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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 29. JULI 2020

MotoGP: Quartararo siegt erneut

Yamaha-Party auf dem Podium



Moto2 in Jerez

Bastianini fährt in eigener Liga

Moto3 in Jerez

Suzuki gewinnt nach Arenas-Crash

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

4 190525 902500 33



GT World Challenge in Imola

WRT-Audi dominiert Endurance-Auftakt



Formel 1: Interview mit Toto Wolff

Ferrari-Schummelei spornt Mercedes an



Rallye-EM in Rom

Lukyanuk jubelt beim großen Rallye-Restart

Inhalt

Automobil:

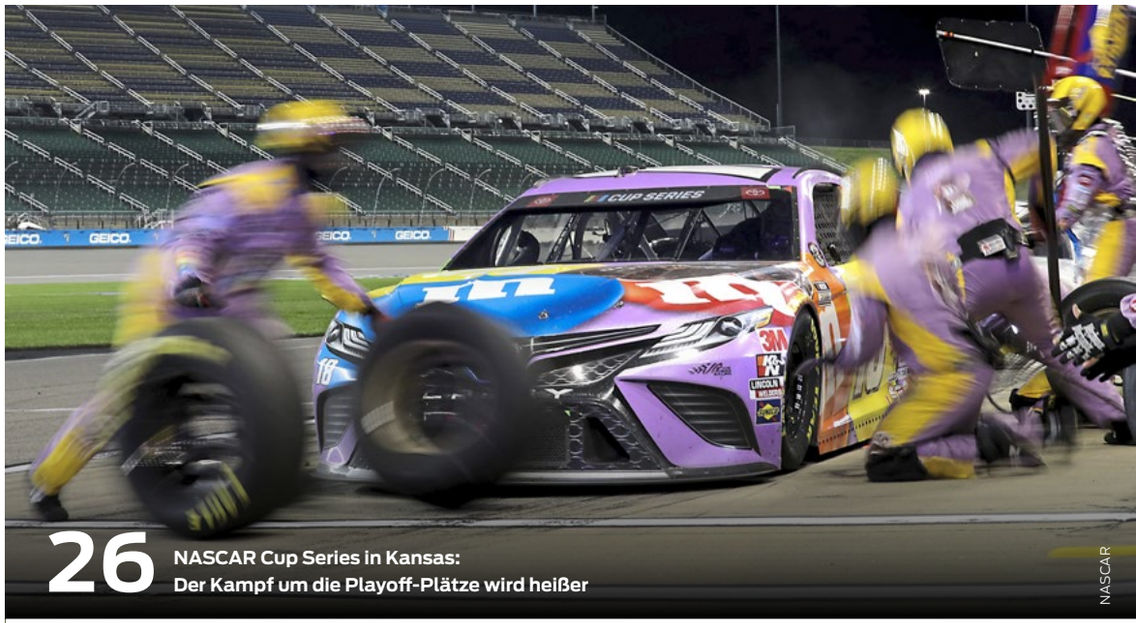
Formel 1 Warum Ferraris Weg aus der Krise schwierig ist **S. 4**
Formel 1 Interview mit Mercedes-Teamchef Toto Wolff **S. 6**
Formel 1 Kommentar zur Kopier-Situation bei Racing Point **S. 8**
Formel 1 Das Nürburgring-Comeback und weitere News **S. 9**
F1-Historie Vor 50 Jahren: Volles Haus in Hockenheim **S. 10**
Sportwagen Interview mit Corvette-Sportchef D. Fehan **S. 12**
Sportwagen GT World Challenge in Imola und aktuelle News **S. 14**
Rallye Lukyanuk gewinnt beim EM-Auftakt in Rom **S. 16**
Rallye WM-Pläne und weitere News aus der Szene **S. 18**
Rallye Interview mit Sachsen-Rallye-Chef Michael Görlich **S. 20**
Rallye-Historie 50 Jahre Renault Alpine A110 1600 **S. 22**
Tourenwagen Vorschau auf die in Spa startende DTM **S. 24**
Tourenwagen NASCAR in Kansas und Nachrichten **S. 26**

Motorrad:

MotoGP Yamaha feiert Dreifachsieg beim GP Andalusien **S. 28**
MotoGP Weitere Hintergründe und Ergebnisse aus Jerez **S. 30**
Motorrad-WM Moto2, Moto3 und weitere aktuelle News **S. 32**
Motorrad Aegerter feiert Sieg bei der MotoE in Jerez **S. 36**
Superbike-WM Vorschau: Die SBK-Asse vorm Neustart **S. 37**
Straßensport IDM-Interview und Aktuelles aus der Szene **S. 38**
Offroad Speedway-EM in Polen und aktuelle Nachrichten **S. 40**
Offroad Motocross, Speedway und Teil 2 der Frohn-Story **S. 42**

Leserservice:

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



26 NASCAR Cup Series in Kansas: Der Kampf um die Playoff-Plätze wird heißer

NASCAR



32 Motorrad-WM in Jerez – Moto2-Klasse: Viel Action auch in der Mittelklasse

INTACT/GLÄNZEL



24 Vorschau auf die DTM-Saison 2020: Was bringt das neue DTM-Jahr an Spektakel?

WILHELM

Editorial

Es will einfach nicht besser werden: Die zweite Welle der Corona-Pandemie macht jede Kalenderplanung zum Stückwerk – für die Fans und die Medien.

Wollen Sie, liebe MSa-Leser, dieses Jahr noch mal an die Rennstrecke? Dann sollten Sie ein hohes Maß an Geduld und Flexibilität mitbringen. Denn wegen Corona gibt es keine Sicherheit darüber, was wann und wie stattfindet. Da sitzen die Fans und die Journalisten im selben Boot: Beinahe täglich werfen wir in der Redaktion unsere Planungen über den Haufen. Erst geht es zwei Schritte nach vorne, dann wieder einen Schritt zurück – wenn überhaupt.

Beispiel Formel 1: Alles ist im Fluss, und nichts steht fest. Die GPs in Brasilien, Mexiko, Kanada und den USA wurden abgesagt, das war zu erwarten. Das Barcelona-Rennen wackelt gehörig, weil die Corona-Zahlen in Katalonien hochgeschnellt sind. Schon wird über drei Silverstone-GPs in Folge spekuliert. Auch in Deutschland macht die Formel 1 Station: Erst stand Hockenheim oben auf der Liste, jetzt hat plötzlich der Nürburgring den Zuschlag für den 11. Oktober erhalten. Offenbar gekoppelt mit dem Versprechen, eine limitierte Anzahl an Zuschauern zuzulassen. Nahezu gleichzeitig verkündete der ADAC Nordrhein als Veranstalter des 24h-Rennens am Nürburgring, dass seine Veranstaltung am 26./27. September ohne Fans stattfinden soll. Wie das zusammenpasst? Gar nicht.

Die Szene tappt im Dunkeln. Die Virologen rechnen für nach den Sommerferien mit einer zweiten Infektionswelle, die schon jetzt in einigen Regionen der Welt Realität ist. Im Herbst beginnt außerdem die Grippezeit, was den Verlauf der Pandemie eher nicht eindämmen wird. Der Wunsch, endlich wieder zu einer planbaren Normalität zurückzukehren und bei Großveranstaltungen auch Zuschauer zuzulassen, ist zwar mehr als verständlich, aber die Fragezeichen sind unübersehbar.

Man muss schon ein unverbesserlicher Optimist sein, wenn man ernsthaft glaubt, dass die Kalenderplanspiele für 2020 eins zu eins umgesetzt werden können. Da sind wir nicht allein: In Amerika bauen gerade IMSA, NASCAR und IndyCar ihre Kalender zum zweiten oder dritten Mal um – willkommen in der Pandemie. Die Zuversicht, bis Ende des Jahres wieder Rennen vor Zuschauern abzuhalten, schwindet gerade regional und global.

Aus der Fanperspektive müssen wir schon froh sein, dass Rennen überhaupt stattfinden, wenngleich unter strengen Auflagen. Den Neustart im Motorsport haben wir dem Umstand zu verdanken, dass sich unser Sport zu einem großen Teil über TV-Einnahmen refinanziert: ohne Rennen keine Kohle. Die Formel 1 muss 15 Rennen fahren, sonst bleibt der Fernsehtopf leer, was katastrophale Auswirkungen haben könnte.

Wir alle werden uns in Geduld üben müssen, in der Hoffnung, dass das Virus nicht zu viele Rennserien in den Ruin treibt. Die Situation wird sich erst entspannen, wenn es einen Impfstoff gibt. Bis dahin fährt der Motorsport weltweit auf Sicht – und wir auch.



Marcus Schurig
Redakteur



42 **Motocross in Arnheim: Sandkastenspiel der MXGP-Weltelite**

WASNER

MSa-Paddock



FORMEL EINZELKÄMPFER
Normalerweise besetzt MSa jedes F1-Rennen mit zwei Reportern. Beim Auftakt-Dreierpack musste Michael Schmidt wegen der Limitierung im Pressezentrum alleine ran. Per Skype lieferte er für seine YouTube-Video-Reihe „Formel Schmidt“ letzte News.



ABER BITTE MIT MASKE
Rallye-Reporter Reiner Kuhn ist froh, dass sich nach fünf Monaten Zwangspause endlich wieder die Räder drehen, und nahm dazu die allerorten geltende Masken-Pflicht bei der Rallye Rom gern in Kauf.



MIT MASKE, TEIL II
Motocross-Experte Frank Quatember war für MSa am Wochenende zum dritten Mal in dieser Saison bei einem Rennen live dabei. Auch im Fahrerlager im niederländischen Arnheim galt als oberste Regel: Nie oben ohne!



Eine bessere Strecke als den Hungaroring gibt es für Ferrari dieses Jahr nicht mehr. In Silverstone droht eine heftige Klatsche

Wege aus der Sackgas

Ferrari ist im Mittelfeld angekommen. Neue und alte Ingenieure sollen den Rennstall der Herzen aus der Krise führen. Doch ihnen sind die Hände gebunden. Ferrari steckt in der Entwicklungsfalle.

Von: **Michael Schmidt**

Das ist die neue Realität für Ferrari. Ein fünfter Platz ist ein Erfolg. Es kann aber auch schnell ein achter oder neunter Platz daraus werden. Oder eine Nullrunde. Ferraris Ergebnis ist abhängig von der Form seiner Gegner. In Ungarn war das Schicksal noch gnädig. McLaren und Renault schlugen sich unter Wert. Red Bull und Racing Point sind unter normalen Umständen schneller. Mercedes sowieso.

Die GPS-Daten sprechen eine klare Sprache. Ferrari verliert überall Zeit. Am meisten auf den Geraden, am wenigsten in den schnellen Kurven. Der Anteil des Motors am Zeitverlust beträgt 70 Prozent. In der Qualifikation mehr als im Rennen. Mercedes, Renault und Honda haben Leistung zugelegt. Ferrari deutlich verloren. Die Rede ist von mindestens 50 PS auf eine Runde. Auch auf dem Hungaroring waren die Ferrari die langsamsten Autos in der Topspeed-Messung.

> Ein fünfter Platz ist ein Erfolg. Es kann aber auch schnell ein achter oder neunter Platz daraus werden. Das ist die neue Realität bei Ferrari

Der SF1000 produziert zwar mehr Abtrieb als sein Vorgänger, aber immer noch zum Preis eines hohen Luftwiderstandes. Da sind sogar die Kundenautos besser. Dazu kommt, dass die Ferrari starke Schwankungen in der Tagesform haben. Sebastian Vettel erkannte sein Auto am Sonntag



FERRARI


FERRARI

Chancenlos: Ferrari lässt seine Piloten buchstäblich im Regen stehen



FERRARI

Planlos: In Maranello begann nach dem Fehlstart das große Stühlerücken



WILHELM

Gnadenlos: Teamchef Binotto hat die Schummeleien zu verantworten

des ersten Spielberg-Rennens nicht wieder. Das Gleiche passierte Charles Leclerc am Renntag in Budapest. Die Folge: Balanceverschiebungen, hoher Reifenverschleiß, Vertrauensverlust beim Fahrer.

Umbau in Maranello

Teamchef Mattia Binotto ging in Ungarn mit seinem Team hart ins Gericht. „Es war ein extrem enttäuschender Sonntag, und das ist hart zu verdauen. Während wir in der Qualifikation das meiste aus dem Auto geholt haben, ist uns das im Rennen nicht gelungen. Überrundet zu werden, ist für uns und unsere Fans schwer zu ertragen. Wenn wir heimkehren von diesem langen Trip, müssen wir alles dafür tun, uns in allen Bereichen zu verbessern. Jeder muss seine Arbeit hinterfragen und den Mut haben, einen Kurswechsel einzuleiten, wenn es notwendig ist. Die augenblickliche Dynamik der Ereignisse ist nicht akzeptabel. Wir müssen dieses Problem lösen."

Nur drei Tage nach dem Rennen begann in Maranello schon das große Stühlerücken. Binotto bleibt im Amt, schafft sich aber im Technikbüro Entlastung. Enrico Cardile wird neuer Entwicklungsvorstand. Simone Resta ist seit seiner Rückkehr von Sauber wieder Chefdesigner. Als neue Ratgeber wurden zwei Ingenieure aus besseren Zeiten exhumiert: Rory Byrne und David Sanchez. Auf Entlassungen verzichtete die Scuderia. „Wenn man Leute rauswirft, wird das Auto nicht schneller", erklärte Binotto. „Wir glauben, dass wir exzellentes Personal haben und nicht neidisch auf andere schauen müssen. Aber wir müssen jetzt eine entscheidende Veränderung einleiten, Leuten mehr Eigenverantwortung geben und einfachere Entscheidungsstrukturen unter einer erfahrenen Führung einziehen."

Ferraris neu geordnete Taskforce steht vor einer Herkulesaufgabe. Die Fehler, die in den letzten beiden Jahren gemacht wurden, sind nicht so schnell zu korrigieren. Die Sparpläne der FIA verhindern in den nächsten 17 Monaten jeden Quantensprung. So wurde die Corona-Krise auch eine Ferrari-Krise. Die Entwicklung des Verbrennungsmotors, des Turboladers und der MGU-H liegt bis Ende des Jahres auf Eis. Auch die Spezifikationen von Benzin und Öl sind festgeschrieben. Also exakt die Bereiche, in denen man in großem Stil Leistung gewinnen kann.

Man muss heute davon ausgehen, dass Ferrari 2018 und 2019 mit dem Motor gemogelt hat. Es wurde mehr Benzin eingespritzt als erlaubt. Wer diesen Zauberstab in den Händen hält, entwickelt den Motor in eine komplett andere Richtung als bei einem regelkonformen Betrieb. Dabei lassen sich nur Fortschritte erzielen, wenn man effizienter verbrennt. So gingen zwei Jahre konventionelle Motorentwicklung verloren. Das holt man nicht in einem halben Jahr auf.

Zu viele Chassisfehler

Die gleiche Fehlentwicklung trifft auf das Chassis zu. Mit 50 bis 80 PS extra in der Tasche muss ich mich um effizienten Abtrieb nicht kümmern. Da reicht ein steilerer Flügel. Jetzt schnell umzuschalten, ist schwer. Ferrari hat im Zuge dieser Verirrungen einige Entwicklungen verschlafen, die andere schon 2019 ans Auto brachten. Zum Beispiel die schlankere Nase, die extreme Flaschenhalsform im Heck, die Abkehr von einem zu stark angestellten Auto.

Auch hier fallen den Technikern in Maranello die Einschränkungen auf den Kopf. Zum einen die reduzierte Windkanalzeit, zum anderen die Homologation der Teile. Ferrari müsste eigentlich an drei oder vier Stellen größere Operationen durchführen, hat aber nur zwei Token. Man wählte das Getriebe, um im Heck schmaler bauen zu können. Es könnte also bis 2022 dauern, bis der berühmteste Rennstall der Welt wieder auf die Füße kommt. Die Frage ist, ob die Tifosi so lange Geduld haben. Binotto stehen noch stürmische Zeiten bevor. ■



WILHELM



In Vertragsgesprächen: Wolff und sein Star-Pilot Hamilton

WILHELM

Mercedes-Teamchef Toto Wolff erzählt im Interview mit Motorsport aktuell, warum die Silberpfeile so überlegen sind, wie viel die Sparmaßnahmen der Formel 1 wirklich bringen und wie man sich auf die Budgetdeckelung vorbereitet.

Von: **Michael Schmidt**

Ist die Konkurrenz so schlecht, oder sind Sie so gut?
Ich weiß nicht, wo die anderen ihre Schwachstellen sehen oder ihre Stärken. Ich kann nur uns beurteilen. Wir sind letztes Jahr auf der Motorenseite durch Ferrari so herausgefordert worden, dass wir neue Wege gegangen sind, um Leistung zu finden. Sehr stark war da auch die Kooperation zwischen Brixworth und Brackley. Die beiden Abteilungen haben wirklich an einem Strang gezogen und Aero gegen Power klar gewichtet. Andererseits ist bei dem aktuellen Auto das Verhältnis von Abtrieb zu Luftwiderstand richtig ausbalanciert. Wir haben in fast allen Ecken richtig viel Grip, sehen aber noch immer kleinere Schwachstellen in langsamen Kurven.

Wo wäre Mercedes vom Motor heute, wenn Ferrari Sie mit seiner Leistungsexplosion im letzten Jahr nicht so gefordert hätte?
Wir haben bei einzelnen Rennen letztes Jahr teilweise mehr als 50 Kilowatt Leistungsunterschied (68 PS) gesehen. Für uns ergab sich daraus die Aufgabe: Wie viel Leistung können wir tatsächlich mobilisieren? Und du kannst sie nur im Verbrennungsmotor finden. Alle anderen Bereiche sind ja beschränkt. Da haben wir jeden Stein umgedreht, den wir finden konnten, und haben zusätzliche Leistung gefunden. Und zwar nicht ein paar PS, sondern mehr.

Die Entwicklungsmöglichkeiten sind wegen der Sparmaßnahmen eingeschränkt. Fühlen Sie sich bis Ende 2021 mit Ihrem Vorsprung komfortabel?
Komfortabel fühle ich mich nie. Wir sind jetzt drei Rennen von 16, 17 oder 18 gefahren. Wenn wir ausfallen und Verstappen gewinnt, steht es in der Fahrer-WM nahezu ausgeglichen. Das nächste Jahr darf man nicht zu leicht nehmen. Es wird für alle einen neuen

„Ab 2022 sind wir profitabel“

Unterboden geben, und der wird so anders sein, dass sich die Strömung komplett verändert. Und damit geht auch die Entwicklung in eine andere Richtung. Beim Motor sind wir sicher auf einem guten Stand, vor allem, weil man in dem Jahr nur noch an der Zuverlässigkeit arbeiten darf. Aber zusammenrechnen können wir erst, wenn es vorbei ist.

Versetzen Sie sich in die Lage Ihrer Verfolger. Würden Sie sich da bei deutlich weniger Windkanalzeit nicht Sorgen machen, ob der Rückstand noch einholbar ist?
Vergessen Sie nicht, dass Sie als Fünfter in der Meisterschaft deutlich öfter in den Windkanal dürfen als die Sieger. Das wird sich dann vor allem für 2022 richtig stark auswirken.

Kommen wir zu den Sparmaßnahmen: Wie viel Geld spart man sich beim Chassis gegenüber früher ein?
In der Entwicklung die Hälfte. Alles andere sind sehr komplizierte Schlüssel, weil du auch deine Prozesse verändern musst. Das ist sicher das Schwierigste in unserer Organisation.

Und beim Motor?
Beim Motor haben wir den natürlichen Budgetdruck, den jeder Automobilhersteller im Moment hat. Da müssen wir ebenfalls in eine Situation kommen, dass wir weniger Geld ausgeben.

Im nächsten Jahr müssen alle Teams mit 145 Millionen Dollar wirtschaften. Es gibt aber Ausnahmen. Jean Todt behauptet, dass bei den Topteams noch einmal die gleiche Summe draufkommt. Stimmt das?
Nein. Wenn du die Gehälter der Fahrer, der drei teuersten Angestellten und des Marketings mit einrechnest, bist du bei teuren Fahrern vielleicht dann bei insgesamt 230 bis 240 Millionen.

Fährt das Mercedes-Rennteam bei einer normalen Saison dann 2021 profitabel?
Im nächsten Jahr vielleicht noch nicht. Das liegt an den Restrukturierungsmaßnahmen, die Geld kosten. Ab 2022 schon.

Wie bereitet man sich auf die Budgetdeckelung vor? Bauen Sie Monat für Monat ab, oder gibt es am 1. Januar 2021 einen harten Schnitt?
Wir bereiten uns schon seit geraumer Zeit darauf vor. Das bedarf einer völligen Restrukturierung der Abläufe im Unternehmen und der Organisation. De facto ist schon seit Monaten eine große Arbeitsgruppe aktiv, um mögliche Strategien und Lösungen zu diskutieren.

„Wir sind eine Abteilung innerhalb von Daimler. Wenn alle den Gürtel enger schnallen müssen, dann werden wir das auch tun.“

Toto Wolff

Üben Sie schon, ob man einen Job, für den man vorher zehn Leute hatte, auch mit acht machen kann?
Das muss man. Wir müssen jetzt auch damit beginnen, jedes Teil am Auto zu bewerten. Bei uns war das ja nie so, dass man das Auto bis auf die kleinste Schraube in Bezug auf die Kosten hinunterrechnen konnte. Da gab es die großen Kostenblöcke, die in einem Budget vereinbart wurden. Jede Abteilung hat nach diesen Budgets gearbeitet. In Zukunft müssen wir eine völlig transparente, gläserne Zuordnung haben, was unsere zwei Prototypen, die wir auf die Rennstrecke stellen, auch tatsächlich gekostet haben.

Tun die Abrüstungsschritte über jeweils fünf Millionen Dollar in den beiden Folgejahren noch weh, oder ist das dann nur noch eine Fingerübung?
Die tun insofern weh, weil wir keine Inflationsanpassung haben. Wir sprechen deswegen nicht von fünf, sondern von acht Millionen. Das sind noch einmal zwei ordentliche Schritte, weil du den ständigen Druck auf deiner Organisation und deinen Prozessen hast.

Daimler gibt weitere Sparmaßnahmen bekannt. Wie hilfreich ist dieses Sparpaket der Formel 1 in der Argumentation gegenüber Leuten im Konzern, die der Formel 1 nicht so viel abgewinnen können?
Wir haben eine große Verantwortung als Team, weil wir uns dem Daimler-Konzern nicht entziehen können und auch nicht wollen. Wir sind eine Abteilung innerhalb von Daimler. Wenn alle den Gürtel enger schnallen müssen, dann werden wir das auch tun. Bei uns haben wir das durch das Reglement mit der Budgetdeckelung gemacht. Ab 2022 werden wir auf der Teamseite kostenneutral wirtschaften können. Die Milliarde Marketing-Gegenwert kommt also zu hundert Prozent zurück. Auf der Motorenseite werden wir noch Reglements schreiben, damit auch das günstiger wird.

Warum ist Ihre Zukunft bei Mercedes noch offen. Bei sechs Titeln und vielleicht bald sieben sollte es eigentlich keine Fragezeichen geben. Der FC Liverpool stellt ja auch nicht den Jürgen Klopp infrage.
Ich glaube nicht, dass der FC Liverpool den Jürgen Klopp infrage stellt oder Daimler den Toto Wolff. Wir haben eine relativ komplexe Struktur und komplexe Verträge mit Anteilen von mir am Team. Das ist mehr als nur ein Anstellungsvertrag wie bei Klopp, ohne das jetzt geringschätzen zu wollen. Dazu kommt noch die Frage, was mit den Anteilen von Niki Lauda passiert. Diese Gespräche dauern schon lange, sind aber auf einem guten Weg.

Bei den Fahrerverträgen heißt es immer: Keine Eile. Man könnte aber auch sagen: Wozu warten?
Wir sind mit unserer Fahrerpaarung sehr glücklich. Beide sind schnell. An einem schlechten Tag vom Lewis ist der Valtteri da. Und an einem guten Tag ist der Lewis unschlagbar. Die Dynamik und die Stimmung zwischen den beiden stimmt, was sehr wichtig ist. Wenn du zwei Egomanen im Team hast, wird das mit der Team-Meisterschaft schwierig. Beide respektieren das Team und den Einfluss, den sie auf die Stimmung im Team haben. Deshalb sind die beiden für uns die beste Lösung.

Wie sehen Sie den Fall Renault gegen Racing Point? Wie viel Kopie sollte in der Formel 1 erlaubt sein?
Das ist geniales „Reverse Engineering“, würde ich sagen. Man muss hier eine gute Balance finden. Einerseits muss man es den kleinen Teams ermöglichen, konkurrenzfähig zu sein. Das tun wir, indem wir Racing Point einen Windkanal und Hardware wie den Motor, das Getriebe und die Aufhängungen zur Verfügung stellen. Andererseits müssen wir respektieren, dass nicht alle großen Teams eine solche Kooperation haben oder haben können. Für uns ist das ein echtes Geschäftsmodell. Wir verdienen gutes Geld mit Racing Point. So ist das eine Win-win-Situation. Es gibt aber auch Teams wie Renault oder McLaren, die so eine Allianz nicht oder noch nicht haben. Dadurch entsteht bei ihnen der Eindruck, dass sie ins Hintertreffen geraten könnten, weil Racing Point diesen unkonventionellen und völlig uneitlen Weg gegangen ist, ein anderes Auto zu kopieren. Statt dass die Ingenieure selber das Rad neu erfinden wollten, haben sie einen Mercedes nachgebaut. Das ist das Problem vieler kleiner Teams, auch derer, die den Zugang zu größeren Teams haben. Sie wollen alles immer nur selbst machen.

Ferrari will bald das Concorde-Abkommen unterschreiben, Auch McLaren und Red Bull stehen kurz davor. Sie haben Ferrari dafür kritisiert, das öffentlich kundzutun. Ist Mercedes noch weit weg?
Wir sind nicht weit weg, aber wir kommentieren nicht jeden Verhandlungsschritt. Da sind wieder einige mit einer eigenen Agenda unterwegs und versuchen Pluspunkte beim Formel-1-Management zu sammeln oder uns in eine Ecke zu stellen. Wenn ich Ferrari wäre, dann wäre ich auch glücklich mit dem Vertrag und hätte schon lange unterschrieben. Man muss das sehr differenziert betrachten. Es gibt noch einige Diskussionspunkte, die uns wichtig sind. ■

Kopier-Trend ist nicht mehr zu stoppen



Der Protest von Renault gegen Racing Point ist nur ein Stellvertreterkrieg. Es geht um mehr. Wie viel Kopie tut der Formel 1 gut? Das Problem ist hausgemacht. Die Formel 1 hat sich in eine Sackgasse manövriert, in der sie stecken bleiben wird.

Von: **Michael Schmidt**

Darauf war die Formel 1 immer stolz. Es gibt so viele unterschiedliche Autos wie Teams. Das war das Alleinstellungsmerkmal der Königsklasse. Fast alle anderen Rennserien sind zu einem Dallara-Markenpokal verkommen. Und sind wir einmal ehrlich. Der Ansatz der Formel 1 ist der wahre Motorsport. Auch wenn er manchmal wehtut, weil ein Team überlegen ist. Es macht diesen Sport so einzigartig, dass er einen Wettbewerb auf drei Ebenen ausruft. Fahrer gegen Fahrer, Ingenieure gegen Ingenieure, Teams gegen Teams.

Gewiss, es gibt Leute, die haben diesen Dreisatz längst aufgegeben. Ihnen reicht es, wenn lauter gleiche Autos nur anders lackiert in die Startaufstellung gerollt werden. Weil dann der Logik nach die Rennen spannender sein müssten. Die Nachwuchsklassen haben gezeigt, dass dieser Automatismus auch nur höchst selten funktioniert. Weil es immer einen Fahrer gibt, der schneller ist als die anderen, oder ein Team, das aus dem Einheitsauto mehr rausholt als die Konkurrenz. Deshalb wollen wir unsere Prinzipien nicht über Bord werfen und denen recht geben, für die Autorennen ein Sport wie jeder andere sind. Mann gegen Mann. Ohne Maschine gegen Maschine.

Ich habe mich in Ungarn über dieses Thema mit Jean Todt unterhalten. Er ist wie ich Traditionalist, würde lieber zehn individuelle Autos sehen statt fünf Originale mit fünf Kopien. Doch er hat einen richtigen Satz gesagt: Die Realität werde uns dazu zwingen, uns mit Kopien wie dem Racing Point, dem Haas oder dem Alpha Tauri abzufinden. Die Formel 1 hat sich diese Grube nämlich selbst gegraben. Weil sie zu kompliziert und zu teuer geworden ist.

