll auch an der Vorderachse geboostet werden können. Das klingt nach komplexer Technik, die ein privater Motorenbauer unmöglich darstellen kann.

## Schlechte Geschenke

Das Motiv der Autokonzerne liegt auf der Hand. Sie wollen mit mehr Elektroleistung ihre Plug-in-Hybride auf der Straße promoten. Doch was hat der Motorsport davon? Wozu es führen kann, wenn man der Automobilindustrie zu viele Geschenke machen will, zeigt das Beispiel Le Mans. Dort wurden in den letzten drei Jahren immer neue, vermeintlich herstellerfreundliche Reglements gestrickt, doch keiner hat ange-





Keine Diktatur: FIA-Präsident Todt setzt auf Dialog. Teamchefs, Fahrer und Ingenieure nutzen das für Lobbyarbeit

WILHELM

bissen, weil sie allesamt zu teuer gewesen wären. Jetzt ist man bei der Billigformel LMDh angelangt, und plötzlich gibt es Interessenten. Sogar große Autokonzerne.

Das letzte Motoren-Reglement haben Motoren-Ingenieure geschrieben. Das war noch nie eine gute Idee. Ingenieure lieben komplizierte Technik, weil die Geld kostet, was ihre Arbeitsplätze sichert. Und sie lieben die totale Kontrolle. Statt den Spritverbrauch und den Einsatz der elektrischen Energie den Fahrern zu überlassen, wird die Durchflussmenge und das Energiemanagement dem Computer überlassen. Deshalb wird auch fleißig Lobbyarbeit gegen ein Telemetrie-Verbot betrieben. Obwohl sich der Großteil der Fans wünscht, dass der Fahrer wieder mehr das Kommando übernimmt.

Die Chassisingenieure sind nicht besser. Sie wehren sich mit Händen und Füßen gegen kürzere Autos, mit dem Argument, sie könnten sonst nicht die ganzen Antriebs-elemente im Heck unterbringen. Dabei wollen sie sich nur nicht von ihrem Aerodynamik-Konzept extrem schlanker Heckpartien trennen. Fotos eines hinten offenen Ferrari haben gezeigt, dass das Getriebegehäuse künstlich gestreckt wird, um Länge zu gewinnen. Von wegen Verpackungsprobleme. Den glei-

chen Widerstand gab es lange gegen das Abschaffen der hohen Nasen. Da wurden Sicherheitsbedenken vorgeschoben.

Auch die Fahrer sind schlechte Ratgeber. Weil sie nur den eigenen Spaß im Blick haben. Aber nicht den Überblick, was Rennsport spannend macht. Wer sich Tankstopps zurückwünscht und Reifen fordert, die maximalen Grip liefern und gleichzeitig null Abnutzung zeigen, befeuert langweilige Rennen. Wenn alle jede Runde am Limit fahren, dann ist die Startaufstellung das Rennergebnis, und auf dem Weg dazwischen gibt es kein einziges Überholmanöver. Das sagt eigentlich schon die Logik.

Die Teamchefs sind keine Spur besser. Wie lange haben sie sich gegen eine Budgetdeckelung gestemmt, und als sie dann unvermeidbar war, um jeden Dollar extra gekämpft? Kaum hat die Coronakrise alle auf den Boden der Tatsachen zurückgebracht, war es plötzlich möglich. Die Teams wehren sich auch dagegen, dass der Club von zehn auf zwölf aufgestockt wird. Weil dann mehr für jeden in der Kasse bleibt. Das aber ist der Nährboden für schlechte Reglements, weil man Abhängigkeiten schafft. Fazit: Die FIA sollte Experten zuhören, sich aber nicht die Regeln diktieren lassen. ■



Hamilton kritisiert die Reifen: Er fordert mehr Mitspracherecht

WILHELM



Das 2022er-Auto erntete von den Ingenieuren viel Kritik

MCLAREN



Wo geht die Reise beim Motor hin? Mercedes, Ferrari und Renault reden mit

HONDA



AUS DEM FAHRERLAGER

**POKAL AUF KÜCHENTISCH**

Sebastian Vettel räumte in der Türkei seinen ersten Pokal der Saison ab. Sein 121. Podest war ein besonderes. Die Trophäe für den dritten Platz landete in der heimischen Küche. „Sie steht bis heute auf dem Küchentisch.“



Vettel: Pokal für die Küche

**TAPIR FÜR LECLERC**

Diese Auszeichnung nahm Charles Leclerc sportlich. Eine italienische Satire-Show überreichte ihm in Maranello nach dem GP Türkei den „Goldenen Tapir“. Der geht an Menschen oder Organisationen, die auf dem Weg zu etwas Großem waren, dann aber doch

eine Enttäuschung erlebten und ihre Ziele verfehlten – wie Leclerc in Istanbul und generell mit Ferrari in dieser Saison.

**RICCIARDO UND PORSCHE**

Daniel Ricciardo und Andreas Seidl, damals Rennleiter bei Porsche, sprachen 2014 über ein mögliches Engagement des Australiers bei den 24 Stunden von Le Mans 2015. „Damals haben wir die ersten Kontakte miteinander geknüpft“, erinnert sich Ricciardo, der 2021 zu Seidls McLaren stößt. „Leider hat Daniel damals nicht die Erlaubnis erhalten, Teil des Projekts zu werden“, erzählte der McLaren-Teamchef. 2014 stand Ricciardo bei Red Bull unter Vertrag.

**5000 ZUSCHAUER**

Offiziell war der GP Bahrain ein Geisterrennen. Trotzdem wurden 5000 Zuschauer an die Strecke gelassen. Als Dankeschön für die Helden der Coronakrise durften Krankenpfleger, Ärzte und Supermarktkassiererinnen exklusiv den 15. WM-Lauf des Jahres live verfolgen.

**WILLIAMS WIEDER FIT**

Williams-Technikchef Simon Roberts hat seine Corona-Erkrankung gut überstanden. „Ich hatte Glück und nur ein paar Tage lang Geschmacksverlust.“ Auch der Rest des Stammpersonals war in Bahrain wieder an Bord. „Wir können in den letzten drei Rennen wieder in voller Besetzung antreten“, verrät Roberts. Dafür hat es jetzt Red Bull erwischt. Teammanager Jonathan Wheatley meldete sich krank.

**HAMILTON MUSS AUFHOLEN**

Lewis Hamilton hat nach seinem Titelgewinn das Handy ausgeschaltet. Vor dem GP Bahrain berichtete der Weltmeister: „Es sind viele Nachrichten eingelaufen, die ich jetzt beantworten möchte. Ich bin mitten in der Aufholjagd.“ Dass er von der Queen zu Neujahr zum Ritter geschlagen wird, scheint beschlossene Sache. Der baldige Sir: „Es ist die größte Ehre, wenn dein Land deine Leistungen anerkennt.“

**GUTE NEWS FÜR SCHUMI**

Kevin Magnussen macht den

Haas-Rookies Mick Schumacher und Nikita Mazepin Mut: „Sie werden einen guten Einstieg haben. Unser Auto ist einfach zu fahren. Es ist einfach nur langsam, weil an allen Ecken und Enden ein bisschen fehlt.“ Daran wird sich 2021 nicht viel ändern. „Es wird nur einen großen Entwicklungsschritt geben“, erklärt Teamchef Guenther Steiner.

**ZU SPÄT ZUM BRIEFING**

Sergio Pérez fährt seine letzten Grands Prix für Racing Point. Was wird Teamkollege Lance Stroll an ihm vermissen? „Dass er immer zu spät zu den Briefings kommt.“



Pérez: Schlusspurt mit dem Team

KOMMENTAR

Noch ist es nicht amtlich. Die Formel 1 bastelt noch am Motorenformat für die Zukunft, das dann schon 2025 statt 2026 kommen soll. Ursprünglich hatten sich die Motorenhersteller und die FIA darauf verständigt, nicht den Fehler von 2014 noch einmal zu machen. Damals erfand man den Autokonzernen zuliebe ein Hybridkonzept, das sich später als zu kompliziert und zu teuer herausstellte. Private Motorenbauer wie Ilmor oder Cosworth waren von vornherein ausgeschlossen. Die effizientesten Antriebseinheiten aller Zeiten haben nie ihren Zweck erfüllt. In der realen Welt zollt keiner der Raketentechnik Respekt. Weil sie keiner nachvollziehen kann. 100 Kilogramm Benzin pro Stunde sind ein abstrakter Wert, der höchstens Ingenieure zum Jubeln bringt. Die MGU-H ist ein Kürzel, das nur eingefleisch-



Die Formel 1 sucht nach dem passenden Motorenformat der Zukunft

te Formel-1-Fans schon mal gehört haben. Für Serienautos völlig unbrauchbar, weil viel zu komplex. Das Einzige, was das aktuelle Motorenformat den Autoherstellern gebracht hat, war die Bezeichnung „Hybrid“ als grünes Feigenblatt. Das hätte man auch billiger haben können. Jetzt ist die Formel 1 trotz guter

Vorsätze gerade dabei, den gleichen Fehler ein zweites Mal zu machen. Wieder will man den Autokonzernen einen Köder hinwerfen, der alle privaten Hersteller überfordert. Das Zauberwort ist Plug-in-Hybrid. Diese Technik wollen die Autofirmen in Zukunft neben Elektroautos bewerben, weil sie so weiter SUV

und Premiummodelle verkaufen können. Natürlich wird das Formel-1-Auto der Zukunft nicht an die Steckdose angeschlossen. Aber dafür sollen 60 Prozent der Leistung elektrisch erzeugt werden. Was die Batterien noch größer und die Autos noch schwerer macht. Ich frage mich: Was soll das bringen? Ob 20 oder 60 Prozent, das lockt keinen Hund hinter dem Ofen hervor. Wenn man das Thema Hybrid promoten will, muss man die Elektro-Power zur rennentscheidenden Größe machen. Deshalb lasst den Fahrer bestimmen, wann geladen und geboostet wird. ■



Michael Schmidt  
Redakteur

Braucht die Formel 1 einen halben Elektroantrieb? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de



# Debatte über Gehälter

Die Formel 1 denkt über eine Gehaltsobergrenze für die Fahrer nach. Lewis Hamilton spricht sich dagegen aus. Der Weltmeister nennt Gründe, warum.

Von: **Andreas Haupt**

Die Budgets der Teams werden ab 2021 auf 145 Millionen Dollar gedeckelt. Einer Obergrenze bei der Chassis-Entwicklung könnte in naher Zukunft eine für die Fahrergehälter folgen. Die FIA, Liberty Media und die Teams haben sich bereits auf die Grundzüge verständigt. Jetzt geht es an die Details. Die Sachlage ist verzwickelt. Es gibt einige Rechtsfragen zu klären. Was zum Beispiel passiert mit langfristigen Verträgen, wie von Max Verstappen oder Charles Leclerc, die bis 2023

respektive 2024 an ihre Teams gebunden sind?

Topverdiener Lewis Hamilton, der mit Mercedes um einen neuen Vertrag feilt, der ihm 45 Millionen Dollar pro Jahr einbringen soll, ist gegen eine Obergrenze. Aus zwei Gründen. Die Fahrer hätten nicht wie US-Sportler die Möglichkeiten, sich so stark selbst

zu vermarkten. Und er will den Nachwuchs nicht benachteiligen. „In der Formel 1 liegen die Rechte hauptsächlich bei den Teams. Die Fahrer sind aber die Stars und bringen die Aufmerksamkeit. Es werden Milliarden umgesetzt. Davon sollten auch die profitieren, die erst in ein paar Jahren dabei sind.“ ■



Lewis Hamilton ist gegen eine Gehaltsobergrenze für Fahrer in der Formel 1

# Kritik an neuen Reifen

Obwohl 2021 die Aerodynamik beschränkt wird, baut Pirelli neue Reifen. Die Ingenieure fürchten böse Überraschungen. Die Fahrer halten sie nach dem Test in Bahrain für einen Rückschritt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Verschiebung der Technik-Reform auf 2022 hatte viele Konsequenzen. So musste die FIA die Aerodynamikregeln für 2021 anpassen, aus Angst, die Autos könnten so viel Abtrieb entwickeln, dass Pirelli mit seinen Reifen ein Problem bekommt. Der Unterboden wird in vier Punkten beschnitten. Das soll die Abtriebswerte zunächst auf den Stand von Anfang 2020 zurückstufen. Trotzdem baut Pirelli für 2021 neue Reifen.

Die Teams stehen jetzt vor dem Problem, Aerodynamik und Mechanik anzupassen. Pirelli

ändert die Konstruktion der Reifen und vorne auch die Form. Damit soll man 2021 mit niedrigeren Luftdrücken fahren können, was die Gefahr des Überhitzens reduziert. Nach einem blinden Test in Portimão reichte Pirelli die endgültige Lösung bei der FIA zur Homologation ein. Die Teams konnten die neuen Reifen erst in Bahrain ausprobieren. Reichlich spät. „Das kann zum Stolperstein werden“, warnt Mercedes-Technikchef James Allison. Die Fahrer

sparten nicht mit Kritik. „Kein Grip, kein Gefühl“, jammerte Charles Leclerc. Sebastian Vettel wurde deutlicher: „Das ist kein Schritt vorwärts, sondern rückwärts. Ich hoffe, wir sehen diese Reifen nie wieder. Wir haben die gleichen Probleme wie vorher, sind dafür aber langsamer.“ Pirelli-Sportchef Mario Isola feuert zurück: „Wir ziehen diese Reifen nur zurück, wenn es dafür plausible Gründe gibt. Weniger Grip ist keiner.“ ■



Pirelli in der Schusslinie: Die Fahrer wollen die neuen Reifen für 2021 nicht

## NEUER SPRIT KOSTET PS

Einer der Gründe, warum die FIA möglicherweise die Einführung neuer Kraftstoffe auf 2025 verschiebt und mit dem vorgezogenen Start eines neuen Motoren-Reglements zusammenlegt, ist, dass Laborversuche angeblich massive Leistungsverluste ergeben haben. Die Rede ist von 100 bis 150 PS.

## PROMOTION FÜR PLUG-IN

Auch das nächste Motoren-Reglement der Formel 1 könnte zu komplexen Antriebseinheiten führen. Offenbar will man nun die Hersteller mit einem Konzept ködern, das die Plug-in Technik bewirbt. Deshalb soll ein Großteil der Leistung elektrisch generiert und zum Teil an der Vorderachse abgegeben werden. Das würde noch größere Batterien und schwerere Autos bedeuten. Private Motorenhersteller wären wieder ausgeschlossen. Ferrari fordert, dass die Kosten um 50 Prozent sinken müssen.

## AUFSCHUB FÜR ABBAU

Die Übergangslösung für große Teams in Vorbereitung der Budgetdeckelung soll laut Reglement ein halbes Jahr dauern. In der Zeit müssen Ferrari, Mercedes, Red Bull, McLaren und Renault ihr Personal abbauen und dürfen sechs Millionen Dollar extra für Abfindungen einsetzen. Ferrari fordert jetzt einen Aufschub bis Ende 2021. „Die Coronakrise wird nicht sofort verschwinden. In der Zeit ist es schwer, Leute zu entlassen“, warnt Mattia Binotto.

## SAINZ TESTET ALTES AUTO

Carlos Sainz, Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo wechseln über den Winter ihre Teams. Bei drei Testtagen im Winter werden sie nur ein- einhalb Tage Zeit haben, sich einzugewöhnen. Dazu noch Simulatortests. Ferrari will Sainz im Januar die Gelegenheit geben, zwei Tage lang ein zwei Jahre altes Auto zu testen. Vettel und Ricciardo haben Pech.





Ilott folgt Schumacher:  
In der Meisterschaft trennen  
die beiden 14 Punkte

# Entscheidung vertagt

Mick Schumacher schaffte es am ersten Bahrain-Wochenende nicht auf das Podest. Sein Vorsprung auf Callum Ilott schmolz. Die Ferrari-Junioren kämpfen im Finale um den Titel.

Von: **Andreas Haupt**

**F**ünf Fahrer haben auf dem Papier noch Chancen auf den Meistertitel. Doch es müsste in den letzten Saisonrennen auf dem „Outer Circuit“ von Bahrain schon mit dem Teufel zugehen, wenn nicht entweder Mick Schumacher oder Callum Ilott den Meisterpokal in den Händen hält. Es sind noch maximal 48 Punkte zu vergeben. Nikita Mazepin, Robert Shwartzman und Yuki Tsunoda liegen zu weit zurück, als dass sie sich noch große Hoffnungen machen dürften.

Schumacher gegen Ilott: Diesen Zweikampf erlebte die Formel 2 in beiden Rennen auf dem 5,412 Kilometer langen Kurs in Sakhir. Im Sprint am Sonntag hätte es beinahe gekracht. Ilott ließ sich von den Verbremsern der Vordermänner irritieren und verpasste selbst den Bremspunkt für Kurve 10. Mit schlingerndem

Heck krachte er in Jehan, beschädigte sich Nase und Reifen, musste an die Box und erhielt dazu eine Durchfahrtstrafe.

## Ilott näher an Schumi dran

Ilott hatte Glück, dass Schumacher nicht über den siebten Platz hinauskam. Das Reifenmanagement war in der warmen Wüste der Schlüssel. Am Prema knickten die Pirellis sichtbar ein. So verkürzte Ilott mit einer Pole, die vier Extra-Punkte einbrachte, und dem zweiten Platz im Hauptrennen von 22 auf 14 Punkte. „Das war ein ziemlich turbulentes Rennen. Das Gute ist, dass ich immer noch in der Meisterschaft führe“, sagte Schumacher.



Schumacher verpasste in Bahrain in beiden Rennen das Podest

Prema-Teamkollege Robert Shwartzman sprintete zum vierten Saisonsieg. Hinter dem Russen landete Mazepin, der 2021 wie Schumacher bei Haas in der Formel 1 fahren wird. Die Personalien gab der US-Rennstall nach dem GP Bahrain bekannt. Louis Delétraz pokerte und verbesserte sich von Startplatz 16 bis auf das Podest. Unter Safety Car hatte der Schweizer die Reifen getauscht und überrannte die Gegner in der Schlussphase. Er brauchte auch ein bisschen Glück. In der Schlussrunde rollte Teamkollege Pedro Piquet aus, der sonst Dritter geworden wäre.

Neben Schumacher und Mazepin wird auch Tsunoda al-

ler Voraussicht nach aufsteigen. Dessen Rennwochenende verlief enttäuschend. Der künftige Pilot von Alpha Tauri wurde im Sprint in der ersten Kurve von Marcus Armstrong abgeräumt. Ein platter Reifen zwang ihn an die Box. Tags zuvor hatte der Japaner seine Überholqualitäten gezeigt. Nach einer verpatzten Quali rasste Tsunoda vom 22. bis auf den sechsten Platz.

## Sieg für Drugovich

Das Hauptrennen über 32 Runden entschied Felipe Drugovich für sich. Pole-Sitter Ilott trat die Führung gleich in der ersten Kurve ab. Beide waren auf der etwas weicheren Medium-Mischung gestartet. Schumacher erwischte den üblichen Raketenstart. Sein Prema-Rennwagen kam gut aus der Startbox, beschleunigte die Gegner auf der rechten Seite aber vor allem in der Phase aus, als die Reifen bereits maximalen Grip gefasst hatten.

Im Geschlängel der Kurven 5, 6 und 7 war dann noch Guanyu Zhou fällig, der sich den Frontflügel an Schumachers Auto beschädigte. Glück für Schumi Junior, dass es seinen Hinterreifen nicht aufschlitzte. In der neunten Runde fiel Schumacher über Ilott her, dessen Hinterreifen langsam in die Knie gingen.



Mit Leichtigkeit überflügelte Schumacher das Auto von UNI-Virtuosi Racing. Ilott rettete ein früherer Reifenwechsel in der zwölften Rennrunde, obwohl es vorne links klemmte.

Trotzdem kam der Engländer kurzzeitig an Drugovich vorbei, der zwei Umläufe später den Medium-Reifen gegen die harte Mischung tauschte. Auf kalten Reifen verbremste sich der spätere Sieger zwei Mal. Ilott schlüpfte in Kurve 10 durch. Der Konter folgte wenig später. Drugovich hielt die Reifen besser in Schuss und brauste ohne weitere Gegenwehr zu seinem dritten Saisonsieg – dem ersten in einem Hauptrennen.

Schumachers später Stopp in der 19. Runde warf ihn auf den sechsten Platz zurück. Der 21-jährige überholte Teamkollege Schwartzman und Marcus Armstrong, bevor er sich an Daruvala die Zähne ausbiss. Schumacher hätte mit seiner Angriffswelle besser gewartet. Dann hätte das Duo vielleicht noch den strauchelnden Ilott eingeholt. „Wir können mit dem Rennverlauf zufrieden sein“, sagte Schumacher. ■

## HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Felipe Drugovich	58.24,004 min
2. Callum Ilott	+ 14,833 s
3. Jehan Daruvala	+ 19,376 s
4. Mick Schumacher	+ 20,270 s
5. Nikita Mazepin	+ 28,293 s
6. Yuki Tsunoda	+ 28,590 s
7. Marcus Armstrong	+ 31,361 s
8. Robert Shwartzman	+ 43,868 s
9. Dan Ticktum	+ 46,959 s
10. Jack Aitken	+ 47,327 s

## SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Robert Shwartzman	43.15,992 min
2. Nikita Mazepin	+ 5,283 s
3. Louis Delétraz	+ 6,472 s
4. Marcus Armstrong	+ 10,655 s
5. Guanyu Zhou	+ 15,133 s
6. Christian Lundgaard	+ 18,564 s
7. Mick Schumacher	+ 20,741 s
8. Felipe Drugovich	+ 23,510 s

## F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Mick Schumacher	205
2. Callum Ilott	191
3. Nikita Mazepin	162
4. Robert Shwartzman	159
5. Yuki Tsunoda	157



Souveräner Sieg: Felipe Drugovich hängte die Gegner im Hauptrennen ab



Gewinner des Sprints: Robert Shwartzman feierte seinen vierten Erfolg

SAVE THE DATES!

