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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 41 / 23. SEPTEMBER 2020

24h-Rennen in Le Mans

Toyota feiert glanzlosen Sieg



Superbike-WM in Barcelona

Folger stark beim SBK-Debüt

ADAC GT Masters in Hockenheim

Audi-Meisterduo schlägt zurück

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

4 190525 902500 41



DTM am Nürburgring

Audi-Speerspitzen erneut erfolgreich



Motorrad-WM in Misano

Erster Saisonsieg für Maverick Viñales



Rallye-WM in der Türkei

Evans gewinnt bei Plattfuß-Lotterie

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit McLaren-Teamchef Andreas Seidl **S. 4**
Formel 1 Einblick in die Technikabteilung, aktuelle News **S. 6**
Langstrecken-WM Toyota holt den Sieg-Hattrick in Le Mans **S. 8**
Langstrecken-WM Le Mans: LMP2-Klasse, Ergebnisse **S. 10**
Langstrecken-WM So lief es bei den GT-Klassen in Le Mans **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenwelt **S. 15**
Sportwagen Titelverteidiger siegen im GT Masters **S. 16**
Tourenwagen TCR Germany: Viel Action in Hockenheim **S. 18**
Sportwagen Ausblick aufs 24h-Rennen am Nürburgring **S. 19**
Rallye-WM Evans nach Türkei-Sieg neuer Tabellenführer **S. 20**
Rallye-WM WRC2/WRC3 Türkei und weitere Hintergründe **S. 23**
Rallycross-WM Kristoffersson hat nur noch einen Gegner **S. 25**
Tourenwagen Die Audi-Festspiele in der DTM gehen weiter **S. 26**
Tourenwagen DTM-Kommentar und aktuelle Nachrichten **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Viñales gewinnt beim zweiten Auftritt in Misano **S. 30**
MotoGP Weitere Hintergründe und Ergebnisse aus Italien **S. 32**
Moto2-WM Bastianini gewinnt verkürztes Misano-Rennen **S. 34**
Moto3-WM Erster Husqvarna-Sieg in der kleinen Klasse **S. 36**
Superbike-WM Rea und Davies gewinnen in Barcelona **S. 38**
Straßensport SBK-Ergebnisse und Vorschau IDM-Finale **S. 40**
Offroad Speedway-WM Prag und aktuelle Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

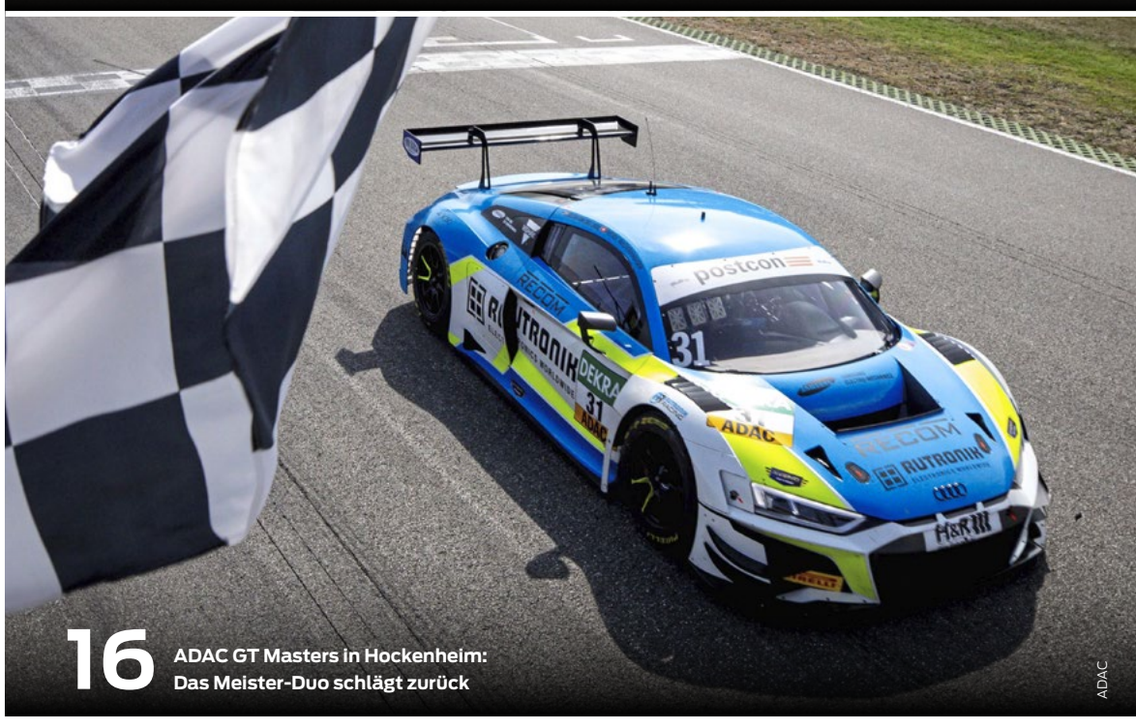
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**


FOLGER

38 Superbike-WM in Barcelona: Folger hinterlässt starken ersten Eindruck


FIA WRX

25 Rallycross-Weltmeisterschaft in Riga: Ekström macht Boden gut im Titelduell


ADAC

16 ADAC GT Masters in Hockenheim: Das Meister-Duo schlägt zurück

Editorial

Schon richtig: Le Mans 2020 war ein dünnes Brett: keine Fans, kaum Hersteller. Doch im Hintergrund beschleunigt die Zukunft. Es sieht nicht so schlecht aus.

Beim wichtigsten Sportwagenrennen der Welt kann man den Pulsschlag des Langstreckensports exakt fühlen, denn in Le Mans sind alle Spieler, also Hersteller, Zulieferer, Teams und Regelgeber, für eine Woche im Fahrerlagerkäfig eingesperrt. Die Stimmung zu Beginn der Le-Mans-Woche war durchschnittlich, ungefähr so wie in den letzten Jahren auch. Der Patient Langstrecke liegt seit 2017 auf der Intensivstation, als erst Audi und dann Porsche die Szene abrupt verließen. Die Ärzte haben damals versagt: Statt eine sofortige Reanimation einzuleiten, warteten die Regelhüter auf eine Wunderheilung. 2019 zogen noch Ford und BMW den Stöpsel aus dem GT-Geplänkel – die Vitalfunktionen des Patienten Langstrecke waren im Keller.

Die Stimmung am Ende der Le-Mans-Woche war dann gut, auf keinen Fall so wie in den letzten Jahren. Die Gründe? ACO und IMSA haben mit dem LMDh-Reglement den transatlantischen Brückenschlag festgemauert, parallel hat das Hypercar-Reglement der FIA an Statur gewonnen, weil sich neben Toyota nun auch Peugeot auf das Format eingeschworen hat. Diese beiden Fahrzeugspezifikationen bilden in Zukunft unter dem Begriff Hypercar die neue Topklasse in Le Mans und der Sportwagen-WM. Obwohl die Coronakrise und ihre wirtschaftlichen Folgen der Genesung des Patienten Langstrecke entgegenwirken, zeichnen sich erste Etappenerfolge auch für das LMDh-Lager ab: Es ist kein Zufall, dass bei der Präsentation der finalen LMDh-Eckwerte ausgerechnet ein Rendering der Marke Porsche auftauchte (siehe Seite 15).

Wir erinnern uns: Der transatlantische Brückenschlag wurde nötig, weil sich vor allem Porsche, Ferrari, McLaren und Ford nicht für die Hypercar-Idee gewinnen lassen wollten, vor allem auch aus Kostengründen. Jetzt deuten alle Zeichen darauf hin, dass Porsche Ernst macht und im Januar 2023 in Daytona mit einem LMDh-Auto am Start stehen wird – und damit auch wieder nach Le Mans zurückkehrt. McLaren-Rennchef Zak Brown quittierte diese Lageeinschätzung in Le Mans mit einem Grinsen: „That's good news!" Sogar bei Ford ist das Thema LMDh und Le Mans wieder auf der Agenda, obwohl es lange Zeit nicht mehr danach ausgesehen hatte.

Die Hypercar-Klasse wird zünden. Ob sie durch die Decke geht, hängt an Ferrari: Wenn die Italiener als letzter Puzzlestein dazukommen, wären IMSA, WEC und Le Mans für die nächste Dekade sortiert – und zwar ordentlich sortiert, nicht so wie die DTM. Wenn Porsche und Ferrari kommen, ziehen andere nach. Porsche will die Topklasse als Kundensport aufstellen, nicht als Werkssport. Da braucht man Stückzahlen, in der Topkategorie ebenso wie in der GT3, die die GTE ab 2023 ersetzen wird. Und die Macher haben schon einen Plan, wie sie das machen. Der Patient Langstrecke könnte also gesunden – auch wenn er noch ein oder zwei Jahre an Krücken laufen muss.



Marcus Schurig
Redakteur



34 **Moto2-WM in Misano: Erstes Ausrufezeichen von Schrötter**

INTACT / GLAENZEL

MSa-Paddock



DAS ANDERE HOCKENHEIM-FEELING
Hockenheim ist ein Heimspiel für die Badnerin und MSa-Autorin Bianca Leppert. Eigentlich steht dort immer die Saisonabschlussparty des ADAC GT Masters an. Dieses Mal war nicht mal Saisonhalbzeit angesagt. Ein komisches Gefühl.



GUTE AUSSICHT VON DER TERRASSE
Zum zweiten Mal innerhalb einer Woche konnte MSa-Reporter Imre Paulovits die MotoGP in Misano genießen. Ins Fahrerlager durfte er nicht, aber von der Terrasse auf dem Boxendach bot sich ein guter Überblick.



MOTORSPORT IMAGES



XPB

Pokale in Spielberg und Monza: McLaren schaffte es 2020 bereits in zwei Rennen auf das Podium

McLaren ist ein heißer Anwärter auf den dritten WM-Platz. Teamchef Andreas Seidl spricht über die Stärken und Schwächen von Team und Auto – und blickt voraus auf die Saisons 2021 und 2022.

Von: **Andreas Haupt**

Hat McLaren die gesteckten Ziele für 2020 erreicht?
Ganz klar. Wir haben als Team und mit dem Auto den nächsten Schritt gemacht. Das ist die Voraussetzung dafür, dass wir irgendwann wieder dorthin kommen, wo McLaren früher einmal war – nämlich wieder ganz vorne mitzukämpfen. Von daher ziehe ich ein positives Zwischenfazit. Wir sind Dritter in der Meisterschaft. Das hatten wir vor der Saison nicht erwartet. Gleichzeitig ist uns bewusst, dass wir viele Punkte haben, in denen wir uns verbessern müssen. Die Messlatte ist und bleibt Mercedes. Wir haben sowohl operativ als auch mit dem Auto klare Defizite, die wir kennen. Wir lassen uns von den guten Ergebnissen nicht blenden. Im Mittel haben wir bei der Fahrzeug-Performance das viertbeste Auto. Das ist ein Schritt vorwärts im Vergleich zu 2019. Damals wurden wir zwar Vierter, hatten im Mittel aber das fünftschnellste Auto.

2019 war das Auto zu abhängig von Streckenlayout, Wetter und Reifen. 2020 ist die Konstanz besser, oder?
Das ist eine unserer Stärken im Vergleich zu den anderen im Mittelfeld. Wir haben ein Auto, mit dem wir unabhängig vom Streckentyp immer in der Lage waren, ins Q3 zu fahren. Wir können am Sonntag somit immer gute Punkte machen. Renault und Ferrari haben deutlichere Schwankungen in ihren Leistungen. Das zeigt, dass wir mit unserem Auto eine gute Basis haben. Unsere Fahrer liefern immer ab, wenn es zählt. Wir haben auch

Andreas Seidl

Geburtstag: 6. Januar 1976
Geburtsort: Passau
Herkunftsland: Deutschland

„Weitere Upgrades für die zweite Saisonhälfte“

bezüglich der Rennstrategie und deren Umsetzung zusammen mit den Fahrern – die einen super Job machen bei den Rennstarts, wenn es ums Überholen geht, die keine Fehler machen – einen Fortschritt erzielt. Eine riesige Verbesserung ist uns bei der Haltbarkeit gelungen. 2019 hatten wir da einige Themen – sowohl auf der Team- als auch der Antriebsseite. Bislang hatten wir nur einen Ausfall. Die harte Arbeit über den Winter hat sich ausgezahlt.

Wie viel besser ist das Auto?
Wir haben unsere Matrix, die den Abstand zu Mercedes festhält. Wir konnten selbst den Abstand zu ihnen verringern. Nicht um viel, aber immerhin etwas. Im Vergleich zu Red Bull haben wir den Rückstand dagegen um einiges verkürzt. Das zeigt, dass wir entwicklungsseitig unter der Leitung von James Key sehr gut arbeiten.

Von welchem Fortschritt sprechen wir da?
Der Rückstand auf Mercedes ist im Mittel bei knapp über einer Sekunde. Wir haben mit dem Auto über den Winter einige Zehntel gemacht.

Welche Truppe haben Sie im Mai 2019 bei Arbeitsantritt vorgefunden, und wie steht sie heute da?
Grundsätzlich muss ich sagen, dass schon einige der Entscheidungen gefruchtet haben, die vor meiner Ankunft getroffen wurden. Das Team war mit dem Auto schon deutlich besser unterwegs als in den Jahren zuvor. Das hat mir den Einstieg erleichtert. Ich konnte die Schwächen in Ruhe analysieren und einen Plan ausarbeiten, wie wir die nächsten Jahre angehen wollen. Durch die gute Performance stand ich nicht von Tag eins an mit dem Rücken zur Wand – zusammen auch mit James Key, Andrea Stella und Piers Thynne. Ich glaube, meine drei Führungsspieler und ich haben es geschafft, der ganzen Mannschaft eine klare Richtung vorzugeben, die Schwächen im Team und am Auto aufzuzeigen, damit wir alle in eine Richtung arbeiten. Die Energie, die in so einem Team schlummert, wurde konzentriert. Der Spirit, den wir an der Strecke und in der Fabrik haben, ist die Basis für die Fortschritte.

Wo sind die Defizite am Auto?
Im Vergleich zu Mercedes über-

> „Im Mittel haben wir das viertbeste Auto. Unsere größte Schwachstelle sind langsame Kurven. Daran arbeiten wir.“
>
> Andreas Seidl

all. Unsere größte Schwachstelle sind weiter die langsamen Kurven. Dort verlieren wir im Vergleich zur Konkurrenz die meiste Zeit. Wir arbeiten daran – sowohl auf der aerodynamischen als auch der mechanischen Seite.

Wie realistisch ist Platz 3?
Racing Point hat im Mittel das stärkere Auto. Ich glaube trotzdem, dass wir mit unseren Fahrern, der Teamperformance und mit unseren Weiterentwicklungen um den dritten Platz kämpfen können. Wir kämpfen nicht nur gegen Racing Point. Renault hat einen guten Fortschritt gemacht seit Spa. Es wird um die Entwicklungen gehen. Und darum, die Rennwochenenden optimal auszuschöpfen. Wir müssen die Qualifyings in den Kasten bringen, ins Q3 einziehen und am Sonntag die Rennen maximieren – in Bezug auf Strategie, Boxenstopps und Haltbarkeit.

Racing Point hat ausschließlich das 2021er-Auto im Windkanal, was kommt noch von McLaren?
Wir fahren im Moment noch zweigleisig. Wir werden in absehbarer Zeit aber den Switch auf 2021 machen. Wir planen für die zweite Saisonhälfte noch weitere Upgrades, und schauen auch positiv gestimmt auf 2021. In Mugello haben wir experimentelle Teile getestet, mit denen wir eine gewisse Entwicklungsrichtung bestätigen wollen. Wenn es positiv ausgeht, wollen wir sie fix ans Auto bringen.

Sie wechseln 2021 zu Mercedes-Motoren. Was bringt das an Rundenzeit?
Dazu darf ich nichts sagen. Sie sind die Benchmark in diesem Sport. Es gibt für uns nichts Besseres, als ihren Antriebsstrang zu haben. Dann wissen wir genau, wo wir mit dem Team und dem Auto stehen. Das ist die bestmögliche Referenz.

Viele Entwicklungsbereiche werden für 2021 eingefroren. Doch es gibt ein paar größere Einschnitte an Unterboden und Diffusor. Kann es da doch zu größeren Verschiebungen kommen, als man zunächst annehmen würde?
Lassen wir Mercedes und Red Bull mit Max Verstappen außen vor. Im Mittelfeld geht es so eng zu. Ich glaube, dass sich das Kräfteverhältnis mit den Freiheiten, die es noch bei der Aerodynamik gibt plus der unterschiedlichen Applikation des Token-Systems, durchaus verschieben kann.

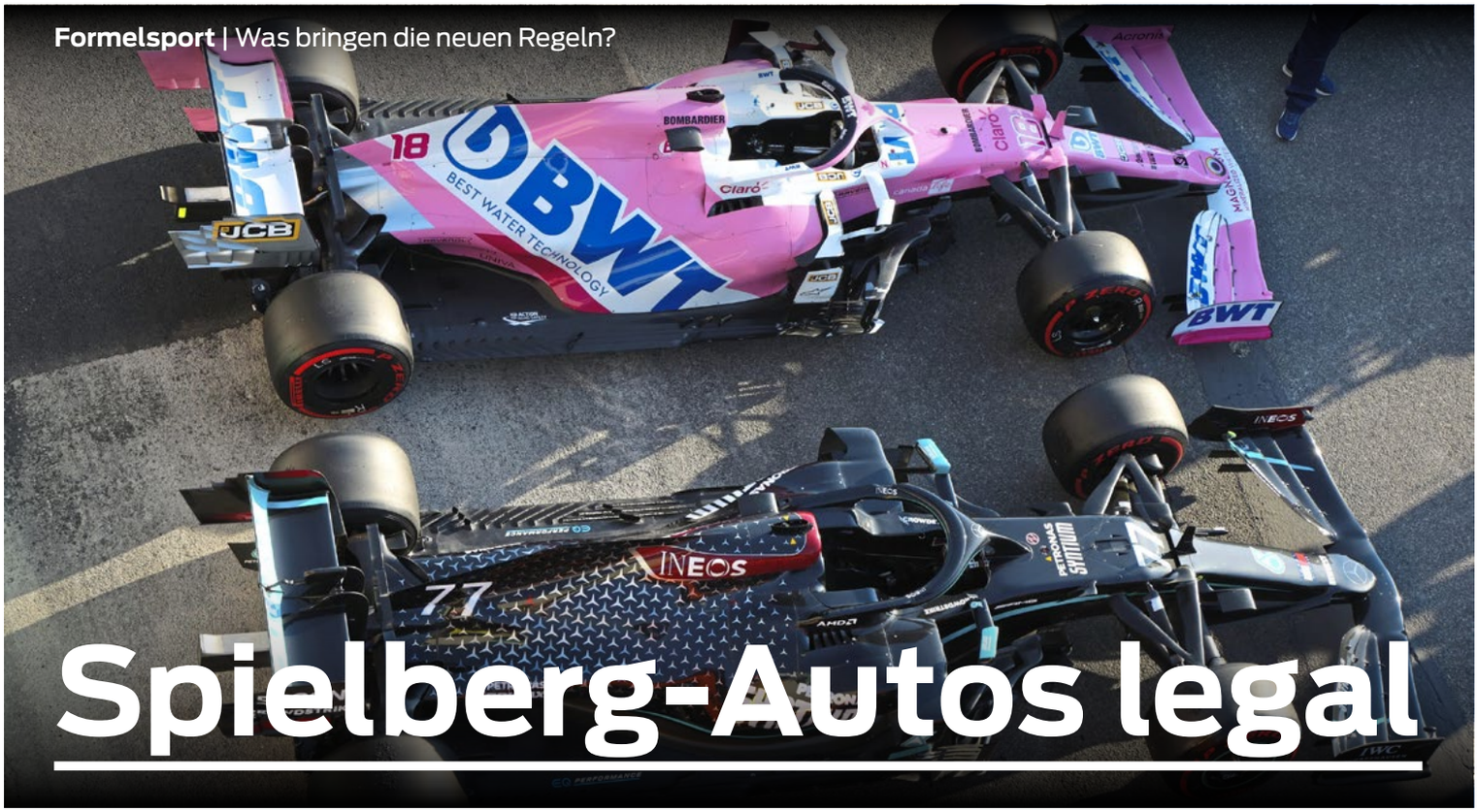
Wie groß ist die Vorfreude auf Daniel Ricciardo?
Die ist natürlich groß. Er ist ein mehrfacher Rennsieger und dadurch eine Referenz, die uns im Team momentan noch fehlt. Gleichzeitig muss ich sagen, dass ein gewichtiger Baustein für unsere starken Leistungen 2019 und aktuell unsere starke Fahrerpaarung ist. Wir werden uns mit Daniel definitiv nicht verschlechtern. Er hat gezeigt, dass er mit dem richtigen Material gewinnen und gegen die Besten in diesem Sport bestehen kann.