Ein kleines Team kann bei der Komplexität der Technik nie mehr mit den Großen konkurrieren, wenn es nicht einen bestimmten Prozentsatz an Teilen bei einem Mitbewerber einkauft oder abkupfert. Ein neuer Rennstall würde nie mehr auf die Füße kommen, wenn er nicht das macht, was Haas gemacht hat. Keiner baut mehr einen eigenen Windkanal, wenn man sich bei den Topteams einmieten kann. Was auch einen gewissen Informationsaustausch garantiert.

> „Viele Teams werden von Leuten geführt, die eigenes Geld investieren. Die wollen möglichst schnell und billig Erfolg. Das geht nur mit Kopieren."
>
> FIA-Präsident Jean Todt

Ein Einstieg wie der von Jordan 1991 oder Sauber 1993 ist heute nicht mehr möglich. Das muss man akzeptieren. Oder die Formel 1 auf das technische Niveau der 90er-Jahre zurückschrauben. Gleichzeitig sterben die klassischen Rennteams. Wer kam in der Corona-Pause am meisten in Schwierigkeiten? McLaren und Williams. Und wer steht bereit, wenn ein unabhängiger Rennstall pleitegeht? Rennverrückte Milliardäre. „Die investieren ihr eigenes Geld und wollen möglichst schnell und billig Erfolg. Das geht nur mit Kopieren", sagt Todt. Schlussfolgerung: „Würden wir ihnen das nicht erlauben, würden sie verschwinden." Das ist die zweite Sackgasse, in der wir stecken.

Der Aufschrei ist ja nur deshalb so laut, weil Racing Point dieses Modell bis an seine Grenzen ausgereizt hat. Man muss kein Experte sein, um die direkte Verwandtschaft zwischen dem pinken Auto und dem Vorjahres-Mercedes zu erkennen. Weil die Kopie ein bisschen zu dreist ausgefallen ist, kommt jetzt eine alte Diskussion neu in Gang. Das neue Element darin ist, dass Teile 1:1 kopiert wurden, die man eigentlich selbst bauen muss. Racing Point behauptet, das wäre allein auf der Basis von Fotos passiert. Renault und McLaren erwidern, dass dies in dieser Perfektion gar nicht möglich ist. Und bei den komplizierten Bremsbelüftungen hofft man, den Beweis am einfachsten antreten zu können.

Renault kämpft für die richtige Sache, doch sie kämpfen gegen Windmühlen. Selbst wenn sie die Schlacht um die Bremsschächte gewinnen, werden sie den Krieg verlieren. Die FIA wird die Allianzen nicht verbieten, weil sie damit die Formel 1 verbieten würde. Sie kann nur engere Grenzen beim Kopieren setzen. Indem sie eigene Leute bei den Teams einschleust. ■

RETURN TO SENDER

Renault vs. Racing Point

Soll Kopieren erlaubt werden?
Der Autor freut sich über Ihre Meinung.
Schreiben Sie uns eine E-Mail an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de



XPB

Original und Fälschung: Das Beispiel Racing Point wird Schule machen. Günstiger lässt sich Erfolg nicht kaufen



Nach sieben Jahren Pause gastiert die F1 wieder am Nürburgring

XPB

Formel 1

F1 zurück in der Eifel

Die Pläne für den Grand Prix von Deutschland auf dem Hockenheimring wurden abgesagt. Stattdessen gibt es einen Eifel-Grand-Prix auf dem Nürburgring.

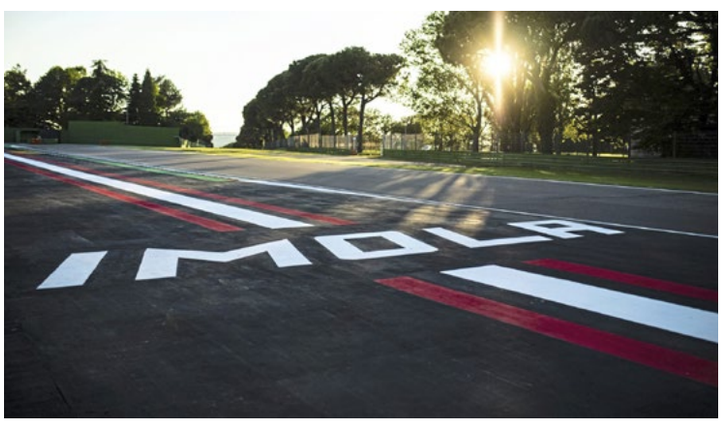
Von: **Tobias Grüner**

Lange haben die Verantwortlichen in Hockenheim mit den F1-Rechteinhabern von Liberty Media über eine Rückkehr der Königsklasse ins Motodrom verhandelt. Doch am Ende kam man nicht auf einen Nenner. Ausgerechnet die lokale Konkurrenz aus der Eifel machte dem badischen Traditionskurs einen Strich durch die Rechnung. Die Nürburgring-Bosse konnten den Entscheidern in der F1-Zentrale offenbar größere Hoffnung machen, den Grand Prix vor zahlenden Zuschauern ausrichten zu können. So kehrt der GP-Zirkus nach sieben Jahren Pause überraschend zurück in die Eifel. Zuletzt war die Königsklasse 2013 zu Gast, als Sebastian Vettel seinen ersten und bis heute einzigen Heimsieg feiern konnte.

Das Rennen firmiert übrigens offiziell unter der Bezeichnung „Großer Preis der Eifel“. Hintergrund ist, dass der AvD die Rechte am Namen „Grand Prix von Deutschland“ hält. In diesem Fall ist aber der ADAC Ausrichter des Rennens. Etwas Sorgen bereiten dürfte den Organisatoren der Termin. Das Rennen wird am 11. Oktober steigen. Erst zwei Mal zuvor war der GP-Zirkus im Oktober auf dem Nürburgring unterwegs. Weder 1984 noch 1995 stieg das Quecksilber über die 10°-C-Marke. An beiden Wochenenden gab es jede Menge Regen.

Neben dem Comeback des Nürburgrings wurden auch noch zwei weitere Rennen offiziell bestätigt. 14 Tage nach dem Eifel-Gastspiel reist der F1-Tross erstmals an die Algarve nach Portimão. Der portugiesische Grand Prix wird einen Doppelschlag mit Imola bilden. Die Strecke, die vor allem durch die tödlichen Unfälle von Ayrton Senna und Roland Ratzenberger im Jahr 1994 traurige Berühmtheit erlangte, bildet nach Monza und Mugello schon die dritte Italien-Station in dieser Saison. Früher liefen die Imola-Rennen stets unter dem Titel „GP San Marino“, heute hat man sich für die Bezeichnung „Grand Prix der Emilia Romana“ entschieden. Um mehr Zeit für die lange Anreise von der Südküste Portugals zu haben, wird das Imola-Wochenende als Zweitages-Event geplant. Das Freitagstraining fällt also weg.

Damit umfasst der Kalender 2020 nun insgesamt 13 Termine. Mit der Verkündung der letzten drei Stationen bestätigten die Verantwortlichen übrigens auch, dass die Formel 1 dieses Jahr nicht in Amerika Station machen wird. Sowohl Montreal als auch Austin, Mexiko-City und São Paulo wurden ersatzlos gestrichen. Noch unklar ist, ob im November noch eine Reise nach Asien gewagt wird. Neben Vietnam stünde dafür auch Malaysia parat. Fest eingeplant ist dagegen das Saisonfinale im mittleren Osten mit Rennen in Bahrain und Abu Dhabi. In den FIA-Richtlinien steht eigentlich, dass eine Serie sich nur Weltmeisterschaft nennen darf, wenn mindestens auf drei Kontinenten gefahren wird. Das wird in diesem Jahr wohl nicht der Fall sein. Auf Anfrage bestätigte die FIA aber, dass trotzdem ein Weltmeister gekürt wird, weil es sich um außergewöhnliche Umstände handele, die zu einer Umgestaltung des Kalenders führten. ■



RENAULT

Seit dem letzten F1-Rennen 2006 wurde der Imola-Kurs massiv umgebaut

NACHRICHTEN

NEUE F1-REIFEN FÜR 2021

Pirelli befürchtet, dass die F1-Autos trotz beschränkter Entwicklung im kommenden Jahr noch einmal an Abtrieb zulegen. Auf die höheren Belastungen der Reifen will man mit einer stabileren Lauffläche reagieren. Die 2021er-Prototypen sollen beim zweiten Silverstone-Wochenende und beim Spanien-GP je 30 Minuten im Freien Training getestet werden.

WER HAT GEPETZT?

Die nachträgliche Strafe gegen Haas in Budapest kostete das US-Team einen WM-Punkt. Die Verantwortlichen glauben, dass die FIA von Alpha Tauri einen Tipp zu den unerlaubten Funksprüchen bekam. Indiz dafür ist, dass auch Kvyat in der Formationsrunde nach Slicks verlangte. Aus Angst vor einer Strafe antwortete der Kommandostand dem Russen aber nicht.

NASR TEILT AUS

Felipe Nasr hat in einem brasilianischen Interview mit seinem Ex-Arbeitgeber Sauber abgerechnet. Demnach sei er 2016, in seinem zweiten Jahr beim Schweizer Rennstall, mutwillig sabotiert worden, um Teamkollege Ericsson besser dastehen zu lassen. Das wiederum sollte laut Nasr die schwedischen Investoren glücklich machen.

ERNSTE LAGE IN SPANIEN

Wegen der erhöhten Corona-Zahlen in Katalonien ist der GP Spanien von der Absage bedroht. Auch wenn die F1-Verantwortlichen offiziell dementieren, dass die Austragung in Gefahr ist, gibt es schon einen Plan B. Der sieht ein weiteres Rennen in Silverstone als Ersatz vor.

ÄRGER IN AUSTIN

In Austin zeigt man sich enttäuscht von der Absage des US-Grand-Prix. Laut den Veranstaltern in Texas gab es mehr als doppelt so viele Ticketanfragen wie beim ausverkauften Rennen im Vorjahr.



GP Deutschland 1970

Der dressierte Affe

Nach dem Boykott des Nürburgrings sprang kurzfristig Hockenheim als Ersatz ein. Das Rennen stand ganz im Zeichen des Duells zwischen Jochen Rindt und Jacky Ickx. Nach seinem Sieg sagte Rindt den berühmten Satz: „Mit diesem Auto hätte ein dressierter Affe gewonnen."

Von: **Michael Schmidt**

In Corona-Zeiten sind wir kurzfristige Kalenderänderungen gewöhnt. Vor 50 Jahren war das auch ohne ein Virus möglich, das die Welt in Atem hält. Drei Wochen vor dem GP Deutschland besuchten Jochen Rindt und Graham Hill den Nürburgring. Sie präsentierten dem Veranstalter einen 18-Punkte-Plan für mehr Sicherheit. Die Forderungen waren in der Kürze der Zeit nicht zu erfüllen. Weil die Fahrer mit Boykott drohten, musste der AvD die Eifelpiste aus dem Veranstaltungskalender streichen.

Der GP-Tross zog kurzerhand nach Hockenheim um. Die 6,789 Kilometer lange Piste war nach dem tödlichen Unfall von Jim Clark zwei Jahre zuvor komplett mit Leitplanken eingerahmt und mit zwei Bremskurven auf den langen Waldgeraden versehen worden. Jackie Stewart fragte die militanten Nürburgring-Verfechter ketzerisch: „Was hat sich am Ring seit 1950 geändert? Nichts. Nur die Bäume wurden dicker." Das Motodrom platzte an den drei Tagen des Formel-1-Festivals aus allen Nähten. Am Sonntag bat der Veranstalter die Menschen, auf den Tribünen näher zusammenzurücken, um zusätzliche Plätze zu schaffen. Das Stadion war damals nur für eine Kapazität von 110 000 Besuchern ausgelegt. Die Polizei konnte gerade noch verhindern, dass einige Zuschauer die Tribünendächer stürmten, um sie als exklusive Beobachtungsposten zu nutzen. Als die Fahrer am Morgen des Renntages an die Strecke kamen, war die Hütte schon brechend voll.

Fest der Zwölfzylinder

Die Zuschauer bekamen bereits im Training Windschattenschlachten und eine Vielzahl an Motorplatzern geboten. Jackie Stewart, Pedro Rodriguez und Jean-Pierre Beltoise verloren deswegen Trainingszeit oder mussten in ihre Ersatzautos umsteigen. Beltoise war am stärksten von der Motorenmisere betroffen. Der Franzose ging vom letzten Startplatz aus ins Rennen. Auf den langen Geraden spielten die Zwölfzylinder ihre Motorleistung aus. Jacky Ickx sicherte sich im Ferrari die Pole-Position. Der Matra V12 peitschte Henri Pescarolo auf den fünften Startplatz.

Das Rennen entwickelte sich zu einem epischen Duell zwischen Jochen Rindt und Jacky Ickx. Anfangs wurden die beiden

ZAHL DES RENNENS

3

Fahrer blieben unter der magischen Zwei-Minuten-Grenze. Clay Regazzoni brach sie im Training mit 1.59,8 Minuten als Erster.



Volle Hütte im Motodrom: Ickx, Rindt und Siffert stürmen in Richtung erste Kurve

MOTORSPORT IMAGES

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Jochen Rindt	Lotus-Cosworth	50 Runden	1:42.00,3 h = 199,667 km/h
2.	Jacky Ickx	Ferrari	50 Runden	1:42.01,0 h + 0,7 s
3.	Denis Hulme	McLaren-Cosworth	50 Runden	1:43.22,1 h + 1.21,8 min
4.	Emerson Fittipaldi	Lotus-Cosworth	50 Runden	1:43.55,4 h + 1.55,1 min
5.	Rolf Stommelen	Brabham-Cosworth	49 Runden	- 1 Runde
6.	Henri Pescarolo	Matra	49 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Jacky Ickx, Ferrari, 2.00,5 min = 202,825 km/h

DAS RESULTAT

GP Deutschland 1970, 2. August 1970, Hockenheimring

Wetter:	29°C, diesig
Distanz:	50 Runden à 6,789 km = 339,450 Kilometer
Nennungen:	25
Gestartet:	21
Gewertet:	9
Führungswechsel:	13
Pole-Position:	Jacky Ickx (Ferrari), 1.59,6 min = 204,522 km/h



MOTORSPORT IMAGES

Deutscher Beitrag: Stommelen wird Fünfter. Fittipaldi überholt ihn noch



MOTORSPORT IMAGES

Podium für zwei: Rindt und Ickx feiern. Der drittplatzierte Hulme fehlt



MOTORSPORT IMAGES

Das Duell: Rindt führte 17, Ickx 31 Runden. Am Ende hatte Rindt die Nase vorn

Hauptakteure noch von Clay Regazzoni und Chris Amon begleitet. In der 31. Runde schied Regazzoni durch einen fulminanten Dreher wegen eines streikenden Getriebes im Motodrom aus. Drei Runden später erwischte es Chris Amon mit Motorschaden.

Der Showdown hatte es in sich. Insgesamt elf Mal tauschten Rindt und Ickx auf dem Zielstrich die Plätze. Sie hatten sich vorher darauf verständigt, im Zweikampf keine schmutzigen Tricks auszupacken. In der 49. von 50 Runden kam Rindt als Erster ins Motodrom. Und der Lotus-Fahrer blieb auch dort bis zum Schluss. Er verteidigte die Führung mit einem Vorsprung von 0,7 Sekunden bis ins Ziel. Rindt sagte hinterher zu Teamchef Colin Chapman: „In diesem Auto hätte ein dressierter Affe gewonnen."

Das Geschehen hinter dem Spitzenduo ging unter im Kampf der Giganten. Denis Hulme markierte seinen zweiten dritten Platz innerhalb von 14 Tagen. Er konnte seine in Indianapolis verbrannten Hände endlich wieder schmerzfrei bewegen. Auf dem Siegerpodest fehlte der Neuseeländer. Als er mit 1.22 Minuten Rückstand auf den Sieger ins Ziel kam, war der Zugang zum Podium schon durch eine Menschenmenge verstellt. Emerson Fittipaldi fuhr bei seinem erst zweiten GP-Start als Vierter in die Punkteränge und deutete damit früh sein großes Talent an.

Rolf Stommelen beglückte die einheimischen Zuschauer mit zwei Zählern für Platz 5. Auf dem letzten Punkterang rollte Henri Pescarolo ins Ziel. Der Franzose hatte sich nach seiner guten Trainingsleistung mehr ausgerechnet.

Hahnes Zoff mit March

McLaren hatte Dan Gurney gegen Peter Gethin ausgetauscht. Gurney war in Brands Hatch seinen letzten Grand Prix gefahren, ohne es zu wissen. Der Amerikaner kam mit der Ersatzrolle für Bruce McLaren nicht zurecht. Außerdem gab es Ärger mit den Sponsoren. Gurney war ein Castrol-Mann, McLaren wurde von Gulf unterstützt.

Hubert Hahne konnte sich nicht qualifizieren. Der Deutsche hatte für 160 000 Mark einen March gekauft und blieb 7,6 Sekunden über der Pole-Position. Hahne verklagte daraufhin March mit der Behauptung, ihm schlechtes Material angedreht zu haben. Auf der Heimfahrt des Transporters vom GP Österreich nach England zwei Wochen später ließ der Formel-2-Pilot aus Moers die zwei Werks-March von Amon und Siffert beschlagnahmen. Teamchef Max Mosley schlug einen Deal vor. Ronnie Peterson sollte den Crabbe-March und das Hahne-Fahrzeug in Silverstone einem Vergleichstest unterziehen. Als Peterson im Hahne-March deutlich schneller war als im eigenen Auto, zog der Kläger seinen Anspruch zurück. ■



IMSA



Corvette Racing holte beim zweiten Einsatz mit der neuen Corvette C8.R in Daytona gleich den ersten Sieg

IMSA

Corvette-Sportchef Doug Fehan über die Siege mit der neuen Corvette C8.R, die Zukunft des GT-Sports und warum GT-Autos besser sind als Prototypen.

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

Binnen zwei Wochen hat Corvette beim IMSA-Neustart zwei GT-Klassensiege mit der C8.R einfahren können. Sie sind sicherlich zufrieden?
Das war wirklich unglaublich, denn wir hatten nicht erwartet, gleich beim zweiten und dritten Rennen mit der neuen C8.R gegen die starken Werks-Porsche wettbewerbsfähig zu sein. Von so einem Einstand nach Maß hätte ich nicht einmal zu träumen gewagt, und wir sind sehr stolz!

Corvette steht bei 101 IMSA-Rennsiegen, und davon waren 61 Doppelsiege! Plus die acht Klassensiege in Le Mans – wer hätte das vor 22 Jahren mal gedacht?
Das Corvette-Rennprogramm ist das mit Abstand längste und kontinuierlichste Rennprogramm in der Geschichte des GM-Konzerns. Die meisten Programme haben eine deutlich kürzere Laufzeit, und die enormen Erfolge haben uns geholfen, immer wieder aufs Neue die Unterstützung des Vorstands zu bekommen.

Vor zwei Jahren haben Sie beiläufig erzählt, Sie würden noch mal weitermachen, bis die Mittelmotor-Corvette C8 in den Rennsport kommt. Denken Sie mittlerweile ans Aufhören?
Wir haben die selbst gesteckten Erwartungen mit der C8.R zwar übertroffen, aber wir haben auch noch offene Rechnungen zu begleichen, zum Beispiel in Le Mans. Leider können wir in diesem Jahr aus logistischen Gründen und wegen der Corona-Pandemie erstmalig nicht in Le Mans antreten, was mir ehrlich gesagt das Herz bricht. Im Moment habe ich jedenfalls nicht vor, aufzuhören. Warum auch?

Die IMSA-Siege sind ja umso erstaunlicher, weil Corona eine mehrmonatige Pause heraufbeschworen hat.
Nach dem Debüt beim 24h-Rennen in Daytona hatten wir uns selbst ein strammes Programm verordnet, denn es gab in Florida

„Ich würde die Prototypen in Le Mans streichen!“

noch Themen bei Performance und Zuverlässigkeit, die wir ausräumen wollten. Trotz der langen Pause und der damit verbundenen Einschränkungen haben wir die ganze Zeit voll durchgearbeitet, um die C8.R besser zu machen. Das war eine gewaltige Aufgabe, denn wir konnten monatelang gar nicht testen, wir hatten nur zwei Tests in Daytona und Sebring. Also mussten wir virtuell testen, wir haben die Daten aus dem Rennen in Daytona genutzt, um das Setup mit computerbasierten Simulationen weiterzuentwickeln. Fairerweise muss man sagen: Wenn die letzten beiden IMSA-Rennen auf anderen Strecken als in Daytona und Sebring stattgefunden hätten, wären die Ergebnisse wohl schlechter ausgefallen.

Was kann man verbessern, wenn man kaum testet?
Wir haben die beiden Rennautos mehrfach auseinander- und wieder zusammengebaut und jedes Bauteil auf Verbesserungspotenzial geprüft, beim Gewicht wie bei der Performance. Es war die reinste Sisyphusarbeit! Wir haben eine Boxenanlage auf dem Parkplatz unseres Workshops nachgebaut und Hunderte Boxenstopps absolviert, um die Abläufe zu optimieren. Dazu haben wir die Motoren auf den Prüfständen weiter optimiert.

Sie haben beim Sieg in Daytona die Balance of Performance gelobt. Ist das auch ein Grund für die Erfolge?
Wir haben das positive Gefühl, dass wir erstmals seit Jahren eine Fahrzeugeinstufung hatten, mit der wir aus eigener Kraft Rennen gewinnen können. In den vergangenen zwei oder drei Jahren war es oft so, dass wir im Rennen einen Performance-Nachteil ausgleichen mussten – durch eine gute Taktik, durch besseren Benzinverbrauch oder durch Zockerei beim Boxenstopp, meist verbunden mit der vagen Hoffnung, dass zum richtigen Zeitpunkt noch eine Gelbphase kommt. In Daytona waren aber definitiv alle drei GT-Hersteller siegfähig!

Sie waren in Daytona und in Sebring beim Spritverbrauch aber leicht im Vorteil?
Der Benzinverbrauch und die Reichweite sind seit zehn Jahren in dieser Klasse ein ganz entscheidender Faktor, so war es auch wieder in Daytona und Sebring, wo man unabhängig vom Wetter und den Gelbphasen bei der Strategie die Möglichkeit hat, mit zwei oder drei Stopps über die Distanz zu kommen. Und ich finde, wir gehören da traditionell zu den Besten!

„Wir haben auf dem Parkplatz unseres Workshops eine Boxenanlage nachgebaut und viele Hundert Stopps absolviert, um Abläufe zu optimieren.“

Corvette-Sportchef Doug Fehan

Während des Lockdowns hat Porsche angekündigt, die GTLM-Klasse der IMSA-Serie Ende 2020 zu verlassen. War das ein Schock?
Wir sind ja nicht zum ersten Mal in so einer Situation. Und man sollte so etwas nicht als Unglück betrachten, sondern als Chance. Der Rückzug von Porsche muss Anlass sein, die Situation im GT-Sport neu zu bewerten. Ich habe bereits 2001 dem ACO vorgeschlagen, dass wir dringend eine einzige globale GT-Plattform benötigen. Hätten wir nur eine Technikklasse im GT-Sport, könnten wir den Business Case über eine Pro-Klasse für Werkssport und eine Amateurklasse optimal steuern. Man könnte die Pro-Klasse mit mehr Leistung und mehr Abtrieb technisch von der Amateurklasse abheben. Wenn der ACO diesen Ansatz mit Le Mans als globalem Eckpfeiler aufnimmt, dann hätten wir eine rosige Zukunft im GT-Sport. Bedingung: Man darf nur dann in der Am-Klasse mit Kunden fahren, wenn man auch in der Pro-Klasse startet. Der einzige Hersteller, der zurzeit kein Kundensportauto dafür hätte, sind wir. Aber ich würde alles tun, um das zu ändern.

Das heißt, Ihre Idee einer globalen GT-Klasse basiert auf den aktuellen GTE-Autos?
Eine globale GT-Klasse kann nur funktionieren, wenn man ein klares und eindeutiges Technikreglement hat. Das ist in der GTE-Klasse der Fall, zurzeit aber nicht in der GT3-Kategorie. Wir alle sollten die Coronakrise nutzen und ein tragfähiges Reglement für eine globale GT-Klasse formulieren, das ist unsere Aufgabe. Und wir müssen alle GT-Hersteller an einen Tisch bekommen. Können Sie sich vorstellen, wie eine GT-Klasse in Le Mans mit Mercedes, McLaren, Corvette, Aston Martin, Porsche und Ferrari aussähe? Wir hätten vielleicht acht bis zwölf Hersteller im GT-Sport – das wäre phänomenal!

Promoter Stéphane Ratel lehnt Werkseinsätze mit GT3-Autos in Le Mans ab …
Die aktuelle Krise ist eine große Chance, um die Realität neu zu definieren – diese Chance dürfen wir nicht verpassen! Ratel hat große Verdienste um den GT-Sport, aber ich persönlich habe nie verstanden, warum wir all diese Klassen mit GT1, GT2, GT3 und GT4 brauchen. Wenn man stattdessen ein globales GT-Reglement hätte, könnte man die Anpassungen für Werks- und Kundensport wie beschrieben über unterschiedliche Spezifikationen für Motorleistung und Aerodynamik abbilden. Und übrigens braucht Ratel Le Mans für sein Geschäftsmodell gar nicht, das funktioniert auch so. Ich rede darüber, was wir in der IMSA und in Le Mans und der Sportwagen-WM machen sollten.

Ratel argumentiert: Wenn man LMDh hat, braucht man die GT-Klasse in Le Mans gar nicht mehr. Hat er recht?
Das kann man natürlich so sehen, aber mein Punkt ist komplett entgegengesetzt: Wofür braucht man überhaupt Prototypen im Langstreckensport? Man kann sie doch gar nicht verkaufen! Meine Idealvorstellung besteht darin, dass ich mit den Autos Rennen fahre und gewinne, die ich auch verkaufe. Und das sind nach meiner Logik die GT-Autos, nicht die Prototypen. Und ich bin fest davon überzeugt, dass die Mehrheit der Fans das auch so sieht. Wenn es nach mir ginge, würde ich in Le Mans die Prototypenklasse streichen! Die Prototypen mit Hybrid sind doch nur exotische Luftschlösser, die mit den Straßenautos nichts gemein haben.

Was hat Priorität: Technologie oder Marketing?
Das ist die alles entscheidende Grundsatzfrage! Ich gehöre in die Marketingfraktion, weil der Motorsport ursprünglich so begonnen hat: Ich fahre mit den Autos Rennen, die ich verkaufe. Das ist für mich der Kern des Wettbewerbs. Und wenn ich zurück in die Geschichte blicke, dann fand der beste Sport auf der Langstrecke in den GT-Klassen statt!

Im GT-Sport fahren immer unterschiedliche Konzepte gegeneinander. Die BOP macht Ihnen keine Sorgen?
Die BOP macht mir immer Sorgen, das ist Teil meines Jobs, aber die Balance of Performance gibt es ja auch im Prototypensport! Wenn die BOP dazu führt, dass unterschiedliche Fahrzeugkonzepte im GT-Sport gleichberechtigt gegeneinander antreten können, dann ist das der zielführende Weg. Die IMSA-Serie macht aktuell einen sehr guten Job bei der BOP – so gut, dass kaum noch jemand darüber redet! Warten wir doch mal ab, was passiert, wenn die FIA-Hypercars und die LMDh aus der IMSA gegeneinander antreten …

GM fokussiert sich auf die E-Autos, nicht auf Hybrid. Macht LMDh da noch Sinn?
Die Frage ist berechtigt, aber ich habe das nicht zu entscheiden. Mir erscheint es schwierig, dem GM-Vorstand ein Motorsportprogramm mit Hybridtechnik zu verkaufen, wenn man auf der Straße keine Hybridautos anbietet. ■



Der Audi R8 des belgischen Teams WRT siegte beim Saisonstart des Endurance Cup in Imola

GTWC

WRT-Sieg in Imola

Mit mehrmonatiger Verspätung startete die GT World Challenge Europe in Imola in die Saison 2020: Das belgische Audi-Team WRT feierte einen überlegenen Sieg, Porsche und Mercedes belegten die Plätze 2 und 3.

