

MOTOR SPORT aktuell

NR. 49 / 18. NOVEMBER 2020

GP Türkei: Regenkönig Hamilton

Sieben Titel wie Schumi



Moto2 in Valencia
**WM-Kampf
spitzt sich zu**

WTCR-Finale in Aragón
**Lynk & Co sahnt
ganz groß ab**

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



Sportwagen-WM: Finale Bahrain
**Aston Martin – erst
Titel, dann Ausstieg?**



MotoGP in Valencia, Teil 2
**Außenseiter Joan Mir
der neue Weltmeister**



IMSA-Meisterschaft in Sebring
**Mazda gewinnt, doch
Acura holt die Titel**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamilton krönt siebten WM-Titel mit einem Sieg **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum GP Türkei **S. 6**
- Formel 1** Hamiltons Meisterstück, Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
- Formel 1** Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 10**
- Sportwagen** Mazda gewinnt 12h Sebring, Acura Meister **S. 12**
- Sportwagen** Porsches GT-Doppelsieg beim IMSA-Finale **S. 14**
- Sportwagen-WM** Toyota siegt zum Ende der LMP1-Ära **S. 16**
- Sportwagen** Ferrari taktiert sich zum Endurance-Triumph **S. 18**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 20**
- Rallye** Interview Elfyn Evans, internationale News **S. 22**
- Rallye-Historie** Toivonen siegt bei der RAC-Rallye 1980 **S. 24**
- Tourenwagen** Ehlacher holt sich den WTCR-Titel **S. 26**
- Tourenwagen** BTCC-Finale Brands Hatch und News **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Mir krönt sich in Valencia zum Weltmeister **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
- Moto2-WM** Martín gewinnt, Vierkampf um den Titel **S. 34**
- Moto3-WM** Arbolino nach Sieg wieder im WM-Rennen **S. 36**
- Straßensport** Rookies Cup Valencia und Nachrichten **S. 38**
- Historie** Raymond Roches Superbike-WM-Titel 1990 **S. 40**
- Offroad** 20. Todestag von Simon Wigg, aktuelle News **S. 41**
- Offroad** Finale der Enduro-WM und News vom Motocross **S. 42**

Leserservice:

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

18

Europa-Finale der GT World Challenge in Le Castellet: Ferrari fährt mit kluger Taktik zum Titel



22

Elfyn Evans im Interview: Wie sich der WM-Tabellenführer auf die Monza-Rallye vorbereitet – falls sie stattfindet



42

Enduro-WM: Die Weltmeisterschaft der Gelände-Ritter erlebte in Portugal ein furioses Finale



Editorial

Mit dem WEC-Finale in Bahrain und dem IMSA-Finale in Sebring ging letztes Wochenende die Langstreckensaison zu Ende. Was bringt die Zukunft?

Wenn Serienbetreiber und Promoter von einer „Übergangssaison“ sprechen, schrillen alle Alarmglocken, denn dann ist garantiert etwas Größeres im Busch. Allerdings gibt es in diesem Kontext auch Abnutzungserscheinungen: Im Langstreckensport hängeln sich die Macher seit Jahren von einer Übergangssaison in die nächste. In der Sportwagen-WM (WEC) ist der Übergang seit dem LMP1-Ausstieg von Porsche Ende 2017 sogar der Normalzustand: Erst wurde das Hypercar-Reglement gelauncht, dann wurde es erweitert und ergänzt (richtig, noch mehr Übergang), dann wurden die Hypercars mangels Nachfrage mit der geplanten IMSA-Topklasse DPI 2.0 vermählt, Stichwort LMDh. Dann kam Corona – und mit dem Virus gleich die nächste Übergangsphase.

Die zweite wichtige Langstreckenserie, die IMSA-Meisterschaft in Amerika, wurde von den Übergängen der WEC quasi mitgerissen: Die weiterentwickelte und um Hybrid ergänzte Topklasse DPI 2.0 hätte eigentlich 2021 an den Start rollen sollen. Dann wurde diese Kategorie mit der Hypercar-Klasse der WEC verzerrt, was alle Pläne um ein Jahr nach hinten schob. Jetzt kam Corona obendrauf – also wird schon heute die Saison 2022 zu einem weiteren Übergangsjahr erklärt.

Das Drama um die Prototypen-Topklasse weitet sich zur Zangenbewegung aus, weil das Thema Hypercar/LMDh mit der Zukunft der zweiten Klasse im Langstreckensport unlösbar verknüpft ist, nämlich der GT-Kategorie: Weil ein LMDh-Programm für die Gesamtsiegle-Klasse in Zukunft ungefähr so viel kostet wie

bisher ein Engagement in der Werkssportklasse GTE, dünnt diese Kategorie aus. Ford ist schon weg, BMW und Porsche reduzieren ihre Werksengagements in WEC und IMSA.

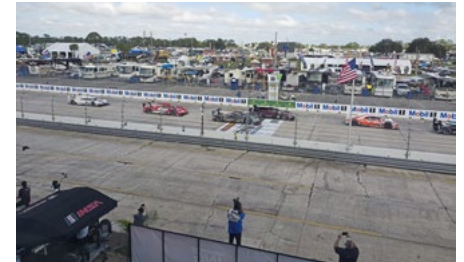
Wie geht es weiter? Wann endet der endlose Übergang? In Sebring zeichnete sich ab, dass die LMDh-Klasse ab 2023 ein solides Fundament haben dürfte (siehe Seite 20): Fünf bis sechs Hersteller liebäugeln mit dem Thema LMDh. Und alle warten auf Porsche. Die Schwaben wollen in den nächsten drei Wochen den Einstieg beschließen. Wenn Ferrari folgen sollte, wäre das ein entscheidender Etappen-Erfolg, der den Zutritt von Acura, GM, Mazda, McLaren und Hyundai beflügeln könnte. Ein LMDh-Engagement von Porsche und Ferrari würde auch die Zukunft der GTE-Klasse besiegeln, weil sich beide Hersteller dann aus der GTE verabschieden werden. Für den Langstreckensport wäre ein Umschwenken auf die günstigere GT3-Klasse gesetzt.

Wenn das alles so kommt, wäre die Zukunft des Langstreckensports mittelfristig solide aufgestellt: Die Topklassen wären im Vergleich zur LMP1-Hybrid-Ära supergünstig und sogar Kundensport-kompatibel. Die GT3-Klasse ist schon jetzt ein kosteneffizienter Selbstläufer. Nach Jahren des Übergangs könnte der Langstreckensport binnen der nächsten zwei Jahre also tatsächlich final gesunden.

Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



IMSA-SAISONFINALE IN SEBRING

Die 68. Ausgabe des 12h-Rennens fand zum ersten Mal in seiner Geschichte nicht im Frühjahr statt: Wegen Corona musste der Klassiker auf Mitte November verlegt werden. Beim Start gingen trotz der anhaltenden Coronakrise 31 Fahrzeuge ins Rennen. Mehrere 10 000 Fans schauten dabei zu.



SELFIE MIT OLLY FÜR SEIN FINALE

Oliver „Olly“ Gavin (r.) bestritt in Sebring sein letztes Rennen als Stammpilot bei Corvette Racing. Der Brite fuhr seit 2001 (!) für das Werksteam von Corvette, die Liste an Siegen und Titeln ist unglaublich lang. Wir werden den Abschied des Corvette-Werkspiloten in einer separaten Geschichte in Motorsport aktuell würdigen.



GELD SPIELT EINE KLEINE ROLLE

Das amerikanische WeatherTech-Imperium sponsort die IMSA-Serie, dazu fährt der Sohn des Gründers, Cooper MacNeil, auf einem Ferrari 488 GT3 in der Serie mit. Dass Geld in der Familie nur eine kleine Rolle spielt, sieht man auch am Bugatti-Privatauto von MacNeil. Der plant übrigens für 2021 den Aufstieg in die GTLM-Klasse – mit Ferrari.



28

BTCC-Finale in Brands Hatch: Der Show-down zwischen Turkington und Sutton

BTCC

Hamilton stark, Ve

Lange sträubten sich die Regenreifen auf dem Mercedes W11. Doch je abgefahrenere die Intermediates, desto mehr trumpfte Lewis Hamilton auf. Das neunte Podest in der Karriere von Sergio Pérez war überfällig, der dritte Platz von Sebastian Vettel eine Überraschung.

Von: **Andreas Haupt**

Warum gewann doch wieder Hamilton?

Die Startaufstellung versprach eine Überraschung. Lance Stroll auf Pole, Lewis Hamilton nur Sechster. Doch am Ende triumphierte wieder der alte und neue Weltmeister, obwohl die Rennstrecke wie in der Qualifikation nass war. Zwischenzeitlich lag Hamilton mehr als 20 Sekunden zurück, doch im Ziel mehr als eine halbe Minute vorn. „Ein Rennsieg gegen jede Erwartung“, fasste Teamchef Toto Wolff zusammen.

Mercedes war in Istanbul so langsam und verwundbar wie nie in dieser Saison. Es dauerte bis nach Rennhalbzeit, bis die Seriensieger am 14. Rennwochenende des Jahres durchstarteten. Bis dahin quälten sie sich mit zu kalten Reifen. Hamilton spielte seine Routine aus und erlaubte sich nur kleinere Fehler, die kaum Zeit kosteten. Im Gegensatz zu Teamkollege Valtteri Bottas, der sich mit einer krummen Lenkung sechs Mal wendete, oder Max Verstappen, der hinter Sergio Pérez kreiselte. „Unser Auto war phasenweise nicht konkurrenzfähig und sehr schwer zu fahren. Lewis hat es auf der Strecke gehalten. Und am Ende ist er allen einfach davongefahren“, applaudierte Wolff.

Hamilton schlug zu, als die Reifen endlich mitspielten. Er verstand es wie kein Zweiter, die Phase des Grainings zu überstehen, durch die alle Fahrer auf den Intermediates nach frühen ersten Boxenstopps durch mussten. Es schälten sich Gummischnipsel von der Oberfläche,

was die Haftung verringerte. Dagegen wirkt nur ein Rezept, auch wenn der Verstand etwas anderes sagen mag: schneller fahren, damit sich die obere Schicht abrubbelt. Danach war der Intermediate zwar ein verkappter Slick, hielt aber die Temperatur.

Die Konkurrenz ließ sich von den körnenden Reifen beirren und entschied sich in der Mehrzahl für einen weiteren Boxenstopp. Nur Pérez blieb auf der Bahn, hatte aber einen höheren Reifenverschleiß. Es machte sich für Mercedes bezahlt, mit den Entwicklungen der letzten Jahre auf ein reifenschonendes Auto hingearbeitet zu haben. Dafür bezahlte man zwar in der Qualifikation, gewann aber im Rennen. In der 37. Runde knackte Hamilton dank DRS den Racing Point und verschwand am Horizont. Einen späten Sicherheitsstopp lehnte er ab. „Ich habe schon einmal eine WM in der Box mit abgefahrenen Reifen versenkt. So etwas wie in China 2007 passiert mir kein zweites Mal.“

Wieso stürzte Stroll ab?

Stroll war der Gewinner des Samstags und der Verlierer des Rennsonntags. Wer auf Pole startet und dann Neunter wird, hat etwas falsch gemacht. Bis zur 36. Runde, bis zu seinem zweiten Reifenwechsel, führte der Kanadier vor dem Teamkollegen. Doch seine Intermediate-Reifen körnten stark. Das Team zog die Notbremse, weil Stroll immer langsamer wurde. Der erneute Reifenwechsel entpuppte sich als Nieter. Das Graining kehrte auf dem neuen Satz sofort zurück und bremste ihn stärker ein.

Sein Team lieferte erst mit Verspätung eine Erklärung. Eines der Leitbleche unter dem Frontflügel sei während der Fahrt lose geworden und habe sich so auf der Unterseite verkeilt, dass die Fahrzeugfront Abtrieb verlor. Das habe zu Untersteuern geführt, was die Vorderreifen killte. Sicher hatte auch die Fahrweise etwas mit dem verschärften Graining zu tun. Stroll bedauerte: „Wahrscheinlich wäre es besser gewesen, auf die neue Garnitur zu verzichten und stattdessen mit der alten weiterzufahren, bis



Vettel greift nach Stroll: Der Ferrari-Pilot fährt einen starken Grand Prix, der Kanadier fällt von Pole auf Platz 9



Intermediates werden zu Slicks: Sieger Hamilton fährt die grün markierten Pirellis über 50 der 58 Rennrunden

ttel kann es noch



Null Grip abseits der Ideallinie: Ricciardos Versuch, Norris abzuwehren, endet in einem Dreher auf dem spiegelglatten Asphalt des Istanbul Parks



der Reifen von selbst geputzt ist.“ So machte es Hamilton.

Dieses Mal hatte Pérez Glück mit der Strategie. Die Überlegung eines zweiten Stopps wurde nach den Erfahrungen von Stroll verworfen. Stattdessen harter der Mexikaner bis zum bitteren Ende aus. Es wurde eine Zitterpartie. In der letzten Runde hatte Ferrari den Racing Point eingeholt. Pérez profitierte davon, dass sich Leclerc bei seinem Angriff verschätzte. Eine Runde mehr, und Pérez wäre vom Podest geflogen. „Die Reifen haben stark vibriert und standen kurz vor der Explosion.“

Warum trumpfte Ferrari plötzlich auf?

Kein Team sammelte in Istanbul mehr Punkte als Ferrari. Die starke Vorstellung lässt sich über die Reifen erklären. Der Ferrari war schon am Samstag schnell auf den Intermediates, die im Rennen hauptsächlich eingesetzt wurden. Auf den Regenreifen hatte Ferrari hingegen seine liebe Not. In der Quali mehr als im Rennen. „Es war weniger Wasser auf der Strecke. Die Rundenzeiten waren schneller. So konnten wir leichter Reifentemperatur erzeugen. Racing Point flog uns trotzdem davon. Wir haben noch viel Arbeit, den Regenreifen zu verstehen“, sagte Vettel.

Dessen Rennen prägte die Startrunde. Der Heppenheimer kehrte auf dem dritten Platz zurück, obwohl er nur vom elften gestartet war. Vettel biss sich in der Spitzengruppe fest und konnte erstmals in dieser Saison sein Tempo fahren – ohne Verkehr vor der Nase. Leclerc machte nach einem schlechten Start eine andere Erfahrung. Nur zwei frühe Reifenwechsel holten ihn aus den Niederungen des Klassements. In Runde 40 kreuzten sich die Wege der Ferrari erstmals. Der schnellere Leclerc überholte den behutsameren Vettel. Doch der Monegasche erlaubte sich den einen Fehler zu viel. Ein Verbremser in der drittletzten Kurve warf ihn vom Podest.

Sie werden sich vielleicht fragen, warum Vettel überhaupt einen zweiten Satz des Intermediates in der 33. Runde abholte?

Wegen der guten Rundenzeiten des Teamkollegen. Wegen des Grainings der Reifen, das Vettel nicht überwinden konnte. Wegen des drohenden Regenschauers in der Schlussphase. Dagegen wollte sich Ferrari mit neuen Reifen absichern. Deshalb verzichtete man auch auf das Risiko, Slickreifen aufzuziehen, worüber Vettel nachdachte.

Warum wurde so wenig überholt?

Schon am Start kamen die Autos auf der linken Fahrspur auf dem spiegelglatten Asphalt überhaupt nicht vom Fleck. Schon auf den ersten 100 Metern zeigte sich, dass es im Istanbul Park nur einen Weg über die 5,338 Kilometer gibt – von Anfang bis zum Schluss, obwohl der Asphalt mehr und mehr auftröcknete.

Leclerc machte vor, wieso. Der WM-Fünfte rutschte in der letzten Runde nach der Attacke gegen Pérez neben die Bahn, weil er die Spitzkehre neben der Ideallinie anbremsste. „Ich habe nichts Wildes gemacht. Bremspunkt und -druck waren wie in den Runden zuvor. Und trotzdem haben die Vorderreifen blockiert. Ich hätte es wissen müssen, dass neben der Rennlinie wirklich null Grip ist. Ich habe es falsch eingeschätzt und bezahlt“, berichtete der Ferrari-Pilot.

Weil es nur eine Ideallinie gab, die halbwegs Haftung bot, traute sich später im Rennen auch keiner, auf Slicks zu wechseln. „Wenn du da einmal neben die saubere Linie gekommen wärst, wären die Reifentemperaturen zusammengefallen. Dann wärst du nicht mehr vorwärts gekommen“, glaubt Daniel Ricciardo.

Im ersten Rennteil gab es praktisch nur Positionswechsel, wenn der Vordermann einen Fehler machte. Das hatte nicht nur mit dem Asphalt zu tun, sondern auch mit einer Entscheidung der Rennleitung. Weil es nass war, gab sie die Überholhilfe DRS erst ab der 30. Runde frei. Dann konnte der Hintermann mit offenem Heckflügel und Windschatten mit Schwung vorbeifahren und sich noch vor dem Bremspunkt wieder auf der richtigen Spur einordnen. ■

XPB

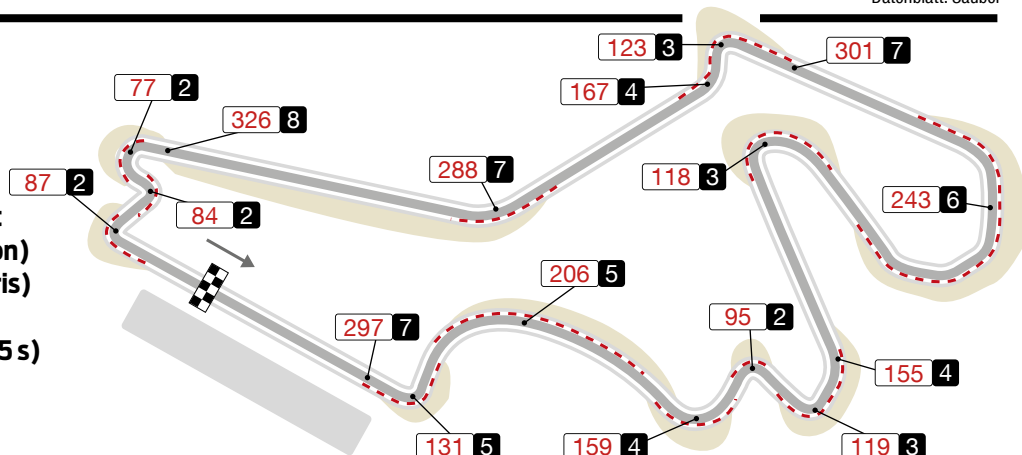
XPB

GP TÜRKEI: 14. VON 17 LÄUFEN/15. NOVEMBER 2020

STRECKENDATEN

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

Streckenlänge: **5,338 km**
 Runden: **58**
 Distanz: **309,396 km**
 Zuschauer: **0**
 Wetter: **12 Grad, verregnet**
 Topspeed Qualifikation: **268,3 km/h (Albon)**
 Topspeed Rennen: **308,5 km/h (Norris)**
 Gangwechsel/Runde: **44**
 Vollast %/längste Passage: **68%/1160 m (= 15 s)**
 Führungswechsel: **6**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lance Stroll, CDN	18
	Racing Point-Mercedes, 1.47,765 min	
2	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Honda, 1.48,055 min	
3	Sergio Pérez, MEX	11
	Racing Point-Mercedes, 1.49,321 min	
4	Alexander Albon, THA	23
	Red Bull-Honda, 1.50,448 min	
5	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Renault, 1.51,595 min	
6	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.52,560 min	
7	Esteban Ocon, F	31
	Renault, 1.52,622 min	
8	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.52,745 min	
9	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.53,258 min	
10	Antonio Giovinazzi	99
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.57,226 min	
11	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.55,169 min	
12	Charles Leclerc, MC	16
	Ferrari, 1.56,696 min	
13	Kevin Magnussen, DK	20
	Haas-Ferrari, 2.08,007 min	
14	Lando Norris*, GB	4
	McLaren-Renault, 1.54,945 min	
15	Carlos Sainz**, E	55
	McLaren-Renault, 1.55,410 min	
16	Daniil Kvyat, RUS	26
	Alpha Tauri-Honda, 2.09,070 min	
17	Romain Grosjean, F	8
	Haas-Ferrari, 2.12,909 min	
18	Nicholas Latifi***, CDN	6
	Williams-Mercedes, 2.21,611 min	
19	Pierre Gasly****, F	10
	Alpha Tauri-Honda, 1.58,556 min	
20	George Russell***, GB	63
	Williams-Mercedes, 2.10,017 min	

Startnummer
 * +5 Plätze, Missachtung gelbe Flaggen
 ** +3 Plätze, Blockade
 *** Start aus Boxengasse
 **** Motorwechsel

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	58/22	1:42.19,313 h = 181,425 km/h	R/I	1 (23,860 s)	1.39,413 min
2. Pérez	58/2	+ 31,633 s	R/I	1 (25,163 s)	1.40,392 min
3. Vettel	58	+ 31,960 s	R/I/I	2 (49,423 s)	1.39,662 min
4. Leclerc	58	+ 33,858 s	R/I/I	2 (47,962 s)	1.39,961 min
5. Sainz	58	+ 34,363 s	R/I/I	2 (47,447 s)	1.38,754 min
6. Verstappen	58/1	+ 44,873 s	R/I/I/I	3 (69,561 s)	1.38,431 min
7. Albon	58/1	+ 46,484 s	R/I/I	2 (45,092 s)	1.39,099 min
8. Norris	58	+ 61,259 s	R/I/I	2 (46,370 s)	1.36,806 min
9. Stroll	58/32	+ 72,353 s	R/I/I	2 (47,380 s)	1.39,921 min
10. Ricciardo	58	+ 95,460	R/I/I	2 (46,678 s)	1.40,677 min
11. Ocon	57		R/R/I	2 (49,194 s)	1.41,006 min
12. Kvyat	57		R/I	1 (23,417 s)	1.41,019 min
13. Gasly	57		R/I/I	2 (46,957 s)	1.39,586 min
14. Bottas	57		R/I/I	2 (46,251 s)	1.38,193 min
15. Räikkönen	57		R/I/I/I	3 (85,301 s)	1.39,743 min
16. Russell	57		I/I/I	2 (45,580 s)	1.40,814 min
17. Magnussen	55	Aufgabe: Rückstand (P17)	W/I/I	2 (178,516 s)	1.40,948 min
18. Grosjean	49	Unfallschaden (P17)	W/I/I		1.43,281 min
19. Latifi	39	Unfallschaden (P19)	I/I/I		1.43,495 min
20. Giovinazzi	11	Getriebe (P16)	W/I		1.51,122 min

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	10*	307 Punkte
2. Bottas	2	197 Punkte
3. Verstappen	1	170 Punkte
4. Pérez		100 Punkte
5. Leclerc		97 Punkte
6. Ricciardo		96 Punkte
7. Sainz		75 Punkte
8. Norris		74 Punkte
9. Albon		70 Punkte
10. Gasly	1	63 Punkte
11. Stroll		59 Punkte
12. Ocon		40 Punkte
13. Vettel		33 Punkte
14. Kvyat		26 Punkte
15. Hülkenberg		10 Punkte
16. Räikkönen		4 Punkte
17. Giovinazzi		4 Punkte
18. Grosjean		2 Punkte
19. Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	10:4
Verstappen – Albon	14:0
Vettel – Leclerc	3:11
Sainz – Norris	7:7
Ricciardo – Ocon	13:1
Gasly – Kvyat	12:2
Pérez – Stroll	8:3
Räikkönen – Giovinazzi	8:6
Grosjean – Magnussen	7:7
Russell – Latifi	14:0
Stroll – Hülkenberg	1:1
Pérez – Hülkenberg	1:0

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	12*	504 Punkte
2. Red Bull-Honda	1	240 Punkte
3. Racing Point-Mercedes		154 Punkte
4. McLaren-Renault		149 Punkte
5. Renault		136 Punkte
6. Ferrari		130 Punkte
7. Alpha Tauri-Honda	1	89 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		8 Punkte
9. Haas-Ferrari		3 Punkte





















GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1.35,077 min	29
2. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,241 s	27
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,430 s	26
4. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,466 s	26
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,543 s	29
6. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,661 s	27
7. Lando Norris	McLaren	+ 2,139 s	21
8. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,426 s	21
9. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 2,552 s	23
10. Esteban Ocon	Renault	+ 3,351 s	23
11. Nicholas Latifi	Williams	+ 3,431 s	18
12. Sergio Pérez	Racing Point	+ 3,535 s	22
13. Lance Stroll	Racing Point	+ 4,407 s	21
14. Romain Grosjean	Haas	+ 4,948 s	25
15. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 5,148 s	12
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 5,958 s	23
17. Kevin Magnussen	Haas	+ 6,777 s	21
18. Daniel Ricciardo	Renault	+ 10,079 s	20
19. Carlos Sainz	McLaren	+ 11,385 s	12
20. George Russell	Williams	+ 14,179 s	17

GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1.28,330 min	37
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,401 s	45
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,575 s	43
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,850 s	39
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,033 s	42
6. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,359 s	43
7. Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,614 s	43
8. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,692 s	41
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,967 s	38
10. Lando Norris	McLaren	+ 2,405 s	39
11. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,774 s	38
12. Esteban Ocon	Renault	+ 3,050 s	36
13. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 3,163 s	39
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 3,168 s	40
15. Daniel Ricciardo	Renault	+ 3,330 s	35
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 3,602 s	43
17. George Russell	Williams	+ 3,972 s	39
18. Romain Grosjean	Haas	+ 4,240 s	33
19. Kevin Magnussen	Haas	+ 4,477 s	37
20. Nicholas Latifi	Williams	+ 5,158 s	40

FAHRERNOTEN

-  **10/10** Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **04/10** Ø 7,21
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **09/10** Ø 6,14
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** Ø 7,86
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **04/10** Ø 8,57
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **07/10** Ø 6,29
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 7,43
Carlos Sainz
McLaren
-  **08/10** Ø 7,43
Lando Norris
McLaren
-  **07/10** Ø 7,86
Daniel Ricciardo
Renault F1
-  **07/10** Ø 6,57
Esteban Ocon
Renault F1
-  **05/10** Ø 7,50
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri
-  **06/10** Ø 6,29
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri
-  **10/10** Ø 8,42
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **08/10** Ø 7,08
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **07/10** Ø 6,71
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **04/10** Ø 5,86
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **08/10** Ø 6,50
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **04/10** Ø 6,21
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **05/10** Ø 6,36
George Russell
Williams
-  **03/10** Ø 5,50
Nicholas Latifi
Williams

GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1.48,485 min	6
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,945 s	9
3. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,574 s	5
4. Esteban Ocon	Renault	+ 5,412 s	9
5. Lando Norris	McLaren	+ 5,510 s	7
6. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 6,005 s	14
7. Sergio Pérez	Racing Point	+ 7,092 s	6
8. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 7,181 s	4
9. Kevin Magnussen	Haas	+ 7,393 s	4
10. Lance Stroll	Racing Point	+ 8,339 s	5
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 9,990 s	6
12. Carlos Sainz	McLaren	+ 11,063 s	7
13. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 13,840 s	10
14. Pierre Gasly	AlphaTauri	+ 13,988 s	7
15. Romain Grosjean	Haas	+ 16,263 s	5
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 17,866 s	13
17. Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 20,883 s	8
18. George Russell	Williams	keine Zeit	1
19. Nicholas Latifi	Williams	keine Zeit	1
20. Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	3

STATISTIK DES WOCHENENDES

3

Lewis Hamilton, Sergio Pérez und Sebastian Vettel teilten sich das Podest in der Türkei. Ausgerechnet die drei Piloten, die schon 2011 beim letzten Grand Prix in Istanbul am Start standen. Vettel gewann damals, Hamilton wurde Vierter und Pérez 14. Ferrari feierte das dritte Podest des Jahres und hat damit eines mehr gesammelt als 2014, im verkorksten ersten Jahr der V6-Turbo-Hybrid-Motoren. Für Vettel war es der erste Podestplatz seit dem GP Mexiko 2019. In den 13 vorangegangenen Grands Prix der Saison absolvierte er nicht eine Runde unter den Top 3. In Istanbul belegte Vettel die dritte Position für neun Runden. Der letzte Umlauf war der entscheidende. Weil Pérez und Charles Leclerc sich kabbelten, rückte der Heppenheimer doch noch vor auf den dritten Platz.

ZITAT DES RENNENS

„Ich musste das Tempo einfach verschärfen, um die Reifen freizufahren. Als das Graining weg war, ist der Speed von alleine gekommen. Die abgefahrenen Intermediates hielten schön die Temperatur.“

Lewis Hamilton



Vettel und Pérez beglückwünschen Hamilton zum Sieg und WM-Titel



Titelfeier im kleinen Kreis: Hamilton schreibt Geschichte. Roscoe scheint beeindruckt

XPB

Tribut an den Besten

Lewis Hamilton ist zum siebten Mal Weltmeister. Der Engländer egalisierte Michael Schumachers Rekord mit einem Sieg, der die sehr Guten von den Guten trennt. Hamilton kann auch gewinnen, wenn alle Vorzeichen gegen ihn sprechen.