## TRACKDAYS UNDER THE SUN

# IHR SONNIGER WINTER

Training & Racing bei Trackdays & GT Winter Series von Dezember bis März

- + Ihre zweite Hauptsaison im Winter
- + Üppige Terminauswahl auf 6 Strecken - einige mit einer Anreise zur „Raceweek“ zusammenzufassen
- + Ihr Auto überwintert im „Car-Humidor“ von ASCARI mit 24h Security
- + Optional Anmietung von Sport- & Rennwagen
- + Optional 1:1 Coaching®
- + Familienfreundlich durch preiswerte Flüge (Malaga) und Luxushotels zu Sonderraten
- + Wir organisieren Ihre komplette Reise
- + LKW und Equipment verbleiben im bewachten ASCARI Resort oder in Portimão
- + Voll eingerichtete Werkstatt, Maschinenpark, Servicepartner sowie Teile- und Reifendienste
- + Wir unterstützen Teams bei der Vermarktung ihrer Vermiet-Sportwagen
- + Profitieren Sie vom größten Pool an Racing interessierten Fahrern

TRACKDAYS & RACING UNDER THE SUN  
**ENDLESS SUMMER®**  
**ASCARI**  
LIMITED · SEASONAL · PRIVILEGED

### TERMINE 2020/2021

19/20 DEZ	AUTODROMO PORTIMÃO
16/17 JAN	ASCARI
20/21 JAN	CIRCUITO DO ESTORIL
23/24 JAN	AUTODROMO PORTIMÃO
25/26 JAN	AUTODROMO PORTIMÃO (RACECARS ONLY)
30/31 JAN	ASCARI
02/03 FEB	CIRCUITO IBERIA 9KM
13/14 FEB	ASCARI
16/17 FEB	AUTODROMO PORTIMÃO
27/28 FEB	ASCARI
03/04 MAR	MOTORLAND ARAGÒN
(tba) MAR	BARCELONA CATALUNYA

THE NEW WINTER RACING SERIES @THE BEST LOCATIONS OF SPAIN AND PORTUGAL

**GT WINTER SERIES 2020/2021**

19/20 DEZ 2020	AUTODROMO PORTIMÃO (pre-season test)
23/24 JAN 2021	AUTODROMO PORTIMÃO
16/17 FEB 2021	AUTODROMO PORTIMÃO
03/04 MAR 2021	MOTORLAND ARAGÒN

Medienpartner **SPORT auto** MOTORSPORT

WWW.GT-WINTER-SERIES.COM

**GEDLICH** racing

INFOS & BUCHUNG  
**+49 69 900 28 429**

OFFICE@GEDLICH-RACING.COM

GEDLICH-RACING.COM





**Titel hart erkämpft: Der Meister-BMW der GT4 Germany von Gabriele Piana und Michael Schrey**

ADAC

ADAC GT4 Germany

# Im zweiten Anlauf

Das zweite Jahr der ADAC GT4 Germany ging fast genauso spannend zu Ende wie das erste. Am Ende setzte sich einer der Pechvögel von 2019 durch.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**as Gesicht von Gabriele Piana sprach nach dem Saisonfinale 2019 Bände. Erst rumgedreht, dann Ausfall mit technischem Defekt. Der Titel, den der stets spektakulär fahrende Italiener fest im Blick hatte, war futsch. Für den amtierenden Vizemeister war klar: 2020 sollte es eine Revanche geben. Dass es aber eine so harte Saison werden

würde, das hätte sich wohl keiner der Beteiligten gewünscht. Nachdem sich der letztjährige Fahrpartner Marius Zug in Richtung der internationalen GT-Szene verabschiedet hatte, wechselte Piana von RN Vision STS Racing zu HOFOR Racing by Bonk Motorsport, wo er mit VLN-Doppelmeister Michael Schrey einen neuen, starken Teamkollegen bekam.

Das trug schon zu Saisonbeginn Früchte. Zwei zweite Plätze beim Auftakt am Nürburgring sowie ein zweiter und ein vierter Platz in Hockenheim sorgten für ein ordentlich gefülltes Punktekonto. Dann schlug die Balance of Performance (BOP) zu.

Die Plätze 6 und 4 am Sachsenring waren eher in die Kategorie „Schadensbegrenzung“ einzuord-

nen. In Spielberg dann setzte es den ersten und einzigen Nuller. Nach einer Kollision fiel der HOFOR/Bonk-M4 aus. Am Sonntag rehabilitierte man sich immerhin mit Platz 3.

## Team-Titel für Allied Racing

Mit bis dato zwei Siegen hatten sich derweil Julien Apothéloz und Luci Trefz (Mercedes) in der „Baby-Mamba“ von HTP an die Tabellenspitze geschoben, während Schrey/Piana auf den dritten Platz hinter das KTM-Duo Reinhard Kofler und Florian Janits zurückfielen. Als Dark Horse hatten sich auch Jan Kasperlik und Nicolai Möller-Madsen im Allied-Racing-Porsche ins Titelrennen gefahren.

Mit dem bereits dritten Saisonsieg am Lausitzring-Samstag

war die Cayman-Besetzung endgültig im Meisterschaftskampf angelangt, während Janits und Kofler mit nur vier Punkten aus der Lausitz abreisen mussten. Schrey/Piana holten mit zwei dritten Plätzen wieder leicht auf, doch Trefz/Apothéloz waren vor dem Finale die großen Favoriten.

In Oschersleben kam es also zum großen Showdown, wobei Piana und Schrey am Samstag den ersten Saisonsieg feierten und damit die Tabellenspitze eroberten. Trefz kassierte nach einer Kollision eine Durchfahrtsstrafe und konnte nur noch zwei Zähler retten. Der Allied-Porsche wahrte mit P3 die Titelchancen.

Tags darauf war am Sieg von Möller-Madsen und Kasperlik nichts zu rütteln. Sie hatten also getan, was nötig war. Nun kam es darauf an, was die Gegner machen. Schrey/Piana verteidigten mit P6 um zwei Punkte die Spitze – der Titelgewinn! Bei Punktgleichheit hätte übrigens Allied Racing den Titel geholt, so durfte man sich „nur“ über den Gewinn der Team-Meisterschaft freuen.

Apothéloz/Trefz waren immerhin die einzige Mannschaft, die in jedem Rennen gepunktet hat und damit gute Gesamt-Dritte der Meisterschaft. P4 im letzten Rennen waren jedoch genau zwei Positionen zu wenig für den Titelgewinn. Die fehlenden Punkte verlor man durch besagte Durchfahrtsstrafe tags zuvor.

Junior-Meister wurde diesmal Jan Marschalkowski, der zwar das ganze Jahr gemeinsam mit Hendrik Still fuhr, jedoch nach zwei Events von einem Sorg-BMW auf einen Zakspeed-Mercedes umstieg. Highlight: der Sieg gleich beim ersten Zakspeed-Einsatz am Sachsenring.

In der Trophy-Wertung setzten sich Stephan Grotstollen und Georg Braun (BMW) durch. 2019 noch für MRS GT-Racing am Start, gründete man für 2020 das eigene „Team Lillestoff“ und holte gleich mal den Titel. ■



ADAC

**Trotz Corona: Auch 2020 bot die GT4 Germany ein attraktives Feld**



ADAC

**Junior-Meister: Jan Marschalkowski**

## ENDSTAND FAHRER NACH 12 VON 12 LÄUFEN

1.	Piana/Schrey	176 Pkte.
2.	Möller-Madsen/Kasperlik	174
3.	Apothéloz/Trefz	171
4.	Janits/Kofler	148
5.	Marschalkowski/Still	122
6.	Dörr/Martin-Dye	117
7.	Fetzer/Sturm	100
8.	Sasse	97
9.	Tregurtha	93
10.	Hürtgen/v. Gartzen	87



# Ein Simracer dominierte

Tim Heinemann ist erster Meister der DTM Trophy. Der Mercedes-Pilot aus dem Team HP Racing International kommt aus dem Simracing – und bügelte die Gegner auch beinahe so, als ob er die Schwierigkeit auf „leicht“ gestellt hätte.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er größte Fan des Fichtenberger Nachwuchspiloten ist selbst ein ganz Großer. Kein Geringerer als DTM-Rekordmeister Bernd Schneider hat sich der Förderung des 23-Jährigen angenommen. Ausgangspunkt war die AMG eRacing Competition, die Heinemann gleich zweimal in Folge gegen die weltbesten Simracer für sich entscheiden konnte. Als Preis durfte er die realen GT3- und GT4-Fahrzeuge von AMG fahren, wo Schneider auf ihn aufmerksam wurde. „Er



Sieben Siege und 110 Punkte Vorsprung: Trophy-Champion Tim Heinemann

war genauso schnell wie ich“, kann Schneider immer noch nur staunen. „Im GT4 war ich einen Tick schneller“, korrigiert Heinemann augenzwinkernd. Das war 2018. Seitdem geht es für den Simracing-Profi bergauf.

„Bernd spielt eine große Rolle. Wir haben fast täglich Kontakt, und er hilft mir mit Rat und Tat“, ist Heinemann dankbar. 2019 gewann der Youngster in der ADAC GT4 Germany bereits zwei Ren-

nen, drei Nichtstarts und drei weitere, meist unverschuldete Ausfälle ließen jedoch keine Chance auf den Titelgewinn.

## Aufstieg in die DTM?

Ganz anders in der DTM Trophy, wo die Gegner chancenlos waren. Nachdem man beim Team HP Racing International das Potenzial Heinemanns 2019 erkannt hatte, war das Team aus der Nähe von Stuttgart auch

2020 die Heimat des Nachwuchs-Rennfahrers. Das Vertrauen wurde belohnt: Heinemann gewann in der Premiersaison der DTM Trophy sieben von zwölf Rennen – davon sechs in Folge. Dazu kommen fünf Pole-Positions, vier schnellste Runden – und nur eine(!) Platzierung abseits des Podiums.

Neben dem reinen Speed wird auch die Arbeitsweise des Trophy-Champions gelobt. „Er zieht sich endlos Daten und Videos rein und setzt all das beim Rennen fehlerlos um“, weiß sein Renningenieur Daniel Weber. Und der nächste Schritt? „Ich sehe ihn in der GT3, am besten in der DTM“, sagt und wünscht sich Bernd Schneider.

Neben Heinemann, der mit 275 Punkten volle 110 Zähler mehr hatte als Vizemeister Jan Kisiel (Mercedes), gab es nur drei weitere Laufsieger. Ben Tuck und Ben Green (beide BMW) holten sich beim Auftakt in Spa die jeweiligen Rennsieg. Sogar drei Mal – ebenfalls in Folge – gewann der Schweizer Lucas Mauron (Audi). Auch 2021 startet die DTM Trophy im Rahmen der DTM. ■

# Doppel-Titel für Neulinge

Zwei der drei Titel in der GT4-Europa-Serie gingen an das französische AGS-Team. Die deutsche Mannschaft von Allied Racing durfte ebenfalls jubeln.

Von: **Michael Bräutigam**

**I**n der ADAC GT4 Germany verpasste Jan Kasperlik den Titel denkbar knapp. Auf europäischer Ebene konnte der Fahrer und Teamchef in Personalunion jedoch den erhofften Erfolg einfahren. Gemeinsam mit Fahrpartner Bastian Buus gelangen sogar drei Gesamtsiege – was insofern erstaunlich ist, als dass das Porsche-Duo in der Pro-Am-Klasse am Start war und in dieser letztlich souverän den Titel einfahren konnte. „Die Hauptarbeit

wurde in den ersten vier Events erledigt“, rekapituliert Kasperlik. „Da hatten wir einen enormen Speed.“ Bei den Events in Spa und Le Castellet ging es dann nur noch darum, den Punktevorsprung zu verwalten.

In der nominell stärkeren Silver-Cup-Klasse sah es ebenfalls lange danach aus, als wäre ein deutsches Team Titelfeldkandidat. Das Team RN Vision STS holte mit Gabriele Piana und Bas Schouten gleich einen Doppelsieg beim Auftakt in Imola. In Misano folgten zwei weitere Podestplätze, bevor die Formkurve nach unten ging. Zur eher schlechten Balance of Performance für den BMW M4 GT4 kamen technische Probleme und Rennpech. Weil sich dann auch noch die Corona-Lage sowie damit verbundene Auflagen verschärften, zog die Mannschaft

beide Autos vorzeitig aus der laufenden Saison zurück.

So überließ man trotz immer noch realistischer Titelchancen den Gegnern praktisch kampflos das Feld. Mit konstanten Leistungen konnte sich das Team AGS Events (Aston Martin) mit den Fahrern Valentin Hasse-Clot und Théo

Nouet letztlich den Titel sichern, obwohl man nur zwei Gesamtsiege holte. Für das französische Team, das seine Premiersaison in der Europa-Serie feierte, gab es sogar noch ein Sahnehäubchen obendrauf: Mit Gilles Vannelet und Nicolas Gomar feierte man zusätzlich auch den Titel im Am Cup. ■



Double auf Anhieb: AGS Events gewann sowohl den Silver- als auch Am-Titel



Zwischen 1999 und 2016 holte Audi in Le Mans 13 Gesamtsiege, zuletzt 2014. Jetzt kommt Audi zurück!

# Überraschungscoup

Audi stellt nach dem DTM-Ausstieg seine Motorsportstrategie zum zweiten Mal neu auf: Die Formel E fällt Ende der nächsten Saison weg, dafür steigt man mit einem elektrifizierten Prototyp ab 2022 in die Rallye Dakar ein. Die zweite Säule bildet der Kundensport, wo es in Zukunft neben dem GT3-Auto – Überraschung – auch eine Rückkehr nach Le Mans mit einem LMDh-Auto geben wird.

Von: **Marcus Schurig**

**A**m vergangenen Montag kommunizierte die Audi AG eine Neuausrichtung ihres Motorsportprogramms – bereits zum zweiten Mal binnen sechs Monaten. Denn erst am 27. April 2020 hatte Audi mitten im deutschen Corona-Lockdown den Ausstieg aus der DTM zum Ende der Saison 2020 verkündet. „Wir treiben unseren Wandel zum Anbieter sportlicher, nachhaltiger Elektromobilität an“, wurde damals Audi-CEO Markus Duesmann zitiert. „Wir fokussieren uns deshalb auf der Rennstrecke

und fahren konsequent um den Vorsprung von morgen. Die Formel E bietet dafür eine sehr attraktive Plattform.“

Diese Attraktivität hat jetzt offensichtlich wieder stark nachgelassen, denn Audi kündigte am Montag an, zum Ende der Saison 2020/21 werksseitig aus der Formel E auszusteigen. Stattdessen entwickeln die Bayern einen Prototyp für die Topklasse der Rallye Dakar, der im Januar 2022 erstmals an den Start gehen soll (siehe auch Seite 21).

## Rallye Dakar statt Formel E

„Wir wollen auch in Zukunft das Markenversprechen ‚Vorsprung durch Technik‘ im internationalen Top-Motorsport unter Beweis stellen und innovative Technologien für den Serieneinsatz entwickeln“, erklärt Audi-CEO Markus Duesmann jetzt. „Die härteste Rallye der Welt ist hierfür die perfekte Bühne.“

Die Technik-Details für den Einsatz im Marathon-Rallyesport, der in Zukunft die Speerspitze im Werks-Motorsportprogramm von Audi bildet, sind grob bekannt: „Der Antrieb des Fahrzeugs wird durch einen leistungsstarken elektrischen Antriebsstrang erfolgen. Die dafür benötigte Energie kommt aus einer Hochvolt-Batterie, welche bei Bedarf während

„Wir wollen unser Markenversprechen ‚Vorsprung durch Technik‘ im globalen Top-Motorsport unter Beweis stellen – die Rallye Dakar ist die perfekte Bühne.“

Audi-CEO Markus Duesmann

der Fahrt über einen Energiewandler in Form eines hocheffizienten TFSI-Motors geladen werden kann.“ Es handelt sich demzufolge nicht um einen rein elektrischen Antrieb, was aufgrund der zurückzulegenden Distanzen auch kaum möglich wäre, sondern um eine Kombination aus Verbrenner und Elektrifizierung. Allerdings treibt der Motor nicht das Auto an, sondern er speist nur die Batterie.

Es wird vermutet, dass die Audi-SUV-Baureihen die optische Vorlage für den Dakar-Prototyp abgeben werden: In naher Zukunft kommt beispielsweise der Audi Q4 e-tron als Elektro-SUV. Der Fokus beim Dakar-Einsatz soll auf der Weiterentwicklung der Leistungsfähigkeit von E-Antrieb und Batterien liegen. Paral-

lel wird das Formel-E-Programm von Audi, das seit 2014 existiert und seit 2017 als Werkseinsatz lief, mit Ablauf der kommenden Saison beendet.

Der zweite Teil der Neuausrichtung betrifft den Kundensport, der in Zukunft die zweite Säule des Motorsport-Engagements von Audi bilden wird. Demnach wird das GT-Kundensportprogramm mit dem R8 LMS fortgeführt – inklusive der werksunterstützten Einsätze wie beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring oder in der Intercontinental GT Challenge (IGTC). Auch die anderen GT-Klassen wie GT2 und GT4 bleiben offenbar erhalten.

Das zweite Standbein bildet die Entwicklung eines LMDh-Prototyps, der erstmals 2023 an den Start gehen soll. Die LMDh-Klasse ist die Weiterentwicklung des extrem kosteneffizienten amerikanischen DPI-Modells, allerdings sind diese Fahrzeuge in Zukunft neben der nordamerikanischen IMSA-Meisterschaft auch in der Sportwagen-WM (WEC) und damit auch beim 24h-Rennen in Le Mans startberechtigt. Dort sollen die mit einem Einheitshybridsystem ausgestatteten Prototypen gleichberechtigt mit den neuen FIA-Hypercars von Toyota und Peugeot um die Gesamtsiege im weltweiten Lang-



streckensport kämpfen. „Wir bereiten uns intensiv auf einen Einstieg in die neue Sportwagenkategorie LMDh mit ihren Highlight-Rennen in Daytona und in Le Mans vor“, wird Julius Seelbach zitiert, der neben seiner Tätigkeit als Geschäftsführer der Audi Sport GmbH ab 1. Dezember auch den Job als Audi-Motorsportchef von Dieter Gass übernehmen wird.

### Was soll es bedeuten?

So weit die Fakten. Wie muss man das interpretieren? Die Abkehr von der Formel E mag verwundern, da man die Kategorie bei Audi erst im April zum neuen Motorsport-Mittelpunkt erklärt hatte. Doch die Zeiten ändern sich, und zwar schnell. Ende August hatte VW-Boss Herbert Diess die Formel 1 in einem Post auf LinkedIn für ihre Ausrichtung auf E-Fuels und CO<sub>2</sub>-Neutralität gelobt – und die Formel E als eine Serie charakterisiert, die im Gamer-Modus ein paar Runden in Innenstädten herumuckelt.

Auf diesem Niveau gibt es keine Zufälle oder Versprecher, insofern muss allen Beteiligten klar sein, dass die Formel E aus Sicht ihres obersten Chefs ein Auslaufmodell ist. Insofern ist die Audi-Entscheidung, aus der Formel E auszusteigen, konsequent. Auf das Thema Formel 1 kommen wir gleich noch mal zurück...

Der VW-Konzern steckt bei den Antrieben für die Straße mitten in einer Transformation, der Motorsport muss das in irgendeiner Form spiegeln. Bisher war in diesem Segment nur die Formel E als Bühne präsent. Jetzt hat der Marathon-Rallyesport seine technischen Schranken liberalisiert – und Audi ist durchmarschiert, auf der Suche nach extremen Anwendungen für die E-Mobilität. Dazu sind die Marktanteile der SUV-Modelle aus den Q-Baureihen auf einem Allzeithoch.

Das neue Engagement von Audi im Marathon-Rallyesport macht aus dieser Perspektive sogar Sinn, auch wenn die Anwesenheit eines klassischen Verbrennungsmotors im ersten Moment verwirrt. Doch der TFSI-Motor treibt wie erwähnt nicht das Auto an, sondern er lädt die Batterien, die wiederum die vier E-Maschinen an den Rädern mit Power versorgen. Audi muss mit dem Konzept übrigens schon recht weit sein, denn der erste Start ist gerade mal 13 Monate entfernt. Für Zündstoff könnte freilich noch die Tatsache sorgen, dass die

Dakar-Rallye in Zukunft in Saudi-Arabien stattfinden wird. Der Fall des ermordeten saudischen Journalisten Jamal Khashoggi überschattete bereits 2018 den ersten Formel-E-Start in Saudi-Arabien.

### Fokus GT-Kundensport

Die Fortsetzung der GT-Kundensportprogramme, wo Audi Customer Racing bereits in den Klassen GT4, GT3 und GT2 erfolgreich vertreten ist, darf als No-Brainer bezeichnet werden, über den man bei Audi nicht lange diskutiert haben wird: Professioneller Kundensport trägt sich selbst, in einigen Fällen ist er sogar ein veritables Profitcenter, dazu fallen prestigeträchtige Gesamtsiege bei Highlight-Rennen wie den 24h-Klassikern auf dem Nürburgring oder in Spa ab.

Eine kleine Bombe ist freilich die Ankündigung von Audi, in letzter Sekunde auf den rollenden LMDh-Zug aufzuspringen und für 2023 ein Kundensportauto auflegen zu wollen. Interne VW-Quellen legten bisher nahe, dass diese Stelle bereits von Porsche besetzt sein könnte, doch

## Der LMDh-Einstieg von Audi ist eine handfeste Überraschung. Die Bayern stehlen den Schwaben die Show, noch bevor sich das erste Rad gedreht hat.

offensichtlich hat sich die berühmte Eigendynamik der Marken im VW-Konzern hier Bahn gebrochen.

Über die Gründe kann man nur spekulieren. Es gilt als sicher, dass Porsche ebenfalls ein LMDh-Auto bauen wird, die Entscheidung soll zeitnah fallen und zeitnah kommuniziert werden. In gewisser Weise hat Audi Porsche also jetzt die Show gestohlen. Zwar verkaufen die Ingolstädter ihr Engagement weise als Kundensport, doch da lachen die Hühner jetzt schon. Audi-Quellen versichern glaubhaft, man wolle ab 2023 in allen großen Serien (WEC und IMSA) und bei allen großen Langstreckenrennen (Daytona, Le Mans, Sebring) antreten, und selbstverständlich werden solche Starts wie bei Audi

üblich als strategische Einsätze klassifiziert – also natürlich mit Werksunterstützung.