Wie sehen Sie Norris im Vergleich zu Verstappen oder Leclerc?
Du kannst die Fahrer nur vergleichen, wenn sie im selben Auto sitzen. Man darf nicht vergessen, dass es für Lando erst das zweite Jahr in der Formel 1 ist. Mit allem, was wir bisher gesehen haben, und dem Sprung, den er gemacht hat in dieser Saison, hat er alles, um ein Topfahrer zu werden.

Wo hat er sich verbessert?
In der Qualifikation war er 2019 schon bockstark. Grundsätzlich hat er sich als Persönlichkeit weiterentwickelt. Und natürlich auch als Fahrer in der Herangehensweise an Rennwochenenden. In der Vorbereitung zusammen mit den Ingenieuren hat er einen Schritt gemacht. Beim Management seines Energielevels über eine sehr intensive Saison hat er sich ebenfalls verbessert. Er ist noch konstanter. Vor allem in den Rennen hat er einen Schritt gemacht. Wie er die Starts vollzieht, wie aggressiv er in die erste Runde reingeht, in Bezug auf das Reifenmanagement und den strategischen Überblick. Was herausticht, ist die Fehlerquote, die quasi bei null ist.

Was machen die Infrastruktur-Projekte wie Windkanal und Simulator?
Wir haben einen klaren Plan, was wir innerhalb der Restriktionen, die uns das Budget Cap auch auf der Investmentseite vorgibt, alles an den Start bringen wollen. Es ist klar, dass wir im Vergleich zu den großen Teams – Mercedes, Red Bull, Ferrari und auch Renault – Defizite haben. Das größte Projekt ist die Erneuerung unseres Windkanals in Woking. Ich gehe davon aus, dass es noch zwei Jahre dauern wird, bis er fertig ist. Für das 2022er-Auto wird es keinen Einfluss haben. Gleichzeitig bin ich optimistisch, dass wir nach Abschluss der Investitionsphase die Infrastruktur zusammenhaben, um mit den gleichen Werkzeugen wie die Topteams zu arbeiten. Das ist Voraussetzung, um in Zukunft wieder um Rennsiege zu kämpfen.

Wie lautet der Marschplan?
Wir müssen realistisch bleiben, bis die Infrastruktur am Start ist. Wir haben noch viele Punkte, in denen wir uns verbessern müssen. Ich wäre happy, wenn wir 2023, 2024 um Siege kämpfen könnten. ■



WILHELM

Spielberg-Autos legal

Beschränkung auf einen Motor-Modus, Verbot von Raubkopien. Die FIA ändert die Regeln im Wochentakt. Technikchef Nikolas Tombazis erklärt, warum die Regelanpassungen sein mussten.

Von: **Michael Schmidt**

Das ist kein Job für eine 40-Stunden-Woche. FIA-Technikchef Nikolas Tombazis und seine Truppe schreiben und ändern die Regeln im Akkord. Die Coronakrise hat ihre Spuren im Reglement hinterlassen. Aufschub der 2021er-Regeln auf 2022, Homologation von Teilen, neue Windkanalbeschränkungen, Reduzierung der Prüfstandsstunden und der Entwicklung für den Motor. Kaum war die Saison losgegangen, kam neue Arbeit auf die FIA-Techniker zu. Renault forderte einen Schutz vor Raubkopien, Honda und Ferrari machten sich für ein Verbot des Qualifikationsmodus stark.

Seit dem GP Italien dürfen die Motorhersteller ab der Qualifikation bis zum Rennende nur noch einen Power-Modus verwenden. Die Regel sollte Mercedes schaden, hat aber eher das Gegenteil erreicht. Das größte Opfer ist Ferrari, der größte Profiteur wahrscheinlich Renault.

Die FIA leistete mit ihrer Begründung für die Regelanpassung quasi einen Offenbarungseid. Man sei nicht mehr in der Lage, den Betrieb der Antriebseinheiten zu jeder Zeit auf Legalität hin zu überwachen. Tombazis bedauert: „Es ist leider nicht mehr so simpel wie zu Zeiten der V8-Motoren. Damals mussten wir checken, ob die Maximaldrehzahl eingehalten wurde, die Abmessungen des Motors stimmten oder die Kraftstoffspezifikation den Regeln entsprach. Das Problem mit den aktuellen Antriebseinheiten ist, dass die Hardware völlig legal sein kann, es aber trotzdem möglich ist, sie illegal zu betreiben. Dazu müssen wir im Fahrbetrieb laufend viele Parameter überwachen. Wenn ein Fahrer jede Runde die Motoreinstellungen ändert, wird es schwierig, den Betrieb des Motors jede Runde exakt auf die Einhaltung der Regeln zu überprüfen."

Einige Fahrer haben sich prompt beschwert, dass es schwieriger geworden ist, zu überholen. Haben sie recht, oder ist das ein politisch eingefärbtes Statement? Tombazis räumt ein: „Das Überholen kann schon ein bisschen schwieriger werden als vorher, weil die Fahrer nicht mehr die Überschuss-Power wie früher haben. Sie können aber immer noch die volle elektrische Leistung abrufen. Wenn man sich beim Überholen allein auf die Motorleistung stützt, bräuchte man ein sehr großes Delta. Das, was die Fahrer jetzt durch die Beschränkung auf einen Motor-Modus verlieren, ist vergleichsweise gering."

25 Millionen Spareffekt

Die Sparmaßnahmen greifen laut Tombazis. Sie sparen den Motorherstellern rund 25 Millionen Euro im Jahr, den großen Teams 100 Millionen, den kleineren um die 20 Millionen. Tombazis erklärt die Differenz: „Die kleinen Teams liegen unter dem Kostendeckel. Sie sparen nächstes Jahr durch die Homologation vieler Teile. Die Budgetdeckelung hilft ihnen trotzdem. Sie haben dann eine bessere Chance, gute Ergebnisse zu erzielen. Damit können sie ihre Einnahmen erhöhen."

Die jüngste Korrektur der Regeln ist gerade mal ein paar Tage alt. Die FIA präzisierte die Bestimmungen, die dem Kopieren Grenzen setzen und die echten Konstrukteure vor den Nachahmern schützen. Dafür wurde Artikel 22.3.3. des Sportlichen Reglements modifiziert, was unter anderem zu einem Verbot von 3D-Kameras, Scannern oder Software führt, die anhand von Fotos aus unterschiedlichen Perspektiven Designvorlagen für komplexe Formen berechnet.

Tombazis erklärt, dass man einen harten Schnitt machen musste. Alle Autos, die beim Saisonauftakt in Spielberg am Start standen, sind legal. Alles, was ab jetzt nach Kopie riecht, wird verboten. Die FIA nimmt sich das Recht heraus, jederzeit den Designprozess zu überprüfen. „Wir werden im Herbst mit den Teams einen permanenten Dialog über den Designprozess führen, um zu vermeiden, dass wir nächstes Jahr plötzlich eine große Kontroverse haben, wenn die Autos mal auf den Rädern stehen. Sollten wir zwischen zwei Autos eine zu große Ähnlichkeit bestimmter Teile feststellen, dann würden unsere Untersuchungen mehr ins Detail gehen. Wir wollen verhindern, dass die Formel 1 eine Übung wird, wer am besten kopiert." ■



XPB

Formel 1 vor Revolution: F1-Chef Brawn, FIA-Technikdirektor Tombazis

Formel 1

Ticketverkauf startet

Wenn die Formel 1 an den Nürburgring zurückkehrt, sind bis zu 20 000 Zuschauer auf den Tribünen live dabei. Die günstigsten Wochenend-Tickets gibt es bereits für 199 Euro.

Von: **Tobias Grüner**

Nach sieben Jahren Pause macht die Königsklasse am 11. Oktober wieder Station am Nürburgring. Zur Erleichterung der Veranstalter gab die Kreisverwaltung Ahrweiler nun grünes Licht für den Start des Ticketverkaufs. Das Konzept sieht vor, dass bis zu 20 000 Fans auf den Tribünen Platz nehmen dürfen. Die Eintrittskarten werden ausschließlich online, personalisiert und sitzplatzgenau verkauft. Die Tribünen sollen in einzelne Sektionen und ausgewiesene Sitzblöcke unterteilt werden. Schon bei der Anreise sollen die Fans auf Distanz gehalten werden. Jede Tribüne bekommt feste Parkzonen zugewiesen. Ein Besucherleitsystem sorgt dafür, dass sich Fans unterschiedlicher Tribünen nicht begegnen. Auf dem Weg von der Ticketkontrolle zum Sitzplatz herrscht Maskenpflicht. In der ersten Phase werden 5000 Plätze freigegeben, darunter auch Plätze auf der Tribüne T5b, die der günstigsten Ticketkategorie (199 Euro) zugeordnet sind. Je nach Corona-Lage, wollen die Veranstalter in Abstimmung mit den Behörden in den kommenden Tagen noch weitere Tribünen freigeben. ■



WILHELM

Auf der Webseite des Nürburgrings gibt es erste Tickets für den Eifel-GP

Formel 1

Teams mit Aufpasser

In der Formel 1 gibt es in Zukunft viel zu kontrollieren. Das Einhalten der Budgetdeckelung, der Anti-Kopier-Vorschriften, die Windkanalnutzung. Renault fordert einen FIA-Aufpasser in jedem Team.

Von: **Michael Schmidt**

Viele neue Regeln bedeuten viel Kontrolle. Die FIA ist seit dem Ferrari-Motorenskandal gewarnt. Es wird immer schwieriger, den Teams Regelverstöße nachzuweisen. Seit Ausbruch der Coronakrise sind viele neue Regeln dazugekommen, deren Einhaltung man nicht mehr so einfach an der Strecke lückenlos überprüfen kann. Deshalb nimmt sich der Weltverband das Recht von Stichproben in den Fabriken heraus.

Renault-Teamchef Cyril Abiteboul macht sich für einen permanenten Aufpasser der FIA bei den Teams stark: „Wenn wir alles, was auf der Strecke passiert, überwachen, dann sollten wir das Gleiche mit dem machen, was in der Fabrik vor sich geht. Die FIA ist als Schiedsrichter nicht nur dafür da, dass die Autos den Regeln entsprechen. Sie sollten auch darauf schauen, dass sich die Teams an die Regeln halten." Renault spricht dabei vor allem die Kontrolle der Anti-Kopier-Regeln an: „Es wird eine detaillierte Technische Direktive geben, die klarstellt, was in der Zusammenarbeit zwischen Teams erlaubt ist und was nicht. Dabei geht es um zwei Dinge: einmal um das Kopieren, und zum Zweiten das, was hinter verschlossenen Türen, zum Beispiel im Windkanal, stattfindet. Da muss es strengere Rahmenbedingungen geben. Die FIA wird in Zukunft gezwungen sein, mehr hinter die Kulissen der Teams zu schauen, schon allein, weil sie die Budgetdeckelung überwachen muss." ■



WILHELM

Renault-Teamchef Cyril Abiteboul will mehr als nur Stichproben der FIA

NACHRICHTEN

ASTON ALS SAFETY CAR

Der Vertrag von Mercedes für das Safety Car läuft aus. Im Fahrerlager erzählt man sich, dass Aston Martin sich ab 2022 die Rechte für das Safety Car kaufen will. Ein Jahr kostet zehn Millionen Dollar. Möglicherweise gibt es einen gleitenden Übergang. Mercedes und Aston Martin würden sich 2021 die Rennen aufteilen.

VOLLES HAUS IN ISTANBUL

Die Organisatoren des Türkei-Grand-Prix hoffen auf bis zu 100 000 Fans auf den Tribünen in Istanbul. Bei Start des Vorverkaufs wurden nach Angaben des Veranstalters in den ersten sechs Stunden bereits 40 000 Tickets an den Mann gebracht. Der Hauptgrund für das große Interesse sind die niedrigen Preise. Die billigsten Plätze gibt es bereits für fünf Euro.

WAS MACHT RÄIKKÖNEN?

Alfa-Romeo-Teamchef Frédéric Vasseur kündigte in Mugello an, dass er die Fahrerfrage für 2021 bis Ende September klären will. Zuerst müsse sich Kimi Räikkönen entscheiden. Der Finne hatte eine Option auf ein Cockpit, die er selbst ziehen konnte. Frist war der 15. September. Das zweite Cockpit soll ein Ferrari-Junior bekommen.

KEINE KONSEQUENZEN

Normalerweise sagen die FIA-Statuten, dass Teilnehmer im Rahmen von Rennveranstaltungen auf politische Meinungsäußerungen verzichten sollen. Im Falle des Anti-Rassismus-T-Shirts, das Lewis Hamilton auf dem Mugello-Podium trug, wird aber laut FIA keine Untersuchung eingeleitet.

F2 UND F3 GETRENNT

Ab 2021 sollen Formel 2 und Formel 3 nicht mehr zusammen im F1-Rahmenprogramm fahren, sondern getrennt. Teams, die Autos in beiden Junior-Serien einsetzen, sollen durch die Maßnahme Personal und Geld einsparen.



Die Sieger: Kazuki Nakajima kutschiert Buemi und Hartley – beide tragen wegen Corona Mundschutz

Toyota zum dritten Mal

Die Privatiers können es mit Toyota in Le Mans nicht aufnehmen. Die Japaner feierten ihren dritten Sieg in Folge und dürfen die begehrte Langstrecken-Trophäe behalten. Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley strahlten, während ihre Teamkollegen die Defekte verteufelten, die ihnen den sicher geglaubten Sieg raubten.

Von: **A. Cotton, A. Haupt**

Es war abzusehen, dass Toyota in Le Mans den Hattrick einfahren würde. Doch es war kein Spaziergang für den japanischen Hersteller vor leeren Tribünen. Die Konkurrenz musste Toyota nicht fürchten, doch beide Autos wurden zwischenzeitlich vom Technikteufel geplagt. Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley (Nummer 8) waren weniger stark als die Teamkollegen. Deshalb feierte das Trio den Le-Mans-Sieg – für Buemi und Nakajima war es der jeweils dritte mit Toyota, für Hartley nach dem Sieg mit Porsche 2017 der zweite insgesamt.

Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López haderten mit dem Schicksal. Sie führten mit einem Vorsprung von einer Runde, bis ein defekter Turbolader des Sechszylinders den Auspuff lädierte und sie zu einem langen Aufenthalt in die Box zwang. Sie mussten sich glücklich schätzen, am Ende überhaupt noch auf dem Podest zu stehen. Zwischen die Toyota schoben sich Bruno Senna, Norman Nato und Gustavo Menezes (#1) im Rebellion R13.

Rebellion in Quali dran

Nur zweimal in der Geschichte wurden die 24 Stunden von Le Mans im September ausgetragen. 1968 wegen sozialer Unruhen im Land, dieses Mal aufgrund der Coronakrise. Der ACO darf sich auf die Schulter klopfen, die 88. Ausgabe trotzdem über die Bühne gebracht zu haben. Da machte es auch nichts, dass der Sieger praktisch schon vor dem Rennwochenende feststand – wie bereits 2018 und 2019.

Trotz einer späten Anpassung der Equivalence of Technology war das Kräfteverhältnis vorherbestimmt. Toyota musste im Vergleich zu 2019 genau sieben Kilogramm zuladen und durfte gleichzeitig 0,1 Kilogramm mehr Benzin tanken. Den LMP1 mit Saugmotor ohne Hybridunterstützung wurde knapp fünf Kilogramm mehr Benzin zugestanden. Das führte dazu, dass alle LMP1-Rennwagen Stints von elf Runden bis zum Tankstopp abspulen konnten. Damit verlor Toyota einen Vorteil gegenüber den letzten Ausgaben, in denen man eine Runde länger auf der Strecke bleiben konnte.

In der Qualifikation überraschte Rebellion. Bruno Senna quetschte sich in die erste Startreihe vor den Toyota von Nakajima (#8). Trotzdem blieben die Schweizer bescheiden. Toyota hat das höhere (Test-)Budget, die besseren Werkzeuge und die erfahrenere Mannschaft. Rebellions Simulationen vor dem Rennen ergaben einen Verlust von fünf Rennrunden unter grüner Flagge. Das Team lag damit richtig, obwohl beide Toyota TS050 Hybrid wegen längerer Boxenstopps nicht ihre Geschwindigkeit durchziehen konnten.

Toyota spielte seine Vorteile im Renntrimm aus. Senna hielt die zweite Position zunächst im ersten Stint. Das Hybridsystem half den Toyota im Verkehr. Zudem ist das Auto unter allen Bedingungen konstant schnell. So war es wenig verwunderlich, dass Toyota nach 14 Runden mit beiden Autos in Führung lag – allerdings nicht lange.

Ein Reifenschaden hinten links zwang Buemi früh ein zweites Mal in die Boxenstraße, weshalb man fortan in einem anderen Rhythmus unterwegs war als das Schwesterauto. Außerdem beobachteten die Ingenieure steigende Bremstemperaturen, weil ein Schacht an der Vorderachse verstopft war. Ohne Reparatur wäre der #8er-Toyota nicht über die 24 Stunden gekommen. Deshalb wechselten die Mechaniker in der siebten Rennstunde die Bremse – unter Safety Car. So verlor man vergleichsweise wenig: zehn Minuten oder eine Runde auf das #7er-Auto.

Conway, Kobayashi und López saßen im schnelleren Toyota. Das Trio wagte es sogar zu hoffen, dass sie dieses Mal endlich an der Reihe sein würden. Verdient hätten sie es durch ihren Speed gehabt. Doch wieder einmal strafte sie Le Mans unverschuldet ab, obwohl das Trio das Risiko minimierte und zum Beispiel die Randsteine mied. In der Nacht riss es ein Loch in den Auspuff.

Es dauerte 29 Minuten, bis der Schaden behoben und einer der beiden Turbolader gewechselt war. Damit waren die Siegchancen dahin und sogar die beiden Rebellion vorbei. „Du führst mit einer Runde, glaubst an den Sieg, kümmerst dich um das Auto, schonst es, soweit es geht, und plötzlich hast du ein Loch im Abgaskrümmer. Das ist nie zuvor passiert. Jetzt passiert es am wichtigsten Tag. Was sollen wir da machen?“, bedauerte Conway.

Erst hatte man kein Glück, dann kam auch noch Pech dazu. Ein Fremdteil ramponierte den Unterboden. „Es passierte in den frühen Morgenstunden, als es noch dunkel war“, berichtete Conway. „Ein GT-Auto vor mir hat in Kurve 7 vermutlich einen Poller umgefahren. Es war plötzlich ein Teil da, dem ich nicht ausweichen konnte. Es hat sich am Unterboden verfangen und ziemlich viel Abtrieb gekostet. Und es hat die Bargeboards beschädigt.“

Delétraz im Kies

Rebellion sicherte sich zwar die schnellste Rennrunde, war allerdings nicht in der Lage, die Führenden beständig unter Druck zu setzen. Stattdessen schlichen sich ab Sonntagvormittag Probleme ein. Senna, Nato und Menezes verloren Zeit wegen einer ramponierten Nase. Ein paar langsame Runden brachten keine Besserung. Das #1er-Auto musste rückwärts in die Garage geschoben werden, und die Mechaniker richteten die Frontpartie.

