

MOTOR SPORT aktuell

NR. 52 / 09. DEZEMBER 2020

GP Sakhir: Mercedes verwachst Pérez siegt nach Boxen-Drama



Mitmachen
und gewinnen!
**DIE GROSSE
LESERWAHL**
1. Preis
AUTO-JAHRESABO
von ViveLaCar

BMW stoppt Zusammenarbeit
**Schnitzer-Team
vor dem Aus**

MotoGP-Interview
**Cal Crutchlow über
seinen Ausstieg**

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



Formel-2-Finale in Bahrain
**Mick Schumacher:
Titel und F1-Vertrag**



Rallye-WM: Saisonfinale Monza
**Ogier feiert seinen
siebten WM-Titel**



MotoGP: Marc Márquez
**Lange Pause nach
OP-Komplikation?**

Inhalt

Automobil:

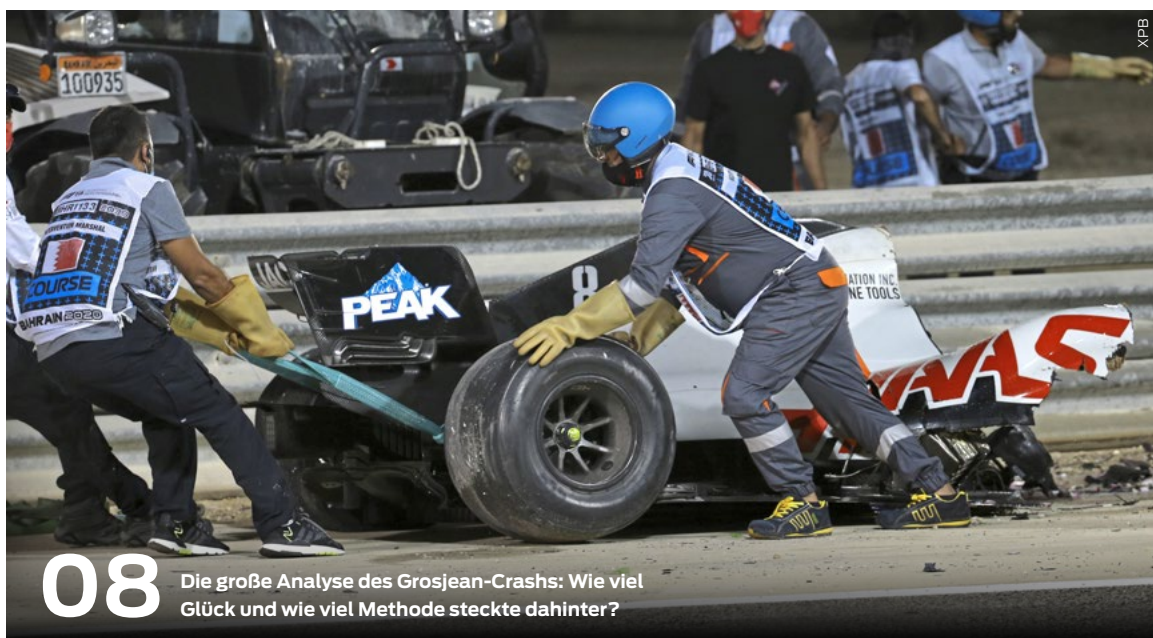
- Formel 1** Russell brilliert, Pérez gewinnt bei Sakhir-GP **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Bahrain **S. 6**
- Formel 1** Die Analyse von Grosjeans Horror-Unfall **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar, Nachrichten **S. 10**
- Formelsport** Mick Schumacher ist neuer Formel-2-Meister **S. 12**
- Sportwagen** Bentley-Ausstieg, VLN-Interview, News **S. 14**
- Rallye-WM** Ogier krönt sich mit Sieg zum Weltmeister **S. 18**
- Rallye-WM** WRC2/3 Monza: Mikkelsen unaufhaltsam **S. 22**
- Rallye** Weitere WM-Berichte und das Aus für VW Motorsport **S. 23**
- Tourenwagen** Neues aus WTCR, Supercars und BTCC **S. 35**
- Tourenwagen** Final-Spektakel der NASCAR Euro Series **S. 36**

Motorrad:

- Leserwahl** Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 25**
- MotoGP** Cal Crutchlows großes Abschieds-Interview **S. 38**
- Motorrad-WM** Dritte OP für Marc Márquez – das Aus? **S. 40**
- Motorrad-WM** News und Hintergründe aus den Klassen **S. 41**
- Motorrad-WM** MotoGP-Saisonstatistik und aktuelle News **S. 42**
- Historie** Gilera: Mit vier Zylindern zum 500er-Titel 1957 **S. 44**
- Service** Lesetipps und Kalender für Motorrad-Rennfans **S. 47**
- Straßensport** Das Aktuellste aus IDM, SSP-WM und Co. **S. 48**
- Offroad** Ausblick auf den Bahnsport 2021, News **S. 49**
- Offroad** Interview mit FMX-Weltmeister Luc Ackermann **S. 50**

Leserservice:

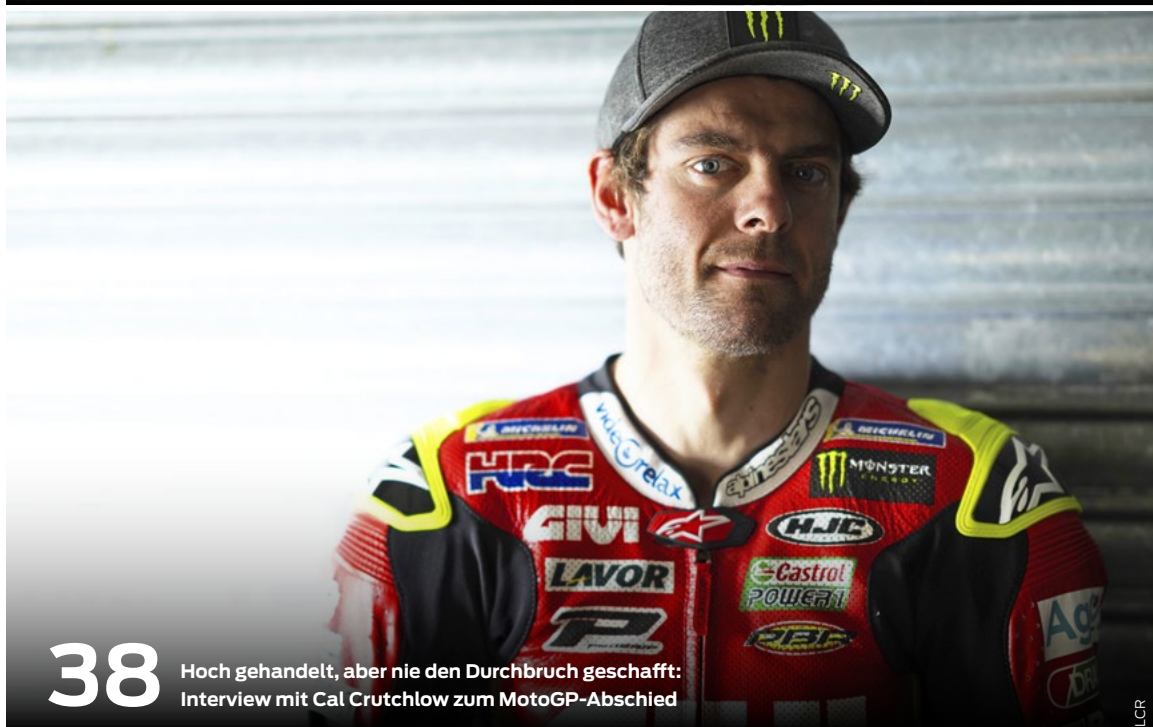
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



08 Die große Analyse des Grosjean-Crashes: Wie viel Glück und wie viel Methode steckte dahinter?



22 WRC2/WRC3 Monza: Ex-Werksfahrer Andreas Mikkelsen führte beim WM-Finale einen Skoda-Doppelsieg an



38 Hoch gehandelt, aber nie den Durchbruch geschafft: Interview mit Cal Crutchlow zum MotoGP-Abschied

Editorial

Nicht jeder Kehraus ist eine saubere Sache: Die Autohersteller nutzen die Krise, um im Rennsport aufzuräumen. BMW macht dabei den schlechtesten Job.

Die letzten zwei Wochen hatten es in sich: Einige Hersteller stellten sich im Motorsport neu auf, andere dagegen sprangen planlos in die Grube. Da ist zunächst der VW-Konzern. Sein Boss, Herbert Diess, gilt als spaßfrei und voll elektrifiziert, woraufhin man das Schlimmste hätte befürchten müssen. Es kam anders: Audi hat mit der Rallye Dakar und der neuen LMDh-Topklasse im Langstreckensport mittelfristig zwei neue Top-Programme. Die Formel E springt über die Klinge, der GT-Kundensport bleibt erhalten.

Das ist eine Aufstellung mit Augenmaß, kosteneffizient und ohne Hauruck-Blödsinn. Porsche ist als Nächster an der Reihe, auch hier steht eine Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports mit einem LMDh-Auto zu erwarten, der GT-Sport wird eh weiter laufen – macht Sinn. Die Fokussierung der VW-Gruppe auf ihre Cash-Kühe Porsche und Audi sorgt aber an den Rändern für Fransen: Bentley muss sein GT3-Programm streichen. Und VW Motorsport ist das Opferlamm auf dem Altar der Zukunft für Audi und Porsche – der Laden wird einfach zugesperrt. Bitter für die Mannschaft in Hannover, aber absehbar nach dem ersten Kahlschlag, als Diess im November 2019 übereilt dekretierte, Volkswagen dürfe niemals mehr Motorsport mit Verbrennungsmotoren machen.

Zwischen den Stühlen sitzt Lamborghini: Es gibt Quellen, die sagen, auch Lamborghini könnte ein LMDh-Auto machen, eventuell als Audi-Kopie. Hinter dem Gerücht steckt mehr: Diess wird im VW-Konzern die Formel E rasieren (und wir applaudieren recht herzlich!),

gleichzeitig will er eine Marke in die Formel 1 schicken (mehr Applaus!). Nach Lage der Dinge wäre das Audi. Nehmen wir Transformation und Coronakrise als Hintergrundgemälde für die Strategie-Anpassung, muss man sagen: Das hätte schlechter laufen können.

So wie bei BMW, die für mich die totale Planlosigkeit verkörpern. Erstens trifft BMW nie eine Entscheidung selber, sondern zieht immer nur nach: Im April stieg Audi aus der DTM aus, dann BMW. Im November steigt Audi aus der Formel E aus, dann BMW. Man lässt sich die Strategie vorsingen, ist Spielball, nicht Akteur. Jetzt hat man zweitens auch noch das Super-Traditionsteam Schnitzer Motorsport abgesägt (siehe Seite 16), das mehr für den Motorsport und die Marke getan hat als die meisten ihrer Sportchefs.

Doch was drittens verschämt mitten am letzten Wochenende als Teilneuausrichtung kommuniziert wurde, ist wirklich übel: BMW weitet sein Engagement im Sim-Racing aus. Wirklich? Auf das Fanal hat die Fan-Gemeinde gewartet! Sim-Racing hat im Motorsport einen Marktanteil von weit unter 10 Prozent. Und die Leute, die da spielen oder beim Spielen zugucken, kaufen keine BMW. Warum Sim-Racing? Das ist offenbar der letzte Zufluchtsort, wo die Marke BMW noch Sportlichkeit kommunizieren kann. Und das ist wirklich bitter!

Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



VIDEOKONFERENZ MIT GROSJEAN

Romain Grosjean schilderte in einer Videoschleife seine dramatischen 28 Sekunden im Feuer. Michael Schmidt hörte genau zu und schrieb mit. Haas verdient für seine Medienarbeit in der letzten Woche großes Lob. Der US-Rennstall ging mit dem Unfall maximal transparent um.



UNTER ÄHNLICHEN BEDINGUNGEN

Diesmal reiste keiner unserer Rallye-Reporter zum WM-Finale, man hielt über Videochats und Telefon Kontakt mit den Aktiven, Teams und Funktionären. Um bei ähnlich winterlichen Bedingungen wie in der von der Corona-Pandemie heftig betroffenen Lombardei zu arbeiten, düste Reiner Kuhn in seine badische Heimat und blickte aus dem alternativen Home Office auf den schneebedeckten Südschwarzwald.



REISE ZUM MITTELPUNKT

MSa-Offroadspezialist Thomas Schiffner machte eine Reise zum Mittelpunkt Deutschlands nach Niederdorf. Sein geografisches Interesse an der thüringischen Gemeinde hielt sich jedoch in Grenzen, denn er konzentrierte sich auf Luc Ackermann, den Mittelpunkt der Freestyle-Motocross-Welt.



50

Luc Ackermann: MSa besuchte den weltbesten Freestyle-Motocrosser

SCHIFFNER

Ein Grand Prix mit

George Russell fuhr wie von einem anderen Stern. Doch Mercedes verwehrte mit einer unerklärlichen Boxenpanne seinem pfeilschnellen Aushilfsfahrer den ersten Sieg. Den eroberte dafür Sergio Pérez, der nach einer Runde fast aussichtslos Letzter war.

Von: **Andreas Haupt**

Warum verpatzte Mercedes die Boxenstopps?

Bis zum Missgeschick seiner Mannschaft führte George Russell das Rennen souverän an. In einem Auto, das er in drei Trainings und einer Qualifikation auf rund 500 Kilometern kennengelernt hatte, dominierte der Ersatz von Lewis Hamilton den Teamkollegen nach Belieben. Russell verteilte 57 Ohrfeigen an Valtteri Bottas. In 57 der 61 Runden bis zum Malheur zeigte er seinem finnischen Rivalen, der bis zum Rennen an die 14000 Kilometer im Mercedes W11 abgespult hatte, den Diffusor. Mehr noch: Russell hängte ihn ab.

Der Shootingstar gewann den Start, obwohl die Lenkradwippen nicht auf seine Hände und Finger, sondern auf die von Hamilton maßgeschneidert sind. Er distanzierte Bottas im ersten Stint auf den Mediumreifen. „Ich hatte zu starkes Untersteuern in den Kurven 4, 7 und 8. Und auf dieser Strecke ist es so, dass du in der verwirbelten Luft bis zu einem Abstand von drei Sekunden nur durch die Kurven driftest“, entschuldigte sich Bottas. Russell ließ sich nicht mal von einem zwischenzeitlichen Schluckauf des Motors aus der Ruhe bringen. „Die Leistung war kurz weg. Ich musste ein paar Einstellungen ändern, und schon lief die Maschine wieder rund. Ich hatte alles unter Kontrolle.“

Bis zur 62. Rennrunde war Russell auf Kurs. Bis die Mercedes-Strategen ihre beiden Fahrer unter Safety Car zu einem Sicherheitsstopp in die Boxengasse lotsten, um sie im Finale mit

frischen Reifen abzusichern. Man hatte fünf Sekunden, um Russell reinzuholen, und weitere fünf bei Bottas. Das war der Abstand zwischen den beiden. Doch nur eine Seite der Garage hörte den Befehl von Teammanager Ron Meadows, einen Satz der Mediumreifen aus den Regalen zu fischen. „Die Mechaniker von George haben den Befehl nicht gehört. Deshalb lagen die falschen Reifen parat“, erklärte Teamchef Toto Wolff.

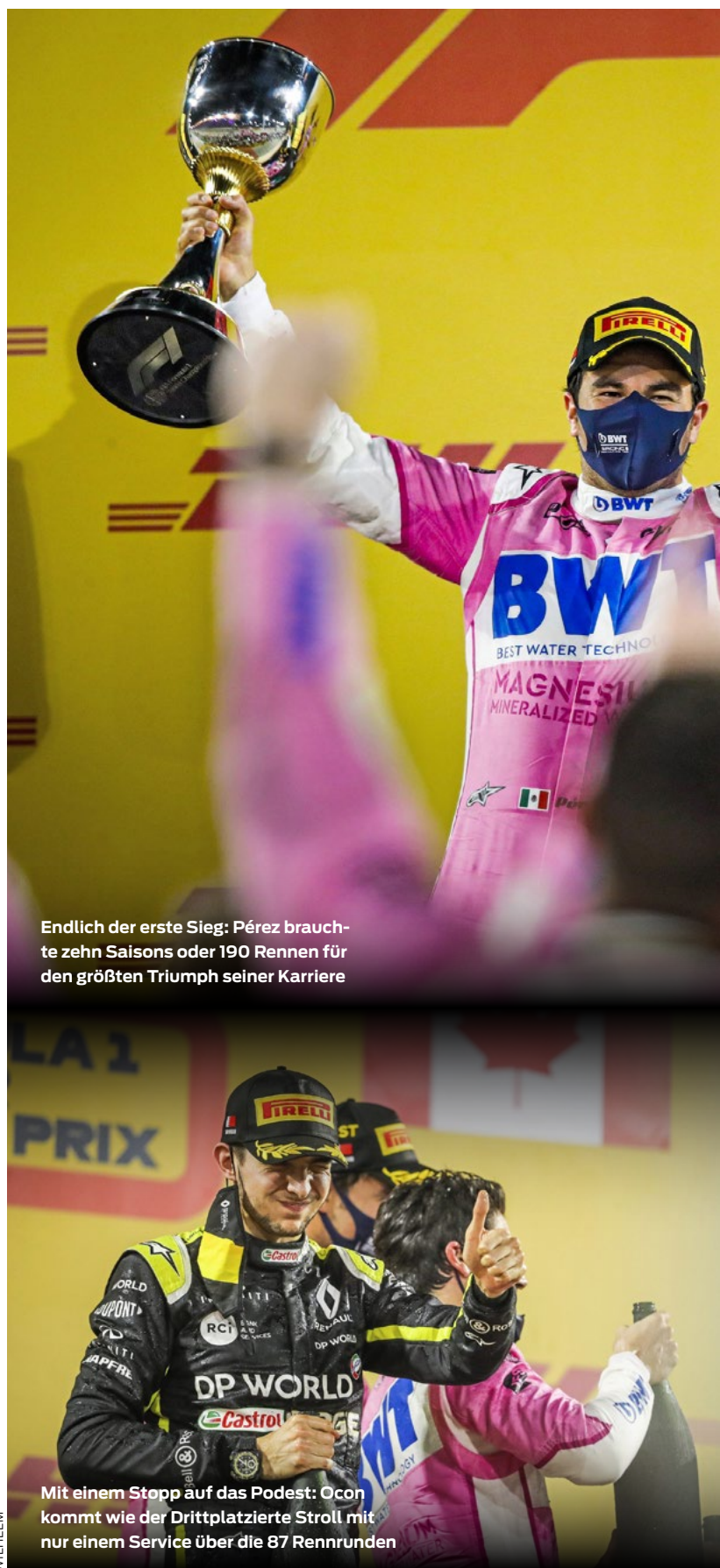
Sie hörten es nicht, weil ein Funkspruch des scheinbar sicheren Siegers den von Meadows überlagerte. In der Hektik steckten die Mercedes-Mechaniker dem Auto mit der Startnummer 63 die Reifen an die Vorderachse, die eigentlich Bottas hätte bekommen sollen. Danach wurde der Finne abgefertigt. Für Bottas war es ohnehin schon die Höchststrafe, hinter dem Teamkollegen anzustehen. Dann dauerte der Stopp auch noch über 27 Sekunden. „Da haben wir den Fehler bemerkt. Wir hatten nicht genug Reifen. Wir mussten ihm deshalb wieder die harten aufstecken“, erklärt Wolff. Die Vorderreifen mit der Kennung für Bottas drehten sich ja am Schwesterauto. Und die von Russell, die zwei Mechaniker hertrugen, musste man sofort wieder runternehmen. Sonst hätte man das gleiche Vergehen zwei Mal begangen.

Mercedes korrigierte den Fehler bei Russell eine Runde später. Die Sportkommissare sahen von einer Sportstrafe oder gar einer Disqualifikation ab. Weil Russell und Bottas ohnehin genug gestraft waren. Mercedes verlor den Doppelsieg und bezahlte für den Teamfehler 20000 Euro.

Hätte Russell ohne Plattfuß noch gewonnen?

Russell ließ sich nicht verunsichern. Auf gebrauchten Mediumreifen entledigte er sich nach dem Restart erst Bottas, dann Lance Stroll und Esteban Ocon. Der schnellste Mann im Feld machte Jagd auf Sergio Pérez. „Ich hätte ihn noch schnappen können“, glaubt der 22-jährige.

Der Mercedes holte zwischen zwei bis fünf Zehntelsekunden pro Runde auf. Doch ein schleicher Plattfuß hinten links



Endlich der erste Sieg: Pérez brauchte zehn Saisons oder 190 Rennen für den größten Triumph seiner Karriere

Mit einem Stopp auf das Podest: Ocon kommt wie der Drittplatzierte Stroll mit nur einem Service über die 87 Rennrunden

WILHELM

zwei Siegern



Erinnerungen an Hockenheim 2019: Beim Boxenstopp bricht bei Mercedes das Chaos aus. Russell bekommt die Reifen des Teamkollegen

raubte ihm die letzte Chance. Der zweite Schlag des Abends war der Knockout. „George musste so oft neben die Rennlinie, um zu überholen. Da muss er über ein Trümmerteil gefahren sein“, mutmaßte der Teamchef. Die Mercedes-Strategen waren überzeugt, dass ein Wrackteil des Williams von Jack Aitken der Übeltäter war.

Sie rechneten vor, dass es ohne weiteren Stopp in der vorletzten Runde zum Zusammenschluss gekommen wäre. „DRS hätte ihm vielleicht geholfen, Sergio zu überholen. Doch Sergio ist so ein starkes Rennen gefahren. Deshalb wäre es sehr schwer geworden“, meint Wolff. Der Rennsieger ist überzeugt: „Ich hatte genug Saft in den Reifen. Ich hatte Reserven. George hätte acht Zehntel schneller sein müssen als ich. Das war er nicht.“

Ist Pérez trotzdem ein verdienter Sieger?

Dieses Rennen hat zwei Sieger, auch wenn nur einer oben auf dem Podest stand und der andere verzweifelt im Gras zusammensank. Russell bewies auch in der Niederlage Größe. Wie ein Champion stellte er sich vor seine Mannschaft. „Das ist ein Team-sport. Ich habe auch schon durch Fehler gute Ergebnisse weg-geworfen. Zum Beispiel in Imola. Dieses Wochenende hat mir noch einmal vor Augen geführt, wie gut diese Mannschaft ist.“

Pérez gewann erstmals im 190. Rennen. Allein die Art und Weise macht ihn zu einem verdienten Sieger. Pérez wurde in der Startrunde von Charles Leclerc von der Bahn kegegelt, raffte sich auf und startete eine fulminante Aufholjagd – inklusive zehn Überholmanövern. Pérez setzte sich auf der Strecke gegen Esteban Ocon und Lance Stroll durch, die mit ihm auf dem Podium standen. Selbst von einem angeschlagenen Reifen ließ er sich nicht aufhalten. Unter dem ersten Safety Car bremste er sich den linken Vorderreifen eckig beim Versuch, die Pirellis aufzuwärmen. „Die Vibrationen waren so stark, dass ich auf den Geraden manchmal das Lenkrad kaum gerade halten konnte.“

Racing Point machte strategisch alles richtig. Man ließ den pfeilschnellen Pérez bis zur 47. Runde auf der Bahn – trotz des angeschlagenen Reifens. Unter dem zweiten Safety Car verzichtete man auf einen dritten Reifenwechsel. Racing Point hat aus dem Fehler von Imola gelernt. Damals raubte man Pérez mit einem Zusatzstopp das Podest. Diesmal war die Position auf der Strecke wichtiger. Der Sieger erbte zwar die Führung, doch Pérez brachte den Sieg im Stil eines Großen ins Ziel. Dieser Pérez gehört 2021 in den Red Bull. Das müsste spätestens jetzt allen Verantwortlichen klar sein. Pérez ist konstant, schnell, zuverlässig – ein Punktegarant. Er wäre der ideale Partner für Verstappen, der gegen Mercedes Unterstützung braucht. Albon kann Red Bull strategisch nicht einsetzen, weil er zu langsam ist.

Warum stoppte McLaren zwei Mal?

Die Podestfahrer brachten sich mit einem Overcut in eine gute Ausgangsposition. McLaren opferte mit Carlos Sainz wie Renault mit Daniel Ricciardo die Position auf der Strecke (Platz 3 und 4) für einen neuen Reifensatz während der Neutralisation. „Für uns war ein Zweistopprennen der schnellere Weg ins Ziel. Gegen Pérez hätten wir keine Chance gehabt. Der wäre sowieso an uns vorbeigeflogen“, sagte McLarens Teamchef Andreas Seidl.

Carlos Sainz, der nach einer starken Startphase 35 der 87 Rennrunden auf dem dritten Platz verbracht hatte, ärgerte sich über Bottas. Der Finne kam nach dem Restart auf seinen alten harten Reifen nicht vom Fleck – und war für fünf Runden ein Puffer zwischen dem McLaren und Racing Point. Erst in der 77. Runde fand der baldige Ferrari-Pilot einen Weg vorbei. Bis dahin hatte sich Stroll allerdings aus dem DRS-Fenster gefahren. In der turbulenten Luft des Racing Point arbeitete sich Sainz wieder heran. Das Podest verfehlte er um 0,7 Sekunden. „Wir haben eine Runde zu viel hinter Bottas verloren.“ ■

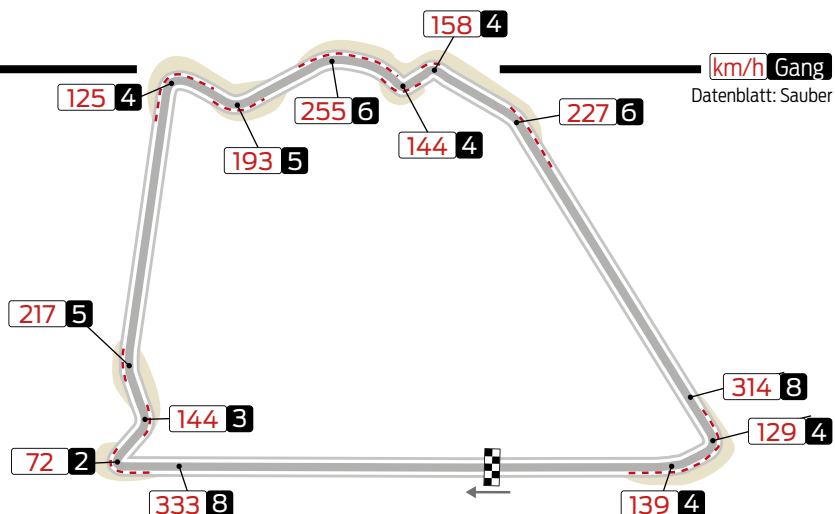
WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

GP SAKHIR: 16. VON 17 LÄUFEN – 06. DEZEMBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **3,543 km**
 Runden: **87**
 Distanz: **307,995 km**
 Zuschauer: **5000**
 Wetter: **21 Grad, diesig**
 Topspeed Qualifikation: **342,0 km/h (Pérez)**
 Topspeed Rennen: **345,8 km/h (Norris)**
 Gangwechsel/Runde: **34**
 Vollast %/längste Passage: **76%/1040 m = 13 s**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 53,377 s	77
2	George Russell, GB Mercedes, 53,403 s	63
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 53,433 s	33
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 53,613 s	16
5	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 53,790 s	11
6	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 53,906 s	26
7	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 53,957 s	3
8	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 54,010 s	55
9	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 54,154 s	10
10	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 54,200 s	18
11	Esteban Ocon, F Renault, 53,995 s	31
12	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 54,026 s	23
13	Sebastian Vettel, D Ferrari, 54,175 s	5
14	Antonio Giovinazzi, I Alfa Romeo-Ferrari, 54,377 s	99
15	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 54,705 s	20
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 54,796 s	6
17	Jack Aitken, GB Williams-Mercedes, 54,892 s	89
18	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 54,963 s	7
19	Lando Norris, GB* McLaren-Renault, 54,693 s	4
20	Pietro Fittipaldi, BR* Haas-Ferrari, 55,426 s	51

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Pérez	87/24	1:31.15,114 h = 202,513 km/h	s/m/h	2 (48,721 s)	56,789 s
2. Ocon	87	+ 10,518 s	m/h	1 (24,414 s)	57,350 s
3. Stroll	87	+ 11,869 s	s/m	1 (24,684 s)	57,388 s
4. Sainz	87	+ 12,580 s	s/m/m	2 (49,015 s)	57,165 s
5. Ricciardo	87	+ 13,330 s	s/m/h	2 (49,169 s)	56,979 s
6. Albon	87	+ 13,842 s	m/h/s	2 (47,519 s)	57,056 s
7. Kvyat	87	+ 14,534 s	s/m/h	2 (48,333 s)	57,001 s
8. Bottas	87/4	+ 15,389 s	m/h/h	2 (77,426 s)	56,563 s
9. Russell	87/59	+ 18,556 s	m/h/m/m/s	4 (102,432 s)	55,404 s
10. Norris	87	+ 19,541 s	s/m/m	2 (49,130 s)	57,270 s
11. Gasly	87	+ 20,527 s	s/m/h	2 (49,654 s)	57,220 s
12. Vettel	87	+ 22,611 s	m/h/s/s	3 (79,105 s)	56,905 s
13. Giovinazzi	87	+ 24,111 s	m/h/m	2 (49,361 s)	56,887 s
14. Räikkönen	87	+ 26,153 s	m/h/m/s	3 (77,605 s)	57,375 s
15. Magnussen	87	+ 32,370 s	s/m/s	2 (50,940 s)	57,516 s
16. Aitken	87	+ 33,674 s	m/h/m/s	3 (90,579 s)	57,392 s
17. Fittipaldi	87	+ 36,858 s	s/m/s/s	3 (79,854 s)	57,742 s
18. Latifi	52	Ölleck (P13)	s/m		58,206 s
19. Verstappen	0	Unfall (P3)	s		
20. Leclerc	0	Unfall (P4)	s		

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	11*	332 Punkte
2.	Bottas	2	205 Punkte
3.	Verstappen	1	189 Punkte
4.	Pérez	1	125 Punkte
5.	Ricciardo		112 Punkte
6.	Leclerc		98 Punkte
7.	Sainz		97 Punkte
8.	Albon		93 Punkte
9.	Norris		87 Punkte
10.	Stroll		74 Punkte
11.	Gasly	1	71 Punkte
12.	Ocon		60 Punkte
13.	Vettel		33 Punkte
14.	Kvyat		32 Punkte
15.	Hülkenberg		10 Punkte
16.	Räikkönen		4 Punkte
17.	Giovinazzi		4 Punkte
18.	Russell		3 Punkte
19.	Grosjean		2 Punkte
20.	Magnussen		1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:4
Bottas – Russell	1:0
Verstappen – Albon	16:0
Vettel – Leclerc	4:12
Sainz – Norris	8:8
Ricciardo – Ocon	15:1
Gasly – Kvyat	13:3
Pérez – Stroll	10:3
Räikkönen – Giovinazzi	8:8
Grosjean – Magnussen	7:8
Magnussen – Fittipaldi	1:0
Russell – Latifi	15:0
Latifi – Aitken	1:0
Stroll – Hülkenberg	1:1
Pérez – Hülkenberg	1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	13*	540 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	282 Punkte
3.	Racing Point-Mercedes	1	194 Punkte
4.	McLaren-Renault		184 Punkte
5.	Renault		172 Punkte
6.	Ferrari		131 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda	1	103 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		8 Punkte
9.	Haas-Ferrari		3 Punkte