Das bedeutet, dass zwei Marken aus dem VW-Konzern de facto gegeneinander antreten. Das gab es schon mal im LMP1-Sport, als der alte Patriarch Ferdinand Piëch Audi und Porsche aufeinanderhetzte – unter der Bedingung, sie sollten unterschiedliche technische Lösungen im Langstreckensport austüfeln.

Der technische Blickwinkel reduziert sich für die neue LMDh-Klasse letztlich auf den Motor. Bei Audi ist die Entscheidung, welches Triebwerk zum Einsatz kommt, angeblich noch nicht gefallen. Aber dem Vierzylinder-Hochleistungstriebwerk aus der DTM, entwickelt vom ehemaligen Audi-PS-Zauberer Ulrich Baretzky, werden beste Chancen eingeräumt. Porsche setzt angeblich auf einen vorhandenen V8-Saugmotor, der jedoch über gute und erprobte Rennene verfügt.

Kann in der heutigen Zeit und bei den heutigen Kommunikationsstrategien der Unterschied beim Motor als Rechtfertigung dienen, um zweimal Geld für das gleiche Rennsportprogramm auszugeben? Porsche pocht darauf, dass Le Mans aufgrund der zahllosen Erfolge am besten zur Marke passt. Die Schwaben haben 19 Gesamtsiege in Le Mans auf dem Konto, Audi immerhin 13 – am Ende passt Le Mans wohl zu beiden Marken ganz gut.

### Das Formel-1-Szenario

Trotzdem verwundert die Entscheidung ein wenig. Ja, die Marken haben eine hohe Eigendynamik, und ja, da kommt man sich gelegentlich ins Gehege. Das ist ja beispielsweise im GT3-Sport nicht anders, wo sich ebenfalls Audi und Porsche um Siege balgen. Aber vielleicht gibt es ja noch eine andere Perspektive, die freilich eine spekulative Komponente hat. Wir haben den Post von VW-Konzernchef Herbert Diess bereits erwähnt, in dem er die Formel E abgewatscht und die Formel 1 hochgejubelt hat.

VW-Insider versichern glaubhaft, dass das Formel-1-Thema noch präsent ist – da werden Gespräche geführt, Szenarien hin- und hergeschoben. Wir spekulieren: Der VW-Konzern hat viel Geld ausgegeben, mit dem Porsche nach dem Ende des LMP1-Programms einen F1-Motor gebaut hat. Den gibt es wirklich, nur macht man halt momentan nichts damit. ▷

### BENTLEY: GT3-AUSSTIEG?

Die Marke Bentley hat erst kürzlich per Vorstandsbeschluss das werksunterstützte GT3-Programm mit dem Continental GT3 gestrichen, die Entscheidung datiert aus dem November. Damit wird das De-Facto-Werksteam M-Sport von Malcolm Wilson keine weiteren Einsätze auf nationaler oder internationaler Ebene mehr bestreiten. GT3-Kunden von Bentley haben angeblich eine Rückkaufklausel, wonach Bentley die GT3-Fahrzeuge zurücknehmen muss, sollte das Programm eingestellt werden – was das Aufgebot der Briten für die Zukunft weiter reduzieren könnte. Bentley-Insider versichern, dass der neue Motorsportchef Paul Williams der Antrieber für diese Entscheidung gewesen sei, denn Williams will die Marke Bentley zügig wieder nach Le Mans zurückbringen. Den Briten schwebt ein LMDh-Auto vor – mit Unterstützung des VW-Konzerns. Ungefähr so, wie es schon mal zwischen 2001 und 2003 lief...

### LAMBO: SEHR GERN LMDH

Der Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass das Fernziel für seine Sportabteilung darin besteht, einen gesamtsiegefähigen Prototyp für Le Mans zu bauen. Wie immer im Leben ist Timing alles. Vor knapp zwei Jahren war es schon mal fast so weit, jetzt werfen die Italiener wieder die Angeln aus: Man könnte ja das Audi-LMDh-Thema weiter spielen, sollte Audi wirklich in die Formel 1 abwandern. Die Grundvoraussetzung für Lamborghini war immer, dass die Topklasse technisch zu einer Kundensportklasse mutiert – das ist mit dem LMDh-Ansatz jetzt der Fall. Sportchef Giorgio Sanna macht aber auch immer wieder deutlich: „Wir würden als Marke Lamborghini wirklich sehr gerne ein LMDh-Auto machen, aber für uns war immer klar: Das geht nur mit der vollen Unterstützung durch den VW-Konzern!“

Der nächste Reglementszyklus der Formel 1 beim Motor startet wohl 2025 – und als Hersteller steigt man nur dann ein, wenn eine Zäsur beim Reglement erfolgt, denn auf diese Weise werden die Uhren technisch auf null gestellt. Alle Hersteller haben dann zumindest theoretisch die gleichen Chancen und Voraussetzungen. Freilich braucht man noch etwas mehr, um in die Formel 1 einzusteigen: eine Fabrik zur Fertigung des Powertrains, ein Einsatzteam, mit dem man sich verbündet, oder sogar ein komplett eigenes Team, weil man nur dann wirklich alles unter Kontrolle hat.

Was wollen wir damit sagen? Nun, es könnte sein, dass das Thema Formel 1 immer noch auf der Agenda steht, bei Herrn Diess ebenso wie im Konzern. Bei Audi-CEO Markus Duesmann steht das Thema ganz sicher auf der Agenda, er hat die F1-Jahre bei BMW live und aktiv miterlebt und gilt als großer Fan der Formel 1.

Im Moment sind dazu sicher noch keine Entscheidungen getroffen, aber die Gedankenspiele sind ziemlich real. Unter dieser Perspektive würde es Sinn machen, Audi Sport und den Standort in Neuburg an der Donau zu stützen, die Manpower und die fähigsten Mitarbeiter zu halten, die Struktur keinesfalls schrumpfen zu lassen – und dafür benötigt man Programme.

Mit Dakar-Rallye und LMDh hat Audi jetzt erst mal zwei große Rennsport-Programme, mit denen man die etablierte Infrastruktur aufrechterhalten kann – vielleicht bis zum D-Day, an dem der VW-Konzern das Go für einen Formel-1-Einstieg gibt?

### Bonus für die Cash-Kühe?

Das ist wie gesagt eine Spekulation, eine Verknötung loser Enden, ohne Garantie auf Wahrscheinlichkeit. Allerdings gibt es da auch noch andere Indizien, die einem zu denken geben könnten. Der VW-Konzern besteht ja nicht nur aus Porsche und Audi, wenngleich das die profitabelsten Marken sind, die heiligen Cash-Kühe.

Im Hintergrund scharren allerdings auch noch andere Marken mit den Füßen. Angeblich soll Bentley erst in den letzten Wochen eine Abkehr von seiner etablierten Motorsportstrategie beschlossen haben. Stumpf gesagt soll das GT3-Programm angeblich sehr zeitnah beendet beziehungsweise nicht fortgesetzt werden.



Blick in die Zukunft: So könnte eine LMDh-Auto von Audi aussehen, als Modellbezug dient der Sportwagen Audi R8

Warum? Nun, die Liste der Erfolge ist ähnlich kurz wie die Liste der Kunden. Der Bentley Continental GT3 ist bei genauer Betrachtung ein Prototyp, denn das Basisauto ist sehr schwer, somit konnte der Bentley nur mit vielen Waivern (technischen Sondergenehmigungen) an den Start gehen. Wer im Kundensport einen Prototyp baut, verliert in aller Regel Geld, denn die Kosten sind hoch, aber die Kunden wollen das nicht bezahlen, was in Summe dazu führt, dass man nur wenige Autos verkauft.

Es ist außerdem kein großes Geheimnis, dass Bentley gerne wieder nach Le Mans zurück will – an die Stätte des historischen Ruhms, der bis in die 20er-Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreicht. Angeblich wurde diese Perspektive auch im Vorstand erörtert (siehe Kasten Seite 17).

Sollte also Audi mittelfristig vom VW-Konzern für den steinigen Aufstieg in die Formel 1 aufgepäppelt werden, könnte ganz theoretisch die Marke Bentley das LMDh-Zepter von der Konzernschwester übernehmen. Hatten wir das nicht schon einmal? Richtig, von 2001 bis 2003 traten die Briten bereits mit Audi-Power in Le Mans an, was zum Gesamtsieg im Jahr 2003 führte.

Dazu muss man wissen, dass die Kombination aus FIA-Hypercars und der amerikanischen LMDh-Klasse für einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren als Topklasse im weltweiten Langstreckensport gesetzt ist – und diese Uhr würde logischerweise erst im Januar 2023 zu ticken beginnen, wenn die neuen LMDh-

Autos beim 24h-Rennen in Daytona, dem traditionellen Saisonauftakt der IMSA-Serie, erstmals am Start stehen.

Hier könnte auch eine logische Differenzierung zwischen dem LMDh-Engagement der beiden Konzernmarken Audi und Porsche liegen: Für Audi könnte es sich um eine Überbrückung handeln, die gleichzeitig den Langstreckensport massiv stärkt und stützt. Für Porsche könnte es sich dagegen um eine Art Langfriststrategie handeln. Zugegeben: Das sind hier und heute spekulative Szenarien.

### Zwei Marken, viel Freude

Übrigens hat nicht nur Bentley Interesse an der Topklasse, auch Lamborghini liebäugelt mit einem gesamtsiegefähigen Prototyp. Angeblich stand man Anfang 2019 schon mal ganz kurz vor einer Verkündung der Pläne, und Lambo-Sportchef Giorgio Sanna leugnet das Interesse nicht (siehe Kasten Seite 17), jedoch immer mit dem Zusatz: „nur mit voller Unterstützung des VW-Konzerns“.

Bleiben wir bei der Realität: Die Tatsache, dass der VW-Konzern zwei Marken in die Topklasse des Langstreckensports entsendet, sollte uns alle mit Freude erfüllen. Fraglich ist in dem Kontext höchstens die Zukunft der Marke Volkswagen: Diess hat dort den Motorsport mit Verbrennungsmotoren unnötigerweise kategorisch ausgeschlossen. Somit ist höchst unklar, ob die Kernmarke des VW-Konzerns in Zukunft noch eine Perspektive im Motorsport hat. ■

## KOMMENTAR

### FUNKENFLUG BEI AUDI

Porsche gegen Audi in Le Mans – das klingt wie eine verstörende Anekdote aus der Zeit des grenzenlosen Überflusses. Transformation, Corona und Rezession haben mittlerweile den Cashflow im Motorsport nahezu gestoppt. Und jetzt das: Die Konzernschwester kehren 2023 gemeinsam in die Topklasse des Langstreckensports zurück! Das ist eine kleine Sensation! Was man wohl bei Porsche dazu sagt? Wissen wir nicht, und es ist ehrlich gesagt auch fast egal. Die Tatsache, dass beide Hersteller die goldene Chance ergreifen, zu einmalig günstigen Kosten ein LMDh-Auto zu bauen, rettet zwar nicht den Motorsport für alle Zeiten, setzt aber ein klares Signal: Die deutschen Hersteller glauben an die Zukunft des Motorsports. Ja, man wird weiter Golfturniere und Fußballvereine sponsern, und man will auch der E-Mobilität in den Rennsportsattel helfen. Egal: Motorsport bleibt so ein wichtiges und zentrales Marketingtool der Hersteller – das ist das Signal von Porsche, Audi und dem VW-Konzern.



Marcus Schurig  
Redakteur



# 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](http://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.



# Letzte Attacke



Abfangjäger mit großer Asphalt-Erfahrung: Reifenflüsterer Sébastien Ogier

ROESELER

Zum Abschluss der kürzesten WM-Saison aller Zeiten wartet eine ganz besondere Rallye: Im und um den königlichen Park von Monza kämpfen die WM-Piloten um die Titel. Auch wenn bei den Fahrern Toyota-Pilot Elfyn Evans und bei den Herstellern Hyundai die Nase vorne haben, noch ist nichts entschieden.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie Lage ist angespannt, vor allem durch die Coronapandemie. Die gute Nachricht: Aufgrund sinkender Fallzahlen stuft die Regierung die Lombardei zu Wochenbeginn von der höchsten Warnstufe Rot auf Orange herunter und nahm zahlreiche Auflagen, darunter eine strikte Ausgangssperre für die Bevölkerung, zurück.

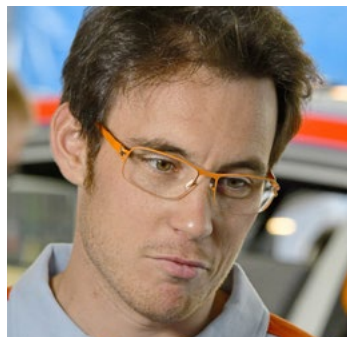
Wenn auch ohne Publikum, scheint der Weg für ein ganz besonderes Saisonfinale frei. Die Rallye-WM gastiert beim ersten

echten Asphaltlauf des Jahres erstmals seit 2003 auf dem italienischen Festland und zugleich erstmals in und um das Autodromo Nazionale Monza. Sechs der insgesamt 16 Wertungsprüfungen führen die Teilnehmer am Samstag in die Bergregion bei Bergamo, wo nasskaltes Herbstwetter die Jagd über enge Bergstraßen zusätzlich erschwert. Nur verständlich, dass auch bei den Topakteuren die Nerven zum Zerreißen angespannt sind, geht es doch auf ungewohntem Geläuf noch einmal um alles.

## Kühles Wetter, heiße Duelle

Beste Chancen auf seinen ersten WM-Titel hat Elfyn Evans, der mit 14 WM-Punkten Vorsprung auf Toyota-Teamkollege Sébastien Ogier anreist. Schafft Evans wie beim WM-Auftakt in Monte Carlo den Sprung aufs Podium, ist die Messe gelesen. Die Hyundai-Piloten Thierry Neuville und Ott Tänak haben mit 24 respektive 28 Zählern Rückstand kaum noch Chancen auf die Krone.

Deutlich enger geht es in der Herstellerwertung zu: Hyundai liegt nur sieben Punkte vor Toyota und lässt neben seinen beiden Stammfahrern Sardinien-Sieger Dani Sordo ran.



Punktbester Hyundai-Pilot: Neuville

ROESELER

Elf WRC bilden die Spitze des mit 95 Teams proppenvollen Starterfeldes. Auch dahinter brennt die Luft, sind doch auch in der WRC2, WRC3 und Junior-WM die Titelentscheidungen noch offen. Von sage und schreibe 55 Turboallradern der Rallye-2-Kategorie sind vier in der WRC2 und 13 in der WRC3 gemeldet. Neben sechs WM-Junioren in ihren frontgetriebenen Ford Fiesta gehen ebenso viele R-GTs auf die Piste, darunter drei Porsche 911, zwei Abarth 124 sowie eine Alpine A110.

Die kompakte Dreitageshatz führt über 502,66 Gesamtkilometer mit 16 Prüfungen über insgesamt 239,35 WP-Kilometer, davon knapp die Hälfte im königlichen Park von Monza. ■

## WM-NACHRICHTEN

### ERHÖHTE RUTSCHGEFAHR

Bei ihrer Abschiedsrunde will der scheidende Einheitsreifen-Lieferant Michelin kein Risiko eingehen und hat neben den harten und weichen Asphalt-pneus auch die normalerweise nur bei der Rallye Monte Carlo zum Einsatz kommenden Winterreifen im Gepäck. Verständlich: Führen die Prüfungen am Samstag doch in die Bergamasker Alpen, wo Anfang Dezember Eis und Schnee keine Seltenheit sind.

### WRC2: VORTEIL TIDEMAND

Sardinien-Sieger Pontus Tidemand (Skoda) hat beste Chancen, sich nach 2017 erneut zum WRC2-Weltmeister zu krönen. Beim Showdown mit Mads Östberg (Citroën) erhält er Rückendeckung von Ex-Champion und Markenkollege Jan Kopecký. Östberg muss gewinnen oder zumindest hoffen, dass Adrien Fourmaux (Ford) vor Tidemand einläuft. Könnte klappen, hat der M-Sport-Youngster sich beim EM-Sieg auf den Kanaren doch bestens auf knifflige Asphaltstrecken eingeschossen.

### WRC3: ENGE KISTE

Heiß auch das Finale der für Privatfahrer reservierten WRC3: Leader Marco Bulacia (Citroën) hat nur zwei WM-Zähler Vorsprung auf Jari Huttunen (Hyundai). Der mit 14 Punkten Rückstand auf dem dritten Rang lauernde Kajetan Kajetanowicz (Skoda) muss dagegen auf Patzer des Führungsduos hoffen.

### ILLUSTRE GASTSTARTER

Prominentester Gaststarter in Monza ist MotoGP-Vize-Weltmeister Franco Morbidelli, der von seiner Werks-Yamaha in einen Kundensport-Hyundai wechselt. In der gleichen Klasse tritt nach langer WM-Pause unter anderem der ehemalige Werkspilot Kevin Abbring (VW) an. Neben Rallycross-WM-Pilot Niclas Grönholm, Sohn von Ex-Champion Marcus Grönholm, gibt auch GT-Ass Maro Engel (beide Skoda) sein Rallye-Debüt. ■ RK





**Neuer Arbeitsplatz:  
Rallye-Debütant  
Maro Engel bei der  
Sitzprobe im unge-  
wohnten Skoda**

## „Tolle Herausforderung“

Die Nennliste der Rallye Monza verrät: Nur am Skoda Fabia mit der Startnummer 67 klebt eine deutsche Flagge. Am Steuer sitzt GT-Ass Maro Engel, der beim finalen WM-Lauf sein Rallye-Debüt gibt.

Von: **Reiner Kuhn**

**M**aro Engel hat schon einige Rennautos bewegt, war in Formel 3, DTM, Formel E, aber auch beim 12-Stunden-Rennen in Bathurst oder den 24 Stunden am Nürburgring unterwegs. Auch die vergangenen Wochen hätten für den AMG-Werksfahrer abwechslungsreicher kaum sein können.

Kaum hatte der Wahl-Monegasse eine neue Rekordrunde für

Serienautos in die Nürburgring-Nordschleife gebrannt, saß er schon auf dem Flugfeld im nahen Bitburg erstmals am Steuer eines Skoda Fabia Rallye2.

„So kurzfristiger der Proberitt auch zustande kam, er war länger geplant“, verrät der 35-Jährige. „Seit ich im ADAC GT Masters für TOK-Sport fahre, ist Rallye ein Thema, da das Team ja auch dort Fahrzeuge einsetzt.“

TOK SPORT

Rallye Dakar 2021

## Ansturm der WM-Asse

Der Reiz ist groß: Neben Vorjahressieger Carlos Sainz und Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb startet nun auch Kris Meeke bei der Rallye Dakar.

**K**aum hatte Kris Meeke sein Toyota-Cockpit verloren, schaute er sich nach Alternativen um. Nun startet der 41-jährige Brite bei der Rallye Dakar 2021 (3. bis 15. Januar). Meeke sitzt in einem von PH Sport entwickelten Buggy, mit

dem Ex-WRC-Pilot Conrad Rautenbach beim Dakar-Debüt im Januar Klassenrang 4 erreichte.

Mit dem Dakar-Start folgt Kris Meeke den Fußspuren seines einstigen Mentors Colin McRae, der sich nach seiner WM-Karriere ebenfalls in der Wüste probierte. Beim wüsten Ritt in Saudi-Arabien trifft er auf alte Bekannte: Neben den Dakar-Siegern Carlos Sainz (Mini) und Nasser Al-Attiyah (Toyota) sind auch Sébastien Loeb (Prodrive) Martin Prokop (Ford), Khalid Al-Qassimi (Peugeot) und Yazeed Al-Rajhi (Toyota) am Start. ■ RK

Rallye Dakar 2022

## Audi geht in die Wüste

Audi kehrt mit einem Werksteam in den Rallyesport zurück und entwickelt bis zur Rallye Dakar 2022 einen Elektro-Prototypen.

**S**o überraschend die Nachricht ist – dieser Terrainwechsel macht Sinn: Denn kaum ein Autohersteller kann eine breitere SUV-Modellpalette aufweisen als Audi. Dem scheinen die Ingolstädter Werkssportler bei ihrer neuen Motorsport-Strategie Rechnung tragen zu wollen (siehe dazu auch Seite 16).

Nach einer weiteren Saison in der Formel E schickt Audi seine Sportabteilung in die Wüste, baut ein innovatives Auto und will mit diesem ab 2022 inklusive alternativem Antriebskonzept bei der Rallye Dakar antreten.

Angetrieben wird der neue Prototyp von einem leistungsstarken Elektromotor. Die dafür benötigte Energie kommt aus einer Hochvoltbatterie, die bei Bedarf während der langen Wüsten-Etappen von einem als Range Extender ausgelegten TFSI-Turbo-Benziner geladen werden kann. ■ RK



PH SPORT

Ab ins Gelände: Dakar-Debütant Kris Meeke im Offroadler von PH Sport



AUDI

Audi: Ab 2022 mit Hybridtechnik in die Wüste





Nicht zu halten:  
Lukyanuk reicht  
Rang 7 zu seinem  
zweiten EM-Titel

# Grande Finale

Adrien Fourmaux freute sich bei schwierigen Bedingungen und großer Konkurrenz über den ersten EM-Erfolg des neuen Ford Fiesta. Alexey Lukyanuk krönt sich trotz Rang 7 zum Europameister. Widersacher Oliver Solberg räumt den gut dotierten U-28-Junior-Titel ab.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**er fünfte und finale EM-Lauf war nichts für schwache Nerven und reihte sich damit nahtlos in eine intensive Saison ein, die ein Generationenenduell prägte. Auf der einen Seite Routinier Alexey Lukyanuk: Der 39-jährige Russe ist seit 2015 in der Rallye-EM am Start, feierte elf Siege bei 43 Läufen und lan-

dete in der Endabrechnung nie schlechter als auf Gesamtrang 4, er verpasste zweimal knapp den Titel und krönte sich 2018 zum Europameister. Auf der anderen Seite Oliver Solberg, hochtalentierter Sohn von Ex-Weltmeister Petter Solberg, der vor dieser Saison nur den EM-Lauf in Lettland absolvierte und dabei die versammelte Kontinentalelite inklusive Lukyanuk verprügelte und mit 18 Jahren als jüngster EM-Laufsieger Geschichte schrieb.