Davon profitierte das Schwesterauto von Romain Dumas, Nathanaël Berthon und Louis Delétraz. Das Trio hatte einen



TOYOTA

„Zu Beginn lief alles gegen uns: Slow Zone, Reifenschaden und überhitzte Bremsen. Und dann gewinnen wir mit fünf Runden!“

Toyota-Pilot Sébastien Buemi

Tausch der Motorhaube früh am Samstag zu verdauen. Der Gibson-Achtzylinder hatte zu viel Hitze abgestrahlt. Außerdem verlor Delétraz wertvolle Zeit in der Nacht, weil der Schweizer mit einem Hasen kollidierte, was die Front demolierte. Da mussten die Mechaniker Hand anlegen.

Gegen Rennende quälte sich der #3er-Rebellion mit einer angeschlagenen Kupplung. Die Fahrer hielten den Zeitverlust in Grenzen, bis Delétraz in der Indianapolis-Kurve ausritt, durchs Kiesbett schlingerte und mit der rechten Fahrzeugseite den Reifenstapel küsste. Erklärung des Le-Mans-Debütanten: „In meinem letzten Stint schrillten überall die Alarmglocken im Auto. Ich habe dann Bremskraft verloren.“ Delétraz musste seine Mannschaft ansteuern. Der Wagen wollte danach zunächst nicht wieder losrollen. Auf dem Wagenheber drehten die Hinterräder durch. „Ins Kupplungssystem war Luft eingedrungen“, erklärte der Schweizer.

Teamkollege Dumas fasste das Kräfteverhältnis zusammen: „Ich war in der Lage, eine Runde mit Toyota mitzuhalten. Wir fuhren eine ähnliche Rundenzeit. Aber sobald Verkehr ins Spiel kommt, fliegen sie auf und davon. Wir können nichts dagegen ausrichten. Wir bräuchten eine Regel, die ihnen untersagt, vor 120 oder 140 km/h den Elektromotor zuzuschalten, weil ihnen der Hybrid-Boost einen riesigen Vorteil bringt. Wir wussten das schon vor dem Rennwochenende. Deshalb sind die Plätze 2 und 4 ein gutes Ergebnis für uns. Uns war bewusst, dass wir nur um den Sieg würden kämpfen können, wenn sie grobe Schnitzer einbauen oder beide Autos vom Pech verfolgt werden. Das ist nicht passiert.“ Es war der vorerst letzte Auftritt der Schweizer Mannschaft in Le Mans. Rebellion zieht sich aus der Sportwagen-Weltmeisterschaft zurück.

Das dritte Auto in der LMP1-Klasse war nach sieben Stunden raus. Dem Kolles-Team (#4) fehlten in der Qualifikation fast acht Sekunden. Im Renntrimm waren Tom Dillmann, Oliver James Webb und Bruno Spengler schnell abgehängt. Das Delta blieb unverändert. Im Longrun büßte die Kolles-Mannschaft zwischen acht und zehn Sekunden pro Runde ein. Früh suchte man die Box für eine Reparatur auf.

Die Lichtmaschine hatte gestreikt. Am Samstagabend verunfallte Spengler. In der schnellen Bergab-Rechts-Links nach dem Dunlop-Bogen riss es offenbar den Heckflügel ab und Spengler schlug im Reifenstapel ein. Der Kanadier befreite sein waidwundes Auto, kroch zur Garage zurück und stellte den LMP1 ab.

Pokal ins Museum

Fazit? Rebellion zufrieden, Kolles wie so oft früh raus, Toyota wie in den beiden Ausgaben zuvor Sieger. Der großen Feier waren zahlreiche schweißtreibende Arbeitsstunden vorausgegangen. „Wir haben so viel Zeit im Simulator verbracht, um ein paar kleine Tricks zu finden“, berichtete Sébastien Buemi. „Dieses Rennen hat einmal mehr gezeigt, wie schnell sich das Glück in Le Mans drehen kann. Zu Beginn lief alles gegen uns: eine Slow Zone, der Reifenschaden, überhitzte Bremsen. Und dann gewinnen wir dieses Rennen fünf Runden vor allen anderen!“

Toyota hat nun fünf der sieben Langstreckenrennen der Saison gewonnen. In der Fahrerweltmeisterschaft katapultierten sich Buemi, Nakajima und Hartley an die Spitze des Klassements – sieben Punkte vor die Teamkollegen. Das Saisonfinale steigt im November in Bahrain. Davor wird das siegreiche Trio noch Toyotas neues Hypercar testen, das 2021 in Le Mans antritt. Damit will Toyota den vierten Sieg einstreichen. Der TS050 wandert Ende des Jahres ins Museum. Nach drei Erfolgen am Stück darf Toyota den Wanderpokal behalten und ebenfalls ins heimische Museum stellen. ■



TOYOTA

Turbolader als Genickbrecher: Der #7er-Toyota verliert 29 Minuten in der Box



XPB

Tapferer Rebellion: Senna, Nato und Menezes fahren auf das Podest



LMP2 mit Favoritensieg

Bezogen auf die Leistungsdichte war die LMP2-Klasse in Le Mans eindeutig die Top-Kategorie: Zwölf von 24 Teams gehörten 2020 zum Favoritenkreis. Am Ende gewann mit United Autosports die Mannschaft, die über die ganze Saison die LMP2-Szenerie nach Belieben beherrschte.

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

Die wenigen Hersteller, die aktuell in Le Mans antreten, werden es vielleicht nicht gerne hören, trotzdem ist es absolut wahr: Die Privatiersklasse LMP2 war 2020 der Star in Le Mans. Von 2014 bis 2017 sorgte der Dreikampf zwischen Audi, Porsche und Toyota in der LMP1-Hybridklasse für weltweite Aufmerksamkeit, in den letzten zwei Jahren stand die GTE-Pro-Klasse mit jeweils 17 Autos von sechs Herstellern im Fokus. 2020 war die LMP2-Klasse das Highlight: „Hier können sicher zwölf Autos gewinnen," so Jota-LMP2-Teamchef Sam Hignett vor dem Rennen. Er sollte recht behalten.

Natürlich hatte er die leise Hoffnung, das er mit seinem Team eine zentrale Rolle spielen würde: Sein von Goodyear gesponserter Oreca (#38) für Anthony Davidson, António Félix da Costa und Roberto Gonzales führte das Rennen in der vorletzten Runde auch noch mal kurz an, doch am Ende musste Schlussfahrer Davidson zu einem Splash-and-Dash-Stopp die Boxen anlaufen. Den hatte eine Runde davor Phil Hanson im Oreca des Teams United Autosports (#22) bereits absolviert. Als da Costa abbog, war der Weg frei für Hanson, Filipe Albuquerque und Paul di Resta. Der Brite di Resta war restlos glücklich: „Das ist wirklich außergewöhnlich, wir haben jetzt in der WEC vier Rennen in Folge gewonnen, inklusive dem Highlight in Le Mans, dazu reiht das Team auch in der European Le Mans Series Sieg an Sieg!"

Paul di Resta stellte im United-Autosports-Oreca bereits am Freitag mit 3.24,528 Minuten einen neuen Streckenrekord für LMP2-Autos in Le Mans auf. Zur Erinnerung: Diese Rundenzeit hätte vor ein paar Jahren noch für die Pole in der LMP1-Klasse gereicht!

Das Bier floss in Strömen

„Viele Leute unterschätzen, wie viel Arbeit und Sorgfalt man investieren muss, um in dieser sehr ausgeglichenen Klasse erfolgreich zu sein", erklärt di Resta. „Die wahren Helden sind die Mechaniker, denn sie bauen die Autos nicht nur perfekt auf, sondern erledigen ja auch noch die Boxenstopps. Ich denke, das Bier wird heute Nacht bei uns in Strömen fließen!"

Im Ziel lagen zwischen Platz 1 und Platz 2, zwischen United Autosports und Jota Racing, nach 370 Runden nur 32 Sekunden. Das LMP2-Finale geriet in den letzten 45 Minuten zum Hitchcock-Thriller, obwohl United Autosport bis dahin mit einer Minute Vorsprung vor Jota souverän an der Spitze lag. Der G-Drive-Oreca (#26) von Roman Rusinov, Jean-Éric Vergne und Mikkel Jensen auf Platz 3 stand bereits kurz vor der Überrundung.

Doch 38 Minuten vor Rennende stellte die vierte und letzte Safety-Car-Phase die Uhren auf null: Auslöser für die Gelbphase war ein Unfall des fünftplatzierten LMP2-Autos von SO24 by Graff-Oreca von James Allen, Vincent Capillaire und Vincent Milesi, die ebenfalls zum erweiterten Favoritenkreis gezählt wurden. Die späte Gelbphase durchkreuzte die Tankstrategien der LMP2-Topteams, was die Splash-and-Dash-Stopps am Ende erklärt. Wenige Minuten vor der Gelbphase war auch noch der drittplatzierte G-Drive abgeflogen, weil die Aufhängung hinten rechts kollabierte. Deshalb rückte in der Schlussphase der Panis-Racing-LMP2 (Vaxivière/Jamin/Canal) noch auf Platz 3 vor.

Für Uneingeweihte ist es nicht immer leicht auszumachen, was am Ende den Erfolg in der LMP2-Klasse ausmacht. United-Autosport-Teamchef Richard Dean erklärt: „Die beste Kombination sind zwei Profis und ein sehr guter Silberfahrer – das ist fast so gut wie eine komplette Profibesatzung." Weil in dieser Kombination die Performance des Silber-Fahrers den Unterschied ausmacht, sind diese Piloten natürlich besonders begehrt, vor allem dann, wenn sie auch noch Budget mitbringen wie beispielsweise Roberto Gonzales bei Jota. „Er verliert in Le Mans nur drei bis vier Sekunden auf die Profis, dafür muss er aber auch nur sechs Stunden fahren", sagt Jota-Teamchef Sam Hignett.

Super-Silber als Superstar

Und dann gibt es noch die sogenannten Super-Silber, die eigentlich Profis sind oder sein sollten, von der FIA aber als Silber eingestuft wurden. Phil Hanson aus dem siegreichen Team United Autosports ist so ein Fall, was teilweise auch den Höhenflug seines Teams miterklärt. Mikkel Jensen im G-Drive ist das zweite Beispiel. „Je stärker dein Silber-Fahrer, desto besser die Resultate", so Hignett.

Die Mitfavoriten und Verfolger haderten in Le Mans besonders mit dem Umstand, dass die erste Safety-Car-Phase in der sechsten Rennstunde das Feld in Gruppen zerhackte. Zu den Verlierern gehörten auch Topteams wie Jackie Chan DC Racing, IDEC, Signatech-Alpine, DragonSpeed oder Racing for Nederland. Auch die Reifen spielten eine Rolle, da nur in der LMP2 ein Wettbewerb zwischen Michelin und Goodyear gestattet ist. Am Ende zog aber niemand den Joker, Quadruple-Stints zu riskieren. „Wir hätten es aber gekonnt", sagt Dean, der mit seinem Team United Autosports und Michelin siegte. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

SIEBTER WM-LAUF: 24-STUNDEN-RENNEN IN LE MANS

Länge der Strecke: 13,626 Kilometer; **Renndistanz:** 387 Runden = 5273,262 Kilometer
Pole-Position LMP1: #7 Toyota TS050 Hybrid, Kamui Kobayashi: 3.15,267 Minuten; **Pole-Position LMP2:** #22 United-Autosports-Oreca, Paul di Resta: 3.24,528 Minuten; **Pole-Position GTE-Pro:** #91 Manthey-Porsche 911 RSR, Gianmaria Bruni: 3.50,874 Minuten; **Pole-Position GTE-Am:** #61 Luzich Racing-Ferrari 488 GTE Evo, Côme Ledogar: 3.51,266 Minuten
Schnellste Rennrunde LMP1: #1 Rebellion R13, Bruno Senna: 3.19.264 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** #32 United-Autosports-Oreca, Job van Uitert: 3.27,508 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** #97 Aston Martin Vantage AMR, Alex Lynn: 3.50,321 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** #70 MR Racing-Ferrari 488 GTE, Kei Cozzolino: 3.53.677 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H	#8	Buemi/Nakajima/Hartley	Gazoo Racing Toyota TS050 Hybrid	24:01.45,305 h
2.	LMP1	#1	Nato/Menezes/Senna	Rebellion R13 – Gibson	+ 5 Runden
3.	LMP1-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Gazoo Racing Toyota TS050 Hybrid	+ 6 Runden
4.	LMP1	#3	Dumas/Berthon/Delétraz	Rebellion R13 – Gibson	+ 6 Runden
5.	LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Di Resta	United Autosports Oreca – Gibson	+ 17 Runden
6.	LMP2	#38	Davidson/da Costa/Gonzales	Jota Oreca – Gibson	+ 17 Runden
7.	LMP2	#31	Jamin/Canal/Vaxivière	Panis Racing Oreca – Gibson	+ 19 Runden
8.	LMP2	#36	Laurent/Negrão/Ragues	Signatech Alpine A470 – Gibson	+ 20 Runden
9.	LMP2	#26	Rusinov/Jensen/Vergne	G-Drive Racing Aurus 01 – Gibson	+ 20 Runden
10.	LMP2	#28	Lafargue/Chatin/Bradley	IDEC Sport Oreca 07 – Gibson	+ 21 Runden
11.	LMP2	#42	Lapierre/Borga/Coigny	Cool Racing Oreca – Gibson	+ 22 Runden
12.	LMP2	#25	McMurray/Trummer/Falb	Algarve Pro Racing Oreca 07 – Gibson	+ 22 Runden
13.	LMP2	#50	Flörsch/Calderon/Visser	Richard Mille Racing Oreca – Gibson	+ 23 Runden
14.	LMP2	#47	Lacorte/Sernagiotto/Belicchi	Cetilar Racing Dallara P217 – Gibson	+ 23 Runden
15.	LMP2	#17	Pilet/Tilley/Kennard	IDEC Sport Oreca 07 – Gibson	+ 24 Runden
16.	LMP2	#27	Hedman/Hanley/van der Zande	DragonSpeed Oreca 07 – Gibson	+ 26 Runden
17.	LMP2	#32	Owen/Brundle/van Uitert	United Autosports Oreca – Gibson	+ 28 Runden
18.	LMP2	#35	Yamanaka/Foster/Merhi	Eurasia Motorsport Ligier JSP217 – Gibson	+ 36 Runden
19.	LMP2	#29	van Eert/van der Garde/de Vries	Racing Team Nederland Oreca – Gibson	+ 38 Runden
20.	GTE Pro	#97	Martin/Lynn/Tincknell	Aston Martin Racing Vantage AMR	+ 41 Runden
21.	GTE Pro	#51	Pier Guidi/Calado/Serra	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 41 Runden
22.	GTE Pro	#95	Thiim/Sørensen/Westbrook	Aston Martin Racing Vantage AMR	+ 44 Runden
23.	GTE Pro	#82	Bourdais/Pla/Gounon	Risi Competizione Ferrari 488 GTE Evo	+ 48 Runden
24.	GTE-AM	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF Sport Aston Martin Vantage	+ 48 Runden
25.	GTE-AM	#77	Campbell/Ried/Pera	Dempsey Proton Racing Porsche 911 RSR	+ 48 Runden
26.	GTE-AM	#83	Perrodo/Collard/Nielsen	AF Corse Ferrari 488 GTE	+ 48 Runden
27.	GTE-AM	#56	Cairoli/ten Voorde/Perfetti	Team Project 1 Porsche 911 RSR	+ 48 Runden
28.	LMP2	#24	Grist/Kapadia/Wells	Nielsen Racing Oreca – Gibson	+ 49 Runden
29.	GTE-AM	#86	Wainwright/Barker/Watson	Gulf Racing Porsche 911 RSR	+ 50 Runden
30.	GTE-AM	#66	Heistand/Root/Magnussen/	JMW Motorsport Ferrari 488 GTE	+ 52 Runden
31.	GTE Pro	#91	Bruni/Lietz/Makowiecki	Manthey Racing Porsche 911 RSR - 19	+ 52 Runden
32.	GTE-AM	#61	Piovanetti/Ledogar/Negri	Luzich Racing Ferrari 488 GTE	+ 52 Runden
33.	GTE-AM	#98	Della Lana/Farfus/Gunn	Aston Martin Racing Vantage AMR	+ 54 Runden
34.	GTE-AM	#85	Gostner/Frey/Gatting	Iron Lynx Ferrari 488 GTE	+ 55 Runden
35.	GTE Pro	#92	Christensen/Estre/Vanthoor	Manthey Racing Porsche 911 RSR - 19	+ 56 Runden
36.	GTE-AM	#99	Inthraphuvasak/Legeret/Andlauer	Dempsey Proton Racing Porsche 911 RSR	+ 56 Runden
37.	GTE-AM	#60	Schiavoni/Pianezzola/Ruberti	Iron Lynx Ferrari 488 GTE	+ 56 Runden
38.	GTE-AM	#78	Felbermayr/Beretta/van Splunteren	Proton Competition Porsche 911 RSR	+ 57 Runden
39.	GTE-AM	#54	Flohr/Castellacci/Fisichella	AF Corse Ferrari 488 GTE	+ 57 Runden
40.	GTE-AM	#57	Keating/Fraga/Bleekemolen	Team Project 1 Porsche 911 RSR	+ 61 Runden
41.	LMP2	#34	Smiechowski/Binder/Isaakyan	Inter Europol Competition Ligier JSP217 – Gibson	+ 62 Runden
42.	GTE-AM	#62	Grimes/Mowlem/Hollings	Red River Sport Ferrari 488 GTE	+ 62 Runden
43.	GTE-AM	#89	Brooks/Piguet/Laskaratos	Team Project 1 Porsche 911 RSR	+ 74 Runden
Nicht in der Wertung					
	LMP2	#39	Allen/Capillaire/Milesi	SO24 by Graff Racing Oreca – Gibson	357 Runden
	GTE Pro	#71	Rigon/Molina/Bird	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	340 Runden
	GTE-AM	#72	Chen/Blomqvist/Gomez	Hub Auto Racing Ferrari 488 GTE	273 Runden
	GTE-AM	#88	Preining/Bastien/de Leener	Dempsey Proton Racing Porsche 911 RSR	238 Runden
	GTE-AM	#75	Mastronardi/Cressoni/Piccini	Iron Lynx Ferrari 488 GTE	211 Runden
	LMP2	#21	Montoya/Buret/Rojas	DragonSpeed Oreca – Gibson	192 Runden
	GTE Pro	#63	MacNeil/Vilander/Segal	WeatherTech Motorsport Ferrari 488 GTE Evo	185 Runden
	GTE-AM	#70	Kimura/Abril/Cozzuono	MR Racing Ferrari 488 GTE	172 Runden
	LMP2	#16	Tandy/Cullen/Jarvis	G-Drive Racing by Algarve Pro Aurus 01 – Gibson	105 Runden
	LMP2	#30	Hirschi/Tereschenko/Gommendy	Duqueine Racing Oreca 07 – Gibson	100 Runden
	LMP1	#4	Dillmann/Spengler/Webb	Kolles Racing Enso CLM P1/01 – Gibson	97 Runden
	LMP2	#33	Yamashita/Patterson/Fjordbach	Highclass Racing Oreca – Gibson	88 Runden
	GTE-AM	#52	Ulrich/Görig/West	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	80 Runden
	GTE-AM	#55	Cameron/Scott/Griffin	Spirit of the Race Ferrari 488 GTE Evo	78 Runden
	LMP2	#11	Tambay/Maris/D'Ansembourg	Eurointernational Ligier JSP217 – Gibson	26 Runden
	LMP2	#37	Tung/Aubris/Stevens	Jackie Chan DC Racing Oreca – Gibson	Disqualifiziert

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Brendon Hartley	175
1.	Kazuki Nakajima	175
1.	Sébastien Buemi	175
2.	José María López	168
2.	Kamui Kobayashi	168
2.	Mike Conway	168
3.	Gustavo Menezes	145
3.	Bruno Senna	145
3.	Norman Nato	145
4.	Philip Hanson	78
4.	Filipe Albuquerque	78
5.	Paul di Resta	70
6.	António Félix da Costa	61
6.	Roberto Gonzalez	61
7.	Anthony Davidson	57

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	202
2.	Rebellion Racing	145
3.	Team LNT Ginetta	29



MOTORSPORT-IMAGES

Dritter Sieg für Toyota in Le Mans



MOTORSPORT-IMAGES

Aston holt den Hersteller-WM-Titel

WM-STÄNDE

FAHRER GTE-PRO

1.	Marco Sørensen	157
1.	Nicki Thiim	157
2.	Alex Lynn	142
2.	Maxime Martin	142
3.	Alessandro Pier Guidi	131
3.	James Calado	131
4.	Kévin Estre	109
4.	Michael Christensen	109
5.	Richard Lietz	84
5.	Gianmaria Bruni	84

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Aston Martin	299
2.	Porsche	223
3.	Ferrari	218

Duell statt Dreikampf



MOTORSPORT-IMAGES

Aston Martin holte in Le Mans den Sieg und Platz 3 sowie den Hersteller-Titel

Aston Martin und Ferrari boten den Fans (am TV) ein sehenswertes Duell um den Sieg in der GTE-Pro-Klasse. Der bessere Speed gab am Ende den Ausschlag zugunsten der Aston-Martin-Crew Alex Lynn, Maxime Martin und Harry Tincknell. Porsche stürzte im Rennen ab und war diesmal in Le Mans kein Faktor.