Startnummer

*Zurück ans Ende des Feldes wegen Einsatz neuer Antriebssteile

* Anzahl Siege

GP SAKHIR, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. George Russell	Mercedes	54,546 s	49
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,176 s	29
3. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,265 s	18
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,322 s	44
5. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 0,465 s	40
6. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,620 s	37
7. Esteban Ocon	Renault	+ 0,727 s	49
8. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,735 s	40
9. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,833 s	39
10. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,903 s	35
11. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,012 s	41
12. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,170 s	33
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,211 s	41
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,237 s	32
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,312 s	35
16. Lando Norris	McLaren	+ 1,532 s	47
17. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,584 s	37
18. Nicholas Latifi	Williams	+ 2,218 s	48
19. Pietro Fittipaldi	Haas	+ 2,531 s	24
20. Jack Aitken	Williams	+ 2,641 s	33

GP SAKHIR, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. George Russell	Mercedes	54,713 s	48
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,128 s	43
3. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,153 s	52
4. Esteban Ocon	Renault	+ 0,227 s	50
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,323 s	42
6. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 0,355 s	58
7. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,391 s	44
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,411 s	47
9. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,420 s	48
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,545 s	39
11. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,608 s	52
12. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,771 s	54
13. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,820 s	57
14. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,025 s	49
15. Nicholas Latifi	Williams	+ 1,071 s	52
16. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,117 s	43
17. Lando Norris	McLaren	+ 1,318 s	14
18. Pietro Fittipaldi	Haas	+ 1,397 s	56
19. Jack Aitken	Williams	+ 1,547 s	58
20. Charles Leclerc	Ferrari	keine Zeit	2

FAHRERNOTEN



10/10 Ø 6,69
George Russell
Mercedes AMG F1



05/10 Ø 6,88
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1



06/10 Ø 6,13
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari



06/10 Ø 7,69
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari



08/10 Ø 8,56
Max Verstappen
Red Bull Racing



06/10 Ø 6,38
Alexander Albon
Red Bull Racing



08/10 Ø 7,56
Carlos Sainz
McLaren



06/10 Ø 7,38
Lando Norris
McLaren



08/10 Ø 7,88
Daniel Ricciardo
Renault F1



09/10 Ø 6,75
Esteban Ocon
Renault F1



06/10 Ø 7,44
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri



08/10 Ø 6,44
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri



10/10 Ø 8,64
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team



08/10 Ø 7,00
Lance Stroll
Racing Point F1 Team



04/10 Ø 6,50
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing



07/10 Ø 5,88
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing



06/10 Ø 6,44
Kevin Magnussen
Haas F1 Team



05/10 Ø 5,00
Pietro Fittipaldi
Haas F1 Team



06/10 Ø 6,00
Jack Aitken
Williams



07/10 Ø 5,63
Nicholas Latifi
Williams

GP SAKHIR, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	54,064 s	23
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,206 s	20
3. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,363 s	24
4. Esteban Ocon	Renault	+ 0,389 s	21
5. Lando Norris	McLaren	+ 0,542 s	15
6. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,565 s	22
7. George Russell	Mercedes	+ 0,600 s	20
8. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,614 s	20
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,629 s	18
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,656 s	16
11. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,781 s	20
12. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 0,786 s	23
13. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,790 s	21
14. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,793 s	15
15. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,794 s	17
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,107 s	20
17. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,283 s	19
18. Nicholas Latifi	Williams	+ 1,429 s	21
19. Pietro Fittipaldi	Haas	+ 1,602 s	21
20. Jack Aitken	Williams	+ 1,606 s	23

STATISTIK DES WOCHENENDES

77

Valtteri Bottas startet in der Formel 1 mit der Startnummer 77. In Bahrain bestritt er auf dem großen Kurs zunächst sein 77. Rennen für Mercedes. Davor war er in der Königsklasse 77 Mal für Williams am Start gestanden. Im ersten Sakhir-Rennen wurde Bottas nur Achter. Im zweiten Grand Prix auf der Kurzversion ebenfalls. Der Finne verbrachte am finnischen Nationalfeiertag (6. Dezember) bei seinen zwei Reifenwechseln 77 Sekunden in der Boxengasse. Bottas erklärte seinen schwachen Auftritt mit einem untersteuernden Auto im ersten Rennteil. Gegen Teamkollege Russell blieb er blass. Teamchef Toto Wolff rätselte nach dem Rennen: „Valtteri hat heute nicht gegläntzt. Vielleicht ist nach dem verlorenen WM-Titel die Luft raus.“ Bottas steht nun bei insgesamt 155 Grands Prix und neun Siegen.

ZITAT DES RENNENS

„Als ich nach dem Boxenstopp acht Sekunden vor Valtteri war, dachte ich: Das ist zu schön, um wahr zu sein. Leider war es zu schön, um wahr zu sein. Ich werde auf die nächste Chance warten.“

George Russell



Valtteri Bottas belegte in beiden Bahrain-Rennen jeweils Platz 8

WILHELM

Glück oder Methode?



Bild der totalen Zerstörung: Vorne die Heckpartie des Haas VF-20, zwischen der Leitplanke das Chassis

Romain Grosjean hat den schwersten Unfall überlebt, den man sich vorstellen kann. War alles nur Glück oder spielte auch Vorsehung eine Rolle?

Von: **Michael Schmidt**

Vier Tage nach seinem Unfall kehrte Romain Grosjean an den Ort zurück, an dem er in der ersten Runde des GP Bahrain fast gestorben wäre. Der 34-jährige Franzose besuchte sein Team, bedankte sich bei den FIA-Ärzten und allen Helfern an der Strecke und ließ sich die Aufnahmen seiner Bordkamera vorführen, die den Unfall vom Start bis zum Einschlag

filmte. Am TV-Schirm brach sie kurz vor dem Kontakt mit der Leitplanke ab. Er selbst durfte sie bis zum Ende sehen. Auch zehn Tage später ist man noch geneigt, von einem Wunder zu sprechen, wenn man die Wucht des Aufpralls sieht, das Feuer, das zerteilte Wrack.

Grosjean saß nicht nur mit-tendrin in dem Inferno, er kann sich auch ausmalen, was die Zuschauer daheim am Fernsehschirm dachten. „Da hätte ich auch geglaubt, der Typ ist tot.“ Deshalb war es ihm auch so wichtig, den Weg vom Arztauto zur Ambulanz zu Fuß zurückzulegen. „Ich wollte allen da draußen zeigen, dass ich noch lebe.“

Die FIA hat die Überreste des HaasF1 mit der Startnummer 8 in einer Garage an der Rennstrecke

„Das war der schlimmste Moment. Mein Körper entspannt sich, ich bin im Frieden mit mir selbst und sage zu mir: Jetzt wirst du sterben.“

Romain Grosjean

cke zwischengeparkt, um den Unfallschreiber zu bergen, das Wrack zu untersuchen und Fotos von der Überlebenszelle zu machen. Das ist der erste Teil der Aufarbeitung des schwersten Unfalls der Formel 1 seit dem Todessturz von Jules Bianchi 2014 in Suzuka. In sechs bis acht Wochen wollen die FIA-Unfallforscher unter der Leitung von Adam Baker ihren Bericht abliefern. Erst der wird Antworten auf viele Fragen liefern, die Lebensretter benennen und die Schwachstellen aufdecken, die es beim nächsten Mal nicht mehr geben soll.

So viel ist bis jetzt bekannt. Romain Grosjean verlor nach dem Zusammenstoß mit Daniil Kvyat mit 220 km/h die Kontrolle über das Auto. Der HaasF1 traf

die dreistöckige Leitplanke quer stehend in einem Winkel von 45 Grad. Die maximale Verzögerung betrug 53 g. Der Fahrer konnte sich nach 28 Sekunden aus den Flammen befreien.

Wo teilte sich das Auto?

Die Untersuchung wird ergeben, was zwischen dem ersten Einschlag in die Stahlplanken bis zum Stillstand passiert ist, wo sich das Auto teilte, wann genau das Feuer ausbrach und warum sich das Chassis beim Durchstich durch die Leitplanken um 180 Grad drehte und dabei auf die linke Seite kippte. Die Nase des Autos faltete sich beim Aufprall ordnungsgemäß zusammen, half aber dem Rumpf des Autos, zwischen unterer und mittlerer Leitschiene einzuhaken. Weil Grosjean bereits quer zur Rutschrichtung in das Hindernis einschlug, drehte es das Auto gegen die Rennrichtung, machte einen Befestigungspfeiler platt und blieb beim zweiten hängen. Dort teilte sich der Haas F1 in zwei Hälften. Die Heckpartie blieb vor der Leitplanke liegen, die Überlebenszelle dahinter. An der Stelle fand auch die größte Verzögerung statt. Dafür sprechen die geringen Entfernungen der Wrackteile von dem Pfeiler. Höchstens drei Meter. Zwischen erstem Einschlag und Stillstand liegen höchstens 20 Meter.

Die Beschädigungen an der Karbonröhre verraten, dass das Auto nicht in aufrechter Position durch die Leitschienen gebrochen sein kann. Die TV-Kamera auf dem Überrollbügel ist noch völlig intakt. Der Torso muss mit dem Boden voran zur rechten Seite gekippt in die Falle eingetaucht sein. Er ist vermutlich am vorderen linken Holm des Halo hängen geblieben, was den Dreheffekt verstärkt hat. Die größten Verwundungen trug das Monocoque an der linken Cockpitseite in Höhe des Kopfes und am Überrollbügel davon. Rund um den Tank-einfüllstutzen klafft ein 20-Zentimeter großes Loch.

Das erklärt auch das Feuer. Das unter Druck stehende Benzin schoss wie eine Fontäne aus dem Tank und entzündete sich am Funkenflug. Weil die Schlauchverbindung zum Motor ebenfalls gerissen war, trat auch dort Benzin aus. Hier mischen sich Glück mit Methode. Wäre die Überlebenszelle nicht so gut mit den hohen Seitenwänden, dem Zylon-Schutzmantel, dem

Halo und dem Überrollbügel armiert, wäre es Grosjean gegangen wie François Cevert, Helmut Koinigg oder Peter Revson in grauer Vorzeit. Er hätte schon in der Leitplanke den Tod gefunden. Sein Glück war die Drehung und Trennung des Autos. Das absorbierte Energie und schützte seinen Kopf.

Das Lenkrad brach ab

Der Pilot selbst erlebte das Inferno bei vollem Bewusstsein, konnte sich aber an einige Details nicht mehr erinnern. Zum Beispiel ob er gebremst hat. Hat er. Aber erst wenige Meter vor der Leitplanke. Und wie er das Lenkrad abgenommen hat. Hat er nicht. Die stauchbare Lenksäule brach ab. Das Lenkrad lag zwischen seinen Füßen. Die Schilderung der 28 Sekunden bis zum Ausstieg ist dramatisch: „Es hat sich wie eineinhalb Minuten angefühlt. Ich öffne meine Augen und schnalle mich ab. Zunächst war ich ganz ruhig. Ich dachte, es wird mich schon einer bergen. Mir war nicht bewusst, dass es brennt. Dann sehe ich auf einmal das Feuer. Ich versuche erst rechts, dann links auszustiegen. Beides funktioniert nicht. Plötzlich kommt mir Niki Lauda in den Sinn. Ich dachte, so darf es nicht enden. Ich versuche es wieder, bleibe aber hängen. Dann kommt der schlimmste Moment. Mein Körper entspannt sich, ich bin im Frieden mit mir selbst und sage zu mir: Jetzt wirst du sterben. Ich stelle mir die Frage, wo ich zuerst verbrenne. An den Füßen, an den Händen? Wird es weh tun? Doch dann denke ich an meine Kinder und dass sie ihren Vater heute nicht verlieren dürfen.“

Schuh bleibt im Cockpit

Jetzt kommt ein weiterer Glücksmoment ins Spiel. Hätte die obere Leitplanke nur einen halben Meter weiter Richtung Auto geragt, hätte sie die einzige Ausstiegsmöglichkeit mit dem Halo verstellt. Dann hätte Grosjean beten müssen, dass die Flammen rechtzeitig gelöscht werden. „Mein Fuß steckte in den Pedalen fest. Ich lasse mich wieder in den Sitz fallen, ziehe so hart wie möglich mit meinem linken Bein, und der Fuß rutscht aus dem Schuh. Der Knöchel hat stark geschmerzt. Ich dachte zuerst, ich hätte ihn gebrochen. Als meine Schulter durch die Öffnung war, konnte ich rausklettern. Ich habe mit beiden Händen ins Feuer ge-



Dank an die Helfer: Grosjean mit Polizisten, die am Unfallort Dienst hatten



Reaktion auf Grosjean-Unfall: Zwei Reifenstapel vor der Leitplanke



Feuerdrama in der Nacht: Erst brannte der Sprit, dann die Batterie

fasst. Als ich meine Handschuhe anschaue, sind sie nicht mehr rot, sondern schwarz. In dem Moment, indem ich über die Leitplanke klettere, packt mich Ian Roberts am Overall. Ich spüre den Schmerz an den Händen und gleichzeitig die Erleichterung, aus dem Auto zu sein. Ich ziehe mir die Handschuhe aus, weil ich nicht will, dass sie mit den Händen verschmelzen.“

Grosjean lobte den Halo, den er anfangs nicht mochte, und auch alle anderen Sicherheitsfeatures, die im Laufe der letzten 25 Jahre eingeführt worden

sind. Er sieht aber auch noch Raum für Verbesserungen. Zum Beispiel, dass an solchen Stellen grundsätzlich Reifenstapel vor Leitplanken gehören. Und dass man die Handschuhe noch verbessern muss, weil man die Hände am meisten braucht, wenn man sich aus einem Feuer retten will. Auch die Verschraubung der Leitplanke steht in der Kritik. Die Enden waren verkehrt herum überlappt. Formel-1-Chef Ross Brawn warnt, den Halo allein als Lebensretter zu loben: „Das war eine Kombination vieler Sicherheitsfeatures.“ ■

XPB

XPB

WILHELM

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN AUSSTEIGE-TEST

Romain Grosjean kann schon wieder scherzen. Zu seinem Einsatzleiter Ayo Komatsu meinte er: „Wenn ich je wieder Formel 1 fahren sollte, brauche ich den Aussteigetest nicht zu machen. Ich bin der König darin.“

GROSJEAN ALS SUPERHELD

Für viele Zuschauer des GP Bahrain ist Romain Grosjean ein Held. Er selbst sieht sich nicht so: „Es ist mein Job. Ich bin Rennfahrer. Ich hatte im Auto keine Panik. Jeder Schritt war rational. Mein ältester Sohn Sascha dachte erst, ich sei jetzt komplett schwarz und verkoht.“



Grosjean: Rückkehr ins Fahrerlager

Er musste in der Schule 45 Minuten lang die Fragen seiner Freunde beantworten. Simon, der fünf Jahre alt ist, meint, ich sei aus dem Auto geflogen, weil ich Superkräfte habe. Meine dreijährige Tochter Camille malt mir jeden Tag ein Bild.“

GROSJEANS HANDBRUCH

Als Grosjean über seinen Unfall in Bahrain sprach, überraschte er sein Team mit der Neuigkeit: „Ich habe mir im Winter die rechte Hand gebrochen, weil ich in der Küche gestürzt bin. Das habe ich euch nie gesagt. Es war ein offener Bruch. Zwei Knochen habe ich selbst geradegerückt.“

PLAN C FÜR PÉREZ

Sergio Pérez wird sich bis zum Saisonende gedulden müssen, bis er Klarheit über seine Zukunft hat. Dann will Red Bull entscheiden, ob Alexander Albon weiterfahren darf. Dazu gibt es jetzt noch ein Angebot eines Topteams für die Rolle des Reservefahrers. Pérez schwankt noch, ob er das in Betracht ziehen oder lieber ein Jahr Auszeit nehmen

soll: „Es wäre hart, ein Jahr lang zu den Rennen zu fahren und nur zuschauen zu müssen. Das ist nur mein Plan C. Ich werde erst darüber nachdenken, wenn ich weiß, ob Plan A funktioniert.“

LOUIS STATT LEWIS

Haas-Reservefahrer Louis Delétraz zeigte Humor, als es um die Nominierung des zweiten Mercedes-Cockpits ging, das wegen der Corona-Erkrankung von Lewis Hamilton kurz vakant war. Der Schweizer bot sich auf Twitter im Scherz Mercedes an: „Mein Vorname ist Louis. Da müsst ihr nicht viel ändern. Ich bin in Bahrain, habe die Superlizenz, Haas will mich nicht, und ich stand beim letzten Formel-2-Rennen auf dem Podium. Kurzum, ich wäre der ideale Mann für euch.“

RUSSELL IM ANZUG

George Russell ist nicht nur eines der größten Talente. Der 22-jährige Engländer weiß auch, was er will. Mercedes-Teamchef Toto Wolff erinnert sich an die erste Begegnung: „George war 15 oder 16 Jahre alt. Er kam in mein Büro,

hatte einen schwarzen Anzug und eine schwarze Krawatte an und zeigte mir mit einer Power-Point-Präsentation, warum ihn Mercedes unterstützen sollte.“

FIA-BLACKOUT

Wie üblich am Freitagabend verschickte die FIA ihren Getriebereport. Dort vermeldete FIA-Technikchef Nikolas Tombazis, dass an allen Autos das Getriebe gewechselt würde. Ohne Strafe. Die Teams wunderten sich. „Bei uns bleiben die Getriebe im Auto“, hieß es bei Mercedes.

FIA Formula 1 World Championship		
2020 SAKHIR GRAND PRIX		
3 - 6 December 2020		
From: The FIA Formula One Technical Delegates	Document: 13	
To: The Stewards	Date: 03 December 2020	
	Time: 02:21	
Technical Delegate's Report		
The following drivers will start the sixteenth event of the 2020 Formula One World Championship with a new gearbox:		
Number	Car	Driver
03	Mercedes	George Russell
17	Mercedes	Valtteri Bottas
05	Ferrari	Sebastian Vettel
16	Ferrari	Charles Leclerc
33	Red Bull Racing Honda	Max Verstappen
23	Red Bull Racing Honda	Alexander Albon
55	McLaren Renault	Lando Norris
04	McLaren Renault	Daniel Ricciardo
02	Renault	Esteban Ocon
31	Renault	Denis Haug
26	Alfa Romeo Racing	Pierre Gasly
10	Alfa Romeo Racing	Kimi Räikkönen
18	Racing Point BWT Mercedes	Antonio Giovinazzi
07	Alfa Romeo Racing Ferrari	Kevin Magnussen
20	Alfa Romeo Racing Ferrari	Jack Aitken
08	Williams Mercedes	Nicholas Latifi
06	Williams Mercedes	Pietro Fittipaldi

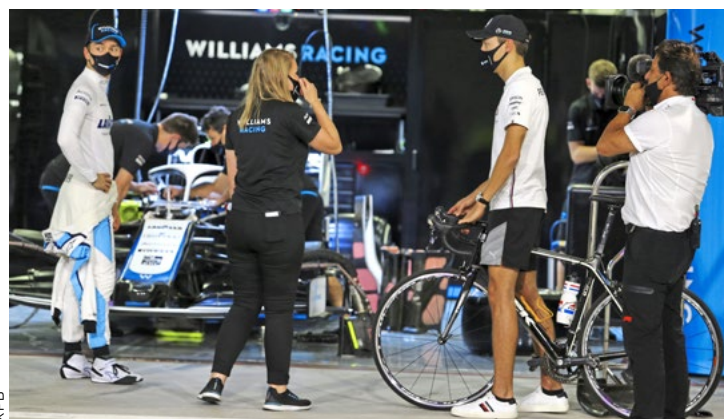
Lance Stroll used his previous gearbox for six consecutive events in conformity with Article 23.5a of the 2020 Formula One Sporting Regulations.

The above drivers did not finish the last race in Sakhir and are in conformity with Article 23.5a of the 2020 Formula One Sporting Regulations.

Getriebe-Schlamassel in Sakhir

KOMMENTAR

Das ist keine normale Saison. Corona verschaffte uns in diesem Jahr neue Regeln, neue Rennstrecken und auch neue Fahrer. Der Unfall von Romain Grosjean und die Corona-Erkrankung von Lewis Hamilton wirbelten kurz vor Schluss das Fahrerfeld noch einmal kräftig durcheinander. Mercedes, Williams und Haas brauchten kurzfristig neue Fahrer. Die Wahl fiel auf George Russell, Jack Aitken und Pietro Fittipaldi. Für die Formel 1 war die Umbesetzung ein Experiment, etwas anderes die Nummer mit Nico Hülkenberg, der bei Racing Point drei Mal aushelfen musste. Hülkenberg ist ein Profi mit 179 GP-Starts auf dem Buckel. Er kannte das Team. Die drei Fahrerwechsel von Bahrain waren eine andere Dimension. Russell fährt zwar schon seine zweite GP-Saison, aber er saß davor immer nur im



Wechsel in Bahrain: Russell fährt den Mercedes, Aitken seinen Williams

langsamsten Auto im Feld. Über Nacht musste er den Rekord-Champion vertreten. Aitken wurde aus seiner Formel-2-Saison gerissen. Er saß zuletzt im Juli in einem Williams. Pietro Fittipaldi fuhr dieses Jahr die asiatische Formel 3. Er spulte seine letzten F1-Kilometer im Dezember 2019 ab. Alle drei haben ihre Aufgabe

auf Anhieb gut gelöst. Fittipaldi fehlten zwar sieben Zehntel auf Kevin Magnussen, doch er musste sich in den Dienst des Dänen stellen und ihm Windschatten spenden. Aitken verlor nur 0,096 Sekunden auf Nicholas Latifi. Russell verfehlte die Pole-Position um 26 Tausendstel, als hätte er nie etwas anderes

getan. Ist dieser Russell so gut, Valtteri Bottas nur Durchschnitt, sind Formel-1-Autos und speziell dieser Mercedes so einfach zu fahren? Von allem ein bisschen. Russell gehört ohne Zweifel in die gleiche Kategorie wie Verstappen und Leclerc. Doch dieses Auto hat ihm die Aufgabe auch leicht gemacht. Braucht Mercedes dann überhaupt einen Hamilton, der 45 Millionen Dollar im Jahr verlangt? Ja, weil Hamilton die Rennen gewinnt, die sonst keiner gewinnt. Und bis Russell so weit ist, muss er noch ein bisschen Mercedes fahren. ■



Michael Schmidt Redakteur

Ist Formel-1-Fahren zu einfach geworden? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Haas bestätigt Fahrer

Jetzt ist es amtlich: Mick Schumacher und Nikita Mazepin fahren 2021 für den US-Rennstall Haas. Das Rookie-Team soll für die neue Formel-1-Ära 2022 ohne Druck üben.

Von: **Michael Schmidt**

Das Haas-Team für 2021 ist komplett. Der US-Rennstall verpflichtete zwei Rookies, beide 21 Jahre alt. Mick Schumacher und Nikita Mazepin steigen nach zwei Jahren in der Formel 2 in die höchste Spielklasse auf und sollen dort ohne Druck lernen. Man kann und darf von ihnen keine Wunderdinge erwarten.

Schumacher wird 30 Jahre nach dem Debüt seines Vaters mit der Startnummer 47 seine erste Formel-1-Saison antreten. Erfah-

rung hat er bereits von Testfahrten mit Ferrari und Alfa-Sauber. Er wird den Haas beim Freitagstraining und im Abschlusstest in Abu Dhabi fahren. Sein Kollege hat deutlich mehr Formel-1-Kilometer abgespult. Mazepin schoss sich im Verborgenen das ganze Jahr lang auf die Königsklasse ein. Sein Vater Dmitry, der mit einem

Chemiekonzern in Russland Milliarden scheidet, hatte bei Mercedes ein 2018er Auto gemietet. Teamchef Guenther Steiner ist überzeugt, die richtige Wahl getroffen zu haben: „Die Formel 2 hat dieses Jahr eines der besten Teilnehmerfelder überhaupt. Meine Jungs haben dort Siege und Podestplätze geholt.“ ■



Mick Schumacher absolvierte in Bahrain bereits die Sitzprobe im Haas

Formel 1

Der Rookie Alonso

Fernando Alonso hat von der FIA die Erlaubnis, am Abschlusstest für junge Fahrer in Abu Dhabi teilzunehmen. Renault nutzte eine Sonderregelung. Jetzt gibt es auch eine Chance für Sebastian Vettel.

Von: **Michael Schmidt**

Der letzte Test des Jahres in Abu Dhabi ist für junge Fahrer reserviert, die in den letzten zwei Jahren keinen Grand Prix gefahren sind und nicht mehr als zwei GP-Starts in ihrer Vita haben. So wie Mick Schumacher, der für Haas testen wird, Nikita Mazepin für Mercedes, Robert Shwartzman und Antonio Fuoco für Ferrari, Callum Ilott für Alfa Romeo. Umso überraschter war die Konkurrenz, als Renault Fernando Alonso neben Guanyu Zhou für das zweite Auto nominierte. Der 39-jährige Spanier hat zwar in

den letzten beiden Jahren an keinem Grand Prix teilgenommen, ist aber mit 312 GP-Starts einer der erfahrensten Piloten im Feld.

Als Renault den Antrag stellte, lehnten alle anderen Teams ab. Liberty war dafür: Alonso bringt Schlagzeilen. Der Weltverband zog eine Sonderregelung aus dem Hut: „Die FIA kann auf Anfrage des Teams einem Fahrer eine Sondergenehmigung erteilen. Wegen der Corona-bedingten logistischen Schwierigkeiten für

die Teams wurde mehreren Bewerbern eine solche Befreiung von der Regel erteilt.“ Ferrari, McLaren und Racing Point haben geschlafen: Sie könnten Carlos Sainz, Daniel Ricciardo und Sebastian Vettel einen Test für ihre neuen Teams ermöglichen. Vettel wunderte sich: „Wenn die Sonderregelung auch für Aston Martin gilt, würde ich gerne fahren.“ Teamchef Otmar Szafnauer versprach: „Wir werden einen Test für Sebastian beantragen.“ ■



Gespräch unter Spaniern: Carlos Sainz und Fernando Alonso

NACHRICHTEN

RAUS AUS DER FORMEL E

Kaum ist die Formel E eine WM, verschwinden die Hersteller. Erst verkündete Audi seinen Ausstieg am Ende der siebten Saison, die im Januar startet. Kurze Zeit später zog BMW nach. Die Münchner fahren ebenfalls nur noch die kommende Saison mit. BMW gibt vor, in der Formel E nichts mehr lernen zu können und sich auf die Serienproduktion zu konzentrieren. In Wahrheit stimmt wohl der Gegenwert nicht. Das Start-up Formel E fristet ein Nischendasein. Mercedes will bleiben, fordert aber eine Budget-Obergrenze.

GROSJEAN SAGT AB

Romain Grosjean wollte seine Formel-1-Karriere unbedingt beim Finale in Abu Dhabi beenden, doch jetzt zwingen ihn die Verbrennungen an seinen Händen dazu, den Plan aufzugeben. Grosjean flog zu weiteren Behandlungen der stärker verletzten linken Hand in die Schweiz zurück: „Es war eine der härtesten, aber auch klügsten Entscheidungen meines Lebens. Die Gesundheit geht vor.“ Grosjean wird auch im letzten Rennen von Pietro Fittipaldi vertreten.

RESTA FÜR HAAS

Ferrari-Chefdesigner Simone Resta wechselt die Fronten. Der 50-jährige Italiener, der erst ein Jahr zuvor von Alfa Romeo zu Ferrari zurückgekehrt war, arbeitet ab 1. Januar für Haas. Weitere Ingenieure werden folgen, weil Ferrari im Zuge der Budgetdeckung Personal abbauen muss.

VERTRAG MUSS WARTEN

Lewis Hamiltons Corona-Erkrankung fällt im Gegensatz zu den Fällen von Sergio Pérez und Lance Stroll offenbar schwerer aus. Teamchef Toto Wolff berichtet: „Er liegt mit Symptomen krank im Bett. Wir lassen ihn in Ruhe. Corona ist kein Spaß, speziell in einem fremden Land. Priorität ist, dass er ganz gesund wird. Erst dann setzen wir unsere Vertragsgespräche fort.“



Schumi atmet auf

Mick Schumacher steigt als Meister der Formel 2 in die Formel 1 zu Haas auf. Der Sohn von Rekordweltmeister Michael Schumacher zitterte sich zum Meisterspokal. Konkurrent Callum Ilott konnte von Schumachers Fehlern nicht profitieren.

Von: **Andreas Haupt**

Es wurde der erhoffte Showdown zwischen Mick Schumacher und Callum Ilott, den der neue Haas-Pilot für sich entschied. Vier Tage nach Bekanntgabe seines Aufstiegs zum US-Rennstall sicherte sich Schumacher seinen zweiten wichtigen Titel in einer Nachwuchsklasse.

2018 gewann er die Formel 3. Jetzt ist er Meister der Formel 2 – sein größter Erfolg, den er zusammen mit Prema und Ferrari bejubelte. Dort ist Schumacher Teil der Nachwuchsförderung. Teamchef Mattia Binotto und Sportchef Laurent Mekies gratulierten ihrem Schützling zu einer starken Saison, die Schumacher

trotz zweier podestloser Rennen in der Wüste krönte.

Der neue Titelträger machte sich das Leben im Finale auf der Kurzanbindung der Sakhir-Strecke unnötig schwer. Ein selbstverschuldeter Unfall in der Qualifikation. Nur Startplatz 18. Eine Aufholjagd im Hauptrennen, die ihn auf den sechsten Platz brachte – direkt hinter Ilott. Mehrere Verbremser im Sprintrennen vernichteten den harten Reifensatz und verlangten einen Notwechsel auf die weiche Mischung. Schumacher rutschte auf Platz 18 ab.

Und trotz eines punktlosen Finales behauptete sich der Sohn

des Formel-1-Rekordweltmeisters an der Spitze des Klassements. Weil auch Ilott auf dem Outer Track von Bahrain im zweiten Lauf keinen Punkt holte. Prema jubelte über den Fahrertitel. Der Nachwuchsrennstall war auch das erfolgreichste Team der Saison. Die Italiener räumten mit Schumacher und Robert Shwartzman die wichtigen Pokale ab.

Schumacher bremst Ilott

Ilott startete am Samstag zwar neun Positionen vor Schumacher, schlug daraus aber kein Kapital. Dem Engländer fehlte das ganze Wochenende über auf der Kurz-

version ein bisschen Geschwindigkeit. Ilott verbesserte sich im Hauptrennen zwar auf den fünften Platz, doch Schumacher sah die Zielflagge direkt hinter seinem Rivalen. Mit der schnellsten Rennrunde hielt er den Abstand bei 14 Punkten. Schumacher konnte eigentlich beruhigt in den Sprint gehen – zumal er vor Ilott startete.