Nahezu im Gleichschritt stürmten die beiden durch die Saison und schenken sich auch in Sachen Gesprächsstoff wenig. Bei den ersten vier Saisonläufen war der Youngster gleich zweimal Topthema der FIA-Stewards und sorgte mit einem wilden Ausritt im Shakedown der Rallye Fafe beim Team für eine Nachschicht. Auch Lukyanuk liefert Schlagzeilen. Vor dem Showdown auf den Kanaren gab er

Copilot Dimitry Ereemeev wegen eines Stempelfehlers und folgender Fünfminutenstrafe in Ungarn den Laufpass und holte Alexey Arnautov zurück ins Auto.

## Kniffliges Reifen-Roulette

Auf dem Weg zum Qualifying der nächste Aufreger: Die örtliche Polizei stoppte den Citroën C3 des Moskauer wegen allzu wilder Fahrweise. Das Resultat: Mit kalten Pneus und „keinem Gefühl auf der Strecke“ landete Lukyanuk abgeschlagen auf Platz 34. Sein Glück: Petrus machte ebenfalls einen Abstecher auf die Urlaubsinsel und sorgte im Verlaufe der Rallye immer wieder, mit mal mehr, mal weniger heftigen Regenschauern für eine echte Reifenlotterie. Unter den Leidtragenden auch Tabellenführer Lukyanuk, der sich schon bis auf Gesamtrang 4 nach vorne kämpfte, bevor er sich mit Slicks über die verregneten Strecken

kämpfen musste und bis auf Rang 8 abrutschte.

Nach der ersten Tagesetappe behauptete der spanische Lokalmatador Iván Ares (Hyundai) die Spitze. Er war zur Stelle als sich der lange Zeit führende Nil Solans (Skoda) einen Dreher leistete, von dem auch Adrien Fourmaux (Ford) profitierte und sich nur 7,5 Sekunden hinter Ares als Zweiter zur Nachtruhe bettete. Und Solberg? Der VW-Pilot kämpfte wie der Rest des Feldes mit der richtigen Reifenwahl und beendete den ersten Tag auf Platz 7, nur 1,8 Sekunden vor Lukyanuk. Der schob sich auf der letzten Etappenprüfung noch an seinem deutschen Teamkollegen Marijan Griebel vorbei, weil der Pfälzer wegen einer beschlagenen Frontscheibe mit fehlendem Durchblick kämpfte.

Am zweiten Rallyetag ging es turbulent weiter. Während in der letzten Kurvenkombination der





## Breite Spitze: Mit dem Ford Fiesta, Citroën C3, Hyundai i20, VW Polo und Skoda Fabia landeten fünf verschiedene Kundensport-Modelle auf den ersten fünf Plätzen.

elften Prüfung zahlreiche Akteure – darunter auch Lukyanuk, Solberg und Griebel – mehr oder weniger zeitraubend von der Strecke aquaplanierten, ließ sich Solans die Bestzeit notieren und übernahm wieder die Führung. Dumm nur, dass sich der Junior-Weltmeister von 2017 beim wilden Ritt zurück an die Spitze gleich zwei Plattfüße einhandelte, aber nur ein Ersatzrad im Fabia-Heck dabei hatte.

### Zwei Franzosen ganz oben

Damit war M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux wieder vorne, der bereits in der morgendlichen Auftaktprüfung Solans Landsmann Ares überholt hatte. Kurz darauf zog auch Yoann Bonato (Citroën) am spanischen Reiter vorbei und erreichte mit 25 Sekunden Rückstand auf Landsmann Fourmaux als Zweiter das Ziel. Lukyanuk

reichte Rang 7, um sich zum Meister zu krönen. „Eine verdammt schwierige Rallye“, so der neue Champion. „Es lastete eine Menge Druck auf mir. Jetzt muss ich erst einmal durchatmen.“ Oliver Solberg verpasste als Vierter zwar die Sensation, auf Anhieb Europameister zu werden, darf sich aber über den U28-Junior-Titel und 100 000 Euro freuen, die er allerdings bei zwei EM-Läufen 2021 einsetzen muss. „Eigentlich wollten wir in der Rallye-EM nur Erfahrungen auf Asphalt sammeln, doch jetzt müssen wir uns Gedanken über das nächste Jahr machen und wie wir das Preisgeld einsetzen“, sagt Solberg. Grégoire Munster (Hyundai) hatte sich ebenfalls Hoffnungen auf den U28-Titel gemacht, doch ein früher Plattfuß und Pech bei der Reifenwahl warfen den Belgier chancenlos zurück.

Marijan Griebel landete auf Platz 13. Der Österreicher Niki Mayr-Melnhof haderte anfangs mit der Technik seines Ford Fiesta, überraschte aber im weiteren Rallyeverlauf mit einigen Top-5-Zeiten und konnte sich noch auf Rang 16 nach vorne kämpfen. Während Albert von Thurn und Taxis seinen Skoda mit technischen Defekt vorzeitig abstellen musste (WP 11), fehlte Dominik Dinkel komplett. Er war von der Absage der Spa-Rallye überrascht worden, den Einsatz auf den Kanaren hatte er nicht eingeplant. ■

## RALLYE GRAN CANARIA (26.–28. 11. 2020)

**Fünfter und letzter EM-Lauf, mit 17 Wertungsprüfungen über 200,09 km**

1. Fourmaux/Jamoul (F/F), Ford Fiesta	2:12,21,2 h
2. Bonato/Boulloud (F/F), Citroën C3	+ 25,0 s
3. Ares/Vázquez Liste (E/E), Hyundai i20	+ 55,6 s
4. Solberg/Johnston (N/IRL), Volkswagen Polo	+ 1,17,4 min
5. Suárez/Iglesias (E/E), Skoda Fabia	+ 1,39,1 min
6. Mikkelsen/Jaeger (N/N), Skoda Fabia	+ 1,48,8 min
7. Lukyanuk/Arnautov (RUS/RUS), Citroën C3	+ 2,10,6 min
8. Devine/Fulton (IRL/IRL), Hyundai i20	+ 2,25,7 min
9. Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia	+ 2,32,1 min
10. Monzón/Déniz (E/E), Citroën C3	+ 2,32,4 min

**Bestzeiten: Solans 4; Lukyanuk & Mikkelsen je 3; Ares, Fourmaux & Bonato je 2; López 1.**

### EM-ENDSTAND 2020

1. Alexey Lukyanuk (RUS)	121 Punkte
2. Oliver Solberg (S)	112
3. Grégoire Munster (NL)	86
4. Iván Ares (E)	59
5. Andreas Mikkelsen (N)	52
6. Efrén Llarena (E)	52
7. Craig Breen (IRL)	49
8. Miko Marczyk (PL)	44
9. Erik Cais (CZ)	38
10. Adrien Fourmaux (F)	37

### Junioren U 28

1. Oliver Solberg (S)	141 Punkte
2. Grégoire Munster (NL)	130
3. Efrén Llarena (E)	95

### Junioren U 27

1. Ken Torn (EST)	155 Punkte
2. Josep Bassas (E)	117
3. Amaury Molle (B)	68



DÖRRENBÄCHER

Werbung für M-Sport: Adrien Fourmaux zeigte, was im Fiesta steckt



DÖRRENBÄCHER

Hoffnung auf 2021: Glücklose Rallye für Marijan Griebel



DÖRRENBÄCHER

Mayr-Melnhof: Maues Ergebnis, aber zügige Zeiten



DÖRRENBÄCHER

Lukyanuk und Solberg: Alt und Jung haben was zu feiern





Deutsche Rallye-Meisterschaft 1970

# Helles letzte Rille

Was war in Rallye-Deutschland vor den Erfolgen von Walter Röhrl los? 1970 drängten die jungen Wilden nach vorn: Warmbold, Röhrl und Hainbach. Mit Helmut Bein auf BMW gewann jedoch noch einmal ein Routinier den Titel.

Von: **Dirk Johae**

In der tristen Einsamkeit einer holprigen Bergstraße im Hoch-Savoyen spürte Helmut Bein den Nachwuchs im Nacken. Im Alpina-BMW zog der 37-Jährige alle Register, balancierte den 2002 ti an den Grenzen der Physik über Eis und Schnee, als plötzlich ein gelb-schwarzer Opel Kadett im Rückspiegel auftauchte. Am Steuer: Achim Warmbold (28), der im Stil eines finnischen Quertreibers über die Sonderprüfung Bonnevaux jagte, die erste Schneeprüfung dieser Rallye Stuttgart-Lyon-Charbonnières.

Auf 29 Kilometern nahm Warmbold dem BMW-Piloten

über zwei Minuten ab. Zur Höchststrafe überholte er den BMW. Im Team von Klaus Steinmetz, erst seit dem Neujahr Opel-Tuner in Rüsselsheim, feixte man, Bein hätte schon ans Aufhören gedacht.

Im Ziel des EM-Laufs rollten Warmbold und Beifahrer Wulf Biebinger als Vierte und somit bestes Tourenwagen-Team über die Rampe. Helmut Bein und sein Copilot Hans-Christoph Mehmel kamen mit über neun Minuten Rückstand als Sechste ins Ziel. Aber in der DM-Wertung behauptet „Helle“ Bein seine Führung. Warmbold hatte beim Auftakt, der Bayerischen Winter-Rallye Marktrechwitz, durch einen Ausfall Punkte verschenkt.

## Direkt aus dem Cockpit

Doch bei der EM-Rallye zeichnete sich ein „Silberstreif am Horizont des deutschen Rallyesports“ ab, schrieb Wulf Biebinger in sport Auto. Der Beifahrer schilderte das DM-Geschehen des Jahres mit der ihm eigenen Genauigkeit aus Cockpit-Sicht. 1968 war er Deutscher Meister an der Seite von Routinier Gerd Raschig. Nun las er das Gebetbuch für den 28

„Zuschauer gab es kaum: „Sie interessierten sich nicht für den Rallyesport. Aber sie ließen uns auch in Ruhe.“

Walter Röhrl

Jahre alten Achim Warmbold aus Duisburg – ein Fahrer der neuen Generation, die für den „Silberstreif“ sorgte. Dazu gab es in der DM ein neues Punktesystem. Neben den gewohnten Zählern für die Platzierungen in den einzelnen Klassen wurden auch die Gesamtplätze belohnt.

Allerdings gab es für einen Klassensieg im Vergleich zum Gesamtergebnis mit zwölf Zählern die doppelte Punktzahl. Deshalb wechselte Warmbold



„Il Volpe“ (Der Fuchs) im Werks-Lancia: Bavaria-Sieger Sergio Barbasio



Wilde 13: Helle Bein und Hans-Christoph Mehmel im Alpina-2002 ti bei der Hessen-Rallye



MCKLEIN

für den dritten Lauf auf ein seriennahes Gruppe-1-Auto, um gegen Bein/Mehmel nicht in der gleichen Klasse (Gruppe-2-Tourenwagen bis zwei Liter Hubraum) anzutreten. Mit dem wesentlich leistungsschwächeren Kadett fuhr Warmbold trotzdem den Gesamtsieg bei der Rallye Trifels ein. Bein büßte im Gruppe-2-BMW als Gesamtdritter allerdings nur 1,5 Punkte ein. Bei der Hessen-Rallye folgte bereits im April eine Vorentscheidung.

## DER MEISTERSCHAFTSSTAND (10 LÄUFE)

Fahrer	Fahrzeug	Punkte
1. Helmut Bein	BMW 2002 ti (Alpina)	153,5
2. Hans-Christoph Mehmel	BMW 2002 ti (Alpina)	153,5
3. Achim Warmbold	Opel Kadett + Commodore (Steinmetz)	116
4. Rainer Zweibäumer	BMW 1600-2 + Ford Capri	108
5. Wulf Biebinger	(Beifahrer von Warmbold und Hainbach)	98
6. Horst Hohlheimer	Fiat 128	93

Warmbold und Biebinger fielen mit Krümmerbruch und Kardanwellenschaden aus. Helle Bein dagegen lieferte: Hinter den Gesamtsiegern und späteren Mitropa-Cup-Gesamtsiegern Winfried Gass und Jürgen Säckl im Porsche 911S 2.2 ließen sich Bein und Mehmel 17 weitere Punkte gutschreiben – ein wichtiger Schritt in Richtung Titel trotz Startnummer 13.

### Getrennte Wege

Die zweite Saisonhälfte begann mit der Rallye Wiesbaden, die in diesem Jahr als Deutschland-Rallye ausgetragen wurde. Bei diesem EM-Lauf lagen alle Strecken der Sonderprüfungen in der CSSR. Dazu verlangten die Veranstalter für die Verbindungsstrecken in der Nacht hohe Schnitte von bis zu 90 km/h. Auch für diese Strecken mussten die Beifahrer detaillierte Aufschriebe anfertigen, um die Sollzeiten schaffen zu können. Das erledigte Achim Warmbolds Beifahrer Biebinger vorbildlich: Das Steinmetz-Team kam ohne Verspätungen ins Ziel. Sie setzten dieses Mal wieder auf den 148 PS starken Gruppe-2-Kadett und führen in drei von sechs Prüfungen die Bestzeit. Der Gesamtsieg war ihnen nicht zu nehmen. Bein und Mehmel mussten sich mit Gesamtrang 9 und dem dritten Platz in der Klasse begnügen.

Ein Rückschlag für Warmbold folgte bei der Roland Rallye mit Rundstreckenprüfungen auf dem

Nürburgring, in Zandvoort und in Diepholz. Auf dem Flugplatzkurs drehte Warmbold eine Runde zu viel, was sein Beifahrer Wulf Biebinger sarkastisch kommentierte. Ihre Wege trennten sich, Bein gewann. Bei der Bavaria-Rallye konnte er die DM bereits entscheiden. Zunächst aber stand laut sport auto „ein überregional unbekanntes Team, Röhrl/Marecek aus Regensburg“, im Fokus. Im Porsche 911 2.0 demütigten sie die Konkurrenz: Nach Bestzeiten auf den ersten drei Prüfungen lagen sie 38,1 Sekunden vor Sergio Barbasio. Dann schieden sie aus. Der Italiener gewann vor Bein und Mehmel, die damit vorzeitig Meister waren. Warmbold wurde mit neuem Beifahrer Siebter. Sein Ex-Copilot Biebinger kam mit dem 21 Jahre alten Reinhard Hainbach im Rallye Kadett 1.1 auf den zehnten Platz. Warmbolds Saison endete tragisch: Auf der Rückfahrt von der Rallye München-Wien-Budapest verunglückte er schwer, Beifahrer Rainer Strunz kam ums Leben. 1971 kehrte Warmbold zurück und gewann im BMW 02 die DM – dieses Mal mit Hans-Christoph Mehmel. ■

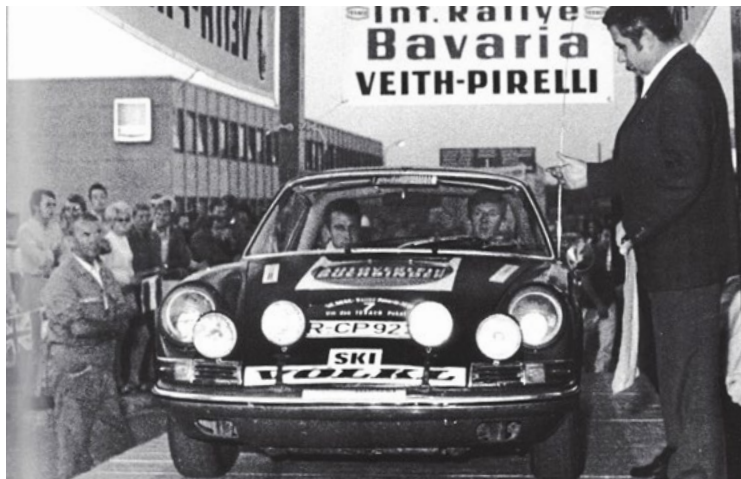
## HELMUT BEIN



### MEISTER UND MACHER

Der 1932 in Ludwigshafen geborene Helmut „Helle“ Bein war gelernter Steuerberater. 1969 machte er seine Passion zum Beruf und wechselte als Leiter des Breiten- und Rallyesports zu BMW. Nach seinem dritten Titel als Deutscher Rallyemeister beendete er seine aktive Laufbahn. Es folgte sein bis dahin erfolgreichstes Jahr als Manager bei BMW: Sobielaw Zasada gewann die Rallye-EM und Ex-Rivale Achim Warmbold die DM, jeweils auf BMW. 1973 wechselte Bein zu Opel. Dort gründete er das Euro Händler Team. In diesem Team wurden Röhrl/Berger 1974 Europameister. Bein stand auch hinter dem DTM-Engagement. 1992 ging er in den Ruhestand und widmete sich bis 2002 dem F3-Nachwuchs. 2006 starb er im Alter von 74 Jahren.

BMW GROUP ARCHIV



Im Ex-Langstrecken-911: Walter Röhrl und Herbert Marecek

VIKTOR KORENIKA/PORSCHE



„BMW-Killer“ Warmbold und Beifahrer Biebinger im Steinmetz-Kadett

MCKLEIN





# Die große Audi-Show

2020 markierte eine ganz besondere Saison, auch und vor allem in der DTM. Wir nehmen das letzte Jahr der „echten“ DTM unter die Lupe und zeigen, wie dominant Audi zum Triple-Titel fuhr.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**igentlich, so hoffte man im BMW-Lager, wollte man die Lücke zu Audi über den Winter schließen. Doch das genaue Gegenteil trat ein. Timo Glock und Sheldon van der Linde waren auf den Tabellenplätzen 5 und 6 die beiden Speerspitzen der M4-Armada. Glock als Gesamt-Fünfter bestach vor allem durch Konstanz. Nur ein Podestplatz war dem Ältesten im BMW-Fahrerkader vergönnt, gleichzeitig landete er aber auch nur in drei der 18 Rennen außerhalb der Punkteränge – das ist BMW-interner Rekord und gleichauf mit van der Linde, der ebenso 15 Mal in die Top 10 fuhr.

Besser machten es nur drei Fahrer aus dem Audi-Lager. Ro-

bin Frijns sammelte 16 Mal Punkte, fiel aber ausgerechnet bei seinem Doppel-Heimspiel in Zolder jeweils am Sonntag aus. Eine gänzlich weiße Weste haben Meister René Rast und Nico Müller, die nur einstellige Ergebnisse zu Buche stehen haben.

## Müller Samstagsmeister

Frijns, Rast und Müller waren die drei dominierenden Fahrer der Saison, was vor allem dann auffällt, wenn man die Samstags- und Sonntagsausbeute der Fahrer aufdröselte. Alle drei haben sowohl an den Samstagen als auch Sonntagen einen dreistelligen Punktestand. Kein anderer Fahrer hat in einer „Tageswertung“ 100 oder mehr Zähler.

Nico Müller müsste sich wünschen, dass nur der Samstag zählen würde. Dort hat er mit 180 Punkten die Nase vorn. Rast folgt mit 172, Frijns bringt es auf 148.

**641  
Runden**

**5  
Sieger**

Rast ist aber Sonntagsmeister: 181 Punkte gegenüber Müllers 150 und Frijns' 131. Insgesamt lag deshalb Rast mit 353 zu 330 (Müller) und 279 (Frijns) vorn.

Die größte Diskrepanz zwischen Samstag und Sonntag weist übrigens Lucas Auers Bilanz aus. Der BMW-Pilot sammelte 45 seiner 51 Punkte an Sonntagen, dank eines Sieges am Lausitzring und eines weiteren Podestplatzes in Zolder. Nur ein siebter Platz beim Saisonauftakt in Spa brachte dem DTM-Rückkehrer Samstagspunkte ein.

Spa ist insofern ein gutes Stichwort, als dass dort einige Rekorde aufgestellt wurden. So wurde auf dem Ardennenkurs auch der wohl ewige DTM-Top-speed-Rekord aufgestellt. Im Sonntagsrennen ließen sowohl Audi-Fahrer Fabio Scherer als auch die BMW-Piloten Philipp Eng und Jonathan Aberdein 302

km/h notieren. Auch die im Durchschnitt schnellsten Rundenspeeds stammen aus Spa. Rund 195 km/h schnell waren die schnellsten Rennrunden im Schnitt. Damit war man zügiger unterwegs als in Assen, das 2019 Highspeed-König war.

## 12 Fahrer auf dem Podest

Assen lieferte diesmal sogar das langsamste Rennen. Sheldon van der Linde (BMW) brauchte für seinen ersten DTM-Sieg am Assen-Sonntag nur einen Schnitt von 115 km/h – wegen Regens und einer Rot-Unterbrechung.

Van der Linde war einer von nur fünf Rennsiegern. Auer war der zweite, die 16 anderen Renn-

**17  
Fahrer**

siege teilten sich die dominierenden Audianer auf: Rast gewann siebenmal, Müller sechsmal, Frijns dreimal. Bei dieser Dominanz und angesichts je 13 Podi-





Sieben Poles, sieben Siege und jetzt schon drei Titel: Meister René Rast



Die BMW-Speerspitzen Sheldon van der Linde (l.) und Timo Glock

umspätzen (Bestwert) von Rast und Müller könnte man auch von wenig Abwechslung auf dem Podest ausgehen. Tatsächlich führen zwölf der 16 Stammfahrer mindestens einen Podestplatz ein. Alle Stammfahrer schafften es zudem mindestens einmal in die Top 5. Nur Benoît Tréluyer, der als insgesamt 17. Fahrer einmal den verhinderten Loïc Duval vertrat, blieb punktlos.

Auch in Sachen Einzelergebnisse liefert ein BMW-Pilot die größte Bandbreite ab. Von „mit Abstand Letzter“ bis „aus eigener Kraft ums Podium fahren“ war bei ART-Pilot Robert Kubica alles dabei. Der Pole war 2020 die Wundertüte im Starterfeld.

Apropos Pole: Die meisten ersten Startplätze gingen an René Rast (7 Poles), fünfmal startete Frijns von vorne, dreimal Müller und je einmal Duval, Ferdinand Habsburg sowie Timo Glock, der damit die einzige BMW-Pole holte. Auch bei den schnellsten Runden liegt Rast (7) vorne. Müller (5) und Frijns (2) liegen erneut auf den Verfolgerplätzen. Jamie Green, die BMW-Piloten Marco Wittmann und Sheldon van der Linde sowie Neuling Fabio Scherer waren je einmal Schnellster.