Von: **Marcus Schurig**

Wenn man vom schärfsten Gegner auch noch gelobt wird, hat man wohl alles richtig gemacht. „Aston Martin hat das Rennen am Ende verdient gewonnen: Sie hatten Speed und Konstanz, sie bestritten das Rennen ohne Wechsel der vorderen Bremsen und außerdem hatten sie bei der letzten Gelbphase auch noch das nötige Glück“, lobte Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta.

Letztlich wurde das Rennen in der GTE-Pro-Klasse von zwei Herstellern und von zwei Autos bestimmt: Der Aston Martin Vantage mit der Startnummer 97 von Maxime Martin, Alex Lynn und Harry Tincknell kreuzte den Zielstrich mit einem Vorsprung von 1.33 Minuten vor dem Ferrari-Trio Alessandro Pier Guidi, James Calado und Daniel Serra mit der Nummer 51. Der zweite Vantage AMR von Nicki Thiim, Marco Sørensen und Richard Westbrook machte mit Platz 3 das Glück für Aston Martin perfekt, denn damit war der GT-Hersteller-WM-Titel unter Dach und Fach, obendrein führen nun beide Aston-Teams die Fahrer-WM an.

Ärgernis Safety-Car-Phase

Mal abgesehen davon, dass die beiden Werks-Porsche im Rennen nicht vorne mitmischten, spitzte sich das Rennen – man muss leider sagen: wieder einmal – frühzeitig zu: Schon in der ersten Safety-Car-Phase in der sechsten Rennstunde erwischte ein Quartett von vier GTE-Autos aufgrund der besseren Track-Position das vordere von drei Safety Cars. Dort waren beide Werks-Ferrari (#51 und #71) sowie beide Aston Martin (#97 und #95) vertreten.

In der neunten Rennstunde sorgte die dritte Safety-Car-Phase dafür, dass das Quartett zum Duett schrumpfte: Die #97 und die #51 waren beim Restart in Runde 107 nur um eine Sekunde voneinander getrennt, der Ferrari von Davide Rigon, Miguel Molina und Sam Bird (#71) hatte bereits anderthalb Minuten Rückstand, der zweite Aston von Thiim, Sørensen und Westbrook lag drei Minuten zurück. Die WM-Leader beschränkten sich fortan darauf, mitzuschwimmen und Punkte für den Fahrertitel einzufahren.

Dabei half ihnen, dass der drittplatzierte Ferrari (#71) nach elf Stunden einen Reifenschaden hatte, der die Folge eines Dämpferproblems war: Den gleichen Schaden am Unibalgelenk hatten auch der Risi-Ferrari sowie der 488 GTE des amerikanischen WeatherTech-Teams. Die Reparatur am #71er-Ferrari verschlang elf Minuten und beförderte die WM-Leader von Aston Martin auf Rang 3. Das sollte nicht der einzige technische Patzer bei Ferrari bleiben: In der allerletzten Runde schied der Ferrari von Rigon, Molina und Bird mit Getriebeschaden aus – nur einen Kilometer vor dem Zielstrich!

Das Duell an der Spitze zwischen Ferrari (#51) und Aston Martin (#97) wogte ab 22.00 Uhr am Samstagabend munter hin und her, die Konkurrenten belauerten sich, denn eigentlich war ab Mitternacht ja strömender Regen vorhergesagt. Als Aston Martin am Sonntagmorgen über-



MOTORSPORT-IMAGES

Ferrari bot Aston einen guten Fight, bis die Briten am Sonntag aufdrehten

riss, dass der Regen nicht mehr kommt, bliesen sie zur Attacke und fuhren in der berüchtigten Happy Hour in relativ kurzer Zeit einen klaren Vorsprung im Bereich von circa einer Minute heraus. „Die sind uns einfach davongefahren“, klagte Ferrari-Pilot James Calado. „Wir konnten da nicht mehr mithalten.“

Aston Martin half dabei auch die extrem lange Grünphase, die fast 16 Stunden andauerte – die vierte und letzte Safety-Car-Phase wurde erst 38 Minuten vor Rennende nötig. Der zweite Vorteil der Briten: Sie fuhren das Rennen ohne Wechsel der vorderen Bremsen durch, während der zweitplatzierte Ferrari von Guidi, Calado und Serra zweieinhalb Stunden vor Schluss den Bremsentausch durchführte, wodurch sich der Rückstand auf den führenden Aston Martin logischerweise vergrößerte.

Fehler in der Gelbphase?

„Wir sind mit der klaren Zielsetzung ins Rennen gegangen, ohne Bremsenwechsel durchzukommen und haben uns darauf bei speziellen Tests auch gezielt vorbereitet“, sagte Harry Tincknell nach dem Rennen. Der drittplatzierte Aston vollzog den Wechsel der Bremse nur aus Sicherheitsgründen, weil es bei Thiim und Sørensen um den Titel ging. „Wir wollten einfach nichts riskieren, das war von vornherein klar“, so Richard Westbrook, der die beiden Dänen in Le Mans als dritter Pilot unterstützte. „Wir hatten eh nicht die Pace des Schwesterautos, und wir wissen ehrlich gesagt nicht genau, warum. Bis zum Warm-up war das Auto sehr gut, dann hatten wir im Rennen ab dem ersten Stint plötzlich massives Untersteuern in den Highspeed-Passagen – und das blieb so bis zum Schluss.“

> „Wir haben mit dem neuen Aston Martin Vantage in den letzten zwei Jahren in Le Mans unsere liebe Mühe habt. Aber wir haben nie aufgegeben – und der Sieg ist jetzt der Lohn!“
>
> Aston-Pilot Maxime Martin

Ein wenig Spannung und auch Zwist kam dann noch im Finale auf: 38 Minuten vor Rennende löste ein Unfall aus der LMP2-Klasse die vierte und letzte Safety-Car-Phase aus – just in dem Moment, als der führende Aston Martin zu seinem letzten Stopp an die Box abgebogen war. Beim Gegner Ferrari war man der Ansicht, der Vantage hätte an der Boxenausfahrt stoppen und aufs nächste Safety Car warten müssen – obwohl die Ampel am Boxenausgang auf Grün geschaltet war. Die Rennkommissare untersuchten den Vorgang und ließen die Sache auf sich beruhen.

„In den letzten zwei Jahren haben wir in Le Mans mit dem neuen Vantage so unsere liebe Mühe gehabt“, umschreibt Aston-Werksfahrer Maxime Martin. „Aber wir haben immer weiter gearbeitet und uns dabei stetig verbessert – dieser Sieg beim wichtigsten Sportwagenrennen der Welt ist nun der Lohn!“

Die negative Überraschung der 88. Le-Mans-Ausgabe war die Tatsache, dass Porsche in der GTE-Pro-Klasse keine Rolle spielte, und das obwohl Gianmaria Bruni im neuen Hyperpole-Qualifying den Elfer mit der Startnummer 91 auf die Pole-Position gestellt hatte. Doch Skeptiker hatten den Torpedo kommen sehen: Die Pole-Zeit war 2,8 Sekunden langsamer als die Vorjahresbestzeit, und die besten GTE-Am-Piloten fuhren nahezu die gleichen Zeiten, obwohl beide Klassen bei der Nettospeed in Le Mans normalerweise um zwei Sekunden auseinanderliegen.

Und das, obwohl sich technisch und BOP-mäßig nichts geändert hatte – außer bei Porsche. Die Schwaben kamen 2020 erstmals mit dem neuen RSR 19 nach Le Mans. Für ein neues Auto erhält man automatisch einen kleinen Malus bei der BOP: Der 911 RSR war 20 Kilo schwerer, hatte einen kleineren Restriktor und weniger Sprit als 2019. Bei neuen Autos ist die Zuverlässigkeit ein Wackelkandidat, und außerdem brachte Porsche heuer nur zwei statt vier Werksautos an den Start. „All diese Faktoren haben sicher zu dem Ergebnis beigetragen“, so Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche, „aber Probleme mit der Zuverlässigkeit sind unentschuldbar.“ Beide 911 RSR mussten mehrere Reparaturstopps einlegen, weil eine Sicherung der Bordelektronik die Servolenkung lahmgelegt hatte.

Man muss gönnen können

Doch eigentlich spielte das keine Rolle: Direkt in der ersten Runde musste Polesitter Bruni im Elfer mit der Startnummer 91 die Führung abgeben, fünf Runden später lag er nur noch auf Platz 7. Die Fahrer klagten über eine irritierende Streuung an Befunden: maue Topspeed, mangelhafte Beschleunigung, keine Traktion in den langsamen Kurven. „Wir sind Kanonenfutter“, klagte ein Werksfahrer.

Fakt ist: Aston Martin hat im ersten freien Training immerhin Speed demonstriert, die Ferrari waren weitgehend abgetaucht und drehten den Hahn erst im Rennen auf. So etwas mag die FIA gar nicht, die Rechnung wird vermutlich bei der nächsten BOP-Runde serviert. Porsche wähnte sich bis zum Qualifying auf einem guten Weg – nur um dann im Rennen plötzlich festzustellen, dass man chancenlos war.

Pascal Zurlinden lieferte die Einordnung: „Wir haben 2018 in Le Mans gewonnen und 2019 den Sieg nur wegen eines Technikdefekts verloren. Balance of Performance bedeutet, dass man nicht immer gewinnen kann.“ Oder, wie der Rheinländer sagt: Mer muss och jünne künne. ■



MOTORSPORT-IMAGES

Porsche führte in Le Mans nur eine halbe Runde, nämlich nach dem Start

NACHRICHTEN

NEUES QUALI-FORMAT

Die Pole-Position in den vier Rennklassen wurde in Le Mans erstmals im Hyperpole-Format ausgerichtet: Die besten sechs Autos jeder Klasse aus dem ersten Zeittraining durften in einem halbstündigen Shootout bei geringem Verkehrsaufkommen zeigen, was sie draufhaben. Fahrer und Teams mochten das Format, und WEC-Boss Gérard Neveu wollte nicht ausschließen, dass man es in der Sportwagen-WM übernimmt: „Das Experiment war auch der Corona-Situation geschuldet, aber es war ein Erfolg. Wir werden sicher über eine Übernahme nachdenken.“

TAFFES HYGIENEKONZEPT

Die Covid-19-Situation zwang den Veranstalter zu scharfen Regeln: Alle Menschen in der sogenannten Fahrerlagerblase mussten einen negativen PCR-Test vorweisen. Im Laufe des Wochenendes wurden die PCR-Tests auch von Ärzten gecheckt – einige Teams und Zulieferer mussten daraufhin ihre Mannschaften zum zweiten Mal testen lassen.

KOLLES MIT HYPERCAR

Das deutsche Kolles-Team hat im Rahmen des 24h-Rennens von Le Mans bestätigt, dass man im nächsten Jahr mit einem selbst entwickelten Hypercar in der WEC debütieren will. Das PMC getaufte Hypercar soll auch als Straßenauto und Tracktool erhältlich sein. Die Rennversion verfügt über ein Kohlefaser-Chassis, der V8-Saugmotor soll 700 PS leisten, das Basisgewicht beträgt 1040 Kilogramm.

PODESTPLATZ MÖGLICH

Das kleine US-Team Risi Competizione beendete das GTE-Rennen auf Platz 4, doch bis vor Rennhalbzeit lag man sogar auf Platz 3, bis ein Stoßdämpfer-Unibalgelenk versagte. Die Reparatur kostete elf Minuten. „Wir hatten den Speed, um einen Podestplatz zu kämpfen“, erklärte Risi-Technikchef Rick Mayer.



MOTORSPORT-IMAGES

Aston Martin dominiert

Aston Martin kannte in Le Mans 2020 kein Erbarmen: Sieg und zwei Podestplätze in der GTE-Pro-Klasse für Werksteams, dazu der Sieg mit dem TF-Sport-Team in der GTE-Am-Kategorie. Das deutsche Team Dempsey-Proton Racing holte mit seinem Porsche in den Schlussminuten noch Platz 2.

Von: **Marcus Schurig**

Das erste Mal ist ja bekanntlich immer am schönsten. Folglich wird das englische TF-Sport-Team Le Mans 2020 für immer im Gedächtnis behalten: Die Piloten Charlie Eastwood und Salih Yoluc holten mit Unterstützung des Aston-Martin-Werksfahrers Jonny Adam den Klassensieg in der Privatiersklasse GTE-Am und setzten sich damit gegen 21 Mitbewerber durch. Im Ziel hatte TF Sport-Schlussfahrer Eastwood im Vantage mit der Startnummer 90 einen Vorsprung von 49 Sekunden auf den australischen Porsche-Werksfahrer Matt Campbell, der das Rennen zusammen mit Riccardo Pera und Christian Ried im Porsche 911 RSR von Dempsey-Proton Racing mit der Startnummer 77 bestritt.

Über eine lange Zeit hinweg war sogar ein Doppelsieg von Aston Martin in greifbarer Nähe, denn bis acht Stunden vor Rennende lieferten sich der TF-Sport-Vantage und das vom Werksteam mit eingesetzte Pendant mit der Startnummer 98 (Paul Dalla Lana, Augusto Farfus und Ross Gunn) einen Dauerkampf um die führende Position im Rennen.

Das markeninterne Aston-Martin-Duell in der GTE-Am endete erst, als ein Defekt an der hinteren Aufhängung die #98 zu einem längeren Reparaturstopp verdammte. Dalla Lana, Farfus und Gunn mussten sich am Ende mit dem achten Platz begnügen, die Reparatur hatte ihnen fünf Runden Rückstand eingebrockt.

Dreikampf um Platz 2

Am frühen Sonntagmorgen war der Fisch für TF Sport damit eigentlich schon geputzt, so schien es zumindest. Der Vorsprung der Briten auf den über weite Strecken zweitplatzierten Ferrari 488 GTE (#83) von AF Corse (François Perrodo, Emmanuel Collard und Ferrari-Junior Nicklas Nielsen) schwankte je nach Boxenstoppsequenz zwischen drei Minuten und einer Runde.

Doch zwei weitere Mannschaften befanden sich ebenfalls auf dem Vormarsch in Richtung Spitze, nachdem sie zuvor Pech oder Probleme hatten: Der Project-1-Porsche 911 RSR (#56) von Egidio Perfetti, Larry ten Voorde und Matteo Cairoli hatte wegen einer Strafe und Pech bei den Safety Cars eigentlich schon den Anschluss verloren, wühlte sich aber über die extrem lange Grünphase, die fast 16 Stunden währte, mit guter Strategie zurück in den Kampf um die Podestplätze.

Das Gleiche galt für die Markenkollegen bei Dempsey-Proton Racing mit der Startnummer 77 (Ried, Pera und Campbell). An der Spitze hielt der Vantage von TF Sport zwar weiter die Zügel fest in der Hand, doch dahinter braute sich ein Dreikampf um Platz 2 zwischen Ferrari (#83) und Porsche (Dempsey-Proton #77 und Project 1 #56) zusammen.

Zwei Stunden vor Rennende lag der Project-1-Elfer schon auf Rang 2, der Ferrari lag zehn Sekunden dahinter, eine knappe Minute später folgte der Dempsey-Proton-Elfer. Die vierte und letzte Safety-Car-Phase 38 Minuten vor Rennende verknotete die drei Verfolger zu einem Knäuel. Den Gordischen Knoten zerhackte dann Matt Campbell, der beim Restart 22 Minuten vor Rennende Matteo Cairoli in der zweiten Mulsanne-Schikane kassierte und fortan auch distanzierte, womit sich das deutsche Dempsey-Proton-Team von Teamchef und Fahrer Christian Ried noch den zweiten Platz sicherte.

Ferrari-Pilot Nicklas Nielsen presste sich in der Restart-Runde ebenfalls noch an Matteo Cairoli vorbei, als der am Ausgang der Schikane ins Kiesbett geriet, und sicherte damit für das italienische AF-Corse-Team den dritten Rang in der GTE-Am-Klasse.

Besonders beim Project-1-Team war man natürlich enttäuscht, den sicher geglaubten zweiten Platz wenige Minuten vor Schluss noch verloren zu haben: „Eigentlich hat alles zusammengepasst, doch leider war das diesmal einfach nicht genug“, sagte Project-1-Teamchef Hans-Bernd Kamps. „Wir lagen dank einer perfekten Strategie und einer starken Leistung unserer Crew auf einem sicheren zweiten Rang. Wegen der Safety-Car-Phase kurz vor Schluss büßten wir jedoch unseren Vorsprung ein und fielen auf Platz 4 zurück. Das war bitter!“

„Platz 2 wie ein Sieg“

Beim anderen deutschen Team Dempsey-Proton Racing war man indes hocherfreut über den Geniestreich von Matt Campbell, der dem Team im Finale den zweiten Platz bescherte: „Platz 2 ist für uns ein absolutes Traumergebnis“, sagte Campbell, „denn mehr war angesichts des Tempos der Sieger absolut nicht möglich. Wir dürfen alle sehr stolz sein. Das Finale nach der letzten Safety-Car-Phase war ein großer Spaß: Ich habe nur noch voll attackiert. Wir feiern Platz 2 wie einen Sieg!“

Der Aston-Sieg ändert wenig an dem Umstand, dass Porsche und Ferrari den Kundensport in der GTE-Am-Klasse dominieren: Porsche und Ferrari brachten jeweils vier 911 RSR beziehungsweise vier 488 GTE in die Top 10. Aston Martin stellte nur zwei von 22 Fahrzeugen – siegte aber dennoch überlegen. ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Die neue Hypercar-Topklasse

LMDh + LMH = Hypercar

Die jährliche Pressekonferenz des Le-Mans-Veranstalters ACO bestätigte die Zukunftspläne für eine gemeinsame Topklasse für Sportwagen-WM und IMSA-Serie. Das neue Kind hat jetzt auch einen Namen: LMDh (IMSA) und LMH (FIA) starten ab 2023 gemeinsam als Hypercar-Topklasse.