Trotzdem zeigte er Nerven. In der vierten Kurve bremste sich der 21-Jährige den rechten Vorderreifen eckig. „Mein Fehler. Ich habe bei böigem Wind viel zu spät gebremst. Der Bremsplatten hat mein Rennen beeinflusst.“

Zunächst kämpfte er noch mit Jehan Daruvala um den zweiten Platz. Doch gegen Rennmitte unterliefen Schumacher weitere Verbremser. Der rechte Vorderreifen hauchte langsam sein letztes Leben aus. Titelrivale Ilott hing Schumacher bereits im Diffusor. Mit allen Tricks verteidigte sich der Prema-Pilot und sorgte dafür, dass sich der Fahrer von UNI-Virtuosi Racing hinter ihm selbst die Reifen ruinierte. Bei seinen Attacken konnte Ilott die Hinterreifen nicht schonen. Der 22-Jährige bezahlte es gegen Rennende. Ilott war da nur noch Kanonenfutter. Der Meisterschafts-



Zweikampf der Ferrari-Junioren: Ilott greift Titelrivale Schumacher an

MOTORSPORT IMAGES



Junior ganz oben: Schumacher nimmt die Glückwünsche von Ferrari entgegen

FI/FIA

wurde ein virtuelles ausgerufen, weil ein abgebrochenes Leitblech von der Zielgeraden entfernt werden musste. Yuki Tsunoda war der Mann des Wochenendes. Hondas Protégé löste mit einem Sieg im Hauptrennen sein Ticket für die Formel 1. Der Japaner rückte auf den dritten Platz in der Meisterschaft auf und kann damit 2021 für Alpha Tauri in der Formel 1 fahren.

Tsunoda raste auf die Pole-Position und setzte sich im Rennen erfolgreich gegen Nikita Mazepin und Robert Shwartzman durch, mit denen er sich über den Großteil balgte. Guanyu Zhou musste der Carlin-Fahrer nicht mehr fürchten. Eine Fünf-Sekunden-Strafe verbaute Zhou die Chance auf den Sieg. Mazepin purzelte mit zwei Zeitstrafen vom Podest. Er hatte sich unfair gegen Tsunoda und Felipe Drugovich verteidigt. Den Brasilianer schickte er so neben die Strecke, dass dieser ein Styropor-Schild umnietete.

Im letzten Saisonrennen arbeitete sich Tsunoda von Platz 8 auf Platz 2 vor. Den Sieg räumte Teamkollege Jehan Daruvala ab, der sich in Runde 25 von 34 Umläufen Dan Ticktum schnappte und sich den Spitzenplatz nicht mehr abjagen ließ. Die Formel 2 zählte damit 12 verschiedene Saisonsieger. ■

zweite fiel aus den Punkten bis auf die elfte Position.

Schumacher konnte aufatmen. Nach einem Notstopp sah der gebürtige Schweizer seine Felle bereits davonschwimmen. „Ich wollte eigentlich gar nicht in die Box fahren. Ich hatte Angst. Doch mein Team hat mir gesagt, wir werden nicht bis zum Ende auf dem durchgebremsten Reifen durchhalten. Es war ein schlechtes Rennen von mir. Doch das werden die Leute vergessen. Ich auch. Am Ende zählt nur die Meisterschaft. Daran erinnern sich die Leute später.“

Den Meisterpokal eroberte Schumacher mit Konstanz. Zehn Podestplätze in 24 Rennen – inklusive zwei Siege in Monza und Sotschi. Woran er noch arbeiten muss? An der Qualifikation. Illott drehte fünf Mal die schnellste Quali-Runde. Schumacher kein einziges Mal.

Tsunoda löst Superlizenz

Es ging drunter und drüber auf dem Outer Circuit. Doch trotz zahlreicher Rad-an-Rad-Kämpfe und Positionswechseln krachte es nicht. Die Rennleitung musste nicht ein einziges Safety Car auf die Strecke schicken. Nur für eine halbe Runde am Sonntag

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Yuki Tsunoda	52.59,396 min
2. Guanyu Zhou	+ 5,613 s
3. Felipe Drugovich	+ 6,655 s
4. Robert Shwartzman	+ 7,438 s
5. Callum Iltott	+ 8,143 s
6. Mick Schumacher	+ 10,339 s
7. Jehan Daruvala	+ 11,818 s
8. Dan Ticktum	+ 14,640 s
9. Nikita Mazepin	+ 16,280 s
10. Pedro Piquet	+ 17,511 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jehan Daruvala	37.26,570 min
2. Yuki Tsunoda	+ 3,561 s
3. Dan Ticktum	+ 3,902 s
4. Guanyu Zhou	+ 5,615 s
5. Robert Shwartzman	+ 7,585 s
6. Giuliano Alesi	+ 9,040 s
7. Luca Ghiotto	+ 11,093 s
8. Felipe Drugovich	+ 13,878 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Mick Schumacher	215
2. Callum Iltott	201
3. Yuki Tsunoda	200
4. Robert Shwartzman	177
5. Nikita Mazepin	164



FI/FIA

Erleichterung im Ziel: Schumacher zittert sich im Sprint zum Formel-2-Titel



XPB

43 Punkte im Finale: Carlin-Pilot Yuki Tsunoda wurde Erster und Zweiter



XPB

Das Hauptrennen: Tsunoda gewinnt nach hartem Kampf von Pole-Position



XPB

Sieger im Sonntagsprint: Jehan Daruvala macht sich und Carlin glücklich

Bentley kappt GT3



Goodbye Bentley:
Die britische Luxus-
marke verabschiedet
sich aus dem
GT3-Sport

In den vergangenen Tagen stand die Motorsport-Welt Kopf. Bentley ist der erste Hersteller, der den Ausstieg aus dem GT3-Werksport beschlossen hat. Motorsportchef Paul Williams glaubt, es wird nicht der Letzte sein – und liebäugelt mit alternativen Antriebskonzepten.

Von: **Andrew Cotton**

Das erste Signal kam bereits im Mai. Da hatte Bentley entschieden, die GT3-Werksunterstützung auszusetzen. Eine weitere Entscheidung, das Werksprogramm nicht wieder aufzunehmen, wurde im November getroffen. Das bedeutet: Die Werksfahrer sind ihren Job los und Bentley wird nichts mehr in die Weiterentwicklung und den Betrieb der Autos investieren. Bei der Entscheidungsfindung, das GT3-Engagement zu stoppen, spielte laut Motorsportchef Paul Williams das neue GT3-Reglement, das für 2022 geplant ist, sich aber auf 2023 verschieben könnte, keine Rolle.

Neuorientierung notwendig

„Die Botschaft ist, dass wir uns als Marke entschieden haben, eine sehr klare Strategie für die Zukunft zu haben und uns zu 100 Prozent auf nachhaltige und elektrifizierte Mobilität konzen-

trieren werden“, sagte Williams. „Wir hielten es für absolut wichtig, dass wir gleichzeitig unsere Motorsportausrichtung anpassen. Das bedeutet nicht, dass wir den Motorsport aufgeben. Sondern wir sagen, dass wir die Richtung ändern und nicht mehr in die GT3 investieren werden.“

Damit läuft das GT3-Programm der britischen Luxusmarke nach sieben Jahren aus. Das geht einher mit großen Verschiebungen im VW-Konzern. Audi wird mit einem LMDh-Auto nach Le Mans zurückkehren und bei der Rallye Dakar mit einem Semi-Elektroauto an den Start gehen, während VW alle Motorsport-Aktivitäten eingestellt hat. Bentley hat die LMDh-Klasse zwar nicht ausgeschlossen, sieht das Konzept aber eher skeptisch. Das Hybridsystem sei zu schwach, und ein Hypercar-Programm, bei dem man ein eigenes System entwickeln könnte, sei zu teuer.

„Gäbe es ein stärkeres Hardware-Angebot, wären wir wahrscheinlich viel eher geneigt, diesen Weg einzuschlagen“, sagte Williams über das LMDh-Hybridsystem. „So ist es definitiv eine der Optionen, die auf unserer Liste weiter unten steht. Aber es ist kein Nein. Es ist immer noch eine sehr interessante Form des Rennsports. Aber der Schwerpunkt liegt auf dem Verbrenner.“

Einer der Wege, die für Bentley interessant sein könnten, ist die Wasserstoff-Brennstoffzelle, die einen Elektromotor antreibt. Der ACO will im Jahr 2025 eine

„Wenn wir uns die Jahre 2021 und 2022 anschauen, werden wir wahrscheinlich die größte Veränderung im Motorsport aller Zeiten erleben.“

Paul Williams

Klasse für Wasserstoff etablieren und würde einen OEM-Partner für das Projekt begrüßen. Allerdings will Bentley mit einer Chance auf den Gesamtsieg zurückkehren. Williams meint zur Wasserstoff-Option: „Das ist eine der Möglichkeiten, an denen ich besonders interessiert bin.“

Größte Veränderung

Le Mans feiert im Jahr 2023 sein 100-jähriges Jubiläum, Bentley im Jahr 2024 den hundertsten Jahrestag seines ersten Rennens. Plus: Der ACO wünscht sich alternative Kraftstoffe – passend zur Bentley-Philosophie. Da liegt eine Verbindung nahe. Schon allein in Sachen Marketing könnte das eine interessante Konstellation sein.

„Wir müssen eine Reihe von Dingen bei unserer Entscheidung beurteilen“, sagt Williams. „Ich bin gespannt darauf zu sehen, wie sich die LMDh und die Hypercars entwickeln werden, wenn man sie in den nächsten zwei

Jahren miteinander in Einklang bringen will. Auf der einen Seite hast du eine große Marke wie Audi und auf der anderen Seite eine Marke wie Peugeot – also sofort etwas Faszinierendes. Zwei große, einflussreiche Marken konkurrieren auf Basis von zwei unterschiedlichen Regelwerken miteinander.“

Als Bentley-Sicht ist das Feld also schon gut besetzt, ein Garage-56-Projekt kommt für Williams eher nicht infrage. „Die Garage 56 hat nicht viele Einschränkungen, man kann diesen Ansatz schon wählen. Wenn wir nach Le Mans kommen, wollen wir aber nicht zum Spaß hin – sondern, um zu gewinnen.“

Bentley ist derzeit der einzige Hersteller, der sein GT3-Programm für nächstes Jahr eingestellt hat. Williams glaubt jedoch nicht, dass man der Letzte sein wird: „Ich denke, wir werden sehr schnell massive Ausschläge in der Welt erleben. Es ist ein Umfeld, das sich schnell verändern wird – sei es durch soziales Verhalten, Elektrifizierung oder was auch immer. Wenn wir uns also die Jahre 2021 und 2022 anschauen, werden wir wahrscheinlich die größte Veränderung im Motorsport aller Zeiten erleben. Covid hat den Glauben an die Notwendigkeit größerer und bedeutenderer Veränderungen bei dem, was wir tun, noch beschleunigt. Das größte Problem ist die Infrastruktur. Und wir glauben, dass da viel passieren wird.“ ■

2021 mit Heli-Aufnahmen

In der nächsten Saison der Nürburgring Langstrecken-Serie erwarten uns einige Neuerungen: Zum ersten Mal werden bei allen Rennen mittels Helikopter TV-Bilder von der gesamten Nordschleife verfügbar sein. Auch am Doubleheader hält man fest.

Von: **Bianca Leppert**

Die Saison 2020 war turbulent. Wie fällt Ihr Fazit aus?

Wir sind trotz der Umstände gut durchgekommen. Alle Beteiligten sind enger zusammengedrückt, es herrschte viel Solidarität zwischen Teams, Sponsoren, Gesellschaftern, der NLS und Fans. Ich hoffe, das geht so weiter, und wir blicken auf normalere Zeiten im nächsten Jahr und können die Fans wieder persönlich begrüßen.

Die letzten drei Rennen fielen aus, dafür hatte man im Frühjahr eine Vorreiterrolle. Was für ein Kraftaufwand war das?

Am Anfang fühlte man sich ein Stück weit allein gelassen und hat sich gefragt, wer dafür kämpft, Motorsport in Deutschland wieder stattfinden zu lassen. Wir haben uns an dem Konzept der Fußball-Bundesliga orientiert und uns mit dem Hygiene-Institut Bonn zusammengetan. Im zweiten Schritt haben wir mit der ILN das Konzept der Corona-Boxengasse definiert. Schade natürlich, dass wir die Saison so früh wieder beenden mussten. Aber die Infektionszahlen waren lokal so hoch, dass es keine andere Möglichkeit gab. Wir haben keine Genehmigung bekommen.

Was erwartet die Fans in der kommenden Saison?

Das Mindestziel ist, dass alle neun Rennen stattfinden. Wir starten nicht später in die Saison, dafür hören wir früher, also Anfang Oktober, auf – weil die Infektionszahlen im Herbst eher hochgehen. Das Highlight für die Fans: Wir setzen neuerdings bei jedem Rennen Helikopter für die TV-Aufnahmen ein. Im BMW Cup wird der M240i vom



„In allen Klassen gibt es eine Nenngeld-Erhöpfung – und dafür eine bessere Medialisierung.“

Christian Stephani, VLN

M2CS Cup abgelöst. Der KTM X-Bow GTX ist ein spektakulärer Neuzugang im KTM-Cup. In allen Klassen gibt es eine Nenngeld-Erhöpfung – dafür bekommen die Teams eine bessere Medialisierung, indem wir unter anderem den Helikopter finanzieren. Die Nenngeld-Einnahmen reichen übrigens nicht alleine aus, um die Rennen zu finanzieren. Das

hängt auch immer an Sponsoren und Ticketeinnahmen.

Es gab auch zum ersten Mal einen Doubleheader, und man hält daran fest. Warum?

Das Feedback der Teams war ausschlaggebend. Sie sparen Kosten durch eine einfachere Logistik, und die Fahrer müssen einmal weniger anreisen. Für uns ergibt sich die Chance, in normalen Zeiten mal einen Abend-Event für die Fans zu organisieren.

Wie ist Ihr Eindruck von der Lage der Teams?

Es hat vielen sehr wehgetan, dass die letzten drei Rennen nicht stattgefunden haben. Aber immerhin die ersten fünf und das 24h-Rennen. So sind viele mit einem blauen Auge davongekom-



Die NLS-Saison 2021 beginnt früh, endet aber auch schon Anfang Oktober

men. Mir ist nicht bekannt, dass jemand in der Existenz bedroht ist, aber es sollte bald wieder normal weitergehen. Die Taxifahrten am Freitagnachmittag sind für die Teams als Refinanzierung wichtig. Die werden wir in Zukunft veranstalten, weil der Vertrag mit dem bisherigen Anbieter und dem Nürburgring auslief. Da arbeiten wir an Konzepten, auch unter Corona-Bedingungen.

Welche Klasse sehen Sie für 2021 als Meisterklasse?

Die VT2 hat sich schon dieses Jahr hervorgetan. Das wird sicher wieder interessant. Es könnte aber auch abhängig von der Nenngeld-Struktur sein. Das hat in der Vergangenheit Einfluss gehabt. Auch die Manthey-Trophy und die SP9-Klasse sehe ich weiterhin stark.

Die neuen Mindeststandzeiten für das gesamte Rennen in den kleineren Klassen und die Transparenz der Strategie wurde von manchen kritisiert.

Damit haben wir uns vor der Einführung schon beschäftigt. Natürlich müssen wir das über unseren Produzenten Nürburgring TV und die Moderatoren darstellen. Das haben wir auf dem Zettel und werden weiterhin daran feilen.

Gibt es was Neues zum Thema Punkteverteilung, die ja überarbeitet werden sollte?

Momentan denken wir daran, nur noch eingeschriebene Teams in die Gesamtwertung einzubeziehen. Wer nicht eingeschrieben ist bekommt derzeit kein Preisgeld. Dadurch ergeben sich kuriose Situationen: Der Erste bekommt einen Pokal, aber der Achte das Preisgeld. Spätestens 2022 wollen wir umstrukturieren, sodass es nicht nur in der bestbesetzten Klasse die meisten Punkte gibt. Denn in der Regel kämpfen meist nur zwei bis vier Fahrzeuge um den Klassensieg – und nicht 20.

Wie sieht es mit günstigeren Einstiegsklassen aus?

Wir sind dafür offen, es gibt aber keine konkreten Angebote von Herstellern. Für uns wird wichtig sein, wie wir mit alternativen Technologien umgehen und diese integrieren, um nicht zu einer Youngtimer-Serie zu werden. ■

BMW: Trennung von den Werksteams Schnitzer und RBM

Schnitzer vor dem Aus

In den letzten Tagen platzten in der Motorsportwelt einige Bomben, auch diese Nachricht hat es in sich: BMW setzt die Zusammenarbeit mit den Teams Schnitzer und RBM nicht mehr fort. Das BMW Team RMG übernimmt die Entwicklungsarbeit mit dem M4 GT3. Der Traditionsrennstall Schnitzer wird damit wohl für immer seine Tore schließen.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist mehr als das Ende einer Ära. Es ist das Ende eines Stücks Motorsportgeschichte. Wenn ein Team mit einer Tradition und den Erfolgen wie Schnitzer Motorsport vor dem Aus steht, weiß man, wie hart der Umbruch in der Motorsportwelt ist. Ohne eine DTM mit Werksengagement bleibt insge-

samt weniger Arbeit übrig. So hat das belgische RBM Team von Bart Mamey von BMW keinen Auftrag mehr. Das Team RMG von Stefan Reinhold hat Gerüchten zufolge noch einen laufenden Vertrag und übernimmt deshalb die Entwicklungsarbeit mit dem M4 GT3, die bisher in den Händen von Schnitzer Motorsport lag. Damit gibt es kein weiteres Betätigungsfeld im BMW-Universum für Schnitzer.

Während Mamey sagt, man werde die Rennsportaktivitäten reduzieren, das Kapitel Motorsport aber nicht beenden, sieht es bei der Mannschaft aus Freilassing anders aus. Schon in den vergangenen Jahren musste man sich nach dem DTM-Aus neu erfinden, als man in die GT3-Klasse umstieg. Zuletzt stand Entwicklungsarbeit auf dem Programm, beim 24h-Rennen am Nürburgring beanspruchten die Bayern Platz 3 für sich.

Neben dem BMW-Auftrag gelang es dem Traditionsrennstall trotz Bemühungen nicht, sich neu zu erfinden. Corona machte



Schnitzer holte u. a. Titel in DTM, ETCC, ALMS und bei den großen 24h-Rennen

es nicht leichter. Dazu kam 2020 eine finanzielle Belastung durch die Auszahlung der Firmenanteile an die Witwe von Charly Lamm. „Die ab 2021 ungünstige Relation zwischen den zu erwartenden Einnahmen – gegenüber den laufenden Kosten – ist wirtschaftlich nicht vertretbar“, sagt Teamchef Herbert Schnitzer junior. „Aus diesen Gründen ist eine Firmenschließung unum-

gänglich. Nach über 50 Jahren Motorsport mit BMW-Fahrzeugen ist diese Situation für uns alle sehr schwer zu verarbeiten.“

Auch Schnitzer senior, der die Firma 1963 mit seinem Bruder Josef gründete und später mit seinen Halbbrüdern Charly und Dieter Lamm führte, ist mitgenommen: „Ich hätte nicht gedacht, dass das passiert. Wir hoffen auf ein Wunder.“ ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NEUE TERMINE IM MASTERS

Um Terminüberschneidungen mit den SRO-Serien zu vermeiden, hat das ADAC GT Masters den Kalender 2021 angepasst. Der Lauf in Zandvoort rückt auf den 9. bis 11. Juli vor, das Saisonfinale in Hockenheim findet vom 22. bis 24. Oktober statt. Der Vortest in Oschersleben wurde vom 19. bis 21. April bestätigt.

WALKENHORST IN ASLMS

Walkenhorst Motorsport nimmt mit einem BMW M6 GT3 an den Rennen der Asian Le Mans Series teil, die in dieser Saison an zwei Wochenenden im Februar in Abu Dhabi stattfinden. Daneben plant das Team in der Nürburgring Langstrecken-Serie weiterhin mehrere Jahre mit Reifenhersteller Yokohama. Für ein Engagement in der DTM gibt es derzeit keinen konkreten Plan, man ist aber offen für Gespräche.

KEIN MERCEDES IN KYALAMI

Insgesamt zwölf Autos sind für das Saisonfinale der International GT Championship (IGTC) im südafrikanischen Kyalami am kommenden Wochenende gemeldet. Während M-Sport mit Bentley ein letztes Comeback gibt, ist Mercedes-AMG in Südafrika gar nicht vertreten.

MAGNUSSEN BEI CGR

Formel-1-Pilot Kevin Magnussen, der bei Haas F1 unter Vertrag ist, wechselt 2021 zu Chip Ganassi Racing in die IMSA. Der Däne bestreitet die ganze Saison mit dem Cadillac DPi-V.R an der Seite von Renger van der Zande, der von Wayne Taylor Racing kommt.

TERMINE 24H SPA BESTÄTIGT

Der Promoter des 24h-Rennens in Spa hat die Termine für 2021 bestätigt: Der Testtag wird als Publikums-Event am 22./23. Juni

durchgeführt, das 24h-Rennen soll vom 29. Juli bis 1. August stattfinden.

CORVETTE: TANDY & SIMS

Corvette Racing hat Nick Tandy als neuen Werksfahrer bestätigt. Der Brite nimmt den Platz



von Oliver Gavin ein und fährt im nächsten Jahr die Corvette mit der Startnummer 4 zusammen mit Tommy Milner. Bei den langen Rennen verstärkt Alex Sims das Duo. Die Besetzung der Nummer-3-Corvette bleibt mit Antonio García, Jordan Taylor

und Nicky Catsburg als drittem Fahrer bei den langen Rennen unverändert.

WEC: NEUES QUALI-FORMAT

Die Sportwagen-WM (WEC) kippt das bisherige Qualifying-Format, bei dem der Durchschnitt der besten Runden von zwei Piloten zur Ermittlung der Startaufstellung herangezogen wurde. Ab 2021 ist es so, wie es im Motorsport immer war: Ein Fahrer tritt gegen die Uhr an.

WEC: LMP2 PRO-AM-KLASSE

Die WEC hat die Einführung einer Pro-Am-Wertung in der LMP2-Klasse ab 2021 bestätigt. Damit bekommen die Bronze-Amateurfahrer de facto ihre eigene Spielwiese, ohne dabei das etablierte und funktionierende Geschäftsmodell der LMP2-Klasse mit den Top-Silber-Fahrern zu beschädigen.



CHAMPIONS⁴.

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH AN UNSERE
BMW M4 GT4 TITELGEWINNER.



DIE MEISTERSCHAFTSSIEGE DER BMW TEAMS UND FAHRER MIT DEM BMW M4 GT4 IN DER SAISON 2020.

/// 24H NÜRBURGRING (SP10)

CLAUDIA HÜRTGEN,
MICHAEL SCHREY,
SEBASTIAN VON GARTZEN

/// 24H SERIES CHAMPION OF THE CONTINENTS

TEAM AVIA SORG RENNSPORT

/// 24H SERIES CHAMPION OF THE CONTINENTS

JOSÉ MANUEL DE LOS MILAGROS
VIÑEGLA, BJÖRN SIMON

/// ADAC GT4 GERMANY

MICHAEL SCHREY,
GABRIELE PIANA

/// ADAC GT4 GERMANY (TROPHY)

GEORG BRAUN,
STEPHAN GROTTOLLEN

/// DTM TROPHY (JUNIOR)

BEN GREEN

/// GT4 AMERICA SPRINTX (SILVER)

ST RACING

/// GT4 FRANCE (SILVER)

L'ESPACE BIENVENUE

/// GT4 FRANCE (SILVER)

BENJAMIN LESSENNES,
RICARDO VAN DER ENDE

/// NÜRBURGRING

LANGSTRECKEN-SERIE (SP10)

YANNICK FÜBRICH,
DAVID GRIESSNER,
FLORIAN NAUMANN

Nach einer herausfordernden Saison bedankt sich BMW M Motorsport bei allen Teams, Fahrern und Beteiligten für das unermüdliche Engagement. Wir sind stolz auf euch!

Harter Brexit



Sechs Wochen lebte Rallye-Britannien in der freudigen Erwartung auf einen dritten Weltmeister. Doch der heißt am Ende nicht Elfyn Evans, sondern wieder einmal Sébastien Ogier und Julien Ingrassia.

Von: **Markus Stier**

Alle Fahrer sind sich vor dem Start einig: Es wird nicht das Gerutsche um Pylonen und Betonklötze im königlichen Park von Monza sein, das die Entscheidung über diese Saison bringen wird – sie lagen falsch. Zumindest die Fahrer-WM entscheidet sich im Aquaplaning der Curva Grande, hinter den Tribünen, auf der Zielgeraden und den engen Toren der Rennstrecke.

Der Fernsehzuschauer wähnt sich angesichts der aus triefendem Wald ragenden bröckelnden Steilkurve des alten Ovalekurses eher in einer Folge von „Lost Places“ als dem Schauplatz eines Weltmeisterschaftsfinals. Aber es sind genau die Wirtschaftswege, Rettungsgassen und Rennpisten-Stückchen, in denen Sébastien Ogier jene 5,1 Sekunden herausfährt, die den Grundstein für Titel Nummer 7 legen.

Vorteil Startreihenfolge

Der 14 Zähler zurückliegende Franzose ist als Dritter zwar immer noch ein Stück entfernt von den ganz dicken Punkten, und Tabellenführer Elfyn Evans lauert hinter ihm auf Rang 4, aber das ist der entscheidende Punkt: hinter ihm. Und so startet Evans am Samstag vor Ogier, und es ist der Waliser, der wenige Kilometer vor dem Ziel der vorletzten Samstags-

prüfung bei Gerosa von frisch gefallenem Schnee überrascht in einer sonst eher harmlosen Rechtskurve rückwärts die Böschung hinunterrutscht.

In der Lombardei ist schon seit Wochenbeginn reichlich Regen und Schnee gefallen. Aber eigentlich rechnen die Teams damit, dass bis zum Samstag, wenn die Rallye die Rennstrecke für einen Ausflug in die Berge verlässt, alles Weiß zu Wasser geworden ist, doch sie irren sich. Obwohl Michelin sicherheitsshalber acht Schneereifen für alle WRC-Piloten mitgebracht hat, sind die meisten Topfahrer überwiegend mit Regenreifen bestückt. Keine schlechte Wahl, denn nur auf zwei von drei Prüfungen finden sich einige wenige Kilometer mit Schneematsch.

Welch bittere Ironie: Hätte sich Evans nur fünf Kilometer weiter gerettet, wäre ihm die Krone nur noch schwer zu nehmen gewesen.



Elfyn Evans hätte nach Colin McRae und Richard Burns den dritten Titel für Britannien holen können, so ist es der 17. Fahrer-WM-Titel für Frankreich.

Im Norden in Tirol ist ein Meter Neuschnee gefallen. Im Tessin im Westen sind die Anwohner aufgefordert, in ihren Häusern zu bleiben. Die letzte Prüfung in den italienischen Bergen wird angesichts der Schneemassen abgeblasen. Erstens haben die meisten Crews in der Erwartung des Tau-

Im Dauerregen und Schnee der Lombardei spielte Sébastien Ogier Klasse und seine Routine aus



wetters nur ein bis drei Winterreifen an Bord, zweitens ist der Abgang von Evans schon der dritte Crash dieses Nachmittags. Auf der Prüfung zuvor sind nacheinander Gus Greensmith und Ole Christian Veiby einer ebenfalls leichten Rechtskurve zum Opfer gefallen. Veibys Hyundai blockiert zeitweise die Straße, bis ein paar energische Zuschauer (die es eigentlich gar nicht geben dürfte) das Wrack zur Seite zerren. Die Prüfung wird abgebrochen.

Faire Sportsmänner

Die Kurve, die Evans zum Verhängnis wird, hätte das Zeug zum kuriossten Unfallort seit Portugal 1980 gehabt, als die Ford-Teamkollegen Hannu Mikkola und Ari Vatanen ihre Escorts nebeneinander versenkten. Der einzige Grund, warum sich das Ereignis nicht wiederholt, heißt Scott Martin und steht gestikulierend vor der Kurve am Straßenrand. Die Warnung von Evans' Beifahrer rettet Ogier, der sofort den Anker wirft und dennoch bedrohlich auf den Abgrund zutrutscht, bis die Vorderräder endlich doch der Lenkung folgen.

Martin rettet nicht nur Ogier. „Es tut mir sehr leid um Elfyn und Scott. Sie haben uns gewarnt, das war sehr nett“, sagt Dani Sordo im Ziel. Der am Freitag führende Spanier verliert 16 Sekunden auf jener heiklen Prüfung und damit seine persönliche Chance auf einen vierten WM-Sieg, aber eben nicht Hyundais Chance auf den zweiten Markentitel.

Ganz britischer Sportsmann, entschuldigt sich Evans am Abend bei seinem Arbeitgeber Toyota für den Verlust der Marken-Punkte, aber selbst der neue Champion Ogier gesteht: „Da kannst du nichts machen. Das war wie auf Eis. Sie haben mich schon runtergebremst, und ich bin gerade so durchgekommen.“ Der scheidende Teamchef Tommi Mäkinen hat „keine Worte“, spricht dann aber doch gequält: „Sie hatten das so gut unter Kontrolle.“ Tatsächlich bekennt der keineswegs als Aufschneider bekannte Evans am Abend: „Ich war eigentlich vorsichtig und dachte, ich kann sogar ein bisschen schneller fahren. Aber an der Stelle gab es einen Belagwechsel, und kombiniert mit dem frischen Schnee war es wie auf Glas.“

Nach Evans Missgeschick ist die Luft raus. Ohne die Leistung von Takamoto Katsuta schmälern zu wollen, aber dass sich der Japaner zum Schluss seinen ersten Powerstage-Sieg und damit fünf WM-Punkte sichern kann, zeigt, wie defensiv der Rest des Spitzenfeldes ins Finale ging. Die Abstände zwischen dem führenden Ogier und den zeitweise arg vorsichtig agierenden Hyundai-Männern Ott Tänak und Dani Sordo sind für das Restprogramm von vier weiteren Micky-Maus-Prüfungen in Monza zu groß. Der frisch entthronte Weltmeister aus Estland und der Edel-Joker aus Spanien tauschen am Sonntag drei Mal ihre Podiums-Positionen, ohne dass es ihnen ernsthaft auf-

fällt. „Wir müssen den Markentitel sichern“, diktieren sie ebenso wie Ogier und Kalle Rovannerä in die Mikrofone.