Von: **Michael Schmidt**

Vornweg zwei Aussagen, die den historischen Moment in Worte fassen. „Wir durften zuschauen, wie Lewis Geschichte schrieb. Es war nicht sein Rennen, und er hat es trotzdem gewonnen. Seine Erfolge werden lange stehen bleiben, und die Geschichte ist noch nicht zu Ende“, applaudierte Sebastian Vettel. Lewis Hamilton krönte sich mit Stil zum siebenfachen Weltmeister. Er gewann in der Türkei ein Rennen, in dem vieles gegen ihn sprach. Der sechste Startplatz, bis zu 24 Sekunden Rückstand auf den Spitzenreiter, ein Auto, das lange brauchte, die Reifen auf Temperatur zu bringen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff stellte sachlich fest: „Heute hat sich Lewis noch teurer gemacht. Er saß nicht im besten

Auto und kam fehlerlos durch ein Rennen, in dem alle anderen Fehler gemacht haben.“

Auch aus den Worten von Daimler-Chef Ola Källenius lässt sich herauslesen, dass diese Ehe fortgesetzt wird. „Wir sind stolz, dass Lewis Teil unserer Familie ist. Er verbessert sich auch dann, wenn du glaubst, dass er sich schon nahe an der Perfektion be-

„Lewis ist gut im Erkennen seiner Schwächen und wie er sie abstellt, Vielen Leuten fehlt diese Selbstkritik. Er sucht ständig nach Perfektion“

Toto Wolff

findet. Neben der Strecke wurde er ein leidenschaftlicher Anwalt für Vielfalt und Integration. Als Team und Firma stehen wir hinter ihm.“

Ginge es nicht um so viel Geld, wäre die Vertragsverlängerung nur Formsache. Die Akzeptanz für Spitzengehälter mag in Zeiten von Jobabbau und Sparmaßnah-

men gering sein, doch dieser Hamilton ist jeden Cent wert. Weil er nie schlechter, sondern immer nur besser wird. Weil er sich ständig hinterfragt und in die Pflicht nimmt. „Er ist sehr gut im Erkennen seiner Schwächen und wie er sie abstellt. Vielen Leuten fehlt die Selbstkritik, sich Fehler einzugestehen. Lewis dagegen ist konstant auf der Suche nach Perfektion“, lobt Wolff seinen teuersten Angestellten.

Immer eine Stufe besser

Hamilton wundert sich manchmal selbst, wie er es immer wieder schafft, die Messlatte noch ein Stück höher zu legen. „Ich glaube, dass ich noch nie auf einem so hohen Niveau gefahren bin wie in dieser Saison. Das kam selbst für mich überraschend. Die Corona-Pause gab mir mehr Zeit, über meine Fehler nachzudenken. Letztes Jahr bin ich starke Rennen gefahren, war aber in der Qualifikation nicht so gut. Deshalb bin ich mit dem Ziel in diese Saison gegangen, an meinen Schwächen zu arbeiten, ohne die Stärken aufzugeben. Ich habe es geschafft, in der Qualifikation besser zu werden, habe mich aber auch im Rennen gesteigert.“

Und die Erklärung dafür? „Wir haben die gleichen Reifen wie 2019. Ich habe besser gelernt,

sie zu nutzen. Ich verstehe nun auch die technische Seite des Autos besser. Es gibt an diesen Autos so viele Einstellungen, dass es leicht ist, irgendetwas zu vergessen. Dann hast du bis zur Qualifikation zum Beispiel nicht alle möglichen Differenzial-Settings ausprobiert. Dir läuft immer die Zeit davon. Am Ende wirst du in eine schnelle Entscheidung gedrängt. Da sind wir durch bessere Kommunikation innerhalb der Truppe effizienter geworden.“

Hamiltons Perfektionswut hört nicht an der Rennstrecke auf. Er hat schnell erkannt, dass ihn Corona auf seinem Weg zu neuen Rekorden hätte ausbremsen können. Da konnten zwei Rennen Pause wie im Fall von Sergio Pérez das Pendel leicht auf die falsche Seite zum Ausschlagen bringen. Hamilton lebte seit Saisonbeginn wie ein Mönch. Was gerade ihm, der vorher rastlos in der Welt herumflog, besonders schwer gefallen sein muss. „Keine Restaurants, keine Partys, keine Freunde treffen, dafür viel Meditation. Abends Room Service im Hotel. Seit ich acht Jahre alt bin, war ich nicht mehr über so lange Strecken zu Hause. Das war eine neue Erfahrung. Ich habe gelernt, allein zu leben.“ Toto Wolff lobt: „Diese Disziplin zeigt seine ganze Hingabe.“

Nach einem Jetset-Leben verordnete sich Hamilton in diesem Jahr mehr Ernsthaftigkeit. Er hat in Kampagnen gegen Rassismus, für mehr Nachhaltigkeit und Vielfalt eine neue Heimat gefunden. Die Krise habe ihn geerdet, den Blick auf das Wesentliche geöffnet, sagt er. Auch wenn ihm viele Übereifer vorwerfen, will er sich von seiner Mission nicht abbringen lassen. „Ich werde in meinem Herzen ein Racer sein, auch wenn ich aufgehört habe. Aber diese Kampagnen werden Teil meiner Zukunft sein. Ich habe dieses Jahr meine verletzte Seite gezeigt. Ich hoffe, die Leute erkennen, dass ich ein Mensch bin. Ich höre mehr in mich hinein und versuche sicherzustellen, dass ich für jeden Tag dankbar bin, den ich habe. Nichts ist selbstverständlich. Ich will nicht meine Zeit damit verschwenden, um nur Spaß zu haben. Ich will helfen, und wenn es nur irgendwo auf der Welt ein Kind ist, dass eine bessere Chance bekommt.“ Bescheiden auch seine Titelfeier: „Es wird wohl auf eine Minestrone und eine Flasche Wein im Hotelzimmer hinauslaufen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

EIN BRIEF ANS TEAM

George Russell hat nach seinem Unfall in Imola einen Brief an Williams geschrieben, die Umstände seines Abfluges hinter dem Safety Car erklärt und sich dafür entschuldigt, WM-Punkte hergeschenkt zu haben. Seine Erkenntnis: „Manchmal ist der vorsichtige Weg der bessere. Aber ich werde meinen Ansatz nicht ändern. Formel 1 heißt Fahren am Limit. Wer Angst vor Fehlern hat, kommt nie ans Ziel.“



XPB

Russell: Entschuldigung ans Team

FLIEGER VERPASST

Es hat 177 Grands Prix gedauert, bis Romain Grosjean zum ersten Mal einen Flug verpasst hat. Der

Franzose kam mit einem Tag Verspätung in Istanbul an. „Schuld war ein Telefonat mit Marcus Ericsson“, verriet Grosjean. Der Schwede erzählte dem Haas-Piloten von seinen Erfahrungen in der IndyCar-Serie. Die ist auch Grosjeans neues Ziel.

KEIN POLSTER FÜR MAX

In Kurve 8 von Istanbul liegen für sieben Sekunden Fliehkräfte von 4,8 g an. Trotzdem weigerte sich Max Verstappen, den Nackenschutz auszupolstern, um den Kopf besser abzustützen. „Nach meinem ersten Formel-3-Test ist mir der Kopf zur Seite gefallen. Beim nächsten Einsatz habe ich ein Polster benutzt. Da hat mich mein Vater ausgelacht. Ich habe mir seitdem geschworen, dass mir das nie wieder passiert. Lieber fällt mir der Kopf ab.“

TROST FÜR RUSSELL

George Russell bekam nach seinem Unfall-Drama in Imola viel Zuspruch von seinen Kollegen. Auch Lewis Hamilton spendete Trost. Romain Grosjean sowie so. „Mach dir nichts draus. Mir

ist das Gleiche 2018 in Baku passiert. Es ist so leicht, hinter dem Safety Car abzufliegen.“ Grosjean und Russell sind dicke Kumpel. „George war der Einzige, der sich nach meiner Entlassung bei Haas gemeldet hat“, verrät Grosjean.

TEAMCHEF KRANK

Nach Racing Point und Mercedes hat es jetzt auch Williams erwischt. Das Rennteam musste wegen diverser Corona-Fälle umgestellt werden. Fünf Tage vor dem GP Türkei meldete sich auch Teamchef Simon Roberts krank.

ZWEI RUNDE GEBURTSTAGE

Sauber und Red Bull durften in Istanbul feiern. Sauber bestritt seinen 500. Grand Prix. 395 unter eigenem Namen, 70 als BMW-Werksteam und 35 unter dem Pseudonym Alfa Romeo. Red Bull kommt seit dem Debüt 2005 auf 300 GP-Einsätze.

SPEZIALHELM FÜR VETTEL

Sebastian Vettel fuhr in der Türkei mit einem angepassten Helmdesign. Mit einem Regenbogen,

der sich über den Kopfschutz spannt, und Menschen aller Art auf der Unterseite rundum machte der Ex-Weltmeister ein klares Statement: für eine offene und aufgeschlossene Gesellschaft, mit Respekt und ohne Vorurteile.



F1/FIA

Vettels Helm für den GP Türkei

VERSTAPPEN PRO IMOLA

Vietnam könnte aus dem 2021er-Kalender fliegen. Welches Rennen sollte stattdessen am 25. April stattfinden? „Ich wäre für Imola“, sagt Verstappen. „Generell hätte ich die Oldschool-Strecken von 2020 liebend gern im Kalender, als Ersatz für Retortenstrecken.“

KOMMENTAR

Der neue Formel-1-Kalender sieht aus wie der alte plus ein Rennen. Ich meine damit den Kalender, der für diese Saison vorgesehen war, bevor Corona alles änderte. 23 Rennen stehen auf dem Plan. Unsere englischen Kollegen regen sich seit Jahren künstlich darüber auf, dass so viele Grands Prix an die Belastungsgrenze der Teams gehen. Die NASCAR-Serie veranstaltet in diesem Jahr 36 Wertungsrennen. Wenn man sich entsprechend organisiert, geht auch das. Verstehen wir uns nicht falsch. Mir sind 23 Rennen auch zu viel. Lieber 18 Qualitätsrennen. Auf Bahrain, China, Saudi-Arabien, Abu Dhabi und Russland können wir locker verzichten. In Australien, Spanien und Frankreich bräuchten wir bessere Rennstrecken. Die Inflation führt dazu, dass die einzelnen Rennen ihren Wert verlieren. Beim zehnten Rennen



XPB

Die neuen Rennstrecken wie Mugello brachten die größte Aufmerksamkeit

weiß man schon nicht mehr, was im fünften passiert ist. Wer so viele Rennen zwischen März und Dezember quetschen will, braucht Zweitages-Events. Der Nürburgring und Imola waren aus meiner Sicht eine Pleite. Weniger Runden, weniger Daten bedeuten nicht automatisch mehr Überraschungen. Eher

das Gegenteil. Da werden die belohnt, die bessere Werkzeuge haben, sich vorzubereiten. Fahren ist immer noch besser als ein Tag Simulator oder Windkanal. Davon haben die Fans gar nichts. Ein Tag weniger Betrieb auf der Strecke heißt auch ein Tag weniger Geschichten, ein Tag weniger Werbung für den Sport. Man

muss den Freitag einfach besser nutzen. Als Möglichkeit, mit Billig-Tickets neue Zuschauer anzulocken. Als Chance, die Fans mit Fahrdaten und Hintergrundgeschichten zu versorgen. Der Notplan in der Coronakrise sollte dem F1-Management eigentlich die Augen geöffnet haben. Die größte Aufmerksamkeit haben die neuen Rennstrecken im Programm gebracht. Deshalb schlage ich zwei Joker-Rennen pro Jahr auf neuen Schauplätzen vor. Die Autos sind heute so sicher geworden, dass man bei den Strecken viel mehr Auswahl hat als früher. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie sieht Ihr perfekter Kalender aus? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Chaos um Strafen

Kurz vor Ende der ersten Qualifikationsrunde zum GP Türkei wurden rund um den Kurs gelbe Flaggen geschwenkt. Vier Fahrer verbesserten ihre Zeiten, aber nur zwei wurden bestraft. Aufklärung im Regel-Chaos.

Von: **Michael Schmidt**

Es waren noch 3.30 Minuten im Q1 zu fahren. Für 15 Fahrer ging es noch ums Weiterkommen. Doch rund um die Strecke wurden gelbe Flaggen gezeigt. In Kurve 3 wegen eines Drehers von Daniil Kvyat, in Kurve 8 wegen eines Unfalls von Nicholas Latifi. Lando Norris, George Russell, Daniel Ricciardo und Pierre Gasly nahmen an den

Gefahrenstellen pflichtbewusst den Fuß vom Gas, verbesserten trotzdem ihre Zeiten, aber nur Norris und Russell wurden bestraft. Sie mussten fünf Startplätze zurück. Die Erklärung: Bei Norris und Russell wurde doppelt Gelb gezeigt. Die Regeln verlangen, dass der Versuch abgebrochen wird. Die Runde darf

zwar zu Ende gefahren werden, aber auf keinen Fall schneller sein. War sie aber, weil die Bedingungen so stark besser wurden, dass das Lupfen nichts ausmachte. Ricciardo und Gasly kamen ungeschoren davon, weil bei ihnen nur eine einfache gelbe Flagge gezeigt wurde. Das befreite sie von der Pflicht, die Runde abzubrechen. ■



Gelbe Flaggen: Kvyat und Latifi (Bild) drehten sich in der Quali von der Bahn

MOTORSPORT-IMAGES

Formel 1

Stadtkurs in Jeddah

Der GP-Kalender 2021 umfasst wie angekündigt 23 Rennen. Saudi-Arabien debütiert mit einem Stadtkurs in Jeddah. Vietnam wackelt aus politischen Gründen. Ersatz könnte eines der neuen Rennen von dieser Saison sein.

Von: **Michael Schmidt**

Trotz Coronakrise plant die Formel 1 im nächsten Jahr mit 23 Rennen. Liberty setzt auf Schnelltests, den Impfstoff und sein in diesem Jahr entwickeltes Sicherheitskonzept. Neu im Kalender ist Saudi-Arabien. Das umstrittene Debüt der Königsklasse auf einem Stadtkurs in Jeddah soll 60 Millionen Dollar einbringen. Vietnam steht auf der Kippe, es gibt Streit zwischen der Regierung und den Streckenbetreibern. Ersatz könnte einer der neuen Schauplätze von 2020 sein. Favorit ist ein Grand Prix in der

Türkei. Und das sind die Termine: Melbourne (21.03.), Bahrain (28.03.), China (11.04.), Vietnam* (25.04.), Spanien (09.05.), Monaco (23.05.), Aserbaidschan (06.06.), Kanada (13.06.), Frankreich (27.06.), Österreich (04.07.), England (18.07.), Ungarn (01.08.), Belgien (29.08.), Holland (05.09.), Italien (12.09.), Russland (26.09.), Singapur (03.10.), Japan (10.10.), USA (24.10.), Mexiko (31.10.), Brasilien (14.11.), Saudi-Arabien (28.11.) und Abu Dhabi (05.12.).

Mit Spanien und Brasilien müssen noch neue Verträge abgeschlossen werden. Der Lauf in Brasilien wird noch ein Jahr lang in Interlagos stattfinden, weil die neue Strecke in Rio immer noch auf ihre Genehmigung wartet.

Die beiden Triples Belgien/Holland/Italien sowie Russland/Singapur/Japan wurden mit Bedacht auf die zweite Saisonhälfte gelegt. Man braucht im ersten Teil wegen Corona Luft für etwaige Terminänderungen. ■



Umstrittenes Projekt: Saudi-Arabien zahlt viel Geld für ein Formel-1-Rennen

QIDDIYAH

NACHRICHTEN

PAUSE FÜR PÉREZ

Die letzte Chance für Sergio Pérez ist Red Bull. Da fällt eine Entscheidung aber erst nach der Saison. „Das könnte zu spät sein, um in anderen Serien noch etwas zu finden“, weiß Pérez und freundet sich schon mit einem Jahr Pause an: „Das ist aus meiner Sicht eine Option.“

WEITERE REIFENTESTS

Pirelli hat die Reifen für 2021 homologiert. Die Teams bekommen in Bahrain und Abu Dhabi Gelegenheit, die Neukonstruktionen noch einmal zu testen. Pirelli änderte vorne und hinten die Konstruktion und vorne auch das Profil.

ALONSO ÜBT WEITER

Nach einem Filmtag im R.S.20 und zwei Testtagen im 2018er-Renault bekommt Fernando Alonso eine weitere Fahrgelegenheit. Der Spanier schießt sich mit zwei weiteren Testtagen in Abu Dhabi auf die kommende Saison ein.

RED BULL CO₂-NEUTRAL

Die Formel 1 sieht sich auf dem richtigen Pfad, bis 2030 ihren CO₂-Fußabdruck netto auf null zu bringen. Die Teams preschen vor: Sauber arbeitet seit 2011 CO₂-neutral, Mercedes und Red Bull wollen es dieses Jahr schaffen. Eine große Studie legte bei Red Bull offen, dass der Rennstall 2019 das Äquivalent von etwa 17 000 Tonnen Kohlenstoffdioxid ausgestoßen habe. Das soll verringert und der Rest über Umweltschutzprojekte ausgeglichen werden. 2021 will der Rennstall aus Milton Keynes 5000 Tonnen CO₂ einsparen.

BINOTTO BLEIBT DAHEIM

Ferrari reiste ohne Teamchef Mattia Binotto in die Türkei. Der 51-jährige Rennleiter kümmerte sich lieber in der Fabrik um die Weiterentwicklungen und die Organisation des Rennteams. Binotto wurde von Sportchef Laurent Mekies vertreten.



Alles was
fährt, läuft
besser mit
LIQUI MOLY.



**LIQUI
MOLY**

**MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE**

www.liqui-moly.com



Achterbahn- Drama



Das Saisonfinale der IMSA-Serie in Sebring war mal wieder ein Klassiker: Acura sicherte sich mit Ricky Taylor und Hélio Castroneves den Fahrertitel in der DPi-Topklasse, obwohl man im Rennen nur den letzten Platz in der Klasse belegte. In der Herstellerwertung ging der Titel ebenfalls an Acura – mit nur einem Punkt Vorsprung.

Von: **Marcus Schurig**

Bevor gestandene Mannsbilder weinen, muss viel passieren. Hélio Castroneves war schon Runden vor dem Zieleinlauf beim 12h-Rennen in Sebring in Tränen aufgelöst. Zwar lief der Acura-DPi der neuen Meister Castroneves und Ricky Taylor (Nummer 7) nur auf Platz 8 in der Klasse ins Ziel ein, doch das reichte, um den Fahrertitel in der DPi-Topklasse zu holen – mit dem minimalen Vor-

sprung von einem Zähler. „Der Renntag war eine absolute Achterbahnfahrt der Gefühle“, sagte der Brasilianer im Ziel.

Castroneves, der seine 21. und letzte Saison mit Penske Motorsport bestreitet, holte dabei seinen ersten Titel für Penske. Es war der 40. Titel für den renommierten US-Rennstall in 54 Jahren. „Mir bedeutet es unheimlich viel, meine lange Karriere bei Penske mit einem Titel abschließen zu können – ein großes Dankeschön an Roger für diese unglaubliche Reise!“

Nach der ersten von zwölf Stunden im Sebring-Rennen, das wegen der Coronakrise diesmal das Finale der IMSA-Meisterschaft bildete, hatte es nicht unbedingt nach einem Titelgewinn für Acura ausgesehen: Bereits nach 22 Minuten lief Castroneves die Boxen an, der Motor verlor Leistung, der linke Ladeluftkühler musste getauscht werden. Damit fielen Taylor und Castroneves, die in Sebring von IndyCar-Pilot Alex Rossi unterstützt wurden, auf Platz 31 zurück – der Rückstand auf die Spitze betrug elf Runden.

„Nach dem ersten IMSA-Lauf waren wir Letzte, jetzt sind wir Meister. Wenn sich jemand so was für einen Hollywood-Film ausdenkt, hält man es für einen Fake!“

IMSA-DPi-Meister Castroneves

Castroneves half den Mechanikern beim Stopp, den Unterboden und andere Fahrzeugteile zu fixieren. „Aufgeben gilt nicht! Wir hatten es nicht mehr in unserer Hand, den Titel zu holen, aber wenn du aufgibst, kommt das Glück niemals zu dir.“

Drei DPi-Teams hatten vor dem Start noch Chancen auf den Titel: Der Acura mit der Nummer 7 lag zwei Punkte vor dem Wayne-Taylor-Cadillac (#10) von Renger van der Zande und Ryan Briscoe, sieben Punkte dahinter lauerte auch noch Whelen-Engi-

neering-Pilot Luís Felipe Derani (Startnummer 31).

Doch die schärfsten Titelkonkurrenten konnten den Matchball nach dem frühen Rückfall des Acura nicht verwandeln: In der fünften Rennstunde wurde der Cadillac des Taylor-Teams von Mazda-Pilot Oliver Jarvis abgeräumt, Scott Dixon musste mit Beschädigungen im Heck und einem Reifenschaden die Box anlaufen, die Reparatur-Arie kostete fünf Runden. Dazu standen für die Nummer 10 noch zwei Durchfahrtsstrafen zu Buche – so kann man nicht Meister werden. „Uns wurde der Titel geraubt, die Aktion von Jarvis war total unnötig“, fluchte van der Zande nach dem Rennen.

Fehler von Felipe Derani

Auch Luís Felipe Derani im Whelen-Cadillac (#31) büßte seine Titelchancen ein, aber diesmal eher selbstverschuldet: Der Brasilianer war in Sebring stark unterwegs und führte das Feld mit seinem Teamkollegen Felipe Nasr mehrfach an. Zweieinhalb Stunden vor Schluss wollte sich Derani am führenden Acura-DPi



Start in Sebring: Acura vor Cadillac und Mazda – im Ziel war es andersherum



Mazda brachte zwei Autos aufs Podium und bewies in Sebring Standfestigkeit

Hélio Castroneves und Ricky Taylor holten in Sebring den zweiten DPI-Fahrertitel für Penske-Acura in Folge

von Juan Pablo Montoya im Streckenabschnitt Karussell vorbeipressen – doch durch dieses Nadelöhr haben noch nie zwei Autos gepasst. Der Angriff in Runde 273 ging in die Hose, Derani bekam eine Durchfahrtsstrafe aufgebremst, kurz danach mussten noch Folgeschäden aus dem Feindkontakt repariert werden – das alles zusammen kostete drei Runden Rückstand.

Und, Simsalabim, plötzlich war der weit zurückgefallene Acura von Castroneves und Taylor wieder auf Titelkurs: Der Taylor-Caddy lag nur eine Position vor dem Acura, Derani nur zwei Positionen vor Castroneves und Taylor. Zwei Stunden mussten Taylor und Castroneves noch zittern, denn in der Theorie hätten GM und Cadillac noch eingreifen können: Hätte man per Teamorder die drei Cadillac-DPI auf den Plätzen 4 bis 6 eingebremst und den Wayne-Taylor-Cadillac von Platz 7 auf Position 5 oder 4 nach vorne gelotst, dann hätten Renger von der Zande und sein Copilot Ryan Briscoe den Fahrertitel in der DPI-Topklasse geholt.

Doch dazu sollte es nicht kommen, obwohl die TV-Kameras 45 Minuten vor Rennende die Diskussionen an den Cadillac-Kommandostellen im Bild festhalten konnten. Wayne Taylor stellte die Sache im Nachhinein so dar: „Wir haben es versucht, aber die anderen Teams wollten uns nicht helfen, obwohl wir ja eigentlich alle für Cadillac fahren.“

Es gibt auch Quellen, die behaupten, es sei genau andersrum gelaufen: Die Caddy-Teams hätten Taylor die Hilfe angeboten – aber der habe sie abgelehnt. Für diese Version sprechen drei Punkte: Ohne Teamorder gewinnt erstens Wayne Taylors Sohn Ricky den Titel, und Blut ist bekanntlich dicker als Wasser. Zweitens hatte Wayne Taylor seine beiden Piloten von der Zande und Briscoe erst kürzlich gefeuert – ein Titelgewinn hätte ihn blöd aussehen lassen. Und drittens setzt Taylor 2021 bekanntlich einen Acura-DPI ein...

Ohne Stallregie bei GM war der Titel für Taylor und Castroneves sowie der Herstellertitel für Acura geritzt: „Nach dem ersten IMSA-Lauf waren wir auf dem

letzten Platz, nach dem Finale haben wir den Titel mit einem Punkt Vorsprung gewonnen. Wenn sich jemand so etwas für einen Hollywood-Film ausdenkt, würde man es für einen Fake halten“, sagte Castroneves.

Mazda-Sieg in Sebring

Bei der turbulenten Meisterschaftsentscheidung wurde der Rennausgang in Sebring fast zur Nebensache: Nachdem sich alle Topteams an der Spitze eliminiert hatten, konnte Mazda zwei Stunden vor Rennende eine komfortable Doppelführung etablieren: Oliver Jarvis und Olivier Pla führten zusammen mit Tristan Nunez (#77) das Feld mit 30 Sekunden Vorsprung auf ihre Teamkollegen mit der Startnummer 55 (Harry Tincknell/Jonathan Bomarito/Ryan Hunter-Reay) an. Doch 27 Minuten vor Schluss ging der Reifen hinten links hoch, die Teamkollegen räumten den Sieg ab.

Jarvis war gefrustet, aber er sah das große Bild: „Es war wichtig, dass Mazda in Sebring endlich siegt – ein gutes Argument, um mit der neuen LMDh-Klasse weiterzumachen...“ ■

NACHRICHTEN

TRENNUNGSSCHMERZEN

Beim IMSA-Finale in Sebring mussten viele ihren Abschied nehmen: Porsche beendete sein Engagement in der GT-Topklasse standesgemäß – mit einem Doppelsieg. Das Penske-Team verabschiedete sich aus der IMSA-Serie mit zwei DPI-Meistertiteln. Eine Rückkehr mit Porsche ist nicht auszuschließen. Bei Corvette Racing bestritten Oliver Gavin und Marcel Fässler ihre letzten Rennen. In der GTD-Klasse beendete Meyer Shank Racing sein Engagement mit dem NSX GT3 mit zwei Titeln, im nächsten Jahr steigt man mit Acura in die DPI-Topklasse auf. In Florida hielt sich auch hartnäckig das Gerücht, dass es für Corvette-Programmmanager Doug Fehan das letzte Rennen war – was Fehan auf Nachfrage bestritt.

FAN-AUFLAUF IN SEBRING

Corona ist natürlich auch in Amerika ein Thema, allerdings sieht man die Sache lockender als in Europa: Laut Streckensprecher Ken Breslauer wurde die Zuschauerkapazität in Sebring zu 70 Prozent genutzt – ein paar Zehntausend Fans waren ganz offensichtlich vor Ort und bildeten eine würdige Bühne für das IMSA-Finale.

MEDIENZUGANG ERLAUBT

Seit dem Corona-bedingten Neustart der IMSA-Serie Anfang Juli waren Medienvertreter bei der IMSA zwar zugelassen, aber sie durften nicht ins Fahrerlager. In Sebring öffnete IMSA das Fahrerlager wieder für Medienvertreter, doch die Zahl der Journalisten war weiter stark limitiert.

NICK TANDY ZU CORVETTE

Die Spatzen piffen es schon länger von den Dächern, in Sebring wurde es bestätigt: Nick Tandy hat Porsche verlassen und bei Corvette einen Zweijahresvertrag plus Option unterschrieben. Der Brite ersetzt dort seinen Landsmann Oliver Gavin, der der Marke Corvette aber als Markenbotschafter in Europa erhalten bleibt.



Porsche siegte beim letzten IMSA-Werkseinsatz beim 12h-Rennen in Sebring

Ein Sieg zum Servus

Porsche verabschiedete sich aus der IMSA-Serie mit einem Doppelsieg in der GTLM-Klasse: Nick Tandy, Frédéric Makowiecki und Earl Bamber siegten vor dem zweiten Werks-Porsche. Der tragische Held war BMW: Der in Führung liegende M8 GTE wurde 17 Minuten vor Rennende unverschuldet abgeräumt.