# 302 km/h

Die Dominanz des Meister-Trios drückt sich auch in den Führungsrunden aus. Von den 641 Rennrunden, die in der Saison 2020 absolviert wurden, führte Rast 219, Müller 186 und Frijns 128 an. Die neun weiteren Fahrer, die ebenfalls Führungskilometer sammelten, bringen es insgesamt also auf 108 Runden. Frijns (Nürburgring 3) und Rast (Zolder 1) gelangen dabei auch die einzigen Start-Ziel-Siege, während Müller gleich beim Auftakt in Spa mit 19,502 Sekunden Vorsprung auf den ersten Verfolger den deutlichsten Sieg holte.

Nicht ganz unwichtig waren auch erneut die Quali-Zusatzpunkte. Insgesamt derer 108 standen zur Vergabe an. Rast holte sich 32, Frijns 29 und Müller 23. Bleiben 24 übrig, die sich auf sechs weitere Fahrer aufteilen. Der Abschied der „echten“ DTM war also eine echte Audi-Show. ■

# Dominanz von Abt

Audi war BMW deutlich überlegen, doch auch innerhalb der Marken gibt es teils deutliche Gefälle.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**iese Saisonbilanz wird man sich in München nicht gerade einrahmen, in Ingolstadt bzw. Neuburg an der Donau aber sehr wohl. Audi war BMW 2020 in allen Disziplinen mindestens eine Nasenlänge voraus. Die harten, nackten Fakten: 16 zu 2 Siege, 45 zu 9 Podestplätze, ebenfalls 16 zu 2 schnellste Rennrunden und 17 zu 1 Pole-Positions. Klarer geht's kaum.

Wenn für BMW etwas ging, dann eigentlich nur unter besonderen Umständen. Größtes Highlight der Münchner Rennabteilung war mit Sicherheit das letzte der insgesamt vier Lausitz-Rennen, als Lucas Auer und Timo Glock gar einen Doppelsieg feierten. Nicht weil sie notwendigerweise schneller, sondern klüger waren als Audi, die sich zu siegesgewiss waren und die BMW-Piloten außer Acht ließen. Als die Audi-Spätstopper zum Service führen, eroberten die BMW-Fahrer mit einem Undercut die Spitze und gaben sie anschließend nicht mehr her.

Der zweite BMW-Sieg geht auf das Konto von Sheldon van der Linde, der am völlig verregneten Assen-Sonntag seine fahrerische Extraklasse zeigte und seinen

ersten DTM-Sieg einfuhr. Neben Van der Linde (2), Glock (1) und Auer (2) führen Marco Wittmann (3) und Robert Kubica (1) die weiteren BMW-Podeste ein.

## Kein perfektes Ergebnis

Um den Meistertitel kämpften aber nur die beiden Abt-Piloten Nico Müller und Robin Frijns sowie Rosberg-Fahrer René Rast. Das Abt-Team dominierte über weite Teile der Saison, doch die perfekte Punkteausbeute gelang selbst den Team-Meistern aus Kempten nicht. Beim insgesamt vierten Nürburgring-Rennen holte man einen Doppelsieg sowie Platz 1 und 3 im Qualifying. Dort verhagelte ausgerechnet WRT-Privatfahrer Ferdinand Habsburg mit der zweiten Startposition das perfekte Abt-Ergebnis.

Der größte Trumpf der Äbte war, dass man zwei starke Fahrer hatte. Bei Rosberg war nur Rast voll auf der Höhe, während Jamie Green über weite Teile der Saison straukelte. Rast fuhr sieben Siege und sechs weitere Podestplätze ein, derweil holte Green einen zweiten und zwei dritte Plätze.

Noch schlechter traf es Phoenix als dritte Audi-Mannschaft. Mike Rockenfeller und Loïc Duval gelangen nur je zwei Podiumsplatzierungen, wobei „Rockys“ Konstanz den vierten Platz der Tabelle bedeutete.

BMW-intern hatte übrigens die RMG-Mannschaft (Glock/Wittmann) den Hut auf. Sie holte 215 der 500 BMW-Punkte. Audi sammelte derweil 1253 Zähler. ■



Das Saisonhighlight aus BMW-Sicht: Auer und Glock feiern einen Doppelsieg



# „Wir sind sehr glücklich“

Mike Halder (Honda) kämpfte als Quereinsteiger bis zum letzten Rennen um den Titel in der TCR Europe. So schwierig war der Umstieg, und so könnte es für ihn und Schwester Michelle weitergehen.

Von: **Michael Bräutigam**

## Überwiegt die Freude über die gute Saison oder der Ärger über den verpassten Titel?

Schon die Freude über die gute Saison. Klar: Wenn man als Meisterschaftsführender ins letzte Rennen geht, will man die Meisterschaft auch mit nach Hause nehmen. Aber jeder im Motorsport weiß, dass es erst vorbei ist, wenn die schwarz-weiß karierte Flagge rauskommt. Dieses Mal war das Glück nicht auf unserer Seite, aber wir waren der beste Honda, und das als Familienteam!

## Wie schwer ist es, mit einem Familienteam international mitzuhalten?

Das Niveau ist anders als auf nationaler Ebene. Das Qualifying war zum Beispiel immer sehr entscheidend. Es hatten immer 15 Leute die Chance, ins Q2 zu fahren. Dazu kam, dass wir keine bis auf eine Rennstrecke kannten. Wir haben auch keine Ingenieure, die dort Erfahrungen hätten. Jeder, der sich im Motorsport auskennt, weiß um die Leistung des ganzen Teams. Insofern sind wir sehr glücklich, dass wir so weit vorne waren.

## Hat also die mangelnde Erfahrung zum Titel gefehlt?

Nein, es waren mehrere kleine Sachen. In Monza hatten wir zwei Nullrunden, in Jarama auch. Sprich: Wir hätten zwei Veranstaltungen weglassen können und wären immer noch auf Platz 4 gewesen. In Monza hatten wir Pech, in Jarama stumpfe Waffen. Wir haben unser Bestes versucht, aber es hat eben nicht gereicht – das ist Motorsport.

## Erläutern Sie bitte noch mal kurz die Gründe für den Wechsel von der ADAC TCR Germany in die TCR Europe.



„Mein Traum ist, dass ich im Weltcup Fuß fasse. Dafür werde ich alles geben. Ich hoffe, dass eine Tür aufgeht.“

Mike Halder

Ich wurde am Nürburgring-Samstag disqualifiziert – auf Platz 2 im Rennen und in der Meisterschaft. Ich hatte den Feuerlöscher vor dem Aussteigen auf den Testmodus umgestellt, und der Sportkommissar meinte, er müsse uns in die Suppe spucken. Wir waren im fünften Jahr dabei, und es gab schon einige Entscheidungen, bei denen ich anderer Meinung war. Das war der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen ge-



Lange Tabellenführer, am Ende Gesamt-Vierter: Europa-Rookie Mike Halder



Mike Halder

**Geburtstag:** 05.02.1996  
**Geburtsort:** Überlingen a. B.  
**Herkunftsland:** Deutschland

trem nicht erwartet. Das hat uns in dieser schwierigen Zeit auf jeden Fall sehr geholfen.

## Würden Sie ausschließen, dass Sie noch mal in der TCR Germany fahren?

Ich werde nicht mehr in der TCR Germany fahren. Mein Ziel ist, weiterhin international zu fahren. Ich hoffe aber, dass meine Entscheidung in diesem Jahr einige zum Nachdenken angeregt hat. Was Michelle und das Team allgemein angeht, würde ich es also nicht ausschließen.

## Gibt es nach den internationalen Erfolgen jetzt Honda-intern Aufstiegschancen?

Es werden in der Winterpause Gespräche geführt, aber schauen wir mal, wo die Reise hingehet. Ich bin die letzten drei Rennsaisons mit Honda unterwegs gewesen, und sie sind eine starke Marke. Es gäbe also ohnehin keinen Grund, das Fahrzeug zu wechseln.

## Besteht eine Chance, dass wir Sie 2021 in der WTCR sehen?

Das kann ich ehrlich gesagt nicht beurteilen. Mein Traum ist, dass ich im Weltcup Fuß fasse. Dafür werde ich alles geben. Ich hoffe, dass eine Tür aufgeht. Die Leute sehen ja, was wir dieses Jahr erreicht und gezeigt haben.

## Sie sind im eigenen Familienbetrieb stark eingespannt. Wäre der Sprung zum Profi überhaupt möglich?

Wenn es in den Weltcup gehen würde, wäre es das kleinste Problem, mich im eigentlichen Job etwas zurückzuziehen. Sollte ich es schaffen, bin ich im professionellen Motorsport angekommen. Dann wird alles einfacher. Man muss nicht mehr jeden Cent dreimal umdrehen, wie wir es mit zwei Kindern immer machen mussten, sondern kann sich ganz auf den Sport konzentrieren. ■





Guter Einstand: In der WTCR gelangen dem Engstler-Team einzelne Highlights

WTCR/TCR Germany

# Vorbereitung auf 2021

Engstler Motorsport hat – vom Nicht-Start beim WTCR-Heimspiel bis zum TCR-Germany-Titel – ein wechselhaftes Jahr hinter sich. Dennoch bleibt ein positives Fazit. Und der Ausblick auf 2021.

Von: **Michael Brütigam**

**D**er absolute Tiefpunkt für die Allgäuer Mannschaft war der Hyundai-Rückzug ausgerechnet beim WTCR-Heimrennen am Nürburgring. Der große Streitpunkt in der WTCR war bekanntermaßen das neue Einheits-Steuergerät, das die Hyundai ins Hintertreffen geraten ließ und deren Motorsportboss Andrea Adamo zur umstrittenen Entscheidung brachte.

Dass man sich beim Heimspiel nicht präsentieren und generell keine Sponsoren zu den Rennen einladen konnte, wog schwer. Trotzdem sprang kein Partner des Teams ab. „Da kann ich nur einen großen Dank aussprechen“, sagt Teammanager Kurt Tremel.

Gleiches gilt fürs Team: Innerhalb dreieinhalb Monaten galt es, die komplette Saison in der ADAC TCR Germany sowie der WTCR zu

absolvieren. „Ich bin sehr zufrieden mit der Mannschaft“, so Tremel, der mit einem Laufsieg bei der WTCR am Slovakiaring sowie dem Fahrertitel in der TCR Germany Grund zum Jubeln hatte.

## Neues in der TCR Germany

Auf den Erfolgen aufbauend stellt man bereits jetzt die Weichen für 2021. Autos werden aus Asien zurückgeholt, um sie zu verkaufen. In der WTCR, zu der sich Hyundai „bei Weitem noch nicht“ bekannt hat, steht möglicherweise ein Modellwechsel an. Statt des i30 könnte 2021 der Elantra an den Start gehen. Mit der besseren Aerodynamik könnte man das Power-Defizit ausgleichen.

In der TCR Germany ist man schon einen Schritt weiter, auch im kommenden Jahr bleibt Engstler der Serie treu. Die soll 2021 übrigens wieder attraktiver daherkommen. Deutlich gesenkte Einschreibgebühren plus Rabatte für Mehr-Wagen-Teams sollen wieder mehr Starter anlocken. Auch der Ablauf des Events soll überarbeitet werden. Aktueller Entwurf: zwei Freitags-Trainings, dazu Samstag und Sonntag jeweils ein Quali plus Rennen. ■

TCR Italy

## Tavano erbt den Titel

Nur wenige Tage nach dem Finale der TCR Italy gab es am grünen Tisch einen neuen Meister. Nutznießer ist der Ex-WTCC-Pilot Salvatore Tavano (Cupra).

**D**er frühere Alfa-Romeo-Werkschüler (ein WTCC-Laufsieg) hatte den Titel eigentlich verloren, nachdem er zunächst punktgleich mit Eric Brigliadori (Audi) abgeschlossen hatte. Doch am grünen Tisch wurde vergangene Woche eine Ent-

scheidung gefällt, die Tavano nachträglich zum Meister macht.

Der entsprechende Vorfall geschah schon im August und betraf keinen der Titelaspiranten direkt, sondern Hyundai-Pilot Felice Jelmini. Der hatte im ersten Misano-Rennen den Sieg geholt und wurde wegen eines technischen Verstößes disqualifiziert – Brigliadori erbt den Sieg. Doch die Berufung von Jelmini hatte Erfolg: Er bekam den Sieg zurück, dadurch verlor Tavano zwei Punkte, Brigliadori jedoch sechs. Damit ist Tavano nun doch bereits zum dritten Mal in Folge Meister der TCR Italy. ■ MBR

DTM

## Erstes Team dabei

GruppeM Racing hat bekannt gegeben, 2021 in der DTM zu starten. Das Mercedes-Team ist damit das erste überhaupt, das fix dabei ist.

**U**m die bisherigen DTM-Teams ist es noch relativ ruhig. Auch wenn man davon ausgehen kann, dass zumindest einige weiterhin dabei sind, ganz offiziell hat sich noch niemand zum Verbleib in der Serie nach dem GT3-Umstieg bekannt.

Ganz anders GruppeM Racing. Die Mannschaft aus Hongkong erregte 2019 international Aufmerksamkeit, weil sie mit Maximilian Buhk bis zum letzten Rennen um den IGTC-Titel fuhr und mit Raffaele Marciello den FIA GT Weltcup in Macau gewann. 2018 gewann man bereits die 10h von Suzuka.

Finanziert wird der Einsatz von Teamchef Kenny Chen. Der hat mit Immobilien ein Vermögen gemacht und steckt es gerne in sein Hobby. Mit welchem Fahreraufgebot man starten wird, ist noch unbekannt. Buhk und Marciello sind sicher zwei der Kandidaten. ■ MBR



TCR

Doch noch Meister: Tavano schafft nachträglich den Titel-Hattrick



MACAU GRAND PRIX

Der erste Teilnehmer der DTM 2021: GruppeM Racing kommt mit Mercedes





Miguel Oliveira hat das MotoGP-WM-Finale in Portimão überlegen gewonnen und wechselt 2021 zum KTM-Werks-team. Der 25-jährige Portugiese erklärt, wie er so dominieren konnte und was sich für ihn als Werksfahrer ändern wird.

Von: **Imre Paulovits**

**Was war es für ein Gefühl, das WM-Finale daheim für sich entschieden zu haben?**

Es war ein Traum, von solchen Rennen träumt man sein ganzes Leben. Es tat mir nur leid, dass die ganzen Fans es von zu Hause aus sehen mussten, weil sie vor Ort nicht auf die Tribünen durften. Es war auch ein gemischtes Gefühl mit dem Tech3-Team, von dem ich mich an diesem Tag verabschieden musste. Und dieses Abschiedsgeschenk hat es nicht leichter gemacht. Dieser zweite Sieg für sie und KTM war eine besondere Errungenschaft für mich, weil nun auch meine Familie dabei war, während sie bei meinem ersten MotoGP-Sieg nicht vor Ort sein durfte. Das hat diesen Tag umso emotionaler gemacht. Es war auch wirklich gut, die Saison mit so einem Höhepunkt zu beenden.

**War es nicht ein sehr langes Rennen, so ganz allein an der Spitze?**

Lang, das war es in der Tat. Dementsprechend waren auch die Emotionen anders. In Österreich habe ich durch ein Überholmanöver in der letzten Kurve gewonnen, da war sehr viel Adrenalin dabei. Hier gab es keinen solchen Moment. Ich bin als Erster weggekommen und habe das Rennen als Erster beendet. Da wurden meine Gefühle über das Rennen aufgeteilt. Es war aber schon ein tolles Gefühl, dass ich es so machen konnte.

**Waren Sie überrascht, wie schnell Sie Ihren Vorsprung ausbauen konnten?**

Ich wollte in den ersten drei Runden nicht auf meine Boxentafel schauen. Ich wollte nur meine Pace und meine Linien fahren und sehen, ob jemand mitgeht und vielleicht versucht, sich irgendwo innen reinzudrücken. Weil schon meine erste fliegende Runde 1.40,0 war, war dies eine



Miguel Oliveira in Portimão: Allein auf weiter Flur bei seinem Heimrennen und dem Abschied vom Tech3-Team



# „KTM-Werksfahrer ist mein nächster Karriereschritt“

Referenz zu sehen, wie viel ich noch weitergehen kann. Als ich dann anderthalb Sekunden Vorsprung hatte, habe ich nur noch versucht, diesen um kleine Stücke weiter auszubauen, um für die letzten zehn Runden einen Vorsprung zu haben, mit dem ich arbeiten konnte.

## Inwiefern hat Ihr legendärer Crewchief Guy Coulon bei diesem Sieg helfen können?

Ich denke, so viel wie zu jedem Rennen. Wir sind das Rennen wie jedes andere angegangen und haben auch nicht anders am Setup gearbeitet. Der Unterschied war nur, dass es mein Heim-GP war, das Team es sehr persönlich nahm und es besonders gut machen wollte. Ich denke, wir kamen mit einem kleinen Vorteil, weil ich die Strecke gut kenne und sie speziell in FP1 gleich mit besseren Informationen versorgen konnte. Aber nicht nur der Support vom Team, sondern auch von der ganzen KTM-Struktur war wichtig. Sie waren alle ein Teil dieses Sieges.

## Welche Vorteile hatten Sie bei diesem Rennen aufgrund Ihrer Kenntnis der Strecke?

Ich hatte sicherlich vorab einen Vorteil, weil ich die Strecke kannte, und sie ist sehr anspruchsvoll. Einen Vorteil hatte ich auch, weil ich wusste, wie sich das Fahren mit der Windrichtung verändert. Wir hatten aber zwei sehr lange Trainings am Freitag. Und das MotoGP-Motorrad ist so anders als das Superbike, mit dem ich sonst in Portimão gefahren bin. Man muss es dermaßen anders fahren, dass ich nicht weiß, wie viel Vorteil mir bis zum Rennen geblieben ist. Franco Morbidelli ist in Portimão vor vielen Jahren ein Superstock-600-Rennen gefahren, er kam ebenfalls aufs Podium. Dort stand noch Jack Miller, und der ist zuvor nur ein paar Runden im Oktober mit einem Superbike gefahren. Fahrer, die eine Menge Erfahrung haben, waren teilweise weit hinten, andere, die die Strecke gar nicht kannten, waren weit vorn.

## Sie sind WM-Neunter geworden, liegen aber nur 14 Punkte vom WM-Dritten entfernt.

Es war eine sehr enge Meisterschaft. Wir haben in diesem Jahr ein anderes Format gesehen, in dem die Rennen aufeinanderfolgten. Aber auch eine andere Leistungsdichte, was die Fahrer, aber auch die Teams anging. Wir konnten Werksteams und Satelliten-Teams gewinnen sehen. Sie haben sich die Podeste geteilt. Die Rennwochenenden waren viel unvorhersehbarer und deshalb auch schwerer zu managen. Man musste immer in Bestform sein. Und ich kann jetzt schon sagen, dass es nächstes Jahr noch schwieriger sein wird, herauszusteichen und WM-Leader zu werden. Es könnte zwar auch sein, dass ich mich da täusche, aber derzeit sehe ich es so.

„Die menschliche Kapazität in einem Werksteam ist größer. Es macht die Sache aber auch härter, ich muss mehr Dinge auf einmal managen.“

Miguel Oliveira

## Was wäre möglich gewesen, wenn Sie nicht zweimal unverschuldet abgeräumt worden wären?

Das wird niemand sagen können. Natürlich ist es jetzt einfach zu sagen, wenn ich hier und da nicht ausgefallen wäre, dann wäre ich hier oder da. So analysiert man aber keine Meisterschaft. Wir müssen aus jedem Rennen das meiste herausholen und dann weitergehen.

## Wo haben Sie sich vor der Saison eingeschätzt?

Ich kam von einer Verletzung und die letzten Rennen der Saison 2019 fuhr ich gehandicapt. So war mein Plan zunächst, ruhig

zu beginnen und Erfahrung zu sammeln, Kilometer mit dem Motorrad machen. Ich hatte eigentlich nicht mehr Erwartungen, ich wollte einfach sehen, was ich in den Rennen machen kann. Rückblickend war es war eine tolle Saison, obwohl wir gleich vor dem ersten Rennen dasaßen und gar nicht wussten, wie und wann es weitergehen würde. Die Dorna hat einen tollen Job gemacht. Wir konnten alle weiter unseren privilegierten Jobs nachgehen. Und dabei gab und gibt es viele Millionen Menschen auf dieser Welt, die es viel schlimmer erwischt hat als uns.

## In Portimão standen drei Satelliten-Piloten auf dem Podest. Könnte in Zukunft vielleicht gar ein Satelliten-Pilot Weltmeister werden?

Das kommt ganz drauf an, wie die Hersteller ihre Motorräder und das Business drumherum aufbauen. Es ist möglich, wie es KTM bereits macht, das Werksteam und das Satelliten-Team mit dem gleichen Material auszustatten. Dann liegt es am Fahrer und an dem Team, wie sie ihren Job erledigen. So wäre es in Zukunft möglich, einen Satelliten-Piloten als Weltmeister zu haben. Das hängt ganz davon ab, wie die Teams die Sache angehen. Und da spricht nichts dagegen, dass ein Satelliten-Team besser abschneidet als ein Werksteam. Das könnte besonders im nächsten Jahr passieren, wo an den Motorrädern keine großen Entwicklungen stattfinden dürfen. Da wird sich die Erfahrung, die sie in diesem Jahr gesammelt haben, sicherlich auszahlen und das Feintuning wird den Unterschied zum Sieg ausmachen.

## Sie werden Ihre Karriere aber im KTM-Werksteam fortsetzen. Was wird sich für Sie mit diesem Wechsel ändern?

Es wird der nächste Schritt in meiner Karriere sein, auch wenn bei KTM das Material im Werksteam und im Satelliten-Team identisch ist. Es wird sicherlich auch nicht einfacher werden.

Es werden mehr Leute für mich, das heißt, mehr am Motorrad und an kleinen Details arbeiten. Die menschliche Kapazität, die ein Werksteam mitbringt, ist ein wenig höher. Das wollte ich schon immer, und das werde ich nächstes Jahr haben. Es ist auch irgendwie ein nötiger Schritt, wenn ich mich noch weiterentwickeln will. Es macht die Sache auch härter, ich muss mehr Dinge auf einmal managen. Aber auf Dauer könnte ich damit noch bessere Ergebnisse erzielen. Ich habe dieses Jahr zwar zwei Rennen gewonnen, aber Pol Espargaró hatte mehr zweite Plätze und stand öfter auf dem Podest als ich. Besonders schwere Rennen hat er besser gemanagt. Ich hoffe, dass ich mich mit mehr Manpower um mich herum auch in diesem Bereich verbessern kann.