Von: **Marcus Schurig**



ACO

Die LMDh-Verkündung des ACO war mit einem Porsche-Rendering hinterlegt

Abgesehen vom Namensgeklimper gab es in Le Mans viele Anzeichen für ein positive Zukunft. Das begann schon mal damit, dass die LMDh-Details im Rahmen der ACO-Pressekonferenz mit Rendering eines offensichtlichen Porsche-Fahrzeuges (siehe Bild) unterlegt wurden. Man darf davon ausgehen, dass das mit freundlicher Zustimmung aus Schwaben geschah.

Damit ist auch klar, dass Porsche die Pläne für ein LMDh-Auto weiter aktiv verfolgt, trotz der jüngsten Aussagen von VW-Konzern-CEO Herbert Diess, wonach auch ein F1-Einstieg als zusätzliche Option geprüft werden könnte.

Was Porsche machen will, wissen wir nun. Und der Rest? Zunächst Amerika: Honda arbeitet bereits an einem Nachfolger des aktuellen Acura-DPI, das Auto soll Ende 2022 debütieren. Aus Multimatic-Kreisen hört man, dass eine Fortführung des Mazda-Programms als gesichert gelten darf. Bei GM ist die Lage weniger eindeutig: Cadillac soll bis 2030 eine rein elektrische Marke werden, was Renneinsätze mit einem Verbrenner-Hybrid unlogisch macht. Corvette würde gerne den Platz von Cadillac übernehmen, das ist gewiss. Dürfen sie auch?

„Bei unseren Meetings saßen über zehn Hersteller am Tisch", so IMSA-Präsident John Doonan in Le Mans. „Ich bin überzeugt, dass sich einige zum Einstieg entschließen werden." Toyota und Nissan sitzen ebenso am Tisch wie die deutschen Marken Porsche, BMW und Mercedes. In Europa beschäftigt die Gemüter nur eine Frage: Folgt Ferrari dem Lockruf von Porsche und baut auch ein LMDh-Auto?

Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta ist vorsichtig optimistisch: „Ich arbeite hart für so ein Engagement, aber der Vorstand muss zustimmen. Und der will eigentlich mehr Ferrari-DNA in einem Rennauto, als nur den Motor für einen LMDh-Prototypen zu liefern. Zweitens muss man abwarten, wie viel Geld man einsetzen will, um in der Formel 1 wettbewerbsfähig zu sein."

Die Reglement-Details ersparen wir unseren Lesern hier, denn trotz gegenteiliger Bekundungen in der Pressekonferenz ist weder das LMH-Reglement der FIA noch das LMDh-Regelwerk der IMSA in absolut trockenen Tüchern. ■

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot bestätigt Hypercar-Pläne

LMH: Allradantrieb gab den Ausschlag

Peugeot bekam in Le Mans den zweiten verfügbaren Slot für eine virtuelle Pressekonferenz im Rahmen des 24h-Rennens zugeteilt. Der Neuigkeitswert war dürftig: Die Franzosen bestätigten nur, was wir eh schon alle wussten.

So ist seit Wochen klar, dass sich Peugeot für ein Hypercar nach FIA-Reglement (LMH) entschieden hat, und gegen den Bau eines LMDh-Fahrzeugs nach IMSA-Reglement. Wer hoffte, in Le Mans mehr zu erfahren, wurde enttäuscht: Weder gab es technische Details noch konkrete Pläne für das Renndebüt, außer dass Peugeot im Laufe der Saison 2022 in die WEC einsteigen will. Potenzielle Gegner bestätigten, das kommuniziert worden sei, dass Peugeot beim WM-Lauf in Spa 2022 am Start stehen werde. Die Testphase soll Ende 2021 starten.

Peugeot hat für das neue Großprojekt Mitarbeiter aus unterschiedlichen Programmen zusammengezogen: Einige Ingenieure kommen aus dem WRC-Projekt von Citroën, dazu haben Veteranen aus der Zeit der Peugeot 908 angedockt.

Ergänzt wird das Aufgebot durch Abwerbungen von ehemaligen LMP1-Gegnern wie Porsche und Audi. LMDh war für Peugeot deshalb nie eine Option, weil in Zukunft alle neuen Straßenautos Allradantrieb haben werden – und Allrad ist in der neuen Topklasse nur beim FIA-Hypercar erlaubt. ■ MCS

Sportwagen-WM (WEC): Kalenderplanung für 2021

Nur sechs Rennen und viele Fragen

Die WEC-Macher sind nicht zu beneiden: Der Versuch, heute einen Kalender für das nächste Jahr zu präsentieren, grenzt wegen der Coronakrise fast an Chuzpe. Doch irgendwann muss man ja mal anfangen …

Wer weiß heute schon, was in acht Monaten ist? Da soll gemäß der in Le Mans veröffentlichten Kalenderplanung der Saisonauftakt der WEC-Saison 2021 starten. „Natürlich wissen wir heute nicht, ob unsere Teams im März 2021 nach Amerika reisen können oder nicht", hält WEC-Boss Gérard Neveu zu Recht fest. Aus diesem Grund gibt es auch einen Plan B für den Fall, dass das Rennen in Sebring abgesagt werden muss. Neveu hat einen Ausweichtermin für Anfang April in Europa gebucht. Das zweite Rennen findet im Mai in Spa statt, im Juni ist Le Mans an der Reihe, und im Juli kehrt das 1000-Kilometer-Rennen in Monza zurück in den WM-Kalender.

Der Rest der Saison ist genauso ungewiss wie der Anfang: Geht es nach Neveu, folgt das Rennen in Fuji und das Saisonfinale soll wieder in Bahrain stattfinden – wenn es die Coronakrise zulassen sollte. Damit umfasst der neue Sommerkalender der WEC nur sechs Rennen. „Corona war ein Grund für weniger Rennen. Der Zweite war die Bitte der Teams, die Kosten für die nächste Saison so stark zu reduzieren wie möglich", so Neveu. ■ MCS



ADAC GT MASTERS

Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser holten einen Sieg und Platz 2

Meister-Comeback

Porsche und Audi gaben im ADAC GT Masters in Hockenheim den Ton an. Die Vorjahresmeister Kelvin van der Linde und Patrick Niederhauser eroberten für Rutronik Racing die Tabellenführung zurück und jubelten am Sonntag über einen Audi-Dreifachsieg.

Von: **Bianca Leppert**

Zwar lagen ein paar Wochen zwischen dem vergangenen Rennwochenende am Nürburgring und dem ersten Lauf in Hockenheim, viel hat sich im ADAC GT Masters aber nicht geändert. Mit SSR Performance und Rutronik Racing standen zwei Teams ganz oben, die schon die ganze Saison vorn dabei sind.

SSR Performance sicherte sich am Samstag den zweiten Sieg im fünften Rennen. Schlüssel zum Erfolg war zum einen die zweite Startposition und zudem ein cleveres Überholmanöver beim Restart. Weil sich mehrere Unfälle ereigneten und sich eine Werbetafel gelöst hatte, wurden das Rennen nach fünf Runden unterbrochen und schließlich mit dem Safety Car zwei Einführungsrunden absolviert. Engelhart nutzte die Gunst der Stunde mit den fast neuen Reifen beim Restart und schnappte sich gleich den Führenden Dennis Marschall im Rutronik-Audi. „Dennis hat einen Fehler gemacht und in der ersten Kurve Reifenschnipsel aufgesammelt“, sagte Engelhart. „Davon habe ich profitiert und war in der Parabolica in seinem Windschatten und bin daneben gezogen. Das war ein Schlüsselmoment, und es war wichtig, einen Puffer rauszufahren.“

Schothorst überrascht

Denn Kelvin van der Linde machte am Ende ordentlich Druck auf Engelharts Teamkollegen Ammermüller, musste sich aber aufgrund von abbauenden Hinterreifen mit Platz 2 begnügen. Dafür war er in den Runden davor für Action verantwortlich. Vor allem die Duelle mit Lambo-Pilot Franck Perera und Porsche-Kutscher Sven Müller, die beide gerade aus der Box kamen, waren tolle Unterhaltung. „Du darfst im GT Masters nicht zu lange warten, sonst kommst du nicht mehr vorbei“, meinte van der Linde. „Nach dem Stopp braucht der Fahrer immer eine Runde, um in den Rhythmus zu kommen. Wir sind mit dem Audi hier extrem stark auf der Bremse, das hat Spaß gemacht.“

> „Ich hatte schon vor dem Rennen die Strategie, die ersten zwei Kurven außenrum zu fahren. Du musst aber auch etwas Glück haben, so etwas abzuziehen.“
>
> Kelvin van der Linde, Rutronik

Die Überraschungskandidaten auf dem Podium: Steijn Schothorst und Tim Zimmermann im GRT Grasser-Lamborghini. Von Platz 9 gestartet, pflügten sie durchs Feld bis auf Platz 3. „Das ist unglaublich, vor allem weil wir die letzten zwei Tage noch so viele Schwierigkeiten hatten“, sagte Zimmermann. Hintergrund: Erst nach dem zweiten Training entdeckte man, dass der Unterboden Risse hatte. Daraus ergaben sich Abtriebsprobleme. Mit dem neuen Exemplar lief es wie geritzt. „Ich hatte im Quali ein ganz anderes Auto“, sagte Zimmermann. Teamkollege Schothorst legte in der zweiten Rennhälfte nach dem Boxenstopp von Platz 7 aus einen Husarenritt hin und machte sowohl mit dem Herberth-Porsche als auch mit dem Schwesterauto von Perera/Costa Balboa sowie mit den Damen Carrie Schreiner und Simona de Silvestro kurzen Prozess. Plus: Der Niederländer drehte mal eben in Runde 34 (!) die schnellste Rennrunde.

Schothorst: „Müller konnte ich mir in der Haarnadel schnappen. Über Funk wusste ich vom Team, dass Franck Probleme mit dem Auto hatte und er es mir nicht schwer machen würde. Carrie und Simona hatten mit ihren Hinterreifen zu kämpfen – unser Auto war hingegen auch auf den alten Reifen schnell.“

Ex-Champions wieder vorn

De Silvestro schrammte im Bernhard-Porsche einmal mehr knapp am Podium vorbei, dahinter reihten sich Perera/Costa Balboa im Lamborghini ein. Erst auf Position 6 folgte der beste Mercedes von Raffaele Marciello und Philip Ellis von HTP. Kaum hatte der Überraschungsdritte Schothorst



ADAC GT MASTERS

Am Samstag top, am Sonntag Flop: Der Porsche von SSR Performance



ADAC GT MASTERS

Überraschungsgäste auf dem Podium: Schothorst/Zimmermann im Lambo

sein Feuerwerk am Samstag abgebrannt, legte er am Sonntagvormittag nach. Der Niederländer fuhr mit zwei Zehnteln Vorsprung die Pole-Position im Lamborghini Huracán GT3 Evo ein. Etwas bedröppelt schauten die Sieger vom Vortag aus. Bei SSR Performance kam Ammermüller nicht über Platz 20 hinaus – das Erfolgsgewicht von 30 Kilogramm war dabei nicht mal an Bord, es wird nur für das Rennen eingeladen. Die Erklärung? „Wir haben keine", meinte Engelhart.

Trotz Pole wurde auch aus dem ersten Sieg für das Duo Schothorst/Zimmermann nichts. Stattdessen musste man sich mit Platz 5 zufriedengeben. Zwar konnte Schothorst nach dem Start die Führung übernehmen, doch van der Linde preschte im Rutronik-Audi wie aus dem Nichts von Platz 6 gestartet an dem Lambo-Piloten und Mirko Bortolotti im WRT-Audi vorbei.

„Ich hatte schon vor dem Rennen die Strategie, die ersten zwei Kurven außenrum zu fahren", sagte der Südafrikaner. „Ich hatte freie Bahn, viel Schwung und war dann schneller auf der Geraden. Christopher Haase hat mich noch von hinten geschoben. Das war cool. Du musst aber auch etwas Glück haben, so etwas abzuziehen."

Daneben herrschte viel Chaos. Unter anderem drehte sich der Herberth-Porsche von Renauer/Asch von der Strecke. Nach der spektakulären ersten Runde ging es für den Rest des Rennens ruhig zu. Van der Linde richtete es sich gemütlich an der Spitze vor Christopher Haase im Land-Audi ein. Dahinter folgte Bortolotti.

Auch die Boxenstopp-Phase sollte keine Dramen hervorbringen, und der Audi-Dreifachsieg war perfekt. Van der Linde und Niederhauser kreuzten mit 4,291 Sekunden Vorsprung die Ziellinie vor Haase/Max Hofer und Bortolotti/Rolf Ineichen und sicherten sich damit die Tabellenführung. „Vor diesem Wochenende hatten wir 30 Punkte Rückstand. Dass wir jetzt führen, ist unglaublich", so van der Linde.

Wie ein Befreiungsschlag muss Platz 4 für Maxi Götz und Indy Dontje gewesen sein. Das Duo, das man zu Saisonbeginn noch zu den Favoriten zählte, hatte eine durchwachsene Saison. In Hockenheim war Startplatz 3 die erste gute Basis. Die Erklärung? „Wir haben keine. Wir haben kaum Änderungen gemacht", meinte Götz und blies damit ins gleiche Horn wie zuvor Engelhart.

Beachtlich: Die Aufholjagd von Robert Renauer und Sven Müller (Herberth Motorsport), die es von Position 16 auf Rang 6 schafften. Franck Perera und Albert Costa Balboa (GRT Grasser) machten von Startplatz 22 sogar 14 Plätze gut.

Einen kleinen Seitenhieb an die DTM gab es auch noch: Ab 2021 hat das ADAC GT Masters das Prädikat Internationale Deutsche GT-Meisterschaft. Nur wenige Stunden später vermeldete Gerhard Berger, mit einer GT3-Plattform die DTM fortführen zu wollen. ■

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 1. LAUF

Pole-Position:
#8 Dennis Marschall (Rutronik Racing, Audi R8 LMS) 1.38,203 min
Schnellste Runde:
#82 Steijn Schothorst (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo) 1.40,196 min

1.	#92	Engelhart/Ammermüller	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	36 Runden
2.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 1,765 s
3.	#82	Zimmermann/Schothorst	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 8,835 s
4.	#17	Bachler/De Silvestro	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 16,451 s
5.	#63	Costa Balboa/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 17,813 s
6.	#48	Ellis/Marciello	KNAUS Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 19,317 s
7.	#99	Renauer/Müller	Precothe Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 20,880 s
8.	#28	Hofer/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 21,161 s
9.	#47	Dontje/Götz	MANN-FILTER Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 22,917 s
10.	#8	Marschall/Schreiner	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 30,947 s

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 2. LAUF

Pole-Position:
#82 Steijn Schothorst (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo) 1.38,193 min
Schnellste Runde:
#82 Steijn Schothorst (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo) 1.40,147 min

1.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	36 Runden
2.	#28	Hofer/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 4,291 s
3.	#30	Ineichen/Bortolotti	Team WRT	Audi R8 LMS	+ 16,048 s
4.	#47	Dontje/Götz	MANN-FILTER Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 19,683 s
5.	#82	Zimmermann/Schothorst	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 20,053 s
6.	#99	Renauer/Müller	Precothe Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 20,926 s
7.	#48	Ellis/Marciello	KNAUS-Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 22,122 s
8.	#63	Costa Balboa/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 22,561 s
9.	#22	Stolz/Engel	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 23,201 s
10.	#29	Schramm/Mies	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 29,171 s



ADAC GT MASTERS

Leader: Niederhauser/van der Linde

PUNKTESTAND FAHRER NACH 6 VON 14 LÄUFEN

1.	van der Linde/Niederhauser	88 Pkt.
2.	Ammermüller/Engelhart	84
3.	Engel/Stolz	81
4.	Renauer/Müller	69
5.	Haase/Hofer	56
6.	Perera/Costa Balboa	52
7.	Weerts/D. Vanthoor	47
8.	Ellis/Marciello	43
9.	Dontje/Götz	40
10.	Ineichen/Bortolotti	38

Aufgemischt



ADAC

Jan Seyffert holte am Samstag seinen ersten Sieg in der TCR Germany

In Hockenheim fuhr auch die ADAC TCR Germany. Zwar gab es durch Jan Seyffert und Antti Buri zwei Hyundai-Siege, doch ansonsten ging es in den Rennen vogelwild zu.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach dem Hammer-Auftakt am Lausitzring und einem rabenschwarzen Wochenende am Nürburgring sah es für Nico Gruber (Hyundai) zunächst nach Rehabilitierung aus. Pole-Position und die klare Führung im Samstagsrennen ließen kaum einen Zweifel daran, dass er derjenige ist, den es zu schlagen gilt.

Doch dann lösten sich sowohl bei Gruber als auch bei Engstler-Teamkollege Antti Buri die Vorderreifen auf, und für beide ging es im Eiltempo nach hinten. Der Finne wurde auf Platz 11 gewertet, der Österreicher auf P13. Der tiefe Fall ist schnell erklärt: Man fuhr mit den falschen Reifen! Die hätte man in der Startaufstellung noch tauschen wollen, doch weil die Boxenausfahrt blockiert war – durch die Siegerehrung des vorherigen Rennens und die TCR-Mechaniker, die auf Einlass auf die Startaufstellung warteten –, blieb auf dem Grid nur noch eine Minute Zeit. Das reichte nicht mehr zum Reifenwechsel.

Weil dieses Schicksal offensichtlich weitere Fahrer teilten, ging es im Rennen sehr kurzweilig zu und es tauchten Namen auf den vorderen Plätzen auf, die man dort sonst nicht erwartet hätte.

Überraschung auf Platz 3

Jan Seyffert holte seinen Premierensieg in der TCR Germany. So weit nicht überraschend. Auch dass HP-Teamkollege Hari Proczyk trotz 60 kg Zuladung und vom siebten Startplatz kommend noch auf P2 fuhr, darf man dem Champ von 2018 zutrauen.

Auf dem dritten Rang überquerte aber der polnische Wahl-Berliner Albert Legutko im alten Honda Civic FK2 die Ziellinie und freute sich auf dem Podest entsprechend – doch wegen einer zu geringen Restmenge Sprit im Tank wurde er später aus der Wertung genommen. Der Litauer Dziugas Tovilavicius (VW) erbte so den kaum erwarteten und erwartbaren Podiumsplatz. Auch die Teams Wimmer Werk Motorsport (Cupra) und Lubner Motorsport (Opel), die bei ihren Gaststarts je zwei Autos mitbrachten, holten starke Ergebnisse.

> Ex-Tabellenführer Nico Gruber hatte auch in Hockenheim trotz Pole viel Pech: Am Samstag mit Reifenproblemen chancenlos auf P13, am Sonntag unschuldig abgeräumt.

Das Sonntagsrennen war für vier der fünf Hyundai-Piloten schon nach der zweiten Runde gelaufen. Bei Reverse-Pole-Mann Proczyk deuteten sich bereits in der Einführungsrunde Bremsprobleme an. Vor Kurve 1 zeichnete die Datenaufzeichnung noch 16 Bar Bremsdruck auf, danach wurde er quergestellt und verlor Tempo. In der Anfahrt zu Kurve 2, mitten im Feld steckend, versagte die Bremse komplett. „Das war das erste Mal in 25 Jahren, dass mir das Pedal komplett durchgefallen ist“, sagt der Österreicher.

Ohne Verzögerung traf er ausgerechnet Gruber volley. Seyffert kam mit Aufhängungsschaden nach einer Runde in die Box, und auch Hyundai-Gast Niki Schelle gab nach nur zwei Runden mit technischem Defekt auf.