Von: **Marcus Schurig**

Motorsport kann grausam sein: Die einen springen vor Freude im Sechseck, die anderen werden vom eigenen Unglück erschlagen. Die GTLM-Klasse für Werkswagen produzierte beim IMSA-Saisonfinale in Sebring genau diese beiden Gefühlswelten: BMW entglitt ein sicher geglaubter Sieg beim 12h-Klassiker in Florida beim Restart nach der neunten und letzten Gelbphase, ganze 17 Minuten vor Schluss. Porsche hingegen hatte den Sieg bereits abgeschrieben

und kam durch das Gemetzel im Finale zum Handkuss: Ein lupenreiner Doppelsieg zum Abschied, denn die Schwaben beenden ihr Engagement in der GT-Topklasse Ende 2020.

Zwischen diesen beiden extremen Gefühlswelten stand der dritte Hersteller in der GTLM-Klasse: Corvette hatte in Sebring einen gebrauchten Tag, zwei Schäden an der Hinterachsaufhängung der C8.R sorgten für mauere Resultate und Katzenjammer. Doch andererseits konnte Corvette nach dem Fahrertitel für Antonio García und Jordan Taylor in Sebring nun auch die Herstellermeisterschaft endgültig einfahren – ein paar Wolken, aber auch viel Sonne.

GTLM-Drama im Finale

Wer vor dem Start auf einen Porsche-Doppelsieg getippt hatte, wäre beim Buchmacher reich geworden. Im Qualifying hinkten die beiden Werks-Elfer massiv hinterher, auch im Rennen bestimmten über weite Strecken eher BMW und Corvette das Tempo an der Spitze.

Doch abgerechnet wird ja bekanntlich zum Schluss: Als die beiden Corvette sowie ein BMW

„Ich sah nur, wie Connor de Phillippi im BMW nach dem Restart in die Wiese abbog und dachte nur: Herrjeh, jetzt führen wir doch tatsächlich dieses Rennen an!“

Porsche-Werkspilot Nick Tandy

zurückgefallen waren, stand dem Porsche-Glück nur noch ein BMW im Weg: Der M8 GTE (#25) von Bruno Spengler, Connor de Phillippi und Colton Herta. Das Trio lag in den letzten drei Stunden meist in Führung und kontrollierte die Pace. „Wir konnten den Abstand zwar reduzieren und versuchten, den Druck aufrecht zu halten, aber wir hatten nicht wirklich den Speed, um sie noch abzufangen“, so Nick Tandy nach dem Rennen. Aber man weiß ja nie, was noch so alles pas-

siert: Vor der Serie der letzten Stopps, gut eine Stunde vor Rennende, führte BMW-Pilot Connor de Phillippi mit knapp über 20 Sekunden vor Nick Tandy. Der Brite lief die Boxen fünf Runden später an als Phillippi, die Tankzeit war um fünf Sekunden schneller. Beim Reifenwechsel und in der Outlap gewann man noch mal Zeit, der Rückstand war auf acht Sekunden geschrumpft.

Kam jetzt der gefürchtete Schlusssprint von Tandy? Nicht wirklich, die Abstände blieben konstant. Aber nicht der Rennverlauf: 25 Minuten vor Rennende rief die Rennleitung die neunte und letzte Gelbphase aus, weil Mazda-DPI-Pilot Oliver Jarvis nach einem Reifenschaden Trümmerteile auf der Strecke verteilt hatte. Der 8-Sekunden-Puffer von BMW war weg, und weil das GT-Feld wegen der sogenannten Short Yellow nicht neu sortiert wurde, mischten sich beim Restart GTLM- und GTD-Fahrzeuge kunterbunt.

Und genau das sollte Connor de Phillippi zum Verhängnis werden: Weil Mercedes-Pilot Lawson Aschenbach (#74) den in der GTD-Klasse führenden Ferrari



Pechvogel: Der führende BMW M8 schied nach unverschuldetem Unfall aus

Meister: García und Taylor hatten den GT-Titel schon vorher klagernacht

(#63) von Jeff Westphal in der zweiten Kurve nach dem Restart 17 Minuten vor Rennende kurz anschob, knallte der Ferrari dem BMW ins Heck – die beiden dahinter folgenden Werks-Porsche konnten dem Kuddelmuddel gerade noch so ausweichen und den waidwunden BMW mühelos passieren. Der M8 humpelte derweil mit einem Reifenschaden hinten rechts in die Boxengasse. „Ich sah, wie Connor in die Wie-se abbog und dachte: Herrjeh, jetzt führen wir doch tatsächlich dieses Rennen an“, so Tandy.

So sehr sich alle im Core Motorsport-Werksteam über den Doppelsieg beim letzten Rennen freuten, so sehr war allen klar, dass man auch Dusel hatte. „Unter normalen Umständen wären die BMW unschlagbar gewesen“, so Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werksport bei Porsche. Nur zur Erinnerung: der BMW wiegt laut BoP 85 Kilo weniger als der Porsche, hat viel mehr Motorleistung und eine bessere Beschleunigung. Jedoch muss man auch festhalten, dass der Porsche mit der Nummer 911 dank eines im Warmup neu justierten Setup besser und schneller unterwegs war als das Schwester-auto (#912).

Und das half besonders unter den kühleren Bedingungen am Abend. „Am Tag lief es nicht immer so gut, vor allem nicht mit dem Medium-Reifen, aber da haben uns die neun Gelbphasen geholfen, die Lücken immer wieder zu schließen“, erklärte Tandy. Porsche-Einsatzleiter Steffen Höllwarth brachte die Sache auf den Punkt: „Wir waren nicht die Schnellsten, aber diejenigen mit den wenigsten Fehlern.“

Bei BMW herrschte Fassungslosigkeit über den späten Turn-around 17 Minuten vor Schluss: „Das einzige Wort, das mir einfällt, ist ‚Desaster‘“, sagte Bruno Spengler. „Nachdem wir

das Rennen angeführt und den ganzen Tag über keinen einzigen Fehler gemacht haben, wurde die großartige Teamleistung einfach zunichtegemacht.“

Endurance-Titel für BMW

Das Schwesterauto mit der #24 (Krohn/Edwards/Farfus) hatte ebenfalls guten Speed, allerdings vergeigte man alle Siegchancen, als man zweieinhalb Stunden vor Schluss zwei Mal kurz hintereinander die Boxen anliefe, erst zum regulären Stopp, dann um die Bremsen zu wechseln. Immerhin sicherten sich John Edwards und Tracy Krohn den GTLM-Fahrertitel im Endurance Cup, wo die vier langen Rennen in einer separaten Wertung gezählt werden. Durch den dritten und vierten

Klassenrang in Sebring rückte BMW mit dem Rahal-Team außerdem auf Platz 2 in der Team- und Herstellerwertung auf, Krohn und Edwards sicherten sich dazu den Vizetitel in der Fahrerwertung hinter dem Corvette-Duo Antonio García und Jordan Taylor.

Corvette Racing dominierte mit der neuen C8.R bekanntlich über weite Strecken den Saisonverlauf in der GTLM-Klasse: Die Amis holten sechs Siege und sieben Pole-Positions. Dafür lief beim Finale in Sebring alles schief: Erst erwischte es Oliver Gavin in der Corvette mit der Nummer 4, als ein Wasserleck für eine längere Standzeit sorgte. Im weiteren Rennverlauf beklagten beide Corvetten Schäden an der linken hinteren Radaufhängung, deren

Ursache noch ungeklärt ist. Vermutlich waren die Streckenabsenkungen hinter den Curbs der Grund, was beim Drüberriesern offenbar zu Schäden führte.

GTD-Titel für Farnbacher

Erfreulich aus deutscher Sicht: Acura-NSX-Pilot Mario Farnbacher konnte in Sebring seine Tabellenführung mit einem dritten Platz verteidigen und sicherte sich mit Matt McMurry so den Fahrer- und für Acura den Herstellertitel in der GT3-Kategorie. „Wir hatten nicht die Pace, um ganz vorne mitzufahren, aber wir haben die Punktesituation gut gemanagt“, so der Franke. Glück im Unglück hatte er auch: Nach der Zieldurchfahrt machte die Kupplung im Acura schlapp. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

11. SAISONLAUF IN SEBRING (FLORIDA)

Länge der Strecke: 6,018 Kilometer; **Renndistanz:** 348 Runden = 2094,264 Kilometer; **Pole-Position DPI-Klasse:** Ricky Taylor; Penske-Acura-DPI (#7), 1.46,874 min; **Pole-Position GTLM:** Antonio García; Corvette C8.R (#3), 1.55,456 min; **Pole-Position GTD:** Jan Heylen; Wright-Porsche 911 GT3 R (#16), 2.00,844 min; **Schnellste Rennrunden: DPI:** Ricky Taylor (Acura), 1.47,740 min; **GTLM:** Nicky Catsburg (Corvette), 1.57,038 min; **GTD:** Franck Perera (Lamborghini), 2.02,057 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell/Hunter-Reay	Multimatic-Mazda-DPI	12:00.36,538 h
2.	DPI	#6	Cameron/Montoya/Pagenaud	Penske-Acura-DPI	+10,154 s
3.	DPI	#77	Jarvis/Nunez/Pla	Multimatic-Mazda-DPI	+11,704 s
4.	DPI	#85	Simpson/Leist/Andrews	JDC-Miller-Cadillac-DPI	+1 Runde
5.	DPI	#5	Vautier/Bourdais/Duval	Mustang-Sampling-Cadillac-DPI	+2 Runden
6.	DPI	#31	Nasr/Derani/Chaves	Whelen-Cadillac-DPI	+2 Runden
7.	DPI	#10	Briscoe/Van der Zande/Dixon	Wayne-Taylor-Cadillac-DPI	+7 Runden
8.	DPI	#7	Castroneves/Taylor/Rossi	Penske-Acura-DPI	+7 Runden
9.	LMP2	#52	Kelly/Trummer/Huffaker	PR1-Mathiasen-Oreca-LMP2	+8 Runden
10.	LMP2	#8	Farano/Jensen/Heinemeier-Hansson	Tower-Motorsport-Oreca-LMP2	+10 Runden
11.	LMP2	#38	Yount/Byrne/Cosmo	Performance-Tech-Oreca-LMP2	+16 Runden
12.	GTLM	#911	Tandy/Makowiecki/Bamber	Porsche 911 RSR-19	+16 Runden
13.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor/Jani	Porsche 911 RSR-19	+16 Runden
14.	GTLM	#24	Krohn/Edwards/Farfus	Rahal-BMW M8 GTE	+17 Runden
15.	GTLM	#25	Spengler/De Phillippi/Herta	Rahal-BMW M8 GTE	+18 Runden
16.	GTLM	#3	García/Taylor/Catsburg	Corvette C8.R	+25 Runden
17.	LMP2	#51	Smiechowski/Rao/Bell	Inter-Europol-Oreca-LMP2	+28 Runden
18.	GTD	#16	Long/Hardwick/Heylen	Wright-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+29 Runden
19.	GTD	#23	James/De Angelis/Turner	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+29 Runden
20.	GTD	#86	Farnbacher/McMurry/Michimi	Meyer Shank Racing-Acura NSX GT3	+29 Runden



Das Ende einer Ära

Toyota sicherte sich im letzten Jahr der LMP1-Ära die beiden WM-Titel

Beim Finale der Sportwagen-WM in Bahrain wurden Titel verteilt: Das Toyota-Trio Mike Conway, José María López und Kamui Kobayashi siegte beim letzten LMP1-Aufgalopp und sicherte sich den Fahrertitel. In der GTE-Pro feierte Porsche einen Doppelsieg – und Aston Martin den Doppelschlag in der Fahrer- und Hersteller-WM.

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

Am Ende des über 8 Stunden angesetzten WM-Finallaufs in Bahrain kreuzten die neuen LMP1-Weltmeister im Toyota mit der Startnummer 7 die Zielinie mit einem Vorsprung von über einer Minute auf ihre Teamkollegen Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley. Damit endete die Saison versöhnlich, weil sich Conway, López und Kobayashi mit dem WM-Titel für die abermalige Niederlage beim wichtigsten Saisonrennen in Le Mans revanchieren konnten.

Toyota ließ den TS050 Hybrid-Crews dabei freien Lauf: Beide Teams durften bei Setup und Strategie frei wählen, und eine Entscheidung per Stallorder wurde

von vornherein ausgeschlossen. Der siegreiche Toyota mit der Startnummer 7 hatte allerdings einen Performance-Vorteil von 0,54 Sekunden pro Runde – eine Folge des Erfolg-Handicap-Systems, das Siege durch Einbremsung bestraft. Das Schwesterauto mit der Nummer 8 hatte den Sieg in Le Mans davongetragen, für die Führung in der Fahrerwertung büßte die Equipe in Bahrain mit einem Performance-Penalty. Angst um Gegner musste man sich im Toyota-Lager aber nicht machen, denn die Privatteams Rebellion Racing, Kolles Motorsport und Ginetta-LNT traten beim Finale gar nicht mehr an, womit in der Topklasse LMP1 eh nur die zwei Rennwagen von Toyota am Start standen.

„Die Nummer-8-Crew musste bei Setup und Strategie auf Risiko

setzen, um eine Chance auf den Sieg zu haben“, so Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon. „Denn wenn sie beim Setup alles exakt genau so wie das Schwesterauto gemacht hätten, wären sie logischerweise eine halbe Sekunde pro Runde zu langsam gewesen.“

Vierter WM-Titel für López

Da man sich bei der Abstimmung keinen Vorteil erarbeiten konnte, setzte die Nummer 8 auf die Strategie: Beim ersten Stopp wechselten man beispielsweise nur die Hinterräder, doch der Schuss ging aufgrund des höheren Gewichts und der hohen Temperaturen nach hinten los, sodass man schnell den Anschluss zum Schwesterauto verlor.

Bis zur fünften Rennstunde hatten sich Conway, López und

Kobayashi bereits um 75 Sekunden abgesetzt. Kurze Zeit später sorgte eine Safety-Car-Phase dafür, dass der zweitplatzierte Toyota wieder bis auf fünf Sekunden aufschließen konnte. Doch in den folgenden drei Stunden setzte sich der siegreiche Toyota wieder mühelos vom Schwesterauto ab – die LMP1-Klasse lieferte also ein totes Rennen.

Conway und Kobayashi konnten mit dem Sieg in Bahrain ihren ersten WM-Titel feiern, López hingegen holte schon seinen vierten Titel, nachdem er zuvor in der TW-WM bereits drei Mal erfolgreich gewesen war. „Ich bin stolz und glücklich, die Last ist endlich von meinen Schultern gefallen“, so Conway nach dem Rennen. „Von außen mag das alles easy ausgehen haben, weil wir mit einer Minute führten. Aber man muss immer auf der Hut sein – ein Reifenschaden ist zum Beispiel schnell passiert. Folglich haben wir schon Gas gegeben, um unseren Vorteil auszuspielen und ein Polster herauszufahren.“

Mit dem Sieg und dem Titelgewinn von Conway, López und Kobayashi geht die glorreiche LMP1-Hybrid-Ära endgültig zu Ende. Im nächsten Jahr wird Toyota mit einem Fahrzeug für die neue Hypercar-Kategorie an den Start gehen, das erst kürzlich seinen ersten Shakedown absolviert hat. Mit dem Finalrennen



Porsche holte in Bahrain einen deutlichen Doppelsieg in der GTE-Pro-Klasse

in Bahrain ging übrigens auch eine seltsam kuriose WM-Saison zu Ende, die einst 2019 in Silverstone startete und sich wegen der Terminverschiebungen, die die Corona-Pandemie notwendig gemacht hatte, über 443 Tage hinzog. Schließlich war es auch das letzte Rennen für WEC-Boss Gérard Neveu, der sich nach dem Finale neuen beruflichen Herausforderungen stellen wird.

GTE: Porsche-Doppelsieg

In der GTE-Pro-Klasse für Werkswagen dominierte Porsche das Geschehen auf dem Sakhir International Circuit, im Qualifying ebenso wie im Rennen. Am Ende stand ein nie gefährdeter Doppelsieg für das Porsche-Manthey-GT-Team. Die beiden Aston Martin Vantage von Marco Sørensen und Nicki Thiim sowie Maxime Martin und Richard Westbrook konnten die Pace der Elfer nicht mitgehen und mussten zu allem Überfluss im Rennen auch noch an beiden Rennwagen die Bremsen wechseln lassen.

Der Situation in der Weltmeisterschaft tat das freilich keinen Abbruch, weil der Vorsprung von Sørensen und Thiim in der Fahrerwertung bereits groß genug war, und der WM-Titel in der Herstellerwertung bereits beim vorletzten Rennen in Le Mans eingefahren werden konnte.

Kévin Estre und Michael Christensen übernahmen zu Renn-

beginn von der Pole-Position das Zepter, fielen jedoch beim ersten Stopp hinter ihre Teamkollegen Richard Lietz und Gianmaria Bruni mit der Startnummer 91 zurück. Die hatten im Zeittraining Reifen gespart, um im Rennen mehr Puffer zu haben. Trotz zwei frischer Reifen musste Bruni in der Folge aber Kévin Estre wieder passieren lassen.

Hinter dem hübschen Tête-à-Tête der beiden Porsche betätigte sich in der zweiten Rennstunde ein „Frischling“ als Blockade für die Ferrari-Abordnung: Richard Westbrook, der kurzfristig für den an Covid19 erkrankten Alex Lynn auf dem Aston Martin mit der Startnummer 97 einspringen musste, hielt die beiden Ferrari von Daniel Serra (#51) und Miguel Molina (#71) auf.

Zur Erklärung muss erwähnt werden, dass Westbrook den Vantage AMR bisher nur in Le Mans beim 24h-Rennen als dritter Fahrer pilotiert hat. In Bahrain musste er sich also erst auf die Sprint-Variante des Vantage einschließen, auch war der Brit seit ewigen Zeiten nicht mehr auf der Strecke in Bahrain gefahren.

Zur Rennmitte wurde die letzte Waffe im Titelkampf von Ferrari stumpf: Daniel Serra und James Calado (#51) hatten zwar eh nur noch theoretische Chancen auf den Titel, doch die wurden Makulatur, als Serra mit dem GTE-Am-Porsche von Egidio

„Von außen mag das easy ausgesehen haben. Aber wir haben schon Gas gegeben, um unsere Vorteile auszuspielen und ein Polster herauszufahren.“

Toyota-Pilot Mike Conway

Perfetti kollidierte. Serra verlor auf der Inlap mit einem Reifenschaden viel Zeit, damit waren die letzten Titelhoffnungen beim Teufel, zumal er zusätzlich eine Strafe für den Unfall aufgebremmt bekam. Der Unfall löste die bereits erwähnte Safety-Car-Phase zur Rennmitte aus, weil die Marshalls erst die Strecke von den verstreuten Reifenteilen säubern mussten.

Durch den Ferrari-Rückfall war der letzte Druck für Aston Martin weg. Als Nicki Thiim Ende der fünften Stunde Probleme mit einem langen Bremspedal an die Boxencrew funkte, entschied man sich dazu, vorsichtshalber die vorderen Bremsen zu wechseln. Doch das Thema weitete sich für Aston Martin zur Seuche aus, weil letztlich alle Vantage aus der GTE-Pro- und der GTE-Am-Klasse die Bremsen tauschen

mussten. Offenbar war das den sehr heißen Außentemperaturen geschuldet.

Zwar konnten Maxime Martin und Richard Westbrook in der Safety-Car-Phase wieder zu den Porsche aufschließen, doch letztlich ereilten sie die gleichen Probleme: 45 Minuten vor Rennende mussten auch hier die vorderen Bremsen getauscht werden. Somit landeten die beiden Aston Martin nur auf den Plätzen 4 und 5.

Das reichte aber für Sørensen und Thiim locker zum zweiten gemeinsamen Titel nach 2016: „Wir waren bei nahezu allen Rennen mit dem Vantage vorne dabei, insofern waren die Bremsprobleme hier in Bahrain ein Ausrutscher und daher vernachlässigbar“, erklärte Sørensen.

Im Porsche-Camp herrschte Freude über den Doppelsieg: „Wir sind mit unterschiedlichen Strategien ins Rennen gegangen, und es war spannend, den Verlauf zu verfolgen“, so Estre im Ziel. „Leider hatten wir im Finale keine Titelchancen mehr.“

In der GTE-Am-Klasse holte Porsche mit dem Project-1-Elfer von Egidio Perfetti, Larry ten Voorde und Altmeister Jörg Bergmeister den Sieg. Der Titel in der GTE-Amateurklasse ging an die Ferrari-Piloten Emmanuel Collard, François Perrodo und Nicklas Nielsen vom Ferrari-Team AF Corse. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

8. WM-LAUF IN SAKHIR (BAHRAIN)

Länge der Strecke: 5,412 km; **Renndistanz:** 263 Runden = 1423,356 km; **Pole-Position LMPI:** Toyota (#7), 1.40,747 min; **Pole-Position LMP2:** United Autosports-Oreca (#22), 1.47,060 min; **Pole-Position GTE:** Porsche (#92), 1.56,505 min; **Schnellste Rennrunde LMPI:** Kamui Kobayashi, Toyota (#7), 1.42,637 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Felix da Costa, Jota-Oreca (#38), 1.48,801 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Richard Lietz, Porsche (#91), 1.57,169 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand	
1.	LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	8:00.13,867 h
2.	LMP1	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+1.04,549 s
3.	LMP2	#37	Tung/Aubry/Stevens	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+16 Runden
4.	LMP2	#38	Gonzales/Da Costa/Davidson	Jota Racing-Oreca	+16 Runden
5.	LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/De Vries	Racing Team Nederland-Oreca	+16 Runden
6.	LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Di Resta	United Autosport-Oreca	+16 Runden
7.	LMP2	#36	Laurent/Negrão/Ragues	Signatech-Alpine A470	+17 Runden
8.	GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Manthey-Porsche 911 RSR-19	+28 Runden
9.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR-19	+28 Runden
10.	GTE-Pro	#71	Rigon/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+28 Runden
11.	GTE-Pro	#97	Westbrook/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+29 Runden
12.	GTE-Pro	#95	Sørensen/Thiim	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+30 Runden
13.	GTE-Am	#56	Perfetti/Ten Voorde/Bergmeister	Team Project 1-Porsche 911 RSR	+31 Runden
14.	GTE-Am	#83	Collard/Perrodo/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+31 Runden
15.	GTE-Am	#88	Evans/Holzer/Qubaisi	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR	+31 Runden
16.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fischella	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+31 Runden
17.	GTE-Am	#86	Wainwright/Barker/Picariello	Gulf Racing-Porsche 911 RSR	+31 Runden
18.	GTE-Am	#57	Keating/Pereira/Bleekemolen	Team Project 1-Porsche 911 RSR	+32 Runden
19.	GTE-Pro	#51	Calado/Serra	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+32 Runden
20.	GTE-Am	#77	Ried/Pera/Olsen	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR	+32 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMPI

1.	Mike Conway	207 Punkte
1.	Kamui Kobayashi	207
1.	José María López	207
2.	Brendon Hartley	202
2.	Sébastien Buemi	202

TEAMS LMPI

1.	Toyota Gazoo Racing	241 Punkte
2.	Rebellion Racing	145
3.	Team LNT	29

FAHRER GTE-PRO

1.	Marco Sørensen	172 Punkte
1.	Nicki Thiim	172
2.	Maxime Martin	160
2.	Michael Christensen	148
3.	Kévin Estre	148

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Aston Martin	332 Punkte
2.	Porsche	289
3.	Ferrari	250

Mit einer cleveren Strategie sicherte sich Ferrari den Fahrertitel in der GTWC Endurance

Ferraris Taktik-Poker

Das Finale zur GT World Challenge Europe in Le Castellet brachte einige Überraschungen hervor. Ferrari-Pilot Alessandro Pier Guidi holte dank einer klugen Strategie den Fahrertitel in der Endurance-Wertung. Mercedes-Pilot Timur Boguslavskiy schnappte sich die Krone in der kombinierten Sprint- und Endurance-Wertung – als jüngster Fahrer der Geschichte.

Von: **A. Cotton/B. Leppert**

Manchmal muss man einfach Glück haben. Alessandro Pier Guidi hatte

am vergangenen Wochenende in Le Castellet viel davon. Zum einen mit seinen neuen Teamkollegen Tom Blomqvist und Côme Ledogar, zum anderen mit den Ferrari-Strategen am Kommando. Mit guten Entscheidungen und einer Glanzleistung auf der Strecke sicherte er sich den Fahrertitel in der GT World Challenge Endurance. Blomqvist und Ledogar sprangen ein, weil Nicklas Nielsen und James Calado bei der WEC in Bahrain im Einsatz waren. Am Ende reichte ein Vorsprung von weniger als zwei Sekunden (!) vor dem GPX-Porsche, der den Mittelteil dominiert hatte – und das nach sechs Stunden Action auf der Strecke.

Es war der erste Sieg von Ferrari in der Endurance-Serie in diesem Jahr. Obwohl sich der SMP-Ferrari und der AF-Corse-

Ferrari komplett die erste Startreihe sicherten, fehlte sowohl Toni Vilander als auch Blomqvist im ersten Doppelstint die Pace. Giacomo Altoè übernahm dankend die Führung im Emil-Frey-Lamborghini (Altoè/Mac/Costa). Die 488 GT3 hinkten sogar eine halbe Minute hinterher. Zu diesem Zeitpunkt schien es ziemlich unwahrscheinlich, dass Pier Guidi den für den Titel nötigen Sieg einfahren könnte.

Stattdessen balgten sich Altoè, Mattia Drudi im Attempto-Audi und Matt Campbell im GPX-Porsche um den Platz an der Sonne. Ein Wechsel zwischen Schatten und Licht erlebte dahinter Christopher Mies im WRT-Audi. Als Dritter hinter den Ferraris gestartet, wurde er in der chaotischen ersten Kurve in einen Dreher verwickelt und holte in der

verbleibenden Zeit des Doppelstints die verlorene Zeit auf. Mies brannte ein Feuerwerk ab – die Wut über den Dreher noch im Blut. Das wirkte wie ein Turbo, denn als er das Auto übergab, lag er auf Platz 2 nur wenige Sekunden hinter dem führenden GPX-Porsche von Campbell.

Der Australier dominierte den zweiten und dritten Stint. Nach einer Full-Course-Yellow- und einer Safety-Car-Phase, um den Bentley von Euan McKay von der Mistral-Geraden zu bergen, setzte sich Campbell beim Restart durch und fuhr einen Vorsprung von über 15 Sekunden raus, ehe Patrick Pilet sich hinter das Lenkrad des Elfers klemmte.

Pilet entdeckt Räikkönen

Der Franzose machte weiter, wie Campbell aufgehört hatte, muss-



Mit nur 20 Jahren ergatterte Timur Boguslavskiy die Krone im Mercedes



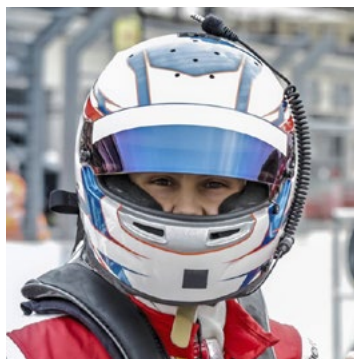
Dem GPX-Porsche ging auf den letzten Metern die Luft aus

te sich aber aufgrund eines Regenschauers auf neue Bedingungen einstellen. Pilet entdeckte dabei seinen inneren Kimi Räikkönen und gab seinem Ingenieur über Funk durch, er solle ihn in Ruhe lassen, schließlich kenne er die Bedingungen und fahre so schnell wie möglich. Gesagt, getan. Er behielt den Vorsprung auf die Verfolgergruppe. Danach hatte Teamkollege Jaminet allerdings etwas Mühe, die Pace weiterhin so mitzugehen.

Zumal Ledogar im Ferrari mit Siebenmeilenstiefeln heraneilte. Als Ersatzpilot gewöhnte er sich offenbar schnell an den 488 GT3 und machte Platz für Platz gut. Auch nach dem Wechsel auf Pier Guidi war der Ferrari mit der Nummer 51 auf den Fersen des Führenden Jaminet. Dritter Kandidat für den Gesamtsieg: der Orange1-FFF-Lamborghini von Marco Mapelli, Dennis Lind und Andrea Caldarelli. Lind war nach seinem Fauxpas beim 24h-Rennen in Spa wieder in Höchstform und schnappte sich zwischenzeitlich Platz 2.

Das Gerangel half Jaminet, der sich mit dem GPX-Porsche nicht aus eigener Kraft gegen die starke Konkurrenz stemmen konnte. Klar: Beim letzten Stopp gönnte man dem Franzosen vier neue Reifen, um noch mal alles geben zu können. AF Corse dachte einen Schritt weiter. Sie wussten, dass nur ein Strategiekniff noch den Sieg einbringen kann. Man entschied sich bei der italienischen Mannschaft dafür, beim Ferrari 488 nur die Reifen auf der linken Seite zu wechseln. Die Tankstrategie hatte ihnen ebenfalls in die Hände gespielt, da sie zwei Runden später als der Porsche stoppten, was zu einer Zeitersparnis von acht Sekunden gegenüber dem Porsche-Stopp führte.

