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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 42 / 30. SEPTEMBER 2020

24h-Rennen Nürburgring

BMW-Sieg nach Regen-Chaos



WTCR auf der Nordschleife

Dicke Luft wegen Hyundai-Boykott

IDM-Finale Hockenheim

Perfekte Saison für Jonas Folger

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



MotoGP in Barcelona

Quartararo erobert WM-Führung zurück



Formel 2 in Sotschi

Schumacher auf Kurs zum Formel-2-Titel



Formel 1 Grand Prix von Russland

Bottas profitiert von Hamilton-Strafe

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Bottas siegt in Sotschi nach Strafe für Hamilton **S. 4**
Formel 1 Ergebnisse, Zahlen und Fakten vom Russland-GP **S. 6**
Formel 1 Renault im Aufwind, News-Splitter & Kommentar **S. 8**
Formelsport Aktuelle Formel-News und Formel 2 Sotschi **S. 10**
Historie Vergessene Rennstrecken: Mugello auf 66 km **S. 12**
Sportwagen BMW gewinnt 24h-Regenschlacht am Ring **S. 14**
Sportwagen 24h Nürburgring: Ergebnisse und Klassen **S. 19**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 22**
Rallye Ausblick aufs neue Rally1-Reglement ab 2022 **S. 24**
Rallye Aktuelles aus der Welt der schnellen Quertreiber **S. 25**
Tourenwagen Ehrlacher WTCR-König der Nordschleife **S. 26**
Tourenwagen Die TCR Europe zu Gast in Monza **S. 28**
Tourenwagen Aktuelles aus DTM, NASCAR und Co. **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Quartararo nach Barcelona-Sieg obenauf **S. 30**
MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
Moto2-WM Luca Marini feiert den dritten Saisonsieg **S. 34**
Moto3-WM Binder siegt, Ogura erkämpft WM-Führung **S. 36**
Endurance-WM Yamaha siegt beim Finale in Estoril **S. 38**
Straßensport So lief das große IDM-Finale in Hockenheim **S. 40**
Motocross-WM Der erste von drei Events in Mantova **S. 42**
Offroad Fienhage holt den Titel in der Langbahn-WM **S. 43**

Leserservice:

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



26 **WTCR auf der Nürburgring-Nordschleife: Honda und Lynk & Co siegen bei Hyundai-Boykott**



29 **NASCAR Cup Series Las Vegas: Lokalmatador triumphiert im Zocker-Paradies**



34 **Moto2-WM in Barcelona: Intact-Duo mit Licht und Schatten**

Editorial

Motorsport steht für harte Gegnerschaft. Beim 24h-Rennen am Nürburgring haben die Gegner geholfen, dass das Rennen überhaupt stattfinden konnte.

Solidarität sollte in schwierigen Zeiten eine Selbstverständlichkeit sein. Im Motorsport ist Solidarität in Normalzeiten eher die außerordentliche Ausnahme: Jeder Akteur kämpft primär für seine Sache, egal ob Hersteller, Fahrer oder Teams, das gehört zur kompetitiven DNA des Rennsports. Trotzdem sind alle, die da teilnehmen, ja auch Racer, dazu stellt die Corona-Pandemie den weltweiten Motorsport gerade vor eine ziemlich harte Prüfung.

Corona und die Folgen brachten auch das 24h-Rennen auf dem Nürburgring in die Bredouille: zu wenig Teilnehmer, keine Fans, das Geld der Sponsoren sitzt auch nicht eben locker. Was die wenigsten wussten: Intern hatte der ADAC eine Durchführung eigentlich bereits gestrichen. Der Vermarkter Sporttotal und sein Geschäftsführer Matthias Wurm arbeiteten hart daran, um eine Ausrichtung trotzdem zu ermöglichen.

„Das war ein Kraftakt für alle Beteiligten, aber die Rechnung ist am Ende aufgegangen, sodass wir das Rennen durchführen konnten“, sagt Wurm. Die durch Corona entstandene Finanzierungslücke konnte geschlossen werden: Alle vier deutschen GT3-Hersteller platzierten einen sechsstelligen Betrag in der 24h-Schatulle, um eine Abhaltung des Rennens ohne Refinanzierung durch Ticketeinnahmen möglich zu machen.

Natürlich steckt da auch eine Portion Eigennutz dahinter, aber der Zuschuss belegt, dass Hersteller, die im Rennsport primär im Wettbewerb stehen, durchaus ein Verantwortungsgefühl für den gesamten Sport haben können. „Das 24h-Rennen gehört zu den absoluten Highlight-Veranstaltungen jeder GT3-Saison“, so Audis GT-Sportchef Chris Reinke. „Wir haben die große Hoffnung und auch ein großes Interesse daran, dass das 24h-Rennen nächstes Jahr wieder im gewohnten Modus ablaufen kann, also vor allem mit Fans. Deshalb müssen wir jetzt alle zusammenhalten, damit die großen Events auch während der Coronakrise überleben.“ Bei Audi wurden die entsprechenden Zuschüsse für das 24h-Rennen binnen 48 Stunden bewilligt und freigegeben.

Die frischen Temperaturen und das feuchte Wetter Ende September bescherten uns einen klassischen 24h-Thriller – aber die Abwesenheit der Fans ist nichts, woran man sich gewöhnen darf. Wir haben es oft geschrieben: Fans geben jedem Autorennen Bedeutung und Würde. Insofern ging es 2020 darum, die Flamme am Lodern zu halten, was dank der Unterstützung der Hersteller – und übrigens auch vieler anderer Partner des Events – gelang. Matthias Wurm stellt aber auch klar, dass das ein einmaliger, nicht wiederholbarer Kraftakt war. Ein zweites 24h-Rennen ohne Fans wird es definitiv so nicht geben, weil es nicht stemmbar ist. Hoffen wir, dass wir auch dank der praktizierten Solidarität im Jahr 2020 wieder zur Normalität zurückfinden können.



Marcus Schurig
Redakteur



43 **Langbahn-WM in Rzeszów: Lukas Fienhage ist Weltmeister!**

VELDHUIZEN

MSa-Paddock



DOPPELTER EINSATZ
Redakteur Michael Bräutigam schlüpfte am Nürburgring in eine Doppelrolle. Neben der WTCR kümmerte er sich auch ums Geschehen in den kleineren 24h-Klassen – Selfie beim Parc fermé inklusive.



DOPPELTER EINSATZ, TEIL ZWEI
Das 24h-Rennen ist ein Großkampftag für die Motor Presse: Marcus Schurig und Bianca Leppert (Bild) versorgten zusammen mit Michael Bräutigam und Andreas Haupt die Print- und Online-Produkte.

Hamilton macht Bot

Valtteri Bottas hat in Sotschi den zweiten Saisonsieg gefeiert. Lewis Hamilton machte dem Teamkollegen den Weg durch eine dumme Zeitstrafe unfreiwillig frei.

Von: **Tobias Grüner**

Hätte Hamilton ohne Zeitstrafe gewonnen?

Nach der Einfahrt in die geschlossene Boxengasse in Monza unterlief Lewis Hamilton in Sotschi schon wieder ein unnötiger Fauxpas. Der Weltmeister absolvierte seine Startübungen am Ende der Boxenausfahrt und nicht auf dem dafür vorgesehenen Platz direkt hinter der Boxenampel. Dafür kassierte er eine Zehn-Sekunden-Strafe, die er beim ersten Boxenstopp absitzen musste. Die Fans wurden damit leider um ein spannendes Rennen betrogen. Valtteri Bottas cruiste entspannt zum zweiten Saisonsieg.

Die Frage, wie das Duell ohne Strafe ausgegangen wäre, lässt sich leicht beantworten. Hamilton war mit seinen weichen Reifen gezwungen, schon in Runde 16 reinzukommen. Die Kritik des Piloten, dass der Stopp fünf Runden zu früh angesetzt war, konnten die Strategen nicht nachvollziehen. Chefingenieur Andrew Shovlin bestätigte, dass der linke Hinterreifen nur noch zehn Prozent Gummi auf der Lauffläche hatte. Die Pace ging vor dem Service dramatisch nach unten.

Bottas konnte dagegen mit den Medium-Reifen bis Runde 26 konstante Zeiten setzen. Als er nach dem Stopp wieder auf die Strecke fuhr, zeigte die Uhr einen Abstand von 15,4 Sekunden zwischen den beiden Mercedes an. Selbst ohne die zehn Strafsekunden wäre Bottas also vor Hamilton gelandet. Ein Konter des Weltmeisters mit älteren Reifen ist äußerst unwahrscheinlich.

Der große Profiteur der Hamilton-Strafe war also nicht Bottas, sondern Max Verstappen. Der Red-Bull-Pilot wies bereits einen Rückstand von 5,4 Sekunden auf, als der führende Mercedes an die Box abbog. Das wäre in den neun Runden bis zum eigenen Stopp wohl nicht aufzuholen gewesen.

Warum wurden Hamiltons Strafpunkte gestrichen?

Nach dem Rennen wurde viel diskutiert, ob das Urteil gegen Hamilton angemessen war. So fragten zum Beispiel einige, warum es eine Zeit- und keine Geldstrafe gab wie zum Beispiel bei Tempoverstößen in der Boxengasse. Rennleiter Michael Masi hatte die Antwort parat: „Die Stewards waren der Meinung, dass Lewis mit der Startübung auf dem sauberen Asphalt einen Performance-Vorteil erlangte. Deshalb wurde eine Sportstrafe im Rennen ausgesprochen."

Noch mehr Diskussionen gab es um die beiden zusätzlichen Strafpunkte, die Hamilton nah an eine automatische Sperre brachten. „Das ist doch lächerlich", kommentierte der Pilot die Doppelsanktionierung. „Strafpunkte sollte es nur für Crashs oder eine rüde Fahrweise auf der Strecke geben. Ich habe doch niemandem geschadet und keinen gefährdet."

Gut drei Stunden nach der Zieldurchfahrt revidierten die Schiedsrichter plötzlich ihr Urteil. Die Strafpunkte wurden überraschend gestrichen. Masi erklärt, was zu dem Sinneswandel führte: „Die Stewards haben mit dem Fahrer und den Mercedes-Verantwortlichen gesprochen. Dabei stellte sich heraus, dass es sich um eine Anweisung des Teams handelte, wo die Startübungen durchgeführt werden sollen. Die Strafpunkte waren deshalb unverhältnismäßig."

Masi wies auch die Anschuldigungen Hamiltons zurück, dass er als WM-Führender besonders im Visier der Aufpasser ist: „Wenn er ein Problem hat, kann er gerne kommen. Meine Tür steht immer offen. Wir können über alles diskutieren."

Warum blieb Red Bull am Ende chancenlos?

Max Verstappen war nach seinem tollen Qualifying von Rang 2 ins Rennen gegangen. Polesetter Hamilton nahm sich durch die weichen Reifen am Start und die Zeitstrafe selbst aus dem Spiel.





Bei Renault musste Esteban Ocon das Schwesterauto von Daniel Ricciardo auf Anweisung des Kommandostands passieren lassen

XPB

tas das Leben leicht



Bottas attackierte nach dem Sieg seine Kritiker. Dabei kam der Erfolg auch etwas glücklich zustande

XPB



McLaren reiste ohne Punkte aus Sotschi ab. Carlos Sainz leistete sich nach Mugello erneut einen heftigen Crash. Er touchierte in Kurve 2 die Mauer

XPB

Doch mit dem Sieg hatte Red Bull trotzdem nichts zu tun. Bottas zog schon auf den ersten Metern vorbei und blieb auf den 53 Rennrunden danach unerreichbar.

Verstappen erkannte das Problem am Start nicht sofort: „Beim Losfahren in die Formationsrunde aktivierte sich das Anti-Stall-System. Da hatte ich schon Schlimmes befürchtet. Beim richtigen Start fand ich dann einfach keinen Grip. Ich dachte zunächst, dass wir ein technisches Problem haben. Aber dann sah ich im Rückspiegel, dass die ganze rechte Schlange auf der dreckigeren Spur schlecht wegkam."

Bottas nutzte den Vorteil auf der sauberen Seite und zog mühelos vorbei. Danach fand Verstappen auf den Medium-Reifen nie den richtigen Grip. Bottas ging deutlich schonender mit den Reifen um. „Erst mit der harten Mischung nach dem Boxenstopp konnte ich das Tempo mitgehen. Aber da war es leider schon zu spät", berichtete Verstappen.

War der Platztausch bei Renault eine gute Idee?

Renault schien in Sotschi lange das Mittelfeld anzuführen. Doch im Rennen geriet das französische Werksteam früh unter Druck. Esteban Ocon hatte sich im Startrundenchaos an Teamkollege Daniel Ricciardo vorbeigemogelt. Doch auf den weichen Reifen zeigte der R.S.20 einen relativ großen Verschleiß. So wurden schon in den Runden 15 und 18 Boxenstopps angeordnet.

Kaum wieder auf der Strecke, stand dem gelben Tandem plötzlich der Ferrari von Vettel im Weg. Ocon mühte sich im Heck des Heppenheimers sieben Runden ab. Dann zogen die Strategen die Reißleine. Per Stallregie wurde Ricciardo am Schwesterauto vorbeigelotst. Der Überholkönig fackelte nicht lange. Innerhalb einer Runde hatte er Vettel hinter sich gelassen.

Leider war Ricciardo beim Platztausch in Kurve 2 kurz neben die Randsteine gerutscht. Die Regeln sehen vor, dass die Fahrer in solchen Fällen den Notausgang benutzen müssen, sonst setzt es eine automatische Fünf-Sekunden-Strafe. „Das war in dem Fall nicht möglich. In der Kurve merkt man erst ganz spät, ob es noch reicht. Wenn man dann noch in den Notausgang abbiegen will, verliert man mehr als die fünf Strafsekunden", kritisierte der Sünder.

Doch Ricciardo hielt sich nicht lange mit Lamentieren auf: „Ich habe den Fehler auf meine Kappe genommen und mir gesagt, dass ich die Zeit einfach auf der Strecke rausfahren werde. Das ist mir zum Glück auch gelungen." Im Gegensatz zu Ocon kam Ricciardo am Ende vor Leclerc ins Ziel. Die Stallregie war also trotz der Strafe die richtige Entscheidung.

Ist der Notausgang in Kurve 2 zu gefährlich?

Schon in der Startrunde mussten einige Piloten in Kurve 2 in die Auslaufzone. Carlos Sainz versuchte, die Styropor-Schikane aus spitzem Winkel ohne großen Zeitverlust zu nehmen, blieb aber an der Betonmauer hängen. Dem McLaren riss es die linke Vorderradaufhängung ab. Das Rennen war damit früh beendet.

Der Pilot äußerte anschließend Kritik an sich selbst und dem Notausgang: „Ich habe meinen Speed etwas unterschätzt. Das war mein Fehler. Im Rennen sind aber viele Piloten neben die Strecke gerutscht. Und die enge Schikane direkt neben der Mauer ist einfach keine gute Lösung. Man hat gesehen, dass es potenziell gefährlich ist."

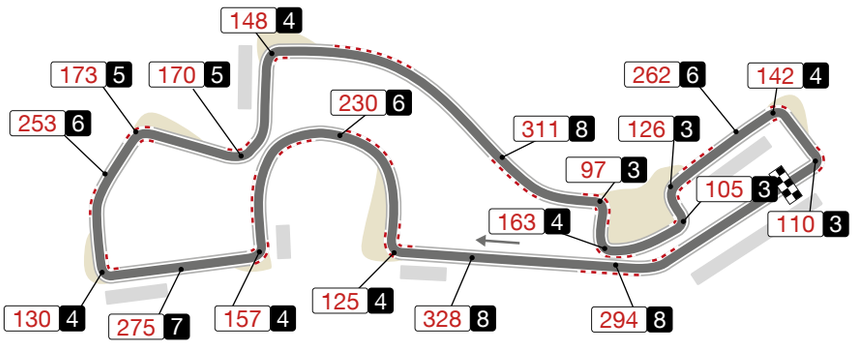
Mit Romain Grosjean fand das Nadelöhr später noch ein weiteres Opfer. Der Haas-Pilot schaffte es aber immerhin, nicht in die Mauer sondern in die Styropor-Blöcke zu krachen, was eine virtuelle Safety-Car-Phase auslöste.

Rennleiter Masi gab zu, dass es noch Verbesserungsbedarf gibt: „Jede Kurve ist anders. Manchmal funktionieren Kiesbetten besser, manchmal asphaltierte Auslaufzonen mit Randsteinen. Wir haben versucht, das Einfädeln auf die Strecke so sicher und langsam wie möglich zu gestalten. Wegen des besonderen Layouts der Kurve gibt es aber leider keine Allgemeinlösung. Wir werden uns das für nächstes Jahr auf jeden Fall noch mal anschauen." ■

GP RUSSLAND: 10. VON 17 LÄUFEN / 27. SEPTEMBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,848 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**309,745 km**
Zuschauer:	**31 000**
Wetter:	**30 Grad, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**338,8 km/h (HAM)**
Topspeed Rennen:	**332,4 km/h (KVY)**
Gangwechsel/Runde:	**46**
Volllast % / längste Passage:	**76 % / 1130 m (= 14,0 s)**
Distanz Pole–erster Bremspunkt:	**890 Meter**
Führungswechsel:	**1**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.31,304 min	44
2	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.31,867 min	33
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.31,956 min	77
4	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.32,317 min	11
5	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.32,364 min	3
6	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.32,550 min	55
7	Esteban Ocon, F Renault, 1.32,624 min	31
8	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.32,847 min	4
9	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.33,000 min	10
10	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.33,239 min	16
11	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.33,249	26
12	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.33,364 min	18
13	George Russell Williams-Mercedes, 1.33,583 min	63
14	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.33,609 min	5
15	Alexander Albon*, THA Red Bull-Honda, 1.33,008 min	23
16	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.34,592 min	8
17	Antonio Giovinazzi, I Alfa Romeo-Ferrari, 1.34,594 min	99
18	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.34,681 min	20
19	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.35,267 min	7
20	Nicholas Latifi*, CDN Williams-Mercedes, 1.35,066 min	6

Startnummer
*Strafe: +5 Startplätze (Getriebewechsel)

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Bottas**	53/38[2]	1:34.00,364 h = 197,696 km/h	m/h	1 (29,750 s)[5]	1.37,030 min
2.	**Verstappen**	53	+ 7,729 s	m/h	1 (28,748 s)	1.37,332 min
3.	**Hamilton**	53/15	+ 22,729 s	s/h +10	1 (41,352)	1.38,075 min
4.	**Pérez**	53	+ 30,558 s	s/h	1 (29,602 s)	1.38,141 min
5.	**Ricciardo**[4]	53	+ 52,065 s	s/h	1 (30,112 s)	1.37,886 min
6.	**Leclerc**	53	+ 62,186 s	m/h	1 (30,261 s)	1.39,053 min
7.	**Ocon**	53	+ 68,006 s	s/h	1 (30,068 s)	1.39,216 min
8.	**Kvyat**	53	+ 68,740 s	h/m	1 (29,662 s)	1.39,133 min
9.	**Gasly**	53	+ 89,766 s	s/h/m	2 (59,179 s)	1.37,231 min
10.	**Albon**[4]	53	+ 97,860 s	s/h/m	2 (60,322 s)	1.38,377 min
11.	**Giovinazzi**	52		m/h	1 (29,767 s)	1.39,766 min
12.	**Magnussen**	52		m/h	1 (30,188 s)	1.40,380 min
13.	**Vettel**	52		m/h	1 (29,395 s)	1.39,588 min
14.	**Räikkönen**	52		h/m	1 (33,317 s)	1.38,858 min
15.	**Norris**	52		s/h/m	2 (68,476 s)	1.37,377 min
16.	**Latifi**	52		m/h	1 (29,862 s)	1.41,044 min
17.	**Grosjean**	52		m/h/m +5	2 (60,042 s)	1.39,614 min
18.	**Russell**	52		m/h/m/s	3 (89,273 s)	1.37,352 min
19.	**Sainz**	0	Unfall (P6)	s		
20.	**Stroll**	0	Unfall (P12)	m		

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	6*	205 Punkte
2.	Bottas	2	161 Punkte
3.	Verstappen	1	128 Punkte
4.	Norris		65 Punkte
5.	Albon		64 Punkte
6.	Ricciardo		63 Punkte
7.	Leclerc		57 Punkte
8.	Stroll		57 Punkte
9.	Pérez		56 Punkte
10.	Gasly	1	45 Punkte
11.	Sainz		41 Punkte
12.	Ocon		36 Punkte
13.	Vettel		17 Punkte
14.	Kvyat		14 Punkte
15.	Hülkenberg		6 Punkte
16.	Giovinazzi		2 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	8 : 2
Verstappen – Albon	10 : 0
Vettel – Leclerc	2 : 8
Sainz – Norris	6 : 4
Ricciardo – Ocon	9 : 1
Gasly – Kvyat	8 : 2
Pérez – Stroll	6 : 2
Räikkönen – Giovinazzi	5 : 5
Grosjean – Magnussen	5 : 5
Russell – Latifi	10 : 0
Stroll – Hülkenberg	1 : 1

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	8*	366 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	192 Punkte
3.	McLaren-Renault		106 Punkte
4.	Racing Point-Mercedes		104 Punkte
5.	Renault		99 Punkte
6.	Ferrari		74 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda	1	59 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		4 Punkte
9.	Haas-Ferrari		1 Punkt

GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.34,923 min	13
2.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,507 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,654 s	22
4.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,873 s	23
5.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,042 s	21
6.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,138 s	23
7.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,307 s	22
8.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,331 s	24
9.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,400 s	23
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,783 s	25
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,973 s	23
12.	Carlos Sainz	McLaren	+ 2,047 s	8
13.	Lando Norris	McLaren	+ 2,187 s	28
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,278 s	17
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,307 s	23
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,507 s	22
17.	George Russell	Williams	+ 2,672 s	24
18.	Romain Grosjean	Haas	+ 2,726 s	24
19.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 2,793 s	18
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,861 s	11

GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.33,519 min	37
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,267 s	33
3.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,058 s	27
4.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,204 s	36
5.	Lando Norris	McLaren	+ 1,328 s	33
6.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,371 s	35
7.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,529 s	30
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,533 s	35
9.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,620 s	28
10.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,664 s	35
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,691 s	35
12.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,723 s	31
13.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,942 s	37
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,997 s	33
15.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,044 s	31
16.	George Russell	Williams	+ 2,056 s	30
17.	Lance Stroll	Racing Point	+ 2,108 s	34
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,210 s	32
19.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,534 s	36
20.	Romain Grosjean	Haas	+ 3,339 s	32

GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.33,279 min	16
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,776 s	19
3.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,817 s	17
4.	Esteban Ocon	Renault	+ 0,960 s	13
5.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,973 s	14
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,027 s	11
7.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,315 s	14
8.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,453 s	13
9.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,489 s	14
10.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,508 s	12
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,513 s	12
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,527 s	14
13.	George Russell	Williams	+ 1,700 s	16
14.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,978 s	14
15.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,013 s	14
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,172 s	14
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,311 s	15
18.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,320 s	15
19.	Alexander Albon	Red Bull	+ 2,324 s	14
20.	Lando Norris	McLaren	+ 2,702 s	17

STATISTIK DES WOCHENENDES

323

Eigentlich wollten wir an dieser Stelle Lewis Hamilton für die Einstellung von Schumachers Sieges-Rekord feiern. Doch das muss noch mindestens bis zum Nürburgring warten. Stattdessen würdigen wir Kimi Räikkönen, der mit Rekord-Starter Rubens Barrichello gleichgezogen hat. Beide kommen nun auf 323 Rennteilnahmen. Per Video-Botschaft gratulierte „Rubinho“ seinem Nachfolger: „Ich hätte nicht gedacht, dass jemand mal in die Nähe dieser Zahl kommen würde. Das war eine lange Reise. Kimi verdient es, diese Marke zu erreichen. Vielleicht können wir ja mal irgendwann mit einem Wein auf die guten alten Zeiten anstoßen.“ Sollte Räikkönen nach der Saison aufhören, dann wird Fernando Alonso 2021 den Rekord übernehmen. Der Spanier steht bei 312 GP-Starts.

ZITAT DES RENNENS

„Ich habe Leclerc jede Menge Platz gelassen. Er hätte den Unfall verhindern können, ist aber nach außen gerutscht und hat mich am Rad getroffen. Es ist fast schon lächerlich, dass es keine Strafe gab.“

Lance Stroll (Racing Point)



ALFA ROMEO

Punkte gab es für Kimi Räikkönen am Rekordwochenende leider keine

FAHRERNOTEN


06/10 Ø 8,80
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1


09/10 Ø 7,20
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


05/10 Ø 6,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 7,60
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 8,90
Max Verstappen
Red Bull Racing


06/10 Ø 6,60
Alexander Albon
Red Bull Racing


05/10 Ø 7,10
Carlos Sainz
McLaren


06/10 Ø 7,50
Lando Norris
McLaren


08/10 Ø 7,80
Daniel Ricciardo
Renault F1


07/10 Ø 6,50
Esteban Ocon
Renault F1


07/10 Ø 7,20
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 6,50
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri


10/10 Ø 8,13
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team


06/10 Ø 7,50
Lance Stroll
Racing Point F1 Team


06/10 Ø 6,70
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 5,60
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,40
Kevin Magnussen
Haas F1 Team


06/10 Ø 6,30
Romain Grosjean
Haas F1 Team


05/10 Ø 6,50
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,70
Nicholas Latifi
Williams



XPB

Renault im Aufwind

Nach dem Russland-GP liegt Renault nur noch sieben Zähler hinter McLaren

Im Kampf um Platz 3 reden alle von McLaren und Racing Point oder gar noch Ferrari. Doch das drittbeste Auto hat momentan Renault. Die Franzosen lassen nur zu viele Punkte liegen.

Von: **Michael Schmidt**

Das eigentliche Rennen in der Formel 1 findet im Mittelfeld statt. Die Mercedes und Max Verstappen fahren ihren eigenen Grand Prix. Dahinter passiert das, wovon Liberty träumt. Keiner kann vorhersagen, wer die Formel 1B gewinnt. Es bewerben sich zwei McLaren, zwei Racing Point, zwei Renault, zwei Alpha Tauri. Alexander Albon im zweiten Red Bull steckt mit in dieser Gruppe, und die Ferrari verabschieden sich langsam daraus.

Die Rennstrecke bestimmt das Kräfteverhältnis zwischen Platz 3 und 8 in der Konstrukteurs-WM. Ein klares Muster ist schwer auszumachen. McLaren liegen die schnellen Strecken besser, Racing Point die für mehr Abtrieb. Der Renault R.S.20 ist eigentlich überall stark, zeigt aber die größten Schwankungen. Erst seit Spa haben sich die Franzosen stabilisiert. Es fehlen nur noch sieben Punkte auf Platz 3. Teamchef Cyril Abiteboul erklärt, warum Renault das Team der Stunde ist.

„Die ersten acht Rennen war es so: Je mehr Zeit wir auf einer Strecke in schnellen Kurven verbracht haben, desto weiter hinten standen wir. In schnellen Kurven war der Abtrieb nicht stabil. Diese Regel haben wir in Mugello zum ersten Mal durchbrochen. Wir waren besser als erwartet. Wahrscheinlich steckt mehr in dem Auto, wir müssen es nur herausholen. Wir waren zum Beispiel nirgendwo in Barcelona und voll wettbewerbsfähig in Spa. Vielleicht liegt es gar nicht am Streckentyp. Vielleicht funktioniert unser Auto in ganz kleinen Fenstern genau an seinem Potenzial, und wenn wir dieses Fenster nur ein bisschen verlassen, verlieren wir überproportional viel Zeit. Deshalb haben wir in Mugello eine Reihe unterschiedlicher Fahrzeugabstimmungen durchgespielt, und einige davon scheinen unsere Theorie zu bestätigen."