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

GT-Promoter Stéphane Ratel dürfte zufrieden gewesen sein: Beim Saisonstart des Endurance Cup seiner GT World Challenge Europe in Imola standen 46 Fahrzeuge in der Startaufstellung – und das trotz der mehrmonatigen Verzögerung des Saisonstarts wegen der Corona-Pandemie. Auch sportlich gab es kaum etwas zu meckern: Das Rennen bot allerhand Dramen, Fehler und Gelbphasen, was für Fans und Medien gleichermaßen unterhaltend gewesen wäre, wenn sie denn vor Ort hätten sein dürfen – doch das lehnte der italienische Verband wegen der Coronakrise ab.

Zum Sportlichen: Bei hervorragendem Wetter und Temperaturen von über 30 Grad übernahm Polesitter Frédéric Vervisch im Attempto-Audi zunächst das Zepter. Der vom Team WRT eingesetzte Audi mit der Startnummer 31 von Mirco Bortolotti, Kelvin van der Linde und Matthieu Vaxivière, der den Saisonauftakt letztlich gewinnen sollte, reihte sich im ersten Stint derweil noch auf Platz 5 ein.

Die große Stunde für das WRT-Siegerteam schlug in der Mittelphase des Rennens, als Kelvin van der Linde die überlegene Pace des Audi R8 LMS ausnutzte, mehrere Gegner kassierte, die Führung übernahm und in der langen Grünphase zur Rennmitte ein Polster von gut 20 Sekunden auf die Konkurrenz herausfuhr.

Ferrari: hätte, wäre, wenn

In der ersten Rennstunde lagen der AF-Corse-Ferrari von James Calado (#51) und der AKKA-ASP-Mercedes von Raffaele Marciello auf den Verfolgerpositionen hinter dem führenden Audi-Piloten Vervisch. Marciello konnte sich zwar an Calado vorbei arbeiten, doch eine Serie von Gelbphasen vor der Sequenz der ersten Stopps fror das Feld gleichsam ein. Der erste Stopp ging beim Attempto-Audi wegen einer überfüllten Boxengasse in die Hose, sodass Calado im Ferrari zwischenzeitig die Führung übernahm. Doch dann blies Kelvin van der Linde im WRT-Audi zu seinem erwähnten Sturmlauf, der ihn binnen kurzer Zeit an die Spitze des Feldes führen sollte. Erst kassierte er Louis Deletraz im GPX-Porsche, dann Sergey Sirotkin im SMP-Ferrari und schließlich Calados Teamkollegen Nicklas Nielsen im AF-Corse-Ferrari.

Letzterer sah wie ein sicherer Anwärter auf einen Podestplatz aus, doch dann bekam Nielsen eine Penalty-Strafe wegen zu hoher Geschwindigkeit während der ersten Gelbphase. Auch das SMP-Ferrari-Team haderte mit einer Strafe wegen Blockierens der Boxengasse, dazu ging der erste Boxenstopp schief – im Ziel lag der beste Ferrari somit nur auf Platz 7.

Die Serie der zweiten Stopps verlief weniger turbulent als die erste Runde. Mirco Bortolotti hatte im WRT-Audi nach dem letzten Stopp einen bequemen Vorsprung von 25 Sekunden, der allerdings durch eine weitere Gelbphase in der Schlussphase des Rennens nahezu vollständig eliminiert wurde. Bortolotti behielt jedoch kühlen Kopf und schaukelte die Partie für das belgische WRT-Team zum Sieg. Im Ziel hatte er 3,4 Sekunden Vorsprung auf den GPX-Porsche von Matthieu Jaminet, Matt Campbell und Patrick Pilet. „Das war ein schönes Comeback nach einer extrem langen Pause“, freute sich WRT-Teamchef Vincent Vosse. „Es ist immer schön, Rennen zu ‚gewinnen, aber nach dieser langen Pause tat das besonders gut. Wir sind zuvor nie in Imola am Start gewesen. Trotzdem waren unsere beiden Pro-Autos voll wettbewerbsfähig – wie der Sieg und Platz 4 belegen.“

Mercedes mit Podium

Das AKKA-ASP-Mercedes-Team mit den Piloten Raffaele Marciello, Timur Boguslavskiy und Felipe Frage sicherte sich im Finale noch den letzten Podestplatz. Boguslavskiy hatte seinen Mercedes AMG GT3 bereits beim zweiten Stopp auf Platz 3 liegend an Schlussfahrer Fraga übergeben. Der zweite Top-Mercedes vom Team HRT, wo auch Maro Engel am Start war, verlor im Startgetümmel zahlreiche Positionen und wurde später wegen einer Durchfahrtsstrafe weiter zurückgebunden.

Die nächste Runde zum Endurance Cup der GT World Challenge Europe findet am 5. und 6. September auf der GP-Strecke des Nürburgrings statt – dann hoffentlich mit Medien und Fans. ■

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

ERSTER SAISONLAUF IN IMOLA (ITALIEN)

Länge der Strecke: 4,909 Kilometer; **Renndistanz:** 86 Runden gleich 422,174 Kilometer; **Pole-Position Pro-Klasse:** Mattia Drudi, Kim-Luis Schramm, Frédéric Vervisch; Attempto-Racing-Audi R8 (#66): 1.41,799 min; **Schnellste Runde im Rennen:** Frédéric Vervisch; Attempto-Racing-Audi R8 (#66): 1.42,420 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#31	Bortolotti/Van der Linde/Vaxivière	WRT-Audi R8 LMS	3:00.13,320 h
2.	Pro	#12	Campbell/Jaminet/Pilet	GPX-Porsche 911 GT3 R	+3,428 sec
3.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello/Fraga	AKKA ASP-AMG GT3	+4,754 sec
4.	Pro	#32	Vanthoor/Mies/Weerts	WRT-Audi R8 LMS	+5,109 sec
5.	Pro	#25	Winkelhock/Haase/Boccolacci	Sainteloc-Audi R8 LMS	+9,403 sec
6.	Pro	#99	Werner/Andlauer/Bachler	Rowe-Porsche 911 GT3 R	+16,820 sec
7.	Pro	#51	Pier Guidi/Calado/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+17,647 sec
8.	Pro	#69	Wilkinson/Bell/Osbourne	Optimum-McLaren 720 S	+20,078 sec
9.	Pro	#40	Dumas/Delétraz/Preining	GPX-Porsche 911 GT3 R	+20,399 sec
10.	Pro	#54	Cairoli/Engelhart/Müller	Dinamic Porsche 911 GT3 R	+20,881 sec

IMSA-Meisterschaft: Steigt BMW aus? Spannen Penske und Porsche zusammen?

Die letzten IMSA-Gerüchte

Die beiden letzten IMSA-Rennen fanden mehr oder weniger ohne Medienvertreter statt. MSa-Leser müssen dennoch nicht auf die neuesten Fahrerlagergerüchte verzichten: Kehrt BMW Ende 2020 der IMSA den Rücken? Was steckt hinter dem Spalt zwischen Acura und Penske? Und verbündet sich Penske womöglich mit Porsche?

Von: **Marcus Schurig**

Journalismus ist im Moment ein ziemliches Bettelgeschäft: Die meisten Rennveranstalter sperren Journalisten komplett aus oder verteilen nur ausgewählte Akkreditierungen – und auch Reisebeschränkungen stehen der Coverage im Weg. Das gilt besonders für die IMSA-Serie: An Reisen nach Amerika ist im Moment nicht zu denken. Trotzdem hat MSa nach Jahrzehnten der Berichterstattung aus dem US-Langstreckensport Gewährsleute im Fahrerlager, die uns sagen, welche Gerüchte die Runde machen.

Gerücht Nummer 1: BMW beendet sein GTLM-Werksengagement mit dem Rahal-Team Ende 2020. Das macht Sinn, aus vielen Gründen: Der M8 war ein Flop und ist auch in der IMSA kein Seriensieger. Auch Porsche steigt Ende 2020 aus. IMSA will die sterbende GTLM-Klasse durch GT3-Autos mit Profibesetzungen ersetzen.

Gerücht Nummer 2: Penske beendet das DPI-Engagement mit Acura Ende 2020. Auch das hat sich seit langer Zeit abgezeichnet. Michael Shank Racing soll das Acura-Programm weiterführen, aber mit deutlich weniger Werksunterstützung. Auch ein drittes Auto durch ein neues Team ist für 2021 möglich.

Gerücht Nummer 3: Penske hat einen Plan B, aber niemand kennt ihn. IMSA-Insider schwören, dass Roger Penske nur zu gerne wieder mit Porsche zusammenarbeiten will, wenn die Schwaben ein LMDh-Auto bauen, was aber noch nicht final entschieden ist. Penske hat vor über zehn Jahren auch die Porsche RS Spyder in der LMP2-Klasse der ALMS eingesetzt. Bis zum Start eines Porsche-LMDh-Programms könnte Penske die IMSA-Crew in der IndyCar-Serie beschäftigen.



IMSA

In der IMSA-Szene ist viel Bewegung – egal ob DPI, GTLM oder beim Kalender

Gerücht Nummer 4: Der Lauf in Laguna Seca Anfang November wackelt, weil die Differenzen mit dem neuen Rennstrecken-Management angeblich immer größer werden.

Gerücht Nummer 5: Die beiden Rennen in Watkins Glen (Bundesstaat New York) und Lime Rock (Connecticut) werden wohl ebenfalls gecancelled, weil beide Bundesstaaten Quarantänebestimmungen für Einreisende aus anderen US-Bundesstaaten erlassen haben, die eine Durchführung der Rennen de facto unmöglich machen. Als Ersatz ist ein zweites Rennen in Road Atlanta sowie ein Lauf in Charlotte im Gespräch.

Gerücht Nummer 6: Das bisherige Porsche-Werksteam CORE/Porsche NA aus der GTLM-Klasse befindet sich in Auflösung. Den Mechanikern wurde angeblich mitgeteilt, dass sie frei seien, für 2021 andere Angebote anzunehmen.

Diese Inhalte waren beim letzten IMSA-Lauf in Sebring die großen Gesprächsthemen im Fahrerlager. Es gibt keine Garantie, dass das alles so kommt – aber die Wahrscheinlichkeit ist hoch … ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24H-RENNEN FINDET STATT

Wie von Motorsport aktuell letzte Woche vermeldet, hat der ADAC Nordrhein mittlerweile bekannt gegeben, dass das 24h-Rennen Nürburgring vom 24. bis 27. September stattfinden wird – allerdings plant man zunächst ohne Zuschauer. Die Kosten sollen durch einen Fonds ausgeglichen werden, der von einigen Herstellern getragen wird. Journalisten dürfen wohl vom Rennen vor Ort berichten, die Zahl liegt geschätzt bei 50 bis 60 Medienvertretern. Wie bei der VLN sollen die Zuschauerplätze abgesperrt und kontrolliert werden. Was die Boxengasse betrifft, so wird noch über eine Lösung diskutiert. Bei der VLN ist sie ins Fahrerlager verlegt worden.

WEC SPA MIT 31 FAHRZEUGEN

Die Sportwagen-WM (WEC) hat die Nennliste für das 6h-Rennen in Spa Francorchamps am 15. August veröffentlicht. Demnach werden beim sechsten Rennen der laufenden Saison 31 Fahrzeuge am Start stehen. In der LMP1-Klasse stehen zwei Toyota, ein Rebellion sowie ein Auto des deutschen Kolles-Teams in der Nennliste. Neben den acht Regelstartern in der LMP2 kommt in Spa mit Eurasia Racing New Zealand sogar ein neues Team in die WEC, dazu setzt Algarve Pro Racing ein weiteres Auto ein. In der GTE-Pro-Klasse bleibt es beim bisherigen Dreikampf Porsche gegen Ferrari gegen Aston Martin; in der GTE-Am-Klasse stehen elf Autos am Start.

BMW: ROLLOUT FÜR M4 GT3

Ende Juli fand in Dingolfing der erste Rollout des neuen BMW M4 für die GT3-Klasse (siehe Bild) statt, hinterm Steuer saß der brasilianische BMW-Werksfahrer Augusto Farfus. Nur eine Woche später fand bereits der erste



richtige Test in Miramas statt. Der BMW M4 GT3 soll 2022 das bisherige GT3-Modell auf Basis des M6 ablösen. BMW ist besonders stolz darauf, dass das Entwicklungsteam den Rollout-Termin einhalten konnte – und das trotz Corona-Krise und einem mehrwöchigen Lockdown.

ROAR-TEST VOR 24H-RENNEN

Die IMSA-Serie hat letzte Woche nicht nur den Termin für das 24h-Rennen in Daytona (30./31. Januar 2021) fixiert, sondern auch bekannt gegeben, dass der Roar-Test, also der inoffizielle Saisonvortest der IMSA-Serie an gleicher Stätte, im nächsten Jahr in der Vorwoche des Rennens stattfinden wird, also vom 22. bis zum 24. Januar 2021. In der Vergangenheit fand der Vortest immer Anfang Januar statt, was aber für viele Teams aus Kostengründen unpraktikabel war.



Besondere Zeiten, aber gewohntes Bild: Alexey Lukyanuk gab in Rom den Ton an

„Es gibt nichts Schöneres“

Der internationale Rallyesport feierte mit dem EM-Auftakt in Italien seinen Restart. Während sich Titelfavorit Alexey Lukyanuk gegen Landesmeister Giandomenico Basso durchsetzen konnte, mussten die deutschsprachigen Teams mit leeren Händen abreisen.

Von: **Reiner Kuhn**

Fünf Monate nach Beginn der Corona-Pandemie herrscht nicht nur im gebeutelten Italien wieder Aufbruchsstimmung, sondern auch im Rallyesport. Bei hochsommerlichen Temperaturen hieß es weiter Abstand halten und Masken tragen. Was in Italien in öffentlichen Gebäuden gilt, ist beim topbesetzten EM-Auftakt auch in den nur mit speziellen Zugangscodes zugänglichen Bereichen Standard. Dem nicht genug, wurde an allen Eingängen die Körpertemperatur gemessen.

Wie ernst die Beteiligten das Gesundheitskonzept des Veranstalter nahmen, zeigte sich beim offiziellen Briefing. Die Teams vereinbarten, dass während der Servicearbeiten alle Mechaniker Masken tragen. „Ein tolles Statement, das zeigt, dass hier alle an einem Strang ziehen und zeigen wollen, dass auch Rallyesport aktuell möglich ist“, sagt EM-Koordinator Jean-Bapiste Ley beim Rundgang mit dem für die kontinentalen Rallyeserien verantwortlichen FIA-Manager Jérôme Roussel und WM-Promotor Oliver Ciesla.

Auch sportlich gab es einiges zu sehen: Kaum war die Rallye im Gange, verabschiedeten sich zwei Mitfavoriten. Adrien Fourmaux setzte seinen Ford Fiesta so vehement an eine Mauer, dass M-Sport für seinen Junior ein neues Auto aufbauen muss. Mehr Glück im Unglück hatte Andrea Crugnola: Der italienische Vize riss seinem Citroën C3 zwei Räder ab, konnte am zweiten und für die Landesmeisterschaft getrennt gewerteten Tag aber wieder ins Geschehen eingreifen und mit reichlich frischen Reifen sechs der verbleibenden neun Bestzeiten markieren.

Lukyanuk nicht zu halten

Citroën-Markenkollege Alexey Lukyanuk hatte ebenfalls sechs Mal die Nase vorne. Doch anders als Crugnola war der Russe vom Start weg vorn und gab die Führung bis ins Ziel auch nicht mehr ab. „Ich könnte erklären, wie schwierig es war, auf der zweiten Tagesetappe meinen Vorsprung zu verwalten. Aber was soll das? Wir haben gewonnen. Wichtiger ist, dass wir endlich wieder Rallyes fahren. Es gibt nichts Schöneres“, freut sich der 39-Jährige. Mit 16,1 Sekunden Rückstand wurde Giandomenico Basso (VW) Zweiter. Der italienische Landesmeister und EM-Champion von 2009 setzte im Qualifying zwar die Bestzeit, fand danach aber kein Mittel gegen Lukyanuk.

Dritter wurde Oliver Solberg im VW (+ 1.03 min). Schon vor der Rallye hatte der Sohn von Ex-Weltmeister Petter Solberg Dusel. Stein des Anstoßes waren zwei Testtage, die sich der 18-Jährige und sein Team am Montag und Dienstag gönnten. Dumm nur, dass laut FIA-Reglement Testfahrten zwei Wochen vor einem EM-Lauf im jeweiligen Austragungsland verboten sind. Die Stewards ließen Solberg mit einer Geldstrafe in Höhe von 6000 Euro davonkommen.

Stark unterwegs war Craig Breen im erstmals mit indischen

Nie war die Rallye-EM breiter und stärker besetzt als heute. In den Top 10 finden sich acht verschiedene Nationen, vier unterschiedliche Hersteller und drei Reifenmarken.

MRF Tyres bereiften Hyundai i20. Als Einziger blieb der Ire an der durchweg von Pirelli ausgerüsteten Spitze dran und verdrängte auf den letzten Metern gar noch Simone Tempestini (Skoda) von Platz 4.

Kreim mit starkem Auftakt

Auch Fabian Kreim (VW) wusste zu beeindrucken. Am Ende der ersten Tagesetappe fehlten dem Deutschen Meister nur zwölf Sekunden auf einen Podiumsplatz. Doch als er am Sonntagmorgen nachlegen wollte, verpasste er einen Bremspunkt, rutschte in eine Mauer und musste sein Auto mit defekter Radaufhängung abstellen. Wenig zu bestellen gab es für seine deutschen Kollegen: Dominik Dinkel (Skoda) landete beim EM-Debüt auf Platz 15, Albert von Thurn und Taxis (Skoda) auf Rang 17. Direkt dahinter kam ein enttäuschter Marijan Griebel (Citroën) ins Ziel. Nach knapp einjähriger Pause fand der Pfälzer nur schwer seinen Rhythmus. Beim Versuch, das Manko der vermeintlich schwächeren Michelin-Pneus mit erhöhtem Einsatz wettzumachen, handelte er sich einen Reifenschaden ein. Noch schlechter lief es für Niki Mayr-Melnhof: Technikmalessen an seinem Ford Fiesta gipfelten in einem gewaltigen Feuer im abendlichen Regrouping. Am Sonntag griff der Österreicher zwar nochmals ins Geschehen ein, haderte aber weiter mit der Fiesta-Technik.

Bei den U27-Junioren endete das zweitägige Sekundenduell von Pedro Antunes (Peugeot) und Ken Torn (Ford) dramatisch. Auf den allerletzten Metern warf der Portugiese seinen brandneuen 208 Rally 4 weg, sodass der estnische Gastfahrer mit seinem Fiesta Rally 4 aus der Junior-WM mit fast vier Minuten Vorsprung vor dem Spanier Josep Bassas (Peugeot) siegte.

Beim internationalen Restart führte neben Hyundai-Werkspilot Dani Sordo erstmals auch WRC2-Weltmeister Pierre-Louis Loubet einen i20 WRC aus. Der Korse überraschte mit schnellen Zeiten. Auch deshalb darf man gespannt sein, wie der 23-Jährige bei den anstehenden WM-Läufen in Estland, der Türkei, Deutschland und Sardinien mithält. ■

RALLYE ROM (24.–26. 7. 2020)

Erster von 6 EM-Läufen mit 15 Wertungsprüfungen über 197,80 km

1.	Lukyanuk / Eremeev (RUS/RUS), Citroën C3	1:58.57,0 h
2.	Basso / Granai (I/I), Volkswagen Polo	+ 16,1 s
3.	Solberg / Johnston (S/IRL), Volkswagen Polo	+ 1.03,2 min
4.	Breen / Nagle (IRL/IRL), Hyundai i20	+ 1.57.0 min
5.	Tempestini / Itu (I/I), Skoda Fabia	+ 1.58,3 min
6.	Llarena / Fernandez (E/E), Citroën C3	+ 2.15,9 min
7.	Munster / Louka (NL/B), Hyundai i20	+ 2.20,5 min
8.	Mareš / Holoušek (CZ/CZ), Skoda Fabia	+ 2.26,0 min
9.	Michelini / Perna (I/I), Volkswagen Polo	+ 2.31,9 min
10.	Lindholm / Korhonen (FIN/FIN), Skoda Fabia	+ 2.54,0 min

Bestzeiten: Lukyanuk 6; Crugnola 6; Basso 3.

EM-STAND NACH LAUF 1

1.	Alexey Lukyanuk (RUS)	38 Punkte
2.	Giandomenico Basso (I)	32
3.	Oliver Solberg (S)	26
4.	Craig Breen (IRL)	19
4.	Simone Tempestini (I)	19
6.	Efrén Llarena (E)	15
7.	Grégoire Munster (NL)	13
8.	Filip Mareš (CZ)	12
9.	Emil Lindholm (FIN)	9
10.	Miko Marczyk (PL)	7

Junioren U 28

1.	Oliver Solberg (S)	40 Punkte
2.	Simone Tempestini (I)	30
3.	Efrén Llarena (E)	26

Junioren U 27

1.	Ken Torn (EE)	39 Punkte
2.	Josep Bassas (ES)	31
3.	Amaury Molle (B)	23



ERC

Monumental: Eine Kulisse wie das Kolosseum können nicht viele vorweisen



ERC

Vorbildlich: Alle trugen Maske



ERC

Standard: Fiebermessen am Eingang



ERC

Kein Fieber, aber Feuer: Mayr-Melnhofs Fiesta brannte an der Zeitkontrolle



ERC

Überzeugend: WRC-Novize Loubet fuhr im Hyundai schnelle Zeiten



WM-Restart in Estland

Der Countdown läuft

JANUS REE

Im Land des Weltmeisters soll die Topliga mit einem neugeschaffenen WM-Lauf wieder Fahrt aufnehmen. Vier Wochen vor der Rallye Estland haben die Organisatoren die Details zum Restart veröffentlicht.

Von: **Reiner Kuhn**

Das gibt es auch nicht alle Tage: Im Juni standen neben Estlands Premierminister Jüri Ratas auch sein Kultur- und Finanzminister auf der Bühne, als man gemeinsam mit dem Geschäftsführer des WM-Promoters, Oliver Ciesla, die Rallye Estland und damit den Austragungsort für den Restart der Topliga am ersten September-Wochenende verkündete. „Estland ist nicht nur die Heimat der Weltmeister Ott Tänak und Martin Järveoja, sondern nun auch Veranstalter einer WM-Rallye“, so Premier Ratas stolz. „Ich danke und gratuliere dem Organisationsteam.“

Kopf der Veranstaltung ist Rallyedirektor Urmo Aava, der im Vorjahr die Werksteams für einen Gastauftritt in seine Heimat holte und diese mit tollen Strecken und Organisation begeisterte. Nichts anderes ist der Anspruch, wenn der nördlichste der drei baltischen Staaten Anfang September als 33. Nation seit der Premiere im Jahr 1973 einen WM-Lauf ausrichtet.

Nun haben Aava und sein Rallyeleiter Silver Kütt die Route rund um Tartu (die zweitgrößte Stadt des Landes) und einen Zeitplan veröffentlicht. Auf dem Programm stehen 17 Schotterprüfungen über insgesamt 232,64 Kilometer. Mehr Sorgen als die Streckenauswahl bereitet Aava, Kütt und deren Team in Zeiten der Corona-Pandemie das Zuschauer-Management. Denn nirgends ist die Rallyebegeisterung größer als in dem gut 1,3 Millionen Einwohner zählenden Estland. Auch deshalb steht die Rallye beim Innenministerium und dem Gesundheitsamt ganz oben auf der Agenda. In Absprache mit den Behörden wurde ein maximales Kontingent von 20 000 zugelassenen Personen festgelegt: 1500 Teammitglieder, 2500 unmittelbar in die Durchführung der Rallye involvierte Personen und immerhin 16 000 Zuschauer.

Die personalisierten Eintrittskarten werden in 16 Gruppen unterteilt, damit sich höchsten 1000 Fans zur gleichen Zeit an einem Ort aufhalten. An den weitläufigen Strecken soll man nur mit gültigem Ticket Zugang haben. Um das zu gewährleisten, sollen neben der Polizei auch der Grenzschutz und das Militär eingebunden werden. Schließlich geht es um nicht weniger, als im Land der aktuellen Champions zu zeigen, dass Großveranstaltungen im öffentlichen Raum funktionieren. Für die Detailarbeit bleiben nur noch vier Wochen. ■



JANUS REE

Promoter Ciesla und Premier Ratas (v. l.)

Der weitere Rallye-WM-Fahrplan

Ypern ist bereit, aber nicht bestätigt

In kürzester Zeit wurde die Rallye Ypern zum WM-Lauf ausgebaut. Doch ob der belgische Asphalt-Klassiker Anfang Oktober zur Topliga zählt, entscheidet sich in der Türkei.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum zeichnete sich für die Organisatoren der Rallye Ypern die Chance ab, dass ihre Asphalt-Rallye vom 2. bis 4. Oktober zum WM-Lauf aufrücken könnte, präsentierten sie ein zweites Szenario. „So eine Chance muss man wahrnehmen“, sagt Alain Penasse, Präsident des Ypern-Veranstalters Club Superstage und erklärt: „Das Roadbook für den belgischen Meisterschaftslauf ist fertig. Wird es aber ein WM-Lauf, dürfen sich die Teams auf ein ganz besonderes Finale freuen.“

Nach zwei Rallyetagen und 15 Wertungsprüfungen in Westflandern geht es dann in die gut 200 Kilometer entfernte Region Wallonien. Zwei Prüfungen der Rallye Boucles de Spa folgt die abschließende Power-Stage durch die berühmte Eau-Rouge-Passage von Spa-Francorchamps. Und besser noch: Der Zieleinlauf wird beim dort zeitgleich stattfindenden Rallycross-WM-Lauf stattfinden, sodass erstmals zwei unterschiedliche WM-Veranstaltungen aufeinandertreffen.

„Das Konzept steht, inklusive den behördlichen Corona-Auflagen, sprich limitierten Zuschauerzahlen für Großveranstaltungen“, versichert Penasse. Nach Ott Tänak in Estland käme Thierry Neuville zu einem WM-Heimspiel: „Das wäre natürlich ein Traum. Ypern bleibt aber eine der schwierigsten Asphalt-Rallyes der Welt.“ Neuville muss es wissen: Sieben Mal startete der 32-Jährige in Ypern, nach dem Gesamtsieg 2018 rückte er im Vorjahr gar im i20 WRC aus.

Ob die Rallye Ypern Teil der Rallye-WM wird, entscheidet sich allerdings in der Türkei. „Wir haben gültige Verträge“, heißt es vom WM-Promoter, der gemeinsam mit dem türkischen Veranstalter auf eine Entscheidung aus dem Innen- und Sportministerium wartet. Soll heißen: Einen WM-Lauf in Belgien wird es nur geben, wenn die Rallye Türkei wie erhofft auf den 16. bis 20. September nach vorne rückt oder aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt wird. Bleibt die türkische WM-Runde auf dem ursprünglichen Termin vom 23. bis 26. September, ist Ypern raus. ■



RALLYE YPERN

Wiederholung möglich: Lokalheld Neuville im i20 WRC bei der Ypern 2019



Keine Weinberge, keine Fans, stattdessen nur Hinkelsteine und Militärschrott

ROESELER

Rallye Deutschland

Hier oder gar nicht

Die Rallye Deutschland braucht aufgrund der Corona-Auflagen ein neues Konzept. Die Weinbergpisten sind ebenso raus wie Zuschauer. Wenn, wird nur auf dem Militärgelände von Baumholder gefahren.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye Deutschland (22.–25.10.) mit ihrem Mix aus engen Weinbergpisten an der Mosel, Landstraßen im Saarland und den Panzerplattenwegen von Baumholder ist 2020 so nicht umsetzbar. Die behördlichen Auflagen, vor allem das bis Ende Oktober gültige Verbot von Großveranstaltungen, machen dem veranstaltenden ADAC einen Strich durch die Rechnung. Doch aufgeben will man deshalb nicht. In knapp zwölf Wochen muss ein neuer WM-Lauf stehen, denn eine Terminverschiebung ist nicht drin: Baumholder steht nur zweimal im Jahr zur Verfügung, vier Wochen im August und eine im Oktober.

Der Servicepark bleibt aufgrund der guten Infrastruktur mit Strom- und Wasseranschlüssen sowie ordentlichem Telefonnetz am Bostalsee. Der Zutritt soll aufgrund bestehender Corona-Auflagen auch für Teammitglieder, Offizielle sowie Mitarbeiter der Rallye limitiert und für Zuschauer nicht gestattet sein.