Der WM-Fünfte aus Finnland hat bei seiner nach Monte Carlo erst zweiten Asphalt-Rallye im WRC den Anschluss schon am Freitag verloren und fährt fortan mit zusammengezogenen Schulterblättern durch die Gegend: „Ich war auf der Rennstrecke zu langsam. Ich hoffe, das spielt nicht noch eine Rolle.“ Glück hat der 20-Jährige am Samstagmorgen, als er bei einem Dreher in eine Böschung klatscht. Das Lenkrad steht schief, aber die Querlenker halten. Mit einem Gewaltakt am Sonntag hätte Rovannerä vielleicht noch Platz 4 erobern können, aber auch das hätte nichts geändert: Toyota, mit sieben Punkten Rückstand in die letzte Begegnung gegangen, hätte die Marken-Wertung gegen Hyundai dann eben mit vier statt sechs Punkten verloren.

Dass sich Hyundai überhaupt zu einem Unentschieden zittern muss, liegt an Thierry Neuville. Auf dem Papier ist niemand so prädestiniert für den Sieg wie der Belgier. Außer auf der irischen Insel wird in keinem Land so viel mit Asphalt-Reifen auf nassem oder matschigem Asphalt herumgedrifuert wie bei unseren westlichen Nachbarn, und als Monte-Carlo-Sieger muss sich der viermalige Vize-Weltmeister auch vor den winterlichen Landstraßen der südlichen Alpenausläufer nicht fürchten.

Hyundai mit Testvorsprung

Die Toyota-Fahrer hatten seit der Rallye Monte Carlo jeder exakt einen Testtag auf Asphalt, die Hyundai-Piloten durften vor den Absagen der Rallyes in Deutschland und Belgien vor Ort proben, das Team sammelte zusätzlich Kilometer und Erkenntnisse bei den italienischen Rallyes in Rom und Alba.

Neuville ist in Monza erwartet schnell, unerwartet aber nicht immer an den richtigen Stellen. Schon auf WP2 hängt er in einem Zaun. Der Motor will nicht wieder anspringen, eine gute halbe Minute ist futsch. In der folgenden Prüfung hat er zu den Toyota-Gegnern das Loch schon wieder halb zugefahren, aber auf WP4 ist bereits Feierabend.

Die unzähligen Schikanen, mit denen das Tempo auf der schnellsten Grand-Prix-Rennstrecke der Welt eingebremst werden soll, sind gespickt mit Betonblöcken,



Tänak: Zu langsam für den Sieg, aber wie Teamkollege Sordo schnell genug für den Marken-Titel



Takamoto Katsuta: Am ersten Morgen Abflug, im Finale Bestzeit



Esapekka Lappi: Vom Überraschungseffekt blieb nicht viel übrig

und der eine, an dem Neuville hängen bleibt, knackst die rechte Vorderradaufhängung an. In der Folge ist Neuville an einem Links-Abzweig so langsam, dass der i20 tief in eine Pfütze eintaucht, deren Wasserschwall in den Ansaugtrakt gerät und den Motor killt.

Bei Hyundai hofft man, ihn wenigstens für die drei Prüfungen am Sonntag noch ins Rennen schicken zu können. „Ob 40 Minuten Strafe oder noch mal eine Stunde, was spielt es für eine Rolle?“ fragt Teamchef Andrea Adamo. Weil am Sonntag nur noch sechs für die Marken-Wertung gemeldete Autos im Rennen sind, hätte Neuville bei einem Ausrutscher eines Teamkollegen gemäß Punktesystem noch acht Zähler für seinen Brötchengeber holen können, selbst auf Gesamtrang 71.

Aber erstens wird der Belgier den Rest des Wochenendes nicht mehr gesehen und zweitens nicht mehr gebraucht, denn Tänak und Sordo lassen nichts anbrennen. Während Sordo ab Samstag immerhin freimütig zugibt, es lieber

vorsichtig angehen zu lassen, ergreift der Este ein ums andere Mal an der Ziel-Zeitkontrolle die Flucht, statt Rede und Antwort zu stehen, warum er den Toyota nicht Paroli bieten kann.

Es bleibt Spekulation, ob der Horror-Crash in Monte Carlo in den Bergen bei Bergamo für ein spätes Déjà-vu sorgt. Sicher ist, dass dem Weltmeister schon nach der ersten Etappe der Schreck in den Gliedern sitzt: „Das war heute echt interessant“, sagt er sarkastisch. „Wenn jemand etwas noch Interessanteres zu bieten hat, möchte ich es gern sehen“, ätzt der Este über die stehenden Pfützen und tiefen Schlamm-Furchen in Monza.

Verpasste Chance

Weil die drei verbleibenden Rennstreckenprüfungen aber am Sonntag niemanden mehr schrecken können, ist die letzte Etappe nach dieser turbulenten Saison unverdient langweilig. Erheblich mehr Würze hätte das M-Sport-Team in die Suppe kippen kön-



nen: Der frühere Rundstreckenmann Teemu Suninen fühlt sich zwischen Randsteinen und Fangzäunen pudelwohl, fährt auf den ersten Kilometern am Freitagmorgen eine Fabelzeit, aber schon bei der zweiten Zwischenzeit klingt der Ford-Vierzylinder wie ein waidwunder Traktor. „Ich weiß nicht, ob er auf zwei oder drei Zylindern läuft“, sagt Suninen, und was noch schwerer wiegt: Auch zwei Prüfungen und zwei Service-Viertelstunden später weiß das Team nicht, wie man wieder vier funktionierende Brennräume bereitstellen könnte. Feierabend für den Finnen.

Immerhin hat Esapekka Lappi kein so übles Wochenende, ist nach vielen durchwachsenen Rallyes endlich mal wieder mit sich selbst im Reinen. Aber es wäre mehr drin gewesen als Platz 4. M-Sport ist das einzige Team, das schon am schneefreien Freitag Winterreifen aufzieht. „Andere mögen es riskant nennen, wir nennen es Strategie“, sagt Teamchef Richard Millener grinsend.

! Die Wettermodelle sagten einen Anstieg der Schneefallgrenze von 750 auf 1000 Meter voraus, doch die wärmere Luft kam zu spät.

Mit dem tiefen Profil hat Lappi mehr Grip in den Pfützen und Schlammpassagen. Den Herren Ogier und Evans nimmt er auf 16 Kilometern über 20 Sekunden ab und schießt sich an die Spitze.

Der Trick funktioniert aber nur einmal, weil es anders als sonst nach jeder der fünf Prüfungen in die Boxengaragen zum Service geht, und die gesamte Konkurrenz sofort zu den größeren Gummis greift, worauf Michelin mit Erlaubnis der Stewards für die wahren Winterstrecken am Samstag



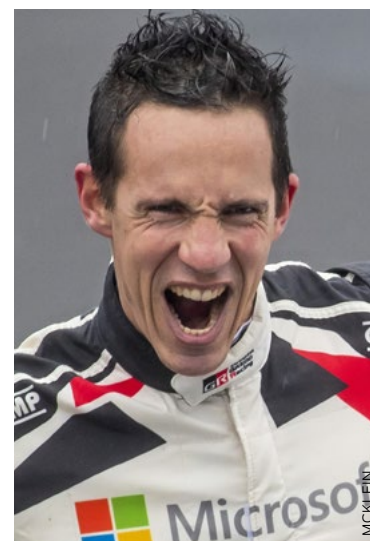
Thierry Neuville endete mit gebrochener Aufhängung und Motorschaden in einem Wasserloch



Zwei Tage ging es nur um Tonnen, Plastik- und Betonklötze und Flutterband



Evans: Nur Weltmeister der Herzen



Ingrassia: Zum 7. Mal Champion

noch zwei Extra-Schneereifen rausrückt. Lappis Vorsprung indes zerrinnt durch eine optimistische Wetterprognose am Samstag, als er mit Regenreifen durch den Schneematsch gurkt. „Toll, wenn du Winterreifen hast. Es nutzt nur nichts, wenn sie im Kofferraum liegen. Mir haben sie gesagt, hier wäre es bloß nass“, mault der Finne.

Den ersten Dämpfer für den ohne Sponsorgeld 2021 beschäftigungslosen Routinier gibt es schon am Freitagabend: Richard Millener ist schon im Hotel, als er zurückgepfiffen wird. Weil Lappi an einer Schikane geradeaus gerutscht ist, kassiert er wegen Verlassens der Strecke nachträglich ebenso zehn Strafsekunden wie Sordo wegen des gleichen Vergehens. „Was soll er machen? Gegen die Fahrtrichtung zurück, um einen zweiten Anlauf zu nehmen?“ fragt Millener verständnislos. Hyundai-Kollege Andrea Adamo knurrt, er wolle bezüglich der Stewards lieber von seinem Aussageverweigerungsrecht Ge-

brauch machen. „Wer weiß, was alles noch passiert. Vielleicht muss ich da noch mal hin, und dann muss ich sichergehen, dass die gute Laune haben.“

Es passiert nichts mehr. Hyundai rettet mit den Rängen 2 und 3 die Titelverteidigung ins Ziel. Selbst für die Gewinner ist es nach der kürzesten und doch irgendwie längsten WM-Saison aller Zeiten eher ein erleichtertes Durchatmen als ein Jubeltag. „Ich wollte hier nicht wie wild rumspringen. Wir leben in einer Zeit, in der überall auf der Welt Menschen leiden“, sagt Ogier nach der eher verhaltenen Siegerehrung. „Es war ein schweres Jahr, wo viele jemanden verloren haben, mich eingeschlossen“, sagt ein gewohnt emotionaler Andrea Adamo, bevor alle abschließend dem italienischen Veranstalter für seine Bemühungen danken. Das passende Schlusswort hat WRC2-Champion Mads Östberg parat: „Es war eine großartige Veranstaltung, ich habe nicht einen Meter genossen.“ ■

RALLYE MONZA (3.–6.12.2020)

7. von 7 Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 191,97 Kilometer

1. Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	2:15.51,0 h
2. Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	+ 13,9 s
3. Sordo/del Barrio (E/E)	Hyundai i20 WRC	+ 15,2 s
4. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+ 45,7 s
5. Rovannerä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+ 1.11,1 min
6. Mikkelsen/Jaeger (N/N)	Skoda Fabia Evo	+ 3.56,2 min
7. Solberg/Johnston (S/IRL)	Skoda Fabia Evo	+ 4.12,1 min
8. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Hyundai i20	+ 5.15,4 min
9. Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3	+ 5.27,4 min
10. Tidemand/Barth (S/S)	Skoda Fabia Evo	+ 5.53,0 min

Bestzeiten: Sordo 5, Ogier 4, Evans 2, Lappi 1, Scandola 1, Katsuta 1

WM-STAND FAHRER

1. Sébastien Ogier	122 Punkte
2. Elfyn Evans	114
3. Ott Tänak	105
4. Thierry Neuville	87
5. Kalle Rovannerä	80
6. Esapekka Lappi	52
7. Teemo Suninen	44
8. Dani Sordo	42
9. Craig Breen	25
10. Sébastien Loeb	24



Hyundai bleibt Markenweltmeister

WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	241 Punkte
2. Toyota	236
3. M-Sport-Ford	129
4. Hyundai 2	8

„Ein kompliziertes
Wochenende“: Rang
4 reicht Östberg zum
WRC2-Titelgewinn

Endlich Weltmeister

Während sich die Titelaspiranten auf den großen Erfolg konzentrieren, stürmt Ex-Werkspilot Andreas Mikkelsen zum Sieg. Mads Östberg reicht Klassenrang 4 zum WRC2-Titel. Jari Huttunen feiert mit Platz 3 das WRC3-Championat.

Von: **Reiner Kuhn**

Selten waren gestandene Rallyefahrer so nervös wie vor dem Saisonfinale in Monza. Zum einen bedeutete der bunte Streckenmix echtes Neuland, zum anderen sorgten Regenschauer und Schneefall für besonders knifflige Bedingungen. Dem nicht genug, rückte mit Andreas Mikkelsen und Jan Kopecký (beide Skoda), Stéphane Lefebvre und Johan Rossel (Citroën) sowie Kevin Abbring (VW) gleich ein ganzes Rudel ehemaliger Top-Fahrer an, um sich mal wieder ins Gespräch zu bringen.

Während sich die Titelaspiranten aus der zweiten Liga beim großen Showdown nicht den geringsten Fehler erlauben dürfen und jedes Risiko mehrmals abwägen müssen, können die Gaststarter befreit zum Angriff blasen, wie der direkt vom siegreichen EM-Gastspiel auf den Kanaren angereiste Mikkelsen in Vollendung zeigt. Am Freitag

schockt der Norweger die Konkurrenz erst mit dem frühen Griff zu Winterreifen und in der Folge mit einem Bestzeiten-Feuerwerk. Fortan zehrt er von seinem 52-Sekunden-Vorsprung. Ihm im Nacken sitzen die WRC3-Aspiranten und Skoda-Markenkollegen Emil Lindholm und Oliver Solberg, knapp dahinter WRC3-Titelaspirant und Hyundai-Junior Jari Huttunen. Dem droht von Tabellenführer Marco Bulacia (Citroën) nur wenig Gefahr. Die Rallye Monza ist erst seine dritte Asphalttrallye und das Debüt auf winterlichen Pisten in der kurzen Karriere des 20-jährigen Bolivianers.

Mads Östberg hatte dickere Bretter zu bohren: Nach der ersten Tagesetappe lag der Norwe-



Trotz aller Widrigkeiten genoss MotoGP-Vizeweltmeister Franco Morbidelli sein WM-Debüt. Auch wegen einer kurzen Zwangspause musste sich der Hyundai-Pilot mit Klassenrang 31 begnügen.

ger auf Klassenrang 7 direkt hinter den WRC2-Wettbewerbern Adrien Fourmaux (Ford) sowie Sardinien-Sieger und WRC2-Tabellenführer Pontus Tidemand (Skoda), dessen Team zur Rückendeckung Ex-Champion Jan Kopecký angeheuert hatte. Doch ohne Fahrpraxis fehlte dem Tschechen nicht nur das Vertrauen ins Gefährt, sondern auch die Durchschlagskraft. Mit fast drei Minuten Rückstand landete er im Ziel auf dem achten Klassenrang. Direkt dahinter platzierten sich Skoda-Fabia-Kollege Kajetan Kajetanowicz und VW-Polo-Pilot Abbring, Bulacia verpasste als Elfter gar die Top 10.

Anders Östberg: In den Bergen bei Bergamo zündete dieser den Nachbrenner seines Citroën und zog an WRC2-Titelwidrsacher Tidemand vorbei. Am Schlußtag tat sich wenig – abgesehen davon, dass der nie in Fahrt kommende Gregoire Munster seinen Hyundai auf der Powerstage noch aufs Dach legte. Mikkelsen siegte mit 15,9 Sekunden vor Jungstürmer Solberg. Dahinter folgten die neuen Weltmeister, WRC3-Champion Huttunen als Dritter (+ 1,31 min). Zwölf Sekunden mehr hatte Östberg als Klassen-Vierter und neuer WRC2-Weltmeister auf der Uhr. „Es war ein schwieriges Jahr und ein schwieriges kompliziertes Wochenende. Aber nun haben wir geschafft, was wir uns vorgenommen haben und dürfen feiern“, jubelt der 33-jährige Routinier. ■



WRC3-Weltmeister: Jari Huttunen



Im Ziel: MotoGP-Ass Morbidelli

WRC2/WRC3 MONZA

1. Mikkelsen/Jaeger (N/N)* Skoda Fabia	2:19,47,2 h
2. Solberg/Johnston (S/IRL)* Skoda Fabia	+ 15,9 s
3. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)* Hyundai i20	+ 1:19,2 min
4. Östberg/Torstein (N/N) Citroën C3	+ 1:31,2 min
5. Tidemand/Barth (S/S) Skoda Fabia	+ 1:56,8 min

*WRC3

ENDSTAND WRC2 NACH LAUF 7

1. Mads Östberg (N)	112 Punkte
2. Pontus Tidemand (S)	108
3. Adrien Fourmaux (F)	78

Junior-WM

„Bester Tag meines Lebens“

Tom Kristensson kann endlich jubeln. Als Tabellenzweiter angereist, sicherte sich der dienstälteste WM-Junior mit einer souveränen Vorstellung den WM-Titel.

Von: **Reiner Kuhn**

Zehn Monate nach dem Saisonauftakt in Schweden reisten nur noch sechs WM-Junioren zur vierten und finalen WM-Runde nach Monza. Neben WM-Leader Martins Sesks, Sieger in Estland, und dem in Schweden und auf Sardinien erfolgreichen Tom Kristensson, aufgrund der geringeren Anzahl der ebenfalls bepunkteten WM-Bestzeiten mit knappem Rückstand auf Sesks nur Tabellenzweiter, hatte auch der bisher sieglose Sami Pajari noch Titel-



MASSIMO BEETIOL

Spätzünder: Nie war ein Junior-Weltmeister älter als Tom Kristensson

chancen. Doch Letzterer rutschte schon in der dritten Prüfung von der Strecke. Auch Sesks patzte und warf seinen frontgetriebenen Ford Fiesta am Samstagmorgen (WP 7) so vehement in die Planken, dass an einen Restart nicht zu denken war.

Damit war der Weg für Kristensson frei, der fortan das Tempo und die Konkurrenz kon-

trollierte und souverän vor Fabrizio Zaldivar und Ruairi Bell siegte.

„Das ist der beste Tag meines Lebens“, jubelt Kristensson im Ziel. Aus gutem Grund: Der mittlerweile 29-jährige nutzte seine allerletzte Chance auf den Junior-WM-Titel und erhält einen brandneuen Ford Fiesta Rally2 sowie 200 Pirelli-Reifen für die WRC3-Saison 2021. ■

Rallye Monza

Ganz neue Herausforderungen

Die finale Powerstage im königlichen Park von Monza zeigte die Grenzen des Machbaren auf. Offen bleibt, wie weit man Rallye-WM-Strecken künftig komprimieren will.

Von: **Reiner Kuhn**

Den WM-Fahrern schwante nichts Gutes. Nur mit viel Mühe schafften es die Organisatoren, auf und rund um die Grand-Prix-Strecke von Monza knapp 125 Wertungskilometer auf zehn Prüfungen zusammenzukratzen. Mit der knapp elf Kilometer langen WP „Grand Prix“ wurde dabei erstmals eine WM-Prüfung dreimal gefahren – außer bei Superspecials bisher ein No-Go. Selbst das Streckenlayout der genau 14,97 Kilometer langen Powerstage führte durch zahlreiche künstliche Schikanen und enge Zaungatter, gespickt mit Plastikbarrieren, Wassertonnen, Strohhallen und Absperrbändern. Auf der Rennpiste, den Wirtschaftswegen, Grasflächen und Schotterpassagen notierten die Teams 22 Belagwechsel.

Heftige Regenschauer halfen, das Tempo auf den schlammigen Strecken zu senken, so hielten sich bei den bevorzugt mit Winterreifen agierenden Teams die Reifenschäden halbwegs in Grenzen. Nur logisch, dass die Piloten bei ihrem Lob an die Organisatoren von den drei Strecken bei Bergamo sprachen. „Ich denke, die Veranstalter haben das Beste aus den vorhandenen Möglichkeiten gemacht“, sagt Weltmeister Ogier versöhnlich und erklärt: „Dieses Format sollte aber nicht zur Norm für Rallyes werden.“

Während sich der vor Ort weilende FIA-Präsident Jean Todt nicht äußerte, sagt FIA-Rallyedirektor Yves Matton: „Davon abgesehen, dass wir einen Mix aus Mickey-Mouse- und klassischen Prüfungen auch schon in Großbritannien gesehen haben, waren hier nicht nur die Strecken in den Bergen, sondern auch die in Monza sehr herausfordernd. Es gehört zur DNA eines Rallyefahrers, dass er alle Bedingungen meistern kann. Die Rallye Monza hat gezeigt, dass auch solch eine Veranstaltung ihren Platz im WM-Kalender haben könnte.“ ■



M-SPORT

Monza-Prüfungen: Asphalt, Gras und Schotter mit künstlichen Barrieren

KOMMENTAR

MUSSTE DAS SEIN?!

So spannend die Titelscheidungen bei der mit viel Engagement auf die Beine gestellten Rallye Monza auch waren, die Veranstaltung zeigt, wie weit sich der Weltverband von seinen eigenen Maßstäben und Werten entfernt hat. Nicht nur, dass FIA-Präsident Jean Todt bisher kurze Prüfungen mit künstlichen Schikanen vehement ablehnte, für ihn und seine Mitarbeiter (allen voran FIA-Sicherheitschefin Michèle Mouton) galten die Asphaltpisten auf Korsika nicht als Highlight, sondern als Standard. Auch an den Weinbergpisten der Rallye Deutschland ließ die Französin kein gutes Haar, solange es ihr opportun schien.

Im Sommer kam der Deal mit Monza – zu einem Zeitpunkt, als man hoffte, die Coronapandemie sei weitgehend vorüber. Weit gefehlt, wie die Absage der belgischen Rallye Ypern unterstreicht.

Doch die FIA ficht dies scheinbar wenig an. Vom über den Sport hinaus proklamierten „Safety first“ war keine Rede, im Gegenteil: Über 90 Teams ließ man nicht nur hinter den verschlossenen Toren des königlichen Parks von Monza agieren, sondern auch rund um Bergamo, in der vom Coronavirus am härtesten betroffenen Region Europas. Am vergangenen Wochenende soll sich in der Lombardei die Zahl der Toten um rund 500 auf über 23 000 erhöht haben. Trotz der Herabstufung von der höchsten Warnstufe Rot auf Orange agieren die Krankenhäuser am Limit. Während die Bevölkerung ihre Heimatgemeinden nur aus triftigem Grund verlassen darf, zeigten TV-Bilder, wie Fans an den Strecken das plakative, aber nicht kontrollierbare Zuschauer-Verbot trotz Wintereinbruch ignorieren. Auch deshalb hätte die FIA diesen WM-Lauf im Vorfeld absagen sollen.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-Debütant Maro Engel

Ein starker Auftritt

Maro Engel gab in Monza ein beachtliches Rallye-Debüt. Mit Copilotin Ilka Minor trotzte das GT-Ass allen Widrigkeiten und belohnte sich mit Gesamtrang 21.

Sein Debüt hatte sich Maro Engel anders vorgestellt. „Das war ja alles, nur keine Asphalt rallye“, blickt der Rundstreckenprofi auf das WM-Finale zurück. „Ich könnte jetzt von einigen Aha-Momenten erzählen, oder wie viel Zeit wir verloren haben, weil wir mehrmals den Rückwärtsgang brauchten und ich ihn nicht reingekriegt habe.

Aber nun freue ich mich riesig, dass wir so gut durchgekommen sind“, sagt der 35-Jährige im Ziel erleichtert.

Bei seiner Rallyepremiere glänzte Engel im Skoda Fabia nicht nur mit konstant flotten Zeiten. Auf der abendlichen „WP Grand Prix 3“ fuhr er die achtschnellste Zeit. Zuvor schaffte er das Kunststück und ließ in den Bergen einmal gar seine beiden erfahrenen Toksport-Teamkollegen und ehemaligen WRC2-Champions Pontus Tidemand und Jan Kopecky hinter sich. Nun will Engel zwar „erst einmal den Ball flach halten“, der 21. Gesamtrang dürfte aber zu einer Wiederholungstat ermuntern. ■ RK



Mit weißer Weste: Rallye-Rookie Engel leistete sich nur ein paar Dreher

MASSIMO BETTOL

Auf Befehl der Konzernmutter

Volkswagen Motorsport schließt seine Tore

Was für ein Hammer. Nur einen Tag nachdem Audi seine künftige Motorsport-Strategie verkündete, gab die Konzernmutter Volkswagen das Ende ihrer über 50-jährigen Motorsport-Aktivitäten bekannt.

Von: **Reiner Kuhn**

Den 169 Mitarbeitern der Volkswagen Motorsport GmbH liegen nun Übernahmeangebote der Volkswagen AG in Wolfsburg vor.

„Volkswagen hat sich das feste Ziel gesetzt, zum führenden Anbieter in der E-Mobilität zu werden und dafür alle Kräfte zu bündeln. Wer eine klare Strategie verfolgt, muss manchmal auch unliebsame Entscheidungen treffen, das müssen wir akzeptieren“, sagt VW-Sportchef Sven Smeets zum Aus.

Zuvor hatte Audi seine neue Sportstrategie verkündet, die Kundensport-Modelle vom TCR bis zum GT2, die Entwicklung eines LMDh-Sportprototypen und einen Werkseinsatz bei der Rallye Dakar

umfasst. Damit besetzt die Konzerntochter alle Felder. Für VW wäre mit den Elektromodellen ID. nur Prototypen-Sport möglich. Doch ein Engagement auf der Rundstrecke und im Rallycross soll vom verantwortlichen Entwicklungsvorstand Frank Welsch ebenso abgelehnt worden sein

wie eine nach den Erfolgen mit dem Iltis und Race Touareg naheliegende Rückkehr zur Dakar mit einem speziellen ID-R-Allradprototypen.

Auch der über die vergangenen Jahre erfolgreiche Kundensport wird eingestellt. Nach dem Ende des Golf TCR läuft zum Jahresende auch die Produktion des Polo R5 aus. Unklar noch, ob die schon länger geplanten, aber aufgrund der Pandemie verzögerten Polo-Updates für Motor und Chassis noch homologiert werden, müssten dafür doch noch finale Testfahrten genehmigt werden. Zumindest die Ersatzteilversorgung soll langfristig sichergestellt werden, ob über eine Konzerntochter (Cupra, Skoda?) oder externe Teams, ist noch offen. Klar ist aber, dass man aus dem 26.000 Quadratmeter großen Areal in Hannover in den nächsten Monaten auszieht. ■



Bild aus besseren Tagen: Demnächst gehen in Hannover die Lichter aus

AUS DEM SERVICEPARK

ZWEI WELTEN

Ausgerechnet Umberto Scandola, italienischer Rallyemeister von 2013, startete noch nie bei der Monza Rally Show. Prompt verweigerte sein Kundensport-Hyundai am Freitagmorgen den Dienst. Anders am Samstag: Auf den Bergstrecken bei Bergamo feierte Scandola seinen 36. Geburtstag mit Topzeiten, darunter einer Gesamtbestzeit (WP 11) vor den WM-Assen Sébastien Ogier und Ott Tänak.

BEWEGENDES FERNSTUDIUM

Das WM-Finale verfolgte Ogiers Gattin Andrea Kaiser in den Pausen einer dreitägigen TV-Aufzeichnung mit Luke Mockridge. „Die entscheidende Wertungsprüfung am Samstag sah ich in der ‚Maske‘ mit meiner Maskenbildnerin“, erzählt die Moderatorin und verrät: „Als ich danach kurz mit Séb telefonierte, hätte Luke ihm beinahe schon zum Titel gratuliert.“

NEUE VERBINDUNGEN

Neben FIA-Präsident Jean Todt und Angelo Sticchi Damiani, Präsident des italienischen Automobilverbandes ACI, übergab auf dem Siegerpodium auch

Pietro Maria Meda, Vizepräsident des AC Mailand, Trophäen. Mindestens ebenso wichtig: Auch Adriano Galliani, ehemaliger Präsident des italienischen Fußballverbandes und nun Boss des aufstrebenden Zweitligisten AC Monza sowie von Berlusconi Mediengruppe Publitalia, zu der unter anderen die TV-Sender Canal 5 und Italia 1 gehören, weilte vor Ort. Der einflussreiche Italiener soll das WM-Finale genutzt haben, um mit dem WM-Promoter über neue Geschäftsmodelle zu sprechen.

ALPINE IST WIEDER DA

In der R-GT-Klasse siegte Pierre Ragus bei der WM-Premiere der Alpine A110 vor Andrea Mabellini (Abarth 124 Rally) und Alberto Sassi (Porsche 911 GT3).

EXKLUSIVER NIKOLAUS

Einmal mehr düste der frischgebackene Weltmeister in Rekordzeit nach Hause. Der Grund diesmal: In der Schweizer Wahlheimat wartete Sohn Tim auf Papa Ogier. Der hatte seinem Filius versprochen, zusammen Nikolaus zu feiern, und hielt Wort. ■ RK

EXTRA
MOTOR
SPORT
aktuell



HARFORD

Wählen Sie die Besten: Modelle & Fahrer 2020

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!

ViveLaCar

1. Preis 1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

2. Preis 1 x 1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

Wer ist der „Racer des Jahres“? in Kooperation mit



Sie haben die Wahl!

SUZUKI

Alle Jahre wieder kommt die MSA-Leserwahl. Damit nichts schiefeht, erklären wir Ihnen die wichtigsten Änderungen im diesjährigen Wahlmodus.

Von: **Michael Bräutigam**

Aufmerksamen Lesern wird bereits aufgefallen sein, dass wir diesmal nicht mit dem Automobil-, sondern dem Motorrad-Bereich starten. Hier sind alle wichtigen Titelentscheidungen gefallen, und die Saison ist beendet. Also sind die Zweiräder in dieser Woche bei unserer Leserwahl zuerst dran.

Gegenüber den vergangenen Jahren haben wir die Aufmachung der Leserwahl etwas verschlankt. Von den Fahrern gibt es keine Porträts mehr, von den Fahrzeugen sparen wir uns die Darstellung der Straßenmodelle.

In den Fahrer-Kategorien stehen zudem nur noch zehn Piloten in Form unserer Vorauswahl, die wir nach bestem Wissen und Gewissen getroffen haben. ABER: Sie haben wie bisher natürlich die Möglichkeit, mit dem entsprechenden Zahlencode auch einem Fahrer/einer Fahrerin IHRER Wahl eine Stimme zu geben.

Wir sind uns sehr bewusst, dass es noch viel mehr Fahrer in die Aufstellung schaffen müssten – und selbst dann hätte die Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Deshalb bitten wir Sie in diesem Jahr umso mehr: Machen Sie von dieser Möglichkeit Gebrauch, wenn es Ihr ganz persönlicher Favorit nicht in unsere Vorauswahl geschafft hat.

Um die Sinnhaftigkeit der Leserwahl zu verbessern, haben wir die Wahlkategorien zum Teil ebenfalls überarbeitet. So orien-

tieren wir uns bei den Modellen jetzt mehr an den Rennklassen und Reglements und nicht mehr an der Fahrzeugklasse des Serienmodells. Damit minimieren wir speziell im Automobil-Bereich – diesen finden Sie dann in der nächsten Ausgabe –, dass es zu ungleichen Duellen kommt.

Nebenstehend finden Sie alle Infos und Bedingungen zur Teilnahme. Auf S. 32/33 zeigen wir Ihnen die Preise, die Sie gewinnen können. Also: Ran an die Stifte und viel Erfolg! ■



SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 90 Fahrer und 79 Modelle aus dem Motorradrennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 17 Mal wählen. „Racer des Jahres 2020“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSA-Ausgabe 52/2020 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter www.leserumfragen.de/msa mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2020“ verlost. Einsendeschluss ist der 25. Januar 2020 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

Wählen Sie die Fahrer 2020!