Der einzig verbliebene Hyundai fuhr mit Buri am Steuer zum Sieg. Für den Finnen der erste Erfolg seit seinem Wechsel ins Engstler-Team. Damit liegt er nun auch voll im Titelrennen. Tabellenführer bleibt, nach Nuller am Samstag und P2 am Sonntag, Dominik Fugel (Honda). ■

HOCKENHEIM, RENNEN 1

	Fahrer	Rd./Rückstand
1.	Seyffert/Hyundai	18 Runden
2.	Proczyk/Hyundai	+ 8,222 s
3.	Tovilavicius/VW	+ 13,338 s
4.	Walsdorf/Opel	+ 20,215 s
5.	Ladniak/VW	+ 25,039 s
6.	Wimmer/Cupra	+ 25,383 s
7.	Kircher/VW	+ 29,451 s
8.	Redlich/Opel	+ 43,600 s
9.	Salminen/VW	+ 53,538 s
10.	Schelle/Hyundai	+ 57,348 s

HOCKENHEIM, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Buri/Hyundai	17 Runden
2.	D. Fugel/Honda	+ 2,887 s
3.	M. Fugel/Honda	+ 4,632 s
4.	Kircher/VW	+ 5,888 s
5.	Legutko/Honda	+ 13,606 s
6.	Walsdorf/Opel	+ 16,990 s
7.	Tovilavicius/VW	+ 17,657 s
8.	Ladniak/VW	+ 31,366 s
9.	Redlich/Opel	+ 31,788 s
10.	Benninger/Cupra	+ 56,635 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Dominik Fugel (D)	95
2.	Harald Proczyk (A)	91
3.	Antti Buri (FIN)	89
4.	Jan Seyffert (D)	82
5.	René Kircher (D)	67
6.	Marcel Fugel (D)	62
7.	Dziugas Tovilavicius (LT)	53
8.	Nico Gruber (A)	51
9.	Harri Salminen (FIN)	44
10.	Michelle Halder (D)	43



33 GT3-Autos kämpfen am Nürburgring um den Gesamtsieg

STEFAN BALDAUF

Einsam in der Hölle

Anstatt den Sommer einzuläuten, kündigt das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring vom 24. bis 27. September nur eine Woche nach Le Mans den Herbst an. Was bedeutet das für das Rennen, und wer gehört zu den Top-Favoriten?

Von: **Bianca Leppert**

Es geht in diesem Herbst Schlag auf Schlag. Nur eine Woche nach den 24h von Le Mans steht mit dem 24-Stunden-Rennen am Nürburgring der nächste Langstreckenklassiker auf dem Programm. Vor allem für Porsche eine Herausforderung, schließlich tritt man als einziger Hersteller mit vielen Fahrern bei beiden Marathon-Rennen an. In Corona-Zeiten ein noch schwierigeres Unterfangen, schließlich will man keine Ausfälle aufgrund von Erkrankungen riskieren.

Porsche neu aufgestellt

Überhaupt hat sich die Fahrerverteilung etwas verändert. Insgesamt treten acht Porsche 911 GT3 R in der Topklasse an, allerdings sind die beiden Manthey-Autos nicht mehr die Speerspitze. Stattdessen gibt es nur noch die #911, die mit Lars Kern, Mathieu Jaminet, Julien Andlauer und Matt Campbell besetzt ist. Hintergrund: Einige Brenner wie Nick Tandy und Co. sind bei der IMSA in den USA im Einsatz.

Dazu kommt ein mit Kévin Estre, Michael Christensen, Maxime Martin und Doppelstarter Campbell gut besetzter Elfer. Bei Falken bringt man neuerdings zwei 911 GT3 R an den Start, Gleiches gilt für das KCMG-Team aus Hongkong. Plus Huber Motorsport mit einer Pro-Am-Besetzung, die es neben dem Pro-Am-Auto von Frikadelli als einzige Elfer ins neue Top-1-Quali geschafft haben, in dem um die Pole gefahren wird. Heißt: Porsche hat noch einiges zu tun.

Audi hat mit drei durchweg top-besetzten Audi R8 LMS sicherlich eines der am besten ausgeglichenen Fahrerpakete am Start. Car Collection, Land Motorsport und Phoenix Racing setzen die Autos ein, und alle haben sich bereits für das Pole-Shootout qualifiziert.

Bei Mercedes sind ebenfalls drei werksunterstützte Renner am Start. Hier muss man vor allem das HRT-Auto mit Luca Stolz, Maro Engel, Manuel Metzger und Adam Christodoulou im Auge behalten, die aber ebenfalls noch um den Einzug ins Top-1-Quali ringen müssen.

BMW hat in Sachen Line-up nur wenig verändert. Rowe Racing hat zwei M6 GT3 dabei, ein weiteres Pro-Auto kommt von Schnitzer und eines von Walkenhorst mit Yokohama-Bereifung und Neuzugang Jordan Pepper, der bisher für Bentley im GT3-Einsatz war.

Welche Rolle Ferrari und der neue Glickenhaus-Renner spielen können, wird sich zeigen. Der Octane 126-Ferrari geigte bei den NLS-Rennen auf, jedoch gab es bei der technischen Nachuntersuchung nach dem 6h-Rennen Unregelmäßigkeiten auf dem Leistungsprüfstand. Letztlich wird auch die finale Balance of Performance ins Gewicht fallen. Der neueste Entwurf bremst Audi mit fünf Kilogramm und einem 0,5 Millimeter kleineren Restriktor wieder etwas ein, Porsche darf 20 Kilogramm bei gleichem Restriktor ausladen und BMW muss zehn Kilo zuladen. Der Mercedes bleibt unverändert.

Zuschauer auf Tribünen

Zweifelsohne wird das Rennen in diesem Jahr einen anderen Charakter haben, als es in der Vergangenheit der Fall war. Zum einen fehlen die Fans neben der Strecke, die das Rennen fraglos immer zu etwas Besonderem gemacht haben und dabei die Nacht zum Tag werden ließen. Neuerdings sind zwar Zuschauer erlaubt, allerdings nur auf den Tribünen in einer Teilbelegung und nur tagsüber. Tickets gibt es ab 15 Euro (Tageskarte Sonntag) und 35 Euro (Tagesticket Samstag) bzw. 52 Euro (Wochenend-Ticket Freitag bis Sonntag). Mit den Zuschauern fehlen aber auch die Starter. Etwas über 100 Teilnehmer sind gemeldet. Die Gründe? Reisebeschränkungen wegen Corona, der Termin im September, mangelndes Budget, kaum Möglichkeiten, Gäste einzuladen.

Auf der Strecke bedeutet das weniger Verkehr, was wiederum den Rhythmus des Rennens verändern wird. Bisher war ein Startplatz in den Top 10 laut Experten Pflicht. Doch wie sieht das in diesem Jahr aus, wo weniger Verkehr und damit andere Bedingungen herrschen? Wirken sich Code-60-Phasen, die bisher das Feld splitteten, ähnlich aus? Oder fallen sie nicht mehr so extrem ins Gewicht?

Zudem hat sich der Qualifying-Modus geändert. Es gibt nur noch vier Tickets, die die Teams ergattern können, um überhaupt den Einzug ins Top-2-Quali zu schaffen. Im Top2-Quali geht es schließlich um die Pole-Position und die vorderen 18 Startplätze. Ebenfalls ein Faktor: die Temperaturen. Derzeit sieht es eher nach einer sehr erfrischenden Woche mit um 15 Grad Celsius und Regen aus. ■



MCKLEIN

Elfyn Evans war nicht der Schnellste, hatte in Marmaris aber das Glück des Tüchtigen

Türkisch Roulette

Die Rallye Türkei entschied sich auf einer einzigen Prüfung, die Elfyn Evans zum Sieg und in der WM-Tabelle weit nach vorn spülte. Die Hyundai-Belegschaft kann sich den Fahrertitel wohl endgültig abschminken.

Von: **Markus Stier**

Wenn es einen Menschen außerhalb der Türkei gibt, der dem WM-Lauf an der Ostseite der Ägäis Tränen nachweint, dann dürfte er in Paris wohnen. Was für ein Fest muss der fünfte WM-Lauf für Jean Todt gewesen sein, in Zeiten immer besserer Materialien, immer ausgefeilterer Prüfmethoden und immer höherer Qualitätssicherung die schöne teure Technik der Rallyeautos in Fetzen gerissen, im Staub erstickt oder prosaisch zerbröselt am Straßenrand liegen zu sehen. Todt, die Beifahrerlegende der Siebziger, träumte seit Amtsantritt des höchsten Funktionärspostens im Automobilgeschäft von mehr Drama, mehr Blut, Schweiß und Tränen in seinem alten Metier. Das pure Vollgasgetrete und Sekundenfeilschen der modernen Rallyewelt mag Ausdruck einer wie allerorten immer stärker professionalisierten Sportwelt sein, aber dem Franzosen fehlte das Quäntchen Unberechenbarkeit, das zu seinen aktiven Zeiten die Klassements durcheinanderwirbelte. An diesem Wochenende in Marmaris sollte er es bekommen.

Motor abgeraucht

Eigentlich konnte Thierry Neuville, dem ewigen Zweiten in der Abschlusstabelle, nichts Besseres passieren, als ein auf der Böschung hockender Sébastien Ogier, dessen Toyota-Motor auf der vorletzten Prüfung abgeraucht war. Null Punkte für den Tabellenführer, das bringt den nach seinem Estland-Ausfall eigentlich chancenlosen Belgier wieder bis auf 14 Punkte an den sechsfachen Champion heran. Nur spielt das wohl keine Rolle mehr, denn der Tabellenführer ist zum zweiten Mal seit Februar in Schweden ein Waliser, und Elfyn Evans hat satte 32 Punkte Vorsprung auf Neuville, angesichts von nach bisherigem Stand nur noch zwei ausstehenden Rallyes mehr als ein Polster.

„Nach meinem Gefühl hatten wir mehr verdient“, schmollt der Zweite des Wochenendes, und wer mag es ihm verdenken? Sieben von zwölf möglichen Bestzeiten gingen auf Neuvilles Konto. Obwohl er am Sonntag als Einziger 23 Kilo Extragewicht für ein zweites Ersatzrad mitführte, war er auf drei von vier Prüfungen der schnellste Mann. Hyundai hatte beim härtesten Wochenende des Jahres das beste Auto, Neuville fuhr auf den Knüppelpisten der Provinz Mugla ohne jeden Fehler, lieferte ein Musterbeispiel an Tempo, Selbstbeherrschung und Nervenstärke, nur mündete das alles nicht in dem gewünschte Resultat.

Es ist ein schwacher Trost, nicht allein zu sein in seinem Elend: Auf den 38,15 Kilometern von Cetibeli, parkten am Sonntagmorgen zeitweilig nicht weniger als vier World Rally Cars am Straßenrand, die zwischen 1.14 Minuten (Ogier) und 2.13 Minuten (Esapekka Lappi) einbüßten,

> Außer Kalle Rovanperä hat nur Elfyn Evans bei allen Läufen gepunktet. Er ist der erste Fahrer, dem in dieser Saison zwei Siege gelangen.

weil ein Rad zu tauschen war. Eigentlich forderte die härteste Prüfung der Saison und die längste der Rallye fünf Kautschuk-Opfer, aber der bis dahin Zweite Sébastien Loeb entschied sich, mit seiner Panne durchzufahren. Im Ziel war die Felge rechts vorn bis auf den inneren Kern durchgeschliffen, mit 1.20 Minuten Zeitverlust hätte der Elsässer auch auf Nummer sicher gehen und tauschen können. Am Ende war es egal: Nur ohne Panne wäre er für den Sieg infrage gekommen, und bei seinem vermutlich letzten WM-Auftritt addierte er zu seiner einmaligen

Statistik einen weiteren Podiumsrang, es ist Nummer 119.

Der Rekord-Champion war fassungslos: „Ich bin immer schön mitten auf der Straße geblieben, habe nirgends abgekürzt. Keine Ahnung, wo ich mir den Platten eingefangen habe.“ Der Reflex des Rallye-Profis, nach geplatzten Reifen, zerhämmerten Felgen und abgeknickten Querlenkern grundsätzlich nie irgendwo drüber oder gegen gefahren zu sein, ist ein ebenso spontaner und natürlicher wie der italienischer Fußball-Verteidiger, die neben dem zu Boden gegangenen Gegner sofort die Schultern hochziehen und mit offenen Handflächen zu beweisen suchen, dass sie keinen Dolch im Gewande führten. Loebs Unschuldsbeteuerung ist aber durchaus glaubhaft, denn auch Neuville, Esapekka Lappi und Kalle Rovanperä schworen nach ihren Pannen, sie hätten nichts jenseits des Weges getroffen.

Das mussten sie auch gar nicht. Das Problem an Cetibeli ist, dass es sich streng genommen eher um einen Steinbruch als um eine Rallyestrecke handelt. Auf den ersten fünf Kilometern fängt alles ganz harmlos an: harte Piste, breit und schnell, keine Löcher, so lieben Rallye-Cracks ihre Arbeit. Auf den folgenden fünf Kilometern wird es ein bisschen enger und kurviger, für Räder und Dämpfer immer noch kein Grund zur Klage. Doch dann beginnen die Haarnadeln, in denen das Fahrwerk beim Beschleunigen trampelt, die Straße wird so schmal, dass großzügige Ausweichmanöver nicht mehr möglich sind, und die Fahrbahn ist übersäht von scharfkantigen Steinbrocken, von denen jeder Fahrer mehr als einen überrennen muss. Für jeden Klumpen, den einer von der Piste kickt, wühlt er einen neuen auf. Der Zustand der Strecke ändert sich nicht mit der zunehmenden Anzahl passierter Allrader.

Wenn es fünf Plattfüße auf einer Prüfung gibt, werden immer Fragen nach der Güte der Gummis laut, der Alleinausrüster kam zu dem Schluss, dass die Felgen über Gedeih und Verderb entschieden hätten, was insofern korrekt ist, dass der Schmied zum Hammer immer auch einen Amboss braucht, um seinen Stahl platt zu schlagen. Die meisten Fahrer experimentierten mit einem Mix aus dem harten Schotterreifen H4 und der Medium-Variante M6, denn trotz aller Härte des Belags lag die Bodentemperatur an diesem herrlichen Morgen am Mittelmeer bei kühlen 23 Grad. Es zerrieb sowohl die weicheren als auch die härteren Pneus, was darauf schließen lässt, dass es weniger um Verschleiß ging, sondern um puren Feindkontakt, der meistens gut ausging, aber eben nicht immer.

> Großbritannien könnte nach Colin McRae (1995) und Richard Burns (2001) mit dem Waliser Elfyn Evans seinen dritten Weltmeister bekommen.

Böse Vorahnung

„Das ist eine reine Lotterie“, maulte Sébastien Ogier, und sein Zorn über seinen Plattfuß war so groß, dass er weder realisierte, dass er erstens schneller gewechselt hatte als jeder andere, und zweitens, dass es ihn trotz seines Missgeschicks gerade um einen Rang nach vorn auf Platz 2 gespült hatte. „Das ist einfach nicht mein Wochenende“, stöhnte er ohne Grund, als könne er in die Zukunft blicken und seinen Motorschaden voraussehen. Der bis dahin Tabellenbeste war nicht der Einzige, der sich auf Cetibeli zerknirscht in den Motorraum beugte. Auch Pierre-Yves Loubet schied hier aus.

Wie läppisch dagegen die Problemchen des Ott Tänak, dessen Beifahrer Martin Järveoja gut hören konnte, wie ihn der Weltmeister anschnauzte, dieser aber die Ansagen seines Beisitzers nicht hören konnte, weil die Gegensprechanlage versagte. Tänak verlor dabei nur eine halbe Minute und ist der Ausreißer in der Schreckensstatistik von Cetibeli, denn sein Drama spielte sich schon am Samstagmorgen auf dem mit knapp 32 Kilometern zweitschlimmsten Knochenbrecher Yesilbelde ab. Dass Lenkungen auf gerader Strecke brechen und sich ein Auto ohne Grund links in die Böschung bohrt, ist in modernen Rallye-Zeiten ein eher seltenes Phänomen, kostete den Weltmeister nur zwei Wochen nach seinem Heimtriumph aber höchstwahrscheinlich die Titelverteidigung. Auf dem zwei-



MCKLEIN

Bis WP9 schien Thierry Neuville übers Wasser gehen zu können



MCKLEIN

Den harten Bedingungen fielen acht Reifen und zwei Federbeine zum Opfer



MCKLEIN

Publikum gab’s nur kurz vor dem Ziel neben dem Servicepark



MCKLEIN

Erst Crash im Shakedown, dann Fünfter: Gus Greensmith

ten Durchgang von Cetibeli suchte Ott Tänak mit extremem Bummeln, für die abschließende Powerstage seine Reifen zu schonen. Immerhin holte der 17. des Klassements mit der zweitschnellsten Zeit im Finale vier Pünktchen, aber auf die Spitze fehlen dem Tabellendritten auch schon 27 Zähler. „Ein Scheißwochenende“, knurrte der Este.

Apropos Motivation: Bei M-Sport mahnte Teamchef Richard Millener seine finnischen Fahrer öffentlich, sich innerlich gefälligst nicht mehr so hängen zu lassen wie zwei Wochen zuvor in Estland, wo sowohl Esapekka Lappi als auch Teemu Suninen schon vor dem Start konstatierten, man brauche ein Wunder für ein brauchbares Resultat. Zur Ehrenrettung der Nordmänner sei gesagt, dass sie die Schuld nicht nur beim Material suchen. „Vielleicht liegt’s am Fahrer“, gestand Lappi schon im Baltikum.

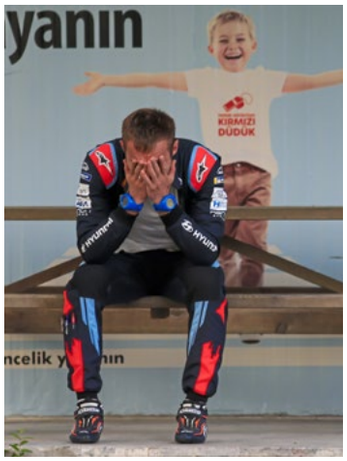
Auch an der Ägäis tat er sich schwer, klagte über Untersteuern, das erst verschwand, wenn er die hinteren Gummis aufgearbeitet hatte. Am Ende übernahm er Suninens Setup, und der war mit der Vorjahresabstimmung unterwegs – ein Zeichen, wie wenig sich bei M-Sport in Sachen Weiterentwicklung getan hat. Doch trotz dem Aufbrauchen alter Teile wäre angesichts der bröckelnden Konkurrenz durchaus was drin gewesen für die Underdogs aus Cumbria. „Teemu könnte jetzt auf Platz 2 liegen“, überschlug Millener, hatte da aber den Umstand rausgerechnet, dass Suninen mit zerdeppertem Dämpfer am Wegesrand parkte. Wo? Na raten Sie mal.

Neuville hätte vielleicht trotz seines Reifenschadens gewinnen können. Dass er auf Cetebeli am Morgen 34 Sekunden mehr verlor als Ogier, lag nicht an den schlechteren Radwechselkünsten der Belgier, Neuville wähnte vielmehr anfangs einen gebrochenen Dämpfer als Ursache für das Gerumpel und humpelte erst einmal weiter. Im Ziel fehlten ihm 35,2 Sekunden auf den Sieger.

Auch Evans mit Pech

Es wäre leicht zu sagen, mit Elfyn Evans hätte eben der gewonnen, der in der Lotterie das glücklichere Los gezogen hat. Der neue WM-Leader hatte selbst am Samstag eine halbe Minute mit einem Plattfuß eingebüßt. Er war außer auf Cetibeli 1 nie der Schnellste, aber nahezu immer unter den Top 4. Evans blieb fehlerlos und trotz etwas Hektik wegen eines Missverständnisses beim Start von WP 10 behielt er im Finale die Nerven. Obwohl er am meisten zu verlieren hatte, absolvierte er den zweiten Durchgang von Cetibeli knapp 50 Sekunden schneller als am Morgen und ließ den Schnellsten Neuville nur um fünf Sekunden herankommen.