Wichtiger: Die Rallye findet nur noch auf dem rund 20 Kilometer entfernten Militärgelände von Baumholder statt. Der Plan sieht je eine Tagesetappe am Freitag und Samstag mit zusammen rund 220 Wertungskilometern vor. Schwieriger, als auf dem weitläufigen Areal verschiedene Strecken auszuweisen und abzusichern, wird es sein, trotz strengem Zugangsverbot Zuschauer fernzuhalten, denn das gut 11000 Hektar große Militärgelände ist größtenteils offen und nicht umzäunt. Hardcore-Fans aus aller Herren Länder davon abzuhalten, an die Strecken zu pilgern, wird ohne zusätzliches Sicherheitspersonal kaum zu bewerkstelligen sein.

Deshalb bleibt vorerst weiter offen, ob der ADAC bereit ist, den WM-Lauf ohne Einnahmen aus dem Ticketverkauf durchzuführen. Diesbezügliche Gespräche mit dem WM-Promoter und der FIA stehen noch aus. ■

Junior-WM

Restart in Estland

Sieben Monate nach dem Saisonauftakt in Schweden nimmt die Junior-WM Anfang September wieder Fahrt auf. Nach der Rallye Estland stehen noch zwei weitere WM-Läufe auf dem Programm.

Anfang September endet auch für die WM-Junioren die Corona-Zwangspause. Mit der Rallye Estland (03.–06.09.) steht für die Nachwuchsmeute im von M-Sport zentral eingesetzten Ford Fiesta Rally4 eine ganz neue Aufgabe auf dem Programm. Danach sollen noch die Rallye Deutschland (15.–17.10.) sowie die in den Herbst verlegte Rallye Italien (29.10.–01.11.) auf Sardinien folgen.

Neben den drei besten Ergebnissen der insgesamt vier WM-Läufe fließen wie bisher auch die Bestzeiten (jeweils ein Punkt) in die Gesamtwertung ein. Trotz verkürztem Kalender bleibt das größte Förderpaket in der Historie der Nachwuchsserie bestehen. Der Junior-Champion 2020 gewinnt einen allradangetriebenen Ford Fiesta Mk II, 200 Pirelli-Reifen sowie eine kostenlose Registrierung und fünf Einsätze in der WRC3 im Jahr 2021. ■ RK



M-SPORT

Junior-WM: Nur halbes Programm, aber 2021 volle Saison für den Sieger

Alpine A110 Rally R-GT

Kultcoupé ist zurück

Nach ersten Auftritten im Frühjahr kann die Alpine A110 Rally nun auch international eingesetzt werden. Seit Juli ist die Neuauflage des Kultautos von der FIA für die R-GT homologiert.

Das Debüt der neuen Alpine A110 Rally mit François Delecour am Steuer endete bei der französischen Rallye le Touquet im März auf Gesamtrang 11. Dann kam Corona, und auch bei Entwicklungspartner Signatech standen die Räder still. Nun erteilte die FIA die R-GT-Homologation, und der Enkel jenes Kultautos, das beim allerersten WM-Lauf in Monte Carlo 1973 einen Dreifacherfolg feierte, kann im internationalen Rallyesport eingesetzt werden.

Das 1100 Kilo leichte und von einem 320 PS starken 1,8-Liter-Turbomotor angetriebene Sportcoupé steht auf 18-Zoll-Rädern und kommt mit einem sequenziellen Sechsganggetriebe und hydraulischer Handbremse daher. Mit 160000 Euro netto (ohne Optionen) kostet der französische Hecktriebler rund 30000 Euro mehr als der italienische Konkurrent Abarth 124 R-GT. ■ RK



SIGNATURE

Nach 48 Jahren: Renault homologiert wieder eine 1,8-Liter-Alpine A110

„Hätte mehr vom DMSB erwartet“

Sachsen-Rallye-Chef Michael Görlich redet Klartext über die Absage seiner Rallye, Erwartungen an den Verband und Sorgen für die Zukunft.

Von: **Michael Heimrich**

Wissen Sie noch, was am 17. Juni verkündet wurde?
Ja, das weiß ich noch sehr genau. Die Bundesregierung gab bekannt, dass nicht nur bis Ende August, sondern noch bis Ende Oktober keine Großveranstaltungen genehmigt werden können. Mir war sofort klar, dass es für unsere Sachsen-Rallye damit sehr schwer werden würde.

Trotzdem haben Sie bis Mitte Juli um eine Genehmigung gekämpft. Woran ist es am Ende gescheitert?
Wir hatten fünf verschiedene Konzepte ausgearbeitet: eine normale Rallye, wie in den Jahren zuvor. Eine Rallye ohne den beliebten Rundkurs Glück-Auf-Brücke mitten in Zwickau, der sehr viele Zuschauer anlockt. Eine verkürzte Rallye, die nur am Samstag stattfindet. Eine Rallye mit einem streng abgeschirmten Servicepark auf dem Platz der Völkerfreundschaft und eine Rallye, die in Plauen beginnt und nach Zwickau führt. Die letzte Variante war aus meiner Sicht genehmigungsfähig.

Das sahen die Behörden in Zwickau aber anders …
Wir haben sehr gute Kontakte zur Stadt und ihrer Verwaltung. Die Rallye ist in Zwickau gewollt und soll dort auch bleiben. Deshalb wollte ich nicht mit Biegen und Brechen eine Genehmigung erzwingen. Wir haben auf weitere Schritte bei anderen Behörden verzichtet und die Entscheidung akzeptiert.

Woran scheiterte die Genehmigung im Detail?
Wir hätten dokumentieren müssen, wer sich entlang unserer Wertungsprüfungen aufhält, Stichwort Kontaktverfolgung. Diese Datenerfassung ist aber bei über 70 Kilometern Strecke für uns nicht möglich. Nicht nur weil wir in diesem Jahr mit besonders vielen Zuschauern rechnen mussten, wir fahren ja auch durch einige Orte; und ich kann keinen Anwohner verpflichten, sich bei mir zu registrieren. Das hört ja nicht bei diesen Leuten auf, in der Vergangenheit wurden gerne Tribünen auf Grundstücke gebaut, was noch mehr Menschen bedeutet, die sich auf privatem Grund aufhalten.



DÖRRENBÄCHER

„Ich wollte nicht auf Biegen und Brechen eine Genehmigung erzwingen. “

Michael Görlich

Sind aus Ihrer Sicht diese Anforderungen zu hoch?
Wenn ich in die mehr als gut gefüllten Fußgängerzonen unserer Städte schaue, dann frage ich mich, warum dort niemand erfasst wird? Es gibt noch andere Beispiele, wo ich die Unterschiede nicht erkennen kann. Ich hätte mir in dieser Frage deshalb mehr Unterstützung vom DMSB gewünscht. Dort hat man zwar ein Hygienekonzept ausgearbeitet, aber das hat mit der Realität nichts zu tun, und das Zuschauerproblem ist ungelöst. Jeder Veranstalter wird allein gelassen, und eines muss man deutlich sagen: Bleibt es bei der bestehenden Kontaktverfolgung, sehe ich für 2021 keine Chance für unsere Rallye. Der DMSB muss deshalb die Initiative ergreifen und sollte sich auch mit anderen Sportverbänden zusammenschließen, um eine größere Lobby aufzubauen. Veranstaltungen, die Zuschauer brauchen, gibt es ja nicht nur im Motorsport.



DÖRRENBÄCHER

Auch 2021 in Gefahr: Sachsen-Rallye unter geltenden Corona-Regeln

Auch der ADAC kämpft gerade um die Genehmigung der Rallye Deutschland. Nach all den Erfahrungen, welchen Ratschlag hätten Sie?
Ich muss ehrlich zugeben, dass ich im Moment nicht in der Haut der Verantwortlichen stecken möchte. Wir brauchen den deutschen WM-Lauf in diesem Jahr, denn 2021 gibt es durch die wiedereingeführte Rotation bereits eine Zwangspause. Generell wird sich der ADAC die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis stellen. Eine Rallye, die nur auf Baumholder und ohne Zuschauer stattfindet, ist machbar und wäre auch sportlich anspruchsvoll, aber ohne Einnahmen aus dem Ticketverkauf wäre der Verlust für den Veranstalter sehr hoch. Die Überwachung des Gebiets ist aufwendig, dazu kommt die Absperrung des Serviceparks am Bostalsee. Man wird sehen, wie sich der ADAC entscheidet. Ich jedenfalls hoffe, dass wir eine Rallye Deutschland erleben werden.

Werden wir eine Sachsen-Rallye 2021 erleben?
Davon gehe ich aus. Der AvD ist als Sponsor weiterhin an unserer Seite; und auch in Zwickau stehen alle Türen für uns offen. Nun muss der DMSB handeln und in Fragen der Kontaktverfolgung Unterstützung bieten. Allerdings müssen wir auch abwarten, wie viele Fahrer und Teams überhaupt noch an den Start der Deutschen Rallye Meisterschaft 2021 gehen werden. Vor allem die Teams konnten ihre Fahrzeuge in dieser Saison bislang nicht vermieten, und bei einigen geht es deshalb an die Substanz. Daher werden wir uns auch mit der Konkurrenzsituation zwischen DRM und DMSB Rallye Cup (DRC) beschäftigen müssen, damit sich beide Serien nicht gegenseitig schaden. Klar ist: Der Kampf um jeden einzelnen Starter wird in Zukunft nicht einfacher werden. ■



Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schrauben-drehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,– €



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug • Nach 25 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).
Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Die blaue Flunder

1970 sorgte Jean-Claude Andruet für den ersten internationalen Titel von Alpine-Renault. Mit der A110 gewann er die Rallye-Europameisterschaft. Aber die Generalprobe bei der Monte verpatzte er.

Von: **Dirk Johae**

Das Rallye-Jahr 1970 begann mit Fake News. Die Rallye Monte Carlo hatte noch gar nicht richtig angefangen, als die ersten Meldungen vom Ausfall der Startnummer 1 die Runde machten. Alpine-Werksfahrer Jean-Claude Andruet war nur etwa zwei Stunden nach dem Start in Monte Carlo bereits draußen. Er habe die vorgeschriebene Route verlassen, hieß es, und die Stempelkontrolle in Le Fugeret verpasst. Ein peinlicher Fehler für ein Werksteam, der eigentlich seinem Beifahrer Patrice Écot anzulasten wäre.

Es ist allerdings bekannt, dass Andruet nicht zimperlich mit seinen Copiloten umging. „Tête brûlée“ nannten ihn seine Landsleute: Draufgänger oder Heißsporn. Wer die Nachricht erfuhr, konnte sich sofort ausmalen, wie es nach der verpassten Kontrolle in der engen Butze des königsblauen A110 zuging. Diese Geschichte wurde zwar noch Jahrzehnte lang weitererzählt, aber Andruets hitziger Charakter führte zu einem anderen Ausfallgrund: der Kollision mit einem „zivilen“ Renault. Er hatte aufs Tempo gedrückt, weil er in der nächsten Bar nicht als Letzter ankommen wollte: Dann hätte er dort für alle Rallyefahrer den Espresso zahlen müssen.

Gallier gegen Germanen

Das Resultat war das Gleiche: „Andruet/ Écot forfait“. Damit war die erste von zwei gestarteten Alpine-Renault mit dem neuen, größeren 1,6-Liter-Motor ausgeschieden. Die zweite Hoffnung zerbrach mitten in der ersten Sonderprüfung an einem Felsen in der Schlucht von St. Auban. Andruets Teamkollege Jean Vinatier konnte seine blaue Flunder auf einem vereisten Stück nicht mehr abfangen und zerstörte an der grauen Wand eine Vorderradaufhängung. Ursache war die ausgefallene Gegensprechanlage. Laute Warnrufe von Beifahrer Jean-François Jacob seien so vom Brüllen des Vierzylinders übertönt worden. Auch diese Story aus dem Schatz der Alpine-Brüder sorgte bei der Konkurrenz für schadenfrohes Schmunzeln.

Damit waren beide A110 1600 früh ausgefallen. Die Homologation war gerade noch rechtzeitig fertig geworden. Für Schadensbegrenzung sorgte Alpinist Jean-Pierre Nicolas, der mit einer 1300er-Version hinter zwei mit 240 PS leistungsmäßig überlegenen Porsche 911 S auf den dritten Platz vorfuhr. Immerhin konnte der wehrhafte Gallier mit seiner nur 135 PS starken Berlinette den 911 S des Schweden Aake Andersson auf Distanz halten. Das milderte die Schmach von Fugeret und St. Auban.

Den neuen 1,6-Liter-Motoren hatte Alpine-Miracolix Marc Mignotet alles für künftige Erfolge mitgegeben. In seiner PS-Küche in Gennevilliers vor den Toren von Paris nahm er sich jeden einzelnen Motor selbst vor. Als einzigen Mitarbeiter duldete er einen Gehilfen: „Es würde endlos dauern, neue Kräfte anzulernen.“ Jeder Werksmotor von Alpine ging durch seine Hände, selbstverständlich auch der Reihenvierzylinder, der in Jean-Claude Andruets nächstem Einsatzfahrzeug steckte. Es war wieder eines der frischen



MCKLEIN

„Seine lieben Freunde nennen ihn ‚La Panique‘ (die Panik); ein aufbrausender, schusseliger, schwieriger Typ.“

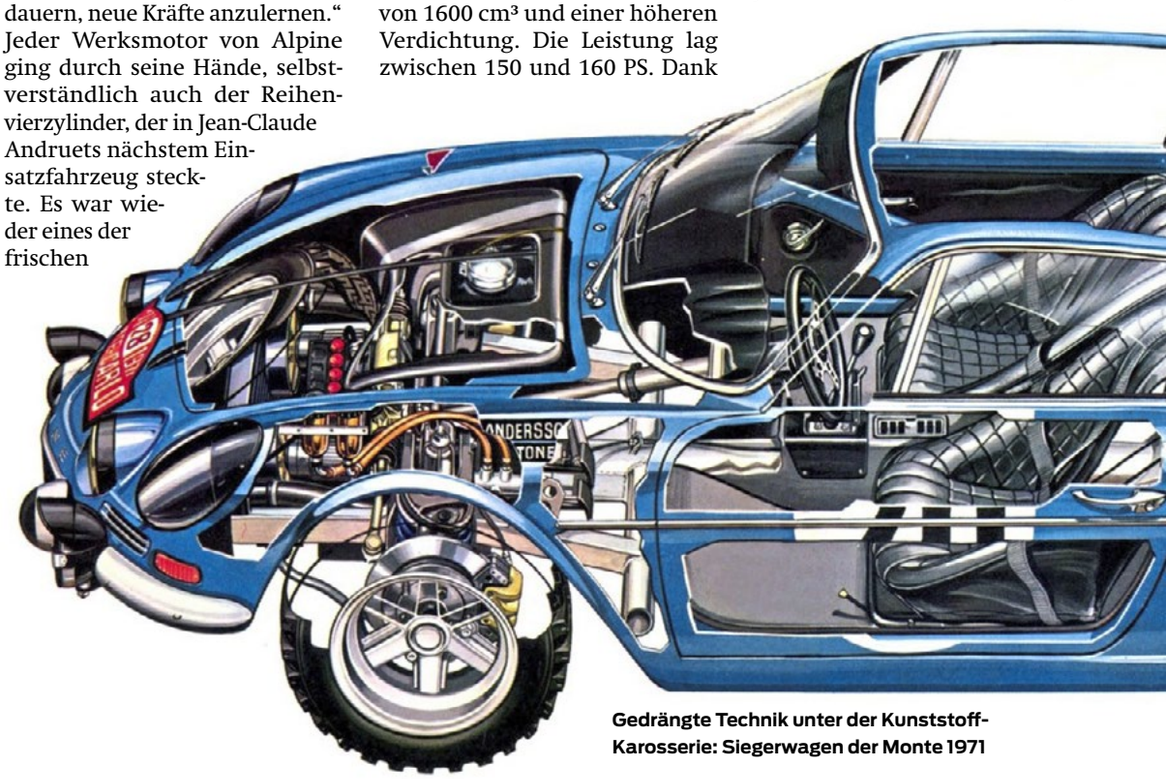
Herbert Völker über Andruet

1,6-Liter-Triebwerke mit Querstromkopf, dessen Basis aus dem Renault 16 TS stammt. Mignotet verfeinerte den Serienmotor aus der Fließhecklimousine mit schärferen Nockenwellen, zwei Weber-Doppelvergasern vom Typ 45 DCOE, einem höheren Hubraum dicht am Klassenmaximum von 1600 cm³ und einer höheren Verdichtung. Die Leistung lag zwischen 150 und 160 PS. Dank des geringen Fahrzeuggewichts von 685 Kilogramm konnte es der A110 1600 mit den Porsche 911 aufnehmen. Die leichte Karosserie aus Polyester, die auf einen Zentralrohrrahmen montiert war, sorgte für ein gutes Leistungsgewicht.

Zum Erfolgsrezept gehörte ein sehr gutes Fahrwerk mit Einzelradaufhängung an je zwei Dreieckslenkern vorn und einer Pendelachse mit Schublenkern und je zwei Stoßdämpfern hinten. Schon in der Serienversion war der nur 1,13 Meter hohe GT auf bestmögliche Sportlichkeit getrimmt. „Die Autos sind in der Serie derart gut und stark, dass wir relativ wenig damit zu tun haben, unsere Wagen zu präparieren“, meinte Alpine-Motorsportchef Jacques Cheinisse.

EM-Start auf der Solitude

Zurück zu Andruets nächstem Einsatz: Mit einem solchen schon in der Serie agilen Sportler kam der Gallier im März dem zentralen Porsche-Lager Zuffenhausen schon geografisch so nah wie nie zuvor. Auf der Solitude, dem Straßenrennkurs vor den Toren Stuttgarts, startete die Rallye Lyon-Charbonnières, der erste von insgesamt 22 EM-Läufen des Jahres. Die 11,4 Kilometer lange,



Gedrängte Technik unter der Kunststoff-Karosserie: Siegerwagen der Monte 1971

DIE ERFOLGE


MCKLEIN

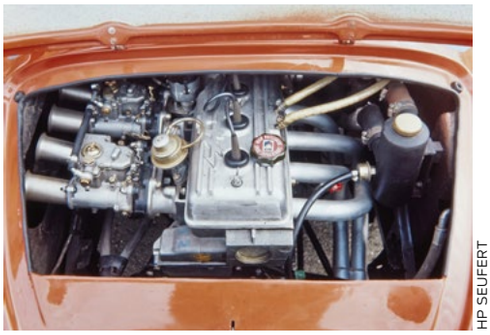
Debüt: Rallye Monte Carlo 1970
Einsätze: 8 (Int. Markenmeisterschaft) und 14 (EM)
Einsatzzeit: 1970/71 (1600)
Siege: je 7 (Int. Markenm. und EM)
EM-Punkte: 100

DAS DETAIL


HP SEUFERT

Der Blick der Alpine-Fahrer fällt auf klassische, in Chrom gefasste Rundinstrumente. In den großen Veglia-Tacho rechts ist die Tankanzeige integriert. Der links angebrachte Drehzahlmesser ist kleiner als in der Serie und im Uhrzeigersinn gedreht eingebaut. Unser Bild stammt aus der A110 von Bergmeister Dieter Kern aus Ransbach, der für das Team des deutschen Renault-Importeurs startete. Unter dem Drehzahlmesser ist eine Öldruckwarnleuchte. Die drei kleinen Kontrollinstrumente zeigen Öldruck, Wassertemperatur und Batteriespannung. Klassisch wie die Instrumente ist das kleine Sportlenkrad mit gelochten Speichen und griffigem Lederkranz.

DIE TECHNIK


HP SEUFERT

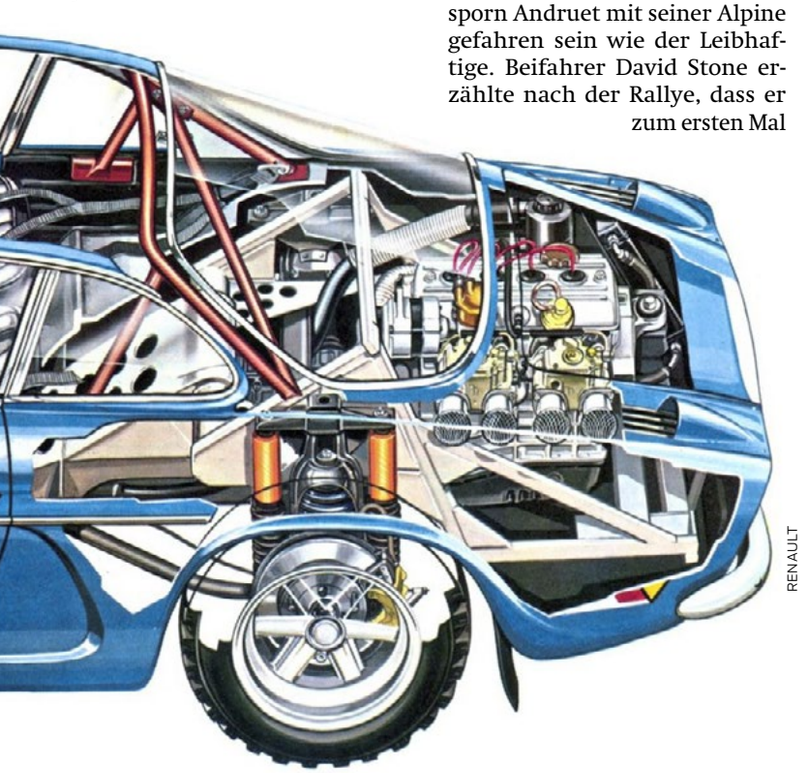
Bezeichnung:
Alpine Renault A110 1600
Polyesterkarosserie, Zentralrohrrahmen (Stahl)
Motor: Reihen-Vierzylinder, 1596 cm³, 150-160 PS bei 7000/min
Getriebe: 5-Gang
Vorderachse:
Einzelrad, 2 Dreieckslenker
Hinterachse:
Pendelachse, Schublenker
Reifen: 165 x 13 (Michelin)
Länge: 3850 mm
Breite: 1520 mm
Höhe: 1130 mm
Radstand: 2100 mm
Spur v/h: 1296/1275 mm
Tank: 79 l
Gewicht: 685 kg

abgesperrte Rundstrecke war Ort der ersten Sonderprüfung.

Andruet wurde Zweiter hinter dem vor der Saison von Alpine zu Porsche übergelaufenen Gerard Larrousse, aber nur mit 18 Sekunden Rückstand. Andruet verlor je Kilometer lediglich 0,26 Sekunden auf den Werks-Porsche, einem nur 840 Kilogramm wiegenden Prototyp.

Auf die Solitude folgten zwölf weitere Sonderprüfungen. Die Gesamtstrecke mit rund 2000 Kilometern musste in zwei Tagen und einer Nacht bewältigt werden. Nur eine Mini-Pause von drei Stunden durften sich die Equipes gönnen. Im Ziel konnte Jean-Claude Andruet seinen ersten Saisonsieg feiern, weil Porsche-Fahrer Larrousse mit gebrochenem Kipphebel ausgefallen war. Doch bis dahin muss Heißsporn Andruet mit seiner Alpine gefahren sein wie der Leibhaftige. Beifahrer David Stone erzählte nach der Rallye, dass er zum ersten Mal in seiner Karriere Angst gehabt hätte. Andruet brauchte einen neuen Beifahrer.

Drei seiner insgesamt fünf EM-Siege und seinen zweiten Platz bei der Korsika-Rallye fuhr Andruet mit Michèle Veron heraus. Die burschikose Copilotin hatte großen Anteil am EM-Gewinn, dem ersten internationalen Titel für Alpine-Renault. Zusätzlich feierte das Werksteam Siege bei der Rallye San Remo und der Akropolis. 1973 gewann Andruet mit seiner Beifahrerin „Biche“ die Monte mit dem rund 175 PS starken Werks-A110 1800. Renault-Alpine wurde in jenem Jahr der erste Sieger des Marken-WM-Titels. Nur Andruet flog am Ende aus der Equipe: „La Panique“ hatte zu viel Unruhe gestiftet. ■


RENAULT



HP SEUFERT

A110 für die Rennstrecke: Die Alpine-Renault von Bergmeister Dieter Kern



WILHELM

Zwei Hersteller, 16 Autos: Die DTM startet in Spa in ihre wohl letzte Saison mit den aktuell verwendeten Tourenwagen-Prototypen

Start ins Ungewisse

Am Wochenende startet die DTM in Spa in ihre Saison. Es wird aller Voraussicht nach das letzte DTM-Jahr mit den aktuellen Fahrzeugen sein. Trotzdem und gerade deswegen dürfen sich die Fans freuen.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf absehbare Zeit wird es also vielleicht um die letzten „echten“ DTM-Titel gehen, also in einer Serie mit eigenständiger Fahrzeug-DNA, ehe ab 2021 das sich abzeichnende GT3-Szenario Einzug halten dürfte. Auch deshalb wird die Saison 2020 unter ganz besonderer Beobachtung stehen. Betrachtet man beispielsweise den Hockenheimring, so ergibt sich ein Zeitdelta von rund neun Sekunden zwischen DTM-Auto und GT3-Fahrzeug – natürlich zugunsten des „Tourenwagens“.

Der Ritt auf der fast 600 PS starken Kanonenkugel wird in diesem Jahr von einigen Änderungen im Reglement begleitet. Die angesprochene Motorleistung, die im vergangenen Jahr noch rund 610 PS betrug, fällt durch die Begrenzung der Kraftstoff-Durchflussmenge von 95 auf 90 kg/h um rund 30 PS. Da im Push-to-Pass-Betrieb aber weiter maximal 100 kg/h anliegen, beträgt das Delta zwischen Normalbetrieb und P2P-Aktivierung rund 60 statt 30 PS. Auch 2020 leisten die Autos also bis zu 640 PS, wenn der entsprechende Knopf am Lenkrad gedrückt wird.

Weitere Kostenreduktion

Die einhergehende Änderung im sportlichen Reglement betrifft sowohl das Qualifying als auch das Rennen. Durften P2P und der „Klappflügel“ (DRS) bisher nur im Rennen eingesetzt werden, sind die eigentlich als Überholhilfen gedachten Werkzeuge jetzt auch im Zeittraining erlaubt. Das dürfte noch einmal für neue Rekordzeiten sorgen.

In den Rennen darf Push-to-Pass nun in 24 statt bisher zwölf Runden genutzt werden, auch die DRS-Aktivierungen im Rennen werden je nach Strecke erhöht. Die einzige andere große Änderung im sportlichen Reglement betrifft die weitere Reduzierung des Teampersonals, natürlich zur Kostensenkung.

> Dank neuer Kraftstoff-Durchflussmenge sinkt die Basis-Leistung auf rund 580 PS. Das Push-to-Pass-Delta steigt dadurch aber von 30 auf 60 PS. Mehr Überholmanöver sind garantiert.

Die restlichen wichtigen Neuerungen betreffen allesamt die technische Seite. Die neuen Kraftstoff-Durchflussmengen wurden schon erwähnt. Des Weiteren gibt es neue Aerodynamik-Teile. Am auffälligsten ist der sogenannte HYLO Device. Dieses Akronym steht für „High Yaw Lift-Off“ und bezeichnet das Phänomen, dass abtriebsstarke Autos leicht abheben, sobald sie bei einem Highspeed-Dreher einen gewissen Gierwinkel (Yaw) erreichen. Die neuen Finnen, die sich an der Heckflügelaufhängung befinden, sorgen dafür, dass solche großen Gierwinkel gar nicht erst entstehen, indem sie für ein größeres Rückstellmoment am Heck sorgen. Vereinfacht gesagt: Die Finnen fangen ein sich drehendes Heck bei Highspeed regelrecht ein. Die Entwicklung des neuen Einheitsteils, das performanceneutral bei beiden Marken zum Einsatz kommt, lief übrigens bei Audi unter Projektleiter Yannick Mangel.

Die sogenannte „Shoebox“, die sich seitlich unten am Heck befindet, besteht seit diesem Jahr aus einem Naturfaserverbundstoff statt aus Kohlefaser. Das neue Teil, das im Zweikampf schnell zum Verschleißteil wird,

ist stabiler und hinterlässt in der Herstellung einen deutlich kleineren CO_2-Fußabdruck.

Die weniger offensichtlichen Änderungen betreffen vor allem die „echten" Verschleißteile. So dürfen in diesem Jahr nur noch maximal 15 Unterbodenplatten pro Fahrzeug eingesetzt werden, bisher gab es hier keine Begrenzung. Auch die Anzahl der Kupplungen, Bremsscheiben und Bremsbeläge an der Hinterachse wird weiter begrenzt. Auch das, um Kosten zu sparen.