Renault ist der Profiteur der Beschränkung auf einen Motormodus. Mercedes ließ die Regel unberührt, Honda und Ferrari hat sie eher geschadet. Jetzt zahlt sich aus, dass Renault seine Arbeit über den Winter ausschließlich darauf verwendet hat, länger in den höheren Power-Stufen fahren zu können. Spitzenleistung kam nicht dazu. Aber die ist auch nicht mehr gefragt. Auch die Chassisabteilung hat sich gesteigert. Die Entwicklung ist zielgerichteter als früher. Nur ein Upgrade hat nicht so funktioniert, wie es der Windkanal versprochen hatte. „Es gab Korrelationsprobleme", räumt Abiteboul ein. Er führt es auf Umstrukturierungen im Technikbüro und die Neuzugänge Pat Fry und Dirk de Beer zurück. „Wir sind viel mehr ein Team als vorher."

Schwächen sieht Abiteboul noch in der Abstimmungsarbeit am Auto, der Zuverlässigkeit und der Rennstrategie. Drei Mal strandete ein Renault mit einem Defekt. „Da haben wir zu viele Punkte liegen gelassen."



RENAULT

Alonso hat mit der Vorbereitung auf das Renault-Comeback begonnen

Profiteur der Motorregel

Das wird man sich mit Fernando Alonso nicht mehr erlauben können. „Von Fernando wissen wir, dass er keine Fehler macht. Wir haben keine Ausreden", gibt Abiteboul zu und fordert: „Wir müssen uns in der Exekution an der Strecke steigern." Alonso gab bei seiner ersten Fabrikvisite in Enstone und Viry-Châtillon seinem künftigen Team einen Vorgeschmack, was 2021 auf sie zukommt. Nach der Anpassung eines Sitzes und Testreihen im Simulator besprach der Heimkehrer mit den Technikern das Programm für 2021. Alonso wird in diesem Jahr noch in einem Renault sitzen. Am Filmtag, in einem zwei Jahre alten Auto oder beim Test in Abu Dhabi

Politisch hat Renault schon den ersten Sieg eingefahren. Die FIA änderte zum Schutz der Konstrukteure das Reglement, um zu verhindern, dass das Beispiel von Racing Point Schule macht. Abiteboul lobt sich: „Racing Point hat da einen Präzedenzfall geschaffen, und wir haben uns das nicht gefallen lassen. Ich bin stolz, dass wir eine Reaktion gezeigt haben, die zu einer Lösung geführt hat. Alle haben darüber geredet, aber nur wir hatten den Mut, etwas dagegen zu tun." ■

AUS DEM FAHRERLAGER

HELMTAUSCH IN ABU DHABI

Lewis Hamilton hat Michael Schumacher zum ersten Mal als kleiner Steppke auf der Kartbahn in Kerpen getroffen: „Er war zufällig da. Wir haben uns sogar ein bisschen unterhalten." Obwohl Hamilton sein Vorbild zwischen 2010 und 2012 in der Formel 1 wiedertraf, kam es zwischen den beiden Rekordsiegern nie zu tiefergehenden Gesprächen. Hamiltons schönstes Erlebnis mit Schumacher war ein Helmtausch in Abu Dhabi: „Es ist der wertvollste Helm, den ich meiner Sammlung habe."

VOM FINGER ZUR HAND

Daniel Ricciardo lehnt wie fast alle Fahrer Qualifikationsrennen mit umgekehrter Startreihenfolge ab. Der Australier fürchtet, dass Liberty später die ganze Hand nehmen könnte, wenn man ihnen jetzt den kleinen Finger reicht: „Wenn man einen Schritt in diese Richtung geht, könnten weitere folgen. Chaos muss von selbst entstehen, so wie in Monza. Was ist ein Sieg noch wert, wenn jeder gewinnen kann?"

ZWEITSCHWERSTER CRASH

Der Unfall beim Safety-Car-Re-Start in Mugello hat es in der persönlichen Crash-Liste von Carlos Sainz auf das Podium geschafft: „Es war mein zweitschwerster Unfall nach Sotschi 2015. Die Nummer in Mugello hätte echt übel ausgehen können. Es ist



XPB

Sainz crashte in Sotschi erneut

nicht lustig, wenn vier Autos bei 200 km/h ineinanderkrachen. Wenn sich die Autos in einem anderen Winkel getroffen hätten, wären die Folgen schlimmer gewesen."

ANGST VOR OVALRENNEN

Romain Grosjean macht sich Gedanken um seine Zukunft. Der Franzose ahnt, dass seine Formel-1-Karriere nach zehn Saisons zu Ende gehen könnte. „Ich schaue mich überall um", erzählt Grosjean. „IndyCar wäre eine tolle Meisterschaft, aber mir schmecken die Ovale nicht. Ich glaube, ich würde mich vor ihnen fürchten. Ich sehe mich eher in Le Mans oder der Formel E."

KIMI IST REKORD EGAL

Kimi Räikkönen stellte in Sotschi Rubens Barrichellos Rekord von 323 GP-Starts ein. Eine Zahl, die dem Finnen wenig bedeutet. Wenn er noch eine GP-Saison dranhängen sollte, dann bestimmt nicht deshalb, um zu verhindern, dass ihm Fernando Alonso nächstes Jahr den Rekord wieder abnimmt: „So wichtig ist mir der Rekord nicht. Es ist sowieso nur eine Momentaufnahme. Jeder Rekord wird irgendwann geschlagen." Seine Option auf Alfa Romeo war am 15. September fällig. Kimi ließ offen, wie er sich entschieden hat.

ASTON MARTIN IN GRÜN

Die Racing Point werden 2021 ihre Farben ändern. Von Pink auf British Racing Green. Diese Lackierung ist für einen Aston Martin Pflicht. Damit steht Hauptsponsor BWT zur Disposition. Das halbe Feld ist hinter der österreichischen Firma her.

MICK UND DIE FAMILIENEHRE

Große Worte: Mick Schumacher sagt Lewis Hamilton den Kampf an, wenn er seinen Vater als Rekordsieger ablöst: „Ich glaube, Lewis hatte in den letzten Jahren einen guten Lauf. Wir als Schumacher-Familie sehen das positiv, weil Lewis ein guter Botschafter des Sports ist. Mein nächstes Ziel ist, wenn ich den Schritt in die Formel 1 schaffe, den Rekord zurückzuholen."



FORMULA MOTORSPORT LTD

Schumacher auf Rekordjagd

KOMMENTAR

Bernie Ecclestone war rund 40 Jahre der Chef der Formel 1. Sein Nachfolger Chase Carey wird es nur auf vier Jahre bringen. Die Formel 1 war für den 66-jährigen Amerikaner mit dem markanten Schnurrbart nur eine Durchgangsstation. Careys Aufgabe bestand darin, die Königsklasse fit für die Zukunft zu machen. Er brachte die Formel 1 auf die Digitalplattformen, um ein jüngeres Publikum anzusprechen. Die Einführung der Budgetdeckelung, die gerechtere Geldverteilung und das neue Technikreglement soll die Chancengleichheit verbessern. Und er hat den GP-Sport gut durch die Corona-Krise gebracht. Das Fundament ist gelegt. Jetzt geht es an die Feinarbeit. Und die soll ein anderer erledigen. Liberty hat sich für einen Mann aus dem Sport entschieden. Stefano Domenicali kennt das



XPB

Stefano Domenicali muss verschiedene Interessen unter einen Hut bringen

Geschäft aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Als Rennleiter bei Ferrari, als Geschäftsführer von Lamborghini, als Chef der Monoposto-Kommission bei der FIA. Ist der 55-jährige Italiener der richtige Mann für das höchste Amt im Staate Formel 1? Er ist zumindest nicht der falsche. Domenicali wird sicherstellen, dass der Sport nicht in eine Show abdriftet. Das musste man nach den jüngsten Begehrlichkeiten der Amerikaner schon befürchten. Der neue Formel-1-Chef ist bodenständig, aufrichtig, berechenbar. Er steht für alte Werte. Kein Blender, kein Politiker. Aber auch kein harter Hund wie Ecclestone oder Carey. Keiner, der Taschenspieler-Tricks auspackt und den einen gegen den anderen ausspielt, um das zu erreichen, was er erreichen will. Ich hätte mir Domenicali eher als den Nachfolger von Ross Brawn vorstellen können. Ich sehe ihn noch nicht als Pokerface, das die Veranstalter und TV-Anstalten zu Rekordzahlungen quält. Und auch noch nicht als Minenleger und Bombenentschärfer im Haifischbecken unterschiedlichster Interessen. Domenicali war bislang eher um Ausgleich und Harmonie bemüht. Als Formel-1-Chef darf er aber nicht mehr nur ein netter Mensch sein. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist Stefano Domenicali ein guter Formel-1-Chef? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Domenicali neuer Chef

Nach Bernie Ecclestone und Chase Carey kommt Stefano Domenicali. Der ehemalige Ferrari-Rennleiter und Lamborghini-Chef wird ab 2021 neuer Geschäftsführer der Formel 1.

Von: **Michael Schmidt**

Bernie Ecclestone war 40 Jahre lang der Chef der Formel 1. Chase Carey hielt vier Jahre lang das höchste Amt in der Königsklasse. Der 66-jährige Amerikaner hat der Formel 1 ein neues Fundament gebaut. Ab 2021 sollen eine Budgetdeckelung und eine gerechtere Geldverteilung für mehr Chancengleichheit sorgen. 2022 stellt ein neues Technik-Reglement die Uhren auf null.

Damit hat Carey seine Pflicht erfüllt. Der Mann mit dem markanten Schnurrbart kam nicht aus dem Motorsport. Sein Nachfolger schon. Stefano Domenicali wurde in Imola geboren und hat in Monza gewohnt. Er hat sich bei Ferrari vom Sponsorbetreuer bis zum Teamchef hochgedient, wurde 2016 Geschäftsführer von Lamborghini und durfte als Leiter der Monoposto-Kommission der FIA die Nachwuchsklassen neu ordnen. Die Reform der Formel 1 ist vollzogen. Domenicali bleibt jetzt das Feintuning. McLaren-Teamchef Andreas Seidl sieht in dem 55-jährigen Italiener die beste Wahl: „Stefano ist Motorsportler durch und durch und der richtige Mann, die Zukunft der Formel 1 zu gestalten." ■



XPB

Von den Teamchefs gab es für Domenicali ordentlich Vorschusslorbeeren

Formel 1

Ferraris Aero-Offensive

Nach acht Rennen Stillstand hat Ferrari in Sotschi wieder ein Aero-Paket gebracht. Es ist der erste Teil einer Entwicklung, die im Heck mehr Abtrieb bringen soll.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari hat in Sotschi den Abwärtstrend gestoppt. In Spa, Monza und Mugello hatten sich die roten Autos aus dem Mittelfeld verabschiedet und sich zusammen mit Alfa Romeo, Haas und Williams im Tabellenkeller festgesetzt. Dass es beim GP Russland besser lief, hatte zwei Gründe: Die Strecke kam dem SF1000 entgegen. Er funktioniert am besten in dem Abtriebsfenster, das man in Sotschi fahren muss. Da fast alle Kurven den gleichen Radius haben, war es einfacher, das Auto abzustimmen.

Der Aufschwung hing auch zu einem kleinen Teil mit dem neuen Aero-Paket zusammen. Der neue Frontflügel und die modifizierten Heckflügel-Endplatten haben nicht direkt, aber doch indirekt Rundenzeit gebracht. Der stabilere Abtrieb beim Einschlagen der Vorderräder schenkte den Fahrern mehr Vertrauen.

Die Änderungen am Ferrari zielen darauf ab, mehr Abtrieb im Heck zu gewinnen. Ein neuer Unterboden soll dann am Nürburgring einen tatsächlichen Zeitgewinn bringen. Wenn Ferrari die Daten des Windkanals auf der Strecke bestätigen kann, dann wollen sich die Ingenieure auf den Diffusor stürzen, in dem man offensichtlich das größte Entwicklungspotenzial sieht. Mehr Abtrieb im Heck bedeutet, dass Ferrari vorne nicht mehr so viel Anpressdruck aufgeben muss, um das Auto auszubalancieren. Dann könnten die Fahrer auch wieder aggressiv in die Kurven einlenken. Was vor allem Sebastian Vettel helfen würde. ■



XPB

Der Ferrari bekam in Russland endlich mal wieder neue Teile verpasst

NACHRICHTEN

MEHR HARTE REIFEN

Pirelli ändert für die Reifenkiller-Strecken von Portimão und dem Istanbul Park die Zuteilung. Die Teams bekommen statt acht Garnituren Soft nur sieben. Dafür wird das Kontingent der härtesten Mischung von zwei auf drei Sätze aufgestockt.

HONDA AM LIMIT

Honda brachte für drei seiner vier Fahrer neue Motoren-Komponenten in den Umlauf. Verstappen, Gasly und Kvyat haben damit ihr komplettes Kontingent an Antriebseinheiten bereits ausgeschöpft. Nur Albon hat noch eine frische Verbrennungsmaschine in der Hinterhand.

RÜCKENWIND FÜR ALBON

Red Bull will seine Fahrerpaarungen erst Mitte November bekannt geben. Teamchef Christian Horner lässt aber schon durchblicken, wie aktuell der Plan aussieht: „Es ist unsere Absicht, unsere Fahrer zu behalten. Max ist fix und Albon unsere erste Wahl für das zweite Cockpit." Bei Alpha Tauri hat Junior-Pilot Yuki Tsunoda gute Chancen, Daniil Kvyat zu ersetzen.

ABITEBOUL-NACHFOLGER

Renault-Teamchef Cyril Abiteboul soll in Zukunft Renaults komplettes Sportprogramm auf neue Füße stellen. 2021 wird er sich voll auf die neue Aufgabe konzentrieren. Als Kandidaten für seinen Posten als Teamchef werden Technikchef Marcin Budkowski und Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur gehandelt.

RUN AUF F1-TICKETS

Der Ticketverkauf am Nürburgring ist fulminant gestartet. Kaum war das Ticketportal freigeschaltet, brachen die Server unter der Last der vielen Anfragen zusammen. Die ersten 5000 Plätze waren innerhalb von zwei Stunden weg. Wenn alles glattläuft, sollen zum Rennen insgesamt 20 000 Tickets an den Mann gebracht werden.



MOTORSPORT IMAGES

Auf Titelkurs

Mick Schumacher feierte in Sotschi den zweiten Samstagssieg der Saison

Mick Schumacher hat in Sotschi einen großen Schritt zum Formel-2-Titel gemacht. Mit einem Sieg und einem dritten Platz baute er die Führung in der Gesamtwertung aus. Der Sprint am Sonntag wurde nach einem Horror-Crash vorzeitig abgebrochen.

Von: **Tobias Grüner**

Dieser Mick Schumacher ist ein Phänomen. Schon in der Formel 4 und der Formel 3 brauchte das Supertalent jeweils ein Jahr Eingewöhnungsphase. Und am Ende der zweiten Saison war er quasi nicht mehr aufzuhalten. In der Formel 2 wiederholt sich diese Story gerade.

Beim drittletzten Rennwochenende in Sotschi musste sich der 21-Jährige in der Qualifikation nur den beiden stark aufgeigenden Carlins von Yuki Tsunoda und Jehan Daruvala geschlagen geben. Doch kaum war das Hauptrennen angepfiffen, ging Schumacher zur Attacke über. Daruvala schnappte er sich schon vor der ersten Kurve. Der zweite Red-Bull-Junior war in Runde 19 fällig. Dabei hatte Schumacher etwas Glück, dass Tsunoda nach seinem Boxenstopp von Artem Markelov aufgehalten wurde und so in die Fänge des Deutschen geriet. Tsunoda rutschte im Duell auf die dreckige Spur und musste kurze Zeit später auch noch Callum Ilott passieren lassen. Sehr zur Freude von Schumi gelang Tsunoda in der Schlussrunde aber noch einmal der Konter gegen den Titelrivalen.

Nach dem Rennen musste Schumacher aber kurz um seinen zweiten Samstagssieg zittern. Die FIA untersuchte ein Teil am DRS-System, das Prema nach dem Crash im Monza-Qualifying eingebaut hatte. Nach intensiver Inspektion wurde festgestellt, dass sich kein Performance-Vorteil ergab. Außerdem machten die Konkurrenten die FIA noch auf einen möglichen Regelverstoß aufmerksam. Prema-Boss René Rosin hatte vor dem Pflichtboxenstopp von der Boxenmauer aus Zeichen an die Mechaniker gegeben, weil sich Schumacher spät zum Reinfahren entschied und das zweite Auto von Robert Shwartzman nur wenige Sekunden später folgte. Da der Teamchef aber nicht zur zwölfköpfigen Truppe gehört, die für die Betreuung der Autos zugelassen ist, hätte er nicht eingreifen dürfen. Am Ende entschieden sich die Stewards für eine Strafe von 10 000 Euro für das Prema-Team.

Horror-Crash im Sprint

Beim Sprint am Sonntag zeigte Schumacher mal wieder, was für ein hervorragender Starter er ist. Dank einer klugen Platzierung im Pulk und eines mutigen Manövers am ersten Bremspunkt schob sich der Youngster von Position 8bis auf 4 nach vorne. In Runde drei schnappte er sich dann auch noch Jack Aitken. Doch weiter nach vorne ging es nicht. Als Aitken in Runde 8 in der Omega-Kurve von Luca Ghiotto attackiert wurde, kam es bei mehr als 200 km/h zur Kollision. Beide Autos rauschten in die TecPro-Banden. Ghiottos Hitech-Renner fackelte komplett ab. Wegen der massiven Aufräumarbeiten blieb den Stewards nichts anderes übrig, als das Rennen zu stoppen und nach dem Stand von Runde 5 mit halben Punkten zu werten. Durch den dritten Platz hinter Guanyu Zhou und Nikita Mazepin konnte Schumacher seinen Vorsprung in der Gesamtwertung auf 22 Zähler ausbauen. Bei noch zwei Rennwochenenden in Bahrain sieht nun alles nach dem Titel aus. ■



MOTORSPORT IMAGES

Das Sonntagsrennen wurde vorzeitig abgebrochen



FORMULA MOTORSPORT LTD

Guanyu Zhou feierte im Sprint seinen F2-Premierensieg

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mick Schumacher	55.02,871 min
2.	Yuki Tsunoda	+ 6,358 s
3.	Callum Ilott	+ 9,482 s
4.	Luca Ghiotto	+ 9,507 s
5.	Jehan Daruvala	+ 15,225 s
6.	Jack Aitken	+ 22,183 s
7.	Nikita Mazepin	+ 23,129 s
8.	Guanyu Zhou	+ 25,392 s
9.	Marcus Armstrong	+ 26,940 s
10.	Dan Ticktum	+ 29,525 s

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Guanyu Zhou	10.01,184 min
2.	Nikita Mazepin	+ 0,818 s
3.	Mick Schumacher	+ 4,816 s
4.	Jack Aitken	+ 6,459 s
5.	Luca Ghiotto	+ 7,670 s
6.	Yuki Tsunoda	+ 8,282 s
7.	Callum Ilott	+ 9,141 s
8.	Dan Ticktum	+ 9,769 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Mick Schumacher	191
2.	Callum Ilott	169
3.	Yuki Tsunoda	147
4.	Christian Lundgaard	145
5.	Robert Shwartzman	140



Mugello Circuito Stradale

Das unbekannte Mugello

Mugello erntete beim Formel-1-Debüt viel Lob. Der Kurs in der Toskana wurde als Rennstrecke alter Schule gefeiert. Die wenigsten wissen, dass der Vorgänger noch ein ganz anderes Kaliber war. 66 Kilometer lang über Stock und Stein, ein Abbild der Targa Florio.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 feierte Mugello. Endlich mal wieder eine Rennstrecke nach alter Schule, auf der die Natur das Layout bestimmt und nicht irgendein Architekt am Reißbrett. Rauf und runter, mit Kurven zwischen 138 und 285 km/h, ein flüssiger Verlauf ohne Ecken und Kanten. Kurzum: ein wohltuender Kontrast zu den vielen künstlichen Anlagen der Neuzeit. 1974, im Jahr seiner Einweihung, zählte das Autodromo Internazionale del Mugello zu den modernsten Strecken seiner Zeit. Kein Vergleich zu seinem Vorgänger, der heute kaum noch bekannt ist. Der Circuito Stradale di Mugello führte wie die Targa Florio oder die Coppa-Acerbo-Strecke von Pescara über öffentliche Straßen und durchquerte dabei elf Ortschaften. Eine Runde war 66,198 Kilometer lang – mit Start und Ziel in San Piero a Sieve ganz in der Nähe des heutigen Autodroms.

Im Jahr 1914 wurden auf dem Gebirgskurs in der Toskana die ersten Rennen gefahren. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen erlebte der Kurs eine erste Blütezeit. Dann aber stellten die Mille Miglia und die Targa Florio die Rennen von Mugello in den Schatten. 1955 experimentierten die Veranstalter mit einer 19-Kilometer-Variante, was aber ein Reinfall war. Erst nachdem die Mille Miglia Ende 1957 verboten wurde, erntete Mugello wieder mehr Aufmerksamkeit. Von 1964 bis 1970 wurden die 500 Kilometer von Mugello wiederbelebt. Zwischen 1965 und 1967 zählte das Rennen, das offiziell Grand Prix von Mugello genannt wurde, sogar zur Sportwagen-Weltmeisterschaft. Im Rahmenprogramm fuhr die Formel 3. Ein Rennen der Nachwuchsklasse dauerte zwei Runden, was das Führen einer Rundentabelle deutlich erleichterte. Ab 1966 klammerte eine Umgehungsstraße die Ortsdurchfahrt von San Piero a Sieve aus. Dadurch musste Start und Ziel weiter nördlich Richtung Scarperia verlegt werden.

698 Meter rauf und runter

Während selbst die Literatur uneinig ist, wo genau die Startlinie war, ist es relativ einfach, die alte Streckenführung zu rekonstruieren. Am Ortsrand von San Piero a Sieve folgt man einfach der Provinzstraße SP 503 Richtung Firenzuola. Zunächst geht es noch flach und schnell dahin. Nach fünf Kilometern beginnt die Straße in vielen Serpentinen steil anzusteigen. Sie klettert den Giogo-Pass bis auf 903 Meter über dem Meeresspiegel hinauf, was einem satten Höhenunterschied von 698 Metern entspricht. Nur zum Vergleich: Die Nordschleife überwindet gerade mal 307 Meter. Auf der Passhöhe weist eine Gedenktafel für Romano Martini, einem Rennfahrer aus der Gegend, der unter dem Pseudonym „Shangri-La“ antrat, auf die Rennsporthistorie der Passage hin. Vom Giogo-Pass geht es wieder 480 Meter hinunter ins Tal. Auf dieser Abfahrt kam es 1967 im Training zum einzigen Unfall, bei dem ein Rennfahrer starb. Günter Klass rutschte mit seinem Ferrari 206SP Dino in einer schnellen Linkskurve in einen Baum. Trotz rascher und vorbildlicher Rettung erlag der 31-jährige Stutt-



MSA

garter beim Transport nach Florenz seinen schweren Verletzungen. In der Nähe der Unfallstelle erinnert eine Steintafel an den tragischen Moment.

In Firenzuola biegt die Strecke nach links ab, schlängelt sich in meist schnellen Kurven durch eine Hügellandschaft, bis sie neun Kilometer später auf die Staatsstraße SR 65 trifft. Von dort geht es hoch auf den 829 Meter hohen Futa-Pass, der durch die Mille Miglia Berühmtheit erlangte. Italiens berühmtestes Straßenrennen führte allerdings in der Gegenrichtung über den Futa. Doch weiter in Rennrichtung, die gegen den Uhrzeigersinn gerichtet war. Ab jetzt geht es nur noch bergab. Bis zur Ortschaft Santa Lucia drücken viele Haarnadelkurven auf den Schnitt. Danach wird es ernsthaft schnell. Immer häufiger unterbrechen längere Geraden die Kurvenfolgen, ehe die SR 65 in eine neu gebaute Schnellstraße übergeht, die den Lago di Bilancino überquert. Nach drei Kilometern bleiben dem Rennstrecken-Archäologen zwei Optionen. Entweder er fährt die SR 65 bis zum Kreisverkehr, an dem die Straße nach Süden in Richtung Florenz und nach Norden Richtung Start und Ziel in San Piero a Sieve abzweigt. Oder man biegt ein bisschen davor in die ab 1966 benutzte Umgehungsstraße ab.

Wer die Strecke heute sieht, kann kaum glauben, dass noch bis vor 50 Jahren dort Sportwagen unterwegs waren, die auch in Le Mans antraten. Arturo Merzario drehte in einem Abarth 200SP eine Runde knapp unter 30 Minuten und erzielte dabei einen Schnitt von 133 km/h, wovor man nur den Hut ziehen kann. 1970 war Schluss mit dem Abenteuer. Spartaco Dini raste bei Testfahrten auf nicht abgesperrter Strecke bei Firenzuola in eine Fußgängergruppe. Ein Kind starb, es gab vier Schwerverletzte, und der Pilot musste für zwei Monate ins Gefängnis. ■

DIE SIEGER (CAN-AM)

1964	Gianni Bulgari	Porsche	106,651 km/h
1965	Mario Casoni/Antonio Nicodemi	Ferrari	106,226 km/h
1966	Gerhard Koch/Jochen Neerpasch	Porsche	107,369 km/h
1967	Udo Schütz/Gerhard Mitter	Porsche	122,695 km/h
1968	Lucien Bianchi/Nino Vacarella/Nanni Galli	Alfa Romeo	120,946 km/h
1969	Arturo Merzario	Abarth	124,158 km/h
1970	Arturo Merzario	Abarth	131,977 km/h

Rekord: 29.51,1 min = 133,054 km/h (Arturo Merzario, Abarth 200SP, 1970)

CIRCUITO STRADALE



STRECKENDATEN

Lage:	40 km nördlich von Florenz
Länge:	66,198 km (1914–1970)
Breite:	8,0 m
Rechtskurven:	ca. 165
Linkskurven:	ca. 167
Schnellster Teil:	ca. 300 km/h
Langsamster Teil:	ca. 50 km/h



MSA

Berühmte Passhöhe: Auch die Mille Miglia führte über den Futa-Pass



MOTORSPORT IMAGES

Der Alfa Romeo T33 von Casoni/Dini 1968 auf einem Sprunghügel



Das BMW-Chamäleon

Die Eifel ist für ihre Wetterlaunen bekannt. Das diesjährige Menü aus Regen, Nebel und einer früh hereinbrechenden Nacht war aber ein ganz besonders delikater Bissen. BMW verdaute ihn am besten und feierte mit Rowe Racing den 20. Gesamtsieg der Geschichte vor dem Car-Collection-Audi R8 sowie dem Schnitzer-BMW.

Von: **Bianca Leppert**

Neuerdings gibt es eine neue Spezies in der Eifel: Chamäleons. Die typische Eigenschaft dieser Tierchen: Sie können sich bestens ihrer Umgebung anpassen. Sie glauben uns nicht? Tja, beim 24h-Rennen am Nürburgring war genau so eines auf vier Rädern unterwegs: der Rowe Racing BMW M6 GT3 (#99) von Nick Yelloly, Alex Sims und Nick Catsburg. Die Sieger der diesjährigen Ausgabe des Langstreckenklassikers hatten sich nämlich genau die Eigenschaft eines Chamäleons zum Vorteil gegenüber der Konkurrenz gemacht: Sie hatten sich zumindest am Sonntag perfekt an die wechselnden Wetterbedingungen angepasst.