A MotoGP
F Straßensport national

B Moto2
G Motocross

C Moto3
H Offroad/Bahnsport

D MotoE
J Nachwuchsfahrer

E Superbike/SSP/SSP300

A) Moto GP

A 01 Stefan Bradl	D/Honda	A 04 Jack Miller	AUS/Ducati	A 07 Miguel Oliveira	P/KTM	A 10 Maverick Viñales	E/Yamaha
A 02 Andrea Dovizioso	I/Ducati	A 05 Joan Mir	E/Suzuki	A 08 Fabio Quartararo	F/Yamaha	A 11 Fahrer nach Wahl	
A 03 Pol Espargaró	E/KTM	A 06 Franco Morbidelli	I/Yamaha	A 09 Álex Rins	E/Suzuki		

B) Moto2

B 12 Enea Bastianini	I/Kalex	B 15 Sam Lowes	GB/Kalex	B 18 Jorge Martín	E/Kalex	B 21 Marcel Schrötter	D/Kalex
B 13 Marco Bezzecchi	I/Kalex	B 16 Tom Lüthi	CH/Kalex	B 19 Tetsuta Nagashima	J/Kalex	B 22 Fahrer nach Wahl	
B 14 Remy Gardner	AUS/Kalex	B 17 Luca Marini	I/Kalex	B 20 Joe Roberts	USA/Kalex		

C) Moto3

C 23 Tony Arbolino	I/Honda	C 26 Jason Dupasquier	CH/KTM	C 29 Jaume Masiá	E/Honda	C 32 Celestino Vietti	I/KTM
C 24 Albert Arenas	E/KTM	C 27 Raúl Fernández	E/KTM	C 30 John McPhee	GB/Honda	C 33 Fahrer nach Wahl	
C 25 Darryn Binder	ZA/KTM	C 28 Maximilian Kofler	A/KTM	C 31 Ai Ogura	J/Honda		

D) MotoE

D 34 Dominique Aegerter	CH/Energica	D 37 Matteo Ferrari	I/Energica	D 40 Mike Di Meglio	I/Energica	D 43 Niki Tuuli	FIN/Energica
D 35 Niccolò Canepa	I/Energica	D 38 Eric Granado	BR/Energica	D 41 Jordi Torres	E/Energica	D 44 Fahrer nach Wahl	
D 36 Mattia Casadei	I/Energica	D 39 Josh Hook	AUS/Energica	D 42 Lukas Tulovic	D/Energica		

E) Superbike/SSP/SSP300

E 45 Jeffrey Buis	NL/SSP300	E 48 Jan-Ole Jähmig	D/SSP300	E 51 Andrea Locatelli	I/SSP	E 54 Scott Redding	GB/SBK
E 46 Sandro Cortese	D/SBK	E 49 Maximilian Kappler	D/SSP300	E 52 Philipp Öttl	D/SSP	E 55 Fahrer nach Wahl	
E 47 Chaz Davies	GB/SBK	E 50 Randy Krummenacher	CH/SSP	E 53 Jonathan Rea	GB/SBK		

F) Straßensport national

F 56 Baris Sahin	A/ÖM SSP	F 59 Jonas Folger	D/IDM SBK	F 62 Ilya Mikhalechik	UA/IDM SBK	F 65 Martin Vugrinec	HR/IDM SSP
F 57 Rick Dunnik	NL/IDM SSP300	F 60 Luca Grünwald	D/IDM SSP	F 63 Leo Rammerstorfer	A/ÖM SSP300	F 66 Fahrer nach Wahl	
F 58 Paul Fröde	D/IDM STK600	F 61 Lennox Lehmann	D/IDM SSP300	F 64 Hannes Schafzahl	A/ÖM SBK		

G) Motocross

G 67 Antonio Cairoli	I/MX-GP	G 70 Jeffrey Herlings	NL/MXGP	G 73 Ken Roczen	D/SX-WM	G 76 Tom Vialle	F/MX2
G 68 Tim Gajser	SLO/MXGP	G 71 Henry Jacobi	D/MXGP	G 74 Jeremy Seewer	CH/MXGP	G 77 Fahrer nach Wahl	
G 69 Jago Geerts	B/MX2	G 72 Jorge Prado	E/MXGP	G 75 Eli Tomac	USA/SX-WM		

H) Offroad/Bahnsport

H 78 Luc Ackermann	D/FMX-WM	H 81 Lukas Fienhage	D/Langbahn-WM	H 84 Manuel Lettenbichler	D/ExtremEnduro	H 87 Bartosz Zmarzlik	PL/Speedway-WM
H 79 Toni Bou	E/Trial-WM	H 82 Steve Holcombe	GB/Enduro-WM	H 85 Hamish MacDonald	NZ/Enduro-WM	H 88 Fahrer nach Wahl	
H 80 Ricky Brabec	USA/Dakar	H 83 Daniil Iwanov	RUS/Eisspeedway	H 86 Hans Weber	D/Eisspeedway		

J) Nachwuchsfahrer

H 89 David Alonso	E/ETC	H 92 Ben Ernst	D/Speedway	H 95 Freddie Heinrich	D/NTC	H 98 Phillip Tonn	D/MotoGP Ro.C.
H 90 Norick Blödmor	D/Speedway	H 93 Dirk Geiger	D/Moto3 Jun.-WM	H 96 Simon Längenfelder	D/MX2	H 99 Fahrer nach Wahl	
H 91 Noah Dettwiler	CH/MotoGP Ro.C.	H 94 Izan Guevara	E/Moto3 Jun.-WM	H 97 Yari Montella	I/Moto2-EM		

ANZEIGE



Wählen Sie die Modelle 2020!

K) MotoGP



K 100
Aprilia RS-GP



K 103
KTM RC16



K 101
Ducati Di16 GP20



K 104
Suzuki GSX-RR



K 102
Honda RC213V



K 105
Yamaha YZR-M1

L) Moto2/Moto3



L 106
Honda NSF250RW



L 110
MV Agusta F2



L 107
Husqvarna FR 250 GP



L 111
NTS Moto2



L 108
Kalex Moto2



L 112
Speed Up Moto2



L 109
KTM RC 250

M) Superbike



M 113
Aprilia RSV4 1000



M 117
Kawasaki ZX-10RR



M 114
BMW S 1000 RR



M 118
Suzuki GSX-R1000



M 115
Ducati Panigale V4 R



M 119
Yamaha YZF-R1



M 116
Honda CBR1000 RR-R



SWIDEREK

ANZEIGE



K MotoGP **L** Moto2/Moto3 **M** Superbike **N** Supersport
O Supersport 300 **P** Motocross **Q** Enduro **R** Rallye

N) Supersport



N 120
Honda CBR 600 RR



N 122
MV Agusta F3 675



N 121
Kawasaki ZX-6R



N 123
Yamaha YZF-R6

O) Supersport 300



O 124
Kawasaki Ninja 400



O 126
Yamaha YZF-R3



O 125
KTM RC 390



KAWASAKI



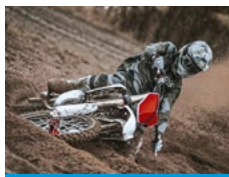
KAWASAKI

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2020“ wird präsentiert von



P) Motocross



P 127
Fantic XX 125



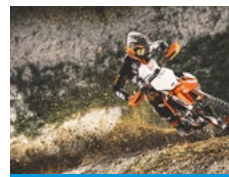
P 130
GasGas MC 250 F



P 133
Honda CRF 450 R



P 136
Husqvarna TC 250



P 142
KTM 150/250 SX



P 148
TM MX 144/250/300 2T



P 128
Fantic XX 250



P 131
GasGas MC 450 F



P 134
Husqvarna TC 125



P 137
Husqvarna FC 350/450



P 143
KTM 350/450 SX-F



P 149
TM MX 300/450 Fi 4T



P 129
GasGas MC 125



P 132
Honda CRF 250 R



P 135
Husqvarna FC 250



P 138
Kawasaki KX 250



P 144
Suzuki RM-Z 250



P 150
Yamaha YZ 125



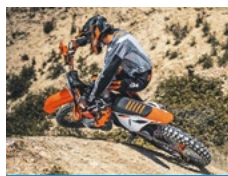
P 139
Kawasaki KX 450



P 145
Suzuki RM-Z 450



P 151
Yamaha YZ 250 F



P 140
KTM 125 SX



P 146
TM MX 125 2T



P 152
Yamaha YZ 250



P 141
KTM 250 SX-F



P 147
TM MX 250 Fi 4T



P 153
Yamaha YZ 450 F

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2020“ wird präsentiert von

SONAX
MADE IN GERMANY

Q) Enduro



Q 154
AJP SPR 250/310/510 R



Q 160
GasGas EC 250/350 F



Q 166
Sherco
125/250/300 SE-R



Q 155
Beta RR
125/200/250/300 2T



Q 161
Honda CRF
250/300/400/450 RX



Q 167
Sherco
250/300/450/500 SEF-R



Q 156
Beta RR
350/390/430/480 4T



Q 162
Husqvarna TE
150/250/300i



Q 168
SWM RS 500 R



Q 157
Fantic XE 125



Q 163
Husqvarna FE
250/350/450/501



Q 169
TM EN
125/144/250/300 FI 2T



Q 158
Fantic XEF 250



Q 164
KTM
150/250/300 EXC TPI



Q 170
TM EN
250/300/450 FI 4T



Q 159
GasGas EC 250/300



Q 165
KTM
250/350/450/500 EXC-F



Q 171
Yamaha WR 250/450 F

R) Rallye



R 172
GasGas 450 Rallye



R 175
Husqvarna 450 Rallye



R 177
Sherco 450 Rallye



R 173
Hero RR 450 Rallye



R 176
KTM 450 Rallye



R 178
Yamaha WR 450 Rallye



R 174
Honda CRF 450 Rallye



FUTUREMEDIA

ANZEIGE



DTM TROPHY
WINNER 2020



VOLLGAS

ViveLaCar 1 x 1 Jahres-Abo von ViveLaCar



ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO FAHREN heißt es für den Gewinner des ersten Preises – und zwar kostenlos und ein ganzes Jahr lang!* Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen ganz persönlichen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive, ganz ohne Papierkram oder Mindestlaufzeit. Das bei der MSA-Leserwahl zu gewinnende Jahresabo enthält freie Fahrzeugwahl bis 890 Euro/Monat inkl. Freikilometer bis maximal 1500 km/Monat und hat einen Gesamtwert von über 10 000 Euro! Dazu gibt es eine TOTAL-Tankkarte mit 5 Cent Preisvorteil pro Liter. Fahrer müssen zwischen 21 und 75 Jahre alt sein.

Gesamtwert: über 10 000 Euro
www.vivelacar.com

*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

1 x 1 Satz Leichtmetallräder Sparco Assetto Gara von OZ

SPORTLICH UND ELEGANT Exklusiv aus dem Hause OZ gibt's einen Satz der „Sparco Assetto Gara“ in der Farbe „Matt Black“ – starkes Edelmetall mit reinrassigem Sportcharakter für alle gängigen Fahrzeugmodelle in 19 Zoll.

Wert: ca. 1000 Euro
www.sparcowheels.com



1 x 1 Gutschein im Wert von 500 Euro von helmade

DESIGNS FÜR CHAMPIONS So wie die ersten Helmdesigns auf den Rennstrecken dieser Welt entstanden sind, so ist es auch helmade. Gewinnen Sie einen 500 € Einkaufsgutschein für helmade.com und wählen Sie aus einer Vielzahl von Motorsport-Helmen der Marken Arai, Bell und Stilo, Zubehörprodukte wie Visiere und Anbauteile, oder entscheiden Sie sich für eine individuelle Helmlackierung der Marke helmade.

Wert: 500 Euro
www.helmade.com



ANZEIGE

SPA-FRANCORCHAMPS
24h WINNER
 2015, 2019, 2020

KW

-PREISE

1x1 KW-Gewindefahrwerk

2. Preis



SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für die Straße. Das KW-Gewindefahrwerk, über das sich der Gewinner des zweiten Preises freuen kann, bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von z. B. Edelstahl-Federbeinen der „inox-line“ und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.

Wert: ca. 2000 Euro
www.kwsuspensions.de

1 x 1 Game Seat Raceroom RR3055

HEIMISCHES RENNFEELING darf der Gewinner des „Game Seat RR3055“ von Raceroom zukünftig erleben. Dieser ist kompatibel mit der meisten gängigen Racing-Hardware und bietet alles, was ein ambitionierter Spieler von Fahrsimulationen und Rennspielen braucht. Der Rennsitz ist hochwertig, robust und funktionell und gleichermaßen für Spieler an PC, PlayStation und Xbox geeignet.

Wert: ca. 320 Euro
www.raceroom.de

6. Preis



1x1 Reise zur Formel E in Berlin mit SONAX

3. Preis



BRILLANTES RENNLERBNIS Der glückliche Gewinner bekommt von SONAX ein

Starkstrom-Erlebnis der besonderen Art. Voraussichtlich am 19. Juni 2021 gastiert die FIA Formula E in Berlin – und Sie können zu zweit dabei sein, erhalten zwei Tickets und eine Hotelübernachtung im Doppelzimmer. Drücken Sie mit SONAX die Daumen auch für das Team Audi Sport ABT Schaeffler, das exklusiv mit den Produkten des Autopflegespezialisten auf der Rennstrecke brilliert.

Wert: ca. 1000 Euro
www.sonax.de

SONAX OFFICIAL PARTNER
Audi Sport
ABT SCHAEFFLER
FORMULA E TEAM

10x1 Pflegeprodukte-Set von SONAX



7.-16. Preis

SAUBERE SACHE Autopflege vom Feinsten: Mit etwas Glück gewinnen Sie eines von zehn Sets mit SONAX-Trendprodukten. Dazu zählt das „SONAX Felgenbeast“ für tierisch gut gepflegte Felgen und weitere Neuheiten für strahlend gepflegte Automobile.

Wert: ca. 100 Euro
www.sonax.de

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2020“ wird präsentiert von

SONAX
MADE IN GERMANY



ALLE FACTS
IM BLOG

BMW M Motorsport
Customer Racing
Official Supplier M4 GT3



TECHNOLOGY & TESTING



BMW Motorsport und BMW M Performance Parts vertrauen auf die höhenstellbare KW Fahrwerkstechnologie und legen so den Grundstein für eine sicher sehr erfolgreiche Karriere des neuen Stars aus München. Weltweit setzen zahlreiche Werksmannschaften und Rennsportteams auf die Dämpfungstechnologie der KW-Competition-Fahrwerke und die objektiven Testmöglichkeiten auf dem 7-Post Fahrdynamik Prüfstand in Fichtenberg. Eine Technik die überzeugt: Gesamtsieger des 24h-Rennens Nürburgring (BMW M6 GT3), Gewinner ADAC GT Masters, DTM Trophy und des 24h-Rennens Spa-Francorchamps.



FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.



www.KWsuspensions.de



Shakehands zwischen Guerrieri (links) und Ehrlacher – läuft es 2021 andersherum?

WTCR

„Verdienter Champion“

WTCR

Sowohl 2018 als auch 2019 und 2020 kämpfte das deutsche Münnich-Team um die Titel in der WTCR. Bisher ging man leer aus. Doch die Augen sind bereits auf 2021 gerichtet, wo man endlich feiern will.

Von: **Michael Bräutigam**

Ausgerechnet Ex-Münnich-Pilot Yann Ehrlacher wurde in diesem Jahr Fahrer-Meister, während die aktuelle Speerspitze in Person von Esteban Guerrieri im dritten Jahr in Folge ohne Titel nach Hause ging. Nach Gesamtrang 3 im Jahr 2018 und dem Vizetitel 2019 wurde es diesmal nach einer Strafe im letzten Rennen der vierte Gesamtrang. Das Team selbst verbesserte

sich nach zwei dritten Plätzen diesmal auf den Platz des Vize-meisters in der Teamwertung.

„Die Glückwünsche gehen an Yann, wir kennen ihn von 2018 noch gut, und er ist ein verdienter Champion“, sagt Münnich-Teammanager Dominik Greiner. Man muss wohl festhalten, dass Lynk & Co in diesem Jahr das bessere Paket hatte. Der in England gebaute China-Renner mit schwe-

dischem Einsatzteam war praktisch auf jeder Strecke aus eigener Kraft schnell genug fürs Podium. Nur am Slovakiaring, als man mit Maximalzuladung und 10 mm mehr Bodenfreiheit fahren musste, ging den „Blauen“ mal kurzzeitig die Puste aus.

Bei Honda hatte man offensichtlich Probleme, sich an das neue Einheits-Motorsteuergerät zu gewöhnen. Ob es nun daran lag, dass es vergleichsweise viele Motorprobleme gab, ist nicht final zu klären, meist wurden andere Gründe genannt. Fest steht aber: Über den Winter muss bei Honda-Konstrukteur JAS Racing viel Hirnschmalz ins Auto fließen, um weiter mitzuhalten.

Ob die „großen drei“ überhaupt wieder dabei sind, ist noch längst nicht klar. Wie MSa erfuhr, plant Cyan Racing erneut eine feste Teilnahme, nur die Anzahl der Fahrzeuge gilt es noch festzulegen. Hyundai hat sich noch nicht zur WTCR bekannt. Honda hat zwischen den Zeilen angedeutet, dass man dabei bleibt. „Wir hatten einige Highlights und hoffen 2021 auf mehr davon“, ließ sich Projektleiter Mads Fischer entlocken. ■

Supercars Australien

Zwei Mal in Bathurst

Die australische Supercars-Serie hat ihren neuen Kalender vorgestellt. Saisonstart und -highlight finden in Bathurst statt, das Finale in Surfers Paradise.

Die Saison 2021 wird ein Übergangsjahr für die legendäre Tourenwagenserie aus Down-under. Letztmalig kommen die Fahrzeuge der aktuellen Generation zum Einsatz, ehe 2022 die „Gen 3“ Einzug hält. Der Kalender hält einige Neuerungen

bereit – nicht nur gegenüber dem diesjährigen „Corona-Kalender“, sondern auch gegenüber den sonst üblichen Strukturen.

Dass es 2021 und wohl auch in den folgenden Jahren kein Rennen in Adelaide mehr geben wird, war bereits länger klar. Statt auf dem Stadtkurs dient Bathurst als ebenso ikonische Strecke als Austragungsort für den Auftakt am letzten Februar-Wochenende. Damit wird zwei Mal am Mount Panorama gefahren, wo am 10. Oktober auch das 1000-km-Rennen startet.

Im Rahmen des F1-GP von Melbourne wird ebenso gefahren wie in Symmons Plains, Taillem Bend, Winton, Darwin, Townsville, Sydney, Wanneroo (ehem. Barbagallo), Pukekohe und Surfers Paradise, wo am ersten Dezember-Wochenende das Saisonfinale stattfindet. Melbourne, Symmons Plains, Winton, Wanneroo und Pukekohe fielen 2020 noch Corona zum Opfer.

Der Stadtkurs in Newcastle steht für 2021 nicht in der Liste, er wird aber 2022 Austragungsort für den Auftakt und damit die Rennpremiere der besagten Gen-3-Fahrzeuge sein. ■ MBR



MOTORSPORT IMAGES

Neu: Saisonauftakt in Bathurst

BTCC

Neue Spielregeln

Die BTCC entwickelt sich kontinuierlich weiter. Für 2021 wurden einige neue Regeln bekannt gegeben.

Da in den vergangenen Saisons Zusatzgewichte anscheinend nicht das erhoffte Zeiten-Handicap brachten, wird die maximale Erfolgsladung von 60 auf 75 kg erhöht.

Das Qualifying wird in Donington, Snetterton und Silverstone auf ein Showdown-System umgestellt, wie es bereits heuer in Snetterton testweise ausprobiert wurde. Statt

30 Minuten gibt es 25 Minuten plus noch mal 10 Minuten für die Top 10.

Bei vier von zehn Events soll der Option-Reifen zurückkehren. Auf diesen hatte man in diesem Jahr ganz verzichtet, um in Corona-Zeiten eventuellen Logistik-Problemen aus dem Weg zu gehen.

Eine weitere Änderung wird die Fans freuen, die 2021 wieder an der Strecke erwartet werden. Soweit die lokalen Gegebenheiten es zulassen, sollen die Boxen nur zum Fahrerlager hin geöffnet werden. Dieses Vorgehen hatte man bereits 2019 in Silverstone mit großem Fan-Zuspruch getestet. ■ MBR



BTCC

Weitere Weichen für 2021 gestellt: Die BTCC verfeinert ihr Reglement



Dritter Streich:
Alon Day (#24) holte
beim Finale zwei
Siege und den Titel

EURONASCAR

Großes V8-Finale

Mit acht Rennen in drei Tagen feierte die NASCAR Euro Series in Valencia ein wahres V8-Festival zum Saisonabschluss. Die Titel gingen an Alon Day und Vittorio Ghirelli.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie üblich wurde auch das Finale in Doppelbesetzung ausgefahren – das heißt, jedes Auto wird sowohl in der EuroNASCAR Pro als auch EuroNASCAR 2 eingesetzt und von einem jeweils anderen Piloten besetzt. Weil beide Divisionen jeweils vier Rennen austragen, mussten die Rennautos also acht Rennen ertragen. Dabei ging es in gewohnter Manier actionreich zu, herabhängende GFK-Teile an den Einheits-Chassis waren jedenfalls keine Seltenheit am Final-Wochenende.

In der zweiten Division hatte mit Tobias Dauenhauer sogar noch ein deutscher Fahrer Titelambitionen. Auf dem zweiten Tabellenrang war der Pilot von Hendriks Motorsport nach Spanien angereist. Und Tabellenführer und Teamkollege Vittorio Ghirelli machte es ihm bereits

am Freitag nicht leicht. Der Italiener gewann gleich beide Rennen, und der deutsche Rookie, der erst in diesem Jahr bei den Stock Cars eingestiegen war, schien im Titelkampf abgehängt.

Doch Dauenhauer kämpfte und holte sich die Pole-Position für den insgesamt dritten Lauf des Wochenendes. Weil es in den letzten beiden Saisonrennen doppelte Punkte gab, war also noch alles drin. Der dritte Lauf lief dann perfekt für den Deutschen, der sich in dominanter Manier seinen dritten Saisonerfolg sichern konnte. Ghirelli dagegen fiel mit technischem Defekt aus und war die Tabellenführung los.

Auf Anhieb Vizemeister

Die Entscheidung fiel also erst im Finale am Sonntag: Dauenhauer lag acht Punkte vor dem Teamkollegen und führte auch im Rennen. Doch Ghirelli stürmte vom neunten Startplatz nur so durchs Feld und konnte auch Dauenhauer in einem spektakulären Duell niederringen. Bei zehn Punkten Unterschied zwischen Sieg und Platz 2 war das die Titel-Entscheidung.

Dauenhauer fiel noch auf P4 zurück und verpasste damit den Titel um gerade mal sechs Punkte. „Eigentlich sollte ich als



EuroNASCAR-2-Vize: Dauenhauer

EURONASCAR



Titel in der EuroNASCAR 2 erst im Finale erkämpft: Vittorio Ghirelli

EURONASCAR

ENDSTAND (EURONASCAR PRO / EURONASCAR 2)

1. Alon Day (IL)	431 Pkte.	1. Vittorio Ghirelli (I)	419 Pkte.
2. Lasse Sørensen (DK)	411	2. Tobias Dauenhauer (D)	413
3. Loris Hezemans (NL)	390	3. Alessandro Brigatti (I)	379
4. Lucas Lasserre (F)	356	4. Vladimiro Tziortzis (CY)	365
5. Marc Goossens (B)	350	5. Julia Landauer (USA)	358

Rookie-Meister und Vizemeister glücklich sein. Aber wenn man als Führender ins letzte Rennen geht, ist es einfach frustrierend“, gab der 23-Jährige zu.

Der letztjährige Champion der zweiten Division, Lasse Sørensen (DF1 Racing), war einer von zahlreichen Titelkandidaten in der Pro-Division. Alon Day (PK Carsport) reiste als Tabellenführer an und war nach der Pole für den Freitagslauf auch klarer Titelfavorit. Doch er wurde als Schuldiger für eine Karambolage in der Startphase ausgemacht, bekam eine Durchfahrtsstrafe und konnte auf P6 nur Schadensbegrenzung betreiben. Sørensen holte den Sieg und robbte sich bis auf fünf Punkte heran.

Tags darauf war Day wieder über alle Zweifel erhaben. Die schnellste Runde im ersten Lauf bescherte ihm die Pole-Position für Lauf zwei. Die münzte er in seinen insgesamt 23. Laufsieg (neuer Rekord) um, womit er in der Tabelle dem Dänen wieder davonzog, der diesmal P6 holte.

Day musste aber ebenfalls noch die Rennen mit der doppelten Punktevergabe überleben. Dass er ein würdiger Champion ist, zeigte er in den besagten Finalrennen. Ein weiterer Sieg sowie ein vierter Platz besiegelten den insgesamt dritten Titel des Israeli, der dieses Jahr nach Belgien zog, in der Euro Series. „Es war ein hartes Jahr. Und dieses Wochenende war das anspruchsvollste meines Lebens“, berichtete Day.

Der einzige Deutsche in der EuroNASCAR Pro, Justin Kunz, holte in Valencia noch mal zwei gute siebte Plätze und beendet die Saison als Gesamt-Zehnter. ■

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF KICKER.DE



Bei seinem letzten MotoGP-Rennen kämpfte Cal Crutchlow (#35) lange um einen Podestplatz

Cal Crutchlow hat mit seinem unaufhörlichen Kampfgeist, seinem losen Mundwerk und seinem britischen Humor eine längst ausgestorben geglaubte Spezies in die Königsklasse zurückgebracht, nun tritt er ab. In seinem Abschieds-Interview reflektiert der 35-Jährige noch einmal alles, wofür er geliebt wurde.

Von: Imre Paulovits

Wie fühlen Sie sich, nachdem Sie sich als permanenter MotoGP-Fahrer verabschiedet haben?

Es ist schon sehr emotional. Ich habe etwas beendet, wofür ich die letzten Jahre gelebt habe. Aber in der letzten Saison hatte ich einige Verletzungen, da konnte ich nicht mehr das bringen, wofür ich sonst gekämpft hatte. Vielleicht hätte ich sonst darüber nachgedacht, weiterzumachen. Es war schön, diese letzte komplette Saison so beenden zu können, dass ich noch einmal in der Lage war, mit den besten Fahrern der Welt zu kämpfen. Die, mit denen ich gekämpft habe, standen alle auf dem Podest und haben Rennen gewonnen, und unter ihnen habe ich mein Bestes versucht.

Wie ist Ihnen Ihr letztes Rennen in Erinnerung geblieben?

Ich habe auch bei meinem letzten Rennen alles gegeben, wenn ich vom Ergebnis auch enttäuscht bin. Ich war lange auf einer guten Position, und ich hatte geglaubt, dass ich sie mindestens halten kann. Dann hat mein Hinterreifen gewaltig nachgelassen. Vielleicht lag es am Mapping, vielleicht habe ich zu Beginn des Rennens zu wenig Traktionskontrolle verwendet. Ich habe mich einmal am Ende der Geraden verbremst, weil ich das Motorrad nicht mehr richtig verzögern konnte, und musste in Turn 1 weit ausholen. Da bin ich in die Fänge von sechs Typen gekommen, und als ich versucht habe, mich wieder zurückzukämpfen, bin ich noch einmal von der Strecke abgekommen. Ich denke, wenn ich den Fehler nicht gemacht hätte und an Pol Espargaró drangeblieben wäre, dann hätte ich das Rennen bis zum Schluss besser managen können. Ich habe nicht aufgegeben, ich wollte meine Karriere mit ei-

„Mit meinem Talent allein hätte ich es nie geschafft“

nem guten Kampf beenden. Den hatte ich, aber es ist halt so gekommen, dass ich zum Schluss nicht mehr viel übrig hatte. Da kam schließlich nur noch Mist als Ergebnis heraus. Mir war es vor allem wichtig, dass ich mein letztes Rennen beende, ich wollte die Zielflagge sehen. Ich habe meine Karriere mit einem Sturz begonnen, und es hätte auch leicht mit einem Sturz enden können.

„Ich wollte die Dinge immer so sagen, wie ich sie empfinde. Es hat mich einige Male in die Sch... geritten, aber die Leute haben mich dafür respektiert.“

Cal Crutchlow

Was werden Sie jetzt machen?

Jetzt gehe ich nach Hause auf die Isle of Man, zu meinen beiden Mädels, und verbringe erst einmal viel Zeit mit ihnen. Ich habe meine Frau Lucy und meine Tochter Willow mehr als drei Wochen nicht mehr gesehen und es ist nett, wegen der Quarantäne erst einmal für zwei Wochen mit ihnen im Haus isoliert zu sein. Ich habe meine Frau dieses Jahr nicht viel gesehen, und Willow hat ihren Vater nicht viel gesehen. Früher war es so, dass ich Lucy eigentlich immer gesehen habe, sie ist immer zu den Rennen mitgekommen, wir sind viel zusammen gereist. Seit Willow vor vier Jahren geboren wurde, sind wir alle zusammen gereist, insofern war 2020 ein seltsames Jahr. Deshalb kann ich es jetzt kaum erwarten, zu ihnen nach Hause zu kommen.

Als Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa zurückgetreten sind, sagten sie, dass sie sich erleichtert fühlen. Ist es bei Ihnen auch so?

Ja, ich fühle eine Erleichterung. Ich habe in jeder Meisterschaft, an der ich teilgenommen habe, Rennen gewonnen. Ich hätte nicht mehr tun können. Mit meinem Talent allein hätte ich das nie geschafft, es war meine Entschlossenheit, die mich hochgebracht hat. Hätte ich mehr Talent gehabt, hätte ich vielleicht noch weiter fahren und mehr erreichen wollen. Ich habe immer gesagt, dass ich aufhören werde, wenn ich morgens aufstehe und die Motivation nicht mehr spüre. Wenn ich heute morgens aufstehe, habe ich noch immer die Motivation, auf mein Motorrad zu steigen und dafür zu trainieren, aber ich kann einfach nicht mehr auf dem Level kämpfen, auf dem ich es will. Ich bin noch immer schnell, aber wo wir in diesem Jahr an jedem Wochenende ein Rennen hatten, habe ich begriffen, dass ich zu Hause sein möchte und in meinem Leben auch andere Dinge tun will. Ich werde auch weiter Motorrad fahren, im nächsten Jahr mit Yamaha als Testfahrer. Es war ein großer Abschnitt meines Lebens, der jetzt zu Ende geht, aber ich werde weiterhin eingebunden sein. Ich freue mich schon, die Rennen von zu Hause zu sehen und nicht mehr besorgt und gestresst zu sein, nicht mehr reisen zu müssen. Wenn man älter wird, wird dies immer schwieriger. Ich hatte eine großartige Zeit, eine gute Karriere. Ich denke, ich habe sie verdient, weil ich sehr hart dafür gearbeitet habe. Ich freue mich, der britische Sieger geworden zu sein, auf den alle über drei Jahrzehnte gewartet haben, denn ich habe die Arbeit reingesteckt, es zu schaffen. Jetzt kann ich mich zurücklehnen und meinen Kollegen und den Jüngeren zusehen.

Sie haben mit ihren Äußerungen oft für Aufsehen gesorgt.