Angesichts des neuen Verbots einer zusätzlichen Bremsenkühlung dürften einige Beteiligte fast froh sein, dass der Norisring diesmal nicht befahren wurde. Und auch aufgewärmt werden darf weniger: So darf das Getriebeöl nicht mehr wie bislang extern vorgeheizt werden, um vom Start weg einen besseren Wirkungsgrad zu erreichen.

Wundertüte Kubica?

Bleibt der Ausblick auf das sportliche Geschehen. Die Favoriten auf den Titel sind schnell gefunden, wenn man sich vor Augen hält, dass sich am grundlegenden technischen Reglement fast nichts geändert hat. Die große Frage wird sein: Hat BMW die Lücke zu Audi geschlossen oder zeigte der ITR-Test am Nürburgring, als die Ingolstädter doch deutlich die Nase vorn hatten, schon ein realistisches Bild?

Sicher ist, dass Titelverteidiger René Rast (Audi) wieder die Messlatte sein wird, wenn man Meister werden möchte. Rast bringt nicht nur den Speed, sondern auch die Akribie und den Arbeitswillen mit, die in der so engen DTM den kleinen, großen Unterschied ausmachen. Nico Müller (Audi) will als Vizemeister den nächsten Schritt machen, und Marco Wittmann (BMW) nicht „nur" die Münchner Speerspitze sein, sondern seinen dritten Titel nach 2014 und 2016 holen.

Die größten Überraschungsmomente dürften die Neulinge bereithalten. Da wäre zum einen DTM-Rückkehrer Lucas Auer, der als gestandener Laufsieger bei BMW zum Titelaspiranten aufsteigen könnte. Auch Teamkollege Jonathan Aberdein, der vom Audi-Privatteam WRT kommt, hat 2019 bereits Potenzial für ganz vorne gezeigt.

Apropos WRT: Deren Neuzugang Ferdinand von Habsburg legte beim Nürburgring-Test die Bestzeit hin und machte auch in der Vergangenheit keinen Hehl daraus, dass er keine Angst vor den großen Namen hat. Ist er vielleicht der Geheimtipp auf den Titel? Oder spuckt noch ein ganz anderer in die Suppe? DTM-Debütant Robert Kubica (BMW) überzeugte beim Test noch nicht mit Bestzeiten, sein Talent ist dennoch unbestritten. Fest steht, dass der Auftakt in Spa der Start in eine denkwürdige Saison wird. Wenn nicht sportlich, dann zumindest im Hinblick auf eine zu Ende gehende Ära. ■

DTM-Kalender 2020

01./02.08.	**Spa (B)**
15./16.08.	**Lausitzring (D)***
22./23.08.	**Lausitzring (D)****
05./06.09.	**Assen (NL)**
12./13.09.	**Nürburgring (D)****
19./20.09.	**Nürburgring (D)***
10./11.10.	**Zolder (B)**
17./18.10.	**Zolder (B)**
07./08.11.	**Hockenheim (D)****

* Sprintkurs ** GP-Kurs

STARTERLISTE DTM 2020

4	Robin Frijns (NL), Audi Sport Team Abt Sportsline (Audi)
8	Robert Kubica (PL), BMW Team ART (BMW)
10	Harrison Newey (GB), Audi Sport Team WRT (Audi)
11	Marco Wittmann (D), BMW Team RMG (BMW)
13	Fabio Scherer (CH), Audi Sport Team WRT (Audi)
16	Timo Glock (D), BMW Team RMG (BMW)
22	Lucas Auer (A), BMW Team RMR (BMW)
25	Philipp Eng (A), BMW Team RBM (BMW)
27	Jonathan Aberdein (ZA), BMW Team RMR (BMW)
28	Loïc Duval (F), Audi Sport Team Phoenix (Audi)
31	Sheldon van der Linde (ZA), BMW Team RBM (BMW)
33	René Rast (D), Audi Sport Team Rosberg (Audi)
51	Nico Müller (CH), Audi Sport Team Abt Sportsline (Audi)
53	Jamie Green (GB), Audi Sport Team Rosberg (Audi)
62	Ferdinand Habsburg (A), Audi Sport Team WRT (Audi)
99	Mike Rockenfeller (D), Audi Sport Team Phoenix (Audi)



DTM

Der Mann, den es zu schlagen gilt: René Rast tritt als Titelverteidiger an



BMW

Nagelprobe Raidillon: Auch in der DTM geht die legendäre Kurve „voll"


WILHELM

Beim Test schwach, in den Rennen besser? DTM-Debütant Robert Kubica



AUDI

Auffällige Neuerung: Die HYLO-Finnen vor der Heckflügelaufhängung

Hamlins Feiertag



Die beste Mischung aus Short- und Longrun: Kansas-Sieger Denny Hamlin

NASCAR

Denny Hamlin (Toyota) holte sich in Kansas die meisten Führungsrunden und letztlich seinen fünften Saisonsieg. Sieben Rennen vor Ende der Regular Season zählt er zu den großen Titelfavoriten.

Von: **Michael Bräutigam**

Fünf Siege in 19 Rennen, diese Quote muss dem Kansas-Triumphator erst mal jemand nachmachen. Hamlins Form hat in der laufenden Saison eine ziemliche Wellenbewegung, wenn man seine Ergebnisse betrachtet. Auf den Sieg beim Daytona 500 folgte ein 20. Platz in Las Vegas. Dann P6, P17 und nach der Corona-Pause wieder ein Sieg in Darlington. In Homestead und beim zweiten Pocono-Rennen ging es erneut in die Victory Lane, ehe zuletzt drei zweistellige Resultate folgten. Negativ-Highlight: In Indianapolis platzte kurz vor Schluss in Führung liegend der rechte Vorderreifen.

Nun aber ist Hamlin wieder zurück in der Spur. In Kansas musste er dabei ein ziemlich zerfahrenes Rennen überstehen. Nicht weniger als elf Gelbphasen sorgten dafür, dass es auch am Ende noch mal taktisch zuging. Der bisherige Rennverlauf hatte gezeigt, dass Tabellenführer Kevin Harvick (Ford) im Shortrun ein extrem starkes Auto hatte. Sein Markenkollege Brad Keselowski schien auf die Distanz die schärfere Waffe zu haben.

Playoff-Kampf beginnt

Diese drei kegelten dann auch den Sieg unter sich aus. Harvick gewann den letzten Restart, verlor aber bald den Grip auf der Hinterachse. „Er bekam mehr Übersteuern. Da wusste ich, dass es für ihn schwierig wird, die obere Linie zu nutzen“, analysierte Hamlin, der sehr wohl oben fahren konnte. Den zusätzlichen Schwung nutzte er, um zwölf Runden vor Schluss die Führung zu übernehmen. „Wir hätten ein Wunder gebraucht“, gab sich Harvick zerknirscht. „Wir hatten gute Restarts, und auch die ersten Runden ging es gut, aber ohne die Gelbphasen wären wir gar nicht vorne mitgefahren.“

Doch auch Hamlin war noch nicht durch. Penske-Pilot Keselowski schlüpfte – wie kurz danach auch Martin Truex Jr. (Toyota) – an Harvick vorbei und machte Druck auf den Gibbs-Toyota mit der Nummer 11. Nachdem er die zweite Stage gewonnen hatte, sollten nun noch mal volle Punkte her, doch Hamlin verteidigte geschickt. „Es ging nur darum, wer nach dem Restart vorne war. Gefühlt waren unsere Autos gleich stark“, sagte Keselowski. „Trotzdem ein echt guter Tag.“

Hamlins fünfter Saisonsieg macht ihn natürlich zum großen Titel-Mitfavoriten. „Wir hatten ein paar harte Wochen, aber jetzt laufen wir scheinbar wieder auf allen Zylindern“, freute sich der strahlende Sieger.

Während sich der letztlich Viertplatzierte Harvick wegen seines großen Punktevorsprungs langsam auf die Feierlichkeiten zum Titel in der Regular Season vorbereiten kann, wird um die letzten Playoff-Plätze munter gekämpft. Momentan nicht dabei wäre unter anderem Jimmie Johnson (Chevrolet), der Opfer einer Massenkollision wurde und aus den Top 16 der Punktewertung flog. Auch der aktuell punktbeste Rookie Tyler Reddick sowie Erik Jones müssen noch Boden gutmachen. ■

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Erik Jones (USA)	Toyota
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Cole Custer (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
10.	William Byron (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 19 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	763 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	666
3.	Blaney (Ford)	663
4.	Hamlin (Toyota)	634
5.	Elliott (Chevrolet)	630
6.	Logano (Ford)	609
7.	Truex Jr. (Toyota)	602
8.	Almirola (Ford)	576
9.	Kyle Busch (Toyota)	562
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	561



NASCAR

Hamlin: Fünfter Saisonerfolg

WTCR/TCR Europe

Der Stand der Dinge

Während viele Serien am Wochenende in die Saison starten, müssen Fans der WTCR und TCR Europe noch warten. Ein kurzes Update aus Weltcup und Europameisterschaft.

Von: **Michael Bräutigam**

In gewisser Weise kannibalisieren sich die beiden Serien in diesem Jahr sogar, denn die WTCR trägt bekanntlich auch nur eine Europa-Saison aus. Das führt dazu, dass einige Teams aus der TCR Europe mit dem natürlich wertvolleren Weltcup-Titel liebäugeln. Doppelprogramme sind deshalb wenig sinnvoll, weil die TCR Europe gleich an drei ihrer sechs Rennwochenenden mit der WTCR kollidiert: Zolder, Monza und Barcelona.

Was die Starterzahlen angeht, hat die Europa-Serie die Nase aber noch vorn: Momentan sind 20 Autos eingeschrieben, im Weltcup nur 17. Die TCR Europe hat aber auch bereits am 22./23. August ihren Auftakt in Le Castellet, also drei Wochen früher als die WTCR am Salzburgring.



WTCR

Nach Bestätigung des 24h-Rennens: WTCR-Start auf der Nordschleife ist fix

Für die WTCR kam vergangene Woche die erlösende Nachricht, dass das 24h-Rennen am Nürburgring stattfindet, damit steht auch den Rennen auf der Nordschleife (25./26. September) nichts mehr im Wege. Vielleicht ein Anreiz für weitere Teams und Fahrer, die reine Europa-Saison in Angriff zu nehmen. Von den 17 genannten Autos sind nur 15 besetzt. Es fehlt auch noch der vierte Lynk & Co-Fahrer, wobei hier sehr bald Klarheit herrschen soll. Nachdem Qinghua Ma in der TCR China als Lynk & Co-Fahrer verkündet wurde, gilt er auch für den Weltcup als heißer Tipp – allerdings gibt es zwei Überschneidungen. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: MAURICE PETTY GESTORBEN

Maurice Petty, Bruder von NASCAR-„King" Richard Petty, verstarb am vergangenen Samstag im Alter von 81 Jahren. Als Crewchief gewann er u. a. das Daytona 500, danach wurde er als Motorenbauer bei Petty Enterprises selbst zur Legende: Alle sieben Titel fuhr Richard Petty mit Motoren seines Bruders ein. 2014 wurde Maurice als erster Motorenbauer in die NASCAR Hall of Fame aufgenommen.

BTCC: QUALI-WERTUNG

Ab der am Wochenende beginnenden Saison rüstet Goodyear die Serie mit Reifen aus – und belohnt außerdem die schnellsten Fahrer im Qualifying mit Punkten. Die Top 15 der insgesamt neun Zeittrainings der Saison bekommen Zähler für den „Wingfoot Award". Abgesehen von der Wertung wird aber kein Extrapreis ausgelobt.

ADAC TCR Germany/BTCC

Doppelstart in die neue Saison

Mit der ADAC TCR Germany und der BTCC starten am Wochenende gleich zwei wichtige nationale Tourenwagenserien.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Bild, das sich in den beiden Serien abzeichnet, könnte kaum unterschiedlicher sein. Natürlich spielt die ADAC TCR Germany, die am Wochenende ihre Premiere am Lausitzring feiert, national nur die zweite Geige hinter der ebenfalls am Wochenende startenden DTM (siehe S. 24/25), doch aktuell 13 Autos in der 2017 noch mit rund 40 Startern vollbesetzten Serie sind ein bedenklicher Abwärtstrend.

Die Favoriten sind deshalb schnell abgehandelt: Während Meister Max Hesse zum BMW-Junior berufen wurde und die Serie verlässt, sind mit Harald Proczyk, Antti Buri (beide Hyundai) und Mike Halder (Honda) die Gesamtränge zwei bis vier des Vorjahres wieder vertreten. Proczyk ist dabei als Meister von 2018 der einzige Pilot, der schon einen Titel vorzuweisen hat.

27 Starter in der BTCC

Ganz anders das Bild in der britischen Tourenwagenmeisterschaft (BTCC), die starke 27 Starter erreicht. Aber auch hier ist coronabedingt ein kleiner Abwärtstrend erkennbar. Mit Colin Turkington, Ash Sutton und Matt Neal stehen nur drei ehemalige Meister in der Liste, nachdem Andrew Jordan selbst von einem Start absah und Jason Plato nach dem Rückzug seines Teams Power Maxed Racing ebenfalls nicht mit von der Partie ist. Plato stand seit 1997 (!) ununterbrochen, bzw. mit Ausnahme eines Wochenendes 2016, in der Serie am Start.

Mit BMW, Honda und Toyota sind zum Auftakt in Donington Park dennoch wieder drei Importeursteams am Start – insgesamt sogar Autos von neun Marken. ■



ADAC

Premiere am Lausitzring: Die ADAC TCR Germany startet in die Saison



BTCC

27 Autos in Donington Park: BTCC-Auftakt mit Neuzugang Hyundai



Yamaha-Freuden

Fabio Quartararo gewann auch das zweite MotoGP-Rennen der Saison in Jerez. Diesmal stellten die Yamaha-Piloten das gesamte Siegerpodest. Valentino Rossi beendete damit die längste podestlose Zeit seiner Karriere.

Von: **Imre Paulovits**

Alle waren von der unerträglichen Hitze entkräftet, doch plötzlich kehrte ihre Energie zurück. Die Petronas-Yamaha-Truppe kletterte auf die Boxenmauer, um den zweiten Sieg von Fabio Quartararo in Folge zu feiern. Ein Stück weiter versammelte sich nicht nur das Yamaha-Werksteam, sondern auch die gesamte VR46-Truppe, um Valentino Rossi zu empfangen. Gerade als man glaubte, dass die Jugend den 41-jährigen Altmeister überflügelte, als sogar Yamaha ihm keine eigene Entwicklungsrichtung zugestehen wollte, zeigte der alte Kämpfer seine Klasse unter härtesten Bedingungen wieder auf. Für Yamaha war es ein ganz besonderer Tag: Nach fast sechs Jahren, davon drei besonders schwierigen, ist es ihnen wieder gelungen, das komplette MotoGP-Podest einzunehmen. Das hatten zuletzt Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Bradley Smith 2014 in Phillip Island geschafft.

Unerträgliche Hitze

Nach dem ersten Jerez-Rennen hatte das gesamte Fahrerlager noch gehofft, dass die Temperaturen in dieser Woche etwas fallen würden. Doch genau das Gegenteil trat ein: Es wurde noch heißer. Was sich auf dem Papier unscheinbar liest, war für die Beteiligten vor Ort die Hölle. Das Thermometer, mit dem die 36 Grad gemessen wurden, die zum Zeitpunkt des MotoGP-Rennens am Sonntag offiziell herrschten, befindet sich in luftiger Höhe. Über dem Asphalt des Fahrerlagers wurden vor dem Start 39,5 Grad im Schatten gemessen, Tendenz steigend. In Sektor 3 lag die Asphalttemperatur bei 63 Grad!

> „Ich bin froh, dass ich einen so guten Start hatte und hinter niemandem herfahren musste. Auch so waren meine Hände und Füße fürchterlich heiß."
>
> Fabio Quartararo

„Das ist noch nicht mal das Schlimmste", weiß KTM-Rennedirektor Pit Beirer. „Die Sonne knallt über Mittag genau in die Boxen rein. Hinten stehen acht Satz Reifen in Reifenwärmern, vorne vier glühend heiße Rennmotorräder. Da kann es in der Box bis zu 60 Grad warm werden."

Auf der Strecke fahren die Piloten durch die Abwärme ihrer Vorderleute, es ist wie in einem Backofen. „Ich habe hinter Valentino einfach keine Luft mehr bekommen", gestand Maverick Viñales. „Ich musste mit mir selbst kämpfen, um dranzubleiben." Viele Fahrer hatten Brandblasen an den Händen und den Füßen. „Die Fußrasten und die Bremshebel haben sich unglaublich aufgeheizt", erklärte MotoGP-Rookie Brad Binder. „Wenn man an den Bremshebel griff, wollte man ihn gleich wieder loslassen, weil man sich die Finger daran verbrannte. Man braucht die Bremse aber."

Auch der Technik setzte die Höllenglut zu. Francesco Bagnaia, der sich nach seiner dritten Trainingszeit auch im Rennen brillant in Szene setzte und auf dem ungefährdeten zweiten Platz hinter Fabio Quartararo fuhr, ging der Motor ein. Das ganze Fahrerlager und die TV-Zuschauer hielten den Atem an, als die Pramac-Ducati einen Rauchschweif hinter sich herzog, der 23-jährige Italiener dies aber lange nicht bemerkte. Erst nach einer vollen Runde erreichte ihn die Nachricht, und er zog sofort an die Seite. „Wir konnten hinter ihm



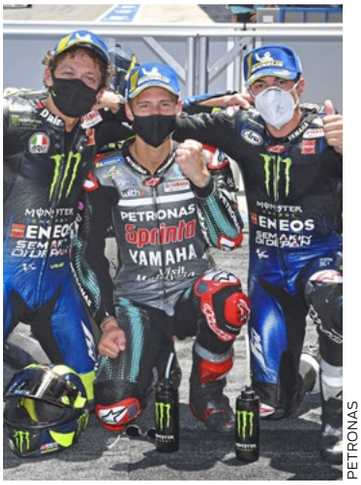
PETRONAS

Drei gekreuzte Stimmgabeln: Quartararo (#20), Rossi (#46) und Viñales (#12) an der Spitze



PRAMAC

Unbelohnter Held: Bagnaia verendete fünf Runden vor Schluss der Motor



PETRONAS

Rossi, Quartararo, Viñales (v. l.)



PETRONAS

Die Katastrophe nach dem Start: Brad Binder (#33) fährt seinen Markenkollegen Miguel Oliveira aus dem Sattel

riechen, dass es Öl ist“, erzählte Valentino Rossi. „Ich hatte Angst, dass es rutschig werden würde, ich hatte aber Maverick direkt im Nacken. Zum Glück hat es Pecco rechtzeitig gemerkt, bevor ihm oder uns etwas passiert ist.“ Auch Yamaha hatte neben allen Feierlichkeiten eine bittere Pille zu schlucken: Stellte die Elektronik eine Woche zuvor Valentino Rossis Motor auf der Zielgeraden ab, ereilte diesmal Franco Morbidelli das gleiche Schicksal.

Überlegener Franzose

Es gab nur einen, für den alles spielerisch aussah: Fabio Quartararo setzte sich gleich nach dem Start in Führung und ließ sich von da nicht mehr verdrängen.

Maverick Viñales, der in FP3 mit 1.36,584 die schnellste je in Jerez gefahrene Runde in den Asphalt brannte und im Qualifying die Zeit von Quartararo noch unterbot, dabei aber die Streckenbegrenzung überfuhr und so diese Runde gestrichen bekam, hatte nach der Niederlage im ersten Rennen Revanche geschworen. Er griff den Franzosen am Ende der ersten Runde in der Zielkurve an. Der Angriff ging jedoch daneben, und Valentino Rossi schlüpfte durch. Der Altmeister konnte zwar das Tempo von Quartararo nicht mitgehen, aber er fuhr Kampflinie in Vollendung und hielt Viñales bis zur vorletzten Runde hinter sich. Während Viñales ausgelaugt war und noch mehr vor Wut schnaubte, dass er diesen Fehler begangen hatte, wirkte der Franzose frisch und munter und brachte die Renndistanz gar noch eine Sekunde schneller hinter sich als eine Woche zuvor. „Aber es war nicht leicht“, gestand der 21-jährige WM-Leader. „Als ich zu Rennmitte sah, dass noch 12 Runden zu fahren waren, dachte ich: ‚Oh nein!‘ Meine Hände und Füße waren heiß. Ich bin so froh dass ich einen guten Start hatte und hinter niemandem herfahren musste. Sonst wäre mir dieser Sieg vielleicht gar nicht gelungen.“

Ob der Siegeszug des Petronas-Yamaha-Piloten auch in zwei Wochen in Brünn weitergeht? ■

DREI FRAGEN AN VALENTINO ROSSI



WIE WAR ES, NACH MEHR ALS EINEM JAHR WIEDER AUF DEM PODEST ZU STEHEN?

Ich war sehr glücklich, dies war ein sehr spezielles Podium, es war nach einer sehr langen Zeit. Wir sind nach einer langen Phase mit schlechten Ergebnissen zurückgekommen. Auch das letzte Wochenende war sehr frustrierend. Wir haben diese Woche begonnen, auf eine andere Weise zu arbeiten, und ich bin für David und mein ganzes Team sehr glücklich, dass wir einen guten Job gemacht haben. Ich konnte gut starten, konnte recht gute Zeiten fahren, aber dieses Rennen war sehr lang. Jetzt nach so langer Zeit wieder auf dem Podest zu stehen, ist für mich vielleicht nicht wie ein Sieg, aber sehr ähnlich.

WAR DAS NUN EIN DURCHBRUCH?

Wir wussten, dass wir etwas anderes brauchen. Wir haben mit David hart gearbeitet und Yamaha Druck gemacht, was nicht einfach war. Wir haben aber nicht aufgegeben. Und von Freitag an habe ich mich gleich besser gefühlt. Ich habe jetzt ein besseres Motorrad, liege in der Kurve besser, es passt einfach besser zu meinem Fahrstil.

WIRD ES JETZT SO WEITERGEHEN?

Jerez ist sicherlich eine Strecke, die ich sehr mag. Aber ich hatte hier seit 2016 keine guten Rennen mehr. Und dass ich hier bei 60 Grad Asphalttemperatur, wo wir sonst immer arge Probleme hatten, noch gut zurechtkam, stimmt mich zuversichtlich, dass wir auch in Brünn genauso weitermachen können.

In der Hitze festgesteckt

Nach dem WM-Auftakt vor einer Woche träumte KTM-Werkspilot Pol Espargaró berechtigterweise vom Podest. Doch es sollte für KTM ganz anders kommen.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Pol Espargaró: Einzige KTM im Ziel, immerhin Siebter und Fünfter der WM-Tabelle

Die Paradevorstellung der KTM ging auch am zweiten Rennwochenende in Jerez weiter. Rookie Brad Binder war im ersten freien Training gleich Drittschnellster. Es waren immer mindestens zwei KTM in den Top 10, und immer wieder blitzte eine der orangen Startnummern an der Spitze der Zeitenliste auf. Auch in FP4, als unter ähnlichen Bedingungen, die für das Rennen zu erwarten waren, gefahren wurde, platzierte sich Espargaró in den Top 3.

Doch dann machte der 29-jährige Spanier im Qualifying seinen ersten Fehler. „Mir ist in Turn 2 das Vorderrad eingeklappt“, berichtete er mit gesenktem Kopf. Nach dem Sturz blieb keine Zeit, das zweite Motorrad zu holen, so war der Traum von der ersten Startreihe ausgeträumt und Espargaró musste vom zwölften Startplatz aus losfahren. Dafür fuhr Tech3-Pilot Miguel Oliveira auf P5 und stand in der Mitte der zweiten Startreihe. Doch damit sollte der Portugiese keine Freude haben. Er erwischte keinen sonderlich guten Start, Brad Binder kam von hinten herangeflogen, und als der Südafrikaner plötzlich Danilo Petrucci in Turn 1 innen neben sich hatte, machte er auf, um eine Kollision zu verhindern, touchierte dabei das Hinterrad von Oliveira, und dieser flog im hohen Bogen aus dem Sattel.

Binder hetzte dem Feld hinterher und fuhr die drittschnellste Zeit des Rennens, doch als er einen Vorderradrutscher in der Zielkurve abfangen wollte, belastete er das Heck zu sehr und wurde mit einem Highsider über sein Motorrad geworfen.

Pol Espargaró konnte die Vorteile, die er an seiner KTM gelobt hatte, nicht ausspielen. „Wir haben hart für meinen Fehler im Qualifying bezahlt“, übte Espargaró nach seinem siebten Platz Selbstkritik. „Zuerst habe ich Danilo Petruccis Hinterrad berührt und einige Plätze verloren. Dann habe ich wirklich in der Hitze der Vorderleute gelitten. Mehr war so nicht drin. Aber immerhin bin ich derzeit WM-Fünfter.“ ■

GASTKOMMENTAR

SO ETWAS WIE DIESE BEIDEN GRANDS PRIX in Jerez hatten wir noch nie erlebt. Von außen sah man nur den Kampf gegen die Hitze, aber man kann sich gar nicht vorstellen, welcher Kraftakt von allen Seiten nötig war, dass diese Rennen überhaupt stattfinden konnten. Ich kann nur sagen, dass die Dorna ein extrem professioneller Promoter ist, der alles bis aufs Letzte ausgearbeitet hat. Sie haben ein absolut lückenloses Protokoll zusammengestellt und durchgezogen, damit die WM weitergehen konnte. Sie haben Tests und Apps erstellt, die bei vielen Regierungen noch nicht funktionieren. Es war zwar ein Haufen Arbeit, sich an all das anzupassen, aber dafür haben wir uns im Fahrerlager auch sicher gefühlt. Zuvor warteten wir alle gespannt auf den WM-Auftakt, jetzt können wir kaum abwarten, dass es in Brünn wieder weitergeht.



Pit Beirer
KTM-Renndirektor

AUS DEM FAHRERLAGER

BRILLE STATT MASKE

Nachdem es beim ersten Jerez-Rennen mit Corona-Schutzbekleidung Probleme gab, die Menschen mit Gesichtsschild zu verstehen, und sowohl die TV-Leute als auch die Crewchiefs nur sehr beschränkt mit den Fahrern kommunizieren konnten, wurden die Schutzbestimmungen etwas abgeändert. Es durften statt der Schilder auch Brillen mit Dichtlippen verwendet werden, die alle Teams umgehend beschafften. Die Verständigung klappte nun viel besser, die Funkgeräte, mit denen man sich zuvor behalf, wurden wieder weggepackt.

SIEGESPANNEN

In der Auslaufrunde der Moto2 wollten sich die VR46-Piloten Luca Marini und Marco Bezzecchi die Hände schütteln und sich umarmen, dabei verhakten sich die Lenker der beiden Kalex und sie purzelten in den Kies. Dies war aber nicht die einzige Panne des VR46-Teams nach ihren Podestplätzen. Moto3-Pilot Celestino Vietti sprang vom Podest, schlug mit der großen Sektflasche, die er hielt, auf dem Boden auf, diese zerplatzte, und die Schnittwunde an der linken Hand des 18-jährigen Italieners musste mit 22 Stichen genäht werden.