Nicht nur auf der Strecke war das Timing perfekt. Für BMW hätte der Triumph wohl kaum passender sein können: Vor 50 Jahren feierten die Bayern den Sieg bei der ersten Ausgabe des 24h-Rennens. Die Durststrecke seit dem letzten Erfolg dauerte zehn Jahre, insgesamt ist es der 20. Sieg für BMW und der erste für Rowe Racing.

„Dieses Rennen zu gewinnen, stand ganz oben auf der Liste“, sagte Rowe-Racing-Teambesitzer Michael Zehe nach dem Zieleinlauf und zwinkerte: „In vier Wochen machen wir das noch mal.“ Dann steht das 24h-Rennen in Spa an, das die Mannschaft bereits 2016 gewonnen hat. Teamchef Hans-Peter Naundorf ist derweil nach dem Rennen gar nicht aufzufinden. Er weilt im Hotel, um nach der Champagnerdusche von Kutscher Nicky Catsburg wieder in frische Klamotten zu schlüpfen. Der Holländer hätte ihn nach dem Rennen vermutlich auch mit Apfelsaft abduschen dürfen, denn er hat mit seinen letzten beiden Stints maßgeblich zum Erfolg beigetragen.

> „Vor allem bei den kalten Temperaturen war der Luftdruck ein großes Thema. Das war bei allen Reifentypen viel sensibler als sonst.“
>
> HP Naundorf, Rowe Racing

Will man erklären, wie der Rowe-BMW mit dem Audi R8 LMS von Car Collection (#3) von Christopher Haase, Markus Winkelhock und Mirko Bortolotti um den Sieg kämpfte, muss man etwas weiter vorne anfangen.

BMW am Sonntag vorn

Am Samstag hatte BMW bis zum Abbruch nach sieben Stunden wegen zu viel Wasser auf der Strecke noch nichts zu melden. Probleme mit Reifentemperaturen und Luftdruck zogen sich an allen M6 GT3 mit dem klassischen Michelin-Regenreifen Full Wet durch. „Vor allem bei den kalten Temperaturen war der Luftdruck ein großes Thema“, sagte Naundorf. „Bei allen Reifentypen war das viel sensibler.“

Zwei Stunden nach dem Restart gegen zehn Uhr am Sonntag war schließlich BMW o’Clock. Sims’ M6 GT3 schien Flügel bekommen zu haben. Sowohl der Brite als auch sein Markenkollege Sheldon van der Linde im Schnitzer-BMW brannten ein Feuerwerk auf den sogenannten Drying-Wet-Reifen ab. Ein Regenreifen, der für abtrocknende Bedingungen gedacht ist. Teilweise war BMW 15 Sekunden pro Runde schneller als die Konkurrenz



Das Rowe-Team holte am Nürburgring mit Nick Yelloly, Alex Sims und Nick Catsburg seinen ersten Sieg

SB-MEDIEN

und brachte sich so wieder ins Spiel.

„Eigentlich haben wir da schon das Rennen verloren“, meinte Car-Collection-Pilot Haase im Rückblick. Er lieferte sich mit Catsburg den Showdown. Nachdem die Strecke zwischenzeitlich abgetrocknet war und alle auf Slicks gewechselt hatten, setzte gegen 13.40 Uhr Regen ein. Catsburg kam wie viele andere Konkurrenten direkt an die Box – obwohl man erst drei Runden vorher beim Service war. Der Führende Haase blieb hingegen draußen. In der Hoffnung, es würde mit Slicks klappen.

„Das war ein bisschen unglücklich“, so Haase. „Wir dachten, es ist nur im Brünnchen so heftig, aber es war auch im Adenauer Forst Regen. Von dem Moment an habe ich viel Zeit verloren.“ Das Team schätzte: rund 20 Sekunden auf dieser Runde. Erst einen Umlauf später kam Haase zum Wechsel auf die Full-Wet-Regenreifen in die Box.

Nach diesem Chaos ging der BMW mit rund 50 Sekunden Vorsprung in Führung. Haase kam bei den recht nassen Bedingungen noch bis auf 13 Sekunden an Catsburg auf den Drying-Wet-Reifen heran, ehe der finale Stopp anstand. Für Haase eine Runde später als für den BMW – damit musste er auch eine weniger lange Mindeststandzeit einhalten, die über eine spezielle Reglement-Tabelle geregelt ist.

Den Berechnungen der Teams zufolge wäre Haase nur knapp hinter Catsburg wieder auf die Strecke gekommen, doch mehrere Faktoren spielten nicht in seine Karten: Zum einen war die Outlap von Catsburg extrem schnell, zum anderen geriet Haase in eine Code-60-Phase, in der er wohl zehn Sekunden einbüßte. Plus: Das Team verrechnete sich mit der Spritmenge und tankte für drei statt die zwei verbleibende Runden, was ebenfalls Zeit gekostet haben soll.

Das Ergebnis: Catsburg hatte 16 Sekunden Vorsprung, als Haase ebenfalls mit Drying-Wet-Reifen auf die Strecke kam. „Zu diesem Zeitpunkt hat es sicher geholfen, dass ich den Reifen aus dem Stint vorher kannte und es weiter abtrocknete“, meinte Catsburg. Er hielt den Vorsprung, der im Ziel 15,452 Sekunden betrug. „Das war ein wahnsinniges Risiko-Management zum Schluss von Nicky – und großes Kino“, lobte Teamchef Naundorf. Seine Fahrer machten keinen Fehler. Beachtlich, denn Yelloly kam zum ersten Mal beim 24h-Rennen am Ring zum Einsatz, und selbst Nordschleifen-Profi Haase hatte drei kleine Ausrutscher.

Drying-Wets als Vorteil

BMW profitierte zudem enorm vom Drying-Wet-Reifen, mit dem sie bei abtrocknenden Bedingungen der schnellste Hersteller waren. Audi spielte die Trümpfe eher auf komplett nasser Strecke aus. Bei Porsche kam der Drying-Wet-Reifen zum Beispiel überhaupt nicht zum Einsatz, weil er mit dem Elfer nicht harmonierte. „Die Themen Wetter, Setup, Reifen und Luftdruck haben sich permanent gekreuzt und waren so die Hauptfehlerquellen“, sagte Audi-Kundensportchef Chris Reinke. Das beste Beispiel: Der Land-Audi, wo man sich unter anderem einmal mit geschnittenen Slicks verzockte.

BMW jubelte stattdessen gleich doppelt, weil mit dem Schnitzer-BMW (#42) von Martin Tomczyk, Jens Klingmann, Au-



XPB

Platz 2: Audi-Pilot Haase kämpfte am und überm Limit um den Sieg



BR FOTO

Schnitzer Motorsport holte trotz einer Boxenstoppstrafe noch Platz 3



BMW

Strahlende Sieger: Sims, Catsburg und Yelloly freuen sich über Platz 1



BR FOTO

Der Octane-126-Ferrari führte nur kurz beim Start zum 24h-Rennen



Wie Sie sehen, sehen Sie nichts: Blindflug des 24h-Starterfeldes am Samstagnachmittag um 15.30 Uhr

SB MEDIEN

gusto Farfus und Sheldon van der Linde noch ein M6 GT3 auf dem Podium landete. Im Gegensatz zum Rowe-BMW, der weder eine Strafe noch eine Kollision hatte, war der Schnitzer-BMW wegen einer Unterschreitung der Mindestboxenzeit um 0,1 Sekunden(!) mit einer Strafe von 32 Sekunden im Gepäck unterwegs.

Beim Sprung aufs Podium half auch, dass der bis dahin auf Platz 3 liegende Phoenix-Audi R8 LMS (#1) mit Dries Vanthoor am Steuer in Runde 82 die Leitplanken touchierte und mit einem Schaden hinten links an die Box humpeln musste. Die Folge: Statt Podium blieb nur Platz 5 hinter dem Rowe-Schwesterauto von Marco Wittmann, Tom Blomqvist und Philipp Eng.

Über neun Stunden Pause

Das zeigt: Es war ein Rennen, in dem es ums nackte Überleben ging. Ausnahmsweise nicht wegen zahlreicher Unfälle, die bei dem überschaubaren Starterfeld von 97 Autos eher selten waren, sondern wegen der kalten Temperaturen um fünf Grad, der frühen Dunkelheit, Regen und Nebel. Nicht wenige Teamchefs prophezeiten vor dem Start, dass es am späten Abend eine rote Flagge geben würde. Deshalb hieß das Credo der meisten im Fahrerlager: „Wir müssen nur in der Führungsrunde bleiben."

Das Szenario sollte sich bewahrheiten. Aufgrund von zu viel Wasser auf der Strecke zog Rennleiter Walter Hornung um 22.33 Uhr die Reißleine. „Ich war noch nie in meinem Leben so froh über eine rote Flagge", meinte Phoenix-Pilot Vanthoor. Der Effekt der Unterbrechung bis acht Uhr morgens, bei der die Uhr weitertickte: Alle, die am Samstag zurückgefallen waren, hatten jetzt wieder eine Chance. Beim siegreichen Rowe-BMW (#99) waren es rund zwei Minuten, die man so auf dem Silbertablett geschenkt bekam.

Als sich die meisten auf den Weg ins Bett machten, weil es vor sieben Uhr keine neue Info zu einem Neustart geben sollte, war das Rennen für Mercedes-AMG schon gelaufen. Im Gegensatz zu BMW durchlebte man eine Reise vom Hero to Zero. Bereits im neuen Top2-Quali waren die Silbernen die großen Gewinner. Gleich drei Mercedes-AMG GT3 Evo standen in den ersten beiden Reihen. Nach dem Start drückte Regen-Spezialist Raffaele Marciello im GetSpeed-Mercedes dem Rennen an der Spitze den Stempel auf.

> „Wir haben uns für den Drying-Wet-Reifen entschieden. Ich bin ganz sachte aus dem kleinen Karussell gefahren – trotzdem habe ich das Auto schlagartig verloren."
>
> Manuel Metzger, HRT-Mercedes

Sein Teamkollege Fabian Schiller musste sich in seinem Stint kurz darauf dem Druck von Manuel Metzger im HRT-Mercedes-AMG GT3 (#4) beugen, der schließlich die Führung übernahm. Die Show mit zwei heißen Eisen im Feuer wurde allerdings jäh beendet. Das Drama begann um 20.22 Uhr mit dem Abflug von Metzger im HRT-Auto ausgangs des kleinen Karussells. „Das war hart und enttäuschend", meinte Metzger. „Den ersten Stint sind wir mit dem Full-Wet-Regenreifen gefahren. Weil es abgetrocknet hat, haben wir uns für den Drying-Wet entschieden. Das war perfekt. Dann sind die Luftdrücke und Temperaturen zusammengesackt. Ich bin geschlichen und ganz sachte aus dem kleinen Karussell gefahren – trotzdem habe ich das Auto schlagartig verloren."

Marciello wurde im GetSpeed-Mercedes zum Hoffnungsträger. Der zweite Schock folgte jedoch um 22 Uhr: Der Italiener kreiselte im Adenauer Forst weg. Es wirkte, als habe der Mercedes-AMG dabei nichts abbekommen. Es folgte ein weiterer Abflug in Kallenhard mit Blechschaden. Zwar reparierte die Mannschaft über Nacht die linke Vorder- und Hinterachse und tauschte die Lenkung aus, die Sieghoffnungen hatten sich aber erledigt.

Der einzig verbliebene Mercedes, der echte Podiumschancen hatte, war die Startnummer 6 von HRT (Patrick Assenheimer/

Dirk Müller/Maro Engel/Dominik Baumann). Erneut stellte man sich selbst ein Bein.

Zu Beginn des Rennens startete der AMG GT3 aus der Boxengasse, weil es ein Problem bei der Fahrt in die Startaufstellung gab. „Wir mussten das vordere linke Rad wechseln. Die Bremsen haben im Rad geschleift“, so HRT-Teammanager Sean Breslin. Offenbar war eine Radmutter zu fest angezogen. Ärgerlich: Ein ähnlicher Fehler wurde noch einmal zum Verhängnis: Engel war am Sonntagmorgen gerade auf dem Vormarsch, als er nach einem Boxenstopp ein Rad verlor und wieder zum Service musste.

Immerhin darf man sich mit Platz 8 das beste Mercedes-Resultat aufschreiben lassen. Ein schwacher Trost, wenn man bedenkt, wie stark Mercedes-AMG im Top-Quali und bis in die Nacht aufgestellt war.

Unruhe bei Porsche

Genau so schnell wie Mercedes-AMG wird Porsche das Eifel-Wochenende abhaken wollen. Für viele war Porsche nach den starken Auftritten in den vergangenen Jahren einer der Top-Favoriten auf den Sieg. Dieses Mal startete man mit einigen Handicaps ins Rennen.

Zum einen wirbelte vor dem Wochenende die Meldung von drei positiven Covid-19-Tests, die vorsorglich in Le Mans gemacht wurden, das gesamte Fahrer-Lineup und teils den Einsatz von Ingenieuren durcheinander. Alle Kundenautos wurden neu aufgestellt, weil Porsche kein Risiko eingehen wollte und deshalb das Personal aus Le Mans nicht zum Nürburgring schickte.

So erlebten Timo Bernhard und Jörg Bergmeister ihre Comebacks aus der Rente. Den „Grello“ von Manthey Racing zog man sogar komplett zurück. Diese Aufregung war zweifelsohne kein Vorteil. Zudem stellte sich später heraus, dass die drei Betroffenen nur kurz darauf negative Testergebnisse hatten – es war wohl ein Fehlalarm.

Neben dem Wirbel in der Mannschaft hatte Porsche auch auf der Strecke noch Hausaufgaben zu machen. Keines der Pro-Autos konnte bei den NLS-Läufen für das neue Top2-Quali, bei dem es um die Pole geht, ein Ticket lösen. Und auch im Top1-Quali am Rennwochenende selbst gelang das nur Dennis Olsen in einem der KCMG-Porsche. Der Norweger wusste sich das ganze



AMG

Manuel Metzger zerlegte den HRT-Mercedes ausgangs Schwalbenschwanz



SB MEDIEN

Der Phoenix-Audi führte lange. Am Ende blieb nur Platz 5



BR-FOTO

Der GetSpeed-AMG dominierte zu Rennbeginn, dann verunfallte Marciello



PORSCHE

Das Frikadelli Team stellte den bestplatzierten 911 GT3 R auf Platz 7

FAHRERLAGER-NEWS

IM ZEICHEN VON CORONA

Hersteller haben strenge Vorschriften im Umgang mit der Corona-Pandemie, das beeinflusste auch das 24h-Rennen am Nürburgring: Weil am Le-Mans-Wochenende drei Porsche-Teammitglieder positiv getestet wurden, durfte kein Werksfahrer aus Le Mans am Nürburgring antreten, der Manthey-Elfer wurde sogar komplett zurückgezogen. Die freien Fahrerplätze mussten kurzfristig und kreativ besetzt werden, Veteranen wie Jörg Bergmeister und Timo Bernhard sprangen in die Bresche. Bei einer Nachkontrolle stellte sich übrigens heraus, dass die drei positiv getesteten Teammitglieder negativ waren.

CORONA, TEIL ZWEI

Bei Audi mussten all jene Fahrer, die parallel auch das GTWC-Rennen in Zandvoort fuhren, zwei PCR-Tests bestreiten, bevor sie am Samstagabend ins Renngeschehen am Nürburgring eingreifen durften. Auch bei Mercedes-AMG schrillten kurz die Alarmglocken, als Werkspilot Dirk Müller am Freitagmorgen erfuhr, dass er Kontakt mit einer infizierten Person hatte. Der Corona-Test in Leverkusen vereitelte seine Teilnahme am Qualifying, am Rennen konnte er dann wieder teilnehmen.

24H-FANKULTUR

Nur wenige Tage vor dem Rennen war klar, dass eine sehr begrenzte Zahl an Fans auf den Tribünen der GP-Strecke Platz nehmen durfte. Allein am Samstag nutzten 8500 Zuschauer die Gelegenheit, das Rennen live zu verfolgen. Die vielen Zehntausend treuen 24h-Fans blieben wie vom Veranstalter gefordert aber zu Hause. Einige wenige Hardcore-Fans mieteten sich im Dorint-Hotel an der GP-Strecke ein und verfolgten das Rennen von den Balkons ihrer Hotelzimmer. Der Besuch an der Nordschleife war wegen der Corona-Pandemie untersagt worden.



Kälte und Nässe sorgten am Nürburgring für große Reifenprobleme

SB MEDIEN

Wochenende über mit seinem Doppelstart bei KCMG gut in Szene zu setzen und zu glänzen. Im entscheidenden Top2-Quali war aber bereits in der Einführungsrunde Schluss, weil es ein Problem mit der elektronischen Steuerung der Drosselklappe gab. Am Ende stand der beste Porsche auf Startplatz 14 – das Pro-Am-Auto von Frikadelli. Olsen musste sich mit Rang 17 begnügen.

Im Rennen gab es ebenfalls nur kurze Lichtmomente, und man kämpfte zu keiner Zeit um den Sieg. Auch hier hing es am Reifenmanagement. Der Drying-Wet-Reifen drehte sich nie in den Radhäusern des Elfers, weil man nicht damit zurechtkam. Blieben nur der Full-Wet und der Slick-Reifen. Bei Falken fehlte ebenfalls Erfahrung mit dem Regenreifen, der 2020 in einer neuen Version zum Einsatz kam.

Der am Sonntagmorgen teilweise in den Top 5 platzierte Frikadelli-Porsche (#31) stolperte schließlich über eine Strafe von 1.02 Minuten für eine Berührung mit einem anderen Auto, was am Ende Rang 7 als bester Porsche bedeutete. „Es hätte auch ohne Strafe vermutlich nicht fürs Podium gereicht. Wir haben einfach keinen Schlüssel gefunden, um die Reifen zum Arbeiten zu kriegen“, meinte Sebastian Golz, Projektleiter Porsche 911 GT3 R.

Lamborghini geigt auf

Ferrari und Lamborghini gehörten zu den Außenseitern, hatten aber ihre großen Auftritte. Der Octane-126-Ferrari (#26) mit Startplatz 2 und wenigen Metern in Führung liegend, der Konrad-Lambo (#21) mit einem bockstarken Stint von Marco Mapelli nach dem Start – ehe mal wieder der Defektteufel zubiss und Teamkollege Franck Perera eine kilometerlange Ölspur auf der Strecke verteilte. ■

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2020

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 26./27. September 2020; 97 Teams gestartet, 74 Teams gewertet**; Renndistanz:** 85 Runden = 2157,130 km
Pole-Position: HRT-Mercedes AMG GT3 (#4), Maro Engel: 8.57,884 min
Schnellste Rennrunde: Rowe-Racing-BMW M6 GT3 (#99), Nicky Catsburg: 8.18,946 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP 9	#99	Sims/Catsburg/Yelloly	Rowe-Racing-BMW M6 GT3	24:01.05,424 h
2.	SP 9	#3	Winkelhock/Haase/Bortolotti	Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+15,452 sec
3.	SP 9	#42	Farfus/Klingmann/Tomczyk/van der Linde	Schnitzer-Motorsport-BMW M6 GT3	+1.45,562 min
4.	SP 9	#98	Wittmann/Blomqvist/Eng	Rowe-Racing-BMW M6 GT3	+2.59,072 min
5.	SP 9	#1	Müller/Vanthoor/Stippler/Vervisch	Phoenix-Racing-Audi R8 LMS GT3	+3.00,766 min
6.	SP 9	#29	Drudi/van der Linde/Mies/Rast	Land-Motorsport-Audi R8 LMS GT3	+4.56,197 min
7.	SP 9	#31	Kern/Jaminet/Martin/Arnold	Frikadelli-Racing-Porsche 911 GT3 R	+5.47,290 min
8.	SP 9	#6	Assenheimer/Baumann/Müller/Engel	HRT-Mercedes AMG GT3	+8.30,321 min
9.	SP 9	#2	Haupt/Buurman/Bastian/Ellis	HRT-Mercedes AMG GT3	+1 Runde
10.	SP 9	#44	Bachler/Müller/Dumbreck/Ragginger	Falken-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
11.	SP 9	#33	Bachler/Müller/Engelhart/Werner	Falken-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
12.	SP 9	#101	Krognes/Pittard/Jensen/Pepper	Walkenhorst-Motorsport-BMW M6 GT3	+2 Runden
13.	SP 9	#18	Bamber/Bernhard/Bergmeister/Olsen	KCMG-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
14.	SP-X	#704	Mutsch/Mailleux/Laser/Westbrook	Scuderia Cameron Glickenhaus SCG004C	+3 Runden
15.	SP 9	#25	Kolb/Holzer/Menzel/Lorenzo	Huber-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+3 Runden
16.	SP 9	#7	Dontje/Niederhauser/Ortmann	Car-Collection-Audi R8 LMS GT3	+3 Runden
17.	SP 9	#10	Shoffner/Shoffner/Palttala/Soulet	GetSpeed-Performance-Mercedes-AMG GT3	+6 Runden
18.	SP 9	#11	Erhart/Kaffer/Reicher/Slooten	IronForce-Racing-Audi R8 LMS GT3	+6 Runden
19.	SP 8T	#73	Harper/Verhagen/Hesse	Walkenhorst-Motorsport-BMW M4 GT4	+7 Runden
20.	TCR	#170	Fugel/Monteiro/Oestreich/Guerrieri	Fugel-Sport-Honda Civic Type-R	+7 Runden

KOMMENTAR

DER TAG DER HELDEN

24h-Rennen sind prinzipiell eine echte Herausforderung – für Mensch und Material. 24h-Rennen auf der Nordschleife sind bereits eine verrückte Steigerung. Kommen dazu dann noch Kälte und wechselhafte Wetterbedingungen mit viel Regen, kann man vom perfekten Sturm reden – so wie 2020. Deshalb produzierte das 24h-Rennen auf dem Nürburgring viele Geschichten von Helden, siegreichen wie gefallenen. Bei Mercedes war es Raffaele Marciello, der am Samstag erst alles in Grund und Boden fuhr, nur um dann in der Nacht seinen AMG GT3 in die Walachei zu werfen. Oder bei Audi Christopher Haase, der seinen R8 dank beherzter Stints und extrem viel Fahrzeit in Schlagdistanz zum Sieg hielt, obwohl er dabei dreimal fast abgeflogen wäre. Oder bei BMW, wo die siegreichen Rowe-Piloten Nicky Catsburg, Alex Sims und Nick Yelloly den 20. Gesamtsieg für die Bayern holten – und Sims mit viel Fahrzeit und Catsburg mit ebenso viel Einsatz im Finale glänzten. Oder bei Porsche, die ganz generell nicht wettbewerbsfähig waren, aber wo immer dann Bestzeiten aufleuchteten, wenn Dennis Olsen im KCMG-Elfer saß – ausgerechnet der Norweger, der Ende 2019 nach dem Gewinn der IGTC-Fahrermeisterschaft von den Schwaben rüde ausgemustert wurde und jetzt am Nürburgring bei Porsche der Topfahrer war. Genau solche Storys produziert nur die Nordschleife. Heldentaten am Nürburgring bleiben in Erinnerung, weil der Ritt auf der Rasierklinge hier ohne Netz und doppelten Boden stattfindet, Auf der Nordschleife fängt dich keine Auslaufzone auf, Fehler werden sofort bestraft – das ist eben kein Videospiel! Die Nordschleife ist die Steigerung der Realität.



Marcus Schurig
Redakteur

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2020 KLASSEN-ERGEBNISSE

Klasse SP 9	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 9	#99	Catsburg/Sims/Yelloly	Rowe Racing-BMW M6 GT3	24:01.05,424 h
2. SP 9	#3	Bortolotti/Haase/Winkelhock	Car Collection-Audi R8 LMS GT3	+15,452 sec
3. SP 9	#42	Farfus/Klingmann/Tomczyk/Van der Linde	Schnitzer Motorsport-BMW M6 GT3	+1.45,562 min
Klasse SP 10	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 10	#70	Schrey/Fischer/Hürtgen/Von Gartzen	Hofor Racing-BMW M4 GT4	24:00.33,875 h
2. SP 10	#75	Fetzer/Van der Ende/Trefz	Allied Racing-Porsche Cayman GT4	+1.46,824 min
3. SP 10	#71	Dumarey/Walker/Verdonck/Hess	Prosport-Aston Martin Vantage GT4	+6 Runden
Klasse SP 8T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 8T	#73	Harper/Verhagen/Hesse	Walkenhorst Motorsport-BMW M4 GT4	24:00.41,068 h
2. SP 8T	#38	Kaya/Stursberg/Renger/Viidas	Black Falcon-Mercedes AMG GT4	+8.46,540 min
3. SP 8T	#59	West/Goodwin/Turner/Adam	Garage 59-Aston Martin Vantage GT4	+1 Runde
Klasse SP 8	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 8	#53	Laaksonen/Jepsen/Sorensen/Waschkau	Giti Tire-Audi R8 LMS GT4	24:00.14,591 h
Klasse SP 7	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 7	#65	Neuffer/Wehrmann/Stengel/Spengler	Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup	24:03.02,591 h
2. SP 7	#58	Dienst/Steinhaus/Riemer/Scheerbarth	W&S Motorsport-Porsche Cayman GT4 MR	+57,600 sec
3. SP 7	#62	Cameron/Cameron/Bonk/Clasen	Bonk Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup MR	+3 Runden
Klasse SP 4T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 4T	#86	Köppen/Munhowen/Pier/Cate	Porsche Cayman 718 GTS	24:08.47,548 h
2. SP 4T	#718	Zensen/Peitzmeier/Müller/Dannesberger	Porsche Cayman 718 GTS	+3 Runden
Klasse SP 3T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 3T	#165	Jordan/Lungstrass/Ehret	Engstler Motorsport-Hyundai i30N	24:02.38,332 h
2. SP 3T	#91	Kry/Drinkwater/Moore/Fortchantre	Giti Tire-VW Golf GTI	+4 Runden
3. SP 3T	#89	Schreiner/Kraihammer/Martin	Giti Tire-VW Golf GTI	+8 Runden
Klasse SP 3	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. SP 3	#120	Supaphongs/Kawamura/Jian	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	24:05.51,477 h
2. SP 3	#119	Smittachartch/Kulapalanont/Hortongkum	Gazoo Racing-Toyota Corolla Altis	+2 Runden
Klasse Cup 3	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup 3	#306	Bünnagel/Max/Neumann/Rebhahn	Black Falcon-Porsche Cayman GT4 CS	24:05.54.717 h
2. Cup 3	#305	Grütter/Grosse/Otto	Porsche Cayman GT4 CS	+3 Runden
3. Cup 3	#303	Krämer/Kloft/Veremenko/Tönges	Kraemer Racing-Porsche Cayman GT4 CS	+3 Runden
Klasse Cup 5	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup 5	#240	Sandberg/Griessner/Merlini/Froese	Pixum-BMW M240i Racing	24:06.02.368 h
2. Cup 5	#239	Eichenberg/Oberheim/Berets	Team Avia Sorg-BMW M240i Racing	+22,898 min
3. Cup 5	#237	Neuser/Grosse/Marchewicz	Schnitzelalm Racing-BMW M240i Racing	+1 Runde
Klasse TCR	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. TCR	#170	Fugel/Oestreich/Guerrieri/Monteiro	Fugel Sport-Honda Cyvic Type-R	24:06.18,191 h
2. TCR	#831	Basseng/Oestreich/Terting/Lauck	Hyundai Motorsport Veloster TCR	+1 Runde
3. TCR	#171	Bock/Partl/Prinz/Moentmann	Bonk Motorsport Audi RS3 LMS	+3 Runden
Klasse V 2T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V 2T	#330	Stahlschmidt/Rink/Brink/Leisen	Pixum-BMW 330i	24:07.48,834 h
2. V 2T	#163	Simon/Asari/Kratz/Ramirez	Team-Avia-Sorg-BMW 330i	+1 Runde
3. V 2T	#92	Jahn/Schmidt/Friesecke/Koch	Giti Tire-VW Golf GTI	+5 Runden
Klasse V 3T	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V 3T	#85	Weber/Schäfer/Fielenbach/Vinke	Mathol Racing-Porsche 718 Cayman S	24:03.56,681 h
Klasse V 4	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V 4	#149	Huber/Sagmeister/Quante/Frisse	Pixum-BMW E90 325i	24:01.19,589 h
2. V 4	#154	Gresek/Gresek/Gusenbauer/Gusenbauer	Rent2Drive-BMW E90 325i	+3.14,663 min
3. V 4	#153	Engelmann/Löw/Berghult/Miettinen	MSC Wahlscheid-BMW E90 325i	+2 Runden
Klasse V 6	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. V 6	#132	Kaufmann/Bocolacci/Soucek/Rhyn	Mathol-Racing-Porsche Cayman S	24:02.50,107 h
2. V 6	#131	Büllesbach/Schettler/Arimon/Korn	Pixum-Porsche Cayman S	+6.59,428 min
Klasse Cup X	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. Cup X	#111	Griesemann/Kofler/Rönnefahrt/Volte	Teichmann Racing-KTM X-Bow GT4	24:07.33,872 h
2. Cup X	#110	Brodmerkel/Kofler/Teichmann/Osman	Teichmann Racing-KTM X-Bow GT4	+6 Runden
Klasse AT	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. AT	#320	Smudo/Von Löwis/Kauffman/Kiefer	Four Motors-Porsche 911 GT3 Cup	24:09.24,077 h
2. AT	#420	Timbal/Bollerslev/Beckwermert/Bravetti	Four Motors-Porsche Cayman GT4 CS	+1 Runde
3. AT	#109	Caba/Sprungmann/Müller	Ford Mustang GT	+12 Runden



SB-MEDIEN

Der Konrad-Lamborghini schied aus



24H-RENNEN

Glickenhaus: SP X-Augenschmaus



BMW

BMW-Junioren siegen in der SP 8T

Corona dezimierte das 24h-Feld 2020 auf 97 Starter, von denen 74 den Ring-Klassiker in Wertung beendeten. Porsche und BMW holten wie immer die meisten Klassensiege.