So kam Pier Guidi vor dem GPX-Porsche auf die Strecke, hatte damit aber einen Konkurren-



Blomqvist über Pier Guidis Schluss-Stint: „Er wird das Rennen seines Lebens fahren müssen.“

Tom Blomqvist, AF Corse

ten mit komplett frischen Pneu hinter sich. „Er wird das Rennen seines Lebens fahren müssen“, sagte Teamkollege Blomqvist.

Die letzten 40 Minuten wurden zum Meisterschaftskrimi. Aber auch in der Dunkelheit war der Ferrari mit dem älteren Gummi das stärkere Auto. „Weil es unmöglich schien, die Lücke zum Porsche zu schließen, haben wir beschlossen, die Strategie zu ändern“, sagte Pier Guidi nach dem Rennen. „Nur zwei Reifen zu wechseln, war der Schlüssel zum Sieg. Die Ingenieure, die sich für diese Strategie entschieden haben, und die Mechaniker haben wirklich eine unglaubliche Leistung vollbracht. Ich bin wieder in Führung gegangen und habe es geschafft, über die letzten 20 Runden da zu bleiben“, sagte Pier Guidi nach dem Rennen.

GPX zieht den Kürzeren

Jaminet war frustriert, nur 1,6 Sekunden hinter dem Ferrari ins Ziel zu kommen. „Wir haben alles versucht“, sagte der Franzose. „Ich war am Ende am und über dem Limit, aber sie waren ein-

fach zu stark, hatten eine gute Strategie und haben am Ende das Tempo gehalten.“

Während sich Ferrari und Porsche um den Sieg stritten, fiel Caldarelli im letzten Stint zurück und wurde Dritter. Dahinter landete der WRT-Audi von Vanthoor/Mies/Weerts und der zweite WRT-Audi von Bortolotti/van der Linde/Ineichen. Das bescherte dem WRT-Team den Meistertitel in der Teamwertung. „Es ist großartig, einen weiteren Titel zu holen“, sagte Teamchef Vincent Vosse. Es ist der dritte bei der GTWC Endurance in diesem Jahr. „Das ist wahrscheinlich der bedeutendste Titel, da er die Arbeit des Teams während der gesamten Saison belohnt.“

Das Rennen verlief für WRT aber nicht ohne Drama. Mit dem vielleicht besten Überholmanöver des Jahres gelang es Vanthoor, den vierten Platz von Maro Engel im Mercedes-AMG abzuluchsen. In der superschnellen Signes-Kurve hatte der Belgier es an der Außenseite versucht und fuhr mit Engel für den Rest der Runde Seite an Seite. In Kurve 1 gelang schließlich das Experiment. Zu diesem Zeitpunkt lag Engel 27 Sekunden hinter Jaminet. Vanthoor hatte also noch viel Arbeit vor sich, um die Führenden einzuholen. Er schloss auf 14 Sekunden auf das Siegerauto auf. Es blieb die Frage: Was wäre wohl ohne den Start-Crash noch möglich gewesen?

Den Fahrertitel in der kombinierten Sprint- und Endurance-

Wertung heimste Timur Boguslavskiy im AKKA-Mercedes ein, der mit Raffaele Marciello und Felipe Fraga antrat und vor dem Finale punktgleich mit dem Dynamic-Porsche von Sven Müller, Christian Engelhart und Matteo Cairoli war. Fraga wurde durch Maxi Buhk ersetzt, der den Start und Mittelstint bestritt. Marciello hob man sich als Geheimwaffe für den Sprint am Ende auf. Doch der Italiener bemerkte Funken im Spiegel. Die Front des Autos war beschädigt, der Splitter streifte auf der Strecke und raubte den entscheidenden Abtrieb. Bei einem Stopp klebte die AKKA-Mannschaft den Splitter notdürftig, aber man hatte so viel Zeit verloren, dass nur noch Platz 18 blieb.

Lob für Boguslavskiy

Für Boguslavskiy genug, um den Titel einzuheimen. Marciello blieb ohne Auszeichnung, weil er in Zandvoort nicht am Start war, als sein Teamkollege Punkte sammeln konnte.

„Timurs Konstanz hat sich ausgezahlt“, lobte Teamchef Jérôme Policand. „Man darf nicht vergessen, dass Timur ein 20 Jahre alter Silber-Fahrer ist. Der Gewinn dieses Titels ist ein großartiger Beweis für sein Talent und seinen Drang, sich gegen viel erfahrenere Rivalen durchzusetzen. Silver-Cup-Champion 2019 und heute Gesamtmeister, der jüngste in der Geschichte der Meisterschaft, das ist eine großartige Entwicklung.“ ■

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

SAISONFINALE 1000 KM VON PAUL RICARD

Länge der Strecke: 5,771 Kilometer; **Renndistanz:** 179 Runden gleich 1033,009 Kilometer; **Pole-Position Pro-Klasse:** Toni Vilander; Sergey Sirotkin, Antonio Fuoco; SMP-Ferrari 488 GT3 (#72): 1.53,578 min; **Schnellste Runde im Rennen:** Dries Vanthoor; WRT-Audi R8 LMS (#32): 1.54,024 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#51	Pier Guidi/Blomqvist/Ledogar	AF Corse-Ferrari 488 GT3	179 Runden
2.	Pro	#12	Campbell/Jaminet/Pilet	GPX-Porsche 911 GT3 R	+1,690 s
3.	Pro	#63	Lind/Mapelli/Caldarelli	FFF-Lamborghini GT3	+9,001 s
4.	Pro	#32	Vanthoor/Mies/Weerts	WRT-Audi R8 LMS	+14,472 s
5.	Pro	#31	V. d. Linde/Ineichen/Bortolotti	WRT-Audi R8 LMS	+42,236 s
6.	Pro	#4	Engel/Stolz/Abril	HRT-Mercedes-AMG GT3	+44,966 s
7.	Pro	#72	Vilander/Fuoco/Sirotkin	SMP-Ferrari 488 GT3	+55,677 s
8.	Pro	#163	Altoè/Mac/Costa	Emil Frey-Lamborghini GT3	+1.15,677 min
9.	Pro	#66	Drudi/Schramm/Vervisch	Attempto-Audi R8 LMS	+1.19,483 min
10.	Pro	#54	Müller/Engelhart/Cairoli	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+1.20,520 min
11.	Pro	#14	Siedler/Grenier/Feller	Emil Frey-Lamborghini GT3	+1.25,796 min
12.	Pro	#25	Winkelhock/Boccolacci/Haase	Saintéloc-Audi R8 LMS	+1.36,364 min
13.	Pro	#9	Pepper/Parente/Soucek	K-Pax-Bentley GT3	+1.37,315 min
14.	Silver	#78	Kujala/Schandorff/MacDowall	Barwell-Lamborghini GT3	+1 Runde
15.	Pro	#100	Buurman/Schiller/Lorandi	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde



Freudentaumel bei Ferrari: Ledogar (M.) und Blomqvist (r.) sprangen ein

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA: Die letzten Entwicklungen in Sachen LMDh

LMDh: Positive Signale

Beim IMSA-Finalrennen in Sebring zeichneten sich positive Trends für die Topklasse LMDh ab: Porsche könnte kurz vor der Entscheidung stehen, dito Ferrari. Wir haben die LMDh-Lage bei den Herstellern abgeklöpft.

Von: **Marcus Schurig**

Alle warten auf Porsche – und auf Ferrari. Das beschreibt die Grundhaltung im IMSA-Fahrerlager in Sachen LMDh. Ein Porsche-Insider sagt: „Die Entscheidung fällt in den nächsten drei Wochen, die Chancen stehen bei 80 Prozent.“ Das bedeutet freilich nicht, dass die Entscheidung auch in drei Wochen kommuniziert wird. Porsche steht in engem Austausch mit Ferrari, die Schwaben hätten die Italiener liebend gerne an Bord beim Thema LMDh. Wenn Ferrari mitzieht, läuft es trotz gegenteiliger Gerüchte übrigens



Für 2023 mutiert die DPI-Klasse zur LMDh-Formel, dann mit Einheitshybrid

offenbar auf ein LMDh-Auto raus, und nicht auf ein Hypercar.

Und was machen die anderen? Acura ist gesetzt, sie arbeiten bereits aktiv am neuen LMDh-Auto. Bei Mazda ist die Lage wackelig, weil es Budgetprobleme gibt, die dazu führen, dass 2021 nur ein Mazda-DPI am Start steht. Insider sagen: Multimatic macht auf jeden Fall weiter, entweder mit Mazda, wenn das Budget angepasst wird, oder eventuell in Ko-

operation mit Ford, die weiterhin Interesse bekunden.

Die Lage beim dritten DPI-Hersteller GM ist kompliziert: Mit Mark Stielow hat ein neuer Sportchef das Zepter von Mark Kent übernommen, bei Corvette Racing hat es bereits viele Änderungen gegeben. Cadillac wird als Marke vermutlich nicht weitermachen, aber es ist möglich, dass die LMDh-Rolle an ein anderes GM-Familienmitglied geht,

womöglich auch an Corvette. Was Mut macht: Chip Ganassi Racing hat den Juncos-Cadillac-DPI gekauft und rekrutierte im Fahrerlager von Sebring Mechaniker und suchte nach Fahrern. Ganassi weiß dank seiner engen Verbindungen vermutlich, was GM vorhat. Vermuten wir also mal, dass GM weitermacht.

Hyundai wird als ernsthafter Anwärter gehandelt, wenngleich noch keine Entscheidung gefallen ist. Die Koreaner könnten die WRC verlassen, um LMDh zu machen – als Probelauf, um ab 2025 mit einem Wasserstoffauto in Le Mans anzutreten.

Auch Lexus wird nach wie vor als LMDh-Anwärter gehandelt, obwohl das irritiert: Toyota baut in Köln ein Hypercar, das theoretisch auch in der IMSA startberechtigt wäre. Warum also sollte Toyotas US-Arm über Lexus zusätzlich ein LMDh-Auto machen?

Wer nachzählt, kommt also auf sechs oder sieben potenzielle Programme, von denen wohl vier gesetzt sind – und das wären in Summe keine schlechten Aussichten für 2023! ■

Sportwagen-WM (WEC)/GTE-Klasse: Aston-Ausstieg

Aston: GTE-Ausstieg nach Titelgewinn?

Damit hätten die Wenigsten gerechnet: Angeblich will Aston Martin in Kürze den offenbar von langer Hand geplanten Ausstieg aus der Sportwagen-WM verkünden.

Erste Gerüchte zu einem möglichen WEC-Rückzug von Aston Martin flackerten bereits am Freitagabend durchs IMSA-Fahrerlager in Sebring. Schon vor dem Rennwochenende machte die Story die Runde, dass Aston Martin die WEC verlassen und in die IMSA-Serie einsteigen könnte, doch da war wohl der Wunsch Vater des Gedankens. Ein Ausstieg aus der WEC erschien eher unwahrscheinlich: Aston Martin befin-

det sich im vierten Jahr eines Fünfjahresvertrages mit der WEC, dazu hat das GTE-Einsatzteam Prodrive noch einen Vertrag mit Aston Martin für die Saison 2021.

Aston Martin sicherte sich beim WEC-Finale in Bahrain am Samstag den WM-Titel in der Fahrerwertung, der Herstellertitel war schon vorher unter Dach und Fach. Laut Insidern will sich Aston Martin in Zukunft voll auf die Formel 1 konzentrieren, und man darf davon ausgehen, dass der Aston-Martin-Großinvestor Lawrence Stroll im Falle eines GTE- und WM-Rückzugs seine Interessen durchgesetzt hat. Ob es in Zukunft Einsätze mit dem Vantage GTE gibt, ist ungewiss. In der Theorie könnten die Autos von Privatteams eingesetzt werden. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft: Das Starterfeld für 2021

IMSA: Feld-Prognose für die Saison 2021

Die Saison 2020 ist zwar vorbei, doch der IMSA-Saisonstart 2021 in Daytona ist kaum noch zwei Monate entfernt. Wir erklären das Starterfeld für die neue Saison.

Die DPI-Topklasse weist für 2021 einige Änderungen auf: Die DPI-Acura von Penske Racing werden an Wayne Taylor Racing und Meyer Shank Racing verteilt. Es halten sich Gerüchte, dass Meyer Shank bei ausgewählten Rennen einen dritten Acura einsetzen könnte. Mazda reduziert wegen Budgetproblemen sein DPI-Aufgebot auf ein Auto. JDC, Mustang Sampling und Whelen bringen jeweils einen Caddy an den Start, dazu

kommt ein viertes Auto von Chip Ganassi. Das Prototypenfeld wird übrigens durch LMP3-Autos aufgefüllt, man rechnet mit bis zu acht zusätzlichen Autos. In der GTLM-Klasse stehen zwei Corvette am Start. BMW wird 2021 nur die vier langen Rennen bestreiten, die zum Endurance Cup zählen. Gesetzt ist offenbar ein 488 GTE für die volle Saison vom WeatherTech-Team Scuderia Corsa, dazu könnte in Daytona ein privater 911 RSR am Start stehen.

In der GTD-Klasse gibt es guten Zulauf – dank Porsche: In Sebring verkündete Earl Bamber den Einsatz eines 911 GT3 R in Kooperation mit dem Team Hardpoint. Auch die Teams Wright Motorsport und Pfaff Racing sind an Bord, sodass drei bis vier Elfer fulltime in der GTD am Start stehen könnten. ■ MCS

Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT aktuell** zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

„Ich würde gerne in Monza fahren“

Sechs Saisonläufe, zwei Siege, kein Ausfall, nie schlechter als Vierter – die Zahlen sprechen klar für WM-Leader Elfyn Evans. Doch statt über den WM-Titel spricht der 31-jährige Waliser lieber über Privates.

Von: **Reiner Kuhn**

In der Fahrer-Wertung führen Sie mit 14 Punkten Vorsprung vor Ihrem Toyota-Teamkollegen Sébastien Ogier. Haben Sie sich schon an den Titelgewinn gewöhnt?

Zumindest so weit, dass ich den Titel holen will. Im Grunde macht man das von Saisonbeginn an, und dann verändert sich mit jeder Rallye die Ausgangslage. Jetzt bin ich zwar in einer guten Position, aber noch bin ich nicht Weltmeister. Sollte Séb die Rallye Monza plus die Power Stage gewinnen, muss ich mindestens Dritter werden.

Vorausgesetzt, die Rallye Monza findet statt ...

Das liegt nicht in meiner Hand. Als Werksfahrer muss ich mich bestmöglich auf den nächsten WM-Lauf vorbereiten. Das habe ich auch für Ypern getan und mir zahlreiche Onboard-Videos angeschaut. Jetzt konzentriere ich mich auf Monza. Leider gibt es kaum Informationen und Videos.

Hand aufs Herz: Würde Monza nicht stattfinden, wären Sie schon Weltmeister.

Aber mit wäre es schöner (lacht). Vorausgesetzt, es ist in der aktuellen Corona-Lage möglich, würde ich dort gerne fahren. Es wäre der erste richtige Asphaltlauf der Saison. Auf Festbelägen komme ich gut klar, auch mit dem Yaris, wie man bei der Monte gesehen hat. Ich würde mich wirklich freuen. Druck verspüre ich keinen. Als Sportler will man immer mehr: Wenn man jung ist, will man Werksfahrer werden. Ist man Werksfahrer, will man auf dem Podium stehen und danach gewinnen. Und wer Rallyes gewinnt, will Weltmeister werden. Aber sprechen wir doch über etwas anderes als über den WM-Titel.



„Alle konzentrieren sich auf ihre Rallye. Man muss wissen, wann man sich konzentrieren muss oder es lockerer angehen kann.“

Elfyn Evans

Gerne. Was machen Sie, wenn keine Rallye ansteht?

Im Moment bin auch ich mehr zu Hause. Aber das Familienleben eines Rallye-Profis ist doch anders als bei meinen Nachbarn. Auch wenn ich aktuell weniger reise, dreht sich alles um Rallye. Ich bereite mich auf den nächsten Lauf vor und halte mich fit. Zudem nutze ich die Zeit, um das

eine oder andere am Haus zu machen. Meine Freundin und ich sind stolze Eltern von zwei kleinen Jungs. Eigentlich wollten wir im Dezember heiraten. Aber wegen Corona haben das erst einmal verschoben. Es soll schließlich ein richtiges Fest werden.

Auch Ogier, Tänak, Neuville und Ihr Copilot Scott Martin sind Jungväter. Spricht man untereinander auch mal über Kinder und Familie?

Man muss genau wissen, wann man sich zu konzentrieren hat oder es etwas lockerer angehen kann. Mit Scott spreche ich auf längeren Verbindungsetappen nicht nur über Streckennotizen und die Reifen, sondern auch gerne mal über Privates. Mit den anderen ergibt sich dazu nur selten die Gelegenheit. Alle konzentrieren sich auf ihre Rallye.



Schnell und konstant: Einziger Werkspilot mit zwei Siegen und ohne Ausfall



Elfyn Evans

Geburtstag: 28.12.1988
Geburtsort: Dolgellau (GB)
Herkunftsland: Wales (GB)

WM-KARRIERE

2006: Erste Rallye
2007: Erster von 92 WM-Starts
2012: Sieger WM-Akademie
2013: Erstmals im WRC
2016: Britischer Rallyemeister
2017–2019: WRC bei M-Sport (ein Sieg, acht Podiumsplätze)
2020: WRC mit Toyota, zwei Siege, Tabellenführer

HOBBYS

Motorräder, Mountainbike, Fitness

Wie und wo laden Sie Ihre Batterien auf?

Zuhause geht das ziemlich gut, auch wenn es für mich in Wales im Winter wärmer sein könnte. Ich mag die Sonne. Aber da wir das ganze Jahr unterwegs sind, möchte ich nicht auch noch für den Urlaub länger im Flugzeug sitzen. Zudem mag ich das Landleben und brauche weder eine Yacht noch eine Garage voller Sportwagen. Okay, Angeln ist jetzt nicht mein Ding, es sollte schon Räder haben. Auf einer Trial- oder Enduro-Maschine kann ich gut abschalten und die Sinne schärfen.

Was werden Ihre Nachbarn zum WM-Titel sagen?

Sie würden sich mit mir freuen. Ansonsten dürfte aber alles beim Alten bleiben. Wollen wir shoppen oder ins Kino gehen, müssen wir eine Stunde fahren. Wir wohnen in einem kleinen Dorf ohne Geschäfte oder Pub, alles ganz normal. Soll heißen: Wir essen auch Fleisch und ich trinke auch mal ein bisschen Alkohol (lacht).

Erinnern Sie sich noch, wann Sie das letzte Mal betrunken waren?

Oh, das ist lange her. Den Sieg in Schweden haben wir gar nicht sosehr gefeiert. Anders nach unserem ersten WM-Erfolg in Wales, da ging es mir richtig schlecht. Das war hart. Ich bin mir nicht sicher, ob ich das so noch einmal erleben will. ■

Rallye-WM

In der Warteschleife



Toyotas und Fords wird es definitiv auch 2022 in der WM geben, Hyundai zielt sich noch

RED BULL

Der mediale Befreiungsschlag muss warten. Anders als geplant konnte die FIA am Freitag noch nicht verkünden, dass sich drei Hersteller zu dem ab 2022 gültigen Rallye-1-Hybrid-Reglement bekennen.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit über einem Jahr stricken die FIA-Techniker mit den Herstellern an einem zukunftsfähigen Reglement. Doch trotz allgemeiner Bereitschaft verloren sich die Beteiligten in der Detailabstimmung. So versäumte es die FIA nach dem WM-Ausstieg von Citroën, die verabredete Teilung der Hybrid-Entwicklungskosten neu zu fixieren. Die Krux: Wäh-

rend die Pandemie auf Einnahmen der Hersteller und damit auf die Sportbudgets drückt, bleiben zur Einführung des sogenannten Rallye-1-Reglements nur noch 14 Monate. Prompt stellte FIA-Rallyedirektor Yves Matton Ende Oktober nochmals klar, dass es keine Verschiebung auf 2023 geben werde und sich die Hersteller bis zum 13. November bekennen müssen.

Doch erst Anfang vergangener Woche erhielten Ford, Toyota und Hyundai die finalen Unterlagen, nach denen sich die FIA erstmals finanziell an der Entwicklung einer neuen Technik beteiligt und wie die drei verbliebenen Hersteller in den nächsten drei Jahren jeweils rund 400 000 Euro per anno beisteuert.

Die Hersteller halten sich derweil bedeckt. Nur so viel: „Wir haben genügend Informationen, dass M-Sport und Ford sich zum Stichtag zum neuen Rallye-1-Reglement bekannt haben“, sagt M-Sport-Teamchef Richard Miller. Auch von Toyota soll eine fristgerechte Zusage vorliegen. Anders Hyundai: Trotz umgehender Weiterreichung der FIA-Unterlagen nach Korea war abzusehen, dass diese in nur vier Tagen kaum alle Entscheidungsebenen durchlaufen werden. Auch deshalb lässt deren Statement Raum für (womöglich unnötige) Spekulationen. „Es ist Sache der FIA, wie und wann sie kommuniziert, ob Hyundai Motorsport an der Rallye-WM gemäß den neuen Bestimmungen, die ab 2022 eingeführt werden sollen, teilnimmt. Wir werden nichts außerhalb unseres derzeitigen Engagements inklusive 2021 kommentieren“, lassen die im hessischen Alzenau ansässigen Werkssportler wissen. Fortsetzung folgt. ■

Rallye-EM

Es bleibt ausgewogen

Mit jeweils vier Läufen auf Asphalt und Schotter bleibt die kontinentale Topliga ihrem Erfolgskonzept treu. Portugal stellt 2021 gleich zwei EM-Läufe.

Obwohl erst im Juni gestartet, konnten die Akteure der Rallye-EM in dieser Saison über die Hälfte der geplanten Läufe der kontinentalen Topserie absolvieren. Auch deshalb baute Eurosports Events den Kalender für 2021 nur marginal um und bleibt nicht nur jenen Veranstaltungen treu, die der Corona-Pandemie zum Opfer fielen, sondern auch dem Erfolgskonzept mit jeweils vier Läufen auf Schotter und vier auf Asphalt.

Erstmals beginnt die EM-Saison mit einem Doppelpack in Portugal. Auf die neue, in diesem

Jahr noch auf Festbelag ausgetragene Rallye Serras de Fafe folgt der bekannte Schotterritt auf den Azoren, bei dem der Promoter die Transportkosten der Autos übernimmt. Ein weiteres Double im Frühsommer mit den Läufen in Polen und Lettland soll ebenfalls Reisekosten sparen.

Um den acht Saisonläufe umfassenden Kalender abzusichern, stehen zudem drei Ersatzläufe rund ums norditalienische San Remo (Asphalt), auf Zypern (Schotter) und nahe dem belgischen Spa (Asphalt) bereit. ■ RK

EM-Kalender 2021

- 12.–14.03.** Fafe/P (Schotter)
- 25.–27.03.** Azoren/P (Schotter)
- 06.–08.05.** Kanaren/E (Asphalt)
- 18.–20.06.** Polen (Schotter)
- 01.–07.07.** Lettland (Schotter)
- 23.–25.07.** Rom/I (Asphalt)
- 27.–29.08.** Tschechien (Asphalt)
- 22.–24.10.** Ungarn (Asphalt)

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Fast alles beim Alten

Die abgesagte Deutsche Rallye-Meisterschaft nimmt 2021 mit dem gleichen Programm wie 2020 vorgesehen einen neuen Anlauf.

Nachdem die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) in diesem Jahr aufgrund des Corona-Virus ausgesetzt werden musste, soll die nationale Topliga sowie das gleichzeitig ausgetragene ADAC Rallye Masters 2021 ab April am Start stehen.

Die Saison umfasst alle sechs in diesem Jahr geplanten Rallyes und beginnt am 17. April in Sachsen im Erzgebirge. Nach Stationen im niedersächsischen Sulingen und sächsischen Zwickau wird die zweite Saisonhälfte Mitte Juni rund um Lübbecke in Nordrhein-Westfalen eingelä-

det. Zwei Monate später folgt die Saarland-Pfalz-Rallye und weitere acht Wochen darauf das Saisonfinale bei der Drei-Städte-Rallye, wo man sich mit Wertungsprüfungen in Österreich und Tschechien für internationale FIA-Prädikate bereit zeigen will.

Weiter offen bleibt, bei welchen DRM-Läufen der neue ADAC Opel e-Rally Cup starten wird. Dagegen ist fix, dass der bereits für 2020 vorgesehene Historic-Cup für Fahrzeuge nach FIA-Anhang K erstmals 2021 innerhalb der DRM ausgetragen wird und die Fahrer- sowie die 2WD-Wertung ergänzt. ■ RK

DRM-Kalender 2021

- 17.04.** Rallye Erzgebirge
- 08.05.** Rallye Sulinger Land
- 29.05.** Sachsen-Rallye
- 12.06.** Rallye Sternweder Berg
- 21.08.** Rallye Saarland-Pfalz
- 16.10.** 3-Städte-Rallye



Im November 1980 gewinnt Henri Toivonen (l.) mit Paul White die RAC-Rallye

MCKLEIN

Ein Wunderkind wird erwachsen

Es ist nicht so, dass dieser junge Mann aus Finnland aus dem Nichts kommt. Aber das Tempo, mit dem er sich in die Weltspitze fährt, ist atemberaubend. Im November 1980 gewinnt Henri Toivonen als jüngster WM-Laufsieger die RAC-Rallye.

Von: **Markus Stier**

Um ein Haar hätte es diese Geschichte nie gegeben, denn als Henri Toivonen im Herbst von einer nationalen Rallye zurückkehrt, geht ein fürchterliches Unwetter nieder. Es regnet Elche und Rentiere, Normalsterbliche würden sich mit Fahrradtempo durch die Wasserwand tasten. Toivonens Auto hat etwa 80 auf der Uhr, als

plötzlich ein Lada auf die Fahrbahn rollt. Jenseits des Rallye-Cockpits hat Toivonen eine eher eigene Vorstellung zum Thema Sicherheitsgurte, er ist nicht angeschnallt. Das Auto ist Schrott, aber wie durch ein Wunder kommt Toivonen mit leichten Verletzungen an Knie und Handgelenk davon, die ihn beim Start in England nicht behindern.

Toivonen hat in der Weltmeisterschaft gerade Oberwasser. Zuvor in San Remo ist er trotz zweier früher Reifenschäden Fünfter geworden, und niemand außer dem frischgebackenen Weltmeister Walter Röhrl hat mehr Bestzeiten gefahren. Aber mit Copilot Antero Lindqvist hat sich der Finne nach einigen Beifahrerfehlern auseinandergeliebt, mit dem britischen Copiloten Paul White ist er noch nie gefahren.

Der ruhige White ist ein Glücksfall, erstens wegen seines ausgleichenden Temperaments,

zweitens wegen seiner Streckenkenntnis. Beim britischen WM-Lauf ist Training traditionell verboten, und so ist es nicht unüblich, dass sich auch Topfahrer für die Jagd durch die dunklen Wälder eingeborene Navigatoren ins Auto holen. An eine Sieghance glaubt Toivonen trotzdem nicht so recht, denn auch wenn das Fiat-Team seine Stars Röhrl und Alén nach dem Titelgewinn kurzfristig zurückgezogen hat, sind da immer noch Björn Waldegaard und Hannu Mikkola.

Helden mit Handicap

Die beiden Männer, die im Jahr zuvor die erste ausgeschriebene Fahrer-Weltmeisterschaft nur durch einen Punkt getrennt auf den Rängen 1 und 2 abschlossen, haben schon ein Dutzend RAC-Starts in den Knochen. Mikkola kennt viele Strecken aus der Britischen Meisterschaft wie seine Westentasche. Doch beide Nord-

männer haben ein Handicap zu tragen: Waldegaards Toyota ist nicht ganz so eine Rakete wie zuvor sein Escort. Mikkola fährt zwar einen Ford, aber der rollt auf Dunlop-Reifen, die an diesem Wochenende überfordert sind. Ein Ausritt wirft den Favoriten erst einmal weit zurück, und nun schlägt Toivonens Stunde.

Talbot-Sportchef Des O'Dell hat den schwächigen Schlacks schon eine Weile auf der Rechnung. Zum einen gibt es einen kurzen Draht zu den Toivonens, denn Papa Pauli war nicht nur in den Sechzigern einer der schnellsten Männer Finnlands, sondern nach seiner aktiven Karriere auch Chrysler-Importeur. Zum anderen konnte sich O'Dell schon 1978 vom Talent des Toivonen Junior überzeugen, der einen damals noch eher serienmäßigen Talbot Sunbeam beim britischen WM-Lauf auf Rang 9 gelenkt hatte.