DAS FALSCHE MOTORRAD

In der Hitze des Gefechts lief Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales im Warm-up zum bereitstehenden Motorrad von Valentino Rossi. Dort sagte ihm die ungewohnte Crew, er solle doch einige Meter weiter schauen, dort würde sein Motorrad stehen. Nachdem das Video im Netz viral ging, postete Johann Zarco vielsagend: „Jeder will das Motorrad von Valentino Rossi.“

AUSZIEHEN

Es gab noch eine alte Wette, nach der Lin Jarvis sich vor dem Team auszieht, wenn wieder drei Yamaha auf dem Podest stehen. BT-Sport-Reporter Gavin Emmett erinnerte sich noch daran und forderte den Briten auf, diese nun vor laufenden Kameras einzulösen. Der mittlerweile 62-Jährige verwies darauf, dass man in seinem Alter nicht mehr ganz so ästhetisch aussieht, versprach aber, dass er dies hinter verschlossenen Boxentoren nachholen wird. ■ IP



MOTOGP

„Dein Motorrad ist dort drüben“; Maverick Viñales bei Rossis Crew

MOTOGP-ERGEBNISSE

Jerez (E) – 26. Juli 2020 2. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,575 km über 25 Runden à 4,423 km. 21 Fahrer gestartet, 13 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 36 Grad, Asphalt 59 Grad. Schnitt des Siegers: 160,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	41.22,666 min	283,4 km/h	1.38,119 min	H/S	25
2.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+4,495 s	288,0 km/h	1.38,752 min	H/S	20
3.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+5,546 s	284,9 km/h	1.38,812 min	H/S	16
4.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+6,113 s	288,0 km/h	1.38,778 min	H/S	13
5.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	25	+7,693 s	289,5 km/h	1.38,972 min	H/S	11
6.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	25	+12,554 s	291,1 km/h	1.38,824 min	H/S	10
7.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+17,488 s	291,1 km/h	1.38,723 min	H/S	9
8.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+19,357 s	290,3 km/h	1.39,368 min	H/S	8
9.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	25	+23,523 s	290,3 km/h	1.39,361 min	H/S	7
10.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+27,091 s	288,7 km/h	1.39,405 min	S/S	6
11.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	25	+33,628 s	288,0 km/h	1.39,887 min	H/S	5
12.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	25	+36,306 s	285,7 km/h	1.39,595 min	H/S	4
13.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	+1 Runde	288,0 km/h	1.39,603 min	H/S	3
	Nicht gewertet:							
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	19	+6 Runden	295,0 km/h	1.38,499 min	H/S	-
	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	16	+9 Runden	288,0 km/h	1.38,835 min	H/S	-
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	12	+13 Runden	286,4 km/h	1.38,594 min	H/S	-
	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	11	+14 Runden	290,3 km/h	1.38,940 min	H/S	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	10	+15 Runden	292,6 km/h	1.38,607 min	H/S	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	8	+17 Runden	288,0 km/h	1.39,267 min	H/S	-
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	5	+20 Runden	288,7 km/h	1.39,404 min	H/S	-
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	0	+25 Runden	-	-	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.37,007 min
2.	Viñales	1.37,102 min
3.	Bagnaia	1.37,176 min
4.	Rossi	1.37,342 min
5.	Oliveira	1.37,344 min
6.	Morbidelli	1.37,412 min
7.	Miller	1.37,423 min
8.	Nakagami	1.37,464 min
9.	Binder	1.37,596 min
10.	Mir	1.37,600 min
11.	Petrucci	1.37,906 min
12.	P. Espargaró	1.40,277 min
13.	Crutchlow	1.37,644 min
14.	Dovizioso	1.37,656 min
15.	Zarco	1.37,761 min
16.	A. Espargaró	1.37,885 min
17.	Lecuona	1.38,206 min
18.	Rabat	1.38,211 min
19.	Smith	1.38,310 min
20.	Rins	1.38,601 min
21.	A. Márquez	1.38,648 min
22.	M. Márquez	1.37,882 min*

* nicht gestartet

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	50
2.	Viñales	40
3.	Dovizioso	26
4.	Nakagami	19
5.	P. Espargaró	19
6.	Rossi	16
7.	Miller	13
8.	A. Márquez	12
9.	Zarco	12
10.	Morbidelli	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	50
2.	Ducati	26
3.	Honda	19
4.	KTM	19
5.	Suzuki	11
6.	Aprilia	1

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Petronas Yamaha SRT	61
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	56
3.	Ducati Team	33
4.	LCR Honda	22
5.	Pramac Racing	22
6.	Red Bull KTM Factory Racing	22
7.	Reale Avintia Racing	19
8.	Team Suzuki Ecstar	17
9.	Repsol Honda Team	12
10.	Red Bull KTM Tech3	8

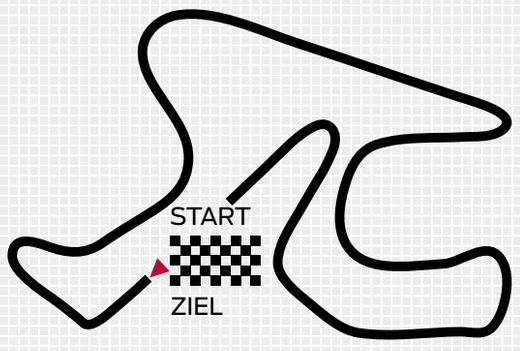
„Valentino Rossi war der Held meiner Kindheit. Dass ich jetzt mit ihm auf dem Siegerpodest stehen durfte, ist eine besondere Ehre."

Fabio Quartararo

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

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

STRECKE





PETRONAS

Zwei Generationen: Altmeister Rossi und Zukunftshoffnung Fabio Quartararo

Das junge Biest fährt den Reifen



Enea Bastianini: Erster Moto2-Sieg für den 22-jährigen Italtrans-Piloten

MOTOGP

Enea Bastianini war an diesem heißen Sonntag nicht zu schlagen. Luca Marini musste sich mit dem zweiten Platz begnügen, die Intact-Piloten sahen wieder Land.

Von: **Imre Paulovits**

Enea Bastianini, in seiner Heimat Italien als „Bestia" bekannt, zeigte nun auch in der Moto2, dass er zu den Allerbesten gehört. „Wir haben nach einem schwierigen letzten Wochenende das Motorrad wieder wie in Katar eingestellt, und ich habe an meinem Fahrstil gearbeitet", gestand Bastianini. „Das war der Schlüssel zu diesem Sieg. Das Team hat nach der QP1 einmal feinjustiert, damit konnte ich im Rennen vom Anfang bis zum Schluss pushen." Luca Marini versuchte zwar, seinen Landsmann unter Druck zu setzten, aber dann musste der Sieger

Grenzen der Belastbarkeit erreicht

Marc Márquez, Álex Rins und Cal Crutchlow – alle versuchten, mit ihren Verletzungen zu fahren. Während der Weltmeister das Handtuch werfen musste, wuchs Rins über sich hinaus.

Von: **Imre Paulovits**

Die Willenskraft der MotoGP-Helden ist für Normalsterbliche unvorstellbar. Am Montag wurde Marc Márquez operiert, zum Glück stellte sich heraus, dass die Nerven neben dem gebrochenen rechten Oberarm nicht beschädigt waren. Dr. Mir, der die Operation durchgeführt hat und der von WM-Piloten so einiges gewohnt ist, sprach davon, dass Márquez beim Brünn-GP wieder fahren könnte. Der Weltmeister hatte ganz andere Vorstellungen. Bereits am nächsten Tag machte er Liegestütze und sagte seiner Mannschaft am Mittwoch, sie sollte sein Motorrad vorbereiten, er versuche am Wochenende zu fahren. Mit Teamchef Alberto Puig arbeiteten sie einen Plan aus.



Marc Márquez: In FP4 spürte er plötzlich seinen rechten Arm nicht mehr

HRC

Die Trainings am Freitag ließ der Weltmeister aus, die 107 Prozent der Bestzeit, die er für die Teilnahme an der Quali erreichen musste, schüttelte er am Samstagmorgen locker aus dem Ärmel, wenn auch klar zu sehen war, dass er vorsichtiger als sonst zu Werke ging. In FP4 fuhr er sieben Runden, doch in der Q1 kam er schon nach einer Runde rein. „In FP4 hatte ich plötzlich keine Kraft mehr im Arm", verriet er. „Ich wollte sehen, ob es in der Quali besser wird, aber ich spürte, dass die Kraft wegbleibt, und so hatte es keinen Zweck. Ich hatte bisher auf meine Instinkte gehört, die trieben mich bisher an. Aber jetzt sagen sie mir, dass es nicht geht."

Cal Crutchlow ließ sich am Dienstag eine Schraube ins gebrochene Kahnbein einsetzen, und Álex Rins verbrachte jeden Tag zwei Stunden in der Druckkammer. Beide nahmen das Rennen auf. Cal Crutchlow kam zwar fünf Runden vor Schluss an die Box, aber als ihm gesagt wurde, dass nur noch 13 Fahrer im Rennen sind, fuhr er wieder raus. Álex Rins ging durch die Hölle, aber der Suzuki-Pilot hielt die unvorstellbaren Qualen durch und wurde Zehnter! ■

flüsterer nieder

des letzten Wochenendes abreißen lassen. „Im Windschatten heizte mein Vorderreifen auf, und die Wassertemperatur kletterte über 100 Grad. So war einfach nicht mehr drin.“ Dafür brachte sein Teamkollege Marco Bezzecchi, der nach seinem Motocross-Unfall noch immer auf Krücken läuft, auch die zweite VR46-Kalex aufs Podest. Warum die jungen Italiener zu einem solchen Bollwerk herangereift sind, dafür hat Luca Marini eine Erklärung. „Die Jahrgänge 1996–98 hatten sich im Raum Rimini zu einer unheimlich starken Minibike-Meisterschaft formiert“, so der Halbbruder von Valentino Rossi. „Wir haben damals zu kämpfen gelernt, und nun sind wir hier in der Moto2-WM.“ WM-Leader Tetsuta Nagashima flog am Samstag böse ab, war von Prellungen übersät, kämpfte sich trotzdem bis auf Platz 8 vor. Aber für die letzte Kurve fehlte ihm die Kraft, so fiel er auf Platz 11 zurück und musste hinterher vom Motorrad gehoben werden.

Die beiden Intact-Piloten begannen nach ihrem Doppel-Ausfall mit harter Arbeit. In der Hitzeschlacht fand Tom Lüthi seinen Rhythmus und fuhr bis auf Platz 7 vor, Marcel Schrötter wurde Zehnter. „Dieser siebte Platz im Rennen war ein kleiner Befreiungsschlag“, freute sich Lüthi. „Es ist schön zu sehen, wie wir als Team fokussiert weitergearbeitet haben. Wir haben alles gegeben und probiert, um nach vorn zu kommen. Das motiviert mich und ich freue mich schon auf Brünn.“

„Es war kein einfaches Rennen“, gestand Marcel Schrötter. „Mein Start war heute gut und ich konnte direkt mitkämpfen. Leider hatten wir die Motorbremse nicht optimal hinbekommen, so bin ich etwas zurückgefallen. Hinter Xavi Vierge habe ich mich dann aber richtig wohlgefühlt. In der letzten Kurve wollte ich noch mal angreifen, dabei ist mir aber die Strecke ausgegangen, und ich habe wieder einen Platz eingebüßt.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Nach den gefährlichen Situationen, die vor allem im MotoGP-Qualifying am ersten Jerez-Wochenende vorgekommen sind, hat die Grand-Prix-Kommission mit sofortiger Wirkung die Verhaltensregeln bei gelben Flaggen abgeändert. Bislang musste man nur bei doppelt geschwenkter gelber Flagge das Tempo reduzieren, ab jetzt wird die Runde, in der ein Fahrer an einer Stelle, wo ein Motorrad geborgen wird, vorbeifährt, komplett gestrichen. Dass dies der Sicherheit dient, darüber waren sich alle einig, aber dass deshalb gute Runden komplett zerstört werden, stieß bei einigen auf wenig Gegenliebe.

MOTOGP

Erstaunlich in Szene setzte sich Takaaki Nakagami mit der 2019er-Honda. Der Japaner, der im Winter eine Schulteroperation auskurieren musste, holte an diesem Wochenende, an dem sowohl Marc Márquez als auch Cal Crutchlow angeschlagen waren, die Kastanien für Honda aus dem Feuer. Der 28-jährige Japaner war sowohl am Freitag als auch am Samstagnachmittag Schnellster! Im Rennen lieferte er einen sauberen vierten Platz ab.

MOTOGP

Andrea Dovizioso konnte seine Trumpfkarte, das Reifenschonen, diesmal nicht wie eine Woche zuvor ausspielen. „Im Warm-up hatte ich noch einen guten Rhythmus, aber die Bedingungen am Nachmittag waren ganz anders, als wir sie je hatten“, so der 34-jährige Italiener. „Dazu hatte ich ein Problem, das ich noch nie hatte: Wenn ich in der Mitte der Kurve die Bremse ganz raus ließ, hatte ich kein Gefühl fürs Vorderrad. Das war ab der ersten Runde so. Jetzt konzentriere ich mich ganz auf Brünn.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E): 26. Juli 2020; 3. WM-Lauf; 101,729 km über 23 Rdn. à 4,423 km; 29 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 34 Grad; Asphalt: 53 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Enea Bastianini (I)	Kalex	23	39.23,922 min	1.42,077 min	25
2.	Luca Marini (I)	Kalex	23	+2,153 s	1.42,173 min	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	23	+3,243 s	1.42,147 min	16
4.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+3,817 s	1.42,090 min	13
5.	Arón Canet (E)	Speed Up	23	+9,155 s	1.42,335 min	11
6.	Jorge Martín (E)	Kalex	23	+11,988 s	1.42,338 min	10
7.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+13,857 s	1.42,542 min	9
8.	Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+19,590 s	1.42,577 min	8
9.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	23	+20,199 s	1.42,872 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+20,262 s	1.42,777 min	6
11.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+20,447 s	1.42,679 min	5
12.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	23	+21,464 s	1.42,657 min	4
13.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+24,804 s	1.43,085 min	3
14.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	+26,370 s	1.42,642 min	2
15.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	23	+27,018 s	1.42,979 min	1
16.	Edgar Pons (E)	Kalex	23	+27,126 s	1.42,686 min	-
17.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+30,228 s	1.43,407 min	-
18.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	23	+30,895 s	1.42,798 min	-
19.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	23	+41,678 s	1.43,832 min	-
20.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	23	+41,793 s	1.43,496 min	-
	Nicht gewertet:					
	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	20	+3 Runden	1.42,884 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	19	+4 Runden	1.43,030 min	-
	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	12	+11 Runden	1.42,947 min	-
	Jorge Navarro (E)	Speed Up	19	+14 Runden	1.42,373 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	5	+18 Runden	1.43,258 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	4	+19 Runden	1.43,026 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	4	+19 Runden	1.43,293 min	-
	Kasma D. Kasmayudin (MAL)	Kalex	3	+20 Runden	1.44,352 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	2	+21 Runden	1.43,824 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Nagashima	50
2.	Bastianini	48
3.	Marini	45
4.	Canet	30
5.	Baldassarri	28
6.	Martín	26
7.	Lowes	26
8.	Gardner	22
11.	Lüthi	15
12.	Schrötter	15

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	75
2.	Speed Up	32
3.	MV Agusta	13
4.	NTS	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	76
2.	Sky Racing Team VR46	65
7.	Liqui Moly Intact GP	30

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Bezzecchi	1.41,728 min
2.	Lowes	1.41,765 min
3.	Bastianini	1.41,845 min
4.	Navarro	1.41,860 min
5.	Marini	1.41,882 min
6.	Martín	1.41,957 min
7.	Canet	1.42,002 min
8.	Bulega	1.42,087 min
9.	Lüthi	1.42,107 min
10.	Schrötter	1.42,175 min
11.	Di Giannantonio	1.42,181 min
12.	Vierge	1.42,213 min
13.	Pons	1.42,224 min
14.	Gardner	1.42,360 min
15.	Nagashima	1.42,383 min
16.	Baldassarri	1.42,599 min
17.	Corsi	1.42,811 min
18.	Ramírez	1.42,905 min
19.	Manzi	1.42,217 min
20.	Chantra	1.42,285 min
21.	Dixon	1.42,310 min
22.	Syahrin	1.42,325 min
23.	Fernández	1.42,333 min
24.	Bendsneyder	1.42,505 min
25.	Dalla Porta	1.42,576 min
26.	Roberts	1.42,715 min
30.	Raffin	1.43,688 min

Suzuki lässt das Team von Sim

Tatsuki Suzuki hat ein Händchen dafür, wo er für sein Team gewinnen muss. Nach dem Heimrennen in Misano im Vorjahr gewann er nun am Ort von Marco Simoncellis erstem GP-Triumph.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Die Box von SIC58 Squadra Corse flippte völlig aus. An der Boxenmauer schrie sich Paolo Simoncelli die Seele aus dem Leib, und die soziale Distanz war für einen Moment völlig vergessen, alle fielen sich um den Hals. Tatsuki Suzuki hatte das Training dominiert, doch das hat er auch schon bei den ersten beiden Grands Prix in diesem Jahr. Beim ersten Jerez-Rennen wurde Suzuki jedoch im Schlussspurt bis auf den achten Platz durchgereicht, Paolo Simoncelli sprach hinterher offen von einem peinlichen Anfänger-Rennen. Das nahm sich der 22-jährige aus Chiba, der in Simoncelli seinen zweiten Vater sieht, sehr zu Herzen und arbeitete das ganze Rennwochenende konzentriert an seiner Abstimmung: „Wir haben daran gearbeitet, dass ich alleine schnell fahren kann, ohne die Reifen zu belasten. Ich bin auch meine Quali-Runde ganz allein gefahren, denn ich sollte mich daran gewöhnen, meinen eigenen Rhythmus zu halten."

Was in der Theorie plausibel klang, setzte der entschlossene Japaner dann auch im Rennen um. Er ließ sich immer nur kurz von der Spitze verdrängen, konterte umgehend und ließ sich nicht aus seinem Rhythmus bringen. Er platzierte sich auch in der Zielkurve so, dass sich niemand neben ihn bremsen konnte, und feierte seinen zweiten GP-Sieg. „Ich bin noch glücklicher als letztes Jahr in Misano", gestand Suzuki. „Ich konnte das Rennen 22 Runden lang von der Spitze kontrollieren. Und wenn mich einer überholt hat, habe ich nicht zugelassen, dass ich zu weit zurückfalle, sondern habe sogleich gekontert. Letzte Woche war ich wirklich enttäuscht, umso glücklicher bin ich jetzt." Nebenbei gelang Suzuki als Erstem, was seit Marco Simoncelli in der kleinsten Klasse in Jerez niemandem mehr gelungen ist: Der von allen schmerzlich vermisste Italiener gewann 2004 und 2005 von der Pole-Position aus, Suzuki hat es ihm nun gleichgetan.

Ganz nebenbei ist Suzuki nun WM-Zweiter, nur sechs Punkte hinter Albert Arenas. Der Überflieger der ersten beiden WM-Runden sah auch jetzt solide aus, stürzte aber acht Runden vor Schluss. Dabei drehte sich seine KTM im Kiesbett unter ihm einmal komplett herum und katapultierte ihn im hohen Bogen durch die Luft. Zum Glück blieb Arenas bei der spektakulären Aktion weitgehend unverletzt. ■



MOTOGP

Es geht in Richtung erste WM-Punkte

Es geht aufwärts mit den Junioren von Prüstel GP: Barry Baltus wurde in Jerez 17., Jason Dupasquier beendete die Hitzeschlacht als 19.

Das Ziel für das Rennen war für Jason Dupasquier und Barry Baltus klar: So viele Positionen wie möglich nach vorne fahren. Ihre Erwartungen wurden nicht enttäuscht, beide zeigten ein solides Rennen, mit einer guten Rennpace und zeitweise schnelleren Rundenzeiten als die Führungsgruppe. Dazu kämpften sie ständig um die Führung ihrer Gruppe. „Ich bin wirklich glücklich über das Ergebnis von heute", freute sich Baltus über seinen 17. Platz. „Ich kam als 16. ins Ziel. Leider bin ich in der letzten Runde auf das Grün gekommen und wurde nachträglich um eine Position zurückversetzt. Ich habe meinen Rückstand auf den Sieger deutlich verringert und war 23 Sekunden schneller als im ersten Rennen." Jason Dupasquier war auch zufrieden: „Meine Rennpace war von Anfang an gut. Positiv war auch, dass ich in meiner Gruppe immer nach vorne fahren konnte. Ich habe viel gelernt, und ich bin sicher, dass ich noch besser werden kann." ■ IP


POLARITY PHOTO

Dupasquier (#50) und Baltus (#70)

Bestes Ergebnis für Maximilian Kofler

Es geht weiter vorwärts mit dem 19-jährigen Österreicher. Er kam der Spitze bei seinem zweiten Rennen in Jerez ein ganzes Stück näher.

Wieder einen weiteren Schritt in die Nähe seiner ersten Punkte machte Österreichs einziger WM-Starter in der Motorrad-WM. Von Startplatz 24 kämpfte sich Maximilian Kofler im Laufe der 22 Runden bis auf Platz 18 vor und landete damit in seinem siebten WM-Einsatz sein bestes Karriereergebnis. „Ich habe den Rückstand auf den Sieger gegenüber der Vorwoche um fast zehn Sekunden verkürzen können, und das, obwohl das Renntempo der vorderen Gruppe noch schneller war", freute sich Kofler. „Das Rennen war aber noch viel anstrengender als das letzte Woche."

Der ehrgeizige KTM-Pilot bleibt aber selbstkritisch: „Es muss trotzdem weiter in Richtung der nächsten Gruppe und damit der Punkteränge gehen. Die Dichte in der Moto3-WM ist zwar enorm, aber bei den beiden Rennen nach der viermonatigen Pause haben wir gute Schritte nach vorne gemacht, das stimmt mich zuversichtlich. In zwei Wochen geht es nach Brünn. Dann fahren wir zweimal bei uns auf dem Red Bull Ring, dort möchte ich noch besser abschneiden." ■


POLARITY PHOTO

Kofler (#73) vor Dupasquier

oncelli jubeln



Geschafft: Tatsuki Suzuki (#24) gewinnt vor John McPhee (#17)

NACHRICHTEN

MOTO2

Jesko Raffin wird das zweite Wochenende wohl so schnell nicht vergessen. Seit der Ankunft in Jerez suchte er nach dem Gefühl für die japanische Moto2, doch am letzten Samstag sollte es noch schlimmer kommen. In FP3 wurde dem 24-jährigen Zürcher plötzlich schwindelig: „Mein Körper war komplett unterzuckert. Daher haben wir die Session sofort abgebrochen. Bis zum Qualifying ging es mir wieder ein wenig besser." Raffin fuhr die Q1, wenn auch im Schongang. Er ging früh ins Bett und hoffte, dass es am Renntag wieder besser werden würde. „Doch schon beim Aufwärmen vor dem Warm-up hatte ich ein komisches Gefühl. Ich spürte plötzlich arge Gliederschmerzen und fühlte mich schlapp und ausgelaugt. Eine gute Stunde nach dem Warm-up, als es wieder heißer wurde, verschlimmerte sich mein Zustand weiter." Der Schweizer verzichtete auf das Rennen und lässt sich jetzt daheim untersuchen.

MOTOE/SUPERBIKE-WM

Dominique Aegerter wird bis Mitte September, wenn in Misano drei MotoE-Rennen anstehen, nur mit seinen eigenen Motorrädern trainieren können: „Eigentlich habe ich ja einen Testfahrer-Vertrag mit HRC für die Superbike-WM. Ich sollte während der Saison mehrmals die Werks-Fireblade in Japan testen und bei deren Entwicklung behilflich sein. Doch während der Corona-Beschränkungen kann ich nicht nach Japan einreisen. In Europa waren für mich keine Tests mit dem Team vorgesehen. Ich hoffe, dass ich irgendwo noch fahren kann."

MOTOGP

Valentino Rossi fuhr in Jerez seinen 199. MotoGP-Podestplatz heraus, seinen 235. insgesamt.

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Jerez (E): 26. Juli 2020; 2. WM-Lauf; 97,306 km über 22 Rdn. à 4,423 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 29 Grad; Asphalt: 41 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	22	39.18,861 min	1.46,713 min	25
2.	John McPhee (GB)	Honda	22	+0,064 sec	1.46,482 min	20
3.	Celestino Vietti (I)	KTM	22	+0,134 sec	1.46,471 min	16
4.	Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+0,628 sec	1.46,158 min	13
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	22	+0,817 sec	1.46,464 min	11
6.	Raúl Fernández (E)	KTM	22	+2,742 sec	1.46,482 min	10
7.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+3,315 sec	1.46,500 min	9
8.	Sergio Garcia (E)	Honda	22	+4,853 sec	1.46,280 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	22	+4,887 sec	1.46,637 min	7
10.	Tony Arbolino (I)	Honda	22	+4,988 sec	1.46,530 min	6
11.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+5,301 sec	1.46,463 min	5
12.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	22	+5,603 sec	1.46,452 min	4
13.	Carlos Tatay (E)	KTM	22	+6,783 sec	1.46,377 min	3
14.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+7,729 sec	1.46,562 min	2
15.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	22	+7,776 sec	1.46,688 min	1
16.	Yuki Kunii (J)	Honda	22	+17,641 sec	1.46,593 min	-
17.	Barry Baltus (B)	KTM	22	+17,416 sec	1.46,875 min	-
18.	Maximilian Kofler (A)	KTM	22	+20,821 sec	1.46,978 min	-
19.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	22	+20,833 sec	1.47,090 min	-
20.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	22	+22,445 sec	1.47,276 min	-
21.	Riccardo Rossi (I)	KTM	22	+22,500 sec	1.47,079 min	-
22.	Andrea Migno (I)	KTM	22	+34,688 sec	1.46,630 min	-
	Nicht gewertet:					
	Davide Pizzoli (I)	KTM	20	+2 Runden	1.47,780 min	-
	Dennis Foggia (I)	Honda	19	+3 Runden	1.46,812 min	-
	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+4 Runden	1.46,116 min	-
	Ayumu Sasaki (J)	KTM	16	+6 Runden	1.46,483 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arenas	50
2.	Suzuki	44
3.	McPhee	40
4.	Ogura	36
5.	Rodrigo	30
6.	Vietti	27
7.	Fernández	26
8.	Arbolino	23
9.	Masia	19
10.	Alcoba	19

WM-STAND MARKEN

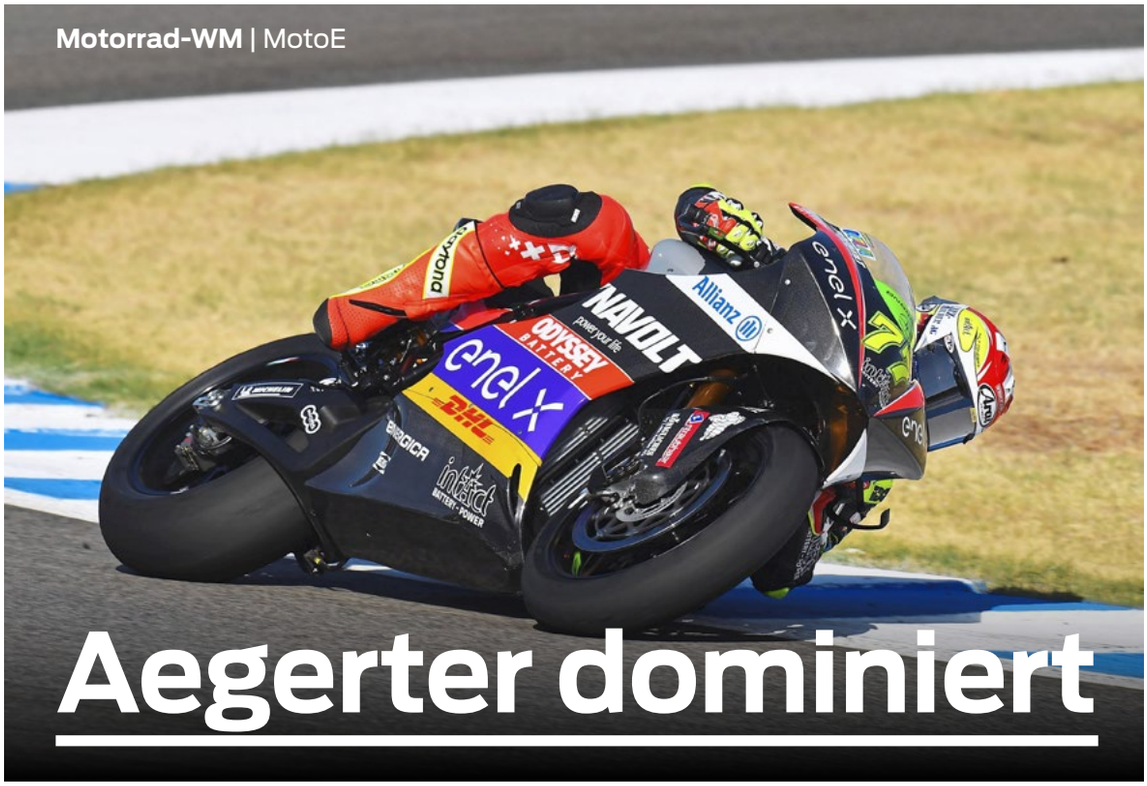
	Marke	Punkte
1.	KTM	66
2.	Honda	65
3.	Husqvarna	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Aspar Team Gaviota	56
2.	SIC58 Squadra Corse	52
3.	Kömmerling Gresini Moto3	49
4.	Petronas Sprinta Racing	40
5.	Sky Racing Team VR46	40
6.	Honda Team Asia	36
7.	Red Bull KTM Ajo	33
8.	Rivacold Snipers Team	31
9.	Leopard Racing	26
10.	Estrella Galicia 0,0	20

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Suzuki	1.45,410 min
2.	Ogura	1.45,695 min
3.	Rodrigo	1.45,706 min
4.	Fernández	1.45,893 min
5.	Arbolino	1.45,917 min
6.	Arenas	1.45,919 min
7.	Alcoba	1.46,057 min
8.	McPhee	1.46,061 min
9.	Vietti	1.46,186 min
10.	Masia	1.46,258 min
11.	Tatay	1.46,297 min
12.	Toba	1.46,303 min
13.	S. Garcia	1.46,326 min
14.	Öncü	1.46,416 min
15.	Salac	1.46,639 min
16.	Sasaki	1.46,870 min
17.	Yamanaka	1.46,926 min
18.	Migno	1.47,248 min
19.	Kunii	1.46,583 min
20.	Antonelli	1.46,616 min
21.	Fenati	1.46,808 min
22.	Nepa	1.46,917 min
23.	Foggia	1.46,939 min
24.	Kofler	1.47,016 min
25.	Binder	1.47,143 min
26.	Pawi	1.47,149 min
27.	Rossi	1.47,390 min
28.	Dupasquier	1.47,485 min
29.	Baltus	1.47,559 min
30.	Pizzoli	1.48,037 min



MICHELIN

Aegerter dominiert

Dominique Aegerter zeigte schon am ersten MotoE-Wochenende, dass er der Schnellste ist. Am zweiten holte er einen überlegenen Sieg und die Weltcup-Führung. Auch die Hochform von Lukas Tulovic hält an.