BR FOTO

Sieg in der V 3T für Mathol Racing



SB-MEDIEN

Hyundai: Platz 2 in der TCR-Klasse

Aus den Klassen: SP3T/V2T/TCR

Mit zwei Litern in die Top 20

Immer beliebter werden die Klassen der Fahrzeuge mit Zweiliter-Turbomotoren. Auf dem 20. Gesamtrang lief das beste Auto dieser Gattung ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Honda des Teams Fugel Sport fuhr auf besagter Position wie im vergangenen Jahr den Sieg in der mit vier Fahrzeugen besetzten TCR-Klasse ein. Schon 2019 waren Markus Oestreich, Dominik Fugel und Tiago Monteiro dabei. Statt Cedrik Totz saß diesmal mit Esteban Guerrieri noch ein zweiter Honda-Werkspilot am Steuer. Der Argentinier, der am Freitag noch den WTCR-Lauf auf der Nordschleife gewonnen hatte, brannte vor dem Rennabbruch am Samstagabend ein wahres Feuerwerk ab. Da hätten die favorisierten Hyundai i30 und Veloster selbst ohne technische Probleme – der i30 war zu laut, am Veloster spielte der Klopfsensor verrückt – schon schwer angasen müssen. Dass der Speed bei den Koreanern da gewesen wäre, sah man jedoch an der schnellsten Runde der Klasse.

Das Engstler-Team wollte mit einem seriennahen Hyundai i30 N Fastback wie im Vorjahr in der Klasse V2T starten. Doch ein Formfehler im Wagenpass sorgte dafür, dass man in die Special-Klasse der SP3T umnennen musste – wo man unter anderem auf einen TCR-Golf traf. Als bis zum Sonntagmorgen die gesamte Konkurrenz in kleine bis große Probleme geraten war, konnte man die bis dahin knappe Führung uneinholbar ausbauen.

Dass man dabei nicht auf die eigentlich geplante Klasse schaute, zeigt sich am Gesamtergebnis (P50). Während Engstler auch bei der Reifenwahl auf Nummer sicher fuhr, landete die Spitze der V2T weiter vorne im Gesamtfeld.

Die mit sieben Autos stark besetzte seriennahe Klasse ging letztlich an den BMW 330i von Adrenalin Motorsport (Philipp Stahlschmidt / Christopher Rink / Danny Brink / Philipp Leisen). Auf Gesamtrang 40 stellte das VLN-Meisterteam das ingesamt beste Fahrzeug aller V-Klassen. ■



BRFOTO

Trostpflaster für den Nicht-Start in der WTCR: Das Engstler-Team gewann nach Zwangs-Umnennung die SP3T-Klasse

Aus den Klassen: Hinter den GT3-Fahrzeugen

Souveräne Feuertaufe

Viel mehr als eine Feuerprobe sollte der 24h-Start für die BMW-Junioren Max Hesse, Neil Verhagen und Daniel Harper kaum werden. Am Ende stand für das Trio im BMW M4 GT4 Gesamtrang 19 und der Titel „Best of the rest".

Von: **Michael Bräutigam**

BMW hat große Pläne mit seinem Nachwuchs. Die drei 19-Jährigen wohnen derzeit in einer WG in Drees nahe dem Nürburgring und bestreiten die Saison in der Nürburgring Langstrecken-Serie. Die perfekte Vorbereitung auf die 24h-Premiere der drei Youngster scheint gefruchtet zu haben. Mit einer – bis auf einen Dreher von Neil Verhagen – fehlerfreien Vorstellung beendete man die Feuertaufe auf dem 19. Gesamtrang und war damit bestes Auto hinter der GT3-Armada aus der Klasse SP9 bzw. SPX (in der der Glickenhaus SCG004C startete).

Zwei Siege für M4 GT4

„Das war ein perfektes Ergebnis. Für uns alle drei war es das erste 24h-Rennen, da können wir alle sehr happy sein", freute sich Hesse, der nach seinem Titel in der ADAC TCR Germany 2019 zum BMW-Junior aufstieg. Im kommenden Jahr soll das junge Dreigestirn übrigens bereits in den GT3-Boliden wechseln und neben der vollen NLS-Saison auch das 24h-Rennen bestreiten. Sie bekommen also im zweiten „Ausbildungsjahr" bereits die Chance, um Gesamtsiege zu fahren.

> „Das war ein wirklich perfektes Ergebnis. Für uns alle war es das erste 24h-Rennen überhaupt. Da können wir alle zusammen sehr happy sein."
>
> BMW-Junior Max Hesse

BMW feierte mit dem M4 GT4 sogar gleich zwei Klassensiege. Einmal dank der Junioren in der SP8T und einmal dank Hofor Racing by Bonk Motorsport, die sich in der „offiziellen" GT4-Klasse (SP10) und den Fahrern Claudia Hürtgen, Michael Schrey, Michael Fischer und Sebastian von Gartzen auf dem 26. Gesamtrang und knapp zwei Minuten vor dem zweitplatzierten Porsche von Allied Racing (Trefz/Möller-Madsen/Fetzer/Van der Ende) durchsetzen konnten.

Noch davor landete der einzige Starter der SP-PRO-Klasse, der Porsche 911 GT3 Cup MR von Black Falcon. Marek Böckmann, Carlos Rivas, Tobias Müller und Maik Rosenberger pilotierten ihren Elfer auf Gesamtplatz 22. ■

Aus den Klassen: Cup 3/Cup 5/Cup X

Ergebnis vorläufig

In gleich drei Cup-Klassen wurde teils hart gekämpft. In der stark besetzten Cup-5-Klasse geht es sogar noch in die Nachspielzeit.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein klares Ergebnis gab es in der Cup3-Klasse für die Porsche Cayman GT4. Ben Bünnagel, „Max“, Florian Naumann und Michael Rebhahn (Black Falcon) hatten letztlich drei Runden mehr zu Buche stehen als ihre ärgsten Verfolger. Ein sauberes Rennen endete sogar auf dem 30. Gesamtrang.

Die Klasse der BMW M240i war zusammen mit der SP7 (siehe rechts) mit sieben Startern eine der bestbesetzten Klassen. Die Sieganwärter beschränkten sich aber auf drei Autos von Adrenalin, Sorg und Schnitzelalm. Letztere standen erstmals am Start, u. a. mit den „Super Racer“-Gewinnern Fabio Grosse und Marcel Marchewicz, die sich das Cockpit mit Tim Neuser und Wilhelm Weirich teilten. Das Endresultat spuckte Adrenalin (Oskar Sandberg/David Griessner/Francesco Merlini/Roland Froese) als Klassensieger aus. Gegen das Ergebnis legte die Schnitzelalm-Truppe allerdings Berufung ein: Man habe beim Abbruch eine Runde verloren, die niemand erklären könne. Geht die Berufung durch, wäre man Sieger statt Dritter.

In der für KTM X-Bow GT4 ausgeschriebenen Klasse Cup X fuhr der bessere der beiden Teichmann-KTM (Georg Griesemann/Reinhard Kofler/Maik Rönnefarth/Yves Volte) auf den feinen 24. Gesamtrang. Damit rehabilitierte man sich für 2019, als man auf die Top 20 schielend wegen eines zu lauten Auspuffs aus dem Rennen genommen wurde. ■



BRFOTO

Starke Premiere und Hoffen auf nachträglichen Sieg: Schnitzelalm Racing

Rahmenprogramm: 24h Classic

Emotionaler Sieg

Porsche-Pilot Andreas Gülden holte sich den Sieg beim diesjährigen Classic-Rennen im Vorfeld der 24 Stunden. Und es war ein ganz emotionaler Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Anfang September schockte die Nachricht von Stefan Oberdörsters Tod die Youngtimer-Rennszene: Der 58-jährige Hobby-Rennfahrer hatte auf Mallorca einen Unfall mit einem Motorroller und erlag seinen Verletzungen, nachdem er gegen eine Felswand geprallt war.

Oberdörster hätte auch beim dreistündigen Rennen der 24h Classics an den Start gehen sollen – das Auto startete tatsächlich. Der geplante Fahrpartner Andreas Gülden fuhr den von Oberdörsters langjährigem Weggefährten Guido Nase eingesetzten Turbo-Porsche kurzerhand allein durchs dreistündige Rennen.

Nachdem der Chef-Instruktor der Nürburgring Driving Academy bereits klar die Pole-Position herausgefahren hatte, wurde auch das komplett nasse Rennen zur sicheren Beute des Nordschleife-Spezialisten. „Heute hat es nicht nur außen geregnet. Da hat von oben ganz sicher einer mitgeholfen. Ich kann mich einfach nur bedanken, dass ich das machen durfte“, sagte ein im Ziel sichtlich gerührter Gülden.

Das Vater-Sohn-Gespann Edgar und Nick Salewsky (Porsche) holte sich bei widrigen Bedingungen neben der schnellsten Rennrunde auch den zweiten Platz. „Es war ein geiles Rennen“, bilanzierte der auf der Nordschleife noch recht unerfahrene Nick Salewsky. Einzelkämpfer Michael Küke in einem Porsche komplettierte das Podest. ■



BRFOTO

Guido Nase und Andy Gülden (v. l.) am siegreichen Oberdörster-Porsche

24H-NACHRICHTEN

SPECIAL-KLASSEN: GT-ROUTINIER SIEGT IN SP7

Florian Spengler ist mit über 100 Starts bestens aus dem ADAC GT Masters bekannt. Am Wochenende gab er seine 24h-Premiere und holte mit seinen Teamkollegen bei Huber Racing (Philipp Neuffer, Hans Wehrmann, Johannes Stengel) im Porsche 911 GT3 Cup gleich einen Klassensieg in der Klasse SP 7. „Natürlich war es kein 24h-Rennen am Stück, aber ich habe alle Bedingungen mitgemacht. Jetzt bin ich froh, dass wir es nach Hause gebracht haben“, sagte der Ellwanger. Im Gesamtklassement holte man Platz 28.

SP3: THAILAND GEWINNT

In der Special-Klasse für Zweiliter-Saugmotoren landete Toyota einen Doppelsieg. Das siegreiche Team von Toyota Gazoo Racing Thailand (Supaphongs/Jian Hong/Kawamura, Gesamt-P60) brachte nicht nur zwei Toyota Corolla Altis nach Deutschland, sondern trotz aller Unwägbarkeiten viele Thailänder. Das ist insofern beachtlich, als dass einige europäische Teams und Fahrer wegen der diversen Reisehürden von einem Start absahen. Schmerzlich vermisst wurde in dieser Klasse der Opel Manta, der zu spät fürs Rennen fertig wurde.

DIE WEITEREN KLASSEN

Die einzigen weiteren Klassen als die vorgenannten, die mehr als zwei Starter hatten, waren die für Produktionswagen bis 2,5 Liter Hubraum (V4) und die der Alternativen Treibstoffe (AT). In der V4 ging es gewohnt eng zu, hier setzte sich am Ende das Team QTQ Race Performance mit seinem BMW 325i E90 durch. Teamchef Florian Quante, Simon Sagmeister, Jürgen Huber und Oliver Frisse belegten den 56. Gesamtrang. Bestes AT-Auto war der mit E20-Kraftstoff angetriebene Porsche 911 GT3 Cup des Four-Motors-Teams (Thomas Kiefer, Smudo, Tom von Löwis/Charles Kauffman) auf Gesamtrang 45.

IMSA-Meisterschaft: Sechster Lauf in Mid-Ohio

Dritter Acura-Sieg in Folge

Höhenflug für die Acura-Penske-DPi-Piloten Ricky Taylor und Hélio Castroneves: Beim sechsten Lauf zur IMSA-Meisterschaft in Mid-Ohio holte das Duo den dritten Sieg in Folge. Corvette marschiert in der GTLM-Klasse dank eines weiteren Doppelsieges stramm in Richtung Titel.

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



XPB

Die Acura-Piloten Taylor und Castroneves stürmen 2020 von Sieg zu Sieg

Mit dem dritten Laufsieg nach Road America und Road Atlanta konnten Castroneves und Taylor den Rückstand auf die Meisterschafts-Leader Renger van der Zande und Ryan Briscoe im WTR-Cadillac stark verkürzen, sodass bei noch drei ausstehenden Rennen ein spannender Titelkampf garantiert ist.

Das Acura-DPi-Team von Roger Penske dominierte in Mid-Ohio mit beiden Fahrzeugen das Training und das Zeittraining, wo sich beide Autos für die erste Startreihe qualifizierten. Beim Start setzte sich Dane Cameron, der den zweiten Acura mit Juan Pablo Montoya pilotiert, in Front, dahinter konnte sich Whelen-Cadillac-Pilot Pipo Derani zwischen die beiden Acura schieben.

Derani konnte in Runde 46 sogar die Führung übernehmen, während Cameron auf Platz 3 zurückfiel. Das Rennen wurde beim Boxenstopp zur Rennhalbzeit in Runde 64 entschieden: Das Penske-Team fertigte das Auto von Ricky Taylor und Hélio Castroneves am schnellsten ab, der zeitgleich an die Box kommende Cadillac-Pilot Derani übergab an Felipe Nasr, doch der kam hinter Taylor wieder auf die Strecke zurück. Der Amerikaner konnte die Führung vor dem Whelen-Cadillac bis ins Ziel halten, wenngleich der Rückstand der beiden Brasilianer am Ende nur eine halbe Sekunde betrug. Das Penske-Schwesterauto von Cameron und Montoya fiel nach einem Feindkontakt mit einem Backmarker zurück. Der Cadillac von Wayne Taylor holte so am Ende den letzten Podestplatz.

Die GTLM-Klasse schrumpfte nach dem Rückzug von Porsche wegen positiver Corona-Tests in Le Mans auf vier Fahrzeuge. Das Corvette-Werksteam hatte die beiden BMW M8 GTE des Rahal-Teams jederzeit im Griff und beendete das Rennen in Mid-Ohio mit einem Vorsprung von sechs Sekunden vor den beiden BMW. Damit haben sind Amis in der Meisterschaftswertung drei Rennen vor Saisonende nahezu uneinholbar in Front.

In der GTD-Klasse belegte der Deutsche Mario Farnbacher in seinem Acura NSX nur Platz 5, nachdem er von einem McLaren-Piloten beim Restart mehrfach auf der Geraden touchiert worden war. ■

GT World Challenge: Sprint Cup in Zandvoort

Siege für Audi und Lambo

Beim Sprint-Cup-Lauf der GT World Challenge in Zandvoort teilten sich das Audi-WRT-Team und Emil Frey Racing mit Lamborghini die beiden Siege. Wie beim 24h-Rennen am Nürburgring hatten die Piloten und Teams auch in Holland mit schwierigen Wetterbedingungen zu kämpfen.

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

Das Wetter ist bekanntlich der beste Spannungsmacher im Motorsport. So war es auch beim ersten Sprint-Cup-Rennen in Zandvoort, das Kelvin van der Linde und Ryuichiro Tomita im WRT-Audi gewinnen konnten. Das Rennen startete unter feuchten Streckenbedingungen, doch einige Teams gambelten in der Startaufstellung mit Slick-Reifen – darunter auch die komplette erste Startreihe. Die Zockerei ging schief, zugunsten von WRT-Pilot Tomita, der aus der zweiten Startreihe mit Regenreifen losgefahren war und zügig die Führung übernahm. Die baute der Japaner bis zum Boxenstopp weiter aus, sodass sein südafrikanischer Co-Pilot Kelvin van der Linde einen ruhigen zweiten Stint absolvieren durfte. Im Ziel hatte er fast 30 Sekunden Vorsprung auf die Silber-Cup-Paarung von Pierre-Alexandre Jean und Hugo Chevalier im Bentley Continental, den letzten Podestplatz ergatterten Steven Palette und Simon Gachet im Audi R8 von Saintéloc Racing.



GTWC

Das Lambo-Team von Emil Frey siegte im zweiten Sprintrennen in Zandvoort

Anders waren die Vorzeichen im zweiten Lauf, der auf trockener Strecke startete, wo aber ein Schauer zur Halbzeit für Unterhaltung sorgte. WRT-Pilot Dries Vanthoor blieb während der Regenphase draußen und zauberte einige schnelle Rundenzeiten auf den Asphalt, bevor der Meisterschaftsleader an seinen Teamkollegen Charles Weerts übergab, der nach den Boxenstopps vor den zwei Lamborghini des Emil-Frey-Teams lag. Doch das Lambo-Duo Albert Costa und Giacomo Altoè auf Platz 2 musste sich keine Sorgen machen: Das WRT-Team bekam eine Zeitstrafe und fiel auf Platz 7 zurück. Platz 2 belegte damit das Emil-Frey-Schwesterauto von Norbert Siedler und Mikael Grenier. ■

Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC): WM-Boss Gérard Neveu tritt ab

Neveu verliert Machtkampf

Gérard Neveu hat kurz nach dem 24h-Rennen in Le Mans seinen Rücktritt als Chef der Sportwagen-WM (WEC) bekannt gegeben. Seit längerer Zeit schwelte ein Machtkampf zwischen dem Le-Mans-Veranstalter ACO und der WEC-Organisation – und den hat Neveu nun ganz offenbar verloren.

Von: **Marcus Schurig**



XPB

Ein Bild aus besseren Tagen: Gérard Neveu (links) mit ACO-Boss Pierre Fillon

Der ACO gab die Trennung von Gérard Neveu nur zwei Tage nach dem Saisonhighlight, dem 24h-Rennen in Le Mans, bekannt. Der Franzose wird die Geschäfte der WEC (und der European Le Mans Series) noch bis Ende des Jahres weiterführen. Die mögliche Trennung hatte sich bereits seit längerer Zeit angekündigt und wurde erstmals als Gerücht beim WM-Lauf in Spa im August konkret formuliert. Neveu, der die WM-Geschicke seit 2012 führte, war in den letzten zwei Jahren häufiger mit dem ACO aneinandergeraten: Er wollte sich beispielsweise beim Technikreglement von der FIA abnabeln, ebenso wollte er eine stark verkürzte Rennserie mit fünf Läufen pro Jahr ohne WM-Titel ausrichten – und damit ohne FIA-Prädikat. Neveu ging die viele Politik zwischen ACO und FIA ebenso auf den Wecker wie die Unbeweglichkeit der beiden Organisationen. Neveu galt als unruhiger Visionär mit hohem Energieniveau, der keinem Streit aus dem Weg ging. „Ich bin ehemaliger Rugby-Spieler, und deshalb bin ich so, wie ich bin", pflegte er auf entsprechende Kritik zu reagieren. Es ist auch kein Geheimnis, dass sich die aufbrausende Art des Südfranzosen nicht mit der gelassenen Gleichgültigkeit im ACO-Management vertrug. Neveu wollte schnelle Entscheidungen, die Mühlen beim ACO mahlen langsam – es handelt sich letztlich um einen kleinen französischen Club. Es hat Neveu viel Energie gekostet, den transatlantischen Brückenschlag mit der IMSA-Serie für eine neue gemeinsame und globale Topklasse hinzubekommen – gegen erhebliche Widerstände beim ACO, der als Dachorganisation für die kommerzielle Agentur dient, die die Sportwagen-WM und die ELMS unter der bisherigen Führung von Neveu ausrichtet. Neveu gibt zu: „Ich habe über diesen Schritt schon längere Zeit nachgedacht."

Vor allem seine geplante Distanzierung von der Weltmotorsportbehörde FIA lag den Franzosen in Le Mans schwer im Magen. Vor einem Jahr sagte Neveu: „Entweder ich setze mich durch, oder ich werde wohl gehen müssen." Nun ist die Entscheidung gefallen: Neveu geht. ■

IMSA-Meisterschaft: News-Update aus Mid-Ohio

GM: LMDh vor dem Aus?

Als europäischer Journalist kann man im Moment keine Rennen der IMSA-Serie in Amerika besuchen. Das hält uns aber nicht ab, unsere Fahrerlager-Spione zu aktivieren. Was sie aus Amerika berichten, klingt nicht gut: Das DPi-Programm von Cadillac könnte 2022 auslaufen.

Von: **Marcus Schurig**

Ein neues LMDh-Nachfolgeprogramm scheint zumindest für die GM-Tochter Cadillac laut unserer Quellen immer unwahrscheinlicher zu werden: Cadillac bürstet seine Modellpalette auf vollelektrische Fahrzeuge um, daher ist eine Weiterführung des Engagements in der US-Topklasse nahezu ausgeschlossen. Ob Corvette die Chance erhält, das Programm zu übernehmen, ist zweifelhaft. Die Tatsache, dass Cadillac-Teamchef Wayne Taylor nächstes Jahr zu Acura wechselt, spricht Bände: Acura arbeitet bereits am DPi-Nachfolger mit Namen LMDh – dort wird es trotz der Trennung von Penske Racing also auf jeden Fall weitergehen.

GM und Cadillac sind aber nicht das einzige Problem der IMSA-Serie: Bei Mazda Motorsport soll es erhebliche Budgetkürzungen für 2021 geben, was bedeuten könnte, dass Partner Multimatic in der nächsten Saison sogar nur ein Fahrzeug einsetzt. Die aktuellen DPi-Autos müssen noch bis Ende 2022 fahren, bevor dann die LMDh-Nachfolger ausrollen. Damit steht die Größe des IMSA-Starterfeldes unter Druck. Dazu beendet Porsche den GTLM-Einsatz in der IMSA 2020. So verbleiben nur BMW und Corvette mit vier Autos als Teilnehmer. Zurzeit versucht die IMSA, Brücken für GT3-Einsätze in der GT-Topklasse zu bauen, doch das Interesse ist gering: Sollten Porsche und Ferrari auf den LMDh-Zug aufspringen, ist die GTE-Klasse eh tot.



XPB

Die IMSA öffnet die Meisterschaft 2021 für LMP3-Autos – die Nachfrage ist groß

Der vor einem Monat angekündigte Schachzug, 2021 in der IMSA-Serie auch LMP3-Autos zuzulassen, hat sich dagegen als Volltreffer erwiesen: Die IMSA wird die Anzahl der Startplätze für LMP3-Autos sogar limitieren müssen – ein echtes Luxusproblem. Dennoch ist offen, wie sich die Coronakrise auf die Saison 2021 auswirken wird. ■

Neue Touren wagen



Spektakuläre Studie: So könnte ein künftiger Rally1-Bolide auf Basis des Ford Puma aussehen

L.P. DESIGN

15 Monate, bevor in der Rallye-WM eine neue Ära beginnen soll, fehlen der FIA weiter die Zusagen von Ford, Hyundai und Toyota. Noch immer sind zahlreiche Eckpunkte des ab 2022 gültigen Regelwerks der Rallye-Topklasse offen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die kommende Sitzung des FIA-Weltrats ist vom 9. auf den 16. Oktober verschoben worden. Das ermöglicht FIA-Rallyedirektor Yves Matton, FIA-WM-Manager Andrew Wheatley und FIA-Techniker Jerome Toquet beim WM-Lauf auf Sardinien (8. bis 11. Oktober) noch einmal persönlich mit den Vertretern von Ford, Hyundai und Toyota zu sprechen. Denn anders als von den FIA-Offiziellen erhofft, haben die Hersteller sich noch immer nicht zur WM mit Hybrid-Reglement ab 2022 bekannt. Im Gegenteil: Ungeachtet, dass alle drei Hersteller seit Monaten am künftigen Regelwerk mitarbeiten, fordern sie vor einer schriftlichen Zusage das verbindliche Reglement. Trotz Einigkeit beim Grundkonzept sind noch immer Details offen.

Schwierige Kostenkontrolle

Die Rally1-Autos sollen ihre spektakuläre Optik behalten, künftig aber auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmenchassis aufbauen. Erste Crashtests solllen absolviert sein, doch finale Design-Vorgaben erwarten die Hersteller nicht vor Ende Oktober. Die Konstrukteure der Werksteams sind dennoch im Stress. Während M-Sport aktuell mit virtuellen Studien arbeitet, hat Toyota schon einen Rohrrahmen auf Basis des GR Yaris auf die Räder gestellt, um unter anderem die optimale Platzierung des rund 80 Kilo schweren Einheitssystems aus Batterie und Elektromotor zu studieren.

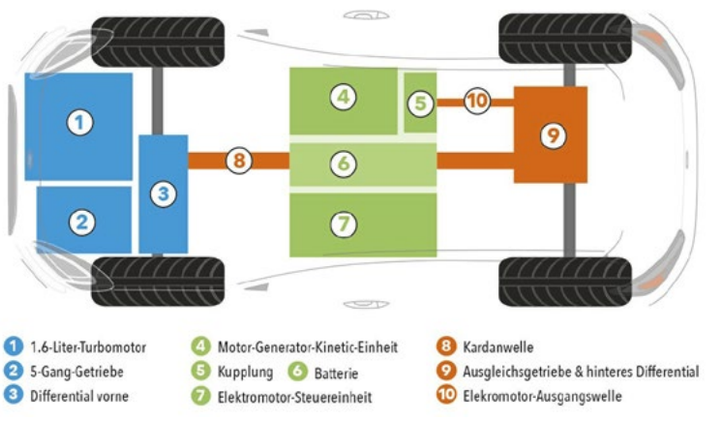
Trotz zahlreicher Meetings scheint auch in Sachen Fahrwerk und Antriebsstrang noch vieles offen. Wohl auch deshalb hält sich Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo bedeckt und weicht selbst zu Fragen nach dem bevorzugten Konzept aus. Zwar fürchtet auch er hohe Entwicklungs- und Einsatzkosten, soll im Gegensatz zu M-Sport und Toyota aber auf mechanische Differenziale vorne und hinten pochen. „Schon jetzt haben wir für jede Rallye zig verschiedene Diffs im Gepäck. Würden wir stattdessen drei elektronische Differenziale verwenden, würden wir viel Geld sparen, da wir abgesehen vom Mapping nur ein Bauteil hätten“, so ein M-Sport-Techniker.