## Was ist Ihre Zielsetzung für das nächste Jahr?

Ich bin recht optimistisch. Ich weiß aber nicht, was ein erreichbares Ziel ist. Ich werde ein neues Abenteuer in meinen Händen haben. Ich muss mich erst einmal einem neuen Team anpassen. Und ich hoffe, dass ich dann öfter um Podestplätze kämpfen kann als in diesem Jahr. ■



Miguel Oliveira

**Geburtstag:** 4. Januar 1995

**Geburtsort:** Almada (P)

**Herkunftsland:** Portugal

## WM-KARRIERE

2011: 125GP, Aprilia (14.)

2012: Moto3, Suter-Honda (8.)

2013: Moto3, Mahindra (6.)

2014: Moto3, Mahindra (10.)

2015: Moto3, KTM (2.)

2016: Moto2, Kalex (21.)

2017: Moto2, KTM (3.)

2018: Moto2, KTM (2.)

2019: MotoGP, KTM (17.)

2020: MotoGP, KTM (9.)

## Hobbys

Zahntechnik, Minibikes





KTM: Theoretisch könnten die Österreicher neue Bikes bauen

POLARITY PHOTO

# 2021 vor der Tür

Nach der Saison ist vor der Saison. Doch in diesem Winter gehen die MotoGP-Hersteller etwas besonnener an die Saison-Vorbereitung als in den letzten Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

**W**enn am letzten Rennsonntag der WM-Saison die Motoren verstummen, begann bisher immer ein emsiges Treiben in den Boxen. Frische Kisten wurden ausgepackt und die Prototypen für die nächste Saison hervorgeholt. Dann ging es gleich ans gemeinsame Testen. Das war dieses Jahr

anders. Es gab in Portimão keinen IRTA-Test, und auch in Jerez fuhr letzten Dienstag und Mittwoch lediglich Aprilia, um ein paar neue Teile für die RS-GP zu probieren, um sich weiter an die MotoGP-Spitze anzunähern.

## KTM am Zug

Nach Ausbruch der Coronakrise und dem Lockdown im Frühjahr hatte die Grand-Prix-Kommission einstimmig beschlossen, die Entwicklung der MotoGP-Motoren einzufrieren und nur noch Updates am Fahrwerk sowie eine Aerodynamik-Evolution zuzulassen. Die Hersteller mit Konzessionen, zu denen bei Beginn des Jahres noch Aprilia und KTM gehörten, dürfen ihre Motoren noch einmal überarbeiten.

Da KTM über die Saison seine Konzessionen verloren hat, gilt für sie jetzt eine andere Regel. Denn es gilt, die Motoren den Bestimmungen für die erfolgreichen Hersteller anzupassen, das heißt, langlebiger zu machen. „Dass wir vom Konzessions-Hersteller zum Nicht-Konzessions-Hersteller werden, hebt die ganze Corona-Einschränkung wieder aus“, weiß Renndirektor Pit Beirer. „Theoretisch könnten wir ganz neues Motorrad bauen, wir dürften nach dem Reglement theoretisch noch einmal alle Teile angreifen. Aber das werden wir nicht tun. Dass wir – wenn die Saison mit allen 20 Rennen stattfindet – statt neun Motoren nur noch sieben Motoren verwenden dürfen, bedeutet, dass wir einige

Motorenteile schon ändern müssen, damit sie länger halten. Beim ersten Rennen werden wir neu homologiert, und dann sind wir im endgültigen Reglement drin.“ Beirer hatte schon während des Lockdowns betont, dass im Interesse der Gesamtfirma Sparmaßnahmen nötig seien. „Wir haben uns mit den Herstellern auf sinnvolle Corona-Sparmaßnahmen geeinigt, und wir werden auch weiterhin in diesem Sinne handeln. Es wäre völlig absurd, viel gutes Material beiseitezulegen und ein neues Motorrad zu bauen. Weil wir zuvor für eine längere Saison geplant hatten, ist noch viel Material im Haus. Und damit im nächsten Jahr weiterzufahren, macht kostenmäßig Sinn. Wir haben ja ein gutes Motorrad, das müssen wir nicht auf links drehen.“ Es stehe bereits vieles vom nächstjährigen Motorrad: „Mittlerweile arbeiten das Testteam und die Entwicklung unabhängig vom Kalender. So läuft die Weiterentwicklung stetig weiter, wir haben bereits wieder einiges vorbereitet. Es gibt keine solchen Spitzen mehr wie früher. Die werden erst kommen, wenn die Motorräder für die ersten Tests im Februar zusammengebaut werden.“

Die japanischen Ingenieure, denen die Saison besonders an die Substanz ging, weil sie seit Juli nicht mehr nach Hause konnten, sind jetzt erst mal wieder heimgekehrt. Das heißt aber nicht, dass es für sie nicht mit Vollgas weitergeht. Yamaha muss einen Weg finden, die Motoren haltbar und fahrbar zu machen, ohne Teile auszuwechseln. Honda muss ebenfalls an der Fahrbarkeit arbeiten, Stefan Bradl hat mit dem Testteam aber bereits die Weichen gestellt. Und Suzuki tut alles, um den Vorteil, den sie sich zum Schluss der Saison erarbeitet haben, zu halten. ■



Aprilia: Aleix Espargaró testete letzte Woche neue Teile in Jerez



Suzuki: Weltmeister Joan Mir steht eine schwere Titelverteidigung bevor





Jorge Martín drei hoch talentierte Nachwuchsleute aufgerückt.

In der Moto2 kommt es durch US-Superbike-Champ Cameron Beaubier und die Moto3-Aufsteiger Albert Arenas, Ai Ogura, Raúl Fernández und Tony Arbolino ebenso zu einer Blutauffrischung.

Jesko Raffin wird leider nicht mehr dabei sein. In der Moto3 kommen mit Junior-Weltmeister Izan Guevara und Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta zwei große Talente in die WM, Maximilian Kofler bekommt ein zweites Jahr, um sich zu bewähren. ■

# Starterfeld komplett

Wenn bezogen auf die nächste Saison auch noch vieles im Unklaren liegt, die Dorna und die Teams sind mit ihrer Vorbereitung schon weit fortgeschritten. Die FIM gab bereits eine provisorische Starterliste heraus.

Von: **Imre Paulovits**

**V**iel Überraschung boten die Listen der einzelnen Klassen nicht, die meisten Transfers sind schon vor dem WM-Finale über die Bühne gegangen. In der MotoGP gibt es einen Generationswechsel. Mit Andrea Dovizioso und Cal Crutchlow sind zwei alte Haudegen nicht mehr dabei, mit Tito Rabat musste der letzte Bezahl-Fahrer seinen Hut nehmen. Dafür sind mit Moto2-Weltmeister Enea Bastianini, Luca Marini und

## DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2021

### MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21
9	Danilo Petrucci (I)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
10	Luca Marini (I)	Esponsorama Racing	Ducati D16 GP19
12	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
20	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Esponsorama Racing	Ducati D16 GP19
27	Iker Lecuona (E)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
32	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Ducati Team	Ducati D16 GP21
44	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
46	Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
63	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
89	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP20
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

## DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2021

### Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Yari Montella (I)	Speed Up Racing	Speed Up
6	Cameron Beaubier (USA)	Tennor American Racing	Kalex
7	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
9	Jorge Navarro (E)	Speed Up Racing	Speed Up
11	Nicolò Bulega (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
12	Thomas Lüthi (CH)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Liqui Moly Intact GP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
21	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Forward Racing	MV Agusta
25	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
35	Somkiat Chantira (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
40	Héctor Garzo (E)	Pons HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	Tennor American Racing	Kalex
44	Áron Canet (E)	Aspar Team	Speed Up
55	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS RW Racing GP	NTS
62	Stefano Manzi (I)	Pons HP40	Kalex
70	Barry Baltus (B)	NTS RW Racing GP	NTS
72	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
75	Albert Arenas (E)	Aspar Team	Speed Up
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
87	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
99	Kama Daniel (MAL)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex

### Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Team Gresini Moto3	Honda
5	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
6	Ryusei Yamanaka (J)	CarXpert Prüstel GP	KTM
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
11	Sergio García (E)	Aspar Team Moto3	Gas Gas
12	Filip Salač (CZ)	Rivacold Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
17	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda
19	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda Team Asia	Honda
20	Lorenzo Fellon (F)	SIC58 Squadra Corse	Honda
21	Alonso Lopez (E)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
23	Niccolò Antonelli (I)	Reale Avintia Moto3	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
27	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM
28	Izan Guevara (E)	Aspar Team Moto3	Gas Gas
37	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
40	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda
43	Xavier Artigas (E)	Leopard Racing	Honda
50	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert Prüstel GP	KTM
52	Jeremy Alcoba (E)	Team Gresini Moto3	Honda
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
55	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Raing Team	Husqvarna
71	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM
73	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM
82	Stefano Nepa (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
92	Yuki Kunii (J)	Honda Team Asia	Honda
99	Carlos Tatay (E)	Reale Avintia Moto3	KTM





Marcel Schrötter:  
Mit neuem Crewchief  
83 Runden abgespult

BIANCHETTO

# Von der Sintflut verwaschen

Zwei Testtage in Jerez hatten sich die Moto2-Teams vorgenommen, schließlich wurde es ein Dreivierteltag mit wechselnden Streckenbedingungen. Aber einige neue Piloten haben bereits ihre Duftmarke hinterlegt.

Von: **Imre Paulovits**

**W**enn die MotoGP für dieses Jahr ihre Zelte auch weitgehend abgebrochen hat, so nutzten die Moto2-Teams doch noch die letzte Möglichkeit nach dem WM-Finale, hauptsächlich um ihren neuen

Fahrern vor der Winterpause noch eine Eingewöhnung an ihre neuen Motorräder zu geben. Ajo, Speed Up und Aspar mieteten sich in Jerez beim Aprilia-MotoGP-Team unter, Intact, VR46, American Racing, MV Agusta, und NTS wollten am Donnerstag und Freitag für zwei Tage fahren. Da es am Donnerstag aber den ganzen Tag heftig regnete, gingen die ersten Piloten erst am Freitag um 11 Uhr auf die Strecke, und ganz trocken wurde der Asphalt bis zum späten Nachmittag nicht. In den Kurven 1, 2, 5, 8, 9 und 13 hielten sich nasse Flecken. Gelegentlich kam mal die Sonne durch, die Bedingungen änderten sich ständig, aber zumindest konnten alle ihr Roll-out durchziehen, der beson-

ders fleißige Stefano Manzi, nun bei Pons auf Kalex unterwegs, brachte es auf 99 Runden, Intact-Neuling Tony Arbolino auf 92.

Marcos Ramírez zog zum Schluss noch einen frischen neuen Reifen auf und knallte mit der Kalex von American Racing 1.42,084 hin, ebenso ließ es am Ende auch Tom Lüthi noch ein-

mal richtig fliegen, er markierte bei seinem ersten Einsatz auf der Kalex des SAG-Teams die zweit-schnellste Zeit. „Die Bedingungen waren alles andere als perfekt, aber ich konnte ein paar gute Runden drehen. Ich freue mich, dieses neue Abenteuer gestartet zu haben und mit einem positiven Gefühl in die Winter-



Tony Arbolino: An Anweisungen gehalten, viel Talent und gute Ausbildung



Cameron Beaubier: Gleich beim Tempo der Moto2-WM dabei

BIANCHETTO

AMERICAN TEAM



## ERGEBNISSE

### Moto2-Test Jerez (E), 27.11.2020, Bestzeiten

Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1. Marcos Ramírez (E)	Kalex	1.42,084	81
2. Tom Lüthi (CH)	Kalex	1.42,328	69
3. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	1.42,340	75
4. Stefano Manzi (I)	Kalex	1.42,359	99
5. Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	1.42,568	67
6. Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.42,604	83
7. Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.42,664	68
8. Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.42,739	76
9. Celestino Vietti (I)	Kalex	1.43,351	89
10. Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	1.43,589	71
11. Barry Baltus (B)	NTS	1.44,053	98
12. Tony Arbolino (I)	Kalex	1.44,129	92

pause zu gehen“, meinte der 34-jährige Schweizer, der nächstes Jahr in seine 20. WM-Saison geht, und hatte wieder ein strahlendes Lächeln im Gesicht.

### Intact: strammer Arbeitstag

Intact-Teamchef Jürgen Lingg hat Marcel Schrötter nach vier Jahren mit Patrick Unger nun Michael Thier, den diesjährigen Crewchief von Tom Lüthi, zugeteilt, Unger arbeitet für Neuzugang Toni Arbolino. „Das wollte ich eigentlich schon ein Jahr früher machen, manchmal braucht man einen Tapetenwechsel, um sich neu zu motivieren“, so Lingg. Marcel Schrötter, der im Juli beim Großen Preis von Spanien in Jerez den absoluten Rundenrekord aufgestellt hatte, arbeitete sich durch 83 Runden und ging mit einem positiven Gefühl in die Winterpause. „Wir wussten nicht, wie viel Arbeit wir erledigen könnten, aber selbst wenn die Strecke am Anfang

nicht in gutem Zustand war, wurde sie gegen Ende besser. Wir haben ein paar Kleinigkeiten ausprobiert, auch von Kalex, die sehr interessant sein könnten. Es war ein guter Test und ein guter Weg, um das Jahr zu beenden.“

Mit Neuzugang Tony Arbolino ist ein hoch motivierter und lebensfroher Italiener ins Team gekommen und hat viel frischen Wind mitgebracht. „Wir haben ihm die ganze Zeit eingebläut, dass er vorsichtig sein soll“, so Jürgen Lingg. „Das hat er befolgt. Wir haben ihn mit gebrauchten Reifen fahren lassen, und er sollte gar nicht auf die Rundenzeiten achten. Es war erstaunlich, welch präzise Rückmeldungen er so schon geben konnte. Er hat in der Moto3 eine perfekte Ausbildung bekommen.“

Was seine US-Superbike-Titel wert sind, zeigte Cameron Beaubier. Er verlor bei seiner ersten Moto2-Ausfahrt nur sechs Zehntel auf seinen Teamkollegen. ■



Tom Lüthi: Als Zweitschnellster mit gutem Gefühl in die Winterpause



Domi Aegerter (r.) und Jürgen Lingg

MotoE

## Aegerter: zweiter Anlauf

Eigentlich war es schon länger klar, letzte Woche wurde es unter Dach und Fach gebracht: Dominique Aegerter wird auch 2021 mit Intact Jagd auf den MotoE-Titel machen.

Nachdem Dominique Aegerter in Portimão bei der FIM-Preisverleihung seine Bronzemedaille abgeholt hatte, einigte er sich am Mittwoch mit Intact-Teamchef Jürgen Lingg über eine weitere Saison. Nun wird der Rohrbacher seine Winterpause nutzen, um sich nach den Weihnachtsfeiertagen wieder voll auf sein Fitnessprogramm zu konzentrieren, bevor im Frühjahr wieder

getestet werden kann. „Ich freue mich riesig, 2021 wieder mit dem Intact GP Team in der MotoE an den Start zu gehen“, so Aegerter. „Wir haben dieses Jahr eine super Saison hinter uns gebracht – mit zwei Siegen und zwei dritten Plätzen. Leider hatten wir auch öfter Pech. Zwei Mal wurde ich abgeschossen und bin trotzdem am Ende Gesamtdritter geworden. Aber wir haben noch eine Rechnung für nächstes Jahr offen und werden deshalb wieder voll angreifen.“

Doch bei aller Freude gibt es auch einen Wermutstropfen bei dem beliebten Schweizer: Seine berühmte Domi-Fighters-Party in Rohrbach, die als Saisonabschluss für nächstes Wochenende geplant war, musste wegen Corona abgesagt werden. ■ IP

## MOTORRAD-NACHRICHTEN

### MOTOGP

Aprilia hatte nach der vierjährigen Sperre von Andrea Iannone zwar eine ganze Reihe von Moto2- und Superbike-WM-Piloten auf seiner Wunschliste, letzte Woche meldeten sie schließlich aber dieselben drei Fahrer an, die schon dieses Jahr für sie unterwegs waren. Dabei soll nach den Wintertests festgelegt werden, ob Lorenzo Savadori oder Bradley Smith der WM-Pilot wird, der andere bleibt als Testpilot übrig.

endgültig beschlossen. So wird jedem Fahrer, der an der Flagge vorbeifährt, diese Trainingsrunde gestrichen. Für Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse gilt ab 2021 eine Strafe von zwei langen Runden. Nächstes Jahr soll es wieder Wildcard-Einsätze geben, aber nicht mehr als zwei Fahrer pro Klasse und Veranstaltung. Diese dürfen nur von einem bestehenden Team ausgeführt werden.

### MOTORRAD-WM

Die Grand-Prix-Kommission hat nach dem Portimão-Wochenende noch einige Regeländerungen beschlossen. So wurde die Regelung bei gelben Flaggen im Training, die in dieser Saison bereits eingeführt wurde, nun als

### MOTORRAD-WM

Ab 2022 müssen nicht nur bei der Formel 1, sondern auch bei Motorrad-Grand-Prix-, sowie Superbike-WM- und Endurance-WM-Rennen Hightech-Lichttafeln aufgestellt werden, die die Rennleitung bedient und auf denen Sicherheitshinweise angezeigt werden.



# Bayerisches Traum-paar



Jonas Folger und die BMW M 1000 RR: 2021 als Satelliten-Team in der WM

BMW-WORLDSBK

Es klang zu gut, um wahr zu sein. Doch es ist wahr geworden: Jonas Folger wird 2021 mit demselben Team, mit dem er die IDM Superbike gewonnen hat, sowie mit der neuen BMW M 1000 RR in der Superbike-WM antreten. Ein weißblauer Traum ist in allen Details wahr geworden.

Von: Imre Paulovits

Seit Michael Galinski sich letzten Winter mit Jonas Folger geeinigt hat, spricht er nur in den höchsten Tönen vom einstigen MotoGP-Piloten. Seither hat er mit all seiner Energie daran gearbeitet, für das Supertalent aus Bayern, das eine Pause gebraucht hat, um in der MotoGP nicht völlig aufgerieben zu werden, die Rückkehr in die Weltmeisterschaft zu ebnen. „Ich freue mich riesig“, gibt Galinski zu. „Ich selbst habe in meiner aktiven Zeit nie die Chance bekommen, mich über eine ganze Saison in der Weltmeisterschaft zu messen, immer nur bei vereinzelten Rennen. Deshalb ist es für mich eine umso größere Freude, es jetzt als Teamchef mit einem Fahrer, der es wirklich verdient hat, zu erleben.“

Seit der Rückkehr in die Superbike-WM hat sich BMW immer weiter in den internationalen Motorsport hineingearbeitet. In diesem Jahr kam der Einsatz in der Endurance-WM hinzu. Und mit den in den beiden Weltmeisterschaften gesammelten Erfahrungen hat man nun die zweite Stufe gezündet: Das Know-how aus der WM wurde im sportlichsten aller bisherigen BMW-Motorräder gebündelt – und mit der M 1000 RR will man seine Erfahrung auch breiter nutzen. Bereits im Sommer hatte man laut über die Möglichkeit nachgedacht, neben dem Werksteam mit Shaun Muir Motorsport auch ein Satelliten-Team auszustatten. Schließlich wurden es gar zwei. BMW-Motorrad-Motorsport-Direktor Marc Bongers hatte schon vor dem WM-Finale in Estoril Verhandlungen mit dem Team RC Squadra Corse

von Andrea Quadranti aufgenommen, der zuvor mit MV Agusta in der Supersport-WM und vor einigen Jahren auch noch in der Superbike-WM tätig war. Beim Finale kam dann noch das Team um Jonas Folger hinzu, und schließlich wurde man mit beiden Teams einig. RC Squadra Corse wird mit Eugene Laverty antreten, Bonovo Action mit Jonas Folger.

## Enthusiasten unter sich

Nachdem Jürgen Röder, selbst ein großer Fan und Sammler von historischen BMW-Motorrädern, mit Bonovo Action einen großen Teil des Budgets stemmt, kann Michael Galinski einen Teil seiner Firma MGM ganz auf die Superbike-WM konzentrieren. „Neun Techniker werden einschließlich mir an dem Superbike-WM-Projekt arbeiten“, lässt Galinski hinter die Kulissen bli-

cken. „Das sind alles Leute, mit denen ich schon seit Langem zusammenarbeite, und die meisten waren dieses Jahr beim IDM-Einsatz dabei. Wir werden das gleiche Material bekommen wie das Werksteam, wir werden die Motorräder zusammen mit denen bei Shaun Muir aufbauen. Im Januar fahren zwei Mechaniker von mir nach England. Die Motoren kommen von BMW direkt, die anderen Teile von Muir oder von BMW. Wir werden den gleichen technischen Stand haben, so werden sie auch was mit unseren Daten anfangen können. Das ist eine Win-Win-Geschichte, denn Jonas Folger als sehr guter Fahrer und als genau solcher Entwicklungsfahrer kann sicherlich auch was für BMW beitragen. Andersherum erwarten wir natürlich auch das Know-how von BMW. Da arbeiten auch viele, die ich schon seit Jahren kenne, und mit denen ich auch schon früher zusammengearbeitet habe.“

Galinski wird mit seiner Firma MGM aber auch weiter die IDM mit Marc Moser und Yamaha bestreiten. „Das ist für mich nichts Neues, das habe ich bereits 2005 mit Kenan Sofuoglu gemacht. Die eine Mannschaft und der eine Lkw wird die Superbike-WM versorgen, die andere die IDM. An den Wochenenden, an denen es keine Überschneidung gibt, werde ich bei der IDM vor Ort sein, bei allen anderen in der Superbike-WM.“ ■



Michael Galinski: Puzzle richtig zusammengesetzt, Ehrgeiz neu entfacht

WIESSMANN



# „Ziel von 2020 erreicht“

Nach seinem internationalen Comeback-Versuch über die IDM ist Jonas Folger in der Superbike-WM angekommen. Im MSa-Interview spricht der 27-Jährige über den Weg dorthin und die Ziele.