Von: **Imre Paulovits**

Besser starten, in der ersten Runde mehr reinhalten – Dominique Aegerter hatte sich diese beiden Dinge aus seinem ersten Moto2-Rennen gemerkt. Was einfacher gesagt als getan ist, setzte der Rohrbacher dann auch in die Tat um. An diesem Wochenende hatte die Konkurrenz einfach keine Chance gegen den Intact-Piloten. „Mein Start war diesmal prima, ganz wie in alten Moto2-Zeiten“, freute sich der ehemalige Motocross-Pilot. „Damals habe ich Kupplung, Gas und Schalten perfekt koordinieren gelernt, beim Elektromotor gibt es nur das Gas, und das habe ich jetzt auch ideal hinbekommen. Dann habe ich mich in der ersten Runde enorm konzentriert und gepusht und dann zugesehen, dass ich die Distanz so fehlerfrei wie möglich fahre.“

Das funktionierte auch, und so konnte sich der 29-jährige Schweizer erstmals seit seinem Sieg im Regenrennen von Misano 2017, der ihm dann aber aberkannt wurde, wieder ganz oben aufs Siegertreppchen stellen. „Dass das mit dem verunreinigten Öl nie mehr geklärt werden konnte, schmerzt mich bis heute“, gab Aegerter zu. „Wenn die Moto2-Siege für mich auch immer etwas ganz Besonderes bedeutet haben, dass ich jetzt hier in diesem neuen Umfeld ganz vorne bin, macht mich ebenfalls glücklich.“

Aegerter und seine Mannschaft machten sich in der letzten Woche über die Daten her und überlegten, was man verbessern kann. „Ich habe gesehen, dass ich noch an mir selbst einiges verbessern kann“, gestand Aegerter. „Man muss sich ja an dieses E-Bike gewöhnen, es ist komplett anders zu fahren als ein anderes Motorrad.“ Aegerter fährt nun eine Hinterradbremse, die er sowohl mit der linken Hand als auch mit dem rechten Fuß bedienen kann. „Ich war vom Motocross gewohnt, viel mit der Hinterradbremse zu arbeiten, und diese statt mit dem Fuß mit der Hand zu bedienen, erschien mir zunächst komisch. Aber dann habe ich gemerkt, dass man da unheimlich viel Gefühl aufbauen kann, und ich habe eigentlich die ganzen letzten zwei Tage das Bremspedal gar nicht mehr berührt.“ Nun hat er bis Mitte September Pause, erst in Misano geht der MotoE-Weltcup weiter. „Da muss ich wieder ganz von vorne anfangen, und wir können auch in den Trainings immer nur ganz wenige Runden fahren. Aber Misano mag ich, ich versuche gegen die Italiener, die dort viel fahren und sicher sehr stark sein werden, gegenzuhalten.“

Auch Lukas Tulovic überraschte beim zweiten Jerez-Rennen. Wieder legte er in der E-Pole eine Zeit vor, die lange nicht zu knacken war – nur Weltcup-Sieger Matteo Ferrari und Dominique Aegerter waren zum Schluss schneller. Im Rennen kämpfte der 20-jährige Odenwälder in der Gruppe hinter Aegerter mit, wurde einmal von Eric Granado rausgedrängt und am Ende hervorragender Sechster. Vor viel erfahreneren Piloten bleibt er auch im Weltcup Fünfter. ■

E-POLE

Jerez (E): 25. Juli 2020

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter	1.48,158 min
2.	Matteo Ferrari (I)	1.48,425 min
3.	Lukas Tulovic (D)	1.48,525 min
4.	Eric Granado (BR)	1.48,576 min
5.	Jordi Torres (E)	1.48,743 min
6.	Alejandro Medina (E)	1.48,766 min
7.	Alex de Angelis (RSM)	1.48,863 min
8.	Mattia Casadei (I)	1.48,897 min
9.	Niccolò Canepa (I)	1.49,206 min
10.	Joshua Hook (AUS)	1.49,255 min
11.	Xavi Cardelus (AND)	1.49,334 min
12.	Xavier Siméon (B)	1.49,395 min
13.	Mike di Meglio (F)	1.49,525 min
14.	Alessandro Zaccone (I)	1.49,734 min
15.	Jakub Kornfeil (CZ)	1.50,229 min
	Maria Herrera (E)	-
	Tommaso Marcon (I)	-

ERGEBNIS RENNEN

Jerez (E): 26. Juli 2020

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Dominique Aegerter	10.54,366
2.	Jordi Torres (E)	+2,688 s
3.	Mattia Casadei (I)	+3,759 s
4.	Alex de Angelis (RSM)	+4,484 s
5.	Niccolò Canepa (I)	+4,537 s
6.	Lukas Tulovic (D)	+5,980 s
7.	Mike di Meglio (F)	+6,133 s
8.	Joshua Hook (AUS)	+6,513 s
9.	Xavier Siméon (B)	+8,695 s
10.	Xavi Cardelus (AND)	+10,583 s

CUP-STAND

1.	Aegerter	41 Punkte
2.	Torres	30
3.	Granado	28
4.	Casadei	27
5.	Tulovic	23



MICHELIN

Dominique Aegerter: Gleich in Führung ...



MICHELIN

... und dann freudestrahlend auf dem Siegerpodest



TECH3

Lukas Tulovic (#35): Wieder unter den Besten

Vorschau 2020

Auf zum zweiten Anlauf

Die erste WM-Runde in Phillip Island konnte am ersten März-Wochenende gerade noch vor dem Corona-Lockdown in Australien stattfinden. Nach fünf Monaten Zwangspause nimmt die serienahe Weltmeisterschaft am Wochenende in Jerez einen zweiten Anlauf.

Von: **Imre Paulovits**

Nach einem gemeinsamen Test in Misano und mehreren privaten Probefahrten stehen alle wieder bereit, um die gleich nach ihrem Auftakt wieder unterbrochene Superbike-WM am nächsten Wochenende in der Hitze von Jerez fortzusetzen. Doch schon kommt die nächste Hiobsbotschaft: Drei Rennen, hinter denen noch ein Fragezeichen stand, mussten ganz abgesagt werden, und sie schmerzen doppelt. Assen stand seit 1991 ununterbrochen im WM-Kalender, nun musste der TT Circuit nach dem Grand Prix auch die Superbikes absagen. Donington, wo die Serie am Osterwochenende 1988 ihren Anfang nahm, kann bei der derzeitigen Situation in diesem Jahr auch kein Rennen mehr beherbergen. Und schließlich musste das Nachtrennen in Katar, wo die WM nach ihrem Auftakt in Australien weitergemacht hätte und das wegen der Pandemie auf unbestimmte Zeit verschoben wurde, nun endgültig abgesagt werden. So finden sich nun nur noch sechs fixe Veranstaltungen für die Fortsetzung der Superbike-WM, zwei weitere sind noch angepeilt, aber nicht endgültig bestätigt. Dafür gibt es an allen Rennwochenenden, wenn vorerst auch nur ohne Zuschauer, drei Superbike-Rennen sowie zwei Supersport- und zwei Supersport-300-Rennen.

Es hat sich in der Zwangspause auch sonst noch einiges getan. Leon Camier wurde bei Barni Ducati durch Marco Melandri ersetzt, statt Jordi Torres fährt bei MIE Althea Honda der junge Italiener Lorenzo Gabellini die zweite CBR 1000 RR-R. Nach mehreren Testsitzungen wird der Franzose Christophe Ponsson mit der Aprilia fünf Wildcard-Einsätze geben.

Sandro Cortese konnte bei Pedercini-Kawasaki viele neue Teile testen, auch BMW und Honda haben die Pause genutzt, um die S 1000 RR und die brandneue Fireblade RR-R näher an die Spitze zu bringen. Aber die spannendsten Fragen bleiben: Kann Jonathan Rea seinen Rückstand gegenüber seinem Teamkollegen Alex Lowes wieder wettmachen, und kann ihn dabei Scott Redding herausfordern? ■



Enges Feld, spannende Rennen: Geht die Superbike-WM in Jerez so weiter?

WORLDSBK

SUPERBIKE-WM-KALENDER 2020

28. Februar–1. März	Phillip Island (AUS)	SBK, SSP
31. Juli –1. August	Jerez (E)	SBK, SSP, SSP300
7.–9. August	Portimão (P)	SBK, SSP, SSP300
28.–30. August	Aragón (E)	SBK, SSP, SSP300
4.–6. September	Aragón (E)	SBK, SSP, SSP300
18.–20. September	Barcelona-Catalunya (E)	SBK, SSP, SSP300
2.–4. Oktober	Magny-Cours (F)	SBK, SSP, SSP300
9.–11. Oktober (TBC)	El Villicum (RA)	SBK, SSP, SSP300
6.-8. November (TBC)	Misano (I)	SBK, SSP, SSP300

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2020

Superbike

1	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
7	Chaz Davies (GB)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
11	Sandro Cortese (D)	Team Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
12	Xavi Forès (E)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-10RR
13	Takumi Takahashi (J)	MIE Racing Althea Honda Team	Honda CBR 1000 RR-R
19	Alvaro Bautista (E)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
20	Sylvain Barrier (F)	Brixx Performance	Ducati Panigale V4 R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Team Goeleven	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
23	Christophe Ponsson (F)	Nuova M2 Racing	Aprilia RSV4 RF
31	Garrett Gerloff (USA)	GRT Yamaha WorldSBK Junior Team	Yamaha YZF-R1
33	Marco Melandri (I)	Barni Racing Team	Ducati Panigale V4 R
36	Leandro Mercado (RA)	Motocorsa Racing	Ducati Panigale V4 R
45	Scott Redding (GB)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
50	Eugene Laverty (IRL)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Pata Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
60	Michael van der Mark (NL)	Pata Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
63	Lorenzo Gabellini (I)	MIE Racing Althea Honda Team	Honda CBR 1000 RR-R
64	Federico Caricasulo (I)	GRT Yamaha WorldSBK Junior Team	Yamaha YZF-R1
66	Tom Sykes (GB)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
76	Loris Baz (F)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF-R1
77	Maximilian Scheib (RCH)	Orleac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-10RR
91	Leon Haslam (GB)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R

Supersport

1	Randy Krummenacher (CH)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
2	Luigi Montella (I)	DK Motorsport	Yamaha YZF R6
3	Raffaele De Rosa (I)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
4	Steven Odendaal (ZA)	EAB Ten Kate Racing	Yamaha YZF R6
5	Philipp Öttl (D)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
9	Galang Hendra Pratama (RI)	bLU cRU WorldSSP by MS	Yamaha YZF R6
12	Alejandro Ruiz Carranza (E)	Emperador Racing Team	Yamaha YZF R6
16	Jules Cluzel (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
22	Federico Fuligni (I)	MV Agusta Reparto Corse	MV Agusta F3 675
25	Andy Verdoia (F)	bLU cRU WorldSSP by MS	Yamaha YZF R6
32	Isaac Viñales (E)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
38	Hannes Soomer (EST)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
44	Lucas Mahias (F)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
47	Axel Bassani (I)	Soradis Yamaha Motoxracing	Yamaha YZF R6
48	Xavier Navand (F)	Altogoo Racing Team	Yamaha YZF R6
52	Patrick Hobelsberger (D)	Dynavolt Honda	Honda CBR600RR
55	Andrea Locatelli (I)	Bardahl Evan Bros. WorldSSP Team	Yamaha YZF R6
56	Péter Sebestyén (H)	OXXO Yamaha Team Toth	Yamaha YZF R6
61	Can Alexander Öncü (TR)	Turkish Racing Team	Kawasaki ZX-6R
71	Christoffer Bergman (S)	Wójcik Racing Team	Yamaha YZF R6
78	Hikari Okubo (J)	Dynavolt Honda	Honda CBR600RR
81	Manuel Gonzales (E)	Kawasaki ParinGO Team	Kawasaki ZX-6R
83	Lachlan Epis (AUS)	MPM Routz Racing Team	Yamaha YZF R6
84	Loris Cresson (B)	OXXO Yamaha Team Toth	Yamaha YZF R6
94	Corentin Perolari (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
99	Danny Webb (GB)	WRP Wepol Racing	Yamaha YZF R6

„Mikhalchik wird stark sein“

Die IDM-Superbike-Teams bereiten sich mit Vollgas auf den bald bevorstehenden verspäteten Saisonstart vor. Im MSa-Interview erklärt Van-Zon-Alpha-Technik-BMW-Teamchef Werner Daemen, was dieses Jahr in der höchsten deutschen nationalen Meisterschaft anders wird und wie er die Chancen seiner Fahrer sieht.

Von: **Dirk Johae**



EISELE

Wie bewerten Sie die Entwicklung der IDM?
In den letzten zwei Jahren, finde ich, dass sie von Normann Broy und seinem Team gut organisiert wird. Die IDM ist wieder im Kommen. BMW hat mit Vladimir Leonov und Florian Alt zwei neue Fahrer, bei Yamaha ist ein neuer Sponsor eingestiegen. Es wird viel gemacht. Kawasaki sieht gut aus, Honda ist mit einem neuen Motorrad dabei, das Fahrerfeld ist international besetzt. Die IDM ist wieder so stark wie früher. Im nächsten Jahr werden wir zusammen mit der BSB das höchste Niveau in Europa haben, schätze ich.

Was bedeutet die stärkere Konkurrenz für Ihr Team?
Für unser ganzes Team ist das gut. Wir sind immer froh, wenn ein starker deutscher Fahrer wie Jonas Folger dazukommt. Das ist gut für uns alle. Jonas wird unsere Messlatte sein. Wir wissen auch, dass Jonas in der Theorie der Titelkandidat ist. Aber natürlich ist auch Ilya Mikhalchik stark, ebenso wie Florian Alt oder Bastien Mackels. Die können alle gewinnen. Für eine Überraschung kann auch Vladimir Leonov sorgen. Wenn die Meisterschaftssaison so kurz ist, darf Jonas keinen Fehler machen. Ein Fehler reicht aus, um die Meisterschaft zu verlieren. Das gilt natürlich auch für unsere Fahrer. Aber Jonas wird der Gejagte sein. Wir wissen alle, dass er in Assen und auf dem Sachsenring in der MotoGP vorne mitfahren könnte. Wenn aber alle denken, dass du der Mann

> „Jonas Folger ist für mich der klare Favorit. Aber Florian Alt, Bastien Mackels und natürlich auch Ilya Mikhalchik werden es ihm schwermachen.“
>
> Werner Daemen

bist, kann das auch mental schwierig werden.

Sind die Einsätze in der IDM und der Langstrecken-WM für das Team zu bewältigen?
Die Belastung von Langstrecken-WM und IDM ist für mich selbst am höchsten. Die Teams arbeiten getrennt voneinander. In unserem Betrieb haben wir zwei Werkstätten: Wir haben eine EWC-Truppe, die beispielsweise am Tag vor dem IDM-Test auf dem Hockenheimring in Le Mans war. Zusammen mit einem Mechaniker bin ich der Einzige, der in beiden Teams arbeitet. Alles andere ist separat: das Material, die Mechaniker und die Data-Leute. Eine Mannschaft könnte das nicht alles schaffen. Der Truck wird zum Beispiel vom IDM-Lauf am Lausitzring zum EWC-Lauf nach Le Castellet fahren. Alle anderen Mechaniker sind dann schon dort.

Freut ihr euch auf den Lauf auf dem Sachsenring?
Ich freue mich auf den Sachsenring. Aber für uns als Team ist er schlecht. Wir haben dort keine Erfahrung, und unsere Fahrer kennen die Strecke nicht. Die Entscheidung kam sehr spät. Wenn wir das früher gewusst hätten, wären wir dort testen gegangen. Jetzt gibt es kaum noch Gelegenheit dazu. Es ist die Jonas-Folger-Strecke. Wenn du da in der MotoGP aufs Podium fahren kannst, weißt du: Da hängt der Hammer. Aber so ist Rennsport. Unsere Rennfahrer können sich auch unter diesen Bedingungen beweisen. Am schwierigsten ist aber, dass es nur zwei Tage sind. Da darfst du keine Fehler machen.

Wie wurde die BMW weiterentwickelt?
Wir entwickeln das Motorrad ständig weiter: Gewichtsverteilung, andere Auspuffanlage, viel Arbeit an der Elektronik. Wir haben an vielen Kleinigkeiten gearbeitet. Das Fahrwerk haben wir verbessert, die Bremsen auch ein bisschen. Ich sage nicht, dass wir viel schneller fahren können. Aber wir können die guten Rundenzeiten länger halten. Außerdem fahren wir in dieser Saison die neuen „Big Size“-Reifen von Pirelli. Dafür musste die Abstimmung geändert werden.

Wie viel Zeit hatte das Team für die Abstimmungsarbeiten?
Ilya Mikhalchik hat erst Mitte Juli in Assen seinen ersten Test fahren können. Vladimir Leonov war in Hockenheim das erste Mal überhaupt dabei. Beide konnten bis dahin nicht reisen. Anders als zum Beispiel Jonas Folger oder Florian Alt, die schon über einen Monat fahren konnten. Aber ich glaube, dass wir schon gut dabei sein werden.

Ihr Tipp für die IDM-Superbike-Saison?
Vorhersagen kann man natürlich nichts. Aber bei Yamaha sollten Mackels und Folger sehr schnell sein. Folger stellt hat Erfahrung aus der MotoGP, kann mit Druck umgehen und ist unheimlich schnell. Michael Galinski von MGM Racing weiß genau, was er tut. Jonas ist für mich der Favorit. Aber Alt, Mackels und natürlich auch Ilya Mikhalchik werden es ihm schwermachen. Für Ilya ist es eine Chance, sich zu beweisen. Ich kenne ihn gut. Er will unbedingt wieder Meister werden und ist wieder stärker, wieder schneller und noch fitter. Außerdem sagt er, dass sein Titel noch mehr wert ist, wenn er Folger schlagen kann. Ich bin sehr gespannt. Es wird eine schöne Meisterschaft. ■

Werner Daemen

Geburtstag: 17.07.1971
Herkunftsland: Belgien

KARRIERE
2004: Dt. Supersport-Meister (Honda)
2010: IDM-SBK-Vizemeister (BMW)
2011: Langstrecken-WM 1.
8 h Albacete (BMW)
ab 2012: Teamchef Langstrecken-WM + 6 Mal IDM SBK-Meister

HOBBYS
Motocross und Mountainbike

Gespann-WM

Reeves: Neuer Rekord

Bei den Track Days in Oschersleben stellte Tim Reeves einen neuen Rekord auf. Dafür liegen bei Josef Sattler die Nerven fast blank.

Von: **Anke Wieczorek**

Ziele erreicht und übertroffen, so lautet das Fazit von Weltmeister Tim Reeves und seinem Co-Piloten Kevin Rousseau. Gleiches gilt für Bennie Streuer mit Ilse Haas. Ihre Gespanne wurden in der MotorsportArena weiter optimiert, alle Fehlerchen ausgemerzt. Streuer glänzte mit rekordverdächtigen Zeiten und war sogar schneller als die Zweitplatzierten Ben und Tim Birchall letztes Jahr im Sidecar-WM-Rennen auf der Strecke. Aber natürlich wollte sich Meister Reeves von den hiesigen Track Tests als Zeitenkönig verabschieden. Mit 1.31,69 stellte der Brite schließlich im letzten Turn einen neuen Streckenrekord in der 600-cm³-Sidecar-Klasse auf. Er ist zwar inoffiziell, weil nicht im Rennen gefahren, aber eine klare Ansage an seine Verfolger.

Derweil steht Josef „Sepp“ Sattler weiter vor seinem Beifahrerproblem. Sein eigentlicher Passagier Jeroen Remmé war trotz gesundheitlicher Probleme nach Oschersleben gekommen und versuchte es wenigstens drei Runden lang, musste dann aber passen. Die alte, aber jetzt entzündete Ellbogenverletzung spielte wirklich nicht mit. Somit ist endgültig klar, dass der Niederländer momentan ausfällt. Eigentlich wollte Sattler in der kommenden Woche an der Französischen Meisterschaft teilnehmen. Aber auch für dort fehlt ihm der Beifahrer. ■



IDM

Tim Reeves: Feinabstimmung in Oschersleben mit Rekordrunde bestätigt

Endurance-WM

ERC holt Bridewell

Das werksunterstützte deutsche ERC-Ducati-Endurance-Team kommt immer mehr in Fahrt. Nach Randy de Puniet konnte Teamchef Uwe Reinhardt den britischen Ducati-Spezialisten Tommy Bridewell verpflichten.

Von: **Toni Börner**

Das deutsche ERC-Ducati-Endurance-Team hat den letztjährigen Bronzemedaillengewinner der British Superbikes, Tommy Bridewell, für den 8-Stunden-Klassiker in Suzuka, das voraussichtlich am 1. November 2020 stattfinden wird, verpflichtet. Beim Test in Le Mans fehlte der EX-MotoGP-Pilot und aktuelle TV-Kommentator Randy de Puniet, der seinen Fernsehverpflichtungen beim Saisonauftakt der Königsklasse in Jerez nachkommen musste. Daher sprang Bridewell auf die V4R aus Karlsruhe – und überzeugte gleich mit starken Zeiten. Damit sicherte er sich den Vertrag für Japan. „Wow“, kommentierte der Brite seinen ersten Eindruck von der EWC-Panigale. „Das Feeling war perfekt – ähnlich meinem BSB-Motorrad oder dem WM-Superbike. Die Ducati war genau so, wie ich es kenne – und das ist ganz klar ein sehr starkes Paket. In Suzuka sollte das auch funktionieren.“ ■



WEC

ERC-Ducati: Test in Le Mans gut absolviert, für Suzuka zwei Top-Piloten

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE

Ein kleiner Sturz von Tim Eby auf dem Hockenheimring hatte am Wochenende weitreichende Folgen. Dem 26-jährigen Superbiker vom EGS-alpha-Van Zon-BMW-Team musste der kleine Finger zur Hälfte abgenommen werden. Tim Eby war auf der BMW S 1000 RR richtig in Fahrt gekommen und probierte verschiedene Vorderreifen aus, als er in der Sachskurve stürzte. Der Sturz selbst war nicht heikel, das Motorrad blieb nahezu unversehrt. Eby wurde zum Verhängnis, dass seine Hand unter dem Lenker eingeklemmt war und der kleine Finger über den Asphalt schliff. Eby musste ins Krankenhaus gebracht und behandelt werden. „Meinen kleinen Finger hat es so schlimm erwischt, dass man mir die Hälfte davon abnehmen musste. Ich hoffe, dass ich bis zum Saisonstart wieder fit bin“, sagte Eby tapfer.

SUPERSPORT-300-WM

Beim Start der Supersport-300-Weltmeisterschaft am nächsten Wochenende werden die beiden Kawasaki-Piloten Dorren Loureiro und Dino Iozzo fehlen. „Beide hätten jedes Mal, wenn sie zurück nach Südafrika reisen, für 14 Tage in Quarantäne gehen müssen“, so Teammanager Rob Vennegoor. „Das funktioniert bei einer so kurzen, kompakten Saison aber nicht. Die andere Option wäre gewesen, dass sie in der Zeit in Europa bleiben – aber das wollten die Eltern nicht. Wir haben daher beiden schon Verträge für 2021 gegeben – und beide haben schon unterschrieben“, unterstrich der Niederländer.

BMW BOXER CUP

Da die Saison wegen der Corona-Pandemie verkürzt werden musste, hat sich Promotor Benny Wilbers zwecks höherer Spannung überlegt, dass im Jahr 2020 ausnahmsweise sämtliche Teilnehmer punkteberechtigt sind.



PABIJAN

Finale in Gniezno: Duell Robert Lambert (l.) gegen Timo Lahti

Speedway-Europameisterschaft Rybnik und Gniezno

Überraschende Wende

Leon Madsen triumphierte in Rybnik mit einer großartigen Vorstellung. Der Vizeweltmeister konnte seinen Vorsprung weiter ausbauen. Nur einen Tag später wendete sich das Blatt: Robert Lambert fuhr ein Traumrennen und löste Madsen als Gesamtführender ab.

Von: **Andreas Fahldiek**

Das für den 15. Juli geplante dritte Rennen in Gniezno musste kurzfristig abgesagt werden. Grund war die Covid-19-Infektion einer Person, die sich fünf Tage zuvor während des Ekstraliga-Rennens Rybnik gegen Leszno im Fahrerlager aufgehalten hatte. An diesem Rennen hatten die SEC-Fahrer Robert Lambert, Kacper Woryna, Vaclav Milik und Bartosz Smektala teilgenommen. Das Rennen in Gniezno wurde auf den 23. Juli verlegt, somit war Rybnik Schauplatz der dritten EM-Runde.

Der Führende in der Gesamtwertung, Leon Madsen, ging mit zwei Punkten Vorsprung ins Rennen. Auch an diesem Abend war der Vizeweltmeister sehr gut in Form, er gab nur zwei Punkte an Nicki Pedersen und an Wild-Card-Fahrer Bartosz Smarzlik ab. Madsen konnte sich mit Zmarzlik direkt für das Finale qualifizieren.

Auf der Strecke blieb Mikkel Michelsen. Der Titelverteidiger kam auf der schwierig zu fahrenden Bahn überhaupt nicht zurecht und konnte nicht einen einzigen Lauf gewinnen. „Wenn ich wüsste, was los war, hätte ich richtig reagieren können. Leider weiß ich das nicht. Die Strecke ist hart, aber sie ist für alle gleich. Meine Starts sind nicht schlecht, aber es fehlte mir die Geschwindigkeit“, sagte der Däne.

Michelsens Traum geplatzt

Mit diesem Ergebnis platzte der Traum von einer Titelverteidigung. Neben Michelsen war Lokalmatador Robert Lambert der große Verlierer. Der Brite konnte sich nicht für den Endlauf qualifizieren. Als das Startband im Last-Chance-Heat hochschnellte, stotterte sein Motor und er konnte seinen Gegnern nur noch hinterherfahren.

Im Finale legte Madsen einen fulminanten Start hin und siegte vor Grigorij Laguta. Pedersen wurde Letzter und verlor wichtige Punkte auf Madsen. „Wir haben einen Rekord gebrochen. Seit dem Morgen hatte ich das Gefühl, dass es ein guter Tag werden würde. Wir sind voll und ganz auf den Gewinn des Titels konzentriert. Das ist unser Ziel“, sagte Madsen. Er ist der erste Fahrer in der Geschichte der SEC, der drei Finalrennen in Folge gewinnen konnte.

> „Wir haben die Abstimmung des Motorrades immer besser in den Griff bekommen. Wir lernen dazu.“
>
> EM-Leader Robert Lambert

Beim einzigen deutschen Teilnehmer, Kai Huckenbeck, war eine Leistungssteigerung zu erkennen. Hervorzuheben ist seine Leistung in Heat 8, in dem er Zweiter hinter Zmarzlik wurde, aber Pedersen und Woryna (auf dessen Hausbahn) auf die Plätze verweisen konnte. Nur einen Tag später fand das nachzuholende Rennen in Gniezno statt. Madsen strebte den Vierer-Pack an. Es hätte eine Vorentscheidung fallen können – aber es kam anders.