Ich habe gesagt, was ich gesagt habe, weil ich glaube, dass es immer am besten ist, die Wahrheit zu sagen, ob es nun gut oder schlecht ist. Ich möchte nicht lügen, ich will Dinge so sagen, wie ich sie sehe oder empfinde. Ich denke, dass ich deshalb auch ein

gutes Verhältnis mit den Medien hatte. Es hat mich sicher einige Male in die Schei... geritten, aber ich denke, am Ende des Tages haben mich die Leute dafür respektiert. Weil ich anders bin als die Roboter, die das Unternehmensimage, das alle sehen wollen, reflektieren und die Antworten geben, die alle hören wollen. Aber so unzufrieden dürften die Hersteller und die Sponsoren mit mir nicht gewesen sein, denn ich habe viele meiner Sponsoren über Jahre behalten. Ich denke, ich bin auch bei den Fans deshalb angekommen, weil sie gesehen haben, dass ich nicht anders bin als sie. Ich bin nur in einer privilegierten Position.

Gibt es etwas im Rennsport, das Sie tun wollten, aber nicht tun konnten?

Da fällt mir nichts ein. Sicher, ich habe mich mit meinem Freund Mark Cavendish so gut mit dem Fahrrad vorbereitet, dass ich mal die Tour de France fahren wollte. Ich werde sicherlich weiter mit dem Fahrrad trainieren, und ich denke auch nicht, dass ich mit dem Rennfahren ganz durch bin. Ich habe mich über einen Testvertrag mit Yamaha geeinigt, mit der Option auf einige Wildcard-Einsätze. Ich denke, meine Entscheidung aufzuhören kam im richtigen Moment. Es ist ein großer Tag im Leben meiner Tochter, es ist ein großer Tag in meinem Leben und dem meiner Frau.

Wie schwer wird es für Sie sein, bei den Wildcard-Einsätzen oder wenn Sie einen Fahrer vertreten müssen, wieder bereit zu sein?

Das wird sicherlich nicht einfach. Ich werde sicherlich beim Fitnesstraining nicht kürzertreten. Damit die Probleme mit meinen Armen nicht schlimmer werden, muss ich auch weiter trainieren. Aber wie es sein wird, vom Testfahrer zum Rennfahrer umschalten zu müssen, das muss sich dann zeigen. Ich will einfach versuchen, meine Fitness und meinen Speed auf dem Motorrad zu halten.

Was werden Sie am meisten vom MotoGP-Fahrerlager vermissen?

Ich werde sicherlich meine Freunde vermissen. Ich bin so lange Rennen gefahren, dass ich sicherlich auch den Wettkampf vermissen werde, aber vielleicht werde ich das in etwas anderes ummünzen. Was ich sicherlich nicht vermissen werde, sind das viele Reisen, die Politik hinter den Kulissen des Rennsports und die Verletzungen. Deshalb habe ich meine Entscheidung getroffen. Von meinen Freunden werde ich Jack Miller am meisten vermissen, seine Späße und seine Sprüche. Ich bin sehr froh, dass er jetzt an der Spitze angekommen ist, und ich freue mich schon, ihn vom Streckenrand aus zu sehen. Dazu werde ich mein Team vermissen, denn es war das beste Team, mit dem ich gearbeitet habe. Auch das Tech3-Team werde ich vermissen. Es war ein berührender Moment, als sie in der Startaufstellung zu mir kamen, um sich bei mir zu verabschieden. In all den Jahren, die ich nicht mehr dort gefahren bin, habe ich das freundschaftliche Verhältnis mit allen halten können. ■



Cal Crutchlow

Geburtstag: 29. Oktober 1985

Geburtsort: Coventry (GB)

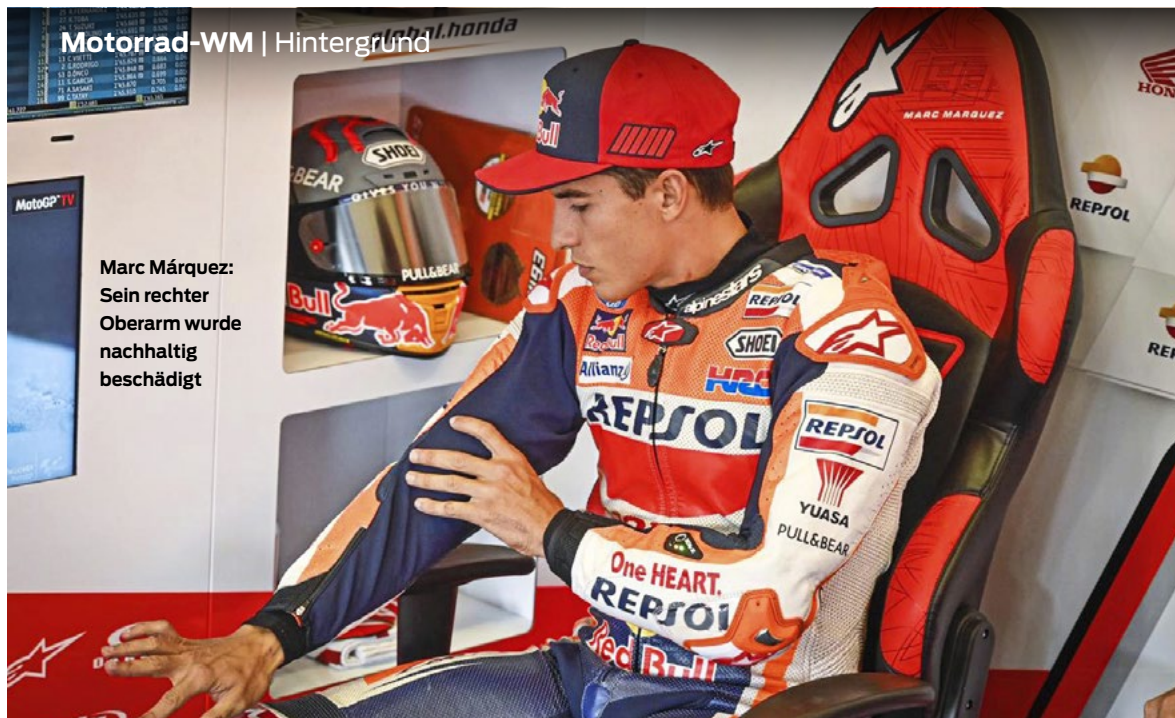
Herkunftsland: England

WM-KARRIERE

2009: SSP, Yamaha (1.)
2010: SBK, Yamaha (5.)
2011: MotoGP, Yamaha (12.)
2012: MotoGP, Yamaha (7.)
2013: MotoGP, Yamaha (5.)
2014: MotoGP, Ducati (13.)
2015: MotoGP, Honda (8.)
2016: MotoGP, Honda (7.)
2017: MotoGP, Honda (9.)
2018: MotoGP, Honda (7.)
2019: MotoGP, Honda (9.)
2020: MotoGP, Honda (18.)

Hobbys

Radfahren, Familie



Marc Márquez:
Sein rechter
Oberarm wurde
nachhaltig
beschädigt

Márquez: Dritte OP!

Hiobsbotschaft für Marc Márquez: Der im Juli gebrochene rechte Oberarm des achtfachen Weltmeisters ist nicht richtig verheilt und musste noch einmal operiert werden. Da stellt sich die Frage: Was ist schiefgegangen?

Von: Imre Paulovits

Bei den MotoGP-Rennfahrern hatten wir uns in der letzten Zeit zu sehr daran gewöhnt, dass sie in für unmöglich gehaltener Zeit von Verletzungen zurückkehren und wieder fahren, als wäre nichts gewesen. Ihre Willenskraft, beste medizinische Betreuung und modernste Technik von den besten Ärzten der Welt lassen scheinbar Wunder geschehen. So wunderte es zunächst auch nicht, dass Marc Márquez nur sechs Tage nach dem Bruch seines rechten Oberarms wieder aufs Motorrad stieg und versuchte, den zweiten Jerez-GP zu fahren.

Doch seither sind viereinhalb Monate vergangen, und es wurde immer stiller um die Rückkehr des achtfachen Weltmeisters, der sich zwischendurch einer zweiten Operation unterziehen musste. Letzte Woche wurde eine weitere Operation notwendig. Weil sich ein Falschgelenk gebildet hatte, wurde im Hospital Ruber

Internacional in Madrid in einer achtstündigen Operation durch die Ärzte Dr. Samuel Antuña, Ignacio Roger de Oña, Juan de Miguel, Aitor Ibarzabal und Andrea Garcia Villanueva die Platte wieder herausgenommen, Knochenschwamm und Knochenhaut aus der Hüfte transplantiert und mit einer neuen Platte stabilisiert. Viel schlimmer noch: Es wurde auch eine Infektion des Knochens festgestellt, deshalb konnte Márquez nach erfolgreicher Operation das Krankenhaus nicht wie erwartet verlassen, sondern muss für unbestimmte Zeit dort verweilen.

Spektakuläres Risiko

Nach dem Unfall hatte Marc Márquez noch stolz Röntgenbilder und Videos gepostet. Diese haben wir Dr. Christoph Scholl, einem erfahrenen Sportarzt und Unfallchirurgen, geschickt, um sich ein Bild von dem zu machen, was geschehen sein könnte. Scholl hatte 1987 selbst für Schlagzeilen gesorgt, als Reinhold Roth zwei Tage nach seiner Schlüsselbein-OP beim GP von Deutschland in Hockenheim aufs Podest fuhr.

Dr. Scholl hatte sich schon im Juli kritisch zur vorzeitigen Rückkehr von Márquez geäußert und wurde damals heftig kritisiert. „Sicher, ich operiere schon länger nicht mehr und kenne nicht die allerneuesten Techniken“, so Scholl. „Aber durch meine langjährige Erfahrung kann ich doch recht gut einschätzen, was mög-

lich ist und was nicht. Ich habe es damals mit Rennfahrern recht locker gesehen und ihnen früh wieder eine Starterlaubnis erteilt. Aber ein Oberarmbruch ist keine Sache, mit der man spielen darf. Damit kann man sich sein ganzes Leben versauen. Und jetzt ist bei Marc Márquez tatsächlich der Worst Case eingetreten.“

Auf dem Röntgenbild ist zu erkennen, dass der Oberarmbruch mit einer Platte und zehn Schrauben fixiert wurde. Scholl hatte Bedenken, dass die Platte nach einer Woche nicht halten würde. „Das geht mechanisch von den Kräfteverhältnissen nicht. Wegen des Radialis-Nervs hat man am Oberarm sehr wenig Platz. So eine Platte hält höchstens 30 bis 40 Kilo stand. Ich weiß aus Messungen, die ich in den 1980er-Jahren mit Rennfahrern gemacht habe, dass sich ein Superbike-Pilot damals beim Bremsen mit 80 Kilo auf der Hand abgestützt hat. Heute, bei einem MotoGP-Motorrad, dürften es noch mehr sein.“ Auch aus anderen Gründen hielt er das Risiko einer so frühen Rückkehr für unverantwortbar: „Wenn er noch einmal auf die Platte gefallen wäre, hätte es noch schlimmer kommen können, und sein Leben wäre zerstört gewesen. Bei dem Risiko hätte ich ihn niemals fahren gelassen. Ich hätte ihn vier Wochen lang ruhiggestellt und ihn noch nicht einmal Radfahren lassen. Man kann unfallchirurgische und medizinische Grenzen nicht beliebig verschieben und

anatomische und physikalische schon gar nicht.“

Wie sich hinterher herausstellte, hatte sich die Platte verschoben und musste in einer zweiten Operation ersetzt werden. Doch das ist komplizierter, als man glaubt: „Nachdem sich die Platte gelöst hatte, konnte man die neue nicht an der gleichen Stelle anbringen, weil die Gewinde, die in den Knochen geschnitten wurden, zerstört waren. Man kann keine dickeren Schrauben nehmen, weil der Knochen an der Stelle sonst zu sehr geschwächt wird und sich eine Sollbruchstelle bildet. Die zweite Platte musste um 90 Grad verdreht angebracht werden. Damit hatte Márquez bereits 20 Löcher im Oberarmknochen.“ Und damit begann eine ganz lange und ungewisse Heilungsphase. „Die zweite Operation hatte bereits ein 50-prozentiges Risiko, dass eine Entkalkung stattfindet und sich ein Falschgelenk bildet. Und genau das ist leider passiert“, erklärt Dr. Scholl.

Nach der zweiten Operation äußerten sich bereits auch andere Mediziner kritisch, dass statt der Platte eine Nagelung die angezeigte Methode gewesen wäre. „Ich selbst habe beim Oberarmknochen den Verriegelungsnagel bevorzugt“, meint Dr. Scholl. „Dr. Mir hat sehr viel Erfahrung mit Platten, er hatte sicher seinen Grund, diese Methode zu wählen. Aber man hätte Márquez nach der Operation für vier Wochen nicht erlauben dürfen, den Arm zu belasten.“

Wann kann er zurückkehren?

Honda spricht derzeit von einer Rückkehr in frühestens sechs Monaten. „Bis sich der Knochen jetzt richtig durchbaut, ist der Zeitrahmen von sechs Monaten realistisch, und jetzt darf man kein weiteres Risiko mehr eingehen“, sagt Scholl. „Eine vorsichtige Prognose lässt sich in sechs bis acht Wochen machen, so lange muss man warten, ob die Spongiosa richtig eingebaut wird und sich Kalksalz anlagert. Wenn das verzögert geht, dann geht ein Jahr drauf. Dazu besteht noch die Gefahr, dass sich eine überschießende Kalluswolke bildet, die später den Radialnerv bedrängt. Dann muss dieser in einer komplizierten mikrochirurgischen Operation gelöst werden.“

Man kann nach alledem nur hoffen, dass der beste Rennfahrer der letzten Jahre ganz gesund wird und wir seine Magie wieder erleben können. ■

MotoGP

KTM testet bereits 2022

KTM ging letzte Woche mit Dani Pedrosa und Mika Kallio zwei Tage nach Jerez, um sich auf 2021, aber auch schon auf 2022 vorzubereiten.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn die Saison die Teams auch ziemlich ausgelaugt hat, ging KTM letzte Woche noch einmal für zwei Tage mit Dani Pedrosa und Mika Kallio nach Jerez testen, neben dem Testteam waren auch die Techniker des Rennteams dabei. „Es war ein sehr umfangreicher Test“, verrät KTM-Rennleiter Pit Beirer. „Wir haben in alle erdenklichen Richtungen gearbeitet. Primär haben wir Dinge probiert, für die wir bei den Rennen zu wenig Zeit hatten. In den letzten Wochen haben wir gelernt, wie man das bestehende Paket noch stärker machen kann. Und mit diesem Wissen haben

wir ohne Zeitdruck Setup-Arbeit gemacht und extreme Einstellungen probiert. Außerdem haben wir an dem nächstjährigen Motor gearbeitet, der ja jetzt, wo wir die Konzessionen verloren haben, langlebiger werden muss.“

Aber die Entwicklungsabteilung ist bereits auch ein ganzes Stück weiter: „Wir haben auch bereits Teile für das 2022er Motorrad probiert. Im Prinzip ist für

Dani Pedrosa und Mika Kallio die 2021er Saison bereits abgeschlossen und die 2022er hat begonnen.“ Nachdem das Motorrad für die nächste Saison eine Evolution des diesjährigen Motorrades wird, das drei Grands Prix gewonnen hat und mit Pol Espargaró auf den fünften WM-Schlussrang kam, wird es für 2022 einen größeren Umbau geben: „Da werden praktisch alle Teile neu sein.“ ■



Dani Pedrosa: Zu Saisonschluss noch einmal richtig viel Testarbeit

MotoGP

Morbidelli auf Abwegen

MotoGP-Vizeweltmeister Franco Morbidelli stieg auf vier Räder um und stellte sich bei der Monza-Rally der Welt-Elite. Und das gar nicht schlecht.

Von: **Imre Paulovits**

Die letzten Jahre war die Monza-Rally eine reine Show-Veranstaltung mit immer demselben Superstar als Sieger: Valentino Rossi. Doch dieses Jahr wurde das Spektakel im Königlichen Park von Monza wegen der vielen durch Corona ausgefallenen WM-Läufe zum Finale der Rallye-WM (siehe S. 18). Rossi entschied, sich lieber sorgsam auf seinen Einsatz bei den Gulf 12 Hours in Bahrain am 9. Januar vorzubereiten, wo er mit einem Ferrari 488 GT3 des Schweizer

Teams Kessel Racing an den Start gehen wird.

Franco Morbidelli hingegen stellte sich der Herausforderung und fuhr mit einem Hyundai i20 R5 des Hyundai Rally Teams neben seinem Landsmann Umberto Scandola. Viel Zeit zum Trainieren hatte der Italiener nicht, aber

mit seinem Co-Piloten Simone Scattolin hielt er sich wacker und belegte unter 91 WM-Stärtern den 61. Gesamtrang. Dabei hatte er an diesem Wochenende doppelte Freude, denn am Samstag feierte Morbidelli während der Rallye seinen 26. Geburtstag mit dem ganzen Team im Fahrerlager. ■



Wacker geschlagen: MotoGP-Vizeweltmeister Franco Morbidelli mit dem Hyundai

NACHRICHTEN

MOTOE

2021, im dritten Jahr der Elektroserie mit identischen Motorrädern von Energica, ist ein weiterer Leistungssprung zu erwarten. „Dieses Jahr sind die Rundenzeiten gegenüber 2019 um 1,5 Sekunden schneller geworden“, so Serien-Manager Nicolas Goubert. „Energica hat die Leistungsabgabe des Motors verbessert, dazu ist die zusätzliche Erfahrung von Michelin und Öhlins gekommen. Für 2021 wird Michelin einen weiter verbesserten Reifen mit einer neuen Technologie bringen, bei dem recyceltes Material eingebracht wird. Den größten Sprung erwarten wir aber von den Ladestationen von Enel. Neben einer neuen Anlage in den Boxen, die über eine große Speicherbatterie arbeitet und so nicht auf das Netz an der Strecke angewiesen sein wird, wird es für jeden Fahrer eine mobile Station für die Startaufstellung geben, mit der nach der Besichtigungsrunde noch einmal aufgeladen werden kann.“

Bei sechs europäischen Grands Prix soll es 2021 sieben MotoE-Rennen geben. Der provisorische Kalender:

- 2. Mai: Jerez/E
- 16. Mai: Le Mans/F
- 6. Juni: Barcelona/E
- 27. Juni: Assen/NL
- 15. August: Red Bull Ring/A
- 18./19. September: Misano/I

MOTOGP

Nachdem es sehr unwahrscheinlich geworden ist, dass Honda-Werkspilot Marc Márquez zu Beginn der nächstjährigen Weltmeisterschaft dabei sein wird (siehe S. 40), kocht bereits die Gerüchteküche über, wer den zweiten Platz neben Pol Espargaró einnehmen wird. Da Andrea Dovizioso frei ist, sehen ihn schon viele Italiener wieder in dem Team, wo er von 2009 bis 2011 bereits fuhr. Nach den Resultaten der letzten Rennen in diesem Jahr hat aber auch HRC-Testpilot Stefan Bradl sicherlich gute Chancen auf die Werks-Honda.



SUZUKI

Zahlen, bitte

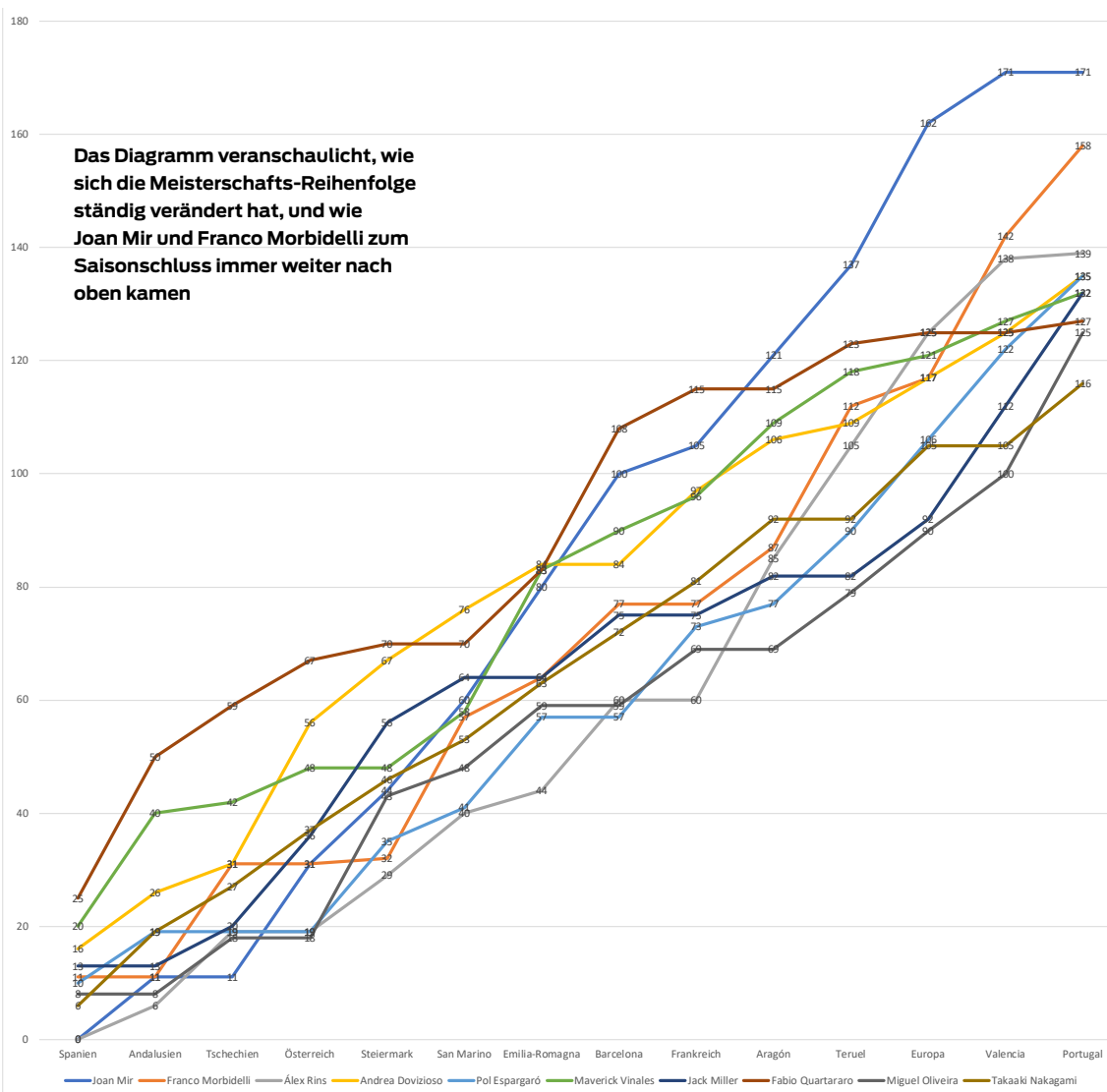
Dass 2020 eine unglaublich spannende MotoGP-Saison war, fiel jedem auf. Die Statistik verdeutlicht, wie eng es zuzuging und wie viele unterschiedliche Fahrer die einzelnen Bestleistungen untereinander teilten.

Von: **Imre Paulovits**

Joan Mir wurde Weltmeister, obwohl er nach drei Rennen 48 Punkte Rückstand hatte und nur einen GP gewonnen hat. Aber mit sieben Podestplätzen war er der Konstanteste an der Spitze und zeigte eine starke Saisonmitte und zweite Saisonhälfte. Fabio Quartararo hingegen, der die ersten beiden Rennen gewann und nach drei Rennen bereits 17 Punkte Vorsprung hatte, rutschte mit einem katastrophalen Saisonende bis auf den achten Rang zurück. Stark auch die zweite Saisonhälfte von Franco Morbidelli und Álex Rins. Pol Espargaró schaffte mit der KTM ebenfalls fünf Podestplätze.

Kein Fahrer kam dieses Jahr bei allen Rennen ins Ziel. Andrea Dovizioso wurde in Barcelona gleich nach dem Start abgeräumt, so kam er auf weniger Rennrunden als Maverick Viñales und Danilo Petrucci mit je einem Ausfall und Álex Márquez, der zwei Ausfälle zu verzeichnen hatte. ■

Punkteentwicklung der Top-10 in der MotoGP-Weltmeisterschaft 2020



WM-Endstand 2020

1. Joan Mir (E), Suzuki	171 Pkt.
2. Franco Morbidelli (I), Yamaha	158
3. Álex Rins (E), Suzuki	139
4. Andrea Dovizioso (I), Ducati	135
5. Pol Espargaró (E), KTM	135
6. Maverick Viñales (E), Yamaha	132
7. Jack Miller (AUS), Ducati	132
8. Fabio Quartararo (F), Yamaha	127
9. Miguel Oliveira (P), KTM	125
10. Takaaki Nakagami (J), Honda	116
11. Brad Binder (ZA), KTM	87
12. Danilo Petrucci (I), Ducati	78
13. Johann Zarco (F), Ducati	77
14. Álex Márquez (E), Honda	74
15. Valentino Rossi (I), Yamaha	66

Anzahl Siege 2020

1. Morbidelli	3
1. Quartararo	3
3. Oliveira	2
3. Mir	1
3. Rins	1
3. Petrucci	1
3. Viñales	1
3. Dovizioso	1
3. Binder	1

Anzahl Stürze 2020

1. Zarco	15
2. Álex Márquez	14
3. Aleix Espargaró	12
4. Lecuona	11
5. Binder	10
5. Pol Espargaró	10
5. Smith	10
8. Nakagami	9
9. Bagnaia	8
9. Miller	8
9. Quartararo	8
9. Rins	8
13. Bradl	7
13. Rabat	7
15. Rossi	6
16. Crutchlow	5
16. Mir	5
16. Morbidelli	5
19. Dovizioso	4
19. Viñales	4
21. Marc Márquez	2
21. Petrucci	2
21. Savadori	2

Anzahl Führungsrunden 2020

1. Morbidelli	91
2. Quartararo	58
3. Rins	31
4. Petrucci	26
4. Oliveira	26
6. Viñales	25
7. Mir	24
8. Miller	23
9. Bagnaia	15
10. Dovizioso	11
11. Binder	9
11. Pol Espargaró	9
13. Marc Márquez	2

Anzahl Podestplätze 2020

1. Mir	7
2. Morbidelli	5
2. Pol Espargaró	5
4. Rins	4
4. Miller	4
6. Viñales	3
6. Quartararo	3
8. Dovizioso	2
8. Álex Márquez	2
10. Binder	1
10. Petrucci	1
10. Zarco	1
10. Rossi	1
10. Bagnaia	1

Anzahl Pole-Positions 2020

1. Quartararo	4
2. Viñales	3
3. Morbidelli	2
3. Pol Espargaró	2
5. Nakagami	1
5. Zarco	1
5. Oliveira	1

Anzahl Rennrunden 2020

1. Maverick Viñales (E)	344
2. Danilo Petrucci (I)	342
3. Álex Márquez (E)	342
4. Andrea Dovizioso (I)	332
5. Fabio Quartararo (F)	328
6. Takaaki Nakagami (J)	324
7. Álex Rins (E)	321
8. Pol Espargaró (E)	320
9. Franco Morbidelli (I)	319
10. Miguel Oliveira (P)	313
11. Tito Rabat (E)	310
12. Stefan Bradl (D)	306
13. Joan Mir (E)	299
14. Jack Miller (AUS)	291
15. Johann Zarco (F)	290
16. Brad Binder (ZA)	273
17. Bradley Smith (GB)	259
18. Aleix Espargaró (E)	259
19. Cal Crutchlow (GB)	245
20. Valentino Rossi (I)	233
21. Iker Lecuona (E)	230
22. Francesco Bagnaia (I)	180
23. Lorenzo Savadori (I)	74
24. Michele Pirro (I)	56
25. Mika Kallio (FIN)	25
26. Marc Márquez (E)	21

BMW Award 2020

1. Quartararo	225 Punkte
2. Viñales	212
3. Morbidelli	189
4. Miller	175
5. Pol Espargaró	149
6. Nakagami	121
7. Zarco	121
8. Rins	92
9. Mir	92
10. Oliveira	87

Motorrad-WM

Herzlich willkommen im MotoGP-Paradies



MOTOGP

Traumhafte Kulisse: MotoGP-Rennstrecke gleich am tropischen Ozean

Die Arbeiten am Mandalika International Street Circuit schreiten zügig voran. Im Februar 2021 soll die indonesische Rennstrecke befahrbar sein.

rennfreien Zeit als Verbindungsstraße zwischen den neu entstehenden Hotelanlagen genutzt, sie hat aber die gleichen Randbefestigungen und Sturzräume wie moderne Rennstrecken.

Wenn von den Hotelanlagen auch noch nicht viel zu sehen ist, lässt sich auf dem kürzlich veröffentlichten Luftbild bereits der Verlauf des Asphaltbandes erkennen. Das Projekt hat eine staatliche Förderung bekommen, und so kann man davon ausgehen, dass die Strecke zum geplanten Zeitpunkt im Februar fertig wird. Je nach Corona-Situation könnte auf ihr sogar ein Wintertest abgehalten werden. Vom 12.–14. November soll dort die Superbike-WM gastieren. ■

Von: **Imre Paulovits**

In den Superbike-WM-Kalender wurde die auf der indonesischen Ferieninsel Mandalika entstehende Rennstrecke bereits aufgenommen, im MotoGP-Kalender steht sie als Reserve. Als Novum soll sie klassische Straßenkurse mit der Sicherheit von modernen Rennstrecken vereinen. So wird sie während der

NACHRICHTEN

MOTO2

Triumph hatte als Motorenlieferant der Moto2 in diesem Jahr eine Sonderwertung, ähnlich des BMW M Awards in der MotoGP, aber mit komplizierteren Regeln. So bekam der Fahrer, der während des Wochenendes den höchsten Topspeed hatten, sieben Punkte, für die Pole-Position gab es sechs Punkte, für die schnellste Rennrunde fünf. Marco Bezzecchi gewann diese Triumph Triple Trophy haushoch mit 74 Punkten vor Luca Marini (35), Sam Lowes (28) und Weltmeister Enea Bastianini (24). Dabei hatte Bezzecchi bei neun von 15 Rennen den höchsten Topspeed! Tom Lüthi hatte zweimal das schnellste

Motorrad und wurde so mit 14 Punkten 9., Marcel Schrötter hatte einmal den schnellsten Topspeed und wurde so mit sieben Punkten 13. Bezzecchi konnte für seinen Sieg eine Triumph Street Triple 765 RS entgegennehmen. Der 22-jährige Italiener freute sich, aber er hat noch eine Hürde zu meistern: „Ich habe keinen Motorrad-Führerschein“, gesteht der VR46-Pilot. „Ich bin immer nur auf der Rennstrecke gefahren, auf der Straße nur Roller. Aber ich freue mich riesig, und ich werde mich zu Hause gleich für den Führerschein anmelden. Die Street Triple gefällt mir richtig gut, und ich möchte mit ihr auch gerne auf der Straße fahren können.“

Vier Zylinder für ein Halleluja

Vor 70 Jahren gewann erstmals eine Vierzylinder einen Weltmeistertitel. Die 500er Gilera wurde das erfolgreichste Motorrad der ersten goldenen Ära der Motorrad-WM und nahm das Konzept heutiger Superbikes vorweg.