Auch beim Fahrwerk sollen die Wettbewerber mit Hyundai über Kreuz liegen, weil die Koreaner seit Kurzem deutlich weniger Federweg fordern. Beim Getriebe scheinen dagegen alle die von der FIA geforderte Fünfgang-Variante akzeptiert zu haben. „Dass eine komplette Neuentwicklung sehr viel Geld verschlingt, sieht bei der FIA allerdings niemand“, ärgert man sich bei Toyota. „Ähnlich beim Fahrwerk. Anstatt bewährte Komponenten zu übernehmen, müssen wir in den nächsten Monaten nahezu alle Bauteile neu designen.“

Ein Knackpunkt: Um für die Rally1-Boliden grünes Licht zu erhalten, brauchen die Teamchefs von der FIA klare Budget-Vorgaben.

Wohl ein Hauptgrund, warum die Hersteller auf das finale Reglement warten. Denn die von der FIA noch im Frühjahr avisierten 500 000 Euro für einen Rally1-Boliden sind Utopie, längst wird von einem Stückpreis von gut 750 000 Euro ausgegangen.

Schlimmer noch: Schon jetzt ist klar, dass in einem Prototypen-Reglement die erhoffte Kostenkontrolle kaum möglich ist. Niemand kann nachweisen, ob ein Hersteller für ein Bauteil 500 oder doch 5000 Euro ausgibt. Dem nicht genug, sind auch die Gesamtkosten des Hybridsystems noch offen. Zwar soll das Einheitssystem pro Auto 150000 Euro kosten, unklar ist aber, wie viele davon ein Team pro Fahrzeug und Saison braucht. Hinzu kommt: Im Vorjahr sagten die Hersteller zu, sich die Entwicklungskosten von mehreren Millionen Euro zu teilen. Kurz danach stieg Citroën aus der Rallye-WM aus. ■



DANIEL ZÖLS

Blau: Bis auf das Fünfgang-Getriebe bleiben die aktuellen Komponenten
Grün: Die Einheits-Hybrid-Einheit kommt von der Compact Dynamik GmbH
Orange: Den Antriebsstrang müssen die Hersteller neu konstruieren



Vielleicht Mäkinens letzte Amtshandlung: Vertragsverlängerung mit Ogier

TOYOTA

Mäkinen tritt ab

Ab kommender Saison übernimmt die Toyota Gazoo Racing Europe GmbH in Köln auch die Leitung der Rallye-WM-Aktivitäten. Noch-Teamchef Tommi Mäkinen fungiert künftig als Motorsportberater.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum war das siegreiche Toyota-Team von der Rallye Türkei zurück, überraschte die japanische Führung mit einer Pressemeldung: Künftig wird das Rallye-WM-Team nicht mehr aus Finnland gesteuert, sondern von der in Köln ansässigen Toyota Gazoo Racing Europe GmbH, welche auch für das Sportwagen-Engagement in der Langstrecken-WM verantwortlich zeichnet. „Meine Arbeit ist erledigt“, wird Teamchef Tommi Mäkinen von Toyota zitiert. Zur kommenden Saison gibt der 56-jährige Finne die Verantwortung ab und soll als Motorsportberater für Toyota fungieren.

Der viermalige Rallye-Weltmeister war maßgeblich dafür verantwortlich, dass Toyota eine Rückkehr in die Rallye-WM wagte und setzte sich allen Unkenrufen zum Trotz durch. „Aki Toyoda hat sein ganzes Vertrauen in mich gesetzt und uns immer unterstützt“, bedankt sich Mäkinen beim Konzernchef und dachte dabei wohl an die Anfangszeit des Projekts, als nicht nur über das Design der ersten WRC-Prototypen gespottet wurde, sondern auch über die Tatsache, dass sich Mäkinen gegen den Hightech-Standort in Köln-Marsdorf entschied und das WM-Team auf seinem Bauernhof stationierte. Konzernchef Toyoda wurde nicht enttäuscht: Mäkinen und seine internationale Truppe lieferten sofort ab. Schon beim zweiten WM-Start 2017 holte Jari-Matti Latvala im Yaris WRC in Schweden den viel umjubelten ersten WM-Sieg in Toyotas neuer WM-Ära. Ein Jahr später gewann man den WM-Titel in der Herstellerwertung und legte 2019 mit Ott Tänak und dem WM-Titel für Fahrer nach.

In dieser Saison führt Toyota nicht nur die Herstellerwertung an, sondern hat mit Tabellenführer Elfyn Evans und dem Zweitplatzierten Sébastien Ogier beste Chancen, am Saisonende alle WM-Titel abzuräumen. ■

Rallye Dakar

Loeb mit Prodrive?

Eines ist klar: Sébastien Loeb kehrt zur Rallye Dakar zurück. Allen voran buhlt Prodrive um den 46-jährigen Rekordweltmeister.

Bei seinem 180. WM-Start in der Türkei landete Sébastien Loeb auf Rang 3. Es könnte der letzte WM-Auftritt des Rekord-Weltmeisters gewesen sein. „Fürs kommende Jahr habe ich andere Pläne. Für die ‚Dakar‘ bin ich im besten Alter. Also warum sollte ich nicht versuchen, dort zu gewinnen?“, so der 46-Jährige.

An Offerten scheint es Loeb nicht zu mangeln. Als Topfavorit gilt jedoch ein Zweijahres-Deal mit dem Team BRX, hinter dem niemand Geringerer als die vom bahrainischen Königshaus finanzierte britische Edelschmiede Prodrive steht. In den vergangenen Monaten entwickelte die Truppe von David Richards einen dem neuesten Reglement entsprechenden Allrad-Prototypen mit einem Sechszylinder-Biturbo.

Rechtzeitig vor den ersten Testfahrten will man sich nach Nani Roma mit Zugpferd Loeb einigen. ■ RK

Opel Corsa Rally4

Corsa löst Adam ab

Der neue Opel Corsa Rally4 soll nun schon zum Saisonstart 2021 einsatzfähig sein. Der einfache Grund: die vielen Gleichteile mit dem baugleichen Peugeot 208.

Nach mehrmonatiger Entwicklung standen mit dem brandneuen Opel Corsa Rally4 Mitte September weitere Testfahrten auf Asphalt- und Schotterpisten an. An fünf Tagen spulten die Teams von Opel und PSA Motorsport mit den Testpiloten Yoann Bonato und Marijan Griebel nochmals mehr als 1000 Testkilometer rund um die südfranzösischen Orte Mazamet und Brassac ab.

Nun die Überraschung: Statt im Frühjahr will Opel seinen Sportkunden den Corsa Rally4 schon zum Saisonbeginn 2021 anbieten. Der wie sein baugleiches Schwestermodell Peugeot 208 Rally4 von einem Dreizylinder-Turbomotor befeuerte Fronttriebler löst den 2014 vorgestellten Opel Adam R2 ab, der noch von einem hochdrehenden Vierzylinder-Saugmotor angetrieben wurde. ■ RK



BRX-PRODRIVE

Bisher nur als Illustration: Prodrives neuer Allrad-Prototyp für die Dakar



OPEL

Ab Jahresbeginn erhältlich: Der Opel Corsa Rally4 für Ein- und Aufsteiger

Der King am Ring



WTCR

Zwei schnellste Runden, P3 und ein Sieg: Ehrlacher war am Nürburgring in Hochform

In zwei verregneten Rennen in der Eifel sicherten sich Esteban Guerrieri (Honda) und Yann Ehrlacher (Lynk & Co) die Laufsiege. Für einen Paukenschlag sorgte Hyundai, die kurzerhand alle vier Autos zurückzogen.

Von: **Michael Bräutigam**

Erst am Donnerstagmorgen platzte die Bombe. Anscheinend ohne mit irgendwem irgendetwas abgesprochen zu haben, gab es von Hyundai-Motorsportboss Andrea Adamo die klare Ansage: Unsere Kundenteams starten am Nürburgring nicht. Im entsprechenden Statement war die Rede davon, dass man sich nicht gleich wie die Konkurrenz behandelt und auch nicht willkommen fühle. Knackpunkt war wieder einmal das Einheits-Motorsteuergerät von Magneti Marelli, aufgrund dessen Adamo schon im Winter lange mit einem Nicht-Start im Weltcup gedroht hatte. Zwar gab es per BoP einen Leistungszuwachs von 95 auf 97,5 Prozent Motorleistung, doch es stand wohl zu befürchten, dass man ähnlich hinterherfahren würde wie in Zolder.

Breites Unverständnis

So richtig Verständnis wollte für diesen drastischen Schritt bei niemandem aufkommen. Dass Adamo ein Dickkopf ist, sollte hinlänglich bekannt sein. Auch in der Rallye-WM fällt er immer wieder dadurch auf, dass er Konkurrenten wie Organisatoren unter Druck setzt – oder drastischer ausgedrückt: erpresst. Die Konsequenzen dieses, wie es scheint, Alleingangs sind dabei noch nicht abzusehen. Während das Kundenteam BRC als Quasi-Werksteam sowieso vollständig unter Adamos Fuchtel steht, hat man beim zwar unterstützten, aber noch viel mehr privat finanzierten Engstler-Team ganz andere Verpflichtungen. Bei Hauptsponsor Liqui Moly war man über den „no show" beim deutschen Event sicherlich wenig amüsiert. Und dem einzigen heimischen WTCR-Piloten Luca Engstler, wurde sein Heimrennen ebenfalls vermiest.

> „Ich denke nicht an die Meisterschaft. Der Druck ist sowieso schon hoch genug, da brauche ich nicht noch mehr."
>
> Yann Ehrlacher

Bei der Konzernführung in Südkorea wird man ebenfalls wenig Verständnis dafür aufbringen, auch wenn das Statement weiter wissen lässt, dass man die hochperformanten Eigenschaften der Hyundai-Fahrzeuge aufzeigen wolle, was so selbstverständlich nicht möglich sei. Derweil ließen die WTCR-Macher wissen, dass man weiter im Dialog mit Hyundai stehe. Wie es aussieht, ist man Ende nächster Woche am Slovakiaring wieder dabei. Trotzdem bleiben viele Fragen offen. Vor allem, wie Hyundai in den vergangenen Jahren bei gleicher Leistung – aber eben dem eigenen Motorsteuergerät – und sehr ähnlicher BoP geradezu überall dominieren konnte. Es ist die Rede von Fahrbarkeit, Drehmomentkurven und vor allem dem Ansprechverhalten des Motors. Auch habe man alles andere als auf der faulen Haut gelegen und auf dem Prüfstand durchaus einige Motoren in die ewigen Jagdgründe geschickt, um aus dem neuen Steuergerät das Maximum herauszuholen.

Regen zu den Rennen

In Verbindung mit der immer noch sehr einschneidenden BoP, unter anderem die höchste Fahrzeughöhe, hohes Gewicht und anders als Honda oder Lynk & Co mit einem echten Steilheck fahrend, sei man nicht konkurrenzfähig. Nun bleibt abzuwarten, wer am besten pokert und verhandelt. Einig sind sich alle nur in einem Punkt: Höchst unsportlich war die Nummer allemal.

Sportlich war dagegen das, was die verbleibenden 16 Protagonisten auf der natürlich längsten Strecke im Kalender präsentierten. Sie bekamen das

Eifel-All-Inclusive-Paket, fuhren sowohl im Hellen als auch Dunklen und sowohl im Trockenen wie im Nassen. Schon das Qualifying wurde in echter Showdown. Bei hereinbrechender Dunkelheit setzte zunächst Tabellenführer Yann Ehrlacher die Bestzeit. Danach gab es eine lange Gelbphase, die für jeden Fahrer nur noch einen Schuss zuließ. Während Ehrlacher auf einen zweiten Versuch dann doch verzichtete („Es war so dunkel, das wäre ein zu hohes Risiko gewesen"), fuhr Auftaktsieger Néstor Girolami (Honda) noch mal auf die Nordschleife und holte mit vollem Risiko die Pole-Position. „Das war so ziemlich die verrückteste Runde, die ich in meinem Leben gefahren bin", gab der Argentinier mit einem Grinsen zu.

Nachdem Trainings und Qualifyings zumindest im Trockenen über die Bühne gingen, zog der Schwierigkeitsgrad für die Rennen mit nasser Strecke ordentlich an. Im ersten Lauf, wie in Zolder mit Reversed Grid der Top 10 des Qualifyings, war es Guerrieri, der Yvan Muller (Lynk & Co) in einem mutigen Manöver außen herum in der Aremberg-Kurve überholte und die Führung in seinen ersten Saisonsieg umwandeln konnte.

Tags darauf schlug dann die Stunde von Ehrlacher. Girolami konnte am Start zunächst die Führung halten, doch der bessere Topspeed des Lynk & Co ließ den Franzosen geradezu am Argentinier vorbeifliegen. Es kam sogar noch schlimmer: „Bebu" hatte drei statt der zwei erlaubten Erkundungsrunden in der Vorstartphase gedreht. Das bedeutete eine 30-Sekunden-Strafe. Statt P3, nachdem er noch hinter Thed Björk (Lynk & Co) zurückgefallen war, wurde es der 11. Platz.

Ehrlacher sicherte sich seinen zweiten Saisonerfolg und liegt jetzt schon 31 Punkte vorn. „Es ist toll, auf dieser Strecke und bei diesen Bedingungen zu gewinnen", sagte der Elsässer, der vom Titel aber nichts wissen will: „Ich denke nicht an die Meisterschaft, sondern von Rennen zu Rennen. Der Druck ist sowieso schon hoch genug, da brauche ich nicht noch mehr." Jetzt steht also der Slovakiaring an. Hoffentlich wieder mit Hyundai-Beteiligung. ■



WTCR

Erster Saisonsieg für den Vize-Champion: Guerrieri gewann am Freitag



WTCR

Best of the rest: Mikel Azcona holte im Samstagsrennen den vierten Platz

AUS DEM FAHRERLAGER

2021: WIEDER NUR EUROPA?

Da sich noch kein Ende der Corona-Pandemie abzeichnet, stricken die WTCR-Promoter von Eurosport Events wieder an einem reinen Europa-Kalender für 2021. Damit will man sich gegen die Unsicherheiten absichern, die durch die aktuellen Reisebeschränkungen gelten und die natürlich auch für 2021 nicht ausgeschlossen sind.

HOFFEN AUF NEUEN AUDI

Im Rahmen des WTCR-Events am Nürburgring wurde bekannt, dass die Audi-Rennabteilung dem Konzernvorstand ein Konzept für ein neues TCR-Auto vorgelegt hat, vermutlich auf Basis der neuen A3 Limousine (8Y). Sollte das Projekt abgenickt werden, würden wie beim aktuell verwendeten Modell die VW-internen Synergien greifen und der neue Cupra Leon Competicion als Technikspender dienen.

ZENGO: NEUES DESIGN

Apropos Cupra: Das Team Zengo Motorsport erhielt erst wenige Tage vor dem Saisonauftakt in Zolder die Einsatzfahrzeuge, die in Belgien dementsprechend in jungfräulichem Weiß daherkamen. Am Nürburgring gesellten sich die Teamfarben Grün und Schwarz zum hellen Blechkleid.

WEITERE WILDCARDS

In der Eifel gab es keine Gaststarter, am Slovakiaring sollen aber wieder Wildcards zum Feld hinzustoßen. Derer zwei sind bereits bestätigt, u. a. kehrt Luca Filippi (Alfa Romeo) zurück.

NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

3. von 16 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (16 gestartet, 12 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	31.14,425 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,385 s
3.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,999 s
4.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 4,903 s
5.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 12,298 s
6.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 15,674 s
7.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 21,451 s
8.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 23,256 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 39,521 s
10.	Bence Boldizs (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 1.54,117 min

Schnellste Runde: 10.18,068 min (Ehrlacher)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

4. von 16 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (15 gestartet, 14 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	31.00,926 min
2.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 5,835 s
3.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 11,971 s
4.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 16,563 s
5.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 16,776 s
6.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 22,454 s
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 23,106 s
8.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 31,253 s
9.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 33,075 s
10.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 34,708 s

Schnellste Runde: 10.13,819 min (Ehrlacher)

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	92 Punkte
2.	Girolami	61
3.	Björk	61
4.	Muller	60

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	152 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	101
3.	Cyan Performance	95
4.	Comtoyou DHL	68

STAND TROPHY

1.	Coronel	39 Punkte
2.	Vernay	29
3.	Magnus	22

STAND ROOKIES

1.	Magnus	95 Punkte
2.	Boldizs	79
3.	Engstler	44



Jetzt auch in der TCR Europe ein Laufsieger: Pepe Oriola im Honda

TCR

Oriola kann noch siegen

Julien Briché (Peugeot) hat mit einem Sieg und P2 seine Titeljagd endlich gestartet. Pepe Oriola (Honda) gab mit seinem ersten Triumph in der TCR Europe ebenfalls ein starkes Lebenszeichen ab. Dan Lloyd (Honda) wird Halbzeitmeister.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein rabenschwarzes Rennwochenende erlebte im königlichen Park von Monza dagegen Mike Halder. Der Honda-Pilot hatte sich mit P9 im Qualifying zwei Punkte und den zweiten Startplatz im Reversed Grid gesichert. Und vom Speed schien einiges zu gehen. Im ersten Rennen am Samstag nutzte er die Scharmützel vor sich, um vom neunten Startplatz kontinuierlich vorzufahren. Im engen Duell mit Mat'o Homola (Hyundai) um den dritten Platz nahm das Rennen in der vorletzten Runde aber eine dramatische Wendung: Erst berührten sich die Autos in der ersten Schikane, ehe in der Anfahrt zur zweiten Schikane an Halders Civic eine Bremsscheibe brach. Beim Versuch, die Kurve noch zu bekommen, kreuzten sich seine und Homolas Linien. Eine Kollision bedeutete das Aus für beide.

Während vorne der amtierende Vizemeister Julien Briché (Peugeot) und Tabellenführer Dan Lloyd (Honda) längst über alle Berge waren, ging es auch danach munter im Kampf um den letzten Podestplatz weiter. Am Ende durfte Zolder-Laufsieger Nicolas Baert (Audi) mit aufs Treppchen.

Oriola beendet Pech-Serie

Auf Wiedergutmachung vom Samstag aus, holte sich Halder am Sonntag direkt am Start die Führung. Das Auto, das die Mechaniker bis um halb vier Uhr in der Nacht noch wieder fit gemacht hatten, funktionierte offenbar aber nicht mehr so perfekt wie am Vortag, und so ging es sukzessive nach hinten.

In den engen Positionskämpfen löste sich zu allem Überfluss auch noch der Frontsplitter, was viel vom in Monza entscheidenden Topspeed kostete. „Ich bin noch gefahren, bis ich ans Ende der Punkte gerutscht bin, aber es hatte keinen Sinn mehr", sagte Halder, der damit seinen zweiten Tabellenrang abgeben musste.

> Daniel Lloyd schrieb nach einem Reifenschaden am Sonntag den ersten Nuller des Jahres. Trotzdem holte er sich souverän den Halbzeit-Titel.

Auch Lloyd, der mit dem zweiten Platz am Samstag noch ein Top-Ergebnis eingefahren hatte, musste Federn lassen. Im Zweikampf mit Mehdi Bennani (Audi) zog sich der Brite einen Reifenschaden zu und schrieb den ersten Nuller des Jahres. Weil es bis dato aber nahezu perfekt lief und Halder noch mehr Pech hatte, baute er aufs gesamte Wochenende gesehen die Tabellenführung sogar aus. Als Halbzeitmeister darf er zudem langsam aber sicher an den Titel denken.

Derweil gab auch sein Teamkollege bei Brutal Fish Racing, Pepe Oriola, mal wieder ein Lebenszeichen von sich. Er schnappte sich die Führung vom strauchelnden Halder und musste sich danach gegen den heranstürmenden Briché wehren. Der Spanier hielt dem Druck stand und erlöste sich nach einer längeren Durststrecke mit seinem ersten Sieg in der TCR Europe. „Ein verrücktes Jahr voller Pech liegt hinter mir. Es tut so gut, wieder zu gewinnen. Man beginnt, an sich zu zweifeln. Jetzt habe ich bewiesen, dass ich das Fahren nicht verlernt habe", war der 26-Jährige sichtlich erleichtert. ■

MONZA, RENNEN 1

	Fahrer	Rd./Rückstand
1.	J. Briché/Peugeot	10 Runden
2.	Lloyd/Honda	+ 3,225 s
3.	Baert/Audi	+ 10,102 s
4.	Jelmini/Hyundai	+ 10,404 s
5.	Filippi/Hyundai	+ 10,601 s
6.	Nagy/Hyundai	+ 11,578 s
7.	J. Bäckman/Hyundai	+ 16,791 s
8.	Mich. Halder/Honda	+ 18,888 s
9.	Davidovski/Honda	+ 19,545 s
10.	Ventaja/Peugeot	+ 19,977 s

MONZA, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Oriola/Honda	10 Runden
2.	J. Briché/Peugeot	+ 0,152 s
3.	Homola/Hyundai	+ 4,546 s
4.	J. Clairet/Peugeot	+ 5,208 s
5.	Baert/Audi	+ 6,147 s
6.	T. Clairet/Peugeot	+ 6,398 s
7.	Jelmini/Hyundai	+ 6,684 s
8.	Filippi/Hyundai	+ 6,798 s
9.	Bennani/Audi	+ 9,581 s
10.	Ryba/Honda	+ 12,169 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Daniel Lloyd (GB)	173
2.	Nicolas Baert (B)	141
3.	Mehdi Bennani (MA)	125
4.	Mike Halder (D)	122
5.	John Filippi (F)	116
6.	Mat'o Homola (SK)	111
7.	Dániel Nagy (H)	108
8.	Teddy Clairet (F)	102
9.	Michelle Halder (D)	96
10.	Julien Briché (F)	93

DTM

Kampf um die Zukunft

Dass es ab 2021 GT3-Autos in der DTM geben wird, ist klar. Doch es gibt einige Hürden zu überwinden, die man nun offensichtlich sehr aggressiv angeht.

Von: **M. Bräutigam/MCS**



ADAC

Zum Neustart der DTM mit GT3-Autos soll das Feld möglichst voll werden

So wurden im Rahmen der 24h am Nürburgring einige ITR-Vertreter gesichtet, die bei sämtlichen GT3-Topteams vorstellig wurden und Werbung fürs kommende Jahr machten. Größtes Argument: Der Media-Werbewert, der allein durch die TV-Quoten und den Namen DTM höher sei als bei allen GT3-Serien weltweit zusammen.

Ein schlüssiges Konzept außerhalb dieses zugegebenermaßen schlagkräftigen Arguments wurde aber noch nicht vorgelegt. Um die Serie über die Bühne zu bringen, benötigt man über zehn Millionen Euro im Jahr. Und außer dem TV-Vertrag, der aber mehr Geld kostet als einbringt, laufen sämtliche Verträge mit den Serienpartnern aus. Es steht zu befürchten, dass entweder die Hersteller oder ihre Kundenteams zur Kasse gebeten werden.

Die Technik ist ein weiteres komplexes Thema. Für die in der DTM üblichen stehenden Starts müsste man die Kupplung und andere Teile im Antriebsstrang teils stark modifizieren. Mehr Motorleistung ist nach einer Abfrage bei den GT3-Herstellern übrigens vom Tisch. Jetzt geht es eher darum, ob man zum Beispiel ein GT3-Auto so umbauen kann, dass es auch ohne ABS funktioniert. Bei den GT3-Machern der SRO befürchtet man derweil stark steigende Kosten in der GT-Kategorie. Sollten sie allzu sehr ansteigen, denkt die SRO bereits über die GT2-Klasse als GT3-Nachfolger nach. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: MCLAUGHLIN MACHT HATTRICK KLAR

Schon vor dem Saisonfinale in Bathurst (18.10.) steht fest, dass der Supercars-Meister zum dritten Mal in Folge Scott McLaughlin (Ford) heißt. Beim zweiten Auftritt in Tailem Bend gewann er die ersten beiden Rennen und holte einen abschließenden zweiten Platz. Der Sieg im dritten Rennen ging an Cameron Waters (Ford), der damit seinen dritten Tabellenrang festigt.

BTCC: CAMMISH ZURÜCK IM TITELRENNEN

In drei teils wilden Rennen in Silverstone hießen die Laufsieger Dan Cammish (Honda), Colin Turkington (BMW) und Ollie Jackson (Ford), der seinen ersten BTCC-Sieg feierte. Tabellenführer bleibt derweil Ashley Sutton (Infiniti), der mit seinen 237 Punkten vier vor Turkington und 17 vor Cammish rangiert.

NASCAR

Erster Heimsieg für Kurt Busch

Lokalmatador Kurt Busch hat das 400-Meilen-Rennen auf dem Las Vegas Motor Speedway gewonnen. In einem dramatischen Overtime-Finish setzte sich der Ganassi-Pilot knapp gegen Matt DiBenedetto durch.

Von: **Tobias Grüner**

Im 22. Anlauf hat es für Kurt Busch endlich mit den ersten Heimsieg geklappt. Der ältere der beiden Busch-Brüder war als Zwölfter und damit Letzter der Playoff-Tabelle in Las Vegas gestartet. Gut drei Stunden später feierte er nicht nur den ersten Saisonsieg, sondern auch den vorzeitigen Einzug in die Runde der letzten acht. Entsprechend ausgelassen war die Freude: „Ich habe hier 20 harte Jahre mit vielen Niederlagen hinter mir. Und jetzt der Triumph! Von so was träumt man beim Start einer Rennsport-Karriere, einmal das Heimrennen zu gewinnen, das mir zwei Jahrzehnte nur Tritte verpasst hat."

Overtime-Finale

Nach Stage-Siegen von Denny Hamlin und Chase Elliot wurde die letzte Pitstop-Runde bei freier Fahrt plötzlich durch eine Gelbphase unterbrochen. Busch war einer der wenigen Fahrer, der noch nicht an der Box war, was ihn beim Restart 25 Runden vor dem Ende etwas glücklich an die Spitze spülte. Sieben Runden vor Schluss kam es zur Kollision zwischen Christopher Bell und William Byron, wodurch das Rennen in die Verlängerung ging. Hier setzte sich Busch gegen Verfolger Matt DiBenedetto durch, der wie beim ersten Las-Vegas-Rennen im Frühjahr Zweiter wurde. Mit seinem ersten Sieg seit Kentucky 2019 übernahm Busch nun auch die Tabellenführung im Playoff-Rennen. Die letzten Teilnehmer der „Round of 8" werden auf dem Talladega Superspeedway und dem Charlotte-Roval ermittelt. ■



NASCAR

Lokalmatador Kurt Busch feierte den Sieg mit Rauchzeichen unter Flutlicht

NASCAR CUP SERIES

South Point 400 Las Vegas (USA)
30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
2.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
6.	Kyle Busch (USA)	Toyota
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Erik Jones (USA)	Toyota
9.	Chris Buescher (USA)	Ford
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 30 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	3104 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	3101
3.	Keselowski (Ford)	3059
4.	Truex Jr. (Toyota)	3058
5.	Logano (Ford)	3054
6.	Elliott (Chevrolet)	3053
7.	Bowman (Chevrolet)	3052
8.	Kyle Busch (Toyota)	3043
9.	Kurt Busch (Chevrolet)	3041
10.	Bowyer (Ford)	3032



Tränen nach Sieg

Nach seinem dritten Saisonsieg hat Fabio Quartararo wieder die WM-Führung übernommen. Welche Last auf den Schultern des 20-Jährigen lag, wurde auf dem Podest klar, als er seine Tränen nicht zurückhalten konnte. Andrea Dovizioso ging gleich in der ersten Kurve k. o.