Der Däne war an diesem Abend nicht wiederzuerkennen, alles wirkte irgendwie ungewohnt schwerfällig beim Titelanwärter. Im Hoffnungslauf wurde er – nach hartem Kampf – überraschend Letzter. Natürlich war er damit nicht zufrieden: „Die Bahn war heute nicht einfach zu fahren. Sie hatte viele Spurrillen, sodass man beim Fahren sehr vorsichtig sein musste. Erst ab der zweiten Hälfte des Rennens konnte ich mich verbessern. Leider war das heute zu wenig.“ Die 348-Meter-Bahn war definitiv in keinem optimalen Zustand. Promoter One Sport sollte in Zukunft unbedingt auf eine bessere Präparierung der Bahnen achten, Gniezno war kein Einzelfall.

Das Rennen wurde überschattet von einem Sturz von Nicki Pedersen und Andrey Kudriashov. In Lauf 7 verlor Pedersen anfangs der vierten Kurve in der ersten Runde die Kontrolle über seine Maschine und fuhr dem Russen spektakulär ungebremst

quer ins Motorrad. Pedersen konnte zwar zurück ins Fahrerlager laufen, hielt sich aber permanent seinen schmerzenden Arm. Später ließ er sich ins Krankenhaus fahren, um sich röntgen zu lassen. Wie sich herausstellte, hat er sich nichts gebrochen. Nach seinen Angaben sind jedoch Schulter und Nacken stark geprellt. Die Schulter wurde getaped und musste in den folgenden Tagen permanent gekühlt werden. Er schrieb den Sturz dem schlecht vorbereiteten Bahnbelag zu.

Lambert sensationell

Der Brite Robert Lambert fuhr in Gniezno in sensationeller Form und gab nur einen Punkt in seinem ersten Lauf an Bartosz Smektala ab. Er profitierte natürlich davon, dass Madsen sich nicht fürs Finale qualifizieren konnte.

Nach einem großartigen Sieg im Endlauf ist Lambert nun Führender in der Gesamtwertung mit zwei Punkten Vorsprung vor Madsen. „Auf dieser schwierigen Strecke war es eine tolle Leistung. Wir haben die Abstimmung des Motorrades langsam immer besser in den Griff bekommen. Wir lernen dazu“, so der Sieger nach dem Rennen. Madsens exzellente Serie wurde damit unterbrochen. Der große Showdown findet am heutigen Mittwoch – wie schon beim SEC-Auftakt – in Torun statt.

Für das letzte Rennen der SEC-Serie erhielt Pawel Przedpelski die Wild Card. Leider konnte sich Kai Huckenbeck nicht weiter steigern, über ein 0-0-1-2-0 kam er nicht hinaus. Man merkte ihm an diesem Abend erneut seine fehlende Fahrpraxis an.

Neben Huckenbeck war noch ein weiterer Deutscher dabei: René Schäfer ist permanenter SEC-Race Director. Der Hesse hatte dem jungen Lambert die ersten Rennrunden ermöglicht, als der in England noch keine Lizenz bekam. In Gniezno traf man sich wieder. ■



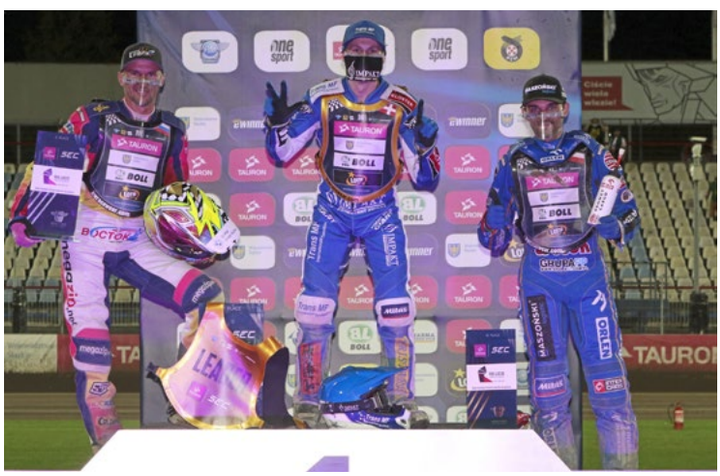
PABIJAN

In Rybnik: Leon Madsen (gegen Kasprzak) noch überirdisch



PABIJAN

In Gniezno: Michelsen, Laguta und der später verletzte Nicki Pedersen (v.l.)


PABIJAN

Rybnik-Sieger: Grigorij Laguta, Leon Madsen, Bartosz Zmarzlik (v.l.)

SPEEDWAY-EM

Rybnik (PL), 22. Juli

1.	Leon Madsen (DK)	16 Punkte
2.	Grigorij Laguta (RUS)	13
3.	Bartosz Zmarzlik (PL)	15
4.	Nicki Pedersen (DK)	11
5.	Robert Lambert (GB)	12
6.	David Bellego (F)	10
7.	Bartosz Smektala (PL)	8
8.	Kacper Woryna (PL)	7
9.	Mikkel Michelsen (DK)	7
12.	Kai Huckenbeck (D)	4

SPEEDWAY-EM

Gniezno (PL), 23. Juli

1.	Robert Lambert (GB)	17 Punkte
2.	Timo Lahti (FIN)	14
3.	Grigorij Laguta (RUS)	11
4.	Krzysztof Kasprzak (PL)	9
5.	Bartosz Smektala (PL)	9
6.	Leon Madsen (DK)	9
7.	Patryk Dudek (PL)	8
8.	Mikkel Michelsen (DK)	8
9.	Michael Jepsen Jensen (DK)	7
16.	Kai Huckenbeck (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 5 Läufen

1.	Robert Lambert	53 Punkte
2.	Leon Madsen	51
3.	Grigorij Laguta	44
4.	Mikkel Michelsen	38
5.	Bartosz Smektala	35
6.	Nicki Pedersen	35
7.	Timo Lahti	32
8.	David Bellego	28
9.	Bartosz Zmarzlik	25
17.	Kai Huckenbeck	13

NACHRICHTEN

SPEEDWAY GP-CHALLENGE IN GORICAN

Der Speedway-GP-Challenge 2020 wird stattfinden, wurde aber von Zarnovica (SK) ins kroatische Gorican (22.08.) verlegt. Die ersten drei qualifizieren sich für den GP 2021, falls dieses Jahr noch eine WM stattfindet! Im Challenge starten 16 von ihren Föderationen gesetzte Fahrer aus 16 Nationen, inklusive einem deutschen und einem kroatischen Piloten.

AUS FÜR BRITISCHE LIGA

Gefühlte 100 Mal hatten die britischen Speedway-Promotoren Durchhalteparolen ausgegeben, was den Start der drei britischen Ligen nach Abflauen der Corona-Pandemie betrifft. Letzten Mittwoch verkündeten sie den endgültigen „Lockdown“ des Sports für 2020. Premierminister Boris Johnson hatte am 17. Juli bekannt gegeben, dass Zuschauer in Sportstadien erst im Oktober wieder zugelassen würden. Die 26 britischen Clubteams können aber ohne Zuschauer nicht überleben. Betroffen von der ganzjährigen Arbeitslosigkeit sind circa 160 Profis, darunter Erik Riss und Michael Härtel.

DIRK GEUKENS TOT

Der frühere belgische WM-Pilot Dirk Geukens verstarb letzte Woche plötzlich und überraschend in den Niederlanden an Herzversagen. Der Freund von Joel Smets wurde 1990 und 1991 Dritter der 500er-MX-WM. Er wurde nur 57 Jahre alt.

ZWEI MASTERS-RENNEN GEPLANT

Durch Corona bleibt der Kalender der ADAC MX Masters 2020 in Bewegung. Aktuell wurde die Veranstaltung in Fürstlich Drehna, geplant für Anfang September, abgesagt. Dafür rückt die beliebte Sandstrecke in Grevenbroich nach, als Termin dafür wird vom ADAC der 20. September genannt. Für den 3./4. Oktober steht mit Tensfeld eine weitere Sandstrecke auf dem Programm. Beide Rennen sollen per kostenlosem Livestream übertragen werden.

Motocross in Arnheim

Sandmann Coldenhoff

Glenn Coldenhoff bewies seine Sandqualitäten und siegte in Arnheim. Romain Febvre und Gautier Paulin folgten auf den Plätzen. Simon Längenfelder fuhr beeindruckend.

Von: **Frank Quatember**



WASNER

MX1-Start: #259 Coldenhoff führt vor #21 Paulin und #3 Febvre

Die Sandstrecke im niederländischen Arnhem präsentierte sich im Topzustand. Erst vor vier Jahren eröffnet, ist die ideal gelegene und moderne Anlage für einen WM-Lauf bereit. Verantwortliche des WM-Vermarkters „Infront" waren kürzlich vor Ort, man rechnet im Club bereits im kommenden oder in zwei Jahren mit einem Platz im GP-Kalender.

Auch die Rennen in Arnheim wären einer WM würdig gewesen; die Strecke war gut geschoben und anspruchsvoll. Im ersten Lauf übernahm der Franzose Romain Febvre nach dem Start sofort das Kommando, gefolgt vom Holländer Glenn Coldenhoff. Das blieb bis zum Ziel so; auf den Plätzen folgte das Yamaha-Werksduo Jeremy Seewer und Gautier Paulin.

Henry Jacobi lag zunächst sehr gut platziert in den Top Ten, fiel aber nach einem Sturz weit zurück. Im Ziel wurde der Thüringer auf Platz 12 gezählt.

Im zweiten Lauf schoss Glenn Coldenhoff wie eine Rakete aus dem Gatter und übernahm die Führung vor Romain Febvre. In den ersten Runden entwickelte sich ein spannender Vierkampf, denn zum Spitzenduo gesellten sich Gautier Paulin und Arminas Jasikonis. Febvre lag einige Runden in Führung, doch GasGas-Pilot Coldenhoff schaffte das Rebreak. Nach einer spannenden Schlussphase verteidigte Coldenhoff Platz 1 und holte sich damit den Tagessieg. Zweiter wurde Febvre nach hartem Kampf mit Landsmann Paulin. Hinter Coldenhoff belegten Febvre und Paulin die Plätze in der Tagestabelle. Henry Jacobi beendete den Sonntag auf Platz 11.

Die MX2 Klasse dominierte der Belgier Jago Geerts mit einem Doppelsieg, mit respektvollem Abstand folgten Thomas Kjer-Olsen und Roan van de Moosdijck auf dem Tagespodium. Der Deutsche Simon Längenfelder zeigte auf der Factory GasGas zwei beeindruckende Läufe. „Der erste Lauf war perfekt, ich hatte sehr schnelle Rundenzeiten und wurde Fünfter im Ziel. Im zweiten Lauf war mein Start gut, leider ging mir am Ende etwas die Puste aus. Dafür war Rang 10 in Ordnung. Nächste Woche geht es für mich in Axel weiter." Das Comeback von Jeremy Sydow fiel aus: Der Chemnitzer bekam vom Doktor kein grünes Licht wegen schlechter Blutwerte. ■

Speedway Wittstock

Generalprobe gelungen

Der MSC Wölfe Wittstock bestand auch das letzte Testmatch gegen eine tschechische Auswahl vor der Vereinspremiere in der 2. polnischen Speedway-Liga und gewann deutlich mit 50:40 Punkten.

Von: **Thomas Schiffner**

Am kommenden Sonntag bestreitet der MSC Wölfe Wittstock eine historische Premiere: Die Brandenburger bestreiten als erster deutscher Verein ein Rennen in der 2. polnischen Speedway-Liga in Potnan. Fünf Tage später (7.8.) treffen die „Wölfe" in ihrem ersten Heimrennen auf Rzeszow.

Nach dem Testmatch gegen eine deutsche Auswahl zwei Wochen zuvor testete der Club von Frank Mauer letzten Samstag im polnischen Ligasystem noch gegen eine tschechische Auswahl, wobei unter den sieben Piloten mit Lars Zandvliet ein Niederländer war.

Die Heimmannschaft, die mit dem Polen Marcin Koscielski nur einen Ausländer in ihren Reihen hatte, ging von Anfang in Führung; nach Heat 3 war sie das einzige Mal im Rückstand. Wittstock baute seinen Vorsprung nach den 15 Heats auf 50:40 aus. Der beste Wölfe-Pilot Lukas Fienhage gab gegen Josef Franc seine einzigen beiden Punkte ab. Der Tscheche aus Kutna Hora begann mit einer Disqualifikation und gewann danach alle seine Läufe. Local Heroe und Kapitän Steven Mauer fährt dieses Jahr eine ehr starke Rumpfsaison; er konnte zu seinen 9 Punkten noch 3 Bonuspunkte gutschreiben.



RADSZUWEIT

Lukas Fienhage: Bester der „Wölfe" und damit Matchwinner

Rund 700 Zuschauer (1000 sind nach Corona-Regeln in Brandenburg erlaubt), etwas weniger als bei der Saisonpremiere zwei Wochen zuvor, waren bei dem Rennen um den „Pokal für Frieden und Freundschaft" im Stadion. ■

SPEEDWAY

Teamkampf Wittstock (D), 25.07.

MSC Wittstock - Tschechien 50:40
1. MSC Wölfe Wittstock 50 Punkte:
Steven Mauer 9, Lukas Fienhage 13, Dominik Möser 1, Sandro Wassermann 5, Mirko Wolter 3, Ben Ernst 2, Lukas Baumann 7, Marcin Koscielski 10
2. Tschechien 40 Punkte:
Josef Franc 15, Vyacheslav Monakhov 8, Ondrej Smetana 5, Lars Zandvliet 0, Zdenek Holub 7, Jarda Petrak 3, Filip Hajek 2



Gunter Frohn hatte Beziehungen von Suzuki und Sylvain Geboers bis hin zu Familie Roczen

QUATEMBER

Von Geboers bis Roczen

Im zweiten Teil der Geschichte vom mittlerweile 75-jährigen Tausendsassa Gunter Frohn geht es um seine Liebe zu Suzuki, den ersten Supercross-Titel für Ken Roczen und darum, auf welchen Pfaden eine nagelneue KTM zum MC Kali Merkers kam.

Von: **Frank Quatember**

Anfang der 1980er-Jahre hatte sich Frohn eine wassergekühlte 250-ccm-Suzuki aus Einzelteilen zusammengebaut, und mit dieser beherrschte er die nationalen Rennen. Das brachte die Konkurrenz auf abenteuerliche Ideen. Zur DDR-Mannschaftsmeisterschaft in Teutschenthal tauchte das Team vom MC Kali Merkers plötzlich mit nagelneuen KTM-Motorrädern auf.

Da gab es große Augen, wie war das möglich? „Der DDR-Minister für Erz- und Bergbau war Schirmherr von Kali Merkers. Die Motorräder wurden als Untertage-Arbeitsmaterial eingeführt, denn die großen Bergbaumaschinen kamen alle aus Österreich“, schildert Frohn die unglaubliche Story. „Das fiel also erst mal niemandem weiter auf. Der Minister war passionierter Jäger und bekam für seine Hilfe eine komplette Jagdausrüstung. Helmut Schadenberg sah die KTM-Maschinen und machte sofort Theater. Am Ende ging die Sache hoch bis zu Erich Mielke. Der Kali-Merkers-Teamchef Wilfried Necke wurde abgesetzt und die KTMs mussten in Einzelteile zerlegt und nach Polen gegen anderes Material getauscht werden.“

Die lange Freundschaft zwischen dem Weltklasse-Piloten und späteren Suzuki-Teamchef Sylvain Geboers und Gunter Frohn begann bei einem WM-Lauf auf der Strecke des MC Kali Merkers in Gumpelstadt. Roger DeCoster war mit einer CZ am Start, die ersten Suzukis wurden von Joël Robert und Geboers gefahren. „Alle Japaner waren mit weißer Bekleidung dabei“, erinnert sich Frohn schmunzelnd.

Schlüssel für Workshop

Frohn: „Ich war nur Zuschauer, kam ins Gespräch mit Rolf Tibblin, und gehörte plötzlich dazu. Wir trafen uns ständig auf den WM-Läufen in Stettin, in Holice, Dalecin oder Stibro. Nach der Wende wurde der Kontakt natürlich intensiver. Werner Dewit war damals Werksfahrer bei Suzuki, und ich fuhr oft auf Einladung von Sylvain nach Belgien. Wir gaben Lehrgänge mit internationalen Fahrern, ich hatte den Schlüssel für den Workshop und konnte dort ein- und ausgehen, sogar übernachten. Sylvain wusste, dass ich jede Schraube an einer Suzuki kenne und die gesamte Entwicklung über Jahre.“

Auch im Supercross hinterließ Gunter Frohn seine Spuren. 1998 war der Kanadier Jean Sebastien Roy sehr erfolgreich in Europa (zum Beispiel in Genf oder Paris-Bercy) unterwegs. Auf einer Suzuki aus dem Hause Frohn! Als der Manager von Roy zu viel Geld von Suzuki wollte, meldete sich Bert Poensgen persönlich bei Gunter Frohn und beschwerte sich erfolgreich.

Bestens vernetzt war Gunter Frohn auch mit der Mattstedter Familie Roczen. Vater Heiko Klepka bekam regelmäßig Suzuki-Teile von Frohn, unter anderem in Teutschenthal vom Suzuki-Werksteam einen neuen 85er-Rahmen für Sohnemann Ken. Frohn erkannte das besondere Talent des heutigen Superstars Ken Roczen früh, lag damit oft Manager Bert Poensgen und Fox-Deutschland-Chef Wolfgang Thomas in den Ohren. Das Duo schloss kurz darauf bekanntlich einen Fünfjahresvertrag mit dem deutschen Teenager ab. Für Frohn stand als Fan und Freund fest: „Wenn der Ken mit Suzuki Meister wird, muss ich dabei sein!“

Zu Roczen in die USA

Gesagt getan, Frohn flog 2013 in die USA, um bei den letzten zwei Rennen der amerikanischen SX-Serie in Salt Lake City und Las Vegas dabei zu sein, als Ken Roczen seinen ersten US-Titel gewann. Als Suzuki-Legende Arm in Arm mit Kenny und Roger DeCoster den Titel in Las Vegas zu feiern, das gehört zu den vielen besonderen Momenten im Leben von Gunter Frohn. ■



SICKERT

Selbst zusammengebaut: Frohn auf wassergekühlter Suzuki

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



R8 Spyder 5,2 Liter V10, EZ 06/2019, 18900 km, 456 kW (620 PS), Exterieur-Paket Carbon, Schalensitze Feinnappa, Technologie-Paket, Magnetic Ride, virt. cockpit, uvm., 158.880,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53655



RS Q8 4.0 TFSI 600 PS, EZ 12/2019, 10700 km, 441 kW, Navarrablau, Massagesitze, Matrix, Assistenz-Paket Parken, B&O Sound, Pano, virtual cockpit, uvm., 129.880,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53656

BMW



220i Cabrio M Sport, EU6, EZ 07/2019, 29999 km, 135 kW, Open-Air Paket, Harman Sound, LED, HuD, M Aerodynamikpaket, u.v.m., 34.990,- €. VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Am Schänzel 6, 76829 Landau, Tel. 06341/9484 0, www.vogel-autohaus.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53609



M240i Cabrio, EZ 03/2019, 9740 km, 250 kW (340 PS), M Aerodynamikpaket, M Lederlenkrad, M Sportbremse, M Sportfahrwerk, UPE 63.259 jetzt für € 39.450,- € (MwSt. awb.). BMW Autohaus J.B. Lell GmbH Wunsiedel, Kemnather Straße 55, 95632 Wunsiedel, Tel. 09232-9965-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53595



M4 Cabrio M Competition, EZ 05/2018, 21994 km, 331 kW (450 PS), Open-Air Paket, LED, HuD, Surround View, TV, WLan, 20" LMR 666 M, uvm., 63.950,- € (MwSt. awb.). BMW Autohaus J.B. Lell GmbH & Co. KG Weiden, Zur Centralwerkstätte 5, 92637 Weiden, Tel. 0961/30030, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53614

M3 (E90) Lim., spacegrau, EZ Dez. 2010, 39000 km, 420 PS, Vmax 280 km/h, 38.900,- €; **Z4M Roadster (E85),** imolarot, EZ Dez. 2007, 25000 km, 343 PS, 41.900,- €. Tel. 089/31606811



M4 Cabrio, EU6, EZ 08/2016, 37200 km, 317 kW (431 PS), Merino Leder, HuD, PDC, Harman Sound, Interieurleisten "Carbon Fibre", uvm., 50.170,- € (MwSt. awb.). VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Gießer Weg 16, 64673 Zwingenberg, Tel. 06251/70990, www.bmw-vogel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53608

Ferrari

WANTED: Ferrari F8 Tributo für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380

Jaguar

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



XJ 6/4,2 Lim- Serie 3/Rest/R-fr/S-Preis, EZ 03/1983, 82391 km, 151 kW (205 PS), Racing-Green met., Leder, Klima, neu restauriert/lackiert, TÜV neu, patina, 2. Hd., Scheckheft, 6042,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53666

Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



mattDYNAMIC -"V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima, uvm., Verbr. l/100 km: in.orts 6,8; auß.orts 5,7; komb. 6,1; CO2 komb. 161 g/km, CO2- Effizienz: B, zum Preis von 72.222,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53590

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 MarcoPolo Horizon" VANSPORTS VP Gentleman mit "toller Ausstattung", EZ 04/2018, ca. 23300 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll "VEYKKA1" Räder mit 245/45 R 19 Bereifung, 360° Kamera, Navi Comand, Leder schwarz, Warmluft-Standheizung, Hubdach mit Dachbett, AHK abnehmbar, div. Assistenten, Distronic, 2x Schiebetür, Klima, 7 Sitze uvm. zum Preis von 57.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53589

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

Mini

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

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

Nissan



350 Z Coupé, 70600 km, 230 kW (313 PS), Klima, 19" BBS LeMans, KW Var.1, Invidia Gemini, Strosek Front, Bremsen VA+HA NEU, nur Saison 4-10, VB 23.900,- €. 85232 Günding, Tel. 0172-8129999 ab 18 Uhr

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53650

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre
07666 / 9121550 - info@FABIAN-SPIEGLER.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKOLOGE

www.clickvers.de



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 33/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe



RM SOTHEBYS

Sotheby's hat einen Mercedes-V10-F1-Motor von 2004 versteigert. Die Auktion erlöste 12 600 Euro – weniger als erhofft

BTCC wegweisend
zur DTM-Zukunft
MSa 31/2020

Die DTM muss einen neuen Weg gehen, sich vom teuren Werks-Rennsport verabschieden und sich endlich wieder auf ihre Anfänge besinnen. Zurück zu echten Tourenwagen mit Autos aus der Großserienproduktion, die in leicht modifizierter Renn-Form eingesetzt werden. Wofür die DTM mit dem „T" für Tourenwagen ursprünglich mal stand. Jetzt den Strohhalm GT3 aus der Not zu greifen, macht für mich keinen Sinn. Das hat mit der DTM-DNA wenig zu tun. Also alles zurück auf Anfang. Die BTCC ist da wegweisend. So geht Tourenwagen!

Thorsten Eilers
D-38640 Goslar

Lästiges Publikum
zum GT-Masters-Saisonstart
MSa 32/2020

Der Auftakt zum ADAC-GT-Masters auf dem Lausitzring soll unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfinden. Dabei hätte man gerade dort bei den überdimensionierten Tribünen die Möglichkeit, die Zuschauer auf Distanz zu halten. Aber das macht natürlich etwas Mühe. Beim GT-Masters ist ohnehin kein Massenauflauf zu befürchten. Bei mir kommt der Verdacht auf, dass manche Veranstalter durchaus Gefallen daran finden, das lästige Publikum auszusperren. Fraglich ist nur, ob die Zuschauer irgendwann zurückkommen, wenn man ihr Geld wieder braucht.

Stefan Friebel
D-09328 Lunzenau

Luft in Tüten
zur TV-Berichterstattung
MSa 32/2020

Schön, dass es wieder losgeht mit der Rennerei! Was mich aber mächtig stört, ist das ganze Kommentieren und Interviewen mit Maskerade. Technisch müsste es doch möglich sein, dass eine ordentliche akustische Verständigung geboten werden kann. Dieses „Luft in Tüten blasen" kann doch sicher abgestellt werden!

Uwe Wilhelm
D-04932 Merzdorf

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 31. Juli

11.55	Formel 1 Silverstone, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
13.50	Formel 2 Silverstone, Training **LIVE**	Sky Sport 1*
15.55	Formel 1 Silverstone, FP2 **LIVE**	N-TV/ORF 1
15.55	Formel 1 Silverstone, FP2 **LIVE**	Sky Sport 1*
17.55	Formel 2 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*

Samstag, 01. August

10.20	Formel 3 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
11.55	Formel 1 Silverstone, FP3 **LIVE**	Sky Sport 1*
12.30	GT Masters Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
13.00	DTM Spa, Vorber. & 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
14.00	F1 Silverstone, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.40	Formel 4 Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
14.45	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
16.40	Formel 2 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*

Sonntag, 02. August

09.40	Formel 3 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
10.00	TCR Germany Lausitzring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
11.00	Formel 4 Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
11.05	Formel 2 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
11.30	Supercup Silverstone, Vorb. & Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
ca. 12.15	Supercup Silverstone, Rennen **LIVE**	Sport 1/Sky*
13.00	DTM Spa, Vorber. & 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.00	GT Masters Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
14.00	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/Sky*
14.30	TCR Germany Lausitzring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
ca. 14.30	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
15.15	Formel 4 Lausitzring, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1
20.00	IMSA Elkhart Lake, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup, Loudon **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motorsport (Magazin) **LIVE**	Sport 1
23.00	ADAC GT Masters Magazin, Lausitzring	Sport 1

Motorrad

Samstag, 01. August

11.00	Superbike-WM Jerez, Superpole **LIVE**	Eurosport 2*
13.40	SBK-WM Jerez, Vorber. & 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*

Sonntag, 02. August

11.00	SBK-WM Jerez, Superpole Race **LIVE**	Eurosport 2*
ab 13.15	SBK-WM Jerez, SP Race & 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	Superbike-WM Jerez, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
23.00	Supersport-WM Jerez, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Montag, 03. August

ab 20.55	diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 31. Juli bis Sonntag, 02. August

F1/F2/F3/Supercup Silverstone, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com*
(alternativ: f1tv.formula1.com*)

Samstag, 01. August

ca. 08.15	Nürb. Langstrecke, Training & 4. Lauf **LIVE**	www.vln.de
10.20	DTM Spa, 1. Qualifying **LIVE**	www.ran.de

Sonntag, 02. August

10.20	DTM Spa, 2. Qualifying **LIVE**	www.ran.de

*kostenpflichtig

Vorschau



RACING POINT

Formel 1: Die Saison geht mit dem Klassiker in Silverstone in die vierte Runde



ADAC

ADAC GT Masters: Auf dem Lausitzring starten die GT3-Renner in die Saison



KAWASAKI

Superbike-WM: Nach der MotoGP startet nun die SBK-WM in Jerez durch

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.08.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 4. Lauf	D
01./02.08.	DTM, Spa (+ DTM Trophy/BOSS GP)	B
01./02.08.	ADAC GT Masters/TCR/F4, Lausitzring	D
02.08.	Formel 1, Silverstone (+ F2/F3/Supercup)	GB
02.08.	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake/Wisconsin	USA
02.08.	NASCAR Cup Series, Loudon/New Hampshire	USA
02.08.	Tourenwagen/BTCC, Donington Park	GB

Motorrad

29.07.	Speedway-EM-Finale 5, Torun	PL
01.08.	Grasbahn-EM-Finale, Tayac	F
01.08.	Speedway, Meißen	D
01./02.08.	Superbike-/Supersport-WM, Jerez	E
02.08.	Speedway, Parchim	D

DAS GANZE JAHR 2019

26 Ausgaben auf einer DVD



→ **ALLE HEFTE 2019**
Plus Sonderhefte und Booklets

→ **KAUFBERATUNG**
Für über 100 Gebrauchte

→ **SUCHEN UND FINDEN**
Sortierung nach Herstellern oder Marken

→ **TEST UND TECHNIK**
Über 1.000 Artikel

Ein ganzes Jahr AUTO MOTOR UND SPORT! Den kompletten Jahrgang 2019 inklusive aller Sonderhefte gibt es jetzt auf DVD. Mit über 1.000 Artikeln zu Test und Technik, Verkehr und Umwelt, Geländewagen und Oldtimern, Motorsport und Reisen. Ein Muss für alle Experten, Fans und Sammler! **Für nur 29,50 € zzgl. Versandkosten bestellen.**

0711 32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/dvd

auto motor und sport