Nur scheint ihm das Experiment mit dem finnischen Wunderkind anfangs zu teuer. Der wilde Henri soll lieber noch eine Weile irgendwelche Escorts in der Heimat verschrotten, statt O'Dells Sunbeams. Ironie der Geschichte: Es ist Stammfahrer Tony Pond, der drei Talbots zerstört, bis er Ende 1979 an die Luft gesetzt wird, und fortan Toivo-

nen für die Weißblauen an den Start ging.

Die nimmt die WM-Gemeinde anfangs nicht so richtig ernst. Erstens ist das Projekt Talbot aus einer Fusion der europäischen Chrysler-Niederlassungen mit dem französischen Peugeot-Konzern entstanden und riecht irgendwie ein bisschen nach Konkursmasse, zweitens halten viele das Auto für ungeeignet. Zwar ist das Schrägheck-Vehikel äußerst robust, gilt aber trotz oder gerade wegen seines Motors als empfindlich. Dem von Formel-1-Guru Colin Chapman entwickelten Vierzylinder fehlen auf die Konkurrenz von Ford mindestens 40 PS, zudem gilt er als nicht besonders langlebig. Und so hält sich die Furcht der Konkurrenz in Boreham in Grenzen, als Chapman für das prestigeträchtige Duell auf der britischen Insel einen Kopf mit größeren Ventilen abliefern, die dank mehr Durchsatz 15 Extra-PS liefern sollten. Dabei stand die Rallye schon vor dem Start auf der Kippe. Im Stammwerk streiken mal wieder die Arbeiter, nur dank seines guten Drahtes zu den mächtigen Gewerkschaften kann die Sportabteilung weiterwuseln.

Die „Royal Automobile Club Rally“ 1980 geht angefangen von den kurzen Show-Prüfungen in Silverstone, Donington oder dem Park von Blenheim Palace in insgesamt 70 Prüfungen hoch bis Greystoke Forest im Lake District und wieder runter nach Wales und Yorkshire in den berühmten Kielder Forest. Mit 708 WP-

„Ich bin mit Henri mal die Prüfungen der 1000-Seen-Rallye abgefahren. Er stieß in Bereiche vor, in die ich mich nie gewagt hätte.“

Hannu Mikkola

Kilometern spulen die 142 Starter auf zwei insgesamt über 2800 Kilometer langen Etappen die doppelte Distanz eines modernen WM-Laufes ab. Ins Ziel kommen nur 45 Überlebende.

Waldegaard bleibt ebenso mit Motorschaden liegen wie Stig Blomqvist im Saab und Timo Salonen im Datsun. Britanniens schon etwas gealterte Hoffnung Roger Clark strandet im Ford ebenso mit gescheiterter Ölversorgung wie Per Eklund im Triumph. Timo Mäkinen trägt bei Ford auch schon den Stempel des Altstars und kann das Tempo nicht mehr mitgehen. Kein Ausländer hat mehr Erfahrung auf britischen Pisten als Finnlands Pentti Airikkala, aber das nützt nichts, wenn du mit abgerissener Antriebswelle im Wald stehst. Den sehen vor lauter Bäumen Ford-Nachwuchsmann Ari Vatanen und Vauxhalls zweites Eisen Jimmy McRae nicht mehr. Beide scheiden nach Unfällen aus.

Der Talbot des vermeintlichen Crash-Piloten Toivonen dagegen

hat zur Freude von Des O'Dell keinen Kratzer. Der umtriebige Teamchef hat seine Techniker-Ausbildung nach dem Krieg bei der Armee in Deutschland gemacht und früh gelernt, mit der Mangelwirtschaft in der zertrümmerten britischen Zone umzugehen. Sein Motto: „Wenn du keine frischen Zündkerzen mehr hast, muss der Motor eben lernen, auch mit drei Zylindern zu laufen.“ Wenn es aber um Toivonen geht, lautet O'Dells Devise Klotzen statt Kleckern: „Wenn Henri Probleme mit der Kupplung hat, kriegt er auch gleich ein neues Getriebe. Wenn die Bremsbeläge durch sind, kriegt er auch neue Bremscheiben.“

Der Favorit schlägt zurück

Toivonen führt erstmals einen Weltmeisterschaftslauf an, es ist erst sein zwölfter, aber das Wochenende ist noch lang, und es sind durchaus noch Gegner übrig. Wie zum Beispiel Schweden-Sieger Anders Kulläng im nagelneuen Opel Ascona 400, der anfangs führt, bis ihn zwei Reifenschäden zurückwerfen. Mikkola kommt zurück und hat nach seinem Ausrutscher eine von vier Minuten Rückstand schon aufgeholt.

Aber auch Toivonen ist jetzt warm. Vor Kullängs Missgeschick hat er dem Schweden auf nur vier Prüfungen schon eine Minute abgeknöpft. Mikkola weiß, was die Stunde geschlagen hat. Er ist ein enger Freund von Pauli Toivonen, die Söhne Henri und Harri kannte er, bevor sie laufen

konnten. Mit Henri hat er für dessen ersten WM-Start die Prüfungen der 1000-Seen-Rallye abgefahren und früh realisiert: „Henri stieß in Bereiche vor, in die ich mich nie gewagt hätte.“ Der Youngster bügelt den Angriff seines früheren Lehrmeisters mit sechs Bestzeiten in Folge ab, und damit gibt sich der Sieger der letzten beiden RAC-Rallyes geschlagen.

Des O'Dell ist außer sich vor Freude, denn dieser Sieg ist nicht nur Toivonens Triumph, sondern auch seiner. Mit Guy Fréquelin und Russell Brookes auf den Rängen 3 und 4 beweist seine Truppe, dass der Sunbeam Lotus durchaus ein ernst zu nehmendes Sportgerät ist. An diesem 18. November 1980 kann er noch nicht wissen, dass der erste WM-Sieg der neuen Marke der Auftakt zu einem noch größeren Erfolg sein würde. Mit Fréquelin und Toivonen wird das Team ein Jahr später die Marken-Weltmeisterschaft erringen.

Doch erst mal knallen im altherwürdigen Restaurant „Pump Room“ in Bath die Korken für den mit 24 Jahren, drei Monaten und 24 Tagen jüngsten WM-Laufsieger aller Zeiten. Es wird 28 Jahre dauern, bis in Schweden ein anderer drahtiger Finne diesen Rekord knacken wird. Jari-Matti Latvala ist im Februar 2008 ganze 22 Jahre, neun Monate und zehn Tage alt. Rallyefahrer ist er nicht geworden, weil sein Vater Jari auch einer war. Sondern weil er als Sechsjähriger einen Film über Henri Toivonen gesehen hat. ■



Talbot Sunbeam Lotus: Nicht der Stärkste, aber robust und gut beherrschbar



Mit 24 Jahren auf dem WTCR-Thron: Yann Ehrlacher

Am Ziel der Träume

Yann Ehrlacher (Lynk & Co) ist neuer Meister in der WTCR. Teamkollege und Onkel Yvan Muller rundete mit dem Vizetitel das familieninterne Ergebnis ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieses Finale hatte es wahrlich in sich. Und das war eigentlich gar nicht so zu erwarten, wenn man sich am Samstag das Qualifying-Ergebnis angeschaut hat. Ehrlacher hatte mit den Zusatzpunkten aus Q1 und Q3 nicht nur seine Tabellenführung von 26 auf 31 Punkte ausgebaut, Honda war trotz 30 kg weniger Kompensationsgewicht und einer Schikane auf der langen Geraden auch genauso weit weg vom Schuss wie zwei Wochen zuvor. Nur Néstor Girolami schaffte es mit einer Zauberrunde ins zweite Quali-Segment und holte sich Startplatz 12.

Doch die Nacht von Aragón brachte beinahe frostige Temperaturen und eine extreme Luftfeuchtigkeit mit sich. So sah sich das Feld trotz strahlenden Sonnenscheins im ersten Lauf am

Samstagsmorgen tatsächlich mit der Reifenfrage konfrontiert. Während Ehrlacher auf Slicks setzte, weil eine schnell abtrocknende Strecke zu antizipieren war, setzten einige andere auf Regenreifen an der Hinterachse.

Sack zu in Lauf 2

So auch Girolami und sein Teamkollege, der Tabellenzweite Esteban Guerrieri. Wie das heiße Messer durch die Butter schnitten die beiden Münnich-Hondas durchs Feld, ein Platztausch in der letzten Runde bescherte Guerrieri den Sieg und damit noch eine unverhoffte Titelchance. Ehrlachers P6 bedeutete, dass die Lücke auf 16 Zähler schrumpfte. Erst auf Platz 5 landete mit Mikel Azcona (Cupra) das beste rein mit Slicks besohlte Auto, wobei der am Ende sogar die schnellste Rennrunde für sich verbuchte.

So war klar, dass drei Stunden später der zweite Lauf wieder unter normalen Umständen ablaufen wird. „Es ist ein ungleicher Kampf. Die anderen haben eine Pistole und wir ein Messer“, beschrieb Guerrieri die Ausgangslage für den weiteren Verlauf des Rennsonntags. Und zu den düsteren Prognosen gesellte sich

„Es ist völlig krank. Das ist der beste Tag in meinem Leben. Wir haben dieses Jahr etwas ganz Großes erreicht!“

Yann Ehrlacher

dann auch noch Pech. Thed Björk spielte das Lynk-interne Teamspielchen so gut, dass er einerseits Ehrlacher nach vorne spülte und andererseits das Feld so hinter sich zusammenführte, dass Chaos entstand. Im Getümmel kam es zum Ziehharmonika-Effekt, Guerrieri knallte ins Heck von Cupra-Pilot Bence Boldiz und war aus dem Rennen. Überhaupt kamen durch die vielen Rangeleien nur 14 Autos halbwegs schadlos durchs Rennen.

Ehrlacher reichte der erneute sechste Platz, um den Titel vorzeitig klar zu machen. „Es ist völlig krank. Das ist der beste Tag in meinem Leben“, rang der neue Champion sichtlich mit den Worten und gegen die Tränen. „Wir

haben dieses Jahr etwas ganz Großes erreicht!“

Mit „wir“ meint er vor allem die Zusammenarbeit mit seinem Onkel Yvan Muller. „Er hat mir alles beigebracht“, weiß der neue König der Tourenwagen, der vor sieben Jahren als kompletter Quereinsteiger und ohne vorherige Kart-Erfahrung seine überhaupt erste Motorsport-Saison im VW Scirocco R-Cup fuhr.

Heimlicher Held Vernay

Muller selbst brachte sich im zweiten Lauf mit seinem ersten Saisonsieg in die Lage, noch um den Vizetitel zu kämpfen. Nachdem die Luft aus dem Kampf um die Fahrerkrone heraus war, zog sich die Spannung im dritten Lauf nämlich aus dem Fernduell zwischen Guerrieri, Muller und Jean-Karl Vernay (Alfa Romeo), die sich noch um den zweiten Platz der Fahrerwertung balgten.

Guerrieri lag vor dem Rennen vorne, virtuell hatten im Rennverlauf aber nur Vernay oder Muller die Nase vorn. Wieder spielte Björk die Schlüsselrolle. Er schob Azcona so geschickt zur Seite, dass Muller vom zehnten Startplatz kommend an beiden vorbeiging und letztlich mit P4



WTCR

Der heimliche Champion: Trophy-Meister Vernay im privaten Alfa Romeo

genügend Punkte sammelte, um das Team- und Familien-Ergebnis perfekt zu machen. Muller gelang damit übrigens zum dritten Mal in Folge das „Kunststück“, Team-Meister zu werden, ohne die Fahrer-Krone zu holen.

Guerrieri gab noch mal alles, allerdings letztlich zu viel, um wenigstens den Vizetitel zu holen. Als klar wurde, dass es maximal P3 werden wird, schenkte Teamkollege Attila Tassi sogar noch ein gutes Ergebnis her, um Guerrieri einen weiteren Punkt zu überlassen. Doch weil er eben „zu viel“ gegeben hatte und zu oft außerhalb der Streckenbegrenzung fuhr, purzelte er nach einer 30-Sekunden-Strafe vom 10. auf den 18. Platz zurück. So wurde es Gesamtrang 4.

Vernay, der beim Finale noch mal zwei Podestplätze feierte, ist der heimliche Held der WTCR 2020. Während Ehlacher, Muller und Guerrieri in Quasi-Werks-teams volle Unterstützung auch

von den Teamkollegen erfuhren, war Vernay gewissermaßen ein Einzelkämpfer mit dem privat aufgebauten Alfa Romeo im noch dazu komplett privaten Mulsanne-Team. Als Trophy-Sieger, gewissermaßen also Privatfahrer-Meister, kämpfte er trotz einiger technischer Probleme bis zum vorletzten Rennen um den Titel.

Ohne Stallregie bei der Konkurrenz wäre er Vizemeister geworden. „Darauf kann jeder im Team stolz sein, wir haben großartigen Kampfgeist gezeigt“, so der ehemalige Audi-Fahrer.

Für Honda geht derweil das Leiden auf der Tourenwagen-Weltebene weiter. Seit dem WTCR-Einstieg 2012 wartet man vergeblich auf einen WM- respektive Weltcup-Titel. Der erneute zweite Platz in der Teamwertung ist trotzdem nicht zu verachten. „Eine schöne Belohnung für die Jungs, die so hart gearbeitet haben“, lobte Münnich-Teammanager Dominik Greiner. ■



WTCR

Noch ein blauer Triumph: Santiago Urrutia holte in Lauf 3 seinen ersten Sieg

ARAGÓN (E), 1. RENNEN

14. von 16 Läufen, 10 Runden à 5,397 km (22 gestartet, 19 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	25.26,322 min
2.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 0,602 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 13,449 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoy DHL	Audi	+ 14,238 s
5.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 16,533 s
6.	Yann Ehlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 36,425 s
7.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 37,571 s
8.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 46,885 s
9.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 50,576 s
10.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 50,848 s

Schnellste Runde: 2.28,782 min (Azcona)

ARAGÓN (E), 2. RENNEN

15. von 16 Läufen, 12 Runden à 5,397 km (22 gestartet, 15 gewertet)

1.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	29.23,671 min
2.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 2,796 s
3.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 4,939 s
4.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 6,110 s
5.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,292 s
6.	Yann Ehlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 6,733 s
7.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 7,840 s
8.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 9,413 s
6.	Luca Filippi (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 10,130 s
10.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 10,631 s

Schnellste Runde: 2.15,965 min (Muller)

ARAGÓN (E), 3. RENNEN

16. von 16 Läufen, 12 Runden à 5,397 km (20 gestartet, 19 gewertet)

1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	27.20,241 min
2.	Yann Ehlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 4,355 s
3.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 11,078 s
4.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 12,204 s
5.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 15,333 s
6.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 19,883 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 27,083 s
8.	Nathanaël Berthon (F), Comtoy DHL	Audi	+ 32,068 s
9.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 33,081 s
10.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 35,151 s

Schnellste Runde: 2.15,272 min (Urrutia)

ENDSTAND FAHRER

1.	Ehlacher	234 Punkte
2.	Muller	195
3.	Vernay	194
4.	Guerrieri	188

ENDSTAND TEAMS

1.	Cyan Racing	429 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	325
3.	Cyan Performance	311
4.	Comtoy DHL	265

ENDSTAND TROPHY

1.	Vernay	121 Punkte
2.	Magnus	101
3.	Berthon	94

ENDSTAND ROOKIES

1.	Magnus	410 Punkte
2.	Engstler	243
3.	Boldizs	236

NACHRICHTEN

KALENDER PRÄSENTIERT

Im Rahmen des Saisonfinales stellte die WTCR einen ersten Rennkalender für 2021 vor. Nachdem der Weltcup dieses Jahr bedingt durch die Pandemie nur in Europa fuhr, stehen für die kommende Saison drei Asien-Rennen auf der Liste. Saisonstart ist am 15./16. Mai in Budapest, eine Woche später ist man am Slovakiaring. Im Rahmen der 24h am Nürburgring wird man am 4./5. Juni erneut auf der Nordschleife gastieren. Vila Real (26./27. Juni) und Aragón (10./11. Juli) schließen die Europa-Saison ab. Nach dreimonatiger Sommerpause geht es nach Inje (9./10. Oktober), einem noch zu benennenden Kurs in China (6./7. November) sowie zum Finale nach Macau (20./21. November).

DREI GASTSTARTER

Beim Finale standen noch einmal drei (mehr oder weniger) Gäste am Start. Luca Filippi im zweiten Mulsanne-Alfa absolvierte bereits seinen vierten Wildcard-Einsatz, José Manuel Sapag im Hyundai von Target Competition war zum zweiten Mal dabei. Nick Catsburg, der beim IMSA-Saisonfinale im Einsatz war, wurde im Engstler-Hyundai diesmal nicht von Josh Files, sondern von Mitchell Cheah vertreten. Der Malaysier war schon 2019 in Sepang dabei, damals aber als Wildcard. Diesmal gab es die ersten Weltcup-Punkte: Platz 13 im zweiten Lauf bedeutete vier Zähler. Teamkollege Luca Engstler sammelte beim Finale zwölf Punkte und beendete damit die Saison auf Gesamtrang 16.



Very British: Auch das Wetter hinderte Ash Sutton (#116) nicht am Titel

BTCC

Der zweite Streich

Ashley Sutton ist neuer BTCC-Champion. Mit seinem Infiniti Q50 setzte er sich als Privatfahrer gegen sämtliche offiziellen Teams der Hersteller durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Sutton ist dabei offensichtlich ein Mann für exotische Fahrzeuge. Bei seinem ersten Titelgewinn 2017 düpierte er die Konkurrenz inklusive Teamkollege und BTCC-Legende Jason Plato mit einem Subaru Levorg. Ein heckgetriebener Kombi und damit bis heute das einzige Auto mit „Rucksack“, das den BTCC-Titel holte.

Nach dem Subaru-Aus Ende 2019 brauchte nicht nur Sutton ein neues Auto, sondern auch sein Team BMR. Aus der scheinbaren Notlösung, sich mit Laser Tools Racing zusammenzutun und dem fast in Vergessenheit geratenen Infiniti Q50 eine zweite Chance zu geben, ist der zweite Fahrertitel entsprungen. Solche Geschichten sind wohl nur in der BTCC möglich, wo der Fahrer noch einen echten Unterschied machen kann.

Es zeigt aber auch, dass guter Tourenwagensport keine Antiquität ist, sondern sehr wohl auch in der modernen Motorsport-Landschaft stattfindet. Da kämpft also ein Privatteam mit einem vergleichsweise Low-Budget-Auto – der BMW ist rund

100 000 Pfund teurer – gegen die Importeur-Teams von BMW, Honda und Toyota. Möglich machen dies die NGTC-Regularien, die auch so betagten Autos wie dem Infiniti oder dem seit 2012 eingesetzten Honda Civic FK2 Chancengleichheit einräumen.

Als Tabellenzweiter angereist, musste Sutton aber auf dem Indy-Kurs von Brands Hatch noch mal ordentlich angasen. Mit neun Punkten Rückstand auf Rekordmeister Colin Turkington (BMW) angereist, gab das nasse Qualifying einen ersten Ausblick auf die Kräfteverhältnisse beim Finale. Das bessere Ende hatte Sutton mit Platz 3, während Turkington mit Maximalzuladung nur auf Platz 8 landete. Tom Ingram (Toyota) auf der Pole hatte

seine Titelchancen aber gleichzeitig ebenso begraben wie Dan Cammish (Honda) auf P4.

Regen auch am finalen Rennsontag sorgte für zusätzliche Würze im Titel-Vierkampf. Der erste Schlagabtausch ging zugunsten Cammishs aus, während Sutton mit P3 die Tabellenführung übernahm. Cammish rückte seinerseits bis auf elf Zähler an Sutton heran, während Turkington nach P9 im Sandwich lag.

Lauf 2 wurde zur sicheren Beute von Sutton, der befreit von Erfolgsgewichten zum fünften Saisonsieg fuhr. Mit Ingram, Turkington und Cammish folgten die weiteren Titelaspiranten, wobei Turkington noch eine Strafe kassierte (Überholen unter Gelb) und deshalb hinter Cammish auf P4 zurückgestuft wurde.

BMW holt Hersteller-Titel

Ingram war trotz P2 rechnerisch aus dem Titelkampf raus, die Entscheidung zwischen den anderen drei Piloten musste also im 27. und letzten Saisonrennen fallen. Während Rory Butcher (Ford) zum dritten Saisonsieg fuhr, kam Turkington nicht richtig in Tritt und landete nur auf P9. Da reichte Sutton ein siebter Platz locker zum Titel. Cammish holte zwar P4, blieb in der Tabelle aber noch hinter Turkington.

„Wir lagen hinter Colin, aber ich wollte nicht angreifen, bis er einen Fehler macht. Das hat er getan, und von da an ging es nur noch nach vorne“, berichtete Sutton, der logischerweise auch Privatfahrer-Meister ist, vom letzten Rennen. „Es war ein absoluter Traum, mit einem Privatteam den großen Titel zu holen. Das hat es lange nicht gegeben.“

Für das WSR-Team, das für die Einsätze der BMW 330i verantwortlich zeichnet, bleiben dennoch ein paar Trostpflaster. Neben Turkingtons Vizetitel durfte man den Gewinn der Hersteller- sowie Teamwertung (mit Tom Oliphant/Turkington) feiern. ■



Doppel-Titel: Sutton räumte als Privatfahrer auch den ganz großen Pott ab



Diesmal „nur“ Vize: Turkington

ENDSTAND FAHRER NACH 27 LÄUFEN

1.	Ashley Sutton (Infiniti)	350 Pkt.
2.	Colin Turkington (BMW)	336
3.	Dan Cammish (Honda)	334
4.	Tom Ingram (Toyota)	326
5.	Rory Butcher (Ford)	286
6.	Tom Oliphant (BMW)	228
7.	Jake Hill (Honda)	212
8.	Adam Morgan (Mercedes)	206
9.	Josh Cook (Honda)	196
10.	Tom Chilton (Honda)	184



Vorgeschmack: GT3-Autos mit „DTM 2021“-Branding beim Demo-Lauf in Hockenheim

DTM

Zukunft mit fünf Säulen

Dass die DTM sich neu erfindet, ist bekannt. Auch die Elektro-DTM haben wir vergangene Woche beleuchtet. Doch neben einem Zukunftskonzept gibt es auch schon einen Rennkalender für 2021.

Von: **Michael Bräutigam**

Säulen sind etwas Tolles. Erwähnt man das Wort, ploppt bei vielen gleich das Bild der Akropolis in Athen im Kopf auf. Und was nun schon fast 2500 Jahre hält, kann ja keine schlechte Metapher für die Zukunftsfähigkeit von egal was sein, oder? Dementsprechend präsentierte die DTM bei ihrem mittelfristigen Zukunftskonzept auch jene fünf Säulen, die die

kriselnde Motorsport-Plattform stabilisieren sollen.

Neben der DTM, die sich 2021 bekanntlich in die lange Reihe von GT3-Rennserien einsortiert, ist dies zum einen die DTM Trophy, die heuer mit ihren GT4-Fahrzeugen eine gute erste Saison absolvierte. Zum anderen kommt die DTM Classic, in der auch Oldschool-DTM-Fans beim Anblick von alten Tourenwagen

auf ihre Kosten kommen sollen, sowie die DTM eSports. Das Thema Simracing soll nach der Premierenaison 2020 ebenfalls ausgebaut werden und fest in die Events integriert werden – so wie z.B. auch beim ADAC GT Masters.

Die fünfte Säule ist die komplexeste und wackeligste. Ein alter Schaeffler-Prototyp wurde aufgehübscht und symbolisch als Vertreter der möglichen Elektro-Serie ab 2023 vorgestellt. Ob sie wirklich wie ursprünglich suggeriert eine Rahmenserie wird oder gar die GT3-Fahrzeuge beerben wird, scheint derzeit offen.

Weitgehend bekannt ist dagegen der Kalender, der 2021 einen Auftakt in Russland vorsieht – wengleich mit Corona-Sternchen. Für Monza stehen noch zwei Wochenenden zur Auswahl. ■

DTM-KALENDER 2021

29./30.05.	St. Petersburg (RUS)*
12./13.06. oder 19./20.06.	Monza (I)
03./04.07.	Norisring (D)
24./25.07.	Lausitzring (D)
05./06.08.	Zolder (B)
21./22.10.	Nürburgring (D)
04./05.09.	Spielberg (A)
18./19.11.	Assen (NL)
02./03.10.	Hockenheim (D)

Macau Guia Race

Jagd auf Nummer 10

Auch wenn die WTCR in diesem Jahr nicht in Macau fährt, gibt es wieder den berühmten Grand Prix. Mit dabei ist Rob Huff, der seinen zehnten Sieg in der Spielerstadt jagt.

Auch ein ehemaliger Tourenwagen-Weltmeister muss sehen, wo er bleibt. So hatte Rob Huff als langjähriger Werksfahrer nach dem Ausstieg von TCR in diesem Jahr eine echt schwierige Saison zu überstehen.



Rekordjäger: Rob Huff in Macau

Unterschlupf fand er beim Team Lestrup Racing, wo er in einem Herzschlagfinale den Titel in der STCC einheimen konnte.

Nach dem Titel in Skandinavien zieht es den 40-Jährigen aus Newmarket wieder an den Ort vieler seiner Triumphe. Nicht weniger als neun Mal konnte Huff ein Tourenwagenrennen im Leitplanken- und Mauern-Dschungel von Macau gewinnen. Um die Zahl möglichst zweistellig werden zu lassen, nimmt der Brite diesmal einige Strapazen auf sich. Nach der Anreise ging es ab Anfang November in eine zweiwöchige Quarantäne im Hotelzimmer, damit er am kommenden Wochenende am Steuer eines MG6 TCR sitzen kann.

Ansonsten finden sich kaum bekannte Namen auf der Starterliste des Guia Race. Der langjährige WTCC- und WTCR-Pilot Qinghua Ma ist nach Huff der prominenteste Fahrer, er fährt einen Lynk & Co. Mit insgesamt 34 Autos dürfte es trotzdem recht unterhaltsam werden. Unter den lokalen Größen finden sich unter anderem Filipe de Souza (Audi), Joseph Merszei (Seat) und Rodolfo Ávila (MG). ■ MBR

ETCR-Giulia von Romeo Ferraris

680-PS-Schönheit

Am Wochenende hätte der erste Show-Event der vollelektrischen ETCR stattfinden sollen, hat er aber nicht. Fürs Auge gab es trotzdem etwas.

Nur eine kleine Demo gab es, um die Startgatter – ähnlich denen beim Motocross – vorzustellen. Der Ausgang des Rennens eines ETCR-Hyundai gegen zwei halb so starke TCR-Hyundai war klar: Der Elektro-Renner zog aus dem Startgate mit irrer

Beschleunigung davon und „gewann“ souverän.

Spektakulärer war da eher das, was Romeo Ferraris zeigte. Die Mannschaft hinter dem TCR-Alfa Romeo hat im Rahmen des WTCR-Finales von Aragón seinen ETCR-Renner auf Basis der Alfa Romeo Giulia vorgestellt. Weil Einheits-technik unter der schönen Hülle verborgen ist, leistet er – wie der Hyundai als bisher einziges vollwertiges ETCR-Auto – 680 PS. Das Spektakel, so die „Pure ETCR“ irgendwann startet, ist allerdings kurz. Die Battles im Rallycross-Stil sind auf 10 km angesetzt. ■ MBR



680 PS hübsch verpackt: Die vollelektrische Alfa Romeo Giulia ETCR



Wahnsinnsrunde

Eine Schlussrunde wie in Valencia zwischen Franco Morbidelli und Jack Miller erlebt man nicht alle Tage. Doch auch einen WM-Lauf mit so viel Emotionen durch den vorzeitigen WM-Gewinn von Joan Mir gibt es nicht allzu oft.

Von: **Imre Paulovits**

Die türkisch-schwarze Yamaha schoss die Geraden hinunter, die rot-weiße Ducati scherte aus dem Windschatten aus. Doch um an Franco Morbidelli vorbeizukommen, musste Jack Miller sehr spät bremsen, wurde weit hinausgetragen und Morbidelli tauchte wieder unten durch. In Turn 2 versuchte es Miller erneut, doch Morbidelli war noch später auf der Bremse. In Turn 3 nahm Miller Anlauf, drückte sich in Turn 4 innen rein, doch Morbidelli konterte auf gleicher Weise gleich in Turn 5. Miller versuch-

te es in Turn 8, doch Morbidelli machte innen dicht. In Turn 10 das Gleiche, Miller musste aufrichten, um der Yamaha nicht ins Hinterrad zu fahren. In der Schikane das gleiche Spiel, und Morbidelli machte die letzte Kurve vor Start und Ziel dicht. Miller probierte es mit Motorleistung, doch das reichte nicht bis zur Ziellinie. „Der Unterschied war, dass ich auf den harten Vorderreifen gesetzt hatte, mit dem konnte ich härter Bremsen. Dafür hatte Jack mehr Grip, und er hat es damit probiert“, erklärte Morbidelli. „Franco hat alle seine Karten gespielt, ich meine, mehr hatte keiner von uns“, gab Jack Miller zu.