„Der würdige Sieger“, lobte Teamchef Tommi Mäkinen, der sich entspannt zurücklehnen kann. Mit Evans und Ogier beherrscht er das Fahrerklassement, in der Markenwertung hat Toyota mit dem Sieg und Platz 4 für Kalle Rovanperä wieder ein bisschen Luft. Finnlands neuer Superstar wird sich an den Namen Cetibeli vermutlich sein Leben lang erinnern: „Noch nie bin ich auf einer Wertungsprüfung so langsam gefahren.“ ■



MCKLEIN

Frust bei Tänak-Co Martin Järveoja



MCKLEIN

Am Ende Fußgänger: Séb Ogier

RALLYE TÜRKEI (18.–20.09.2020)

5. von 7 Läufen, 12 Wertungsprüfungen über 322 Kilometer

1.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	2.43,027 h
2.	Neuville/Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	+22,2 s
3.	Loeb/Elena (F/MC)	Hyundai i20 WRC	+59,4 s
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+2.39,5 s
5.	Greensmith/Edmondson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+4.08,3 min
6.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+5.36,2 min
7.	Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	Skoda Fabia Rally 2	+12.35,5 min
8.	Tidemand/Barth (S/S)	Skoda Fabia Rally 2	+12.59,7 min
9.	Fourmaux/Jamoul (F/B)	Ford Fiesta Rally 2	+14.42,6 min
10.	Bulacia/Der Ohannesian (BOL/ARG)	Citroën C3 Rally2	+14.46,4 min

Bestzeiten: Neuville 7, Ogier 3, Loeb 1, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1.	Elfyn Evans	97 Punkte
2.	Sébastien Ogier	79
3.	Ott Tänak	70
4.	Kalle Rovanperä	70
5.	Thierry Neuville	65
6.	Esapekka Lappi	38
7.	Teemu Suninen	34
8.	Craig Breen	25
9.	Sébastien Loeb	24
10.	Gus Greensmith	16



MCKLEIN

Evans und Martin: Nun Favoriten

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	174 Punkte
2.	Hyundai	165
3.	M-Sport-Ford	101



Sébastien Loeb robbte sich im dritten Hyundai auf Rang 3 vor

MCKLEIN



Clever und smart: Am Finaltag nahm auch Klassensieger Kajetanowicz Tempo raus

YILMAZ-BILIR

Die Abstauber

Während der vorsichtig agierende Pontus Tidemand in der WRC2 und Marco Bulacia in der WRC3 die Tabellenführung übernehmen, kann sich Kajetan Kajetanowicz trotz eines Sieges seine Titelchancen so gut wie abschminken.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorjahr brauchte selbst Klassensieger Gus Greensmith eine neue Rohkarosse. Es gibt also nur wenige Gründe, um sich mit einem teuer gemieteten Kundensportmodell die Hardcore-Pisten an der türkischen Riviera anzutun. Ist man weder gut betucht noch Masochist, bleiben nur zwei Varianten: Entweder ist es, wie bei Yagiz Avici (Citroën) oder Burak Cukurova (Skoda) das vom Landesverband unterstützte Heimspiel, oder man hofft wie die drei WRC2-Akteure und zehn WRC3-Privatiers darauf, beim am schwächsten besetzten Saisonlauf leicht zu punkten.

In dieser Saison wird in der zweiten Liga noch mehr gerechnet als in den Vorjahren, schließlich werden aufgrund der vielen Rallye-Absagen für die WM-Wertung in der WRC2 und WRC3 nur die vier besten der ersten fünf Starts gerechnet. Das wissen auch die Mexiko-Sieger Pontus Tidemand (WRC2) und Marco Bulacia (WRC3). Doch während der Bolivianer im Citroën mit der ersten Bestzeit eine Duftmarke setzte, hielt sich der klamme Ex-Champion aus Schweden im sponsorfreien Skoda merklich zurück. Zu tief sitzen die schlechten Erinnerungen, als er hier vor zwei Jahren mit gleich zwei Reifenschäden auf einer Prüfung strandete und den WM-Titel an seinen Skoda-Werkskollegen Jan Kopecký verlor.

Anders Markengefährte Kajetan Kajetanowicz: Den heftigen Abflug auf der Powerstage in Estland scheint der Pole schnell abgehakt zu haben. Beim zweiten Durchgang der mit 31 Kilometern zweitlängsten Prüfung (WP 6) des Wochenendes, ist der ehemalige Europameister erneut Schnellster

> Showdown auf Sardinien: Um seine Titelchancen zu wahren, muss Tidemand nicht nur die WRC2-Wertung gewinnen. Mads Östberg würde Platz 2 genügen, um sich vorzeitig zum Weltmeister zu küren.

und baut seinen Vorsprung auf die Verfolger Bulacia und Tidemand auf 48 respektive 57 Sekunden aus. Der zwischenzeitlich kurz führende M-Sport-Junior Adrien Fourmaux (Ford) folgt nach einem Reifenwechsel (WP 6) mit knapp zweieinhalb Minuten Rückstand auf Rang 4.

In dieser Reihenfolge gehen die Akteuren auch auf die finalen vier Sonntagsprüfungen. Pflügte Kajetanowicz zuvor ohne Rücksicht auf Verluste durch die tiefen Furchen der Geröllpisten, nimmt auch er Tempo raus und wird zum Cruiser. Fourmaux ist zur Stelle und markiert auf der zweimal zu fahrenden 38 Kilometer langen Königsprüfung jeweils die Bestzeit. Doch statt WRC2-Widersacher Tidemand, der im Gegenzug in beiden Durchgängen über die sechs Kilometer kurze Powerstage Schnellster ist, zeigt Bulacia Nerven. Auf der vorletzten Prüfung muss der 19-jährige Bolivianer zum Radwechsel stoppen und rutscht hinter Tidemand und Fourmaux auf Gesamtrang 4 ab. Für Bulacia kein Problem, wird er in der für Privatfahrer reservierten WRC3 hinter Gesamtsieger Kajetanowicz doch als Zweiter gewertet und übernimmt nach drei Starts (Mexiko, Estland, Türkei) mit 55 Punkten die Tabellenspitze vor dem finnischen Hyundai-Piloten Huttunen, der nach dem WRC3-Sieg in Schweden und Rang 2 in Estland auf insgesamt 43 Zähler kommt. ■



YILMAZ-BILIR

WRC2: Neuer WM-Leader Tidemand



YILMAZ-BILIR

WRC3: Bulacia übernimmt Führung

WRC2/WRC3 TÜRKEI

1.	Kajetanowicz/Szczep. (PL/PL)* Skoda Fabia	in 2:55.38,2 h
2.	Tidemand/Barth (S/S) Skoda Fabia	+ 24,2 s
3.	Fourmaux/Jamoul (F/B) Ford Fiesta	+ 2.07,1 min
4.	Bulacia/Ohannesian (BOL/ARG)* Citroën C3	+ 2.10,9 min
5.	Avci/Vatansever (TR/TR)* Citroën C3	+ 7.15,6 min

*WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 5

1. Pontus Tidemand (S)	81 Punkte
2. Mads Östberg (N)	75 Punkte
3. Adrien Fourmaux (F)	66 Punkte

Rallye Türkei Marmaris

„Eine komplizierte Angelegenheit“

Der WM-Lauf an der türkischen Riviera setzte auf besonders brutale Schotterpisten. Doch nun steht der von FIA und WM-Promoter unterstützte Härtetest vor dem Aus – zur Freude der Fahrer.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach 28 Teams 2019 waren in der Türkei diesmal nur noch 24 am Start. Verständlich, denn die steinigen Pisten bringen selbst die World Rally Cars an ihre Grenzen. „Die vielen rauen Passagen machen diese Rallye zur einer komplizierten Angelegenheit und zu viel Lotterie“, sagte der in 180 WM-Läufen geprüfte Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb nach seinem 119. Podiumsplatz. Der zweitplatzierte Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville blies ins gleiche Horn: „Wenn die Ergebnisse mehr aus Glück oder Pech resultieren, ist das vielleicht etwas zu viel.“ Selbst Sieger Elfyn Evans fiel es schwer, positive Worte zu finden. „Die Rallye Türkei ist eine echte Herausforderung, aber manchmal nicht so schön.“ Würde sich der WM-Leader dennoch über eine Rückkehr im kommenden Jahr freuen? „Ich verbürge mich für die Rallye Großbritannien, weil auch sie einzigartig ist und wir in der Türkei eher weniger Fahrspaß haben“, wirbt er im Kampf um die raren Plätze im WM-Kalender 2021 für seine Heimat.

Dabei scheint sich auch der WM-Promoter schon von der Türkei verabschiedet zu haben. Zu kompliziert scheint das Geflecht zwischen Politik und Organisatoren, zu vage die Zusage und zu gering das Interesse der Teams, vor allem aus der zweiten und dritten Reihe.

Damit geht der letzte Härtetest verloren. Vorbei das Credo, dass „die WM solche Rallyes braucht, die tolle Geschichten liefern“. Die Rallye Kenia bleibt ebenso unsicher wie die Rückkehr nach Argentinien. Bleibt Sardinien. Doch in Italien wird, wie der Schnellschuss rund um das „Autodromo Nazionale Monza“ zeigt, längst an einer smarteren Alternative auf dem Festland gearbeitet. ■



MCKLEIN

Zu hart, zu unberechenbar: Keine Tränen für die Türkei-Rallye

Rallye-WM-Logistik

Sausen und Schrauben

Zur Vorbereitung auf den nächsten WM-Lauf bleiben den Werksteams erneut nur 14 Tage.

Drei WM-Läufe in nur sechs Wochen gab es in der Rallye-WM noch nie, für die Werksteams eine echte Herausforderung. Allen voran M-Sport, die den kernigen Dreierpack mit denselben drei Autos bestreiten, denn aktuell gibt es sonst nur einen auf dem gleichen Stand befindlichen Testwagen sowie ein Ersatzchassis. Während die drei WRC für die Türkei vor Ort revidiert wurden, haben die Briten den Serviceplatz diesmal noch am Finaltag verlassen und werden nach der Fährüberfahrt am Montag, den 28. September, in den heimischen Werkshallen in Cumbria erwartet. Bleiben maximal vier Tage, um die Autos rechtzeitig nach Sardinien zu schaffen.

Anders Toyota und Hyundai: Während Letztere mittlerweile nicht nur in Sachen Technik, sondern auch bei Informationen zu Vorbereitung und Tests mauern, bestätigte Toyota, dass Evans, Ogier, Rovanperä und Katsuta Ende dieser Woche je einen Tag auf Sardinien proben und bei der Rallye nicht die Türkei-Einsatzautos nutzen. So werden wohl die überholten Estland-Mobile nach Italien geschafft. ■ RK



M-SPORT

Fliegende Werkstatt: M-Sport revidierte die Estland-Autos in der Türkei

AUS DEM SERVICEPARK

SPONTANE UNTERSTÜTZUNG
Seit 2015 sitzt Tanja Geilhausen im Rallyebüro des deutschen WM-Laufes. Doch ihr fünfjähriges Dienstjubiläum feierte sie nun als Assistentin des Rallyeleiters in der Türkei. Auf Vermittlung der FIA kam die Anfrage, ob sie den dortigen Veranstalter unterstützen könne. Nach dem obligatorischen Corona-Test reiste sie kurzfristig nach Marmaris.

KURZAUFTRITT
In der ersten Prüfung schmiss Nasser Al-Atya (Ford), einziger Nicht-Prioritätsfahrer, seinen Turboallradler ins Gebüsch und war raus. Besser machte es sein bekannter Namensvetter Nasser Al-Attiyah(VW), der am Wochenende bei einem Lauf zur französischen Schottermeisterschaft als Vierter nur knapp das Podium verpasste.

BEOBACHTERROLLE
Statt im Cockpit agierte der bisherige WRC2-Leader Mads Östberg in der Türkei als Experte für Red Bull TV am Streckenrand und musste zusehen, wie ihm Pontus Tidemand die Tabellenführung entriss. Ebenfalls als Reporter im Einsatz: Seb Marshall, Copilot von Kris Meeke, der für WRC+ am Prüfungsende die Kollegen interviewte.

GROSSAUFGEBOT
Das in Quiddelbach am Nürburgring beheimatete türkisch-deutsche Toksport Team betreute beim Heimspiel neben vier Skoda Fabia für Tidemand und Brynildsen (WRC2), Fernandes (WRC3) sowie Avcioglu im nationalen Feld einen neuen Renault Clio Rally5, der mit Yigit Timur am Steuer seine Klasse gewann, plus einen seriennahen Mitsubishi Lancer.

SONNTAGSKIND
„Es gibt Wichtigeres“, relativierte Teemu Suninen seinen späten Ausfall. In der Tat: Nahezu zeitgleich brachte die Freundin seines Ingenieurs Callum Bendall in England einen Sohn zur Welt. „Die ganze Woche hat er von hier aus mitgefiebert. Schön, dass er mit einem Sonntagskind belohnt wurde.“ Anders als Bendall wartet M-Sport-Juniorchef Matthew Wilson täglich zu Hause auf die Geburt seines ersten Kindes. ■ RK

Duell der Champions



Mattias Ekström hielt Johan Kristoffersson knapp hinter sich und die Titelchance offen

WRX

Nach den beiden Läufen in Riga ist klar: Die Entscheidung in der Rallycross-Weltmeisterschaft fällt zwischen Johan Kristoffersson und Mattias Ekström. Titelverteidiger Timmy Hansen ist in die zweite Reihe verbannt.

Von: **Michael Heimrich**

Erneut ein Doppellauf in der WRX und erneut ist Mattias Ekström (Audi) mit von der Partie. Offensichtlich hat der Ex-Weltmeister wieder Blut geleckt und liebäugelt nun doch mit einer vollen Saison. Eine kurzfristige Entscheidung: Erst vier Tage vor dem Rennen kam die Freigabe, nachdem ihn Cupra und ABT als Werksfahrer für die neue Extreme-E-Serie bekannt gegeben hatten.

Auf dem Asphaltkurs in Riga ging es vor allem um ein cleveres Reifen-Management, und am Samstag war es wieder einmal Johan Kristoffersson (VW), der mit dieser Aufgabe am besten zurechtkam und sich ebenfalls die Pole für das Finale sicherte.

Neben ihm stand Ekström, der zunächst den Start leicht verpatzte, dem aber sein Teamkollege Robin Larsson zur Hilfe eilte. Mit viel Tempo stach der Schwede in die erste enge Haarnadel, wohl in der Hoffnung, irgendwie an Kristoffersson vorbeizukommen oder diesen zumindest abzudrängen. Trotz eines Treffers längsseits zog der Polo aber stur seine Bahn, während Larsson von hinten ausgerechnet von Ekström einen Kick bekam und sich eindrehte. Das Kuddelmuddel der Audi-Männer nahm Kevin Hansen im Peugeot dankend an und war plötzlich Zweiter.

Während an der Spitze Kristoffersson zum Sieg eilte, ging hinter ihm das Taktieren um den richtigen Zeitpunkt für die Joker-Lap los. Finnland-Sieger Niclas Grönholm (Hyundai) verlor mehrfach die Nerven und drehte sich nach einigen Remplern sogar ins Aus. Ekström machte es besser und konterte nicht nur Kevin Hansen aus, sondern auch dessen Bruder Timmy (Peugeot), der sich als Dritter immerhin noch auf das Podium kämpfte.

Auch am Sonntag war der richtige Einsatz des Reifenkontingents das Thema. Ekström setzte dieses Mal auf schnelle Zeiten in den Qualifyings und den Sieg im Halbfinale, um sich so die Pole für das Finale zu sichern. Dieses Mal verpasste er den Start nicht und konnte Kristoffersson hinter sich halten.

Der war zu Beginn einen Tick schneller, fand aber keine Möglichkeit, vorbeizuziehen. Ekström blieb cool und legte erst in der letzten Runde genau jene Schippe nach, die ihm zum Sieg verhalf. „Vielleicht einer meiner schönsten Erfolge überhaupt“, jubelte der 42-Jährige.



WRX

Timo Scheider: Nach Crash bestraft

Kristoffersson, der sich nach seiner Joker-Lap ein kleines Scharmützel mit dem aufmüpfigen Grönholm lieferte und dabei die entscheidenden Zehntel liegen ließ, war ein fairer Verlierer: „Heute müssen wir anerkennen, dass Mattias und sein Team einen besseren Job gemacht haben.“ Kleines Trostpflaster: Die Meisterschaft führt Kristoffersson weiterhin mit 17 Punkten Vorsprung an. Den perfekten Sonntag für Ekströms KYB-Team rundete Larsson als Dritter ab – sein erstes Podium seit 2016.

Timo Scheider (Seat) war von der Rennleitung zum Zuschauen verdammt worden. Nach einem Unfall mit Andreas Bakkerud (Renault) wurde er nachträglich disqualifiziert. Seinen Platz schnappte sich Kevin Hansen, der mit dem Ausgang des Rennens ebenso wenig etwas zu tun hatte wie Bruder Timmy. Der Weltmeister kann nur rätseln, ob sein Nachfolger Kristoffersson oder Ekström heißen wird. Vorausgesetzt, Letzterer kommt auch zum nächsten Rennen nach Spanien (17.–18. Oktober). ■

RENNEN 1 – HALBFINALE 1

1.	Ekström	Audi S1
2.	Grönholm	Hyundai i20
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Bakkerud	Renault Mégane
5.	Nittis	Skoda Fabia
6.	Szabo	Audi S1

RENNEN 2 – HALBFINALE 1

1.	Ekström	Audi S1
2.	Larsson	Audi S1
3.	Grönholm	Hyundai i20
4.	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Timerzyanov	Hyundai i20
6.	Szabo	Audi S1

RENNEN 1 – HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Larsson	Audi S1
3.	K. Hansen	Peugeot 208
4.	Scheider	Seat Ibiza
5.	Timerzyanov	Hyundai i20
6.	Doran	Renault Mégane

RENNEN 2 – HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Bakkerud	Renault Mégane
4.	Marklund	Renault Mégane
5.	Doran	Renault Mégane
6.	Scheider	Seat Ibiza

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Ekström	Audi S1
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Grönholm	Hyundai i20
6.	Larsson	Audi S1

FINALE

1.	Ekström	Audi S1
2.	Kristoffersson	VW Polo
3.	Larsson	Audi S1
4.	T. Hansen	Peugeot 208
5.	Grönholm	Hyundai i20
6.	K. Hansen	Peugeot 208



WRX

Timmy Hansen: Audi im Weg

MEISTERSCHAFTSSTAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	166 Punkte
2.	Mattias Ekström	149
3.	Niclas Grönholm	117
4.	Timmy Hansen	111
5.	Robin Larsson	101
6.	Kevin Hansen	96

MEISTERSCHAFTSSTAND TEAMS

1.	KYB Audi	250 Punkte
2.	Hansen Peugeot	207
3.	GRX Hyundai	176
4.	GCK Monster Renault	99
5.	ALL-INKL.COM Seat	91
6.	Unkorrupted Renault	30



Der Kampf spitzt sich zu

Die Audi-Fahrer Nico Müller, Robin Frijns und René Rast haben die Messer gewetzt zum Brüderkampf um den Titel. Audi selbst holte drei Events vor Saisonende den Markentitel. Um die Zukunft der Serie ist es wieder besser bestellt. Gerhard Berger, nach dem Rückzug der Werke nun Alleinherrscher über die DTM, blickt zuversichtlich in die Zukunft mit GT3-Sportwagen, die von Privatteams eingesetzt werden. Es gibt gute Gründe für Optimismus.

Von: **Claus Mühlberger**

Man kann nicht gerade sagen, den Zuschauern wäre nichts geboten worden. Beim Samstagsrennen ging dreimal das Safety Car auf die Piste, und daher gab's, logisch, dreimal einen Restart. Und zwar in Doppelreihe, so wie von Promoter Gerhard Berger gewünscht. Der Tiroler will spektakulären Sport servieren – und seine 16 Akteure ließen sich nicht lumpen.