Von: **Imre Paulovits**

Heute kommen die meisten großen Motorräder mit quer eingebauten Vierzylinder-Reihenmotoren daher, und die Italiener sagen stolz: „Wir haben das erfunden!“ Und damit haben sie ganz und gar recht. Die Vierzylinder-Gilera wurde mit dieser Konfiguration 1949 Vize-Weltmeisterin und 1950 Weltmeisterin.

Doch erdacht wurde das Konzept noch viel früher, vor fast 100 Jahren. Die Urahnin der Gilera entsprang bereits 1923 den Köpfen der jungen römischen Ingenieure Piero Remor und Carlo Gianini, als sie sich Ge-

danken um den idealen Rennmotor machten. Zu einer Zeit, als die meisten Motorrad-Motoren nicht mehr als einen Zylinder hatten und ihre Ventile neben dem Zylinder standen, gehörte schon viel Eingebung dazu, einen quer zur Fahrtrichtung eingebauten Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle zu entwerfen, der durch eine Zahnradkaskade in einem Schacht zwischen dem zweiten und dem dritten Zylinder angetrieben wird. Der Motor hatte auch das Getriebe gleich mit integriert. Mit dem motorradbegeisterten Grafen Giovanni Bonmartini fanden sie einen Geldgeber, und das Triebwerk mit 51 mm Bohrung und 60 mm Hub leistete bis 1928 28 PS bei 6000/min. Trotzdem scheiterten alle Versuche, es an einen namhaften Motorradhersteller zu verkaufen, also brachte es Bonmartini in seine Compagnia Nazionale Aeronautica (CNA) ein.

Die legendäre Schwalbe

1934 wurde das Triebwerk von Remor und Gianini sowie dem rennfahrenden Ingenieur Piero Taruffi neu gezeichnet,

es bekam zwei obenliegende Nockenwellen, Wasserkühlung, eine weiter nach vorn geneigte Zylinderbank und vor allem einen Kompressor dahinter. Die „Ron-dine“ (Schwalbe) soll schon damals kurzfristig sagenhafte 86 PS bei 9000/min geleistet haben, diese Kraft wurde durch ein fußgeschaltetes Viergang-Getriebe weitergeleitet. Taruffi fuhr mit dem leicht verkleideten Motorrad 244 km/h über den fliegenden Kilometer.

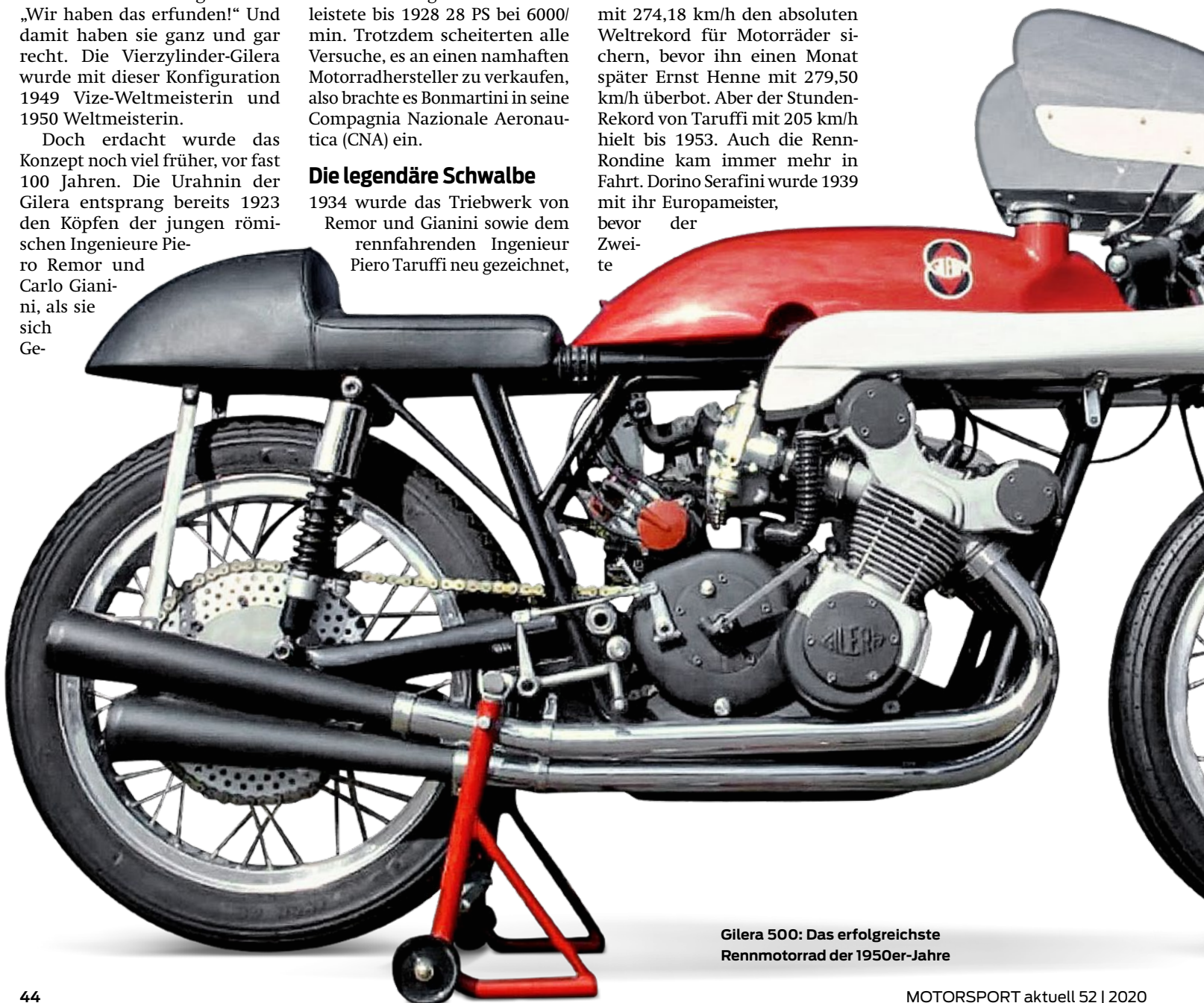
1936 kaufte Giuseppe Gilera das Projekt für sein Motorradwerk, und das nun Gilera Rondine genannte Motorrad sollte für Einsätze bei Grands Prix entwickelt werden. Taruffi konnte 1937 mit einer vollverkleideten Variante mit 274,18 km/h den absoluten Weltrekord für Motorräder sichern, bevor ihn einen Monat später Ernst Henne mit 279,50 km/h überbot. Aber der Stundenrekord von Taruffi mit 205 km/h hielt bis 1953. Auch die Renn-Rondine kam immer mehr in Fahrt. Dorino Serafini wurde 1939 mit ihr Europameister, bevor der Zwei-

Weltkrieg ausbrach. 1940 entwarf Remor einen luftgekühlten 250er-Vierzylinder, dessen Zylinderbank nur um 30 Grad nach

TECHNISCHE DATEN

Gilera 500 Quattrocilindri (1957)

Motor	Luftgekühlter Reihenvierzylinder, Viertakter, DOHC, 2 Ventile je Zylinder
Bohrung x Hub	52 x 58,8 mm
Hubraum	499,4 ccm
Leistung	70 PS bei 10500/min
Leergewicht	150 kg



Gilera 500: Das erfolgreichste Rennmotorrad der 1950er-Jahre

vorn geneigt war, und bei dem der Kompressor vor den Zylindern montiert war. Dieser konnte zwar nie bei einem Rennen eingesetzt werden, doch als nach dem Krieg das Kompressor-Verbot kam, diente er als Basis für den 500er-Saugmotor. Um diesen wurde 1948 ein kompaktes Motorrad gebaut, das dank leichter Materialien mit 125 kg sogar die meisten Einzylinder der damaligen Zeit unterbot. Es sollte aber ein ganzes Jahr vergehen, bis das Fahrwerk einigermaßen fahrbar wurde.

Der Weltmeister-Macher

Als 1949 die Motorrad-Weltmeisterschaft begann, ließ Gilera die TT aus. In Bern wurde Arciso Artesiani Zweiter hinter Leslie Grahams AJS, Nello Pagani brachte die zweite Gilera auf den vierten Platz. In Assen gewann Pagani. Und nach einem fünften Platz in Spa, einem dritten in Ulster und einem weiteren Sieg in Monza hatte er 40 Punkte, mehr als

jeder andere Fahrer. Doch es wurden nur die besten drei Resultate gewertet, und so unterlag Pagani Leslie Graham um einen Punkt. Artesiani wurde WM-Dritter.

Doch im Team gab es Spannungen. Remor ging zu MV Agusta und nahm Artesiani und Chefmechaniker Arturo Magni gleich mit. Gilera heuerte Taruffi als Team-



1950 gewinnt Umberto Masetti den WM-Titel mit dem Vierzylinder noch mit Trapez-Gabel und ohne Verkleidung

chef wieder an und machte Alessandro Colombo und Franco Passoni zum Leiter der Entwicklung.

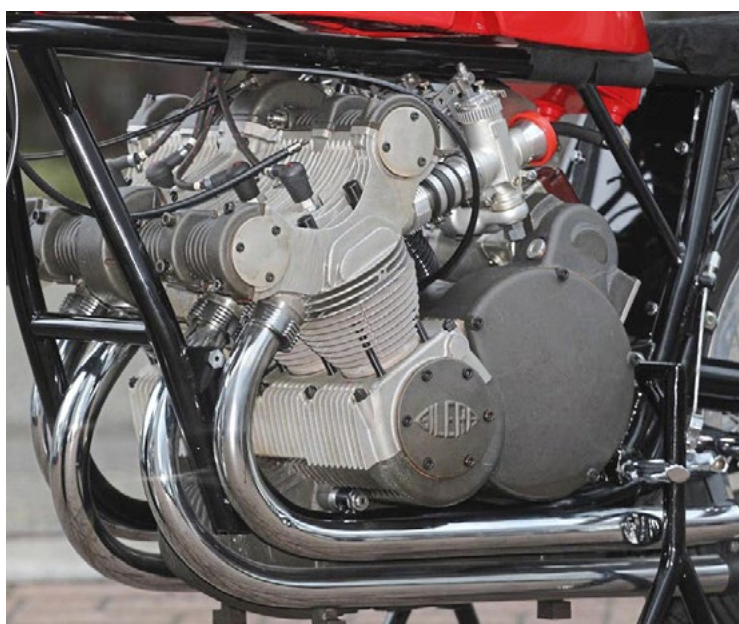
Im Jahr darauf stieg der 24-jährige Umberto Masetti zum Top-Piloten auf, gewann in Spa und Assen, wurde in Bern und in Monza Zweiter und so um einen Punkt Weltmeister vor dem neuen Norton-Superstar Geoff Duke auf der Featherbed-Manx. 1951 riss Duke den Titel an sich, doch 1952 konnte Masetti ihn zurückerobern. Für 1953 konnte Gilera Duke zum Umstieg überreden, und mit Reg Armstrong und Dickie Dale kamen zwei weitere starke Engländer ins Team. Passoni hatte schon 1951 das Fahrwerk auf einen Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Teleskopgabel vorn und zwei Federbeinen hinten umgestellt, durch die Briten kam weiteres Know-how im Fahrwerksbau hinzu.

Bei den Rennmotorrädern kamen damals gewaltige Verkleidungen auf, und neben Moto Guzzi bekam Gilera diese am besten in den Griff. Duke gewann den Titel dreimal in Folge. Doch als er sich 1955 dem Streik der Privatfahrer für mehr Startgeld anschloss, wurde er 1956 wie Reg Armstrong für sechs Monate gesperrt, und der Titel ging an John Surtees und MV Agusta.

Ferruccio Gilera, der Sohn von Firmengründer Giuseppe, hatte



Kampf der Windjammer: Libero Liberati (#28) 1957 gegen Geoff Duke



Vorlage für Nachahmer: Quer eingebauter DOHC-Vierzylinder mit vier Vergasern



FIM/MAURICE BÜLA

PIAGGIO

BONHAMS

die Leitung des Rennteams übernommen und trieb es leidenschaftlich voran. Doch bei einem Besuch in Argentinien erlitt er einen Herzinfarkt und starb. 1957 dominierte Gilera trotzdem die Weltmeisterschaft. Bob McIntyre fuhr auf der Tourist Trophy die erste Runde mit über 100 Meilen Schnitt und gewann die Jubiläums-Ausgabe, Libero Liberati wurde Weltmeister.

Doch Ende der Saison stellte Gilera nach einer Vereinbarung mit Moto Guzzi und Mondial seinen Werkseinsatz ein. Bei den anderen italienischen Herstellern war es eine rein finanzielle Entscheidung, bei Gilera trug der Schmerz über den Verlust seines einzigen Sohnes bei. Dabei hatte man zusammen mit Ferrari schon einen neuen Zylinderkopf für 1958 entwickelt.

Die Rückkehr

Jahrelang wurde es still um die Vierzylinder aus Arcore. MV Agusta siegte nun nach Belieben mit John Surtees, Gary Hocking und Mike Hailwood. Doch nachdem im August 1962 Bob McIntyre in Oulton Park tödlich verunglückt war, schickte Gilera sein 1957er Motorrad, mit dem Geoff Duke bei der Gedenkveranstaltung einige Runden drehte. Kurze Zeit später wurde die Idee geboren, die Maschinen abzustauben und unter der privaten Scuderia Duke wieder einzusetzen. Neue Verkleidungen, die den seit 1958 gültigen Vorschriften entsprachen, wurden gefertigt und die Fahrwerke den neuen Reifen angepasst. Duke verpflichtete Derek Minter und John Hartle. Weil Minter sich verletzte, sprang Phil Read ein. Aber die sechs Jahre Entwicklung der MV Agusta und die fahre-

rische Brillanz von Mike Hailwood waren eine Nummer zu groß für die Scuderia. Doch als Hailwoods Motor in Assen platzte, fuhren Hartle und Read noch einmal einen gefeierten Doppelsieg für den Vierzylinder aus Arcore heraus.

Nach der Saison trennte sich Gilera von der Scuderia Duke. Eine der Maschinen wurde nach Argentinien geschickt, damit der junge Benedicto Caldarella einige Rennen damit fahren konnte. Caldarella brachte die Gilera im Februar 1964 auch nach Daytona und lieferte sich mit Mike Hailwood einen spektakulären Kampf um die Führung, bis ihn ein Getriebedefekt stoppte. Zwei Monate später gewann Caldarella das Interrennen in Imola, in Monza wurde er beim Saisonfinale Zweiter hinter Hailwood und fuhr Rundenrekord.

Giuseppe Gilera ließ sich die Vierzylinder noch einmal von Lino Tonti überarbeiten, dieser machte schlankere Verkleidungen und Sechs- und Siebengang-Getriebe. Derek Minter und Remo Venturi versuchten sich 1966 bei der TT und gar noch 1967 bei einzelnen Interrennen. Dann beschloss Giuseppe Gilera, das erfolgreichste Rennmotorrad der 1950er Jahre endgültig zur Ruhe zu setzen. Kurze Zeit später ging Gilera bankrott, das Werk wurde von Piaggio gekauft. Giuseppe Gilera genoss seinen Ruhestand nicht lange, er starb 1971 im Alter von 83 Jahren.



Der letzte WM-Triumph: John Hartle (#2) gewinnt 1963 in Assen vor Phil Read

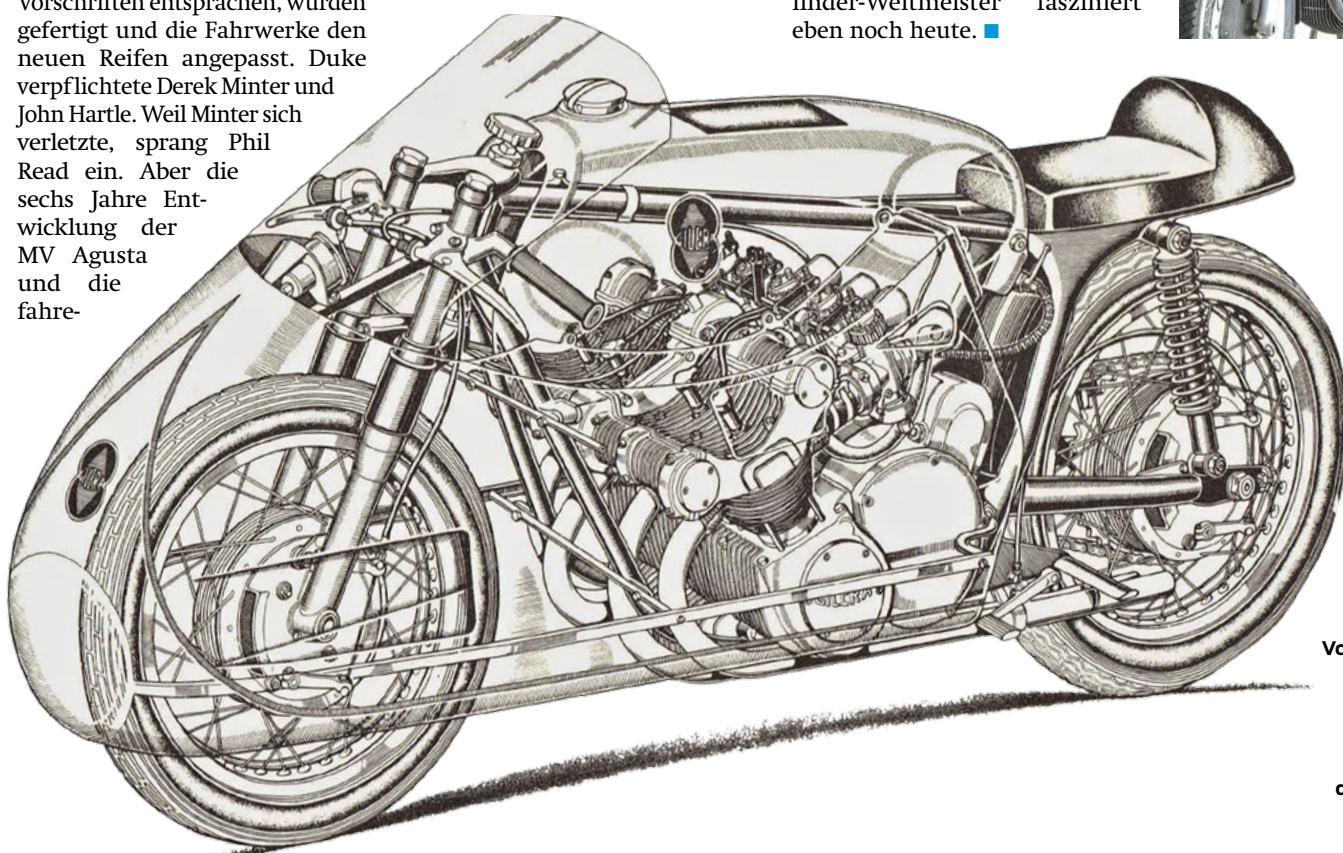


Große Show: Benedicto Caldarella (#6) führt in Daytona 1964 vor Hailwood

Die Vierzylinder, die das Werk einst an private Sammler verkaufte, wechseln heute für knapp eine halbe Million Euro den Besitzer. Ab 1990 legte Kay Engineering nach Original-Zeichnungen einige Replikas auf, die ebenfalls sechsstellig gehandelt werden. Die Legende vom ersten Vierzylinder-Weltmeister fasziniert eben noch heute. ■



Letzte Ausbaustufe: Der für 1958 gemeinsam mit Ferrari entwickelte, breitere, verrippte Zylinderkopf



Vollverkleidete Gilera 500 von 1955: Die Durchsichts-Zeichnung zeigt Motor, Rahmen und die flache Bauweise

Frohe Weihnachten

Dieses Jahr mussten die Tribünen leer bleiben, die Fans müssen sich mit dem Schmökern schadlos halten. Weil bald Weihnachten vor der Tür steht, stellen wir die interessantesten Bücher sowie die schönsten Kalender für den motorsportlichen Gabentisch vor.

Sachsenring 1961–2021

Wenn es 2020 auch keinen Sachsenring-GP gegeben hat, die Legende lebt. 60 Jahre Motorsport um Hohenstein-Ernstthal, Kalender 490 x 420 mm, 13 Seiten, 15 Euro. www.top-speed.info



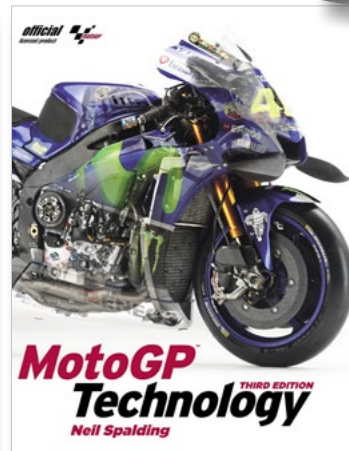
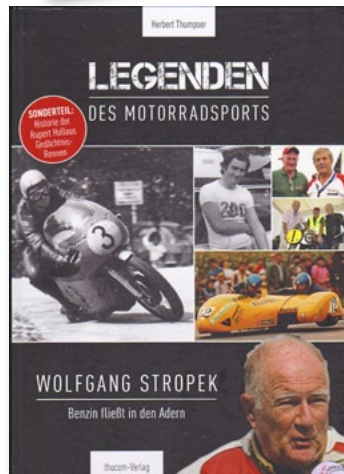
Motorrad-WM 2020

Zusammen mit den MSa-Autoren blickt Michael Pfeiffer auf die spannende diesjährige WM-Saison zurück. 21,5 x 28 cm, 16 Seiten, 24,90 Euro. www.motorbuch.de



Legenden: Wolfgang Stropek

Die einmalige Geschichte eines Österreichers über drei Jahrzehnte in der Königsklasse und bei den Gespannen, der noch heute vom Rennsport nicht ablassen kann. 136 Seiten, 295 x 210 mm, 29,90 Euro, www.thucom.at

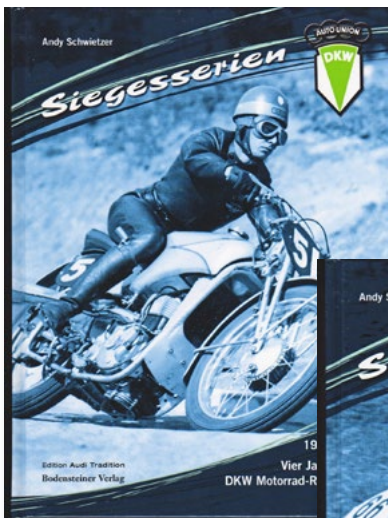


MotoGP Technology

Nur noch wenige Exemplare des Meisterwerks von MSa-Experte Neil Spalding sind zu haben, eine Neuauflage ist nicht geplant. 304 Seiten, 800 Abbildungen, ca. 44 Euro + Versand. www.motogptechnology.com

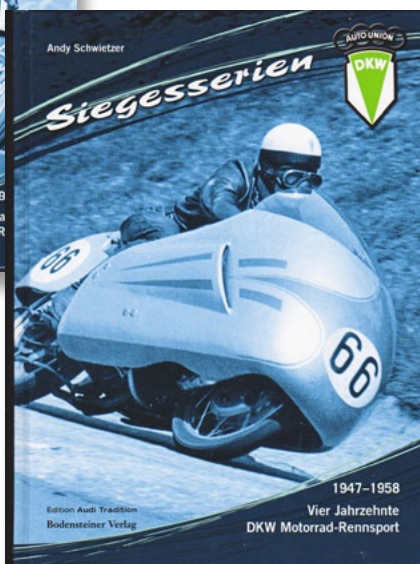
Historischer MZ-Kalender 2020

Ob im Straßenrennsport oder im Gelände, die MZ-Rennmaschinen schrieben Geschichte. Kalender mit 24 Motiven, 420 x 297 mm, 19,95 Euro. www.top-speed.info



Siegesserien

Ein Leckerbissen für die Freunde deutscher Motorsportgeschichte: die DKW-Renngeschichte in zwei Bänden, akribisch zusammengetragen. 512 Seiten, 280 x 210 mm, 55 Euro. www.andy-schwietzer.de



Supersport-WM

Aegerter bei Ten Kate

Dominique Aegerter wird 2021 auf zwei Hochzeiten tanzen. Neben der MotoE bei Intact GP wird er auch die Supersport-WM bei Ten Kate fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche konnte sich der 30-jährige Rohrbacher mit Ten Kate Racing über einen Einsatz mit ihrer Yamaha R6 in der Supersport-WM einigen. Die Holländer haben mit Honda neun Fahrer-Titel gewonnen und sind damit das erfolgreichste Team in der Geschichte der Supersport-WM. Und Aegerter hat mit der Yamaha R6 gute Chancen, dem einen zehnten hinzuzufügen.

„Ich bin unheimlich glücklich, dass ich 2021 Teil des Ten Kate Teams in der Supersport-WM sein darf“, freut sich Aegerter. „Ich gehe mit dem festen Entschluss in dieses Projekt, von Beginn an

in jedem Rennen in der Spitzengruppe zu kämpfen. Ich habe schon viele verschiedene Rennmaschinen gefahren, aber die Supersport-Yamaha wird neu für mich sein. Meine Erfahrung sollte mir aber eine große Hilfe sein. Meinen Fahrstil anzupassen, sollte kein großes Problem sein. Dazu kann ich auf die immense Erfahrung des gesamten Teams zählen. Sie werden bestimmt eine Hilfe sein,

damit ich mit diesem Motorrad schnell konkurrenzfähig bin.“

Den provisorischen WM-Kalendern zufolge gibt es eine einzige Überschneidung zwischen der MotoE und der Supersport-WM: Vom 17. bis 19. September sollen die E-Bikes zweimal in Misano und die Supersportler in Barcelona fahren. „In diesem Fall hat die MotoE Vorrang“, verrät Aegerter. ■



Dominique Aegerter: Mit der Ten-Kate-Yamaha gute Chancen in der SSP-WM

TEN KATE RACING

IDM

Wer wird Meister?

Die noch offenen Titelträger der IDM Supersport 300 und der IDM Superstock 600 werden bei der Tagung des Sportgerichts in dieser Woche geklärt.

Von: **Anke Wiczorek**

Am 10. Dezember 2020 tagt das Sportgericht des DMSB in Frankfurt am Main und entscheidet über die endgültige Vergabe der IDM-Titel. In der IDM Supersport 300 ist Lennox Lehmann aus Dresden der vorläufige Gesamtsieger. Die technischen Kommissare entdeckten in Hockenheim bei der Überprüfung der Yamaha des Titelfavoriten Rick Dunnik einen nicht erlaubten Sensor. Daraufhin wurde Dunnik disqualifiziert und die Punkte des letzten Rennens aber-



DMSB-Entscheidung zugunsten von Lehmann (#28) oder Dunnik (#37)?

EISELE

kannt. Dunnik und sein Team legten innerhalb der Frist von fünf Tagen beim DMSB Einspruch gegen die Entscheidung ein.

In der IDM Superstock 600 geht es um die Befestigung eines Reifenstickers an der Yamaha von Jan-Ole Jähnig. Der Freudenberg-Pilot gewann in Hockenheim

beide Rennen und hatte die meisten Punkte in der Gesamtwertung gesammelt. Paul Fröde legte nach dem ersten Lauf Protest wegen eines erst nachträglich angebrachten obligatorischen Stickers an Jähnigs Yamaha ein. Das kostete Jähnig viele Punkte, und er erhob Einspruch. ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Der bald 25-jährige Franzose Christophe Ponsson hat dieses Jahr drei Wildcard-Einsätze mit der Aprilia RSV4 gefahren und versuchte damit, die Italiener von einer Rückkehr in die Superbike-WM zu überzeugen. Da ihm das nicht gelungen ist, hat er sich für 2021 mit dem Team Gil Motor Sport über eine komplette WM-Saison auf ihrer Yamaha R1 geeinigt. Neben seinen Einsätzen in der Superstock 600 und der Superstock-1000-EM ist Ponsson bereits 2015 vereinzelt in der Superbike-WM gestartet. 2019 fuhr er mit einer Yamaha die Spanische Meisterschaft und wurde Vizemeister, dieses Jahr gelang ihm mit der Aprilia in Jerez ein 12. Platz. Er wird die WM-Yamaha im Januar erstmals testen können.

IDM

Das MOTORRAD action team, das die IDM durchführt, bietet den Fahrern in Kooperation mit Bike Promotion zwei exklusive Trainingsmöglichkeiten in Spanien an. Zur Vorbereitung auf die IDM-Saison 2021 finden im März 2021 jeweils drei Testtage im Motorland Aragón (14.-16.03.) und in Valencia (19.-21.03.) statt. Die Veranstaltungen richten sich ausschließlich an Lizenzfahrer, die entsprechend ihrer Motorräder in Gruppen aufgeteilt werden (300, 600 und 1000 ccm). Die Testfahrten finden gemeinsam mit Fahrern weiterer nationaler und internationaler Meisterschaften statt, die Teilnahme für IDM-Piloten kostet bei beiden Veranstaltungen 739 Euro. Die Boxen können bei den Events bereits ein bis zwei Tage im Voraus bezogen werden.

TOURIST TROPHY

Wegen der Corona-Lage überlegte die Regierung der Isle of Man, die TT 2021 zu verschieben. Letzten Montag kam die Hiobsbotschaft: Nach 2020 wurde das berühmteste Straßenrennen der Welt auch für 2021 abgesagt!

Neues Spiel 2021



Langbahn-GP
Herxheim: Nur
an einem Termin
möglich

MSV HERXHEIM

Trotz des Corona-bedingten Totalausfalls von internationalen Bahnsport-Prädikaten in Deutschland in diesem Jahr haben 13 Veranstalter auch in 2021 den Mut, sich an WM- oder EM-Großereignisse heranzuwagen. Darunter werden mindestens vier Grand-Prix-Rennen sein.

Von: **Thomas Schiffner**

Bei der Bekanntgabe der Lottozahlen heißt es „ohne Gewähr“. Für die Bahnsporttermine 2021 gilt das nun auch, denn die Corona-Pandemie hat uns in den letzten zehn Monaten gelehrt, dass alles, was im täglichen Leben spielt, auf Sicht gefahren werden muss.

So haben FIM und FIM Europe beschlossen, alle Prädikatsläufe, die Corona-bedingt 2020 abgesagt werden mussten, 2021 wieder an die gleichen Veranstalter zu vergeben. Das führt, wenn Covid-19 es zulässt, immerhin zu mindestens 15 EM- und WM-Rennen

2021 in Deutschland, darunter der Eisspeedway-GP in Berlin, Langbahn-GP-Rennen in Herxheim und Mühlendorf sowie der Speedway-GP in Teterow. Es könnten sogar noch mehr werden: Promoter OneSport hat die vier Finals der Speedway-Europameisterschaft, die zwischen 12. Juni und 10. Juli stattfinden, noch nicht vergeben. Der erste und der letzte Lauf sind in Polen, dazwischen könnte die EM aber wieder nach Güstrow zurückkehren.