Von: **Imre Paulovits**

Bislang wirkte Fabio Quartararo immer cool. Das Supertalent aus Frankreich hatte im Vorjahr den plötzlichen Erfolg in der Königsklasse genauso gelassen genommen wie die beiden GP-Siege und die WM-Führung zu Beginn dieser Saison. Doch in Barcelona entluden sich seine Emotionen. Als auf dem Siegerpodest die Marseillaise ertönte, konnte er seine Tränen nicht mehr halten und stand ganz oben wie ein weinender kleiner Junge. Die Last des WM-Kampfes hat ihre Spuren hinterlassen. Dass in der Woche vor dem Katalonien-Grand-Prix der noch immer nicht genesene Marc Márquez erwähnte, er hätte in seiner Abwesenheit mehr von Fabio Quartararo erwartet, machte den Druck für den Südfranzosen noch unerträglicher. Doch jetzt stand er wieder ganz oben und hatte die WM-Führung zurückerobert.

Barcelona war in den letzten Jahren immer gut zu Fabio Quartararo. Vor zwei Jahren fuhr er hier in der Moto2 seinen ersten GP-Sieg heraus, durch den die Welt wieder auf ihn aufmerksam wurde. Voriges Jahr hat er als Zweiter sein erstes MotoGP-Podest erreicht, nun hat er gewonnen. Dabei standen die Zeichen zunächst für andere. Im Qualifying hatte sein Teamkollege Franco Morbidelli brilliert und seinem Sieg in Misano seine erste MotoGP-Pole-Position hinzugefügt. Von der Rennpace her schien Pol Espargaró mit der KTM die besten Karten zu haben. Doch dann wendete sich mit dem Wetter auch das Schicksal des MotoGP-Feldes.

> „Für das Rennen hatte ich mir einiges ausgerechnet. Jetzt müssen wir noch härter an unseren Problemen arbeiten, wenn wir in den Titelkampf wollen."
>
> Andrea Dovizioso

Der Sommer ist vorbei

Hatte die spät begonnene MotoGP-Saison bislang eher mit der Hitze zu kämpfen gehabt, erreichte pünktlich zum Rennsonntag die Polarluft, die bereits in Deutschland die Sommerfreunde zurück in die Häuser getrieben hat, auch die Iberische Halbinsel. Bereits die Trainingstage waren deutlich kühler als sonst in Barcelona gewohnt. Am Sonntag wehte ein so kühler Wind, dass die Reifentechniker vor ganz neue Aufgaben gestellt wurden. „Wir müssen die Reifen, die wir zu den einzelnen Strecken bringen, vor der Saison auswählen", erklärte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Jetzt sind wir statt im Juni im September nach Barcelona gekommen. Wir haben uns die Wetterwerte der letzten Jahre angesehen, es lagen aber keine großen Unterschiede zum Juni vor. Dann sind wir mit außergewöhnlich kalten Temperaturen konfrontiert worden, und bei denen war es sehr schwierig, die Reifen auf Temperatur zu bringen."

Barcelona gehört ohnehin zu den Rennstrecken mit wenig Grip. Am Renntag suchten viele nach der überlebenswichtigen Haftung. „In dieser Situation war das Moto2-Gummi noch verheerender als sonst", musste KTM-Pilot Brad Binder feststellen. All das sorgte schon in der ersten Kurve für eine WM-Vorentscheidung: Danilo Petrucci musste zudrehen, weil vor ihm Pol Espargaró einen Rutscher hatte. Davon wurde Johann Zarco überrascht, er griff in die Bremse, um Petruccis Hinterrad nicht voll



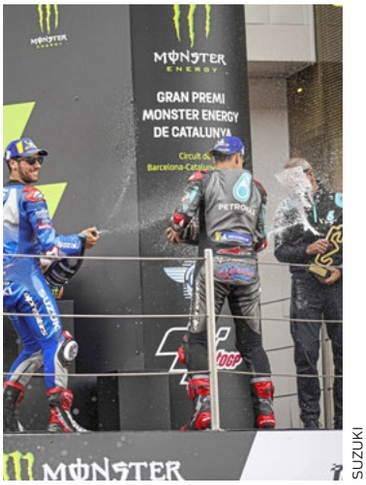
Tränen der Erleichterung: Auf dem Siegerpodest zeigte sich erst, unter welchem Druck Fabio Quartararo stand

PETRONAS



MOTOGP

WM-Vorentscheidung? Zarco (#5) stürzt und reißt Dovizioso (#04) mit



SUZUKI

Volle Dusche für Wilco Zeelenberg



SUZUKI

Die Endspurter: Joan Mir (#36) und Álex Rins fuhren beide Suzuki aufs Podest. Mir ist nun ein heißer WM-Favorit

zu treffen, dabei klappte ihm das Vorderrad ein. Bei dem Sturz riss er gleich noch den außen neben ihm fahrenden Andrea Dovizioso mit. Hatte der Italiener schon im Training alle Mühe gehabt, bei den Gripverhältnissen eine vernünftige Quali-Zeit zu bringen, wurde er nun Opfer seines guten Starts, denn er war zur falschen Zeit am falschen Ort und seine WM-Führung los. „Für das Rennen hatte ich mir schon einiges ausgerechnet“, so der zerknirschte Ducati-Werkspilot. „Jetzt müssen wir noch härter an unseren Problemen arbeiten, wenn wir im Titelkampf mitreden wollen.“

Auch Misano-Sieger Maverick Viñales verfiel wieder in seine Unbeständigkeit. Nach einem schlechten Start fiel er bis auf P15 am Ende der ersten Runde zurück und konnte sich trotz der vielen Ausfälle nur bis auf den neunten Platz vorarbeiten. Dazu hatte er eine merkwürdige Erklärung: „Es war nichts verkehrt an meinem Start, wir haben einfach zu wenig Topspeed. So konnte ich nur den anderen hinterherfahren.“

Alte Motivation

Dafür war Valentino Rossi umso heftiger bei der Sache. Er kam gar dem Führenden Fabio Quartararo näher, doch dann rutschte auch ihm in Turn 2 das Vorderrad weg. „Links ist die Gefahr noch größer, dass der Reifen auskühlt, und diesmal hatte ich es unterschätzt“, ärgerte sich der 41-jährige Routinier.

So waren es wieder die Suzuki, die zum Schluss die meisten Reserven hatten. Joan Mir und Álex Rins konnten beide an Franco Morbidelli vorbei, und so standen erstmals seit Misano 2007, als Chris Vermeulen und John Hopkins Zweiter und Dritter hinter Casey Stoners Ducati wurden, wieder zwei Suzuki-Piloten auf dem Podest. Damit hat sich Joan Mir auf den zweiten Tabellenplatz verbessert, und auch wenn der Moto3-Weltmeister von 2017 noch auf seinen ersten MotoGP-Sieg wartet, so ist er ein ganz ernstzunehmender WM-Favorit geworden. Doch in zwei Wochen in Le Mans könnte alles wieder ganz anders werden. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



SIE SCHEINEN NACH DIESEM SIEG VÖLLIG ERLEICHTERT ZU SEIN.

Ganz ehrlich war es der beste Moment meines Lebens. Besser noch als die beiden Jerez-Siege. Wenn man einen guten Moment hat und gewinnt, hat man es erwartet, weil man wusste, dass es gut wird. Wenn man aber fünf schlechte Rennen am Stück hatte, und es folgt danach direkt ein Sieg, dann ist es unbeschreiblich und es weckt Emotionen. Ich hatte mich vor dem Rennen wohlgefühlt und zuversichtlich, und jetzt fühlt es sich richtig gut an, wieder ganz vorn zu sein.

WAREN SIE NICHT BEUNRUHIGT, DASS IHR TEAMKOLLEGE VORNE WEGZIEHT, WÄHREND SIE HINTER JACK MILLER FESTSTECKTEN?

Ich war schon etwas beunruhigt, aber Jack Miller hat dann einen Fehler gemacht und ihm ist fast die Front weggerutscht. Da habe ich ihn überholt und er konnte mich auf der Geraden nicht zurücküberholen. Dann habe ich auch Valentino Rossi und Franco Morbidelli überholen können. Dann wusste ich, dass Valentino hinter mir ist, ich habe aber nicht auf meine Boxensignale geschaut. Dann sah ich, dass Franco draufsteht und am Ende Mir. Da war mein Hinterreifen völlig fertig, aber es hat gereicht.

WIE WOLLEN SIE JETZT AN DER WM-SPITZE BLEIBEN?

Es wird immer wichtig sein, ums Podest zu kämpfen. Aber ich denke, wir sind im Moment in einer guten Position. Ich werde mein Bestes geben.

Bei Kälte geht gar nichts

An den Trainingstagen hatte die Pace der KTM-Piloten noch richtig gut ausgesehen. Doch die kalten Temperaturen am Renntag machten alle Hoffnungen zunichte.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Pol Espargaró (#44) vor Brad Binder: Diesmal kein KTM-Fest nach dem Rennen

Noch am Samstag schien es, als könne Pol Espargaró seinem Podestplatz in Misano gleich einen weiteren folgen lassen: Der 29-jährige KTM-Werkspilot hatte in FP4 klar die schnellste Rennpace und sah schon wie der klare Favorit für das Rennen aus. Auch dass er im Qualifying den zusätzlichen Grip des neuen Reifens nicht voll nutzen konnte und so nach seiner siebtschnellsten Zeit aus der dritten Startreihe losfahren musste, bereitete dem Team keine größeren Sorgen. Es war ohnehin viel Grund zum Optimismus da: Mit Brad Binder und Miguel Oliveira hatten noch zwei weitere KTM-Piloten den direkten Einzug in die Q2 geschafft – die Erfolgsserie schien weiterzurollen.

Doch 24 Stunden später sah die Welt ganz anders aus: Nur Brad Binder und Iker Lecuona sahen das Ziel, und das erste Mal in diesem Jahr hatte sich keine KTM in den Top 10 platziert. Schlimmer noch: Espargaró und Oliveira waren beide übers Vorderrad ins Kiesbett gerutscht und vorzeitig draußen.

„Auch ohne Sturz wäre bestenfalls der siebte Platz möglich gewesen", konstatierte Pol Espargaró ernüchtert. „Als die Temperaturen fielen, ging das Vertrauen zum Vorderrad verloren, das wir in den Tagen zuvor hatten. Dass am Sonntagnachmittag die Sonne nicht schien wie in den Tagen zuvor, dafür haben wir am teuersten bezahlt. Wir mussten den mittleren Vorderreifen nehmen. Nur mit dem hatten wir zuvor das richtige Gefühl – aber eben nur bei den passenden Temperaturen. So haben ich unterm Strich einen weiteren Nuller. Die Saison schreitet voran, deshalb ist das gar nicht gut. Wir können nur hoffen, dass es in Le Mans besser wird."

„Ich war im Rennen nur noch Passagier", bestätigte auch Brad Binder. „Außer, dass ich vorne kein Gefühl hatte, waren meine Reifen zehn Runden vor Schluss völlig hin." Diesmal fehlten KTM die Daten, um es besser zu machen. Aber die Beobachter sind sich sicher: Das wird den Österreichern in Zukunft immer seltener passieren. ■

KOMMENTAR

NUN HERRSCHT ENDGÜLTIG GEWISSHEIT: Valentino Rossi wird seine Karriere um mindestens ein weiteres Jahr fortsetzen. Millionen Fans auf der ganzen Welt haben es mit Freuden zur Kenntnis genommen. Auch MotoGP-Chef Carmelo Ezpeleta dürfte inmitten der sonst prallgefüllten und nun wegen der Corona-Einschränkungen völlig leeren Tribünen von Barcelona ein Stein vom Herz gefallen sein, dass beim ersehnten Wiederaufbau im nächsten Jahr sein stärkstes Zugpferd mit dabei sein wird.
Es war schon mitreißend, wie der 41-jährige Rossi am Sonntag wieder voller Tatendrang sprühte und dem jungen Fabio Quartararo hinterherhetzte, mit der Hoffnung auf den 200. Podest in der Königsklasse oder gar seinen 116. GP-Sieg. Dass er stürzte, zeigt, wie sehr der Italiener am Limit agiert. Hoffentlich geht das auch weiterhin gut.

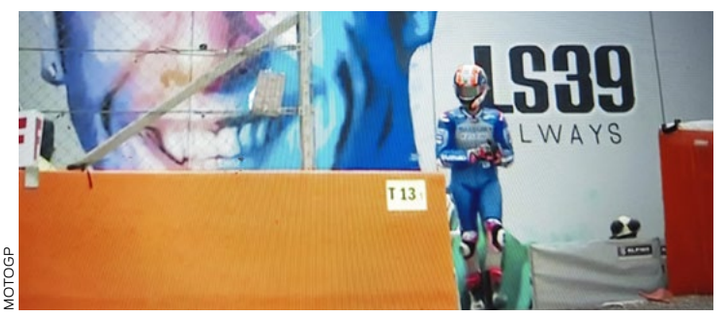


Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

CORONA-FALLE
Seit dem Frühjahr dreht sich alle um Corona. Auch diesmal blieben die Tests am Eingang zum Fahrerlager nicht ohne Folgen – wenn auch diesmal mit recht außergewöhnlichen. Nachdem Cal Crutchlow am Mittwoch den Abstrich für den CPR-Test abgegeben hatte, stolperte er über die Stufe am Ausgang des Laborcontainers und riss sich ein Außenband am linken Knöchel ab! Der bemitleidenswerte Brite, dessen Operationsnarbe wegen der Armpump-OP in Misano aufgegangen war und der nun froh war, dass diese wieder einigermaßen verheilt ist, musste so mit einer weiteren Beeinträchtigung ins Rennwochenende gehen. Sein Knöchel wurde getaped und sein Stiefel geweitet. So biss er sich dann durchs Wochenende und wurde mit P10 zweitbester Honda-Fahrer.

HEIMRENNEN MIT FAMILIE
Die Espargaró-Brüder kommen aus Granollers, das nur drei Kilometer von der Rennstrecke von Barcelona-Catalunya entfernt liegt. Sie haben schon öfter erzählt, dass sie Rennfahrer wurden, weil das im Schulunterricht gut zu hörende Geräusch der Rennmotorräder sie immer nur ans Motorradfahren denken ließ. Jetzt brachte Aleix Espargaró seine Zwillinge Mia und Max mit zum Rennwochenende, was einigen Journalisten sauer aufstieß. Während sie immer noch nicht ins Fahrerlager dürfen, postete Aleix Espargaró Bilder mit seinen Kindern und seiner Frau in der Boxengasse.



MOTOGP

Álex Rins: Ehrengruß an Luis Salom nach dem MotoGP-Rennen

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT
Luis Salom war eines der großen Nachwuchstalente Spaniens. Beim Katalonien-GP 2016 kam er tragisch ums Leben, als er in Turn 13 stürzte und in die Begrenzung krachte. Seitdem wurde die davorliegende Passage umgebaut und die Tribüne weiter nach hinten versetzt. Heute schmückt ein Porträt des Mallorquiners, der 2013 den Moto3-WM-Titel erst im Finale gegen Maverick Viñales und Álex Rins verlor, die Mauer unter der Tribüne. Nach dem MotoGP-Rennen stieg Álex Rins an dieser Stelle ab und verneigte sich vor dem Bild seines verstorbenen Freundes. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Barcelona (E) – 27. September 2020 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,048 km über 24 Runden à 4,627 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 20 Grad. Schnitt des Siegers: 164,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	24	40.33,176 min	343,9 km/h	1.40,142 min	S/S	25
2.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	24	+0,928 sec	342,8 km/h	1.40,350 min	S/S	20
3.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	24	+1,898 sec	348,3 km/h	1.40,471 min	S/S	16
4.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	24	+2,846 sec	337,5 km/h	1.40,331 min	S/S	13
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	24	+3,391 sec	348,3 km/h	1.40,296 min	S/S	11
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	24	+3,518 sec	351,7 km/h	1.40,452 min	S/S	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+3,671 sec	339,6 km/h	1.40,538 min	S/S	9
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	24	+6,117 sec	349,5 km/h	1.40,573 min	S/S	8
9.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+13,607 sec	338,5 km/h	1.40,670 min	S/S	7
10.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	24	+14,483 sec	346,1 km/h	1.40,862 min	S/S	6
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	24	+14,927 sec	345,0 km/h	1.40,335 min	M/S	5
12.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	24	+15,647 sec	338,5 km/h	1.40,828 min	M/S	4
13.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	+17,327 sec	345,0 km/h	1.41,031 min	M/S	3
14.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	24	+27,066 sec	339,6 km/h	1.41,207 min	S/S	2
15.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	24	+27,282 sec	342,8 km/h	1.41,264 min	S/S	1
16.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	24	+28,736 sec	337,5 km/h	1.40,899 min	S/S	-
17.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	24	+32,643 sec	340,6 km/h	1.41,240 min	S/S	-
	Nicht gewertet:							
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	18	+6 Runden	345,0 km/h	1.40,623 min	M/S	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	15	+9 Runden	338,5 km/h	1.40,275 min	S/S	-
	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	12	+12 Runden	342,8 km/h	1.40,591 min	M/S	-
	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	0	+24 Runden	301,6 km/h	-	S/S	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	0	+24 Runden	286,4 km/h	-	S/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Morbidelli	1.38,798 min
2.	Quartararo	1.39,008 min
3.	Rossi	1.39,129 min
4.	Miller	1.39,225 min
5.	Viñales	1.39,371 min
6.	Zarco	1.39,378 min
7.	P. Espargaró	1.39,495 min
8.	Mir	1.39,628 min
9.	Petrucci	1.39,641 min
10.	Binder	1.39,659 min
11.	Nakagami	1.39,713 min
12.	Oliveira	1.40,188 min
13.	Rins	1.39,751 min
14.	Bagnaia	1.39,777 min
15.	A. Espargaró	1.39,973 min
16.	Crutchlow	1.39,988 min
17.	Dovizioso	1.40,109 min
18.	A. Márquez	1.40,164 min
19.	Lecuona	1.40,490 min
20.	Bradl	1.40,721 min
21.	Smith	1.40,838 min
22.	Rabat	1.41,013 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	108
2.	Mir	100
3.	Viñales	90
4.	Dovizioso	84
5.	Morbidelli	77
6.	Miller	75
7.	Nakagami	72
8.	Rins	60
9.	Oliveira	59
10.	Binder	58

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	163
2.	Ducati	126
3.	Suzuki	113
4.	KTM	109
5.	Honda	72
6.	Aprilia	30

WM-STAND TEAMS

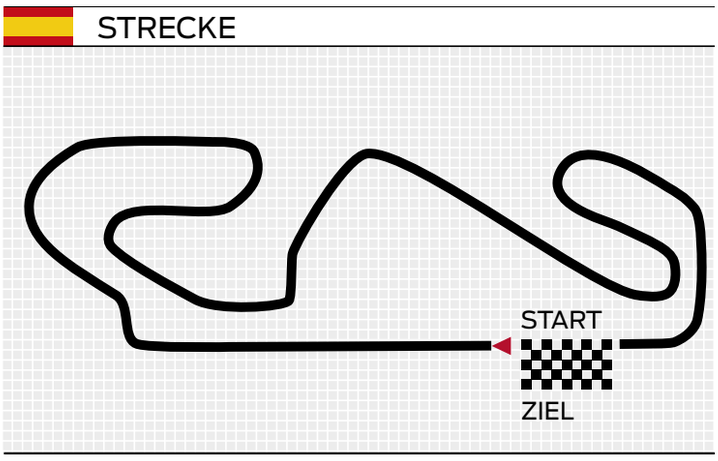
	Team	Punkte
1.	Petronas Yamaha SRT	185
2.	Team Suzuki Ecstar	160
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	148
4.	Ducati Team	123
5.	Pramac Racing	118
6.	Red Bull KTM Factory Racing	115
7.	LCR Honda	85
8.	Red Bull KTM Tech3	76
9.	Esponsorama Racing	44
10.	Aprilia Racing Team Gresini	33

„Auch wenn ich wieder vorne bin und Joan Mir der nächste Verfolger ist – es gibt in diesem Jahr noch viele weitere Gegner, die Weltmeister werden können."

Fabio Quartararo

Rundenrekord: **1.40,021, Jorge Lorenzo (Ducati), 2018**
Quali-Rekord: **1.38,680, Jorge Lorenzo (Ducati), 2018**
Topspeedrekord: **352,9 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020**

CIRCUIT DE BARCELONA-CATALUNYA (E) 4,627 KM





MOTOGP

Die neuen WM-Kontrahenten: Fabio Quartararo und Joan Mir (v. r.)

Luca Marini meistert den geringen



WM-Führung weiter ausgebaut: Mit einer meisterhaften Leistung hat Luca Marini seine Verfolger noch ein Stück mehr abgehängt

VR46

Wieder lieferte Luca Marini bei schwierigen Verhältnissen in Barcelona eine meisterliche Leistung ab. Marcel Schrötter schaffte es so gerade in die Top 10.

Von: **Imre Paulovits**

Am späten Abend, nachdem alle Feierlichkeiten vorüber waren, entwich Valentino Rossi ein Satz, der seinen Respekt vor seinem Halbbruder erst ins rechte Licht rückt: „Wenn ich so sehe, wie bravourös er dieses Rennen gemanagt hat, bin ich vielleicht gar nicht so scharf darauf, nächstes Jahr in der MotoGP gegen ihn fahren zu müssen." Denn was Rossi bei diesem Grand Prix verwehrt blieb, führte Marini in Vollendung aus. Weder die traditionell in Barcelona starken Speed Up noch der zu allem entschlossene Sam Lowes konnten

MotoGP

Rossi fährt mindestens ein Jahr weiter

Es ist vollbracht, der Vertrag unterschrieben. Valentino Rossi wird 2021 bei Petronas-Yamaha fahren. Er könnte aber auch bis 2022 bleiben.

Von: **Imre Paulovits**

Dass er weiterfahren wird, und zwar bei Petronas-Yamaha, hatte Valentino Rossi bereits seit Monaten bekräftigt. Warum es trotzdem erst jetzt zur Vertragsunterzeichnung kam, erklärte Yamaha-Renndirektor Lin Jarvis: „Wir sind eine japanische Firma, Petronas eine malaysische, und Valentino Rossi wird von einer italienischen vertreten. Deshalb mussten all die internationalen Anwälte erst einmal alles zusammenfügen. Wir haben den Vertrag am Samstag 17 Minuten vor dem Rausschicken der Pressemitteilung unterzeichnet."

Rossi bekommt bei Petronas, genau wie jetzt Fabio Quartararo, volles Werksmaterial und Werksunterstützung. Allerdings werden Maverick Viñales und Fabio Quartararo die Entwicklung vorantreiben. Wenn es Engpässe bei den Teilen gibt, könnte Rossi später drankommen. „Aber in der Praxis war es beim letzten Test so, dass wir eine Menge neuer Teile dabeihatten und alle drei Fahrer etwas anderes davon genommen haben", erklärte Jarvis. „Rossi steht weiterhin direkt bei Yamaha unter Vertrag. Er gehört fest zur Familie und wir werden alles dransetzen, dass er die bestmöglichen Ergebnisse herausfahren kann."



YAMAHA

Valentino Rossi: In Barcelona Vertrag unterschrieben und in Startreihe 1 gefahren

Ein großes Eingeständnis musste Rossi allerdings machen. Während er bisher bei seinen Teamwechseln seine gesamte Truppe mitnahm, muss er sich nun von seinen beiden altgedientesten Technikern trennen. Der Australier Alex Briggs, ein Mitglied der alten Doohan-Truppe, der seit 2000 für Rossi arbeitet, kann ebensowenig mitkommen wie Brent Stevens, der Rossi seit dessen Aufstieg in die Königsklasse treu zur Seite stand.