Von: **Imre Paulovits**

## Herzlichen Glückwunsch zu Ihrem Superbike-WM-Vertrag. Wie fühlen Sie sich?

Super! Ich freue mich auf die neue Herausforderung und bin froh, dass das Ganze mit BMW, Bonovo und MGM nun besiegelt ist. Ich kann den allerersten Test kaum erwarten.

## Wie ist es zu diesem Vertrag gekommen?

Nachdem ich mit Bonovo und MGM die IDM gefahren bin, ist es uns gelungen, die Wildcard-Einsätze in der Superbike-WM zu bekommen. Langfristig war es ja mein Ziel, in die Superbike-WM zu kommen. BMW hatte Interesse gezeigt, von Yamaha war auch ein gewisses Interesse da, aber schlussendlich hat sich das BMW-Angebot als das sinnvollere herauskristallisiert. Wir haben sehr lange nachgedacht. Und Michael Galinski hat die Optionen sehr genau abgewogen. Es war keine Entscheidung, die über Nacht gefällt wurde.

## Wann waren sich alle Parteien einig?

Das war ein langer Prozess, der in Estoril angefangen hat. Von da an hat sich wöchentlich immer mehr herauskristallisiert, mit wem wir es machen. Vor einigen Wochen waren wir uns einig. Dann musste man das ganze Logistische und die Teamstruktur zusammenbekommen. Nachdem dies fertig war, haben wir den Vertrag unterschrieben.

## Ist Ihr Comeback über die IDM nach Ihren Vorstellungen gelaufen?

Ja, voll und ganz. Das Ganze hat ja damit begonnen, dass ich bei Yamaha eine Absage als Testfahrer in der MotoGP bekommen habe. Die kam relativ spät. Also hatte



„Wenn man einmal über einen längeren Zeitraum einen Level hatte, kann man auch nach fünf Jahren Pause wieder daran anschließen.“

Jonas Folger

ich in den Weltmeisterschaften keine Optionen mehr. Kurze Zeit später hat mich Michael Galinski kontaktiert und mir den Vorschlag gemacht, über die IDM wieder in die WM zu kommen. Ich habe mir damals lange überlegt, ob ich es machen sollte. Ich habe die Truppe nicht gekannt, ich habe die Meisterschaft nicht gekannt, und ich wusste nicht, wie sich das Ganze auf meine Zukunft auswirkt. Für einen Außenstehenden kommt als Erstes der Gedanke, dass die IDM für mich ein großer Rückschritt ist und ich von dort nie wieder herauskomme. Ich habe mir auch lange überlegt, ob das Sinn macht. Aber wie wir gesehen haben, konnten wir auch in der IDM unser Niveau zeigen. Sonst hätten wir auch die Wildcards nicht bekommen und hätten auch das Interesse von BMW

nicht auf uns gelenkt. Im Endeffekt bin ich sehr froh, dass ich diesen Weg gegangen bin. Es hat sehr viel Spaß gemacht. Das Fahrerlager in der IDM war toll, selbst in einer von Covid bedingten Saison ohne Zuschauer. Ich bin anders als früher mit dem eigenen Wohnwagen angereist und war mega entspannt. Wenn man dann auch noch alle Rennen gewinnt, macht es natürlich noch mehr Spaß. Ich denke, es tat auch den anderen Fahrern und der Meisterschaft gut, dass sie eine neue Herausforderung hatten. Und mein Beispiel hat auch gezeigt, dass man über die IDM den Weg in die WM finden kann.

## Müssen Sie für das WM-Niveau und die WM-Fitness noch an sich arbeiten?

Das ich das Niveau für die WM habe, habe ich von Anfang an gewusst. Man verlernt das Fahren ja nicht. Ich bin ja auch in der Vergangenheit starke Rennen gefahren und hatte mein Level. Wenn man nicht am Ende seiner Karriere ist, kann man auch nach fünf Jahren Pause wieder einsteigen. Wenn man über einen Zeitraum ein Level hatte, kann man da auch wieder anschließen, wenn man die Möglichkeit bekommt.

## Wie werden Sie sich auf die Superbike-WM vorbereiten?



Jonas Folger

**Geburtstag:** 13. August 1993  
**Geburtsort:** Mühldorf (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

## KARRIERE

2008: 125GP, KTM (34.)  
2009: 125GP, Aprilia (12.)  
2010: 125GP, Aprilia (14.)  
2011: 125GP, Aprilia (6.)  
2012: Moto3, Kalex-KTM (9.)  
2013: Moto3, Kalex-KTM (5.)  
2014: Moto2, Kalex (15.)  
2015: Moto2, Kalex (6.)  
2016: Moto2, Kalex (7.)  
2017: MotoGP, Yamaha (10.)  
2018: Moto2, Testfahrer  
Kalex-Triumph  
2019: MotoGP, Testfahrer  
Yamaha  
2020: IDM, Yamaha (1.)

## HOBBYS

Pitbike, Radfahren, Reisen

Wie immer. Ich bereite mich mit meinem Fitnessplan und dem Ausdauertraining vor. Und ich versuche, so schnell wie möglich wieder auf dem Motorrad zu sitzen. Normalerweise sind wir immer im Januar nach Cartagena gefahren und sind dann einige Wochen in Spanien geblieben. Das wäre auch wieder der Plan, solange er Covid-bedingt möglich ist.

## Was bedeutet es für Sie als Bayer, auf einer bayerischen Marke in der WM fahren zu können?

Für mich ist das erfrischend und ich freue mich drauf. Ich denke, dass das auch für BMW toll ist. Und ich hoffe, dass wir gute Ergebnisse zusammen einfahren können, dann wird das Ganze noch schöner.

## Was haben Sie sich für 2021 zum Ziel gesetzt?

Als Team haben wir uns vorgenommen, dass wir einen guten Einstieg haben und uns als Team wieder gut einspielen. Wir müssen uns so schnell wie möglich auf das Motorrad einschleifen und herausfinden, wo wir ansetzen müssen. Wir wollen an der Entwicklung teilnehmen und bei den Rennen den einen oder anderen BMW-Fahrer etwas ärgern. ■



# Einen Tag lang Spitze



Jonathan Rea: Mit dem neuen Motorrad schon fast so schnell wie bei besserem Wetter im Rennen

Kawasaki unternimmt alles, damit auch die sechste Titelverteidigung von Jonathan Rea erfolgreich wird. Doch von den zwei geplanten Testtagen im Motorland Aragón fiel einer komplett dem Nebel zum Opfer.

Von: Imre Paulovits

Letzte Woche Montag wurden die Serien-Modelle der Kawasaki ZX-10 R und ZX-10 RR für 2021 vorgestellt, und nachdem Jonathan Rea dort mit seiner Anwesenheit der Veranstaltung die Krone aufgesetzt hatte, reiste er gleich für weitere zwei Testtage zum Motorland Aragón, um an seinem Motorrad für 2021 zu arbeiten.

Die neue Zehner-Ninja bekam einige Evolutionen mit auf den Weg, die aus der langen Erfahrung des Rekordweltmeisters hervorgegangen sind. So wurde der Schwingendrehpunkt um einen Millimeter gesenkt, die Verkleidungsscheibe höhergesetzt, die Lenkerstummel sitzen jetzt genau dort, wo der Nordire sie platziert hat, die vorderen Bremsscheiben sind auf 330 mm angewachsen und die Schwinge um acht mm länger geworden. Bei der RR kommen im Schleppebel-Motor nun Titan-

Pleuel und neue Kolben von Pankl zum Einsatz. Doch die spektakulärste und offensichtlichste Neuerung ist die Verkleidung, die mit ihrer Schaufform 17 Prozent mehr Anpressdruck generieren soll als die des Vorgängermodells.

## Neue gleich wieder schnell

Als am Mittwoch das Wetter noch mitspielte, fuhr Jonathan Rea 57 Runden, sein Teamkollege Alex Lowes brachte es gar auf 66. Dabei erreichte der Weltmeister eine Bestzeit von 1.49,716 min, Lowes war mit 1.49,832 min nur unwesentlich langsamer. Zum Vergleich: Im Qualifying am ersten Oktoberwochenende war Rea mit 1.48,767 min Schnellster, seine schnellste Rennrunde im Suppole-Rennen war 1.49,765 min, aber bei besseren Bedingungen.

„Wir haben die Dinge, die wir in Jerez probiert haben, hier noch einmal gegengeprüft“, erzählte Jonathan Rea nach dem ersten Testtag. „Wir haben am Motor Schritt für Schritt an den einzelnen Varianten gearbeitet, damit ich ein genaues Gefühl bekomme, wie sich was auswirkt, und ich wirklich die Möglichkeiten des Motors ausschöpfen kann. Danach haben wir mit Fahrwerksteilen gearbeitet und versucht, so viel wie möglich auszusortieren. Die Rundenzeiten waren wirklich schnell, ich fühle mich jetzt schon sehr wohl auf dem Motorrad, ich weiß aber, dass noch mehr Potenzial da ist. Mit den neuen Teilen haben wir bislang erst auf der Oberfläche gekratzt.“

Alex Lowes war auch zufrieden. „Es hat eine ganze Weile

gedauert, bis die Asphalttemperaturen hoch genug waren, damit wir sinnvoll testen konnten. Uns ging es hauptsächlich darum, gegenzuprüfen, ob die Teile, die sich in Jerez bewährt hatten, auch auf einer anderen Strecke funktionieren. Wir sind zwar nicht ganz durchgekommen, aber es war sehr gut zu sehen, dass eigentlich alles, was in Jerez funktioniert hat, auch in Aragón funktioniert. Für mich ist es sehr positiv, dass wir auf zwei Strecken bei unterschiedlichen Temperaturen das gleiche gute Gefühl für das neue Motorrad hatten.“

Der Zwillingbruder des Moto2-WM-Dritten Sam Lowes hatte eigentlich noch eine recht lange Liste, die er am Donnerstag abarbeiten wollte, doch der zähe Nebel wollte sich nicht auflösen, und die Kawasaki-Truppe musste unverrichteter Dinge heimfahren. Die nächsten Testfahrten werden erst im Januar folgen. „Schade, aber immerhin hatten wir zwei gute Tage in Jerez und einen guten in Aragón, und wir wissen, an welchen Bereichen wir noch arbeiten müssen“, so Lowes. „Wir konnten immerhin die Daten durchgehen und Dinge besprechen, so war der Tag nicht ganz unproduktiv.“

„Das Gefühl mit dem neuen Motorrad ist jetzt schon gut, ich spanne jetzt mal aus, und dann geht es im Januar weiter“, ergänzte Rea. ■



Jonathan Rea bei der Vorstellung der neuen ZX-10 RR



IDM Superbike

# Alt fährt bei Wilbers

Der Vertrag ist unterschrieben: Wilbers-BMW und Florian Alt machen in der IDM Superbike 1000 auch 2021 gemeinsame Sache.

Von: **Anke Wiczorek**

**A**m 16. Februar fährt das Team für zwei Wochen nach Spanien und wird Testfahrten mit der S 1000 RR absolvieren. „Wir freuen uns auf jeden Fall, dass Florian wieder bei uns ist“, sagt Teamchef Benny Wilbers. Alt und der erfahrene Technikchef Burkhard Stember würden funktionieren wie Vater und Sohn. „Vom Alter her sowie so“, fügt Wilbers lachend hinzu. Stember sei ständig am entwickeln, der 24-jährige Alt bringe seine Ideen mit ein.

In der Saison 2020 verhinderte die Terminkollision des IDM-Finales in Hockenheim mit der Langstrecken-WM im portugiesischen Estoril ein noch besseres

Gesamt-Ergebnis für das Team. Da er seinen WM-Verpflichtungen nachgehen musste, wurde er am Ende IDM-Vierter. „Im Jahr 2021 hat die IDM Vorfahrt“, stellen Wilbers und Stember klar.

Alt zieht auch sein Sportprogramm voll durch. „Ein Fitness-Studio brauche ich nicht“, sagt der Gummersbacher angesichts des Teil-Lockdowns, bei dem momentan die gesellschaftlichen

Einrichtungen geschlossen haben. Seine Strategie heißt Crossfit, das heißt Kraftausdauer mit dem eigenen Körper, Liegestützen, Jumps. „Und das alles mit erhöhtem Puls, denn ich will nicht zu viel Muskelmasse aufbauen“, erklärt Alt. Im Moment verteilen sich bei ihm auf 189 Zentimeter Körpergröße 73 Kilogramm Kampfgewicht mit einem Body-Mass-Index von 19. ■



Florian Alt steht als erster Fahrer im Wilbers-Team für 2021 fest

IDM Superbike

# Im Doppelpack

Sie kennen sich aus dem Yamaha-Cup: Jetzt ziehen Leon Langstädtler und Christof „Fifty“ Höfer nicht gegeneinander, sondern miteinander am gleichen Strang.

Von: **Anke Wiczorek**

**M**enschlich gesehen sind sie ein Dream-Team. Christof „Fifty“ Höfer und Leon Langstädtler verbindet seit der gemeinsamen Zeit im Yamaha-Cup eine Freundschaft. 2021 geht es zusammen in die IDM Superbike 1000.

Langstädtler will, dass der Knoten bei ihm in der Topklasse platzt. Was ist der Plan? Höfer hat innerhalb seiner „F73-Academy“ ein eigenes, heimisches Rennteam in Kooperation mit den

Langstädtlers aufgebaut. Am Kabel ziehen Leon Langstädtler, aber auch Höfer selbst. Höfer gewann 2019 den BMW Motorrad BoxerCup. Nur eine Woche später kam der Titel des Reinoldus Langstreckencup hinzu. Er bekämpfte sein Übergewicht und schaffte es, mehr als 60 kg abzu-

nehmen. Der Stand: 90 Kilogramm verteilt auf 187 Zentimeter Körpergröße. Und zehn Jahre, nachdem er das erste Mal auf dem Motorrad saß, war er 2017 Gesamtsieger des Suzuki GSXR-1000 Cup. In der IDM Superbike 1000 fuhr Höfer auch schon: 2018 bei alpha Racing-Van Zon-BMW. ■



Leon Langstädtler (#11) und Christof Höfer: Nach Yamaha-Cup gemeinsam IDM

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Nach der MotoGP hat die FIM auch einen provisorischen Kalender für die Superbike-WM veröffentlicht.

23.–25. April: Assen/NL  
7.–9. Mai: Estoril/P  
21.–23. Mai: Aragón/E  
11.–13. Juni: Misano/I  
2.–4. Juli: Donington Park/GB  
3.–5. September: Magny-Cours/F  
17.–19. September: Barcelona/E  
24.–26. September: Jerez/E  
1.–3. Oktober: Portimão/P  
15.–17. Oktober: Villıcium/RA  
12.–14. November: Mandalika/RI

Hinzukommen soll noch die australische WM-Runde zu einem später zu bestimmenden Zeitpunkt, ein 13. Austragungsort ist ebenfalls geplant.

### SUPERBIKE-WM

Chaz Davies, Superbike-WM-Dritter 2020, der im Ducati-Werksteam gegen den jüngeren Michael Ruben Rinaldi ausgewechselt wurde, fand nun bei Go Eleven Ducati, dem Team, bei dem Rinaldi dieses Jahr so brilliert hat, eine neue Heimat. Der 33-jährige Briten verbrachte sieben Saisons bei Ducati und wurde dabei hinter Dominator Jonathan Rea dreimal Vizeweltmeister und zweimal WM-Dritter. Er hat bislang 32 Siege und 98 Podestplätze in der Superbike-WM auf seinem Konto. Nun will er mit Go Eleven nahtlos an diese erfolgreiche Karriere anknüpfen.

### MACAU-GP

Leser, die den Rhythmus der internationalen Rennsaison seit Jahren kennen, vermissen in unserer letzten Ausgabe den Bericht über den Macau Grand Prix. Der fiel dieses Jahr aus: Wegen der Corona-Pandemie hatten sich bis zum Nennungsschluss nur elf Fahrer angemeldet, von denen dann auch noch welche absagten. Daher nahm der Veranstalter das Motorrad-Rennen aus dem Programm und ließ nur die Autos fahren.





# Weiter in der Wüste

Schönster Sandkasten der Welt:  
Dakar-Rallye in Saudi-Arabien

Corona-Pandemie hin oder her, das große Wüstenspektakel geht auch 2021 in Saudi-Arabien über die Bühne. Der Veranstalter hat aus dem Vorjahr gelernt und neue Sicherheitsbestimmungen erlassen, die auch den Privatfahrern mehr Chancen geben.

Von: **Imre Paulovits**

Über 13 Tage und 12 Etappen geht es vom 3. bis 15. Januar über 7658 Kilometer durch die Wüste der Arabischen Halbinsel. Doch nachdem im letzten Jahr auch mit den 450er-Einzyclern gefährlich hohe Geschwindigkeiten erzielt wurden, haben die Veranstalter auf die Teams und ihre langjährigen Experten gehört. So sind

nun nur noch sechs Hinterreifen für die gesamte Strecke erlaubt. Um damit vor allem bei den steinigen Etappen durchzukommen, kann nicht mehr gnadenlos reingehalten werden. Auch dürfen im Motor keine Kolben mehr getauscht werden, und das Roadbook wird nur noch 20 Minuten vor dem Start jeder Etappe herausgegeben. Genug Zeit, die Rolle in den Tripmaster einzuziehen, aber nicht genug, um einen externen Map-Man zu beauftragen, weitere Angaben zu suchen.

## Lob vom Profi

„Das kann ich alles nur begrüßen“, stimmt Heinz Kinigadner dem zu. „Das sind alles Dinge, die das Tempo herausnehmen und die ursprüngliche Idee der Rallye als harte Langstreckenfahrt für das Material weiter in den Vordergrund heben, und die auch die Privatfahrer wieder näher an die Werksfahrer bringen. Es ist auch



Dakar 2021: Die Tagesetappen sind zwischen 452 und 813 Kilometer lang



Titelverteidiger: Der Amerikaner Ricky Brabec und das Honda-Werksteam

gut, dass nur noch eine Sorte von Reifen gefahren werden darf, damit sparen wir uns einen zusätzlichen LKW, und auch das bringt die Privatiers weiter nach vorn.“

Bei den Autos wurde dieses Jahr bereits das digitale Navigationssystem eingeführt, bei den Motorrädern soll es 2022 folgen. „Wir wollten es schon für dieses Jahr haben, aber die ganzen Rallyes, wo man es hätte testen können, sind wegen Corona ausgefallen, und ohne einen ordentlichen Testlauf ist so etwas zu gefährlich“, weiß Kinigadner. „Aber wenn es

funktioniert, dann ist das eine gute Sache, die die Sicherheit weiter erhöht, denn der Veranstalter kann auch während der Tagesetappe gefährliche Stellen nachträglich markieren.“

Die Rallye wird wegen Corona auch weitere Abstriche hinnehmen müssen. So kann die Veranstaltung nur in einer sterilen Blase – wie dieses Jahr bei der Formel 1 und der MotoGP – durchgeführt werden. Vor dem Rennen müssen alle, die teilnehmen, einen Test machen, und niemand darf die Blase verlassen. ■



Sonnenaufgang für die Eisspeedway-Saison 2021?



# Quo vadis, Eisspeedway?

KHOMITSEVICH

Nach der wegen der Corona-Pandemie größtenteils ausgefallenen Sommersaison folgt im Winter die Eisspeedway-Kampagne. Doch findet sie 2021 tatsächlich statt? Die Vorzeichen sind schlecht.

Von: **Thomas Schiffner**

**A**ls im März 2020 die Corona-Pandemie Fahrt aufnahm, mussten die letzten beiden GP-Veranstaltungen in Inzell und Heerenveen abgesagt werden – Inzell nur fünf Tage vor dem geplanten Termin! Der Russe Daniil Ivanov wurde nachträglich nach sechs von zehn

geplanten Rennen zum Weltmeister erklärt, Hans Weber belegte einen starken siebten Rang.

Das alles sollte im Hinblick auf die Saison 2021 keine Rolle mehr spielen – so dachten alle, bevor im Oktober die zweite Coronawelle europaweit anrollte. Nun scheint das Virus dem Eisspeedway als erster Motorsportart schon die zweite Saison zu verhageln. Die FIM verabschiedete vor zwei Wochen einen Notkalender mit nur zwei GP-Veranstaltungen und nur einem Qualifikationsrennen. Dabei waren es die Veranstalter, die glaubten, ein Rennen durchführen zu können: Togliatti will im Februar die ersten zwei GP-Rennen ausrichten. Im Distrikt Samara sind aktuell Veranstaltungen mit 50 Prozent der Stadionkapazität er-

laubt. Es dürfen 7500 Besucher in das 13000 Plätze fassende Freiluftstadion eingelassen werden. Doch Stand heute erteilen die russischen Behörden für Ausländer nicht einmal Einreisevisa.

Die kasachischen Veranstalter in Almaty und Shadrinsk (RUS) haben bereits abgewunken. In Shadrinsk sind Zuschauer nicht zugelassen, und der Veranstalter hat finanzielle Probleme. Die zweite und gleichzeitig letzte GP-Veranstaltung soll im März in Berlin sein. Stand heute wären auch dort keine Besucher zugelassen, doch ADMV-Veranstalter Eisspeedway Union Berlin hofft mit einem Hygienekonzept auf das „Go“ der Berliner Behörden.

## Einzig Quali abgesagt

Für diesen „Mini-GP“ 2021 sollte sich ein bestimmte Fahrerzahl aus einem 24er-Feld am 16.01. in Örnköldsvik qualifizieren. Doch der Veranstalter sagte letzte Woche ebenfalls ab, nachdem nun auch in Schweden ein Teil-Lockdown verhängt wurde. Sollte die WM-Endrunde überhaupt stattfinden können, würde der FIM nichts anderes übrig bleiben, als die 15 Fahrer aus dem GP 2020 zu nominieren. Für den Nachwuchs ein verheerendes Zeichen.

Ohnehin können 2020/2021 nur die russischen Fahrer trainieren und nationale Wettbewerbe austragen. Für westeuropäische Piloten wie Weber, Zorn, Simon und Co., die zuletzt sogar in den russischen Ligen starten durften, gilt bis auf Weiteres ein Einreiseverbot nach Russland.

Das derzeit sicherste Rennen der kommenden Saison scheint die Europameisterschaft in Tomaszów Masowiecki (Polen) zu sein. Die für letzten März geplante EM wurde jüngst zum dritten Mal auf 13. Dezember verlegt. Auch in die Arena Lodowa dürfen keine Zuschauer rein, doch Promotor SpeedwayEvents verhandelt mit TV-Stationen wegen einer Liveübertragung.