Knackpunkt Zuschauer

Generell gilt wohl: Je früher ein Renntermin 2021 angesetzt ist, desto wackliger wird die Austragung. Da mit einer Durchimpfung der Bevölkerung und warmem Wetter, das das Virus nicht mag, nicht vor Sommer nächsten Jahres zu rechnen ist, könnten die Behörden in den ersten Saisonmonaten die Zuschauer in den Stadien weiterhin begrenzen oder, wie derzeit, ausschließen.

Außer beim Speedway-GP, wo das finanzielle Risiko bei Promoter BSI Speedway liegt und bei der Speedway-EM (OneSport), sind Rennen in Deutschland ohne Zuschauer nicht machbar. Nadine Schröter, Vorsitzende des MSC

Diedenbergen: „Wir haben jetzt schon unser Hygienekonzept für die WM-Prädikate 2021 bei der Behörde eingereicht. Bekommen wir bis zum 31. März keine Genehmigung für ausreichende Zuschauerzahlen, müssen wir erneut absagen.“

Viele Veranstalter sind nicht flexibel, was Terminverschiebungen betrifft. So kann etwa Herxheim zum Langbahn-GP-Rennen am Traditionstermin Christi Himmelfahrt mit bis zu 15000 Zuschauern rechnen. An jedem anderen Tag im Jahr aber nur mit einem Bruchteil davon.

Der MC Bergring Teterow unternimmt den zweiten Anlauf, den Speedway-GP am Pfingstsonntag auszurichten. Und am Pfingstsonntag das 100. Bergring-Rennen, ein Mega-Spektakel – ohne Zuschauer undenkbar. ■

BAHNSPORT-EM/WM

- 06./07.03.21** Eisspeedway-GP Berlin
- 24.04.21** Speedway-U23-Team-WM
Semifinale Neustadt/Donau
- 08.05.21** Speedway-EM Quali Pocking
- 13.05.21** Langbahn-GP Herxheim
- 22.05.21** Speedway-GP Teterow
- 24.05.21** Speedway-WM Quali
Abensberg
- 06.06.21** Grasbahn-EM-Semif. Bielefeld
- 12.06.21** Speedway-U21-WM Quali
Ludwigslust
- 04.07.21** Langbahn-GP Mühlendorf
- 23./24.07.21** Speedway-Jugend-WM
Cloppenburg
- 21.08.21** Flattrack-WM Diedenbergen
- 21.08.21** FIM Jugend Gold Trophy
Diedenbergen
- 21.08.21** Langbahn Jugend World
Cup Diedenbergen
- 22.08.21** Langbahn-WM-Challenge
Scheeßel
- 25./26.09.21** Seitenwagen-EM-Finale
Pfarrkirchen

SCHIFFNER



Speedway-GP Teterow: Findet er 2021 mit Fans statt?

NACHRICHTEN

AUSSIE-BRÜDER IN ROCZEN'S TEAM

Honda-Superstar Ken Roczen und sein HRC-Teamkollege Chase Sexton bekommen für die kommende Supercross-Saison zwei Neuzugänge. Die australischen Brüder Jett und Hunter Lawrence wurden nach dem Aus des Geico-Honda-Teams folgerichtig vom Honda-Factory-Team HRC übernommen. Beide werden in der Viertelliter-Klasse die Honda 250R pilotieren, Roczen und Sexton kämpfen mit der roten 450er in der großen Klasse.

TONY CAIROLI UNTER DEM MESSER

Der neunmalige Weltmeister Antonio Cairoli (KTM) hat sich in den Niederlanden einer Operation am linken Knie unterzogen. Der Sizilianer hofft damit auf ein Ende seiner gesundheitlichen Probleme. Der 35-Jährige klagte während der Saison immer wieder über Schmerzen und sich ansammelnde Flüssigkeit im Knie. 2021 könnte das letzte Karrierejahr der italienischen Motorsport-Legende werden; sein Vertrag bei KTM läuft aus.

EISSPEEDWAY-EM AM SONNTAG SICHER

Die Eisspeedway-Europameisterschaft 2020 wird am kommenden Sonntag (16.30 Uhr) in Tomaszów Mazowiecki definitiv stattfinden – jedoch ohne Zuschauer. Das Fahrerfeld in der überdachten Arena Lodowa ist jetzt auch fix: Für Österreich Franz Zorn und Philip Lageder sowie die Deutschen Hans Weber, Benedikt Monn und Luca Bauer (mit italienischer Lizenz). Markus Jell hatte wegen der bei der Rückkehr nach Deutschland fälligen Quarantäne abgesagt, Marc Geyer wegen Problemen mit seinen Augen. Favoriten sind Martin Haarhiltunen (S) sowie die Russen Konstantin Kolenkin, Dmitri Soliannikov und Nikita Toloknov. Finnlands ehemaliger Star Aki Ala-Riihimäki gibt sein Comeback. Der polnische Pay-TV-Sender nSport+ überträgt live.



Luc Ackermann ist der jüngste Freestyle-Weltmeister in der Geschichte dieses vielleicht extremsten Motorradsports. Schon seit zwölf Monaten, denn der Hallen- und Stadionsport ist in der Corona-Krise zum totalen Lockdown verdammt. In seiner thüringischen Heimatgemeinde Niederdorla erläuterte der 22-jährige Profi mit Abitur MOTORSPORT aktuell, warum Freestyle Motocross nicht gefährlicher sein muss als andere Extremsportarten.

Von: **Thomas Schiffner**

Was macht ein amtierender Freestyle-Weltmeister in Corona-Zeiten?

Ich muss weiter trainieren, die Konkurrenz trainiert auch weiter. Das heißt fit bleiben und so viel Zeit wie möglich auf dem Motorrad verbringen. Diese Zeit ist für uns nicht leicht, aber man muss das Beste daraus machen.

Sie hatten Ihren letzten Contest im Februar. Ist diese Situation in der Pandemie für Sie existenzgefährdend?

Für uns Sportler ist es sehr, sehr schwer, sich über Wasser zu halten. Ich habe dieses Jahr mehrere Filmprojekte gemacht. Das bringt aber nicht das Einkommen, das man bei Wettbewerben verdient. Wir müssen probieren, über die Runden zu kommen. Das hat bisher geklappt, aber es wäre natürlich schön, wenn bald ein paar Events in Aussicht stehen würden.

Als einziger Ihrer FMX-Kollegen sind Sie nicht über Motocross, sondern direkt zum Freestyle gekommen. Wie das?

Mein Bruder Hannes ist zuerst Motocross gefahren und dann zum Freestyle gekommen. Da ich acht Jahre jünger bin, kenne ich nur FMX. Ich bin in meinem Leben zwei MX-Rennen gefahren, und die Rennen waren zwar cool, aber das Rampenfahren hat mir mehr Spaß gemacht. Und für mich war immer klar: Ich will Freestyle machen und kein Motocross. So habe ich mein Ding



Der Freestilkönig:
Luc Ackermann mit
dem Double Backflip

„Ich bleibe der nette Junge aus Niederdorla“

durchgezogen und schon immer nur Freestyle trainiert.

Im Vergleich zu den Fahrerkollegen der Weltelite, die flippig, hip und teils völlig „abgedreht“ daherkommen, wirken Sie ganz bodenständig. Die „Thüringer Allgemeine“ schrieb über den „netten Jungen aus Niederdorla“. Sind Sie das immer noch?

Ja, ich bin kein Freund von Menschen, die sich auf irgendetwas, was sie können, etwas einbilden. Ich bin der Meinung, dass jeder Mensch etwas kann. Ich kann eben Motorrad fahren, aber ich bin immer noch der ganz normale Junge aus Niederdorla, genau wie jeder andere hier. Wenn wir da draußen Motorrad fahren, muss man auch eine Show abliefern, aber wenn ich hier zu Hause sitze, bin ich derselbe wie vorher.

Wenn Sie für einen Trick vor der Rampe stehen, gibt es da auch so etwas wie Angst vor Stürzen und den weitreichenden Folgen, die diese haben könnten?

Natürlich weiß man, was bei Stürzen passieren kann. Wenn man etwas Neues probiert, weiß man nie, wo es hingeht. Deshalb probiere ich neue Tricks in der Schaumgummigrube. Aber auch dort habe ich mir vor ein paar Jahren den Oberschenkel gebrochen. Aber es darf keine Angst mitfahren, sondern es muss ein gesunder Respekt da sein. Angst davor haben, etwas zu machen, macht keinen Sinn. Man sollte genießen, das Motorrad zu fahren. Alles andere kommt von ganz alleine.

Ihre schlimmsten Verletzungen?

Ein Oberschenkelbruch, das rechte Kreuzband, zweimal Schlüsselbein, ein Wadenbein und das Schulterblatt. Aber ich bin in unserer Szene nicht vorn dabei, was die Verletzungen betrifft.

Welcher ist der schwierigste Sprung?

Für jeden Fahrer ist das ein anderer Trick. Für mich ist der Frontflip der schwierigste Trick, weil man dem Motorrad in einem Moment so viel Verschiedenes sagen muss: Man verlässt die Rampe, muss beide Bremsen gleichzeitig ziehen, die Kupplung ziehen, sich nach vorne werfen – alles zugleich.

„Wenn man etwas Neues probiert, weiß man nie, wo es hingeht. Aber in der FMX-Verletztenliste bin ich nicht vorne.“

Luc Ackermann

Wie groß ist im Freestyle der Druck, immer wieder etwas Neues zu kreieren? Gibt es keine physikalischen Grenzen, die sagen: bis hier und nicht weiter?

Der Sport hat sich in den letzten Jahren wahnsinnig entwickelt. Die Rampen werden größer, die Sprünge werden größer, dadurch hat man mehr Zeit in der Luft. Es ist noch einiges möglich. Ich gebe immer alles und zeige alles, was ich kann. Auch wenn es einmal nicht so läuft, gehört das dazu. Der Sport wird sich noch weiterentwickeln; es wird immer neue Tricks geben – und ich werde natürlich auch dabei sein. Ich will auch mal meinen eigenen Sprung kreieren, wenn ich es schaffe. Mal sehen, wohin das noch geht. Bisher macht es mir wahnsinnig viel Spaß, und ich bin gern dabei, immer Neues zu entwickeln.

Ist aber nicht das Risiko sehr hoch, dass diese Entwicklung irgendwann im großen Crash endet?

Es entwickelt sich immer alles weiter. Neue Rampen machen immer neue Tricks möglich. Andererseits entwickelt man auch neue Landekonzepte. Es gibt schon die Landungsairbags, die

komplett aus Gummi bestehen und dann auch wieder Risiko wegnehmen. Man überlegt, ob man die in Contests mit einbaut. Beim Sturz ist da das Verletzungsrisiko sehr gering.

Ihr Verhältnis zu Travis Pastrana, dem Gottvater des Freestyle-Motocross?

Ziemlich gut. Er ist ein supersympathischer Kerl, auch nicht abgehoben. Er ist mein Vorbild und eine Wahnsinns Persönlichkeit. Er hat mir persönlich meinen ersten Red-Bull-Helm überreicht, verbunden mit meinem Sponsorvertrag.

Sie sind jetzt genau seit einem Jahr der jüngste Weltmeister der FMX-Geschichte. Gibt es neue Ziele?

Es wäre schlimm, wenn es keine gäbe. Wenn es wieder eine WM geben sollte, dann will ich meinen Titel natürlich verteidigen. Die Frage ist nur, wann es wieder weitergeht. Eine Medaille bei den X-Games wäre auch ein Traum.

Die Serie Night of the Jumps wird seit diesem Jahr von der FIM nicht mehr als WM-Prädikat geadelt. Es gibt aber auch noch keine neue WM-Ausschreibung. Wo sehen Sie sich selbst in der Zukunft?

Die Night of the Jumps ist für mich wie meine zweite Familie. Ich bin mit den Jungs schon seit über zehn Jahren unterwegs. Ich werde da auch immer weiterfahren. Aber wenn sich eine neue WM findet, werde ich auch versuchen, mich da zu beteiligen.

Mit 22 Jahren – wie lange kann man das auf WM-Niveau machen?

Gute Frage. Die meisten Fahrer, die dieses Niveau fahren, sind Mitte oder Ende dreißig. Richtung vierzig wird es dann schon ruhiger, die Fahrer nehmen dann schon einiges Risiko raus.

Seit dem WM-Titel und den insgesamt sieben Weltrekorden stehen Sie im Rampen-

licht: TV-Stationen, Filmproduktionen, PR-Auftritte, Medienkontakte – wie sehr nervt das bei der Ausübung des Sports?

Das gehört dazu, es ist mein Job. Es macht mir auch Spaß, und ich bin da auch für alles zu haben. Es ist wichtig, für meine Sponsoren etwas zu tun.

Geht es 2021 weiter? Und wie?

Ich hoffe, dass es 2021 endlich wieder losgeht. Von der Eventbranche in Deutschland sind nicht nur wir abhängig, sondern auch viele, die dort angestellt sind. Viele Veranstalter müssen sich jetzt Gedanken machen, wie sie wieder an Geld kommen. Es ist wahnsinnig schwierig für alle. Weltweit sind Millionen Leute davon abhängig, die alle nicht wissen, wo das Ganze hingeht. Die Events motivieren einen immer wieder. Man setzt sich im Training Ziele, worauf man sich vorbereiten muss. Und das alles fehlt momentan. Ich würde es sehr schade finden, wenn es 2021 so weitergehen würde. Darüber entscheiden aber andere. ■



Luc Ackermann

Geburtstag: 6. Januar 1998
Geburtsort: Mühlhausen (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

- 2006: erster Backflip auf Minibike (acht Jahre)
- 2010: jüngster Fahrer mit Backflip bei einer FMX-Veranstaltung (zwölf Jahre)
- 2012: jüngster Fahrer mit Neun-Meter-„Highest-Air“-Sprung
- 2017: Erster Double-Backflip, FMX-Vizeeuropameister
- 2018: jüngster FMX-Europameister
- 2019: jüngster FMX-Weltmeister
- 2020: Weltrekord: zehn Backflips in 30 Sekunden

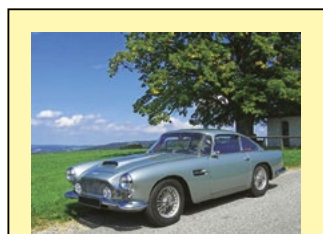
**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1958/63 Aston Martin DB4, vollrestauriert oder 1A Original... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



735i V8, 1. Hand, 1996, 141000 km, cosmosschwarz, Leder, SD, Klima, SH voll, top Zustand, 19.900,- €. Tel. 0721/43765 mehr: motor-klassik.de Nr. 54992

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari

WIR SUCHEN IHREN GEFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshäuserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Mercedes



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

Audi



Q7 V12 TDI, EZ 05/09, 124000 km, 412 kW/560 PS by MTM, Scheckheft, Bestzustand, 31.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55107



BMW Z8 ALPINA Sammlerzustand Note 1, 23426 km, 280 kW (381 PS), EZ 05/2003, silber-met., Produktion. Nr. 250 von 555, BMW Service gepflegt, 298.700,- €. Pochat Automobile, Werner Pochat, Lange Straße 108, 76530 Baden-Baden, Tel. 07221-3741220, info@pochat-automobile.de, www.pochat-automobile.de H



1959 Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé, Serie I, traumhaft restauriert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BRABUS Classic - MB 280 SL Pagode, EZ 09/1968, 0 km, 125 kW (170 PS), 304 Horizontblau / 181 Hellbeige, 250 Leder Cognac, Classic Data 1+, BRABUS Classic 6 Sterne Komplettrestauration, 289.000,- € (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55139

Bentley



Continental GTC, EZ 04/08, 82000 km, Glacier White, Leder Nautic Blue, Scheckheft, Bestzustand + Garantie, 65.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshäuser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55143



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

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



S 560 4MATIC Limousine AMG/Chauffeur, EZ 09/2017, 79875 km, 345 kW (469 PS), anthrazitblau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 66.900,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Mercedesstr. 1-10, 73066 UHINGEN, Tel. 07161/6518769, www.burgerschloz.de H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55059

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 Innerstall

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).

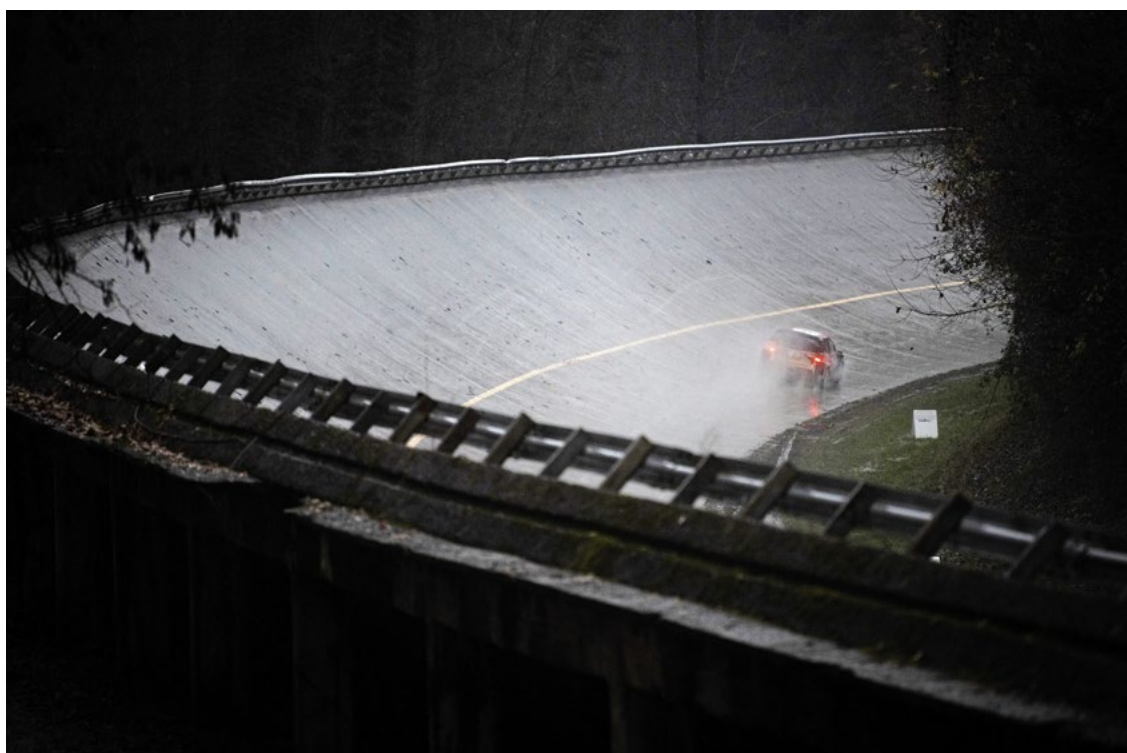
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50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



Mythos Monza: Die Rallye-WM befuhr beim Saisonfinale in Norditalien auch das eigentlich stillgelegte Steilwand-Oval

Unverantwortlich? Der Feuerunfall von Grosjean MSa 51/2020

Mit Schrecken hat dieser Unfall aufgezeigt, mit welchen Fehlkonstruktionen die Piloten unterwegs sind. Wie kann es sein, dass beim mittig zerbrochenen Chassis nur der vordere Teil, in dem der Pilot sitzt, in Flammen aufgeht – und der hintere Teil völlig harmlos herumliegt? Es zeigt, dass offensichtlich alle explosiven Komponenten (Tank und Batterien) um den Fahrersitz herum platziert sind. Was für ein unverantwortlicher Schwachsinn.

Da haben nicht nur die Konstrukteure leichtsinnig Mist gebaut, auch die FIA mit ihren hochgelobten Technikern, die das zugelassen haben. Es erinnert fatal an die 70er-Jahre, denn dort wurde

der Tank auch um den Fahrersitz herum platziert. Man kann nur Romain Grosjean zu seinem neuen Geburtstag beglückwünschen. Und in so ein Auto will man Mick Schumacher hineinsetzen?

Michael Günther
D-40667 Meerbusch

Was für eine Story! Die Saison von Stefan Bradl MSa 50/2020

Stefan Bradl, was für eine Story! Da fliegt er als 15-Jähriger aus dem KTM-Team, man unterstellt ihm dort, kein Talent zu haben. Mit 17 erklärt er seinen Rücktritt vom Rennsport. Nur ein Jahr später kehrt er zurück und wird 2011 Moto2-Weltmeister. Nach seinem Aufstieg in die MotoGP 2012, wo er meist mit der Werks-Honda in die Top 10 fährt, muss

er 2014 bei Honda Platz für Cal Crutchlow machen. Seit 2018 ist er MotoGP-Testfahrer bei Honda und vertritt dort 2020 Márquez. Bradl beendet das letzte Rennen der Saison vor seinem Teamkollegen Álex Márquez, vor Aleix Espargaró auf der Werks-Aprilia – und vor allem vor Honda-Fahrer Cal Crutchlow. Welch eine Genugtuung für Bradl! Ob man sich in der Beurteilung Bradls bei KTM, Aprilia und auch Honda womöglich geirrt haben könnte?

Rudolf Kowalski
per E-Mail

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



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

täglich, 09. bis 15. Dezember

20.00 Div. NASCAR-Cup-Rennen 2020, Highlights Motorvision TV*

Donnerstag, 10. Dezember

22.15 Classic Races, 1000 km Nürburgring 1984 Motorvision TV*

Freitag, 11. Dezember

09.55 Formel 1 Abu Dhabi, FP1 **LIVE** Sky Sport 1*

12.00 Formel 1 Abu Dhabi, Teamchef-PK **LIVE** Sky Sport 1*

13.55 Formel 1 Abu Dhabi, FP2 **LIVE** N-TV/Sky Sp. 1*

17.50 Formel 1 Abu Dhabi, FP1 & FP2 (Zus.) ORF 1

Samstag, 12. Dezember

10.55 Formel 1 Abu Dhabi, FP3 **LIVE** Sky Sport 2*

13.00 F 1 Abu Dhabi, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE** RTL

13.45 Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE** Sky Sport 2*

ca. 13.50 Formel 1 Abu Dhabi, Qualifying **LIVE** ORF 1/SRF info

ab 16.30 Div. Rennen (USA/Australien, Zus.) Motorvision TV*

Sonntag, 13. Dezember

12.00 Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick Sport 1+*

12.30 30 Jahre F1 bei RTL & Vorberichte RTL

13.00 F1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen **LIVE** Sky Sport 2*

13.30 F1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen **LIVE** ORF 1/SRF info

14.00 Formel 1 Abu Dhabi, Rennen **LIVE** RTL

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

20.15 Formel 1 Klassiker, GP Europa 2007 ORF Sport+*

Montag, 14. Dezember

ab 17.05 Div. Rallye-Events (bis 20.00) Motorvision TV*

Motorrad

Samstag, 12. Dezember

ab 13.45 Div. Offroad-Events (bis 16.05) Motorvision TV*

Sonntag, 13. Dezember

14.25 IoM TT 2019, 1. Superbike-Rennen Motorvision TV*

Montag, 14. Dezember

20.50 Div. Motorrad-Sendungen Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 11. Dezember bis Sonntag, 13. Dezember

--- Formel 1 Abu Dhabi, alle Sessions **LIVE**
www.fltv.com* (alternativ: fltv.formula1.com*)

Freitag, 11. Dezember

13.45 IGTC 9h Kyalami, Qualifying **LIVE** motorsport.tv*
auch: YouTube / www.intercontinentalgtchallenge.com

Samstag, 12. Dezember

10.45 IGTC 9h Kyalami, Rennen **LIVE** motorsport.tv*
auch: YouTube / www.intercontinentalgtchallenge.com

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

12.12. Intercontinental GT Challenge, 9h Kyalami ZA

13.12. Formel 1, Abu Dhabi UAE

Motorrad

13.12. Eisspeedway-EM, Tomaszów Mazowiecki PL



Letzte Ausfahrt Abu Dhabi: Die Formel 1 beim Finale im arabischen Emirat

XPB



IGTC – 9h-Rennen Kyalami: Porsche startet als Titelfavorit in Südafrika

PORSCH



Dakar-Vorschau: Trotz Corona viel Werkseinsatz in der arabischen Wüste

RALLY ZONE



Eisspeedway: Die Europameisterschaft startet in Polen verspätet in die Saison

SCHIFFNER

SICHER INS ZIEL!

LUCAS DI GRASSI + RENE RAST VERTRAUEN SONAX

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



SONAX Audi Sport
OFFICIAL PARTNER ABT SCHAEFFLER
FORMULA E TEAM



SONAX ANTIFROST + KLARSICHT KONZENTRAT DIE BESTE WAHL IM WINTER

- ✓ Mehr Sicherheit bei weniger Verbrauch
- ✓ Mit wenigen Wischtakten wird die Scheibe streifenfrei sauber
- ✓ Bestes Preis-Leistungsverhältnis

www.sonax.de

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powerd by:



Liebe Leser, machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!

Einsendeschluss ist der **25. Januar 2021**. (Datum des Poststempels)

Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → 314

Viel Spaß beim Mitmachen!

Ihre Redaktion

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2020 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A Moto GP B Moto2 C Moto 3 D MotoE E Superbike/ SSP/SSP300 F Straßensport national

G Motocross Offroad/Bahnsport H **Nachwuchsfahrer:** J

Modelle K MotoGP L Moto2/Moto3 M Superbike N Supersport 600 O Supersport 300

P Motocross Enduro Q Rallye R

- Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)? Besitze keines

Marke Typ PS

Reifen, Marke

- Würde sollte MOTORSPORT aktuell beim Motorrad-Rennsport mehr berichten, über ...?

- internationalen Motorrad-Rennsport
- nationalen Motorrad-Breitensport

- MOTORSPORT aktuell berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?

Automobil-Rennsport interessiert mich ... sehr auch, aber nicht so sehr eher weniger kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich ... sehr auch, aber nicht so sehr eher weniger kaum, gar nicht

- Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?

- Welche Sponsoren von Motorrad-Rennteamen kennen Sie?

Aus der Motorrad- und Zubehörbranche:

Aus anderen Branchen:

- Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Motorrad-Rennsport besonders erfolgreich?

- Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?

- Wird sich in Zukunft durchsetzen Wichtig für das Nachwuchsscouting Schauen ich mir gern an
- Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
- Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen

- Wie interessant finden Sie Simracing?

- Sehr interessant (Eher) interessant Weder noch (Eher) uninteressant Sehr uninteressant

- Machen Sie selbst Simracing?

- Ja, oft Ja, zumindest ab und zu Nein

RACER DES JAHRES 2020 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A Moto GP B Moto2 C Moto 3 D MotoE E Superbike/ SSP/SSP300 F Straßensport national

G Motocross Offroad/Bahnsport H **Nachwuchsfahrer:** J

Modelle K MotoGP L Moto2/Moto3 M Superbike N Supersport 600 O Supersport 300

P Motocross Enduro Q Rallye R

- Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)? Besitze keines

Marke Typ PS

Reifen, Marke

- Würde sollte MOTORSPORT aktuell beim Motorrad-Rennsport mehr berichten, über ...?

- internationalen Motorrad-Rennsport
- nationalen Motorrad-Breitensport

- MOTORSPORT aktuell berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport. Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?

Automobil-Rennsport interessiert mich ... sehr auch, aber nicht so sehr eher weniger kaum, gar nicht
Motorrad-Rennsport interessiert mich ... sehr auch, aber nicht so sehr eher weniger kaum, gar nicht

- Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?

- Welche Sponsoren von Motorrad-Rennteamen kennen Sie?

Aus der Motorrad- und Zubehörbranche:

Aus anderen Branchen:

- Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Motorrad-Rennsport besonders erfolgreich?

- Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?

- Wird sich in Zukunft durchsetzen Wichtig für das Nachwuchsscouting Schauen ich mir gern an
- Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
- Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen

- Wie interessant finden Sie Simracing?

- Sehr interessant (Eher) interessant Weder noch (Eher) uninteressant Sehr uninteressant

- Machen Sie selbst Simracing?

- Ja, oft Ja, zumindest ab und zu Nein

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powerd by:



Liebe Leser,

machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!

Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)

Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → I · ¼

Viel Spaß beim Mitmachen!

Ihre Redaktion

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> divers <input type="checkbox"/> weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent <input type="checkbox"/>	Käufer <input type="checkbox"/> Mitleser <input type="checkbox"/>
E-Mail Adresse	MOTORSPORT aktuell	
Ich fahre Auto ___ ___ .000 km pro Jahr	<input type="checkbox"/> Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig <input type="checkbox"/> Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

Bitte mit
0,60 €
frankieren

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell regelmäßig alle Hefte ziemlich regelmäßig auch noch regelmäßig ziemi. oft ab und zu (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Motorrad zu kaufen?

Ja, schon bestellt Ja, in etwa 6 Monaten Ja, in etwa 12 Monaten
 Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten Nein Weiß noch nicht

Welche Marke _____ **Typ** _____ Weiß noch nicht

Neues Motorrad Geleast Gebrauchtes Motorrad Weiß noch nicht

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Motorrad-Motorsport zu?

Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
 Hat einen hohen Unterhaltungswert Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
 Zeigt die Technikkompetenz der Marken Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
 Hält die Faszination für Motorräder am Leben Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
 Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
 Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Motorrad-Rennsport eine positive Zukunft hat?

Sehr zuversichtlich Zuversichtlich Eher nicht zuversichtlich Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Entwicklung bzw. Veränderung könnte dem Motorrad-Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?

E-Fuels E-Mobilität mit ausreichender Reichweite Gas-Antrieb Bioethanol

Anderes, und zwar : _____

Antwortkarte



Redaktion

Postfach

70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> divers <input type="checkbox"/> weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent <input type="checkbox"/>	Käufer <input type="checkbox"/> Mitleser <input type="checkbox"/>
E-Mail Adresse	MOTORSPORT aktuell	
Ich fahre Auto ___ ___ .000 km pro Jahr	<input type="checkbox"/> Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig <input type="checkbox"/> Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

Bitte mit
0,60 €
frankieren

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell regelmäßig alle Hefte ziemlich regelmäßig auch noch regelmäßig ziemi. oft ab und zu (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Motorrad zu kaufen?

Ja, schon bestellt Ja, in etwa 6 Monaten Ja, in etwa 12 Monaten
 Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten Nein Weiß noch nicht

Welche Marke _____ **Typ** _____ Weiß noch nicht

Neues Motorrad Geleast Gebrauchtes Motorrad Weiß noch nicht

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Motorrad-Motorsport zu?

Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
 Hat einen hohen Unterhaltungswert Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
 Zeigt die Technikkompetenz der Marken Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
 Hält die Faszination für Motorräder am Leben Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
 Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
 Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Motorrad-Rennsport eine positive Zukunft hat?

Sehr zuversichtlich Zuversichtlich Eher nicht zuversichtlich Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Entwicklung bzw. Veränderung könnte dem Motorrad-Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?

E-Fuels E-Mobilität mit ausreichender Reichweite Gas-Antrieb Bioethanol

Anderes, und zwar : _____

Antwortkarte



Redaktion

Postfach

70111 Stuttgart