Die alte Yamaha

In Valencia wurde es wieder offensichtlich: Während Maverick Viñales, Valentino Rossi und vor allem Fabio Quartararo mit dem 2020er-Motorrad ihre liebe Not hatten, baute Franco Morbidelli mit Crewchief Ramon Forcada genau wie am zweiten Wochenende in Aragón ein Motorrad, dem die anderen nichts entgegensetzen konnten.

„Franco hat mit dem harten Vorderreifen seine Karten gespielt, ich mit dem mittleren meine. Mehr hatte keiner von uns beiden zu bieten.“

Jack Miller

„Sie lenkt sich besser ein und hat mehr Grip“, sagte Maverick Viñales. „Wir werden auch nächstes Jahr mit dem aktuellen Motor weiterfahren müssen, mal sehen, was die Ingenieure im Winter am Fahrwerk und der Elektronik daraus machen können.“

Während Viñales, Quartararo und Rossi 2021 mit der neuesten Entwicklung ausgerüstet sein werden, wird Morbidelli weiter das 2019er-Modell fahren. Wie es im Moment aussieht, hat der Italiener keinen Nachteil davon.

„Ich muss mit dem arbeiten, was ich bekomme. Auch dieses Jahr habe ich neue Teile erhalten, und wir haben es damit verbessern können“, gesteht Morbidelli. Offensichtlich arbeitet das Motorrad dann besonders gut, wenn mehr Michelin-Gummi auf der Strecke liegt, und so war er wie in Aragón eine Klasse für sich. Er holte sich die Pole-Position, und seine Rennzeit war fast 15 Sekunden schneller als die Siegerzeit von Joan Mir eine Woche zuvor.

Davon unbeeindruckt jagte Pol Espargaró dem Führungsduo hinterher und stellte die KTM wie am letzten Wochenende aufs Podest. „Ich habe versucht, so lange es geht mitzuhalten“, gab Espargaró zu. „Aber dann hat Jack ab Rennmitte den Nachbrenner gezündet, er hatte einfach mehr Traktion als ich, auch wenn ich auf der Bremse viel gutmachen konnte. Dann kam Nakagami von hinten und versuchte es da, wo ich am stärksten war: in der Zielkurve. Ich hatte zum Glück so etwas geahnt und konnte seinem Sturz ausweichen.“ Dass sich mit



Auf Biegen und Brechen: Franco Morbidelli (#21) und Jack Miller überholten sich in der letzten Runde vier Mal

PETRONAS

Miguel Oliveira und Brad Binder die beiden verbliebenen KTM auch unter den ersten Sechs platzierten, machte Renndirektor Pit Beirer stolz. „Dies war wieder ein Highlight in unserer MotoGP-Geschichte“, freute er sich. „Wir haben nun eine Basis, die dem radikalen Fahrstil von Pol Espargaró genauso taugt wie unseren beiden Jungen.“

Cool zum Titel

Fabio Quartararo warf seine letzte WM-Chance in Turn 2 in den Kies. Nicht so Joan Mir. Er fuhr ohne jedes Risiko auf den siebten Platz und schrieb Geschichte. Er ist der erste Moto3-Weltmeister, der es auch in der MotoGP geschafft hat, der erste Weltmeister für Suzuki seit 20 Jahren, und all das im Jahr von Suzukis 100-jährigem Jubiläum und 60-jährigem WM-Jubiläum. Das im Vergleich zu den gewaltigen Teams von Honda, Yamaha, Ducati und KTM recht kompakte Projekt um Teamchef Davide Brivio, Technik-Manager Ken Kawauchi und Entwicklungschef Shinichi Sahara hat sich zu einem Giganten gemausert. Neben dem Fahrertitel haben sie auch bereits den Team-WM-Titel gewonnen, sie gehen punktgleich mit Ducati ins letzte Gefecht um die Herstellerkrone nach Portimão.

Das Team warf den schwergewichtigen Kawauchi in die Luft,

DREI FRAGEN AN FRANCO MORBIDELLI



WAR DIES DAS PERFEKTE RENNWOCHEN-ENDE?

Ja, und es war ein unglaubliches

Rennen. Ich habe mich für den harten Vorderreifen entschieden, weil wir uns nicht sicher waren, dass der mittlere die Renndistanz durchhält. Aber so musste ich meinen Fahrstil umstellen. Ich konnte zwar besser bremsen, war aber in der Kurvenmitte etwas langsamer. Der Wind machte mir die Sache auch nicht leichter. Zum Schluss hatte ich noch Probleme mit dem Hinterrreifen und ich wusste, dass Jack kommen würde. Als er in der letzten Runde kam, habe ich dann alles gegeben, um zu gewinnen. Es war ein sehr sauberer und sportlicher Kampf, und zum Schluss war ich in der Lage zu gewinnen.

WAS HABEN SIE AUS DIESEM RENNEN FÜR DIE ZUKUNFT GELERNT?

Ich wusste, dass ich im Zweikampf hart sein kann, aber ich konnte das bislang nur in der Moto2 und in der MotoGP weiter hinten beweisen. Es war schön, es jetzt auch im Kampf um einen MotoGP-Sieg in der letzten Runde gegen einen sehr guten Fahrer zu beweisen. Es ist gut zu wissen, dass ich daraus als Sieger hervorgehen kann.

STÖRT ES SIE, DASS SIE AUCH NÄCHSTES JAHR DIESES MOTORRAD FAHREN WERDEN?

Zunächst nicht. Derzeit komme ich sehr gut damit klar. Aber ein neues Motorrad kann weiterentwickelt werden, und die Werke arbeiten mit aller Kraft daran. Ich werde dieses Motorrad haben, ich muss das Maximum herausholen.

Mir bekam in der Auslaufrunde den goldenen Helm und die Nummer 1, dann durfte er das traditionelle Valencia-F Feuerwerk zünden. Im Parc fermé warteten seine Mutter Ana Mayrata, seine Freundin Alejandra López und sein per-

sönlicher Assistent Juan Garcia auf ihn. Noch lange nach der Siegerehrung feierten die Blauen weiter. Doch eine Mission bleibt noch: die Triple Crown beim Finale. Ducati wird sicherlich gegenhalten. ■



SUZUKI

Das ist der neue MotoGP-Weltmeister: Joan Mir mied jedes Risiko und brachte so den ersten WM-Titel für Suzuki seit 20 Jahren und den ersten in der MotoGP heim

Bradl: Speed gefunden

Je weiter die Saison fortschreitet, desto geringer wird der Unterschied zwischen Stefan Bradl und der WM-Spitze. In Valencia wurde er zweitbesten Honda-Pilot.

Von: **Imre Paulovits**

Für den Außenstehenden ist es nur schwer nachzuvollziehen, welche Entwicklung Stefan Bradl während dieser Saison durchgemacht hat. Bereits völlig auf seine Aufgabe als Testfahrer eingeschossen, wo er das Risiko so kalkulieren muss, dass mit neuen, unerprobten Teilen oder Einstellungen keine Stürze passieren, war es keine leichte Aufgabe, den irren Speed, der in der MotoGP vom ersten bis zum letzten Platz gefahren wird und für den die aktiven Tag für Tag trainieren, mitzugehen. Doch der 30-Jährige hat sich umstellen können und fährt in der letzten Zeit richtig gut mit. Am Freitag begann er gleich in den Top 10, doch wechselnde Bedingungen vereitelten den Einzug in Q2.

Doch auch vom 18. Startplatz aus fuhr er ein beachtliches Ren-



Stefan Bradl (#6): Dieses Wochenende klar vor Teamkollege Alex Márquez

nen. Dabei war er bald in den Punkterängen und kämpfte mit Fahrern wie Fabio Quartararo, Danilo Petrucci und seinem Teamkollegen Alex Márquez. Schließlich wurde er 14. und fügte seinem WM-Konto weitere zwei Punkte hinzu. „Kein schlechtes Rennen“, freute sich Bradl. „Valencia ist eine der schwierigeren Strecken zum Überholen, sodass ich wirklich mit Danilo Petrucci und Alex Márquez kämpfen musste, um an ihnen vorbeizukommen. Mein Speed war nicht so schlecht, ist mir aber nicht so leicht von der Hand gegangen wie bei den vorherigen Rennen.“

Die Doppelrolle als Testfahrer und Márquez-Ersatz geht aber zuweilen stark an die Substanz. Bevor Bradl das Finale in Portimão fährt, testet er noch am Dienstag und Mittwoch in Jerez. „Dass ich die ganze Saison fahren konnte, war eine unerwartete Gelegenheit, aber ich muss mit meiner Energie haushalten“, gibt Bradl zu. „Es ist nicht leicht, sich zwischenzeitig auf Testarbeit zu konzentrieren und gleich ein paar Tage später mit den Schnellsten der Welt mitzufahren.“ Wenn die Saison und die Testfahrten abgeschlossen sind, wird er auch erst mal ausspannen. ■

KOMMENTAR

ES WAR SCHON BEEINDRUCKEND, die besten Piloten der Welt bei dem Druck und dem wechselhaften Wetter an diesem Wochenende zu beobachten. Die Rundenzeiten dann abzurufen, wenn es gilt, unabhängig davon, wie das Wetter gerade ist und welchen Reifen man drauf hat, das ist schon keine einfache Sache. Wie wenig Stürze dabei passiert sind, zeigt, auf welchem hohem Niveau sich die MotoGP bewegt. Doch wie es scheint, werden wir in naher Zukunft noch eine Steigerung erleben. Im nächsten Jahr kommen drei unglaublich starke Fahrer aus der Moto2 nach. Je nachdem, wie sich Aprilia entscheidet, könnten es sogar vier werden. Und wie viel geballtes Talent sich in den beiden kleineren GP-Klassen tummelt, zeigt schon allein die Tatsache, dass vor dem WM-Finale in der Moto3 noch drei, in der Moto2 noch vier Fahrer Titelchancen haben.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradspport

AUS DEM FAHRERLAGER

CORONA UND KEIN ENDE

Es wäre sein Heim-GP gewesen, und nach seiner guten Vorstellung als MotoGP-Rookie im Vorjahr hatten sowohl Iker Lecuona als auch sein Teamchef Hervé Poncharal viel von den beiden Valencia-Wochenenden erwartet. Doch dann wurde sein Bruder vor dem ersten Valencia-Wochenende positiv auf Corona getestet, und er musste daheim bleiben. Beim Test am Dienstag vor dem Rennen war dann auch das Ergebnis von Iker Lecuona positiv. So blieb seine KTM verwaist. Sollte er auch am Wochenende in Portimão nicht fahren können, wird Mika Kallio die zweite Tech3-KTM fahren. KTM-Rennndirektor Pit Beirer erteilte seinen Leuten dabei ein Riesenkompliment: „Iker hatte im heimischen Umfeld einfach Pech, aber dass

ansonsten alle Mitglieder beider unserer Teams bei allen Tests komplett negativ waren, zeigt, mit welcher Disziplin die Saison von allen durchgezogen wurde.

FREUDIGES GOLFSPIEL

Zwischen den beiden Rennen trafen sich vier Fahrer zum Golfspielen, die alle für sich, zusammen

aber umso mehr Unterhaltungswert haben. Sam und Alex Lowes, Cal Crutchlow und Jack Miller hatten gemeinsam viel Freude mit dem kleinen Ball, die Sprüche waren saisonfüllend.

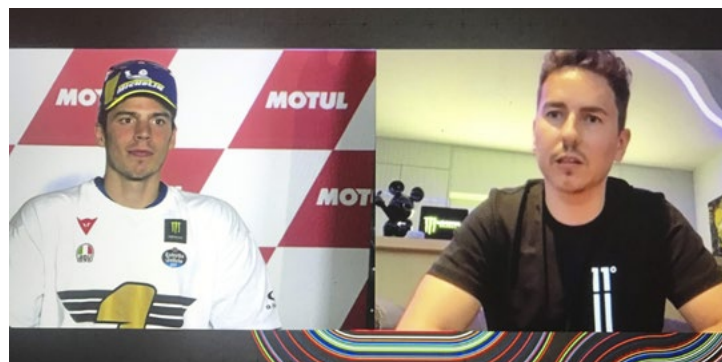
AUF DEN HUND GEKOMMEN

Helm-Sonderlackierungen für den Heim-GP sind mittlerweile

gang und gäbe, der von Pons-Moto2-Pilot Héctor Garzón in Valencia zog trotzdem die Blicke auf sich. Der Spanier verewigte seinen Hund auf seinem Kopfschutz, und mit dem hätte er fast gewonnen.

LORENZO SCHALTET SICH EIN

Bei der Zoom-Presskonferenz nach dem Titelgewinn von Joan Mir schaltete sich jemand zu, der bislang nicht bei der Presse gearbeitet hat. Der fünffache Weltmeister Jorge Lorenzo ließ es sich nicht nehmen, Joan Mir, der ebenfalls aus Mallorca kommt und als Kind in der Rennfahrerschule von Lorenzos Vater angefangen hat, zu seinem Titelgewinn zu gratulieren. „Ein großer Tag für Spanien und Mallorca“, kommentierte Lorenzo. ■ IP



Mallorquiner unter sich: Mir (L.) und Lorenzo bei der virtuellen Pressekonferenz

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 15. November 2020 13. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 27 Grad. Schnitt des Siegers: 156,8 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	41.22,478 min	322,8 km/h	1.31,428 min	H/M	25
2. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	27	+0,093 s	332,1 km/h	1.31,378 min	M/M	20
3. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+3,006 s	328,9 km/h	1.31,487 min	H/M	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+3,697 s	325,8 km/h	1.31,569 min	H/M	13
5. Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+4,127 s	327,4 km/h	1.31,590 min	H/M	11
6. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+7,272 s	328,9 km/h	1.31,616 min	H/M	10
7. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+8,703 s	327,4 km/h	1.31,651 min	H/M	9
8. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	27	+8,729 s	333,7 km/h	1.31,571 min	H/M	8
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+15,512 s	327,4 km/h	1.31,582 min	H/M	7
10. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+19,043 s	324,3 km/h	1.31,906 min	M/M	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	27	+19,456 s	332,1 km/h	1.31,788 min	H/M	5
12. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+19,717 s	327,4 km/h	1.31,944 min	H/M	4
13. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	27	+23,802 s	327,4 km/h	1.32,136 min	H/M	3
14. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	27	+27,430 s	330,5 km/h	1.32,192 min	M/M	2
15. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	27	+30,570 s	332,1 km/h	1.32,262 min	H/M	1
16. Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+30,619 s	327,4 km/h	1.32,402 min	H/M	-
17. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	27	+42,365 s	327,4 km/h	1.32,662 min	H/M	-
18. Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	27	+46,472 s	318,3 km/h	1.32,914 min	M/M	-
Nicht gewertet:							
Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	18	+9 Runden	324,3 km/h	1.31,446 min	H/M	-
Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	8	+19 Runden	325,8 km/h	1.32,153 min	M/M	-
Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	5	+22 Runden	328,9 km/h	1.31,621 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Morbidelli	1.30,191 min
2. Miller	1.30,287 min
3. Nakagami	1.30,413 min
4. Zarco	1.30,520 min
5. P. Espargaró	1.30,553 min
6. Viñales	1.30,645 min
7. A. Espargaró	1.30,657 min
8. Bagnaia	1.30,671 min
9. Binder	1.30,737 min
10. Oliveira	1.30,781 min
11. Quartararo	1.30,864 min
12. Mir	1.30,988 min
13. Crutchlow	1.31,159 min
14. Rins	1.31,594 min
15. Petrucci	1.31,601 min
16. Rossi	1.31,604 min
17. Dovizioso	1.31,606 min
18. Bradl	1.31,831 min
19. Rabat	1.32,063 min
20. A. Márquez	1.32,205 min
21. Savadori	1.32,237 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Mir	171
2. Morbidelli	142
3. Rins	138
4. Viñales	127
5. Quartararo	125
6. Dovizioso	125
7. P. Espargaró	122
8. Miller	112
9. Nakagami	105
20. Bradl	18

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Suzuki	201
2. Ducati	201
3. Yamaha	188
4. KTM	175
5. Honda	133
6. Aprilia	43

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Team Suzuki Ecstar	309
2. Petronas Yamaha SRT	230
3. Red Bull KTM Factory Racing	209
4. Ducati Team	203
5. Monster Energy Yamaha MotoGP	169
6. Pramac Racing	163
7. LCR Honda	134
8. Red Bull KTM Tech3	127
9. Repsol Honda Team	85
10. Esponsorama Racing	81

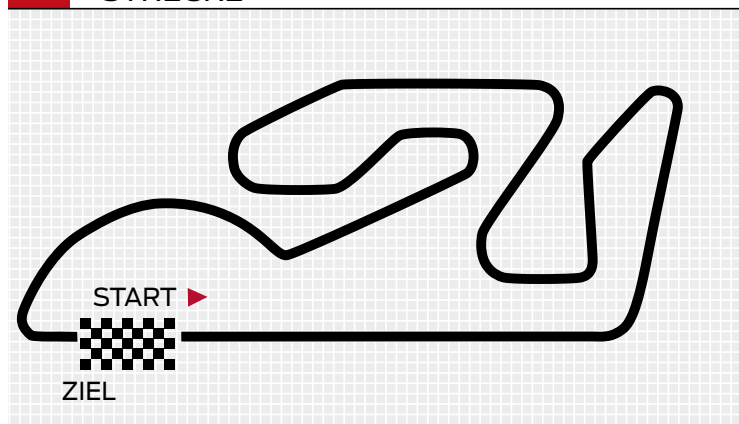
„Wenn der Titel nun auch vergeben ist, beim Finale werden wir noch einmal alles geben für den zweiten Platz.“

Franco Morbidelli

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

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

STRECKE



Joan Mir: Für Suzuki im Jubiläumsjahr Geschichte geschrieben

Martín gewinnt in Valencia, vier kö



Jorge Martín:
Nach Corona-
Pause und
Problemen
wieder ganz
oben

Jorge Martín meldete sich mit dem zweiten Saisonsieg zurück, und auch Marcel Schrötter konnte wieder vorn mithalten. Sam Lowes brach sich die Hand, und der WM-Titel wird beim Finale ein Vierkampf.

Von: **Imre Paulovits**

Durch das in letzter Zeit recht ernste Gesicht des Intact-Teamchefs zog sich wieder ein freudiges Lächeln. Marcel Schrötter war nach einer gefühlten Ewigkeit, wo man ihn zu Beginn der letzten Saison kannte: in der Spitzengruppe. Der 27-jährige Bayer wirkte plötzlich nicht mehr verkrampt, er hatte eine richtig schnelle Pace, und nach einem guten Start vom siebten Startplatz hielt er sich vor den beiden WM-Favoriten Enea Bastianini und Luca Marini. „Technisch haben wir nur eine kleine Veränderung an der

MotoGP

Andrea Iannone für vier Jahre gesperrt

Verheerendes Urteil für die Karriere von Andrea Iannone und das Aprilia-Werksteam: Anstatt ihn freizusprechen, gab das Sport-Berufungsgericht dem Antrag der Doping-Behörde recht.

Von: **Imre Paulovits**

Das Aprilia-Werksteam, allen voran Motorsport-CEO Massimo Rivola, war guter Dinge: „Es ist wissenschaftlich klar belegt, dass Andrea Iannone nicht vorsätzlich verbotene Substanzen eingenommen hat, sondern diese durch kontaminiertes Essen in seinen Körper gelangt sind“, hatte Rivola siegesgewiss betont. Doch dann kam alles ganz anders: Statt den 31-jährigen Italiener freizusprechen, hat das Internationale Sport-Berufungsgericht dem

Antrag der Dopingkontrolle stattgegeben und die Sperre von 18 Monaten auf vier Jahre ausgedehnt. „Das Urteil widerspricht jeder Logik, aber wir können nichts mehr machen“, sagte Rivola enttäuscht.

Das Gericht hatte die Möglichkeit, dass die Stoffe durch kontaminiertes Essen in Iannones Körper gelangt sind, zwar als wahrscheinlich anerkannt, da Iannone aber nicht genau präzisieren konnte, welches Essen da

für verantwortlich war, es als nicht ausreichenden Beweis gewertet. Es war ganz klar zu erkennen, dass das Gericht angesichts der vielen Tausend Doping-Fälle, die in athletischen Sportarten Jahr für Jahr aufgedeckt werden, keine Präzedenz schaffen wollte. Für Iannone fatal, da er ohne Berufung im Mai 2021 hätte wieder fahren können. Nach dem Urteil ist seine Karriere wohl beendet.

Nun muss sich Aprilia entscheiden, wer nächstes Jahr die zweite RS-GP neben Aleix Espargaró fahren soll. Rivola träumt von Dovizioso, dessen Bekenntnis zu einem Jahr Pause klang aber recht definitiv. Rivola will nun Möglichkeiten aus der Superbike-WM und der Moto2 prüfen, auch Bradley Smith und Lorenzo Savadori stehen zur Debatte. In Valencia wurde als Geheimtipp gehandelt, dass Fabio di Giannantonio, der für 2021 von Speed Up zu Gresini wechselt, dort gleich in der MotoGP anfangen könnte. ■



Einspruch machte alles schlimmer: Andrea Iannones Karriere dürfte beendet sein

nennen Titel holen

Gabel vorgenommen“, verrät Lingg. „Aber Marcel hat konsequent an sich gearbeitet und sich verinnerlicht, was man mit dem neuen Vorderreifen anders machen muss: die Bremse langsamer herauslassen, damit das Motorrad besser in Position bleibt und der Reifen noch genügend Last hat. Das hat er richtig gut hingekriegt.“

Héctor Garzó, der bei seinem Heim-GP über sich hinauswuchs und fast gewonnen hätte, stimmte dem zu: „Es war unheimlich schwer, an Marcel vorbeizukommen“, so der Pons-Pilot. Marcel Schrötter konnte nach seinem vierten Platz, nur sieben Zehntelsekunden hinter dem Sieger, auch wieder lachen. „Mir hat noch ein wenig gefehlt, um die Lücken nach vorn zu schließen. Aber wir haben ein konstantes Wochenende und ein solides Rennen abgeliefert. Wichtig ist, dass ich mich wieder um einiges besser auf dem Motorrad fühle, und so macht das Fahren auch wieder Spaß. Ich freue mich jetzt auf Portimão.“

Sein Teamkollege Tom Lüthi erlebte bei seinem 300. Grand Prix

hingegen ein weiteres Wochenende zum Vergessen. „Leider ging es für uns erneut rückwärts statt vorwärts“, sinnierte der Schweizer. „Der Sturz im Warm-up hat natürlich nicht geholfen, das Vertrauen zum Vorderreifen wieder aufzubauen. Ich konnte zwar die Leute um mich herum hin und wieder mal überholen, aber war einfach eine halbe Sekunde zu langsam.“

Sam Lowes hatte einen bösen Sturz in FP3 und knackte sich das rechte Handgelenk an. Die Quali wurde zur Tortur, und vom 18. Startplatz aus war es eine bemerkenswerte Leistung, die 25 Runden durchzufahren und als 14. vielleicht entscheidende zwei Punkte mitzunehmen. WM-Leader Enea Bastianini und Luca Marini agierten hinter Marcel Schrötter eher diskret, doch Marco Bezzecchi führte das Rennen die meiste Zeit an, bevor Jorge Martín und Héctor Garzó ihn zum Schluss noch abfingen. Vor dem Finale hat Bastianini nun 14 Punkte Vorsprung, doch Lowes, Marini und Bezzecchi können noch Weltmeister werden. ■

MotoGP

Dovizioso: Auszeit

Keines der Angebote war Andrea Dovizioso lukrativ genug, dass er unterschrieben hätte. So nimmt sich der dreifache MotoGP-Vizeweltmeister 2021 ein Jahr Pause.

Die Entwicklung der Ducati ging nicht in die Richtung, in die er all die Jahre zuvor gearbeitet hat, und auch die Verhandlungen über die Fortführung seiner Karriere liefen nicht erwartungsgemäß. So gab er bekannt, dass er sich 2021 eine Auszeit nimmt. „Ich habe in den letzten Monaten mehrere Angebote bekommen, als Testfahrer MotoGP-Projekte voranzutreiben, und ich bin den Herstellern dafür dankbar. Trotzdem habe ich mich entschieden, mich nicht zu verpflichten und zunächst frei zu bleiben. Ich habe eine immense Leidenschaft für das Rennfahren. Ich habe nach wie vor die



Andrea Dovizioso: Sabbatjahr 2021

Ambition, weiterhin um Siege zu kämpfen. Sobald ich ein Projekt gefunden habe, das von der gleichen Leidenschaft und Ambition getrieben wird, das die gleichen Ziele, Werte und Arbeitsweisen von mir teilt, werde ich in die MotoGP zurückkehren.“ ■ IP

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 15. November 2020 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,125 km über 25 Runden à 4,005 km. 29 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 25 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jorge Martín (E)	Kalex	25	40.02,225 min	1.35,451 min	25
2. Héctor Garzó (E)	Kalex	25	+0,072 s	1.35,291 min	20
3. Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	+0,204 s	1.35,535 min	16
4. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+0,689 s	1.35,598 min	13
5. Luca Marini (I)	Kalex	25	+0,812 s	1.35,584 min	11
6. Enea Bastianini (I)	Kalex	25	+2,329 s	1.35,662 min	10
7. Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+8,973 s	1.35,715 min	9
8. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	25	+9,720 s	1.35,946 min	8
9. Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+11,596 s	1.35,904 min	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+11,836 s	1.35,854 min	6
11. Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+12,369 s	1.35,739 min	5
12. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+13,041 s	1.35,713 min	4
13. Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+13,495 s	1.35,805 min	3
14. Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+15,345 s	1.35,941 min	2
15. Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+15,577 s	1.35,909 min	1
16. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+18,954 s	1.36,035 min	-
17. Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+26,947 s	1.36,193 min	-
18. Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+36,336 s	1.36,534 min	-
19. Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	25	+42,068 s	1.36,505 min	-
20. Kasma Daniel (MAL)	Kalex	25	+46,792 s	1.37,216 min	-
21. Piotr Biesiekirski (PL)	NTS	25	+50,162 s	1.37,313 min	-
Nicht gewertet:					
Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	24	+1 Runde	1.35,511 min	-
Edgar Pons (E)	Kalex	23	+2 Runden	1.36,398 min	-
Arón Canet (E)	Speed Up	21	+4 Runden	1.35,812 min	-
Jorge Navarro (E)	Speed Up	17	+8 Runden	1.35,504 min	-
Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	14	+11 Runden	1.36,457 min	-
Stefano Manzi (I)	MV Agusta	10	+15 Runden	1.35,872 min	-
Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	8	+17 Runden	1.36,830 min	-
Marcos Ramírez (E)	Kalex	6	+19 Runden	1.35,982 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Bastianini	194
2. Lowes	180
3. Marini	176
4. Bezzecchi	171
5. Martín	150
6. Gardner	110
7. Nagashima	89
9. Schrötter	77
11. Lüthi	72
28. Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	350
2. Speed Up	117
3. MV Agusta	32
4. NTS	19

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Sky Racing Team VR46	347
2. EG 0.0 Marc VDS	243
5. Liqui Moly Intact GP	149

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Manzi	1.34,418 min
2. Garzó	1.34,431 min
3. Bezzecchi	1.34,494 min
4. Di Giannantonio	1.34,524 min
5. Martín	1.34,647 min
6. Ramírez	1.34,705 min
7. Schrötter	1.34,730 min
8. Baldassarri	1.34,757 min
9. Bendsneyder	1.34,769 min
10. Marini	1.34,798 min
11. Corsi	1.34,802 min
12. Bastianini	1.34,826 min
13. Vierge	1.34,864 min
14. Bulega	1.34,899 min
15. Navarro	1.34,949 min
16. Roberts	1.34,966 min
17. Lüthi	1.35,140 min
18. Lowes	1.35,413 min
19. Gardner	1.34,878 min
20. Canet	1.34,927 min
21. Fernández	1.35,148 min
22. Pons	1.35,176 min
23. Nagashima	1.35,179 min
24. Dalla Porta	1.35,226 min
25. Chantra	1.35,286 min
26. Syahrin	1.35,540 min
27. Izdihar	1.35,969 min
28. Daniel	1.36,168 min
29. Biesiekirski	1.36,515 min

Arbolino gewinnt und ist wieder

Tony Arbolino, der dieses Jahr über 13 Grands Prix einem Sieg hinterherrante, schaffte es beim 14. Anlauf und hat sich damit fürs Finale gar noch eine Chance auf den Titel gesichert.