Nominiert sind die Deutschen Hans Weber, Benedikt Monn und Luca Bauer sowie der Österreicher Franz Zorn. Markus Jell hat wegen Corona abgesagt. ■

## EISSPEEDWAY-EM/WM

**13.12.20** EM Tomaszów Masowiecki (PL)  
**16.01.21** WM-Qualifikation Örnköldsvik (S) **abgesagt**  
**13./14.02.21** GP 1+2 Togliatti (RUS)  
**06./07.03.21** GP 3+4 Berlin (D)

SCHIFFNER



Kann Corona-Weltmeister Daniil Ivanov seinen Titel überhaupt verteidigen?

## NACHRICHTEN

### HENRY JACOBI BEI JACKY MARTENS

Für den Deutschen Henry Jacobi hat die Teamsuche ein glückliches Ende gefunden. Für die kommende Saison heuerte der 24-jährige Thüringer beim MXGP-Team JM Honda Racing von Weltmeister Jacky Martens (B) an und wird die neue Honda CRF 450R pilotieren. „Ich wollte schon zu meinen Husqvarna-Zeiten immer mit Jacky arbeiten, was leider nicht geklappt hat. Doch jetzt bietet sich diese Möglichkeit!“, so Henry Jacobi in freudiger Erwartung. Die Trauben hängen hoch in der MXGP-Klasse, die Top 10 als Ziel für Jacobi und seinen Teamkameraden Michele Cervellin (I) sind gesetzt.

### TONUS UND GUILLOD MÜSSEN WARTEN

Die beiden Schweizer MXGP-Piloten Arnaud Tonus und Valentin Guillod haben offiziell noch kein Team für die nächste WM-Saison 2021. Möglich wäre ein rein Schweizer Yamaha-Team mit Unterstützung des Yamaha-Importeurs Hostettler.

### LANGBAHN-WM OHNE TRESARRIEU

Langbahn-Rückkehrer Erik Riss kam mit der Beantragung einer permanenten WM-Wildcard zu spät, deshalb muss er, außer bei eventuellen Wildcard-Einsätzen, 2021 zuschauen. Jetzt meldete sich der Franzose Mathieu Tresarrieu, Weltmeister des Jahres 2017, aus privaten Gründen ab. Im letzten Jahr hatte sich sein Landsmann, der 2019er-Weltmeister Dimitri Bergé wegen Konzentration auf Speedway zurückgezogen. Von den Weltmeistern der letzten sieben Jahre sind 2021 damit nur noch Martin Smolinski (2018) und Lukas Fienhage (2020) dabei.

### Langbahn-WM 2021

**13.05.** Herxheim (D)  
**04.07.** Mühldorf (D)  
**13.07.** Marmande (F)  
**22.08.** Challenge Scheeßel (D)  
**28.08.** Rzeszów (PL)  
**04.09.** Morizès (F)





Wie im Vorjahr wurde der Schweizer Jeremy Seewer WM-Zweiter hinter Champion Tim Gajser. Seewer bestritt alle 18 WM-Läufe und konnte im dramatischen Saisonfinale im Kampf um Silber Superstar Antonio Cairoli noch abfangen. Der 26-Jährige ist neben Weltmeister Ken Roczen der erfolgreichste deutschsprachige Pilot. Klappt es nächstes Jahr mit dem ersehnten Titel in der MXGP-Klasse, Herr Seewer?

Von: **Frank Quatember**

**Ein erfolgreiches Jahr für Sie als Vizeweltmeister. Zeitweise waren Sie in Titelnähe, nach Rennen 2 in Mantova nur 16 Punkte entfernt von Platz 1. Haben Sie da an die Chance auf den Titel geglaubt?**

Ich bin niemand, der auf die Tabelle schaut wegen der Abstände. Um den Druck rauszunehmen, denke ich nur von Rennen zu Rennen. Aber natürlich habe ich mitgekriegt, dass es eng war, und auch mal an den Titel gedacht. Doch nur kurz, denn schon beim ersten Rennen in Mantova habe ich gemerkt, dass irgendwas nicht ganz stimmt. Dass ich mindestens in einem von beiden Läufen Schwierigkeiten habe, und das setzte sich in den nächsten beiden Rennen in Mantova fort. Genauso war es in Spanien und zu Beginn in Lommel, erst ab Lommel 3 ging es wieder bergauf. So habe ich es gefühlt, und so waren auch die Resultate. Ich denke es war sehr schwierig, über diese komplizierte, ungewöhnliche Saison die ganze Zeit auf einem Hoch zu bleiben, und das kleine Leistungsloch bei mir kam zur schlechtesten Zeit. Die Ursache dafür war mental, nicht körperlich. In vier WM-Läufen war ich im Kopf nicht ganz da und habe Fehler gemacht. Im Grunde weiß ich, woran es lag, aber das ist nichts für die Öffentlichkeit. Dazu kam auch eine kleine Verletzung aus Kegums, die ich lange mit mir herumgeschleppt habe.



Jeremy Seewer: Versuchen, nächstes Jahr aufzuholen

**Zum Saisonende hin haben Sie noch mal mächtig aufge-**



# „Habe den Rückstand zum Titel diese Saison halbiert“

## **drehen und am Ende in einem packenden letzten GP sogar noch Cairoli geknackt.**

Sicher war Cairoli nicht in seiner besten Form. Jeder hat seine Probleme, letztendlich interessiert das aber niemanden. Ich habe mich natürlich riesig gefreut, einen neunmaligen Weltmeister noch abzufangen. Mein Telefon war jedenfalls krass voll, mehr als 100 Nachrichten gingen da in kurzer Zeit ein. Dasselbe noch mal in Social Media. Aber Vorsicht, wenn es mal in die andere Richtung geht, kann sich das ganz schnell ändern. Habe ich auch schon erlebt.

## **Was ist einfacher, Cairoli oder Prado zu jagen oder eine Führung in der Tabelle zu verwalten?**

Ich finde es ist einfacher, jemanden zu jagen. Es sei denn, du hast selbst jemanden am Hinterrad, der dich jagt. Dann wird's kompliziert. Das Level an der Spitze war diese Saison sehr hoch, und das mitzuhalten ist schwer genug.

## **Falls wir kommende Saison erneut Triple-GPs und Eintagesrennen für die MXGP-Klasse erleben, sehen Sie das als Vor- oder Nachteil für sich?**

Ich glaube nicht, dass es so weitergeht wie diese Saison. Wenn doch, hat's für mich weder Vor- noch Nachteile. Man konnte sehen, dass ich gut mit dem Format klarkomme, trotzdem bevorzuge ich Rennen mit Samstag. Den nutze ich, um am Motorrad zu arbeiten und mich an die Strecke heranzutasten. Dagegen hieß es diese Saison mit nur einem Renntag immer Vollgas, was aber auch gut geklappt hat. Alle meine Trainings- und Qualiläufe waren im grünen Bereich, deshalb keine Vor- und Nachteile. Was Tests und Masken betrifft, das werden wir alle überleben, auch wenn eine Maske bei 30 Grad sehr uncool ist. Für mich wären das Wichtigste die Zuschauer, die fehlen mir am meisten.

## **Wie hat sich die lange Pause nach Valkenswaard für Sie ausgewirkt?**

Valkenswaard war mein schlechtestes GP im Jahr 2020, danach die lange Pause war schon ungewohnt. Man sagt ja, man ist nur so gut wie sein letztes Rennen.

Ich habe aber versucht, positiv und entspannt die Pause anzugehen und vieles runtergefahren. Ich habe mich mit Kumpels getroffen und war ziemlich raus aus diesem Kreislauf: der nächste Flug, das nächste Rennen, das nächste Training... Als es dann wieder losging, war das Feuer und die Lust auf's Fahren aber sofort wieder da.

„Klar will ich Weltmeister werden. Letztes Jahr war ich nervös und gestresst. Das schaut jetzt ganz anders aus.“

Jeremy Seewer

## **Tim Gajser hat die Saison letztlich dominiert. Wie wollen Sie nächstes Jahr den Abstand zu Tim verringern?**

Letztes Jahr hatte Tim um die 200 Punkte Vorsprung auf mich, dieses Jahr nur noch 100! Also: Wir haben den Rückstand halbiert. Tim hat den Unterschied zum Saisonende gemacht. Bis zur Jahresmitte waren wir ziemlich gleichauf. Klar, ich hatte meine Fehler. Aber selbst ohne die wäre Tim vorn gewesen, er war einfach saustark. Ab Mantova hat er das Blatt gewendet und fast jedes Rennen gewonnen. Ich werde nächstes Jahr natürlich versuchen aufzuholen. Aber es sind noch einige andere Gegner im Rennen, ich muss nur auf mich schauen. Mehr Speed, mehr Konstanz, mental stabil bleiben und wenn möglich optimale Starts – das wäre die perfekte Welt. Das schafft aber niemand, auch Tim nicht. Schlussendlich sind es 1000 Teile von einem Puzzle, und wer die meisten zusammenhat, gewinnt. Einmal mehr hat diese

Saison gezeigt, wie wichtig es ist, die ganze Serie ohne Ausfall zu bestreiten. Ein GP-Sieg ist schön, macht dich aber nicht zum Champion.

## **Die KTM-Truppe erscheint wie immer extrem stark mit Cairoli, Herlings und Prado. Wen schätzen Sie von dem Trio am stärksten ein?**

Herlings ist hart im Nehmen, der kommt schon wieder stark zurück. Er ist schon ein paar Mal durch solche Dinge, aber es wird für ihn nicht einfach werden, das ist klar. Von dem KTM-Trio ist für mich Prado der Gefährlichste. Der gewinnt fast jeden Start. Und schafft es, die Tür zuzumachen, dass niemand überholen kann. Ich hatte schon in der MX2 etliche Duelle mit ihm. Es war also nicht neu für mich, sondern nur die Bestätigung, dass er sich nicht geändert hat. Er weiss genau, wo du wann mit dem Motorrad bist und, wenn er vor dir in der Spurrille ist, hält er kurz an, nur um dich aus dem Rhythmus zu bringen. Das ist sein Ding und ich versuche ihm zu zeigen, dass das mit mir nicht so geht. In Lommel lag er mal unten, aber es war nicht mein Fehler.

## **Das Ziel für 2021 dürfte der Titel sein. Werden Sie auf dem Weg dahin irgendetwas ändern?**

Klar will ich Weltmeister werden. Ich gehe das aber nicht zu verbissen an, weil ich mir nicht zu viel Druck machen will. Ich gebe mein Bestes und versuche alles, um dieses Ziel zu schaffen. Es wird Änderungen geben, vor allem teamintern. Ich werde wieder mit meinem italienischen Mechaniker Luigi «Cippa» Rossini arbeiten. Außerdem werden ein paar Leute im Team ausgewechselt, um noch besser gerüstet zu sein. Letztes Jahr zu diesem Zeitpunkt war ich nervös und gestresst weil ich wusste, dass einiges nicht perfekt war, und ich so meine Leistung nicht hundertprozentig abrufen konnte. Das schaut jetzt ganz anders aus, und ich bin vollkommen positiv gestimmt.

## **Arminas Jasikonis hatte einen schweren Sturz dieses Jahr. Wie sehr hat Sie das beschäftigt?**

Sein Sturz war heftig. Im Rennen selbst sieht man das, ist geschockt, hat aber keine Chance nachzudenken. Nach dem Ziel, auf dem Podium, war das aber ein komisches Gefühl. Ich habe die Champagner-Flasche nicht aufgemacht, hatte den GP gewonnen, aber das war eigentlich alles egal. In Gedanken war ich bei Arminas. Obwohl wir nicht beste Kumpel sind, hatten wir echt coole Zeiten zusammen bei Suzuki. Wenn ich mit jemandem rede im Paddock, dann mit ihm, und wir verstehen uns immer gut. Ich hatte Zeit, über seine Verletzung nachzudenken, bei der es ja nicht um Lähmung ging, sondern um den Kopf. Das ist das Schlimmste, und Gott sei Dank scheint es bei Arminas bergauf zu gehen. Ich schreibe mindestens einmal die Woche mit ihm, um zu wissen, wie es ihm geht. Ich hoffe und wünsche ihm, dass er nächstes Jahr wieder am Start steht. ■



Jeremy Seewer

**Geburtstag:** 18. Juli 1994  
**Geburtsort:** Bülach (CH)  
**Herkunftsland:** Schweiz

### **WM-KARRIERE**

2006: Schweizer Meister 65 ccm  
2008: Schweizer Meister 85 ccm  
2011: Junioren-WM 125 ccm, Platz 2  
2012: EMX 250 ccm, Platz 5  
2013: EMX 250 ccm, Platz 2  
2014: MX2-WM, Platz 10  
2015: MX2-WM, Platz 5  
2016: MX2-Vizeweltmeister  
2017: MX2-Vizeweltmeister  
2018: MXGP-WM, Platz 8  
2019: MXGP Vizeweltmeister  
2020: MXGP Vizeweltmeister

### **Hobbys**

Piano, Mountainbike, Natur, Designen



**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## BMW



**1971/73 BMW 3.0 CSL „Batmobile“, Originalfahrzeug mit Historie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!**  
08036-7006, www.cargold.com H

**3200 CS Bertone**, Fg. 76388 (160 PS !), EZ 10.7.64, 1. Hand, Originalzustand mit Original KFZ-Brief, hellgrau/Leder schwarz, 139.500,- €, ortan@web.de

## Jaguar

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

## Mercedes



**mattDYNAMIC- "V 300d HARTMANN VP Spirit"**, EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallisch-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp1, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! DISTRONIC, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., zum Preis von 72.222,- € (16% MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO.RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55114



**1937 Mercedes 320n Spezialroadster**, wunderschöne Rarität, perfekt restauriert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



www.varex.com

**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55055

## VANSPO.RTS.DE



**Adventure-VAN Edition GEOTREK 1/10, "V 250"** - VANSPO.RTS VP GRAVITY, EZ 03/2017, ca. 34500 km, Facelift auf Mod. 2020, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre schwarz, Unterbodenschutzplatten Alu, Höherlegung 30 mm, 18 Zoll KRONA 1 Felgen (Grobstollenreifen: General Grabber 235/55 R18 XL), Sonderbeleuerung Rautensteppung schwarz, Leistungsoptimierung, Sonderfolierung „matte khaki green“ mit Höhenlinien, Offroad Dachträger mit div. Zubehör, Reismobilbox mit 2 Heckschubblenden, Alu-Staubboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, Schiebetüren links u. rechts, Comand Online u.v.m., zum Preis von 74.820,- € (16% MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO.RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55117



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

## Oldtimer



**Kurier**, Bj. 6/1964, 130000 km, 44 kW (60 PS), 2 Besitzer, 4 Zylinder, VB 10.800,- €. 29646 Bisingen, Tel. 0170/3554275  
mehr: motor-klassik.de Nr. 55090

## Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

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

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



**911 Carrera 4 Cabrio PDK**, 30200 km, 272 kW (370 PS), UFF schwarz, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 87.500,- €. 44627 Herne, Tel. 0170/2418925  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55121

**Porsche AT-Motoren:** 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

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



**1961 Porsche 356 BT5 Roadster**, Concours Qualität! Vollrestauriert € 224.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

**Bestellservice\* und Abo-Service**

**motorsportaktuell@dpv.de**

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

**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



Burnout-Syndrom: Mahindra-Neuzugang Alexander Sims lässt es bei den Formel-E-Testfahrten in Valencia qualmen

MOTORSPORT IMAGES

## DTM/GT Masters Technik-Reglement egal? MSa 48/2020

Zur Zukunft der DTM möchte ich mich wie folgt äußern: Letzten Endes spielt es nicht die ganz große Rolle, welches technische Reglement die DTM künftig verfolgt. Tourenwagen waren weder die Class-1-Boliden noch die GT3-Autos. Um sich wieder auf das „T“ in „DTM“ zu besinnen, hätte man künftig auf TCR oder NGTC wie in Großbritannien setzen müssen. Jedoch gibt es auch hier eine BOP oder Platzierungsgewichte. Ohne die Autos auszubalancieren oder anzugleichen, landet man in der heutigen Zeit entweder bei der Formel 1 oder bei einer Einheitsrennserie. Ich bin sicher, dass auch GT3-Autos in einer Sprintserie funktionie-

ren können, wenn qualitativ hochwertige Fahrer dort starten – die sind doch das Salz in der Suppe. Ebenso die Rahmenbedingungen, wie die generelle Offenheit der Serie, sprich Zugang zum Fahrerlager, dazu das Rahmenprogramm. Ich denke mit nostalgischer Sehnsucht zurück, als Formel BMW/Formel Junior, VW-Markenpokal, Carrera-Cup und die Formel 3 im Rahmenprogramm waren. Die aktuell beschlossenen Rahmenserien halte ich persönlich für unattraktiv. Als Erweiterung des bekannten DTM-Formats könnte mit den GT3 ein DTM-Endurance-Cup eingeführt werden, analog zur V8-Supercars-Serie in Australien, wo sich ja auch zwei Fahrer ein Auto für längere Rennen teilen.

**Markus Meitinger**  
D-86850 Fischach

## Gegner gebügelt? KTM-Sieg in Portimão MSa 50/2020

Sorry, aber wenn Marc Márquez nicht anwesend ist und Valentino Rossi sowie nahezu alle Yamaha-Fahrer komplett außer Form sind (mit Ausnahme von Morbidelli), dann wird Suzuki halt Weltmeister und KTM kann ein bisschen bügeln. Dazu Rennsport ohne Besucher – ein Jahr zum Vergessen!

**Werner Anton Pedack**  
D-90765 Fürth

### 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.

**12./13. Dez.: DSK Schotter Performance Training Strohn unter Leitung von DSK-Präsidiumsmitglied Armin Schwarz**  
**6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring**

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)





# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 04. Dezember

13.00	Formel 2 Bahrain, Training <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
14.25	Formel 1 Bahrain, FP1 <b>LIVE</b>	Sky Sp.1*/N-TV
16.40	Formel 2 Bahrain, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
18.25	Formel 1 Bahrain, FP2 <b>LIVE</b>	Sky*/N-TV/ORF

#### Samstag, 05. Dezember

13.05	Formel 2 Bahrain, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
14.55	Formel 1 Bahrain, FP3 <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
17.00	Formel 1 Bahrain, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
17.45	Formel 1 Bahrain, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
ca. 17.50	Formel 1 Bahrain, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
18.30	Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick	Sport 1

#### Sonntag, 06. Dezember

13.55	Formel 2 Bahrain, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
16.15	Mick Schumacher (Doku), Teil 2	RTL
17.00	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
17.30	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	SRF info
17.50	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1
17.55	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
20.35	Sportwagen-WM, Bahrain (Wh.)	Sport 1+*

#### Montag, 07. Dezember

00.30	Rallye-EM Kanaren, Highlights	Eurosport 2*
-------	-------------------------------	--------------

### Motorrad

#### Samstag, 05. Dezember

ab 13.35	Div. Offroad-Events (bis 16.10)	Motorvision TV*
----------	---------------------------------	-----------------

#### Sonntag, 06. Dezember

14.15	IoM TT 2019, Superbike-TT-Rennen	Motorvision TV*
-------	----------------------------------	-----------------

#### Montag, 07. Dezember

ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*
----------	-------------------------	-----------------

## Internet/Livestreams

#### Freitag, 04. Dezember bis Sonntag, 06. Dezember

---	Formel 1 Bahrain, alle Sessions <b>LIVE</b>	
	www.fltv.com* (alternativ: fltv.formula1.com*)	

#### Freitag, 04. Dezember

08.40	EuroNASCAR 2 Valencia, 1. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
12.40	EuroNASCAR Pro Valencia, 1. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
15.55	EuroNASCAR 2 Valencia, 2. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
22.00	Rallye-WM Monza, 1. Tag (Zus.)	redbull.tv

#### Samstag, 05. Dezember

07.00	Super Formula Suzuka, 1. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
08.40	EuroNASCAR Pro Valencia, 2. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
16.00	Rallye-WM Monza, Special Stage <b>LIVE</b>	redbull.tv
22.00	Rallye-WM Monza, 2. Tag (Zus.)	redbull.tv

#### Sonntag, 06. Dezember

07.00	Super Formula Suzuka, 2. Rennen <b>LIVE</b>	YouTube
22.00	Rallye-WM Monza, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv

\*kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

03.-06.12.	Rallye-WM, Monza	I
05./06.12.	NASCAR Euro Series, Valencia	E
05./06.12.	Super Formula, Suzuka	J
06.12.	Formel 1/F2, Sakhir (2)	BRN

### Motorrad

– keine Termine in dieser Woche –

# Vorschau



Zweites FI-Wochenende von Bahrain: Schafft Hamilton das Doppel in Sakhir?

XPB



Formel-2-Finale Bahrain: Mick Schumacher hat den Titel vor Augen

XPB



Rallye-WM: Beim Saisonabschluss in Monza wird der neue Weltmeister gesucht

HYUNDAI



MotoGP: Die Statistiken zu einer der spannendsten Saisons der Geschichte

MICHELIN



# ALLE AUTOS. ALLE DATEN. ALLE PREISE.

**auto motor und sport** **AUTOKATALOG** Modelljahr 2021

The cover features several car models: a silver BMW iX3, a yellow Dacia Sandero, a blue Kia Sorento, a blue VW ID.4, a dark green Rolls-Royce Ghost, a yellow Toyota Yaris Cross, a silver Mercedes S-Klasse, a red Lynk & Co 01, and a white Opel Mokka. A green plug icon with the text 'Extra: Elektroauto-Schwerpunkt' is positioned on the left. A yellow circle on the right contains the text 'Über 2200 Autos aus aller Welt'. The main title 'ALLE NEUHEITEN 2021' is prominently displayed in the center.

**Extra: Elektroauto-Schwerpunkt**

# ALLE NEUHEITEN 2021

Über 2200 Autos aus aller Welt

++ Neuheiten-Kalender 2021 ++ Exoten & Supercars ++ Elektro-Reichweiten-Test ++ Studien des Jahres ++

**Das weltweite Modellangebot 2021** jetzt im Handel oder bequem per Post nach Hause. Für nur 12,90 €.