Dass Rossis Vertrag nur für ein Jahr geschlossen wurde, hat auch juristische Gründe. „Unser Vertrag mit der Dorna und Petronas läuft Ende 2021 aus. Bis wir keine neuen Verträge haben, können wir auch mit Valentino keinen abschließen, weil es die Partner mit einschließt", erklärte Jarvis. ■

Grip am besten

den WM-Leader von diesem Sieg abhalten. „Eigentlich hätte ich erwartet, dass wir das Rennen voll fahren können und der Hinterreifen nicht nachlassen würde“, gestand Marini. „Aber acht Runden vor Schluss ließ der Hinterreifen mit einem Schlag nach. Dann hat mich Sam Lowes überholt, und ich habe versucht, seine Pace und den Zustand seiner Reifen zu verstehen. Er war wirklich schnell, hat dabei aber seinen Hinterreifen absolut am Limit beansprucht. Ich wunderte mich, stellte dann aber fest, dass auch sein Hinterreifen nachließ, sogar mehr als meiner. Ich habe ihn deshalb unter Druck gesetzt. Er hat auch einige Fehler gemacht und fing an, überall herumzurutschen. Da habe ich ihn wieder zurücküberholt und konnte ihm davonfahren.“ Dann holte er tief Luft: „Diesen Schwung, den ich auch meiner Crew zu verdanken habe, möchte ich jetzt auch in die nächsten Rennen mitnehmen.“

Marcel Schrötter hatte im noch kühleren Warm-up die fünftschnellste Zeit hingelegt, doch von Startplatz 14 aus hatte er von Anfang an alle Hände voll zu tun. Dann verbremste er sich zu Beginn des Rennens zweimal und musste noch härter arbeiten, um seinen Teamkollegen Tom Lüthi und Marco Ramírez einzuholen. Er schaffte es wieder an beiden vorbei, doch in der letzten Runde unterlief ihm ein weiterer Verbremser – und Ramírez schlüpfte wieder durch. „Dass ich den neunten Platz wieder verloren habe, so etwas darf mir einfach nicht passieren“, übte Schrötter Selbstkritik. „Aber es waren die Fehler am Anfang, die uns das Rennen gekostet haben.“

Tom Lüthi verpasste hinter Schrötter die Top 10 knapp. „Ich dachte, dass es mit den neuen Reifen besser läuft“, so Lüthi. „Ich musste aber feststellen, dass dem nicht so war. Ich bin extrem über dem Limit gefahren, dann ging es Schritt für Schritt rückwärts, weil der Hinterreifen anfing abzubauen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Neben der Vertragsverlängerung von Valentino Rossi waren seine weiteren Pläne ein großes Gesprächsthema. Weil die MotoGP-Teamplätze neu verhandelt werden müssen, könnte VR46 auch in der MotoGP vertreten sein. „Es ist aber noch zu früh, um darüber zu reden“, gibt Rossi zu bedenken. „Die MotoGP könnte für uns interessant sein, aber derzeit hat VR46 nur die Kapazität für die Moto2 und die Moto3. Sollten wir in die MotoGP gehen, müssten wir auch bei unserer Struktur schwer aufrüsten.“

MOTO2

Ein gewaltiges Erdbeben gab es um das deutsche Intact-GP-Team. Gleichzeitig gab das Team bekannt, dass sie für nächstes Jahr das italienische Supertalent Toni Arbolino verpflichtet haben. Und Tom Lüthi teilte mit, dass er nächstes Jahr bei SAG fahren wird. „An Toni waren viele Moto2-Teams interessiert, sein Manager Carlo Pernat hatte schon seit dem Red Bull Ring Gespräche mit uns aufgenommen“, blickt Teamchef Jürgen Lingg zurück. „Er hat uns den Vorzug gegenüber Italtrans gegeben. Eigentlich wollten wir uns erst in dieser Woche entscheiden. Dann kam aber Daniel Epp, der Manager von Tom Lüthi, zu mir und sagte, er wolle vorher schon eine Entscheidung haben, weil Tom auch andere Angebote hat. So haben wir die Verhandlungen in Barcelona beschleunigt und uns mit Toni Arbolino geeinigt.“ „Ich freue mich sehr über die Unterzeichnung des Vertrages mit dem SAG Racing Team“, meinte Tom Lüthi. „Das Team um Eduardo Perales ist klein und sehr familiär, was mir ein gutes Gefühl gibt und eine gute Basis ist für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Ich werde auch dort eine Kalex fahren.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 27. September 2020 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 101,794 km über 22 Runden à 4,627 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 21 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Luca Marini (I)	Kalex	22	38.11,103 min	1.43,687 min	25
2.	Sam Lowes (GB)	Kalex	22	+0,981 sec	1.43,544 min	20
3.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	22	+4,399 sec	1.43,879 min	16
4.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	22	+5,608 sec	1.43,854 min	13
5.	Joe Roberts (USA)	Kalex	22	+5,797 sec	1.43,856 min	11
6.	Enea Bastianini (I)	Kalex	22	+6,080 sec	1.43,890 min	10
7.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	22	+8,552 sec	1.43,785 min	9
8.	Arón Canet (E)	Speed Up	22	+9,928 sec	1.43,818 min	8
9.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	22	+14,874 sec	1.44,069 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+15,058 sec	1.44,180 min	6
11.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	22	+17,687 sec	1.43,909 min	5
12.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	22	+18,910 sec	1.44,339 min	4
13.	Héctor Garzó (E)	Kalex	22	+19,017 sec	1.44,279 min	3
14.	Edgar Pons (E)	Kalex	22	+19,315 sec	1.44,128 min	2
15.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	22	+20,404 sec	1.44,467 min	1
16.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	22	+24,358 sec	1.44,391 min	-
17.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	22	+27,561 sec	1.44,569 min	-
18.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	22	+36,014 sec	1.44,835 min	-
19.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	22	+36,101 sec	1.44,714 min	-
20.	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	22	+37,659 sec	1.44,775 min	-
21.	Piotr Biesiekirski (PL)	NTS	22	+1.00,256 min	1.46,084 min	-
	Nicht gewertet:					
	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+1 Runde	1.44,540 min	-
	Augusto Fernández (E)	Kalex	20	+2 Runden	1.43,946 min	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	20	+2 Runden	1.44,463 min	-
	Jorge Martín (E)	Kalex	14	+8 Runden	1.43,733 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	7	+15 Runden	1.43,797 min	-
	Jake Dixon (GB)	Kalex	5	+17 Runden	1.43,913 min	-
	Nicolò Bulega (I)	Kalex	3	+19 Runden	1.45,006 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	2	+20 Runden	1.45,233 min	-
	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	2	+20 Runden	1.45,420 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Marini	150
2.	Bastianini	130
3.	Bezzecchi	114
4.	Lowes	103
5.	Martín	79
6.	Nagashima	72
7.	Canet	61
9.	Lüthi	57
11.	Schrötter	54
26.	Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	225
2.	Speed Up	82
3.	MV Agusta	22
4.	NTS	9

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Sky Racing Team VR46	264
2.	Red Bull KTM Ajo	151
5.	Liqui Moly Intact GP	111

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Marini	1.43,355 min
2.	Navarro	1.43,536 min
3.	Lowes	1.43,637 min
4.	Di Giannantonio	1.43,652 min
5.	Dixon	1.43,704 min
6.	Bezzecchi	1.43,714 min
7.	Roberts	1.43,741 min
8.	Ramírez	1.43,863 min
9.	Vierge	1.43,871 min
10.	Gardner	1.43,874 min
11.	Bastianini	1.43,908 min
12.	Lüthi	1.43,916 min
13.	Fernández	1.43,956 min
14.	Martín	1.44,046 min
15.	Schrötter	1.44,243 min
16.	Bulega	1.44,349 min
17.	Pons	1.44,410 min
18.	Nagashima	1.44,434 min
19.	Canet	1.44,113 min
20.	Manzi	1.44,207 min
21.	Corsi	1.44,364 min
22.	Garzó	1.44,426 min
23.	Dalla Porta	1.44,455 min
24.	Baldassarri	1.44,494 min
25.	Syahrin	1.44,643 min
26.	Chantra	1.44,659 min
27.	Daniel	1.45,038 min

Der „kleine“ Binder brilliert

Dass er schnell ist, hat Darryn Binder schon oft bewiesen, doch nun schaffte er es, sein Tempo auch bis ins Ziel zu bringen. Albert Arenas wurde abgeräumt, so ist Ai Ogura neuer WM-Leader.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Seine braunen Locken fielen heraus, als er seinen Helm abnahm und die Haube, die seine langen Haare darunter zusammenhält, öffnete. Doch auch die Haarpracht konnte das Strahlen in Darryn Binders Gesicht nicht verdecken. Der jüngere Bruder von KTM-Werkspilot Brad Binder ist nun aus dessen Schatten getreten. In Zweikämpfen zwar so stark wie sein Vorbild in der Familie, aber ohne dessen kühles Kalkül und Rennintelligenz, zweifelten viele daran, dass es auch der jüngere der beiden Südafrikaner jemals ganz nach oben schaffen würde. Zu oft endeten seine Aufholjagden in Stürzen, bei denen er nicht selten auch andere mit ins Verderben riss. Auch eine Woche zuvor in Misano hatte er geführt, nur um fünf Runden vor Schluss wieder umzufallen. Doch diesmal behielt der 22-Jährige einen klaren Kopf und stahlharte Nerven. Und nachdem er in der letzten Runde an Toni Arbolino vorbei war, machte er alle Türen dicht und fuhr seinem ersten Sieg entgegen. Im Parc fermé jubelte er mit seinem Team, dann kam sein Bruder, um diesen historischen Tag mit ihm zu feiern.

„Es ist ein unbeschreibliches Gefühl, von dem ich gar nicht wusste, dass es existiert“, freute sich Binder. „Dazu ist Barcelona ein besonderer Platz für mich, hier habe ich 2016 meine ersten WM-Punkte errungen. Seitdem habe ich so eine lange Zeit bis zu diesem Sieg warten müssen, und ich hatte schon meine Zweifel, dass er jemals möglich sein würde. Diesmal hatte ich alles, was ich brauchte. Es war ein Kampf bis zum Schluss.“ Sein Dank galt seinen Eltern, die alles dafür getan haben, dass er genau wie sein Bruder den Einstieg in die WM schafft, und die ihm in der aktuellen Corona-Situation nur von zu Hause aus die Daumen drücken können. Teamchef Alain Bronec war genauso wie sein Pilot im siebten Himmel. Doch nächstes Jahr trennen sich ihre Wege: Darryn Binder wird dann bei Petronas fahren.

Ein anderer Petronas-Fahrer hat diesmal kräftig für Wirbel an der WM-Spitze gesorgt: John McPhee stürzte in Turn 4 und riss WM-Leader Albert Arenas mit. Wenn sich McPhee hinterher auch entschuldigte, war das wenig tröstlich für Arenas, denn er muss seine WM-Führung an Ai Ogura abgeben. Obwohl der Japaner noch keinen GP gewonnen hat und mit P11 seine schlechteste Platzierung bei einer Zielankunft in diesem Jahr verbuchen musste, hat er nun die WM-Führung übernommen. ■



Emotionen: Darryn Binder ist nach vielen Rückschlägen nun auch GP-Sieger

López und Fenati beide in den Top 6

Im Husqvarna-Team von Peter Öttl scheint endgültig der Knoten geplatzt: Nach dem Sieg vor einer Woche kämpften nun beide Piloten an der Spitze.

Romano Fenati steckte noch voller Selbstvertrauen von seinem Sieg in Misano, er schaffte es mit der zweitschnellsten Zeit in FP3 direkt in die Q2, sein Teamkollege Alonso López kam als Schnellster des Q1 hinzu.

Doch mehr als die Startplätze 15 und 18 waren bei den windigen Verhältnissen der Quali nicht drin. Dafür drehten die beiden im Rennen auf. Fenati kämpfte sich schon in den ersten Runden bis zur Spitzengruppe vor. Dann kam auch López hinzu. Er war zeitweilig bis auf den 22. Platz zurückgefallen, kämpfte sich aber auch von dort ganz nach vorne. Der 18-jährige Spanier versuchte in den letzten Runden sogar, um die Podestplätze zu kämpfen und wurde mit nur 0,3 Sekunden Rückstand auf Sieger Darryn Binder Fünfter. „Wir haben Riesenschritte am Motorrad gemacht, ich habe jetzt richtig Vertrauen“, freute sich López. Fenati hatte die Zielflagge als Achter gesehen, doch dann wurden Jaume Masiá und Celestino Vietti wegen Überfahren der Streckenbegrenzung jeweils um einen Platz nach hinten versetzt, und Fenati war Sechster. ■ IP



HUSQVARNA

Alonso López (#21) vor Fenati

Bestes Saisonergebnis für Barry Baltus

Der 16-jährige Belgier verpasste die Punkte nur um eine Zehntelsekunde, Jason Dupasquier bekam Probleme mit dem linken Arm.

Bereits am Samstag hatten beiden Prüstel-Piloten einen hohen Speed und verpassten den Einzug in Q2 nur um einige Zehntelsekunden. Beide Fahrer starteten am Samstagmorgen sehr gut, beide lagen sehr nah an den Top 15 und verpassten den direkten Einzug ins Q2 nur um einige Zehntel. Und doch blieben ihnen schließlich nur die Startplätze 23 und 31 – für Dupasquier war P23 immerhin sein bestes Trainingsergebnis in diesem Jahr, für Baltus blieb die 31.

Doch im Rennen ging bei Baltus der Knopf auf. Er war in einen großen Kampf mit der zweiten Gruppe verwickelt, die in den letzten Runden den Rückstand auf die Spitzengruppe aufholen konnte. Am Ende erreichte er das Ziel als 16. „Ich hatte einen guten Start und konnte einige Fahrer überholen. Das Motorrad war wirklich erstaunlich! Ich hatte ein tolles Tempo, immer in den 1.49er-Zeiten“, freute er sich.

Dupasquier wurde 22., nachdem er Probleme mit seinem rechten Arm bekommen hatte: „Wir müssen prüfen, was genau los war.“ ■ IP



LEKL

Barry Baltus: Fast in die Punkte

in Barcelona



POLARITY

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Barcelona (E) – 27. September 2020 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,167 km über 21 Runden à 4,627 km. 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 19 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Darryn Binder (ZA)	KTM	21	38.32,507 min	1.49,197 min	25
2.	Tony Arbolino (I)	Honda	21	+0,103 sec	1.49,308 min	20
3.	Dennis Foggia (I)	Honda	21	+0,157 sec	1.49,109 min	16
4.	Sergio Garcia (E)	Honda	21	+0,232 sec	1.48,907 min	13
5.	Alonso López (E)	Husqvarna	21	+0,386 sec	1.49,049 min	11
6.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	21	+1,436 sec	1.48,702 min	10
7.	Jaume Masiá (E)	Honda	21	+1,218 sec	1.48,901 min	9
8.	Celestino Vietti (I)	KTM	21	+1,293 sec	1.49,191 min	8
9.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	21	+1,928 sec	1.49,239 min	7
10.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	21	+1,932 sec	1.48,887 min	6
11.	Ai Ogura (J)	Honda	21	+2,012 sec	1.49,323 min	5
12.	Filip Salac (CZ)	Honda	21	+2,536 sec	1.49,273 min	4
13.	Raúl Fernández (E)	KTM	21	+3,572 sec	1.49,086 min	3
14.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+4,800 sec	1.49,208 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	21	+5,042 sec	1.49,221 min	1
16.	Barry Baltus (B)	KTM	21	+5,656 sec	1.49,248 min	-
17.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	21	+6,729 sec	1.49,291 min	-
18.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+13,556 sec	1.49,180 min	-
19.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	21	+14,205 sec	1.49,209 min	-
20.	Riccardo Rossi (I)	KTM	21	+14,437 sec	1.49,401 min	-
21.	Yuki Kunii (J)	Honda	21	+23,202 sec	1.50,128 min	-
22.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	21	+25,032 sec	1.49,571 min	-
23.	Maximilian Kofler (A)	KTM	21	+35,469 sec	1.50,365 min	-
24.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	21	+35,496 sec	1.50,146 min	-
	Nicht gewertet:					
	Andrea Migno (I)	KTM	18	+3 Runden	1.49,192 min	-
	Carlos Tatay (E)	KTM	17	+4 Runden	1.49,189 min	-

NACHRICHTEN

MOTO2/MOTOGP

Jorge Martín, der die zwei Misano-Rennen wegen eines positiven Corona-Tests auslassen musste, wurde diesmal ohne Befund getestet und durfte wieder in den Sattel seiner Ajo-Moto2 steigen. „Ich bin sehr glücklich, dass ich wieder zurück bin, es waren sehr harte zwei Wochen für mich. Ich hatte mich zwar nicht krank gefühlt, aber die Rennen von zu Hause aus zu beobachten, war schon hart. Jetzt müssen wir so viele Rennen wie möglich gewinnen“, machte Martín gleich eine Kampfansage. Doch ganz so leicht wurde es nicht, der 22-jährige Spanier qualifizierte sich auf seiner Heimstrecke für den 14. Startplatz, schaffte es gerade einmal in die Top 10 und musste sein Motorrad acht Runden vor Schluss mit technischem Defekt an der Box abstellen. Wenn der Moto3-Weltmeister von 2018 bei seiner Rückkehr so auch einen Dämpfer bekommen hat, grinste er noch immer übers ganze Gesicht: „Wir werden es erst später verkünden, aber ich werde 2021 definitiv MotoGP fahren.“

MOTO3

Während sein CIP-KTM-Teamkollege Darryn Binder gewann, landete der 20-jährige Österreicher Maximilian Kofler in Barcelona auf Rang 23. „Ich bin ganz zufrieden mit dem Rennen“, konstatierte Kofler. „Das Wochenende war bis zum Sonntag gar nicht gut. Dort haben wir aber dann endlich wieder einen Schritt nach vorne gemacht.“ Von Startplatz 30 konnte er sich nach gutem Start in der Verfolgergruppe platzieren. „Es scheint, als hätte ich am Sonntag die an diesem Wochenende verloren gegangene Form wieder etwas gefunden“, gab sich Kofler nach dem Rennsonntag erleichtert. „Mit den ersten Runden war ich ganz zufrieden, ich hatte gute Fights.“

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Ogura	122
2.	Arenas	119
3.	McPhee	98
4.	Arbolino	95
5.	Vietti	94
6.	Suzuki	75
7.	Masia	70
8.	Rodrigo	69
9.	Fernández	64
10.	Binder	62

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	191
2.	KTM	187
3.	Husqvarna	61

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Aspar Team Gaviota	144
2.	Leopard Racing	130
3.	Sky Racing Team VR46	130
4.	Honda Team Asia	122
5.	Kömmerling Gresini Moto3	115
6.	Rivacold Snipers Team	111
7.	SIC58 Squadra Corse	108
8.	Petronas Sprinta Racing	98
9.	Red Bull KTM Ajo	83
10.	Sterilgarda Max Racing Team	73

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Arbolino	1.47,762 min
2.	Fernández	1.48,380 min
3.	Rodrigo	1.48,380 min
4.	Arenas	1.48,390 min
5.	Masia	1.48,490 min
6.	Antonelli	1.48,594 min
7.	Salac	1.48,704 min
8.	Toba	1.48,729 min
9.	Binder	1.48,788 min
10.	Garcia	1.48,824 min
11.	Migno	1.48,873 min
12.	McPhee	1.48,875 min
13.	Foggia	1.48,938 min
14.	Alcoba	1.48,969 min
15.	Fenati	1.49,085 min
16.	López	1.49,226 min
17.	Vietti	1.49,256 min
18.	Sasaki	1.49,378 min
19.	Garcia	1.49,330 min
20.	Rossi	1.49,346 min
21.	Tatay	1.49,420 min
22.	Öncü	1.49,622 min
23.	Dupasquier	1.49,723 min
24.	Ogura	1.49,782 min
25.	Nepa	1.49,819 min
26.	Yamanaka	1.49,960 min
27.	Pawi	1.50,212 min
28.	Pizzoli	1.50,288 min
29.	Kunii	1.50,437 min
30.	Kofler	1.50,998 min
31.	Baltus	1.49,454 min



Sieg für YART

Das österreichische Yamaha-Werksteam hat das Finale der Endurance-WM-Saison 2019/2020 bei den 12 Stunden von Estoril in Portugal gewonnen. SERT reichte der vierte Rang im Rennen zum 16. WM-Titel.

Von: **Toni Börner**

Tadellose Vorstellung von YART Yamaha mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa. Das Trio war in allen Sessions Schnellster und setzte diesen Speed auch über die 12-Stunden-Distanz in Estoril um. Lediglich zwei Rückschläge musste die Mannschaft von Mandy Kainz hinnehmen, als gebrochene Fußrasten ersetzt werden mussten. Damit wurde es zwar zum Schluss noch etwas eng, dennoch reichte es mit 24,5 Sekunden Vorsprung auf F.C.C. TSR Honda France (Mike di Meglio, Josh Hook, Freddy Foray) für den Sieg. Rang 3 ging an das Wojcik Racing Team mit Gino Rea, Broc Parkes und Sheridan Morais.

Insgesamt 23 Teams hatten den Weg zum Finale gefunden. „Wir haben von circa zehn Teams als Absagegrund vor allem die Urlaubsproblematik der freiwilligen Helfer genannt bekommen, die diesen Sport eben als Hobby betreiben“, verriet Eurosport-Events-Chef François Ribeiro. „Unter den aktuellen Bedingungen sind 23 Teams eine sehr gute Anzahl!“ Diskutiert wurde dann vor Ort nur noch über die Rennzeit: Der Start wurde schließlich um eine halbe Stunde auf acht Uhr am Morgen vorgezogen, um nicht ins komplett Dunkle zu fahren. Es wurden Sicherheitsgründe genannt, da die Kiesbetten und Streckenposten nicht ausreichend ausgeleuchtet werden konnten.

Nicht problemlos

Für YART begann es mit Startschwierigkeiten: Marvin Fritz bekam die R1M nach dem Sprint zum Bike nicht an und fuhr nahezu als Letzter los. Damit konnte sich der Deutsche aber aus dem Anfangsgetümmel raushalten, bei dem gleich in der ersten Runde drei Teams in der gleichen Kurve stürzten. Es dauerte dann bis zur 42. Runde, ehe YART erstmals die Führung übernahm. „Ich glaube, wir haben noch nie zuvor so dominiert wie in der Vorbereitung auf dieses Rennen – daher waren wir die klaren Favoriten“, zog Teamchef Mandy Kainz Bilanz. „Im Rennen hatten wir sowohl Pech als auch Glück. Das zeigt wieder einmal ganz deutlich, wie unberechenbar der Endurance-Sport ist. Am Ende aber haben wir geschafft, was wir schaffen wollten. Wir haben die Maximalpunktzahl geholt und waren auch beim WM-Titel noch dran. Unser Team hat einen unglaublichen Job gemacht, wir waren in jeder Session vorne, alles lief perfekt. Es war ein harter Kampf mit Honda, aber am Ende haben wir diesen für uns entschieden.“ Fritz, der den Schlussstint fuhr, holte am Ende noch einmal alles aus sich und der Yamaha heraus, um den Sieg zu sichern. „Da musste ich wie wild pushen, damit wir TSR hinter uns halten“, so der Deutsche. „Ein Sieg zum Jahresende ist immer schön, denn wir haben jetzt einen langen Winter vor uns!“

> „Ich glaube, wir haben noch nie so dominiert wie bei der Vorbereitung auf dieses Rennen, aber im Rennen hatten wir sowohl Pech als auch Glück. “
>
> Teamchef Mandy Kainz

Für SERT wackelte der WM-Titel in Estoril. Gregg Black, Etienne Masson und Xavier Siméon mussten unfreiwillige Boxenstopps einlegen, als zweimal der Schalthebel gebrochen war und ersetzt werden musste. Am Ende



Der Tag geht gut zu Ende: YART bringt in Estoril seine Überlegenheit bis ins Ziel

REYGONDEAU



REYGONDEAU

Canepa (links) freut sich über den Sieg, Siméon über den Titel



REYGONDEAU

Lebensauszeichnung zum Abschied: Hämpu Bolliger



REYGONDEAU

Es war knapp: YART (#7) konnte F.C.C. TSR-Honda (#5) in den zwölf Stunden nur um Sekunden abhängen

reichte ihnen Platz vier aber, um den 16. Teamtriumph in der Langstrecken-WM perfekt zu machen. „Ich widme diesen Titel dem alten SERT Team, ohne das wir heute nicht hier oben stehen würden“, so Teammanager Damien Saulnier, der die Nachfolge von Legende Dominique Meliand angetreten hat. „Auch Vincent Philippe möchte ich noch mal danken, der mit uns letztes Jahr den Bol d’Or gewonnen hat.“

Nach einem Kettenriss fiel SRC Kawasaki (Erwan Nigon, David Checa, Jeremy Guarnoni) auf den sechsten Platz zurück. BMW hatte mit Markus Reiterberger, Kenny Foray und Peter Hickman am Anfang das Rennen souverän anführen können, doch dann rutschte Hickman das Vorderrad weg, und er musste das Bike zurück an die Box bringen. Es folgte schließlich noch ein Anschlussboxenstopp für weitere Reparaturen, so blieb am Ende der siebte Rang.

In der WM-Wertung holte YART Platz 2 vor F.C.C. TSR Honda und dem Team Wojcik, BMW rutschte auf Rang 6 hinter SRC Kawasaki ab.

Pech zum Abschied: Langstreckenlegende Hans-Peter „Hämpu“ Bolliger zieht sich nach Estoril aus dem aktiven Rennsport zurück. Der Schweizer lebte 45 Jahre lang Motorsport und 38 davon Langstrecken-WM. Das Team bleibt bestehen und wird weiter von seinem Sohn Kevin Bolliger geführt. In Estoril gab es keine Zielankunft, dafür wurde Hämpu Bolliger mit der Anthony-Delhalle-Spirit-of-Endurance-Trophy ausgezeichnet.

Moto Ain verteidigt Titel

Das deutsche GERT56-Team konnte die Teilnahme in Estoril wegen Personalmangels nicht stemmen und hatte den Start zurückgezogen. „Ich will nicht mit fremden Rennen fahren, sondern mit meiner angestammten Mannschaft“, so Teamchef Karsten Wolf. „Das war für Estoril nicht möglich.“ Stattdessen zog man den Gaststart beim IDM-Finale in Hockenheim durch. Moto Ain gewann mit Robin Mulhauser, Roberto Rolfo und Hugo Clere nicht nur die Superstock-Wertung in Estoril, sondern stand nach der Vergabe der Zwischenpunkte nach acht Rennstunden bereits als Weltcup-Sieger fest. Das zelebrierte die Mannschaft gleich noch im Rennen: Beim letzten Boxenstopp sah die Crew nur zu, und die drei Fahrer kümmerten sich selbst um den kleinen Service und das Betanken der Yamaha. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Estoril (P): 26. September 2020; 4. WM-Lauf; 1760,622 km, 421 Rdn. à 4,182 km; 23 Teams gestartet, 19 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	YART Yamaha (Hanika/Fritz/Canepa)	Yamaha	12:01.03,931 h
2.	F.C.C. TSR Honda France (F. Foray/di Meglio/Hook)	Honda	+24,524 sec.
3.	Wojcik Racing Team (Rea/Morais/Parkes)	Yamaha	+3 Runden
4.	Suzuki Endurance Racing Team (Siméon/Masson/Black)	Suzuki	+5 Runden
5.	VRD IGOL Pierret Experiences #333 (Alt/Marino/Terol)	Kawasaki	+6 Runden
6.	SRC Kawasaki France (Guarnoni/Nigon/D. Checa)	BMW	+7 Runden
7.	BMW Motor. World EWC Team (Reiterberger/Hickman/K. Foray)	Yamaha	+9 Runden
8.	Team Moto AIN (Rolfo/Mulhauser/Clere)	Yamaha	+10 Runden
9.	Team LRP Poland (Steinmayr/Krzemien/Lewandowski)	BMW	+14 Runden
19.	Motobox Kremer Racing (Dehaye/Ströhlein/Colliaux)	Yamaha	+92 Runden

WM-ENDSTAND TEAMS

1.	Suzuki Endurance Racing T.	167,5 Punkte
2.	YART Yamaha	149,5
3.	F.C.C. TSR Honda France	143,5
4.	Wojcik Racing Team	114,5
5.	SRC Kawasaki France	112

WM-ENDSTAND HERST.

1.	Yamaha	237 Punkte
2.	Suzuki	160,5
3.	Honda	137,5
4.	BMW	131,5
5.	Kawasaki	122



BÖRNER

Die Mission ist erfüllt

Acht Rennen, acht Siege: Niemand konnte Jonas bei seinem Renn-Comeback bremsen

Jonas Folger ist in der kompakten IDM-Saison mit weißer Weste durchmarschiert. Er gewann alle acht Läufe in der IDM Superbike 1000 und ist der Champion 2020.

Von: **Toni Börner**

Yamaha-Pilot Jonas Folger holte mit dem Sieg im ersten Lauf auf dem Hockenheimring vorzeitig den Titel in der IDM Superbike 1000. Das härteste Rennen der Saison sollte dabei noch vor ihm liegen. Der zweite Lauf begann mit dem Reverse-Grid. Das heißt: Als Sieger des ersten Rennens musste der ehemalige MotoGP-Pilot aus der dritten Startreihe angreifen. In der Vergangenheit erwies sich das nicht als Hindernis, Folger pflügte sich da binnen Sekunden durchs Feld an die Spitze, nur diesmal steckte der 27-Jährige im dichten Verkehr auf der Strecke fest. Erst in der siebten von 18 Runden übernahm er die Führung. Das reichte am Ende immer noch für einen Vorsprung von fünf Sekunden gegenüber Dominic Schmitter. Im ersten Lauf war Folger fast zehn Sekunden vor Ilya Mikhalchik ins Ziel gekommen.

Folger erfüllte 2020 in der kurzen IDM-Saison alle Erwartungen. Nur ein Mini-Detail trübte seine ansonsten makellose Bilanz: In Hockenheim stand er nicht auf der Pole-Position in Deutschlands höchster Straßenrennsportklasse. Folger war im Qualifying mit der Streckenbeschaffenheit im Nassen alles andere als glücklich gewesen.

Folger genießt den Titel

Wie es für den Bayern weitergeht, bleibt derweil noch offen. „Wir werden wahrscheinlich noch ein oder zwei Superbike-WM-Läufe fahren“, äußerte MGM-Bonovo-Teamchef Michael Galinski. Folger genießt vorerst den IDM-Titel. „Ehrlich gesagt, bin ich ein wenig überwältigt“, gab er zu. Folger, der seine Karriere als aktiver MotoGP-Pilot vorzeitig aufgrund einer Krankheit beendet hatte, weiß das Comeback in der IDM mehr als zu schätzen. „Ich bin Teamchef Michael Galinski und unserem Hauptsponsor Bonovo mit Jürgen Röder sehr dankbar, dass ich eine Chance bekommen habe.“ Sein Traum wäre es, mit der gleichen Mannschaft in die Superbike-WM aufzusteigen.

Ilya Mikhalchik erwies sich in Hockenheim als fairer Vizemeister und gratulierte Folger per Shakehands in der Auslaufrunde. Gesamtrang 3 sicherte sich Dominic Schmitter. Der Schweizer hatte sich die Pole-Position erarbeitet und auch von der Abwesenheit von Florian Alt, der seinen Verpflichtungen beim Langstrecken-WM-Finale in Estoril nachkam, profitiert.