Von: **Dian Sulistiyowati**

So aufgekratzt hat man Tony Arbolino selten erlebt. Er sprang wie von der Tarantel gestochen durch den Parc fermé und umarmte jeden, und selbst als er als Sieger einige Worte ins Mikro von Simon Crafar sagen sollte, wirkte er noch, als würde er auf einer Feder stehen. „We made it, Baby“, jauchzte der 20-jährige Italiener. „I'm so f***ing proud of myself, man!“ Dass eine schwere Last von der Schulter des Snipers-Piloten fiel, war nicht zu verkennen. Im Vorjahr in Mugello und Assen siegreich, war er auf dem Red Bull Ring, in Barcelona und Le Mans so

knapp dran und wurde immer im Zieleinlauf überrumpelt, dann musste er ein Rennen in Aragón auslassen, weil er im Flugzeug zufällig neben einem Corona-positiven Gast gegessen hatte. Doch nun machte er alles richtig und hat sich damit vor dem WM-Finale bis auf elf Punkte an WM-Leader Albert Arenas herangearbeitet.

Doch es war zunächst Raúl Fernández, der wie vor einer Woche das Chaos zu Rennbeginn nutzte und sich einen veritablen Vorsprung herausarbeitete. Doch diesmal konnte der Ajo-KTM-Pilot ihn nicht ins Ziel bringen, denn Lokalmatador Sergio García mit Tony Arbolino im Schlepptau arbeitete sich Meter um Meter wieder an ihm heran, und drei Runden vor Schluss hatten die beiden ihn eingeholt. „Sieben Runden vor Schluss bekam ich Probleme mit der Front und konnte nicht mehr hart bremsen, so habe ich zu viel Zeit verloren“, verriet Fernández nach dem Rennen. Arbolino überrumpelte García, dann ging er an

Fernández vorbei. Während dieser sich gegen García wehrte, konnte der schlaue Arbolino sich den entscheidenden Vorsprung herausfahren, der nicht wieder einzuholen war. „Tony ist meisterlich gefahren“, lobte ihn Snipers-Teamchef Mirko Cecchini, und Intact-Teamchef Jürgen Lingg, bei dem das 20-jährige Supertalent im nächsten Jahr Moto2 fahren wird, konnte sich ein zufriedenes Lächeln nicht verkneifen. „Ich bin voll auf Sieg gefahren, wie eigentlich bei allen Rennen, aber diesmal hat es geklappt“, freute sich Arbolino. „Ich bin so froh, dass ich noch einmal gewinnen konnte, bevor ich die Klasse verlasse. Es wäre ein Traum, wenn ich als Weltmeister in die Moto2 gehen könnte.“

WM-Leader Albert Arenas wurde Vierter und geht nun mit acht Punkten Vorsprung auf Ai Ogura, der nicht über einen achten Platz hinauskam, und elf Punkte vor Tony Arbolino ins alles entscheidende Finale am nächsten Wochenende. ■



Moto3

Keine Freude über zweites Wochenende

Wie vor einer Woche wurde Alonso López in einen Sturz verwickelt. Romano Fenati holte immerhin vier Punkte für das Team von Peter Öttl.

Nach dem unglücklichen ersten Valencia-Rennen wollten Romano Fenati und Alonso López endlich wieder gute Ergebnisse einfahren. Fenati kam nach der fünftschnellsten Zeit der freien Trainings gleich in die Q2, López musste durch die Q1. Dort setzte er sich auf feuchter Strecke sofort an die Spitze, doch als es abtrocknete, fiel er auf Rang 7 zurück und musste so vom 21. Startplatz ins Rennen gehen. Auch Fenati kam nicht über Startplatz 14 hinaus.

López kämpfte sich auf den 12. Platz nach vorne, doch dann kollidierte er bei einem Überholversuch in der Zielkurve mit einem

Konkurrenten und beide kamen zu Sturz. Fenati konnte sich schließlich bis auf Platz 12 vorarbeiten. „Ich konnte nicht den gleichen Speed wie in den freien Trainings am Freitag fahren, und ich weiß im Moment nicht warum“, knurrte der routinierte Italiener. „Das Motorrad hat sich gut angefühlt, jedoch vermisste ich Top-speed und daher hatte ich Probleme, zu überholen.“ ■ IP



Fenati (#55): Hart erkämpfte Punkte

Moto3

Baltus wieder knapp an den Punkten vorbei

Auch das zweite Valencia-Wochenende endete für das Prüstel-Team ohne Punkte. Dafür hat sich hinter den Kulissen einigeges geändert.

Als die Fahrer zum Qualifying auf ihre Bikes stiegen, war die Strecke nicht wirklich nass, aber auch nicht richtig trocken. Die kniffligen Bedingungen machten es noch schwieriger als sonst. Obwohl sie sich Runde für Runde verbesserten, erreichte Jason Dupasquier nach einem kleinen Sturz nur einen 23. Platz und Barry Baltus kam nicht über einen 24. Platz hinaus. Auch im Rennen konnten weder Barry Baltus noch Jason Dupasquier die harte Arbeit des Wochenendes in ein gutes Ergebnis umwandeln. Baltus beendete das Rennen auf dem 17. Platz, Jason Dupasquier hatte während

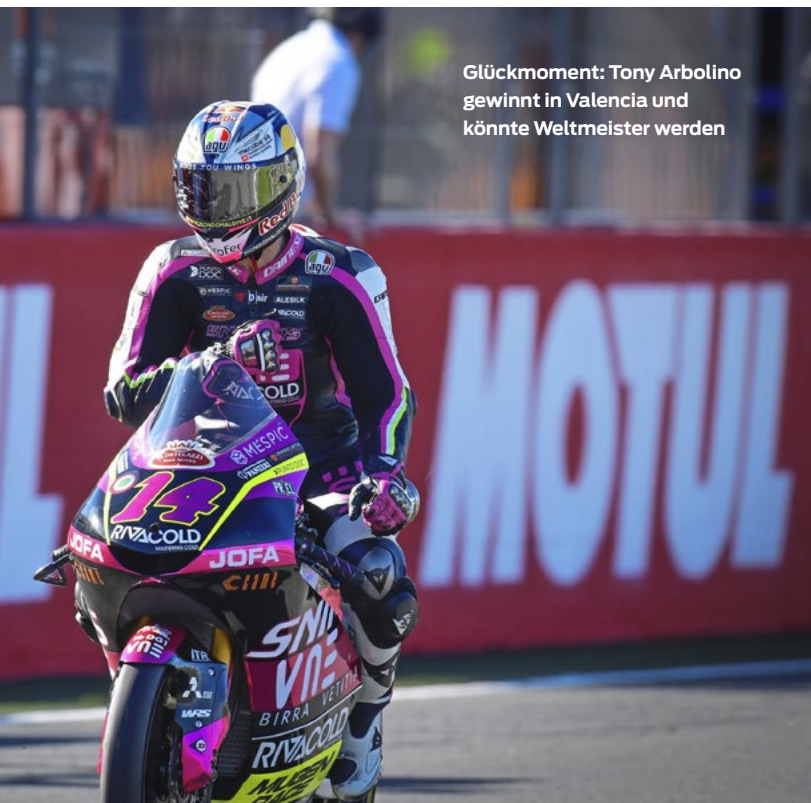
des gesamten Rennens etwas zu kämpfen und wurde 22.

Der Schweizer wird auch 2021 bei Prüstel fahren, die Pläne mit MotoGP-Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta haben sich allerdings zerlegt. Statt des 16-jährigen Spaniers wird der 19-jährige Japaner Ryusei Yamanaka antreten. „Aufgrund einiger Umstände, die nicht von uns abhängen, mussten wir den Plan für die kommende Saison ändern“, so Team-Principal Florian Prüstel. ■ IP



Baltus: 0,4 Sekunden hinter Punkt

im WM-Kampf



Glücksmoment: Tony Arbolino gewinnt in Valencia und könnte Weltmeister werden

MOTOGP

Vorschau GP von Portugal

ZEITPLAN

GP von Portugal/Portimão
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 20. November 2020

10.00–10.55	Moto3	1. freies Training
11.10–12.20	MotoGP	1. freies Training
12.35–13.30	Moto2	1. freies Training
13.50–14.45	Moto3	2. freies Training
15.00–16.10	MotoGP	2. freies Training
16.25–17.20	Moto2	2. freies Training

Samstag, 21. November 2020

10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
13.40–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 22. November 2020

10.00–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	Moto2	Warm-up
11.00–11.20	MotoGP	Warm-up
12.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
13.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
15.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.



Neue Strecke, bislang noch keine Rennen der MotoGP, Moto2 und Moto3 gefahren

MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 15. November 2020 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,115 km über 23 Runden à 4,005 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 21 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tony Arbolino (I)	Honda	23	38.17,462 min	1.39,232 min	25
2. Sergio García (E)	Honda	23	+1,142 s	1.38,858 min	20
3. Raúl Fernández (E)	KTM	23	+1,297 s	1.39,170 min	16
4. Albert Arenas (E)	KTM	23	+2,825 s	1.38,987 min	13
5. Darryn Binder (SA)	KTM	23	+2,999 s	1.39,079 min	11
6. Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+3,208 s	1.39,162 min	10
7. Andrea Migno (I)	KTM	23	+9,836 s	1.39,440 min	9
8. Ai Ogura (J)	Honda	23	+9,852 s	1.39,409 min	8
9. Jaume Masia (E)	Honda	23	+9,864 s	1.39,293 min	7
10. Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+12,802 s	1.39,533 min	6
11. John McPhee (GB)	Honda	23	+12,879 s	1.39,402 min	5
12. Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+14,513 s	1.39,464 min	4
13. Stefano Nepa (I)	KTM	23	+15,340 s	1.39,777 min	3
14. Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+15,619 s	1.39,572 min	2
15. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	23	+24,297 s	1.39,812 min	1
16. Dennis Foggia (I)	Honda	23	+24,320 s	1.39,975 min	-
17. Barry Baltus (B)	KTM	23	+24,666 s	1.40,117 min	-
18. Yuki Kunii (J)	Honda	23	+24,690 s	1.39,928 min	-
19. Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+27,484 s	1.39,583 min	-
20. Davide Pizzoli (I)	KTM	23	+27,754 s	1.40,188 min	-
21. Carlos Tatay (E)	KTM	23	+28,093 s	1.40,192 min	-
22. Jason Dupasquier (CH)	KTM	23	+28,138 s	1.40,175 min	-
23. Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+30,718 s	1.40,292 min	-
24. Celestino Vietti (I)	KTM	23	+48,093 s	1.39,551 min	-
Nicht gewertet:					
Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	21	+2 Runden	1.40,992 min	-
Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	7	+16 Runden	1.39,006 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Arenas	170
2. Ogura	162
3. Arbolino	159
4. Masia	140
5. Vietti	137
6. Fernández	134
7. McPhee	124
8. Binder	112
9. Suzuki	83
10. Rodrigo	80

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	306
2. KTM	293
3. Husqvarna	86

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	209
2. Aspar Team	208
3. Sky Racing Team VR46	197
4. Rivacold Snipers Team	189
5. Red Bull KTM Ajo	174
6. Honda Team Asia	162
7. Kömmerling Gresini Moto3	151
8. Petronas Sprinta Racing	124
9. SIC58 Squadra Corse	118
10. CIP Green Power	112

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Binder	1.38,286 min
2. Toba	1.38,329 min
3. Fernández	1.38,447 min
4. Masia	1.38,490 min
5. Migno	1.38,572 min
6. Arenas	1.38,577 min
7. Ogura	1.38,578 min
8. Suzuki	1.38,590 min
9. Vietti	1.38,670 min
10. Antonelli	1.38,690 min
11. Öncü	1.38,737 min
12. Kunii	1.38,742 min
13. Arbolino	1.38,811 min
14. Fenati	1.38,842 min
15. Alcoba	1.38,979 min
16. McPhee	1.38,990 min
17. Garcia	1.39,011 min
18. Rossi	1.39,101 min
19. Nepa	1.40,634 min
20. Yamanaka	1.40,665 min
21. López	1.40,727 min
22. Kofler	1.40,802 min
23. Dupasquier	1.40,927 min
24. Baltus	1.41,081 min
25. Pizzoli	1.41,142 min
26. Sasaki	1.41,242 min
27. Foggia	1.42,079 min
28. Pawi	1.42,774 min
29. Tatay	1.39,048 min
30. Rodrigo	1.39,110 min



Hoch das Bike: David Muñoz hatte in Valencia zwei Mal allen Grund zur Freude

Muñoz' irre Aufholjagd

Der 14-jährige Spanier David Muñoz gewann die letzten beiden Rennen des diesjährigen MotoGP Rookies Cup und wurde Vizemeister. Noah Dettwiler konnte wegen Corona nicht antreten, Phillip Tonn holte zum Abschied noch Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Es waren wieder herrliche Kämpfe, und wenn der Cup-Sieg auch bereits an Pedro Acosta ging, waren die Plätze dahinter noch völlig offen. Der 14-jährige David Muñoz packte die Gelegenheit beim Schopf und schlug im ersten Rennen Iván Ortola und David Salvador mit vier Hundertstelsekunden Vorsprung.

Im zweiten Rennen setzte sich Muñoz im Zieleinlauf gegen Daniel Holgado und Cup-Sieger Acosta durch und katapultierte sich punktgleich, aber mit einem

Sieg mehr als Ortola auf den zweiten Cup-Endrang.

Aus durch Corona

Bedauerlicherweise musste Noah Dettwiler dem Finale fernbleiben. „Ich hatte Kontakt zu einer auf Corona positiv getesteten Person und durfte deshalb aus Sicherheitsgründen nicht ins Fahrerlager. Zum Glück bin ich aber bisher negativ“, erklärte der 15-jährige Schweizer. „Ich musste bis Samstag in Spanien in Quarantäne bleiben, und dann sind wir nach Hause in die Schweiz gefahren.“ Dettwiler darf auch im nächsten Jahr wieder im Rookies Cup mitmischen. Dazu wird er mit einer KTM und dem MTA-Team von Ex-Rennfahrer Alessandro Tonucci in die Moto3-Junior-WM aufsteigen, mit dem er bislang im European Talent Cup unterwegs war.

Phillip Tonn erlebte ein durchwachsendes Wochenende mit einem Happy End. Wenn er nächstes Jahr auch nicht mehr im Rookies Cup vorgesehen ist, holte er bei seinem Abschied die ersten drei Punkte dieser Saison. Im ersten Rennen fuhr er in der ersten Gruppe, wurde aber abgedrängt und verlor den Anschluss. Bei der Aufholjagd rutschte ihm das Vorderrad weg. Im zweiten Rennen konnte er lange in der Führungsgruppe bleiben. Zum Schluss holte er im zweiten Pulk mit dem 13. Platz sein bestes Saisonergebnis. Der 15-jährige Sachse sucht nun einen Platz für den nächstjährigen European Talent Cup: „Ich spreche mit Intact, vielleicht ergibt sich in ihrer Struktur eine Möglichkeit für mich.“ ■

CUP-ENDSTAND

Fahrer	Punkte
1. Pedro Acosta (E)	214
2. David Muñoz (E)	150
3. Iván Ortola (E)	150
14. Noah Dettwiler (CH)	39
24. Phillip Tonn (D)	3



Kontakt war Corona-positiv: Dettwiler musste zusehen



Phillip Tonn: Letztes Rennen, erste Punkte

NACHRICHTEN

MOTOGP

Ein besonderer Farbtupfer des MotoGP-Feldes wird 2021 nicht mehr permanent dabei sein: Cal Crutchlow hat sich schon im Sommer entschieden, das Angebot von Honda für die Superbike-WM nicht anzunehmen. In Valencia unterschrieb er einen Testfahrervertrag bei Yamaha. Der erfolgreichste britische Pilot der Grand-Prix-Königsklasse seit dem Rücktritt des legendären Barry Sheene wird keine Rennsaison mehr bestreiten. „Ich bin es meinem Körper, meiner Frau Lucy und meiner Tochter Willow schuldig, hier einen Schlusstrich zu ziehen. Ich freue mich auf die neue Aufgabe. Wildcard- oder Vertretungs-Einsätze könnten aber möglich sein“, begründete der 35-Jährige seine Entscheidung. Crutchlow war 2011 aus der Superbike-WM aufgestiegen, fuhr drei Jahre bei Tech3-Yamaha, eines im Ducati-Werksteam und sechs bei LCR-Honda. Teamchef Lucio Cecchinello nannte ihn den „letzten Gladiator“.

MOTOGP

Es wird immer deutlicher, dass Valentino Rossi VR46 2022 das Esponsorama-Team von Raúl Romero übernehmen wird. Seinen Halbbruder Luca Marini hat er bereits dort untergebracht, er wird mit komplett anderer Lackierung antreten als Enea Bastianini auf der anderen Seite der Box. Ob Rossi dann aber mit Ducati weitermacht oder sich mit Yamaha verbündet, für die er seit Jahren eine Infrastruktur zur Nachwuchsförderung auf seiner Ranch aufgebaut hat, ist unklar. In Valencia machte aber ein ganz anderes Gerücht die Runde: Rossi soll ein Auge auf Suzuki geworfen haben. Deren Werksteam wird von seinem früheren persönlichen Manager und VR46-Mastermind Davide Brivio geleitet. Und dieser hat bereits mehrfach erwähnt, dass er die Japaner zu einem Satelliten-Team überreden will. Die Zeit wäre reif.

Superbike-WM

Sieht gut aus für Folger

Noch ist nichts unterschrieben, aber alle Zeichen deuten darauf hin, dass Jonas Folger 2021 mit BMW die volle Superbike-WM-Saison fährt.

Von: Imre Paulovits

Als Jonas Folger 2017 in die MotoGP aufstieg, schien ein deutscher Rennfahrertraum wahr zu werden. Als er dann auf dem Sachsenring Marc Márquez über die gesamte Distanz Paroli bot, war ein neuer Stern geboren. Doch er verglühte an einer Virusinfektion. Nun könnte ein zweiter deutscher Rennfahrertraum wahr werden: Mit dem überlegenen Gewinn der IDM Superbike hat Jonas Folger gezeigt, dass er wieder ganz gesund ist und nichts von seinem Talent eingebüßt hat. Sein Comeback in die Weltmeisterschaft nimmt immer klarere Formen an. Es scheint nur noch eine

Formsache zu sein, dass die Verträge in dieser Woche unterschrieben werden.

Bonovo Action von BMW-Fan Jürgen Röder hatte bereits dieses Jahr das Budget beigetragen, mit dem Folger im Team von Michael Galinski die IDM und mit Leih-Superbikes die beiden Superbike-WM-Rennen in Barcelona und Estoril fahren konnte. Als sich die Möglichkeit aufgetan hat, als

Satelliten-Team das gleiche Material zu bekommen wie das Werksteam mit Tom Sykes und Michael van der Mark, hat Röder noch tiefer in die Tasche gegriffen. Das Team wird Bonovo Action BMW heißen, Galinski soll das Material vorbereiten. Er macht mit MGM und Yamaha aber auch weiterhin IDM Superbike. Manchmal können Träume wahr werden. ■



Jonas Folger: Wenn nicht noch etwas dazwischenkommt, fährt er 2021 WM

Superbike-WM

Volle Kraft auf 2021

Diese Woche testen mehrere Superbike-WM-Teams ihre Maschinen für die nächste Saison. In der aktuellen Reise-Situation eine Monsteraufgabe.

Von: Imre Paulovits

Kawasaki hat die Strecke von Jerez für diese Woche Dienstag und Mittwoch von 10 bis 18 Uhr gebucht und interessierte Teams eingeladen. Derzeit haben elf Fahrer ihr Kommen fest angekündigt. Neben den beiden Kawasaki-Werksfahrern Jonathan Rea und Alex Lowes werden auch die Kawasaki-Kundenteams mit Isaac Viñales und Lucas Mahias die ZX-10RR testen. Die Yamaha-Werkspiloten Toprak Razgatlioglu und Andrea Locatelli werden

ebenfalls ihre Runden drehen. Dazu fährt Kohta Nozane im Junior-Team seine ersten Runden für die Superbike-WM. Auch Honda hat ein Kommen mit Álvaro Bautista und Leon Haslam angekündigt, um die Fireblade RR-R auf ihre zweite Saison vorzubereiten. Dazu wird

das MotoGP-Testteam mit Stefan Bradl anwesend sein.

Kawasaki macht gleich in der Woche darauf weiter, um für die sechste Titelverteidigung mit Jonathan Rea gewappnet zu sein: Für den 26.–27. November sind zwei Tage im Motorland Aragón gebucht worden. ■



Jonathan Rea: Sechste Titelverteidigung beginnt diese Woche mit Testfahrt

NACHRICHTEN

MOTO2

In Valencia feierte MV Agusta einen historischen Moment: Das erste Mal seit ihrer Rückkehr in die Grand-Prix-Weltmeisterschaft stand ein Motorrad der legendären italienischen Marke auf der Pole-Position, nachdem Stefano Manzi in den letzten Minuten des Qualifyings Héctor Garzó und Marco Bezzecchi hinter sich verwies. Das Team um Teamchefin Milena Körner feierte euphorisch. Das letzte Mal, dass eine MV Agusta bei einem Grand Prix auf der Pole-Position stand, war 1976 in Le Mans, als Giacomo Agostini bei den 350ern Trainingschnellster war.

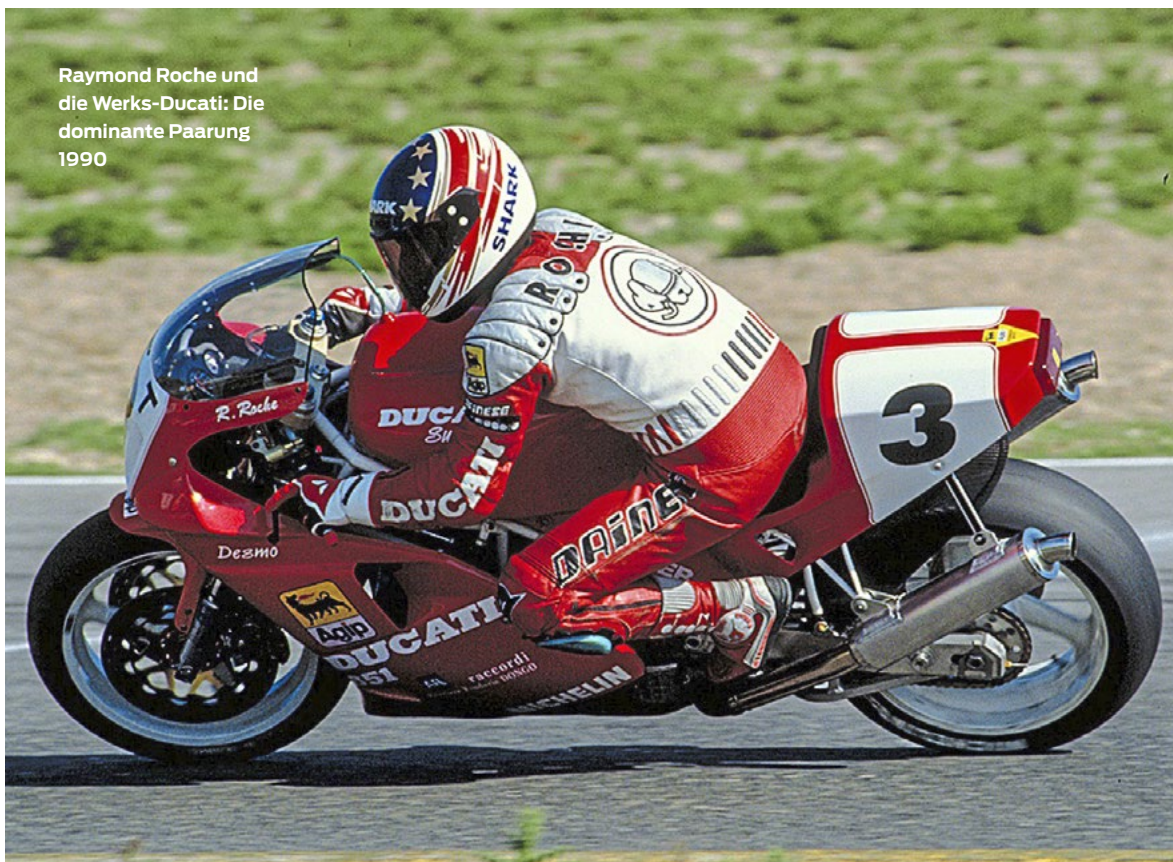
ENDURANCE-WM

Das Wettrüsten in der Langstrecken-WM geht weiter. Nachdem Yoshimura und SERT zusammengespannt haben, zieht Honda nach. Das Werksteam von F.C.C.-TSR-Honda hat den dreifachen GP-Sieger Yuki Takahashi für die Saison 2021 verpflichtet. Er wird sich die CBR 1000 RR-R mit Josh Hook und Mike Di Meglio teilen. Auch Di Meglio kommt aus der GP-Szene und war 2008 Weltmeister in der Klasse bis 125ccm. Als Ziel geben Team und Fahrer die Rückeroberung des WM-Titels an. „Ich habe schon als Kind davon geträumt, Weltmeister zu werden“, sagt Takahashi. „Ich habe Erfahrungen in der Superbike-WM und der MotoGP und werde nun alles daransetzen, mit diesem Team Weltmeister in der Langstrecken-WM zu werden.“

IDM SUPERSPORT 300

Das Team RT Motorsports by SKM-Kawasaki hat die Verpflichtung der Australierin Sharni Pinfold bekannt gegeben. Nun stehen mit Luca de Vleeschauer und Marvin Siebdrath auch ihre Teamkollegen in der IDM Supersport 300 fest. Marvin Siebdrath wurde 2020 Gesamt-Fünfter in der Nachwuchsklasse, de Vleeschauer belegte den achten Platz.

Raymond Roche und die Werks-Ducati: Die dominante Paarung 1990



WORLDSBK

Rotes Bollwerk

1990 wurde Raymond Roche Superbike-Weltmeister auf Ducati. Damit begann eine Dominanz, die 20 Jahre anhalten sollte und den italienischen Hersteller zum Global Player machte.

Von: **Imre Paulovits**

Der kleine Franzose und die große Ducati – sie wurden in der Anfangszeit der Superbike-WM immer dominanter, bis sie 1990 schließlich alles überrollten. Dabei war es mehr eine Zweckehe. Raymond Roche erlebte 1984 einen Höhenflug, als er bei den 500ern auf der Dreizylinder-Honda des französischen Importeurs gegen die übermächtigen Werkspiloten acht Podestplätze einfuhr und hinter Eddie Lawson und Randy Mamola WM-Dritter wurde. Doch er konnte weder im Yamaha-Werksteam noch im Honda-Team von Takazumi Katayama an diesen Erfolg anschließen, und weil auch die Cagi-

va nicht so funktionieren wollte, wie Roche es sich erträumt hatte, konnte ihn Firmenchef Claudio Castiglioni leicht überreden, für 1989 in das Ducati-Werksteam zu wechseln. Marco Lucchinelli, der die Ducati 851 1988 mit einem Sieg debütieren ließ, wurde Teamchef, und Roche holte in seiner ersten Superbike-WM-Saison fünf Siege, elf Podestplätze und den dritten WM-Rang.

1990 wurde der Überflieger des Vorjahres, der junge, ungestüme Giancarlo Falappa, sein Teamkollege, doch der listige Routinier, wusste ihn gleich beim WM-Auftakt in Jerez in die Schranken zu weisen und eröffnete mit einem Doppelsieg. Der Weltmeister der ersten beiden Superbike-WM-Jahre, Fred Merkel, wollte seinen Titel aber nicht kampflos hergeben. Er gewann ein Rennen in Donington und eines auf dem Hungaroring, und als Roche im ersten Lauf in Hockenheim ausfiel, übernahm Merkel mit einem Sieg die WM-Führung. Mit einem Doppelsieg im kanadischen Motorsport holte sich Roche diese aber umgehend zurück, und nachdem er in Japan einen und im heimi-



Raymond Roche: Mit 33 Jahren zum Superbike-WM-Titel

WORLDSBK

schen Le Mans beide Rennen gewonnen hatte, hatte er bereits ein gewaltiges Polster aufgebaut. Fred Merkel verletzte sich an den Rückenwirbeln und musste über den Sommer pausieren.