BÖRNER

Das Beste kommt zum Schluss: Für Kawasaki sprang ein Podiumsplatz heraus

Neueinsteiger in Top Ten

Kawasaki-Pilot Erwan Nigon fehlte aus dem gleichen Grund wie Alt, deshalb hatte das Kawasaki Weber-Motos Racing-Team den Franzosen Valentin Debise als Ersatz geordert. Dieser lieferte einen Einstand nach Maß, stellte die ZX-10RR im ersten Lauf als Dritter auf das Podest und sorgte bei den Grünen für das beste Ergebnis der Saison.

Neu in der IDM ist das bisherige deutsche Langstrecken-Team GERT56, das mit Toni Finsterbusch den Einstand in die Sprintszene gab. Finsterbusch wurde im ersten Lauf Sechster.

Vorläufiger Kalender 2021

Die Motor Presse Stuttgart hat als Serienveranstalter und Promoter bereits den vorläufigen Kalender für das Jahr 2021 präsentiert: Lausitzring (30.04–02.05.), Sachsenring Classic (tba Mai), Oschersleben (20.–23.05.), Most (18.–20.06.), Truck-GP Nürburgring (16.–18.07.), Schleiz (23.–25.07.), Assen (13.08.–15.08.), Red Bull Ring (27.08.–29.08.), Hockenheim (24.–26.09.) ■



BÖRNER

IDM Supersport 600

Grün gewinnt

Luca Grünwald ist der neue Supersport-600-Meister. Vorausgegangen waren zwei dramatische Wertungsläufe.

Es war ein Dreikampf um den Titel der 600er-Klasse zwischen Grünwald, Martin Vugrinec und Max Enderlein, den zum Teil die widrigen Witterungsbedingungen entschieden. Gerade der erste Lauf in Hockenheim wurde ein Reifenpoker auf abtrocknender Strecke. Dabei stürzte Lausitzring-Doppelsieger Vugrinec zwei Mal und musste zur Untersuchung ins Medical Center. Beim zweiten Lauf war er zurück. Dort zogen sowohl Grünwald als auch Vugrinec alle Register. Mehrfach kam es zu Berührungen. Vugrinec konnte schneller fahren, tat es aber nicht. Vielmehr versuchte er, die Gruppe zusammenzuhalten, in der Hoffnung, dass sich weitere Fahrer zwischen ihn und Grünwald drängen könnten. Das hätte Grünwald, der im ersten Lauf die Meisterschaftsführung ausbauen konnte, wichtige Zähler gekostet. Es wurde immer enger, aber Grünwald am Ende des Tages zum dritten Mal nach 2010 (125 ccm) und 2012 (Moto3) in seiner Karriere Deutscher Meister. Die Rennen gewann ein ganz anderer: der einheimische Gastfahrer Kevin Wahr, der nun überlegt, 2021 doch wieder ganz einzusteigen. ■ TB

NACHRICHTEN

IDM SUPERSTOCK 600

Bei Redaktionsschluss hieß der Meister Paul Fröde auf Honda. Zuvor war Jan-Ole Jähnig als Meister gefeiert worden, doch es gab eine Rückversetzung um drei Plätze aufgrund eines Verstoßes gegen die Reifen-Sticker-Regelung. Das derzeitige Ergebnis ist nur vorläufig. Jähnig hat Protest eingelegt.

IDM SIDECAR

Auch die Rennergebnisse der IDM Supersport 300 und Sidecar 600 sind nach Hockenheim allesamt vorläufig, finale Entscheidungen stehen noch aus. Bei den 300ern geht es um technische Verstöße am Motorrad von Rick Dunnik, die das Team bestreitet. Sollte Dunniks Protest stattgegeben werden, wäre er Meister. Bei einer Ablehnung geht der Titel an den 14-Jährigen Lennox Lehmann.

CUP-WERTUNGEN

Im IDM-Rahmenprogramm ist Suzuki-Pilot Nicolai Kraft der Gesamtsieg im Twin Cup geglückt. Den neuen Pro Superstock Cup gewann der Österreicher Nico Thöni auf BMW. In Hockenheim war auch der BMW Motorrad BoxerCup promoted by Wilbers mit einem Einladungsrennen wieder am Start. Beide Läufe gewann Arie Vos.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 7. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Runden; 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonas Folger (D)	Yamaha	26.40,505
2.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+9,472
3.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+16,805
4.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+19,264
5.	Marc Moser (D)	Yamaha	+19,346

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 8. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Runden; 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonas Folger (D)	Yamaha	26.23,303
2.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+5,242
3.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	5,435
4.	Vladimir Leonov (RUS)	BMW	+19,661
5.	Stefan Kerschbaumer (A)	BMW	+22,571

IDM-ENDSTAND

1.	Folger	200 Punkte
2.	Mikhalchik	143
3.	Schmitter	108
4.	Alt	95
5.	Leonov	83
6.	Moser	75
7.	Bijsterbosch	60
8.	Polita	55
9.	Nigon	46
10.	Brink	46
11.	Kerschbaumer	45
12.	Mohr	33
13.	Puffe	26
14.	Kartheininger	24
15.	Mackels	21

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 7. IDM-Lauf; 55,380 km über 15 Runden; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	24.07,445
2.	Milan Merckelbagh (NL)	Yamaha	+3,697
3.	Marc Buchner (D)	Yamaha	+4,262
4.	Victor Steeman (NL)	Yamaha	+8,395
5.	Gabriel Noderer (D)	Kawasaki	+13,034

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 8. IDM-Lauf; 55,380 km über 15 Runden; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	22.45,666
2.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+5,939
3.	Luca Grünwald (D)	Kawasaki	+6,293
4.	Sander Kroeze (D)	Yamaha	+6,501
5.	Milan Merkelbagh (NL)	Yamaha	+6,981

IDM-ENDSTAND

1.	Grünwald	131 Punkte
2.	Vugrinec	124
3.	Enderlein	115
4.	Kroeze	109
5.	Steeman	88
6.	Merckelbagh	84
7.	Buchner	71
8.	Van Straalen	62
9.	Noderer	62
10.	Frossard	40
11.	Hanika	35
12.	Otten	33
13.	Overbeeke	33
14.	Hilster	29
15.	Clerc	28

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 7. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 35 Fahrer gestartet, 26 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	21.56,625
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,066
3.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,107
4.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,132
5.	Rick Dunnik (NL)	Yamaha	+0,208

Hockenheimring (D): 27.09.2020; 8. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 34 Fahrer gestartet, 29 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	21.40,592
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,018
3.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,187
4.	Colin Velthuizen (NL)	Kawasaki	+0,201
5.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,400

IDM-ENDSTAND

1.	Lehmann	111 Punkte
2.	Dunnik	102
3.	Velthuizen	96
4.	Geiger	95
5.	Siebdrath	85
6.	van der Voort	82
7.	Khouri	80
8.	de Vleeschauwer	76
9.	Bijman	75
10.	Molenaar	54
11.	Erhard	46
12.	Svoboda	39
13.	Winkler	26
14.	Göttlich	23
15.	Badie	22

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Hockenheimring (D): 26.09.2020; 5. IDM-Lauf; 50,700 km über 14 Runden; 15 Teams gestartet, 14 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	ARS Yamaha	24:20,078
2.	Päivärinta/Clement (FIN/F)	LCR Yamaha	+0,277
3.	Steuer/de Haas (NL)	ARS Yamaha	+21,058
4.	Sattler/Schmidt (D/D)	ARS Yamaha	+21,154
5.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR Yamaha	+27,891
6.	Remse/Wechselberger (SK/A)	ARS Yamaha	+37,491
7.	Kranenburg/Zimmermann (NL/D)	RCN Kawas.	+1 Runde
8.	Schwegler/Arnschek (D/D)	LCR Yamaha	+1 Runde

IDM-STAND

1.	Schlosser	106 Punkte
2.	Streuer	83
3.	Reeves	70
4.	Sattler	69
5.	Päivärinta	49
6.	Remse	45
7.	Rutz	41
8.	Zimmermann	40
9.	Kranenburg	37
10.	Schwegler	35



YAMAHA

Jeremy Seewer gewann den ersten Mantova-GP und verbesserte sich auf WM-Rang 3

Hopp, Seewer!

Titelverteidiger Tim Gajser übernahm beim spektakulären Auftakt zum Triple-GP in Mantova das Red Plate. Der Schweizer Jeremy Seewer feierte den ersten Tagessieg, während Tony Cairoli Punkte liegen ließ.

Von: **Frank Quatember**

Trotz des verletzt fehlenden Holländers Jeffrey Herlings war der erste von drei WM-Läufen im italienischen Mantova eine Offenbarung. Alles, was Motocross so einmalig macht, wurde geboten, und am Ende des Tages stand ein äußerst überraschter Jeremy Seewer auf dem Tagespodium der MXGP-Klasse. Die Strecke hatte ein richtig knifflig es Profil und war aufgrund weniger Spuren denkbar schlecht zum Passieren. Im Lauf 1 hatte der Schweizer Jeremy Seewer die Werks-Yamaha vorn, gefolgt vom KTM-Duo Prado und Cairoli. Honda-Star Tim Gajser kam schlecht vom Gatter weg und musste hohes Risiko gehen, um bei der enormen Leistungsdichte überhaupt die Top 10 zu erreichen. An der Spitze verwaltete Seewer die Führung souverän, Prado und sein Mentor Cairoli folgten mit Respektabstand.

In Moto 2 drehte sich das Blatt. Nach dem Holeshot von Prado machte zunächst der Franzose Febvre erfolglos Druck auf den Spanier. Einen Fehler von Febvre nutzte eiskalt Gajser aus. Der Slowene übernahm Platz 2 und kurz darauf entschlossen an Prado vorbei die Spitze. Die Titelkandidaten Cairoli und Seewer hatten Pech. Multichampion Cairoli ging kurz nach dem Start zu Boden, verlor später seine Brille und kam nach einem Sechs-Sekunden-Boxenstopp mit neuer Brille, aber stark blutend und abgeschlagen auf Platz 15 ins Ziel.

Gajser wieder WM-Leader

Seewer warf seine Siegchance in Runde 2 weg. „Ich hätte gewinnen können, habe aber Paulin an der falschen Stelle angegriffen“, meinte der enttäuschte Eidgenosse.

Das Ziel erreichte souverän Tim Gajser als Erster, gefolgt von Überflieger Jorge Prado. Doch kurz darauf überschlugen sich die Ereignisse. Prado und der Drittplatzierte Febvre erhielten von der Jury Zeitstrafen wegen Springens bei gelber Flagge, und damit hieß der Tagessieger Seewer vor Coldenhoff und Prado!

> Plötzlich überschlugen sich die Ereignisse, Prado und Febvre erhielten Zeitstrafen und der Tagessieger hieß Jeremy Seewer.

Der Kampf um den WM-Titel ist nach Mantova 1 offen wie nie zuvor, lediglich 43 Punkte trennen die Top 5.

Aus deutscher Sicht machte der Thüringer Henry Jacobi sein bisher bestes Rennen als MXGP-Neuling. Der Yamaha-Pilot wuchs im zweiten Lauf über sich hinaus und erkämpfte nach sensationellem Start und beinharten Duellen mit Elitepiloten einen tollen achten Platz.

Auch die MX2-Klasse bot einen hohen Unterhaltungswert. Nach dem ersten Lauf, den der Franzose Tom Vialle nach obligatorischem Startsieg überlegen gewann und in dem Verfolger Jago Geerts Bodenproben nahm, sah alles nach einem eher normalen Sonntag aus.

Papenmeier WM-Spitze

Doch in Lauf 2 übernahmen die Engländer Ben Watson und Conrad Mewse zunächst das Kommando. So lange, bis der wie entfesselt fahrende Husky-Pilot Jed Beaton kam, sah und siegte. Der Australier mit der Rockerfrisur holte seinen ersten Laufsieg und verhalf damit Teamkollege Olsen zum ersten Tagessieg in dieser Saison. Und was war mit Tom Vialle und Jago Geerts? Vialle startete verhalten, verlor Platz um Platz und kam nur auf P14 ins Ziel. Sein belgischer Rivale Geerts stürzte erneut zwei Mal und verpasste die Chance, Punkte auf Vialle gutzumachen.

Den Tagessieg in der Frauen-WM holte sich die deutsche Yamaha-Pilotin Larissa Papenmeier. Damit liegt die 30-jährige Blondine nach drei von fünf WM-Läufen auf Titelkurs! ■

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MXGP

Mantova (I): 27. September, 9. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	34.47,314 min = 48,671 km/h
2.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 8,181 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 9,474 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 27,128 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 38,568 s
6.	Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	17	+ 42,921 s
7.	Clément Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 59,329 s
8.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 1.02,369 min
14.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 1.27,290 min
22.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MXGP

Mantova (I): 27. September, 9. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	34.56,930 min = 48,447 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	GasGas	17	+ 14,380 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 37,000 s
4.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 5,102 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 9,027 s
6.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	17	+ 11,713 s
7.	Clément Desalle (B)	Kawasaki	17	+ 42,966 s
8.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 44,918 s
28.	Tom Koch (D)	KTM	12	+ 5 Runden
29.	Valentin Guillod (CH)	Honda	9	+ 8 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	316 Punkte
2.	Antonio Cairoli	311
3.	Jeremy Seewer	295
4.	Jorge Prado	281
5.	Glenn Coldenhoff	267
6.	Jeffrey Herlings	263
7.	Arminas Jasikonis	248
15.	Henry Jacobi	84
19.	Arnaud Tonus (CH)	71
26.	Pascal Rauchenecker (A)	19

1.	KTM	401 Punkte
2.	Honda	353
3.	Yamaha	339

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MX2

Mantova (I): 27. September, 9. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	17	35.59,768 min = 47,038 km/h
2.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 6,233 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 9,380 s
4.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 12,507 s
5.	Mathys Boisramé (F)	Kawasaki	17	+ 25,703 s
6.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 26,477 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 27,061 s
8.	Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 29,091 s
9.	Isak Gifting (S)	GasGas	17	+ 37,015 s
15.	Michael Sandner (A)	GasGas	17	+ 1.07,739 min

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI / MX2

Mantova (I): 27. September, 9. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 17 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 17 Runden à 1,660 km (= 28,220 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	35.28,853 min = 47,721 km/h
2.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 1,071 s
3.	Conrad Mewse (GB)	KTM	17	+ 9,445 s
4.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 18,919 s
5.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 24,786 s
6.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	17	+ 25,755 s
7.	Alvin Östlund (S)	Honda	17	+ 26,934 s
8.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 27,753 s
9.	Stephen Rubini (F)	Honda	17	+ 30,432 s
31.	Michael Sandner (A)	GasGas	10	+ 7 Runden

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	386 Punkte
2.	Jago Geerts	356
3.	Maxime Renaux	295
4.	Jed Beaton	286
5.	Roan van de Moosdijk	243
6.	Thomas Kjer Olsen	228
7.	Ben Watson	228
8.	Mathys Boisramé	198
20.	Simon Längenfelder (D)	59
27..	Jeremy Sydow (D)	35

1.	Yamaha	409 Punkte
2.	KTM	402
3.	Kawasaki	318

Langbahn-WM Rzeszów

Ohne Platz Weltmeister



VELDHUIZEN

Weltmeister: Lukas Fienhage ist neuer Langbahn-Champ

Auf der Speedway-Bahn in Rzeszów wurde der 21-jährige Lukas Fienhage neunter Langbahn-Weltmeister aus Deutschland. Im Final-Drama zeigte Mathieu Trésarrieu Nerven, doch der junge Lohner startete einen Husarenritt.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war mit zwei Rennen die kürzeste Langbahn-GP-Saison, aber unter Corona auch die verrückteste. Und sie endete in Rzeszów verrückt auf einer Speedway-Bahn. Aus Morizès war Lukas Fienhage mit drei Punkten Vorsprung auf Mathieu Trésarrieu angereist. Die Titelentscheidung blieb auch in Polen ein Duell zwischen diesen beiden, obwohl der 32-jährige Kenneth Kruse Hansen den letzten GP 2020 mit Punktemaximum gewann. Der Däne war als Sechster in Morizès chancenlos, qualifizierte sich aber direkt für das Finale, während Fienhage (2. nach den Vorläufen) und Trésarrieu (3.) den Umweg über die K.-o.-Läufe nehmen mussten. Fienhage wählte Startplatz Blau fürs Finale, Trésarrieu die Außenbahn. Doch nach dem Start fand sich der Niedersachse innen eingeklemmt am Ende des Feldes, direkt vor ihm Trésarrieu, vor den er kommen musste, um den Titel zu holen. Dann startete er einen Husarenritt, außen vorbei an Trésarrieu, Zach Wajtknecht und Wildcard-Fahrer Stanislaw Burza, hinter GP-Sieger Hansen und holte damit nach Martin Smolinski 2018 den Titel wieder nach Deutschland.

„Es gab keinen Platz, aber irgendwie bin ich da doch noch durchgekommen. Ich bin von 5 auf 2 vorgefahren. Damit habe ich gezeigt, dass ich verdient Weltmeister bin“, so der fast sprachlose Norddeutsche.

Trésarrieu war auf den letzten Platz zurückgefallen und deshalb punktgleich mit Tagessieger Hansen. Zu dem fälligen Stechen trat der völlig frustrierte Franzose nicht mehr an – Hansen wurde in seiner Debutsaison Vize.

In 2021 werden zumindest Fienhage und Max Dilger die deutschen Farben vertreten, Stephan Katt (12.) ist raus. ■

WM-ENDSTAND

Endstand nach 2 Läufen

1.	Lukas Fienhage (D)	47 Punkte
2.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	37+4
3.	Mathieu Trésarrieu (F)	37+N
4.	Zach Wajtknecht (GB)	32
5.	Romano Hummel (NL)	30
6.	Theo Pijper (NL)	26
7.	James Shanes (GB)	21
8.	Stanislaw Burza (PL)	19
9.	Max Dilger (D)	19
10.	Chris Harris (GB)	18
11.	Josef Franc (CZ)	11
12.	Stephan Katt (D)	8
13.	Martin Malek (CZ)	5
14.	Thomas H. Jonasson (S)	5
15.	Stephane Trésarrieu (F)	4

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1957/69 Alfa Romeo 2000/2600 Touring Spider, nur perfekt… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

BMW

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



BMW i8 Roadster, Zustand: neuwertig, 5800 km, Vollausstattung, unfallfrei, 112.000,- € (MwSt. awb.). Tel. 0171/6236063

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



840 Ci, 1995, orig. 67000 km, 6-Gang, Bestzustand, Garantie, 39.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54267



2002 BMW Z8, Stratusgrau, 1. Hand, perfekt! € 278.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1957 BMW 507 Serie I, Vollrestauriert - 100 % - ! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar



1936 Jaguar S.S. 4-Seater Tourer, Phantastische Rarität! € 195.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Jaguar E-Type Serie 1 Roadster, 5/67, WGA 178.000,- Classic Data, dunkelrot/-creme, Linkslenker, 139.000,-, Inzahlungnahme. Tel. 0172/4540000

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Land Rover



Range Rover Classic 3.5, 1975, Klima, Top-Vollrestauration, H-Kennz., 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54271

Mercedes

Privatverkauf. SLS, dt. Auto, neuw., nur 1300 km, 1 Besitzer, gekauft als Anlageobj., imm.-grau-met., Leder schw., VP 275.000,- Tel. 0178/5649348

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



Mercedes 200, 5/67, dunkelgrün, alles Original, SSD, Servo, Automatik, Becker NW Rechnung, 25.000,-. Tel. 0172/4540000



1957/63 Mercedes 300 SL Roadster, gute Farbe, Scheibenbremsen… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



SL 63 AMG Unikat, 47600 km, 463 kW (630 PS), 1050 Nm, EU 6, TÜV eing., HU 09/22, scheckheftgepflegt, Drivers Package Vmax > 300, Vollausstattung, designo diamantweiß, Klima, Nappa Ledersitze, Panorama Variodach, 82.470,- €. Raum Regensburg, Tel. 0171/7246712

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54197



SL 600, V12, 1. Hand mit Gutachten 2+, orig. 97000 km, EZ 97, MB Service, Reifen & TÜV neu, VB 46.900,- €. 0170/6823950

www.Rennsportshop.com

Porsche

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

911 Turbo Cabriolet, EZ 18.02.2011, 28000 km, Autom. (PDK), eisblau-met., Lederausst. inkl Sitze seeblau, Topzustand, gepflegt, 1. Hd., Scheckheft, Standort bei Frankfurt/Main, von privat, € 95.900,-. Tel. 0160/92192445

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H

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

Renn/Rallye

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

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

Renntransporter



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

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo



Volvo P 1800, 7/68, US-Import, auf EG umgebaut, total restauriert, Classic Data 2, 39.500,-. Tel. 0172/4540000

VW



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

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most (CZ) 27.10.2019. www.amc-burgau.de

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO.DE



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 42/20

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	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 2 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 3 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 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.

Name / Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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



MOTORSPORT IMAGES

Versteckte F2-Auto: Dank TecPro-Banden blieben Luca Ghiotto und Jack Aitken beim Horror-Crash in Sotschi unverletzt

DTM leider tot!

zur Zukunft der DTM
MSa 41/2020

Der DTM geht zum zweiten Mal in ihrer Historie die Puste aus. Warum? Sinnlose Internationalisierung, überzogene Kosten, Ignoranz und Egoismus der Autohersteller. Zack! Aus! Fertig? Weit gefehlt! Statt aus den alten Fehlern zu lernen, will Gerhard Berger jetzt neue machen. Wozu Konkurrenz für ADAC GT Masters und GT World Challenge? Wozu GT3-Boliden mit DTM-Spielereien wie dem Klapp-Flügel „aufmotzen"? Die DTM war eine tolle Serie, als die Herren mit den Ringen noch nicht Kreise um alle fuhren. Herr Berger, gehen Sie Ski fahren! Die DTM ist leider tot.

Mathias Keller
D-37520 Osterode am Harz

Dass die DTM endlich auf Teams und nicht auf Hersteller setzt, sind gute Nachrichten. Leider gibt es bei der FIA aktuell keine 400-PS-Tourenwagen. Ein eigenes Reglement ist immer zum Scheitern verurteilt. Wer jetzt ein Problem mit den GT3 hat, sollte sich fragen, ob ein Klasse 1 Honda NSX nicht auch mehr Sport- als Tourenwagen ist. Schade nur, dass Ford, Opel, Alfa Romeo und Volvo kein passendes Auto im Programm haben.

Rüdiger Wirtz
D-53881 Euskirchen

Die GT3-Klasse hat absolute Berechtigung als Plattform für Sportwagenhersteller. Allerdings braucht es daneben ebenso starke Plattformen für den Tourenwagensport! Gute Ansätze wie die italienische Superstars-Klasse oder die DTC/DPM in Deutschland sind entweder durch Fehlentscheidungen oder Mangel an Interesse gescheitert, sicherlich aber nicht an der Machbarkeit. Die vorherrschende „elektrifizierte Denkweise" erscheint bei genauerem Hinsehen eher als Sackgasse. Die TCR-Idee ist sicher eine gute Basis für die kommerzialisierten Rennabteilungen der Hersteller, letztlich aber kein dauerhafter Ersatz für Teams mit Entwicklungsanspruch.

Beat Maurer,
CH-5035 Unterentfelden

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.

11. Okt.: DSK Asphalt Training Warstein
31. Okt. /1. Nov.: DSK Schotter Performance Training Area 39
14. Nov.: DSK Freies Fahren Hockenheim

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Samstag, 03. Oktober

11.45	TCR Germany Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
12.45	GT Masters Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
14.40	Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.30	ADAC GT4 Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
ab 16.40	Supercars Tailem Bend (2), Highlights	Sport 1+*
22.15	Rallye-EM Fafe, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 2*

Sonntag, 04. Oktober

10.25	Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.20	TCR Germany Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.00	GT Masters Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
14.30	ADAC GT4 Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.00	Carrera Cup Sachsenring, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 21.15	AvD & GT Masters Magazin (+ Carrera Cup)	Sport 1
20.00	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Sport 1+*
23.30	Rallye-EM Fafe, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Montag, 05. Oktober

ab 05.45	ADAC-WE Sachsenring, alle Rennen (Wh.)	Sport 1+*

Dienstag, 06. Oktober

22.30	Rallye-EM Fafe, ERC All Access	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 30. September

ab 21.30	MX-WM Mantova (2), alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Freitag, 02. Oktober

19.00	Speedway-WM, Torun (1) **LIVE**	Sport 1+*

Samstag, 03. Oktober

10.50	SBK-WM Magny-Cours, Superpole **LIVE**	Eurosport 2*
13.40	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
19.00	Speedway-WM, Torun (2) **LIVE**	Sport 1+*
21.30	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Sonntag, 04. Oktober

10.50	SBK-WM Magny-Cours, SP Race **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	MX2-WM Mantova (3), 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.15	SBK-WM Magny-Cours, SP Race (Aufz.)	Servus TV
13.45	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
17.00	BSB Donington Park, 2. & 3. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
18.00	SSP-WM Magny-Cours, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
18.30	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 21.00	MX-WM Mantova (3), alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 02. Oktober

ca. 21.30	IndyCar Indianapolis, 1. Rennen **LIVE**	dazn.de*

Samstag, 03. Oktober

ca. 18.00	IGTC 8h Indianapolis, Qualifying **LIVE** www.intercontinentalgtchallenge.com	
ca. 20.30	IndyCar Indianapolis, 2. Rennen **LIVE**	dazn.de*

Samstag, 03. Oktober/Sonntag, 04. Oktober

–	ADAC-WE Sachsenring, alle Rennen **LIVE**	sport1.de

Sonntag, 04. Oktober

ca. 05.40	SuperGT Fuji, Rennen **LIVE** http://youtube.com/user/nismotv2013	
ca. 15.45	IGTC 8h Indianapolis, Rennen **LIVE** www.intercontinentalgtchallenge.com	

*kostenpflichtig

Vorschau



WILHELM

F1 Nürburgring-Vorschau: Alle Infos zum Grand-Prix-Comeback in der Eifel



ADAC

ADAC GT Masters: Großes Rennsportwochenende am Sachsenring



WORLDSBK

Superbike-WM: Holt Jonathan Rea in Magny-Cours erneut vorzeitig den Titel?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02./03.10.	IndyCar Series, Indianapolis	USA
02.–04.10.	Rallye-EM, Fafe/Montelongo	P
03./04.10.	ADAC GT Masters/TCR/GT4, Sachsenring	D
03./04.10.	Porsche Carrera Cup, Sachsenring	D
03./04.10.	NASCAR Euro Series, Zolder	B
04.10.	Intercont. GT Challenge, 8h Indianapolis	USA
04.10.	NASCAR Cup Series, Talladega	USA
04.10.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

30.09.	Motocross-WM, Mantova (2)	I
02.10.	Speedway-U21-WM-Finale, Pardubice	CZ
02.10.	Speedway, Rzeszow (gg. Wittstock)	PL
02./03.10.	Speedway-WM, Torun (2 Rennen)	PL
03.10.	US-Motocross Nationals, Lakewood	USA
03.10.	Flattrack-WM, Pardubice	CZ
03.10.	Speedway, Meißen	D
03./04.10.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F
03./04.10.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Aragón	E
03./04.10.	ADAC MX Masters, Tensfeld	D
03./04.10.	British Superbikes, Donington Park	GB
03./04.10.	Grasbahnrennen, Neuenhasslau	D
04.10.	Motocross-WM, Mantova (3)	I

FREUDE AM SIEGEN



Herzlichen Glückwunsch an ROWE Racing und BMW Motorsport zum Gesamtsieg und vielen Dank für das Vertrauen in unsere KW competition TTSP35 4A Dämpfertechnologie.

24h NÜRBURGRING WINNER
2006, 2007, 2008, 2009, 2011, 2018 & 2020



FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.

KW®

www.KWsuspensions.de

www.MediaTel.biz | Fotos: KW/Gruppe C photography