Weit enteilt

In Monza gewann Fabrizio Pirovano beide seiner Heimrennen und fügte dem gleich noch zwei Siege im malaysischen Shah Alam hinzu. Auch auf Phillip Island wurde der kleine Italiener mit der Yamaha OW-01 Zweiter hinter

Lokalmatador Peter Goddard, doch die Aufholjagd kam zu spät. Ein achter Platz im zweiten Lauf in Australien reichte Roche, um als Weltmeister zum Finale im neuseeländischen Manfeild zu reisen. Ducati hatte es geschafft. Was als Risikounternehmen von Chefingenieur Bordi begonnen worden war, brachte dem damals noch kleinen Werk in Bologna den Weltmeistertitel, und mit ihm begann die Marke zu florieren.

Nach der Saison veranstaltete Superbike-WM-Gründer Steve McLaughlin in Mexiko ein hoch dotiertes Revanche-Rennen, und das Ducati-Werksteam brachte für Doug Polen, der für 1991 einen Wechsel von Yoshimura-Suzuki zu Ferracci-Ducati vorgenommen hatte, ein zusätzliches Motorrad mit. Der Texaner und Ferracchi harmonierten auf Anhieb und schlugen den frisch gekürten Weltmeister in beiden Rennen. Eigentlich sollte Polen für Ferracci die US-Meisterschaft fahren, doch nachdem er den WM-Auftakt in Donington als Training mitnahm und dort gewann, wurde umdisponiert. Polen gewann 17 von 24 Rennen und wurde überlegen Weltmeister. Mehr und mehr Fahrer wechselten auf den Ducati-Zweizylinder, ihre Dominanz wurde immer erdrückender. 1992 lief Raymond Roche noch einmal zu Hochform auf, lieferte sich einen erbitterten Kampf mit Polen um den Titel, den jedoch erneut der Amerikaner gewann, und so zog Roche einen Schlusstrich und hängte mit knapp 36 Jahren den Helm an den Nagel.

Ducatis Dominanz in der Superbike-WM sollte zwei Jahrzehnte anhalten. Trotz vieler Regeländerungen herrschten die roten Zweizylinder aus Bologna. Carl Fogarty, Troy Corser, Troy Bayliss, Neil Hodgson, James Toseland und Carlos Checa brachten es zusammen mit Roche und Polen auf 14 Fahrer-WM-Titel, dazu gewann Ducati bis 2012 17 Mal die Hersteller-Weltmeisterschaft. ■

WM-ENDSTAND 1990

Superbike

1.	Raymond Roche (F)	Ducati	382 Pkte.
2.	Fabrizio Pirovano (I)	Yamaha	325
3.	Stéphane Mertens (B)	Derbi	300
4.	Rob Phillis (AUS)	Kawasaki	238
5.	Rob McElnea (GB)	Yamaha	218
6.	Fred Merkel (USA)	Honda	197
7.	Terry Rymer (GB)	Yamaha	158
8.	Baldassarre Monti (I)	Honda	149
9.	Anders Andersson (S)	Yamaha	120
10.	Jari Suhonen (FIN)	Yamaha	112



PATRICK

Ein wunderbares Leben

Vor 60 Jahren und einem Monat wurde einer der größten Bahnsportler der Historie geboren. Vor 20 Jahren starb Simon Wigg, den alle nur Wiggy nannten, in der Blüte seines Lebens.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Trauerfeier am 27. November 2000 in Milton Keynes war inszeniert wie ein großes Fest. Die 1500 Trauer-gäste reisten aus ganz Europa an. Unter ihnen waren Dutzende von WM- und EM-Titelträgern. Simon Antony Wigg war im Alter von nur 40 Jahren seinem Krebsleiden erlegen. Nur zwei Jahre zuvor hatte er noch auf seinem Langbahn-Bike gesessen und um WM-Punkte gekämpft.

„Wiggy“, wie die ganze Bahnsportwelt ihn nannte, war einer der größten Bahnrennfahrer aller Zeiten. Aber er war vor allem eine herausragende Persönlichkeit und ein warmherziger Mensch – immer smart, immer ein Lächeln auf den Lippen.

Von seinen tausenden Fans kam die Mehrzahl nicht aus seiner Heimat Großbritannien, son-

dern aus Deutschland. Das lag daran, dass er beinahe jedes Wochenende auf dem Kontinent unterwegs war und dass ihn vom ersten Tag seiner Karriere vieles mit Deutschland verband.

Zum Bahnsport kam Wigg über seinen elf Jahre älteren Bruder Julian, der Speedway- und Grasbahnfahrer war. Julian nahm ihn an die Hand, und schon mit 13 fuhr Simon auf einer Triumph Tiger Cub bei Schülerrennen auf englischen Grasbahnen mit.

Ende der 1970er, als er sich in der 500er-Klasse auf der Insel etabliert hatte, schrieb er einen Brief an den bayerischen Startuner Otto Lantenhammer und bat ihn um Unterstützung mit schnellen Motoren.

Gegen Egon Müller starten

Wiggy wollte unbedingt Rennen in Deutschland fahren und dort starten, wo sein großes Idol den Ton angab: Egon Müller. „Er kam zu mir nach Hause und sagte: Ich will Weltmeister werden“, erinnert sich der einzige deutsche Speedway-Weltmeister.

Wiggs Aufstieg ging schnell und rasant: 1982 startete der blonde, smarte Brite in seinem ersten Langbahn-WM-Finale. Drei Jahre später in Esbjerg (DK) ge-

wann er den ersten von insgesamt fünf WM-Titeln, was vor den Glanzzeiten eines Gerd Riss Rekord bedeutete.

Obwohl jedes Wochenende auf deutschen Gras- und Sandbahnen am Start, war Wiggy in Großbritannien Speedway-Profi und fuhr mehrmals pro Woche für Clubs (Cradley Heath, Oxford, Bradford) der dortigen Profi-Liga. Mit Ex-Rennfahrer Jürgen Goldstein hatte Wigg sogar in England einen deutschen Mechaniker.

1989 qualifizierte er sich für das Speedway-WM-Finale, das erstmals im Münchner Olympiastadion ausgetragen wurde. Hinter Hans Nielsen wurde Wigg überraschend Vizeweltmeister – sein größter Triumph. Seine Profilaufbahn versuchte er fortan immer enger mit seinem Privat- und Familienleben zu verweben: Zu den Rennen in Deutschland reiste er mit einem überdimensionalen Omnibus, seine Frau Charlene und die zwei Kinder Abigail und Ricky waren immer dabei. Seine Popularität war ungebrochen: Auf dem Teterower Bergring erlangte er ab 1990 Kultstatus, als er die bisher unschlagbaren DDR-Stars besiegte.

1999 wurde bei Simon Wigg ein Gehirntumor diagnostiziert. Er unterzog sich zwei Operationen, durfte kein Auto und natürlich auch keine Rennen mehr fahren. Die Wiggs kauften sich ein Haus in Australien, doch sie mussten bald zur weiteren Behandlung nach England zurückkehren. Als die Ärzte Simon im Frühjahr 2000 nur noch sechs Monate gaben, brach seine Frau Charly in seiner Gegenwart zum ersten Mal zusammen. Simon sagte ihr: „Schau, ich bin 40 Jahre alt. Ich habe eine wunderschöne Frau, zwei fantastische Kinder, und ich habe mehr erreicht als die meisten Menschen in ihrem Leben. Es ist meine Zeit, zu gehen.“ ■



Simon Wigg

Geburtstag: 15.10.1960

Todestag: 15.11.2000

Herkunftsland: England

KARRIERE

1973: Erste Rennen

1985: Langbahn-Weltmeister

1989: Langbahn-Weltmeister

Speedway-Vizeweltmeister

1990: Langbahn-Weltmeister

1993: Langbahn-Weltmeister

1994: Langbahn-Weltmeister

NACHRICHTEN

IESSPEEDWAY-WM MIT NUR ZWEI GP-RENNEN

Coronabedingt konnte die FIM letzte Woche den Eisspeedway-GP-Kalender 2021 mit nur zwei Veranstaltungsorten präsentieren: Das erste Doppelrennen soll am 13./14.02. in Togliatti (RUS) sein, das zweite am 06./07.03. in Berlin. Dabei ist äußerst unsicher, ob Berlin mit – und wenn ja, mit wie vielen – Zuschauern genehmigt wird. Als einziger Quali-Lauf ist Örnskjöldsvik (S) am 16.01. geplant. Sicher indes soll die EM am 5. Dezember in Tomaszow Mazowiecki (PL) sein, Stand heute ohne Zuschauer.

SCHWEIZER BRUMANN IN MX2-WM

Der 16-jährige Schweizer Kevin Brumann wird 2021 die MX2-Weltmeisterschaft auf Yamaha für das Team iXS MXGP fahren. Brumann, der vom deutschen Weltklassepiloten Max Nagl trainiert wird, gilt als großes Talent und wird neben der MX2-WM auch in den ADAC MX Masters starten. „Die Termine sind natürlich aufgrund der Coronapandemie unter Vorbehalt“, so Team-Manager Daniel Zollinger. Das Team sucht noch einen zweiten Piloten.

SYDOW MIT NEUEM TEAM

Für den Chemnitzer Jeremy Sydow ist die Teamsuche erfolgreich beendet. Der 20-Jährige heuert beim holländischen Yamaha-Team Hutten Metaal Racing unter Teambesitzer Wim Hutten für die EMX250-Meisterschaft 2021 an. „Yamaha hat mir das Angebot gemacht, nachdem mir GasGas abgesagt hatte“, erklärt der Deutsche. „Ich habe überlegt, weil es ein kleiner Schritt zurück für mich ist, wieder EMX zu fahren. Aber das Team gefällt mir sehr, es ist alles sehr professionell. Mein Ziel ist es, um den Titel zu fahren. Druck mache ich mir keinen, denn ich weiß, was ich kann.“ Das Team kann auf eine äußerst erfolgreiche Saison 2020 zurückblicken, gekrönt vom EMX250-Titel des Franzosen Thibault Benistant.



Steve Holcombe profitierte von Freemans Pech und holte Titel Nummer 7

Ohne Sprit kein Titel

Der Kampf um die Meisterschaft im Enduro-GP wurde an beiden Tagen bis in die letzte Sonderprüfung getragen. Und jedes Mal wurden im letzten Test des Tages die Ergebnisse auf den Kopf gestellt.

Von: **Robert Pairan**

Gefahren wurde wie schon vor einer Woche im portugiesischen Marco de Canaveses. Nach der Absage des in Spanien geplanten WM-Laufes hatte man, wie in der Moto-GP und bei der Motocross-WM erfolgreich praktiziert, einen weiteren Lauf an gleicher Stelle organisiert.

Für die Fahrer bedeutete dies, dass die Strecke in den Sonderprüfungen umgekehrt gefahren wurde, was an einigen Stellen für zusätzliche Schwierigkeiten im strömenden Regen sorgte.

Am ersten Fahrtag konnte der Brite Steve Holcombe auf der 350er Viertakt-Beta von Anfang an die Führung übernehmen. Doch sein Landsmann und Teamkollege Brad Freeman war immer nur wenige Sekunden dahinter in Lauerstellung. Und das zahlte sich aus, denn Holcombe ging in der vorletzten Sonderprüfung zweimal zu Boden, und Freeman konnte im letzten Test mit einem hauchdünnen Vorsprung den Tag

drehen und für sich entscheiden. Dadurch lag GP-Titelverteidiger Freeman nur noch vier WM-Punkte hinter Holcombe, der schon zweimal den GP-Titel geholt hat. Vor dem letzten Fahrtag war fast noch alles möglich.

Zünglein an der Waage

Im spannenden Duell der beiden Fahrer fiel fast überhaupt nicht auf, dass sich beide zugleich auch schon vorzeitig den Weltmeistertitel in ihrer jeweiligen Hubraumklasse sichern konnten: Holcombe erstmals in seiner Karriere auf einem Viertakter in der E2-Klasse und Freeman sogar ungeschlagen und mit deutlichem Vorsprung in der E3-Klasse. Am zweiten Tag lief der Kampf

um die GP-Krone genau andersherum: Freeman führte von der ersten Sonderprüfung an und zog das bis vor die letzte Sonderprüfung dieses letzten Tages durch. Das allein hätte ihm noch nicht den Titel gebracht, sondern nur drei Punkte – wenn denn Holcombe Zweiter gewesen wäre. Doch da mischte Gaststarter und KTM-Werksfahrer Josep Garcia mit, der als Ex-Weltmeister auf Augenhöhe mit den beiden GP-Piloten ist. Er war das Zünglein an der Waage und setzte sich zwischen die beiden Briten, womit der Vorsprung von Freeman auf fünf Punkte wuchs, was für ihn die GP-Titelverteidigung bedeutet hätte.

Durch seine langwierige Dauerverletzung konnte Holcombe

das Tempo der beiden vor ihm nicht ganz mitgehen und sah schon wie der sichere GP-Verlierer aus. Doch wie schon am Tag zuvor wendete sich in der letzten Sonderprüfung das Blatt noch einmal komplett: Brad Freeman blieb mit zu wenig Sprit im Test stehen und brauchte über eine Minute, um das Problem zu finden und zu beheben. Das kostete ihn letztlich den Tagessieg und auch den GP-Titel.

Siebter Titel für Holcombe

Der Tagessieg ging daher an Garcia und der Titel an Holcombe, der damit insgesamt sieben WM-Titel auf sich vereint: „Ich bin so glücklich, dass ich meine letztjährige Erkrankung an dem Epstein-Barr-Virus so gut überstanden habe. Dann hat der Umstieg auf den Viertakter auch von Anfang an gut geklappt. Und als ich die Italienische Meisterschaft gewinnen konnte, wusste ich, dass hier alles drin ist.“

Den Titel in der E1-Klasse holte sich Andrea Verona, der erst diese Saison als amtierender Junioren-Meister in die GP-Klassen aufgestiegen war. Der Italiener gewann auf TM beide Tage vor seinem Landsmann Thomas Oldrati auf Honda.

Der in der deutschen Enduro-Szene bekannte Hamish Macdonald aus Neuseeland sicherte sich mit einem Klassensieg am ersten Tag vorzeitig den Titel in der Junioren-Klasse. Dazu hätte es gereicht, vor seinem Sherco-



Wieder ein Tagessieg, aber keine Titelchance mehr: Josep Garcia

Teamkollegen Theophile Espinas anzukommen. Macdonald ist als amtierender Meister in der Youth-Klasse gerade erst in dieser Saison in die Junioren-Klasse aufgestiegen!

In den Bach gestürzt

Unmittelbar vor den beiden WM-Läufen hatte der Sherco-Fahrer beim Finale der Enduro-DM das internationale Deutsche Enduro-Championat gewonnen.

Einzigster Deutscher am Start war Extrem-Spezialist Manuel Lettenbichler, der erst vor zwei Wochen die Red Bull Romaniacs gewonnen hatte. Doch gegen die Enduro-Piloten tat er sich in den Sonderprüfungen noch schwer

und wurde am ersten Tag nur Zehnter in der E2-Klasse. Am zweiten Tag konnte er nach einem Kettenriss den Tag nicht mehr in Wertung beenden: „Dabei habe ich mich deutlich besser als am ersten Tag gefühlt. Doch in der letzten Sonderprüfung bin ich erst in den Bach gestürzt, sodass mir mehrere Leute helfen mussten, das Motorrad wieder auf die Strecke zu bekommen, und dann ist mir die Kette gerissen.“ Der KTM-Fahrer reparierte zwar noch und beendete den Wettbewerb, wurde aber nicht mehr gewertet.

Ein Deutscher hatte vor Ort Abschied von der WM genommen: Wolfgang Butzner, der mit

dem Metzeler-Rennendienst über Jahrzehnte die Enduromeisterschaften in aller Welt begleitet hat, feierte am Montag nach dem Wettbewerb seinen 80. Geburtstag und will sich in den Unruhestand zurückziehen.

Bei der gleichzeitig ausgetragenen Weltmeisterschaft der Damen, die nur noch in einem einzigen Lauf ausgefahren wird, gewann die Britin Jane Daniels überlegen an beiden Tagen und verteidigte so ihren WM-Titel.

Der Antritt der beiden KTM-Werksfahrer Garcia und Lettenbichler war zwar kein echter Werkseinsatz, nährt aber bei Offiziellen und Fans die Hoffnung, dass KTM vielleicht in Zukunft

wieder an der Enduro-WM teilnehmen wird. Aufgrund von Auseinandersetzungen mit Promotor Alain Blanchard, wobei es wohl auch um die Filmrechte ging, war die Firmengruppe KTM vor drei Jahren komplett zur World Enduro Super Series (WESS) gewechselt.

Wenn im neuen Jahr die FIM selbst als Promotor für die Serie antritt, könnten sich neue Verhandlungen abzeichnen, zumal der FIM an der Teilnahme von KTM am Enduro-GP sehr gelegen ist. Der scheidende französische Promotor Alain Blanchard will sich zukünftig auf die Super-Enduro-WM in der Hallensaison konzentrieren. ■



Neuer Weltmeister: Steve Holcombe

ENDURO-WM

Marco de Canaveses (P), 14.11., 1. Tag

1.	Brad Freeman (GB), Beta	56.22,12 min
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 4,29 s
3.	Josep Garcia (E), KTM	+26,42 s
4.	Andrea Verona (I), TM	+ 48,28 s
5.	Thomas Oldrati (I), Honda	+ 1.10,71 min
6.	Jaume Betriu (E), KTM	+ 1.30,18 min
7.	Matteo Cavallo (I), Sherco	+ 1.41,56 min
8.	Antoine Magain (B), Sherco	+ 1.43,21 min
9.	Christ. Charlier (F), Beta	+ 1.50,90 min
10.	D. McCanney (GB), Honda	+ 1.55,67 min
11.	Loic Larrieu (F), TM	+ 1.59,90 min
12.	Joe Wootton (GB), Husqvarna	+ 2.23,70 min
23.	M. Lettenbichler (D), KTM	+ 4.20,26 min

ENDURO-WM

Marco de Canaveses (P), 15.11., 2.Tag

1.	Josep Garcia (E), KTM	1:03.32,76 h
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 43,74 s
3.	Brad Freeman (GB), Beta	+ 1.05,52 min
4.	D. McCanney (GB), Honda	+ 1.39,07 min
5.	Andrea Verona (I), TM	+ 1.47,81 min
6.	Thomas Oldrati (I), Honda	+ 1.59,85 min
7.	Loic Larrieu (F), TM	+ 2.15,53 min
8.	Christ. Charlier (F), Beta	+ 2.19,45 min
9.	Jaume Betriu (E), KTM	+ 3.04,01 min
10.	Antoine Magain (B), Sherco	+ 3.04,13 min
11.	Cristobal Guerrero (E), Beta	+ 3.16,57 min
12.	David Abgrall (F), Beta	+ 3.17,78 min
13.	Joe Wootton (GB), Husqvarna	+ 3.21,69 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Tagen

1.	Steve Holcombe	146 Punkte
2.	Bradley Freeman	140
3.	Andrea Verona	100
4.	Thomas Oldrati	90
5.	Loic Larrieu	80
6.	Josep Garcia	70
7.	Jaume Betriu	69
8.	Daniel McCanney	68
9.	Antoine Magain	53
10.	Matteo Cavallo	41
11.	Christophe Charlier	37
12.	Joe Wootton	32
13.	Antoine Basset	29

Motocross-Weltmeisterschaft

Ein Generationswechsel

Herbstzeit ist Wechselzeit, das gilt für Mutter Natur genauso wie für den Motocrosssport. Zum Ende einer schwierigen, von der Corona-Pandemie geprägten Saison der Motocross-WM steht das Thema Wechsel nun im Fokus.

Von: **Frank Quatember**

Bei den MXGP-Werksteams sind die Piloten für die kommende Saison fast vollzählig. Lediglich KRT Kawasaki hat noch einen WM-Startplatz auf der 450er zu vergeben, für den man allerdings laut Insider eine sechsstellige Summe mitbringen sollte. Das reduziert die Zahl der Kandidaten enorm.

Derzeit wird der Italiener Ivo Monticelli heiß gehandelt. Das Prozedere ist für Factory-Teams ein Paradigmenwechsel. Nicht der beste Pilot bekommt das beste Bike, sondern manchmal der mit dem dicksten Scheck. Für einen Fahrer wie den fünfmaligen MXoN-Sieger Gautier Paulin (F) ein Unding. „Ich sehe, dass Leute bezahlen, um ein Werksbike zu fahren. Ich denke, das ist ein Witz!“, so Paulin. „Das kann nicht der richtige Weg sein, Hunderttausende Euro zu bezahlen.“

Neben den genannten Wechseln läuft in der großen Klasse auch ein Generationswechsel. Der allgegenwärtige Trend zur Jugend setzt sich weiter fort, dafür sorgen schon mal der spanische KTM-Goldjunge Jorge Prado (19), aber auch die aktuellen MXGP-Aufsteiger Ben Watson (GB) und Thomas Kjer-Olsen (DK).

Schwer wird es hingegen für Piloten wie den Thüringer Henry Jacobi (24), der in seiner von Verletzungen geprägten MXGP-Rookie-Saison wenig Bäume ausriss. Sein Fazit: „Es gibt zu viele Fahrer für zu wenige Bikes.“

Die Altstars Gautier Paulin und Clement Desalle (B) sowie

der Este Tanel Leok beendeten ihre Karrieren, selbst für den erst 29-jährigen Arnaud Tonus (CH) tickt die Uhr unbarmherzig. Lediglich Superstar Tony Cairoli (35) hat eine Sonderstellung und als Valentino Rossi des Motocross wohl noch einige Jährchen im MXGP vor sich. ■



Verkörper den Generationswechsel: MXGP-Aufsteiger Ben Watson

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB7 Coupé, EZ 03/99, 63500 km, 1. Hd., 5-Gg., lückenloses AM-München-Scheckheft, perfekter Sammlerzustand. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfstr. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54985

BMW

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



Z3M Roadster 3,2 Liter, EZ 10/1998, 99895 km, 236 kW, Chrome Line, Sport-sitze, 29.393,- € (MwSt. awb.). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54965



M3 Coupé, EZ 10/1994, 162435 km, 236 kW (321 PS), Bilstein FW, Schnitzer Endt., Navi, top Zust., 19.999,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54963



235 M, EZ 01/2015, 240 kW (326 PS), 22.500,- EUR. 69168 Wiesloch, Tel. 0165/6548075, lars575@t-online.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54883



M240 i Cabrio, AC Schnitzer Leistungssteigerung, AC Schnitzer Sperrdifferential, 1. Hd., 36100 km, 294 kW (400 PS), schwarz, Klima, Vollaussattung, MwSt. ausweisbar 29.580,- €. 34119 Kassel, Tel. 0175/5631081

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54917



1972 BMW Alpina B2 3.0 Coupé, 1a restauriert, 159.900,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com

Jaguar

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

Arden

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

Mercedes



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54901

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888

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

VANSPTS.DE

BY HARTMANN TUNING



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54902



SLK 230 Kompressor LPG, 192000 km, EZ 2001, 197 PS, Autom., ESP, Vollausst., guter Zust., 7777,- €. Tel. 08158-9260945

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54934



300 SL, 1985, 132 kW (179 PS), 44.500,- €. Kestenholz Automobil AG Ralph Burget, r.burget@kestenholzgruppe.com, +41 61 377 66 66, www.classicsandsportcars.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54847

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

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

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

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes
e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem
Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
© 2020 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe



Ein Bulle am Bosphorus: Pierre Gasly beim Show-Run auf der extra dafür abgesperrten Brücke der Märtyrer des 15. Juli

Perfekt erklärt Interview Lando Norris MSa 48/2020

Mit Begeisterung las ich das Interview mit Lando Norris. Die Komplexität der aktuellen Formel 1 mit ihren technischen Herausforderungen hat er aus Sicht eines Piloten für uns Außenstehende perfekt erklärt. Auch die immer wieder aufkommende Diskussion, welcher F1-Pilot nun der beste aller Zeiten sei, beleuchtet Norris mit seinen Aussagen sehr gut. In der Hoffnung, dass uns die Formel 1 auch noch in fünf Jahren mit ihrem einzigartigen Mix aus Mensch, Technik und Geld fasziniert, bin ich gespannt, ob es Herr Norris bis ganz nach oben schafft.

**Jürgen Parstorfer
per E-Mail**

Lob auf die Historie Historie Bernd Schneider MSa 48/2020

Von Bernd Schneider wurden zwei wichtige Titel unterschlagen, in der Interserie 1990 auf Kremer Porsche 962CK6 und 1991 auf Joest Porsche 962C. Fast immer wird die Interserie unterschlagen, dabei war die Interserie eine beeindruckende Serie mit spektakulären Fahrzeugen und Teilnehmern. Ich hoffe, es wird in Zukunft mehr erwähnt.

**Sven Seeger
per E-Mail**

Hiermit möchte ich Sie für Ihre Historienberichte loben, die mindestens so interessant sind wie die aktuellen Ereignisse, wenn nicht sogar interessanter. Ein Rätsel für Sie: Wir haben das Jahr 2020, vor 40 Jahren wurden

zwei Männer auf einem Motorrad mit drei Rädern die ersten und bis dato einzigen deutschen Weltmeister in ihrer Klasse. Wer waren sie? Eine Hilfe: Die Sportart wird heute leider zu wenig oder gar nicht mehr beachtet und fand im Gelände statt. Aber die damalige Leistung wäre auch heute in Ihrem Heft einen Artikel wert. Übrigens bin ich über diese Sportart auf Ihre Zeitung gekommen und bin bis heute Abonnent.

**Roland Rueß
per E-Mail**

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

**12./13. Dez.: DSK Schotter Performance Training Strohn unter Leitung von
DSK-Präsidiumsmitglied Armin Schwarz**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 19. November

09.40	Einstieg in den Motorsport (Doku)	N24 Doku
16.00	Formel 1 Istanbul, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*

Samstag, 21. November

00.00	Sportwagen-WM, 24h Le Mans (Zus.)	Eurosport 2*
09.25	Sportwagen-WM, Bahrain (Wh.)	Sport 1+*
15.30	Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick	Sport 1

Sonntag, 22. November

07.30	Rallycross-WM, Barcelona 2 (Wh.)	Sport 1+*
14.55	Rallycross-WM, Barcelona 1 (Wh.)	Sport 1+*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.15	Formel 1 Klassiker, GP Monaco 1996	ORF Sport+*
23.45	Porsche GT Magazin	Sport 1

Motorrad

Samstag, 21. November

13.25	Moto3-WM Portimão, Qualifying LIVE	Servus TV
14.30	MotoGP Portimão, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
16.10	Moto2-WM Portimão, Qualifying LIVE	Servus TV

Sonntag, 22. November

11.40	Motorrad-WM Portimão, Vorberichte LIVE	Servus TV
12.00	Moto3-WM Portimão, Rennen LIVE	Servus TV
13.20	Moto2-WM Portimão, Rennen LIVE	Servus TV
13.50	Moto2-WM Portimão, Rennen (Aufz./Zus.)	SRF info
14.15	MotoGP Portimão, Vorb. & Start LIVE	SRF 2
15.00	MotoGP Portimão, Rennen LIVE	Servus TV
15.15	MotoGP Portimão, restl. Rennen LIVE	SRF info

Internet/Livestreams

Freitag, 20. November

ab 10.00	Motorrad-WM Portimão, alle FP1 LIVE	dazn.de*
ab 13.50	Motorrad-WM Portimão, alle FP2 LIVE	dazn.de*
	jeweils auch: www.servus.com ** / www.motogp.com *	

Samstag, 21. November

ab 10.00	Motorrad-WM Portimão, alle FP2 LIVE	dazn.de*
ab 13.35	Motorrad-WM Portimão, alle Qualis LIVE	dazn.de*
	jeweils auch: www.servus.com ** / www.motogp.com *	

Sonntag, 22. November

ab 10.00	Mot.-WM Portimão, alle Warm-ups LIVE	dazn.de*
ab 12.00	Mot.-WM Portimão, alle Rennen LIVE	dazn.de*
	jeweils auch: www.servus.com ** / www.motogp.com *	

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

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

21./22.11.	Rallycross-WM, Spa – abgesagt –	B
21./22.11.	Macau Grand Prix (GT/Tourenwagen/F4)	MAC
21./22.11.	Formula Regional/Formel 4 Italien, Imola	I
29.11.	Formel 1/F2, Sakhir (1)	BRN
29.11.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

22.11.	Motorrad-WM, Portimão	P
--------	-----------------------	---

Vorschau



Formel 1: Rückblick auf Sebastian Vettels ersten WM-Titel vor zehn Jahren

XPB



Rallye: So sieht die Zukunft der Rally2-Kategorie (ehemals R5) aus

ROESELER



DTM: Dreifach-Meister René Rast stellt sich unseren Fragen im Interview

AUDI



MotoGP: Kann Weltmeister Joan Mir beim Finale in Portimão noch mal auftrumpfen?

SUZUKI

GRÜSSE AUS HOCKENHEIM



TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.

SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de