Im Mittelpunkt der Action stand Loïc Duval. Der Franzose war gefühlt in fast jede Rauferei verwickelt. In Runde 15 köpfelte er mit seinem Audi stumpf in die Reifenstapel in der Kehre. Alle erwarteten, dass die Rennleitung sofort das Safety Car auf die Piste schicken würde. Dies hätte die Hackordnung auf links gekrempelt. Denjenigen, die ihren Reifenstopp schon erledigt hatten, wäre ein rennentscheidendes Geschenk in den Schoß gefallen, allen voran Philipp Eng im BMW.

Doch es dauerte, bis das Safety Car auf die Piste ging. „Der Rennleiter hätte es ruhig auch zehn Sekunden früher rausschicken können", moserte Co-Kommentator Martin Tomczyk, der DTM-Champion von 2011 am SAT.1-Mikrofon. Die Rennleitung hatte eine plausible Erklärung: „Wir hatten Signale von den Sportwarten vor Ort, dass Duval weiterfahren kann, ohne dass deswegen ein Safety-Car-Einsatz nötig gewesen wäre. Deswegen haben wir relativ lange gewartet."

> „13 Fahrer haben nichts zu verlieren. Das merkt man in den ersten Kurven. Für meinen Dreher kann man aber niemandem einen Vorwurf machen."
>
> Nico Müller

So blieb ein erneuter Zufallserfolg für BMW aus, und es waren wieder die üblichen Verdächtigen vorn. Robin Frijns holte seinen dritten Saisonsieg vor Titelverteidiger René Rast. Mit gebührendem Abstand dahinter: der beste BMW-Mann, Marco Wittmann.

Tabellenführer Nico Müller lief als Fünfter ein. Der Schweizer hatte sich in Runde 5 ausgangs des Haug-Hakens gedreht, nachdem ihn Audi-Markenkollege Jamie Green von hinten geschubst hatte. Doch wie sich später herausstellte, lag die Schuld nicht beim braven Briten. Vielmehr war es eine unglückliche Verkettung von Umständen, sozusagen eine Kettenreaktion, zurückzuführen auf den Platzmangel auf der Strecke. Auch Müller erteilte Green die Absolution, fügte aber hinzu: „13 Fahrer im Feld haben nichts zu verlieren. Das merkt man in den ersten Runden."

Als es am Samstag um die Wurst ging, wirkte Rast etwas gehemmt. Obwohl er – anders als der führende Frijns – die Angriffswaffen DRS und Push-to-Pass benutzen durfte, startete er keinen einzigen harten Angriff auf den Holländer. Der Mindener hatte für seine Passivität aber eine stichhaltige Erklärung, die drei Safety-Car-Phasen. „Ich wusste nicht genau, wie lange das Rennen noch geht. Wenn du früh überholst, schnappt Dich der andere in der nächsten Runde wieder." Zur Erklärung: Wenn das SC zum Einsatz kommt, kann die Rennleitung das Spektakel ver-



Am Samstag zeigte Robin Frijns seinen Gegnern nur das Heck seines Audi RS 5

MOTORSPORT IMAGES

längern. Die Fahrer sind wegen des Boxenfunkverbots darüber nicht wirklich im Bilde.

Nico Müller lieferte einen reichlich verschrammten und verbeulten Audi bei seinem Team ab. Die Mechaniker des Abt-Teams spuckten ordentlich in die Hände, und dennoch dauerte es bis spät in die Nacht, bis der grünweiße Renner wieder in altem Glanz erstrahlte. Der Schweizer bedankte sich für die Überstunden auf seine Weise: mit einem dominanten Sieg am Sonntag. Bereits zum fünften Mal in dieser Saison holte sich Müller den größten Pokal. Somit hat das Abt-Team acht von zwölf Saisonrennen gewonnen.

Robin Frijns konnte seine Trainingsbestzeit nicht optimal nutzen. Der Holländer, der sich trotz sehr guter Sprachkenntnisse immer noch beharrlich weigert, in der Öffentlichkeit Deutsch zu sprechen, zeigte sich als Teamplayer. Er ließ seinem Schweizer Kollegen höflich den Vortritt und widerlegte so den für das Rosberg-Team fahrenden Rast, der vor dem Rennen vermutet hatte: „Robin ist bekannt dafür, dass er ziemlich aggressiv fährt." Abt-Geschäftsführer Thomas Biermaier rubbelte sich beim teaminternen Duell trotzdem ein paar Sorgenfalten von der Stirn.

Das Sonntagsrennen war eines der langweiligsten Rennen in der bis 1984 zurückreichenden DTM-Historie. Die Runden verstrichen zäh und im Gegensatz zum hart umkämpften Samstagsrennen ging es so harmonisch zu wie in den Kinderbüchern rund um die Comicfigur Bobo Siebenschläfer. Schuld daran war auch BMW, in diesem Jahr nur ein Scheinriese auf den DTM-Pisten: Mehr als der vierte Platz für Sheldon van der Linde war nicht drin. Egal ob Training oder Rennen, die M4 sind seit Saisonbeginn stets um vier oder fünf Zehntel pro Runde zu langsam. Und wegen der eingefrorenen Technik kann man keine Wunderheilung erwarten.

Es wäre ohnehin fraglich, ob es sich lohnen würde, bei noch drei ausstehenden Renn-Meetings großen Aufwand zu treiben. Denn bald gehen die Class-1-Turbos nach nur zwei Jahren in Pension und machen Platz für technisch leicht aufgemörtelte GT3-Autos.

Berger ist Alleinherrscher

BMW und Audi ziehen sich aus der ITR, dem Träger der Serie, zurück. Künftig hat Gerhard Berger das alleinige Sagen. Der Tiroler wirkt voll motiviert, eine neue Serie aufs Gleis zu stellen. „Die DNA der DTM wird weiterleben", sagt Berger. „Nur die Technikregeln ändern sich." Der Einsatz von GT3-Autos koste nicht mal halb so viel wie Class-1-Boliden. Berger hofft auf Profifahrer, schlagkräftige Privatteams und möglichst viele Marken. „Mindestens zwölf Hersteller bieten GT3 Autos an." Deutschlandorientiert solle die Serie sein, verspricht er, deutet aber an, dass die Hälfte der Rennen im europäischen Ausland stattfinden könnte. Und die Sponsoren? „Ich habe gute Mitspieler am Start", strahlt Berger.

Der ADAC, Macher der konkurrierenden GT-Masters, betrachtet Bergers Elan mit offensichtlichem Missvergnügen. Am Samstag gab's Störfeuer aus München: Der ADAC meldete, dass sein Masters 2021 zur Deutschen Meisterschaft aufgewertet werde. Berger hatte dafür nur Spott übrig. „Ich dachte immer, dass solche Prädikate ausgeschrieben werden, sodass sich jeder bewerben kann. Aber vielleicht habe ich das verschlafen."

Größter Pluspunkt für die DTM im Konkurrenzkampf mit der GT Masters dürfte der TV-Partner sein. Die SAT.1-Übertragung der DTM am Samstag erreichte 520 000 Zuschauer. Sport 1 musste sich beim GT-Rennen aus Hockenheim mit kargen 40 000 Zusehern begnügen. ■



AUDI

Audi-Sportchef Dieter Gass konnte sich entspannt zurücklehnen



ITR

Marco Wittmann (#11) holte am Samstag Rang 3 für BMW



MOTORSPORT IMAGES

Ferdinand Habsburg: Samstags auf Abwegen, sonntags auf Startplatz 2



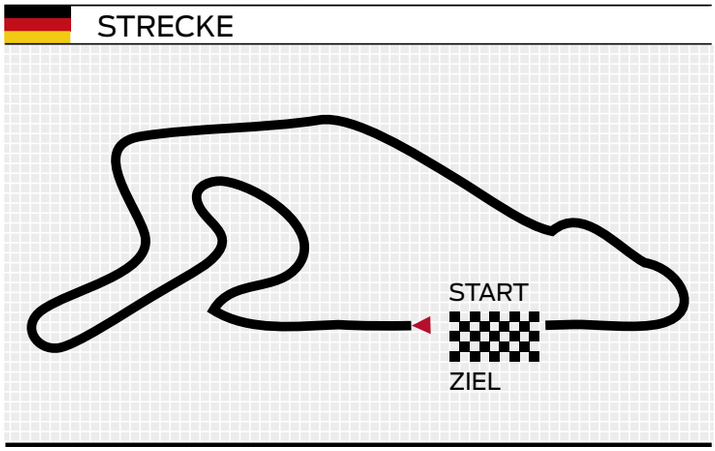
AUDI

Fabio Scherer war am Samstag auf Punktekurs – bis zum Ausfall

DTM-2020-RESULTATE

NÜRBURGRING SPRINTKURS (D) 3,629 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	René Rast	1.19,472 min
2.	Robin Frijns	+ 0,135 s
3.	Nico Müller	+ 0,214 s
4.	Philipp Eng	+ 0,233 s
5.	Jonathan Aberdein	+ 0,310 s
6.	Marco Wittmann	+ 0,395 s
7.	Ferdinand Habsburg	+ 0,398 s
8.	Jamie Green	+ 0,448 s
9.	Fabio Scherer	+ 0,480 s
10.	Timo Glock	+ 0,508 s
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,522 s
12.	Mike Rockenfeller	+ 0,557s
13.	Loïc Duval	+ 0,589 s
14.	Robert Kubica	+ 0,634 s
15.	Lucas Auer	+ 0,820 s
16.	Harrison Newey	+ 0,893 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Robin Frijns	1.19,117 min
2.	Ferdinand Habsburg	+ 0,200 s
3.	Nico Müller	+ 0,268 s
4.	René Rast	+ 0,335 s
5.	Marco Wittmann	+ 0,385 s
6.	Sheldon van der Linde	+ 0,574 s
7.	Robert Kubica	+ 0,580 s
8.	Timo Glock	+ 0,600 s
9.	Lucas Auer	+ 0,621 s
10.	Jamie Green	+ 0,623 s
11.	Philipp Eng	+ 0,711 s
12.	Mike Rockenfeller	+ 0,729 s
13.	Harrison Newey	+ 0,748 s
14.	Loïc Duval	+ 0,774 s
15.	Jonathan Aberdein	+ 1,089 s
16.	Fabio Scherer	+ 1,150 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 19.9.2020; 11. von 18 Läufen;
39 Runden à 3,629 km = 141,531 km,
16 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 20 Grad, sonnig
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.19,472 min = 164,3 km/h
Schnellste Runde:
#51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 1.21,785 min = 159,741 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	59.51,551 min	25 +2*
2.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	+ 0,660 s	18 +3*
3.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 1,573 s	15
4.	Philipp Eng (A)	BMW/RMG	+ 2,983 s	12
5.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 4,743 s	10 +1*
6.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 5,211 s	8
7.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 8,513 s	6
8.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 8,846 s	4
9.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 14,970 s	2
10.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 17,292 s	1
11.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 17,900 s	0
12.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 19,353 s	0
13.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 37,027 s	0
14.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	- 6 Rdn.	0
15.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	- 19 Rdn.	0
16.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	- 20 Rdn.	0

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 20.9.2020; 12. von 18 Läufen;
41 Runden à 3,629 km = 148,789 km
16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 20 Grad, sonnig
Pole-Position:
#4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 1.19,177 min = 165,1 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.21,479 min = 160,341 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	57.09,856 min	25 +1*
2.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 11,790 s	18 +3*
3.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	+ 19,526 s	15
4.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBMx	+ 22,733 s	12
5.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 24,016 s	10
6.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 25,713 s	8 +2*
7.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 30,162 s	6
8.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 33,795 s	4
9.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 40,763 s	2
10.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 44,264 s	1
11.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 44,645 s	0
12.	Philipp Eng (A)	BMW/RMG	+ 45,058 s	0
13.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 46,347 s	0
14.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 46,347 s	0
15.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	- 6 Rdn.	0
16.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	- 33 Rdn.	0

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).



MOTORSPORT IMAGES

Philipp Eng im BMW holte am Samstag P4 – sein bestes Saisonergebnis

STAND FAHRER

1.	Müller	242 Punkte
2.	Frijns	224
3.	Rast	195
4.	Van der Linde	88
5.	Duval	87
6.	Rockenfeller	87
7.	Wittmann	86
8.	Glock	73
9.	Green	53
10.	Eng	43
11.	Auer	36
12.	Habsburg	35
13.	Aberdein	33

STAND HERSTELLER

1.	Audi	827 Punkte
2.	BMW	356

STAND TEAMS

1.	Audi Sport Team Abt	466 Punkte
2.	Audi Sport Team Rosberg	248
3.	Audi Sport Team Phoenix	174
4.	BMW Team RMG	159
5.	BMW Team RBM	131
6.	BMW Team RMR	69
7.	WRT Team Audi Sport	36

KOMMENTAR


ADAC

Ab 2021 soll die DTM mit aufgemotzten GT3-Fahrzeugen fahren

Die DTM ist gerettet – und damit die gesamte Eventplattform sowie alle Jobs, die daran hängen. So weit, so gut. Auch ich ziehe meinen Hut vor ITR-Boss Gerhard Berger, der den Karren trotz aller Rückschläge wieder aus dem Dreck gezogen hat. Doch dann hört es auch schon auf. GT-Fahrzeuge in DER einstigen Vorzeige-Tourenwagenserie? Wer braucht denn in Deutschland, wo es mit dem ADAC GT Masters – im nächsten Jahr übrigens eine echte Deutsche GT-Meisterschaft – und der NLS zwei tolle, funktionierende Plattformen für GT3-Autos gibt, noch eine auf gleichen Regularien basierende Serie? Um die Verwirrung komplett zu machen, bleibt auch der Name „DTM“ unangetastet. In der DTM-Neuzeit seit 2000 versuchte man ja, trotz reinrassiger Prototypen zumindest den Anschein zu wahren, man sei eine Tourenwagenserie. Dass man nun unverhohlen auf die GT-Schiene wechselt, ist der endgültige Verrat an Tourenwagen-Deutschland. Natürlich musste eine schnelle Lösung her. Und natürlich kann die Serie ein großer Erfolg werden. Ich würde es mir für Motorsport-Deutschland sogar wünschen. Was ich mir aber noch mehr gewünscht hätte: Dass man sich auf die eigenen Wurzeln besonnen und auf echte Tourenwagen gesetzt hätte. Mit Serien-Rohkarossen, 400 PS und vielen Gleichteilen, ohne Aero-Schnickschnack. Schade, dass man diese Chance verpasst hat. So ist die DTM für Tourenwagen-Fans jetzt eben doch gestorben.



Michael Bräutigam
Redakteur

Ist die DTM auf dem Irrweg? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

NACHRICHTEN

SUPERCARS: WHINCUP GEGEN MCLAUGHLIN

Der Kampf um die Spitze beim ersten Rennen in Tailem Bend endete im Chaos: Jamie Whincup (Holden) griff Scott McLaughlin (Ford) an, beide kollidierten und fielen zurück. Whincup bekam zusätzlich eine 15-Sekunden-Strafe aufgebrummt, die ihn letztlich auf P18 beförderte. McLaughlin landete auf P14, während DJR-Penske-Teamkollege Fabian Coulthard seinen ersten Saisonsieg holte. Lauf zwei ging an Shane van Gisbergen (Holden), Lauf drei an Tabellenführer McLaughlin.

BTCC: INGRAM-DOPPEL

Tom Ingram (Toyota) war der Mann des Tages bei der Highspeed-Schlacht in Thruxton und gewann die ersten beiden Rennen, Josh Cook (Honda) holte sich den dritten Durchgang. Neuer Tabellenführer ist Ashley Sutton (Infiniti).

NASCAR

Harvick holt Nummer neun

Während Kevin Harvick (Ford) in Bristol zum neunten Saisonsieg fuhr, gab es den ersten Playoff-Cut. Wer ist drin, und wer darf nur noch zuschauen?

Von: **Michael Bräutigam**

Mitfahren dürfen natürlich weiterhin alle 36 fest eingeschriebenen Fahrer, plus je nach Strecke die zusätzlichen Starter. Nur das Rennen um den Cup-Titel umfasst seit vergangenem Samstag vier Kandidaten weniger. Dabei schafften die vier Fahrer den Schritt in die nächste Playoff-Runde nicht, die schon vorher unter der Cut-Linie lagen. William Byron (Chevrolet), Matt DiBenedetto (Ford), Cole Custer (Ford) und Ryan Blaney (Ford) gehören folglich nicht mehr zum Kreis der Titelanwärter. Byron hatte noch die besten Chancen, weiterzukommen. Doch ein Massencrash knapp vor Erreichen der Halbzeitmarke im 500-Runden-Rennen riss den Einzigen aus dem Quartett, der es über die Punkte hätte regeln können, raus.

Noch zwölf Titelanwärter

DiBenedetto, Custer und Blaney hätten schon einen Sieg gebraucht, um weiterzukommen. Doch der ging wieder mal an Kevin Harvick. Der Stewart-Haas-Pilot hielt im Finish Kyle Busch (Toyota) hinter sich. Der amtierende Champion wartet damit noch immer auf seinen ersten Saisonerfolg. Doch auch P2 brachte locker genügend Punkte, um in den Playoffs zu bleiben.

Bereits vorqualifiziert waren Denny Hamlin (Toyota) und Brad Keselowski (Ford). Weiterhin um den Cup-Titel dürfen neben Harvick, Busch, Hamlin und Keselowski auch Joey Logano (Ford), Chase Elliott (Chevrolet), Martin Truex Jr. (Toyota), Alex Bowman (Chevrolet), Austin Dillon (Chevrolet), Aric Almirola (Ford), Clint Bowyer (Ford) und Kurt Busch (Chevrolet) kämpfen. ■



NASCAR

Neunter Saisonerfolg: Kevin Harvick marschiert weiter von Sieg zu Sieg

NASCAR CUP SERIES

Bristol/Tennessee (USA)
29. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kevin Harvick (USA)	Ford
2.	Kurt Busch (USA)	Toyota
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
5.	Aric Almirola (USA)	Ford
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Chris Buescher (USA)	Ford
9.	Ryan Preece (USA)	Chevrolet
10.	Michael McDowell (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 29 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	3067 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	3048
3.	Keselowski (Ford)	3035
4.	Logano (Ford)	3022
5.	Elliott (Chevrolet)	3021
6.	Truex Jr. (Toyota)	3016
7.	Bowman (Chevrolet)	3009
8.	A. Dillon (Chevrolet)	3005
9.	Almirola (Ford)	3005
10.	Kyle Busch (Toyota)	3004



Zweifel beseitigt

Zuletzt wurde schon daran gezweifelt, dass Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales regelmäßig Rennen gewinnen kann. Doch in Misano zeigte er sich von einer ganz neuen Seite. Dafür musste aber erst Francesco Bagnaia an der Spitze ausfallen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie eine Woche doch alles ändern kann. Die verrückte MotoGP-Saison 2020 hat eine weitere Wende genommen. Glaubten wir schon, bei der Leistungsdichte der MotoGP alles erlebt zu haben, zeigte das zweite Rennwochenende in Misano noch einmal ganz neue Aspekte auf. „Wir fahren alle mit einem unheimlichen Risiko“, gab KTM-Werkspilot Pol Espargaró zu. „Aber wenn ich an den Trainingstagen stürzen muss, um im Rennen vorne zu sein, dann tue ich das.“

Zwei Rennwochenenden hintereinander in Misano mit einem Testtag dazwischen haben die Grenzen noch einmal verschoben. Alle Rekorde wurden gebrochen. Die Pole-Position-Zeit von Maverick Viñales hätte diesmal nur noch für den siebten Startplatz gereicht, der Yamaha-Werkspilot legte drei Zehntelsekunden zu. Im Rennen war er sieben Sekunden schneller als Franco Morbidelli in der Woche zuvor. Nach zwei Rennwochenenden und einem Testtag dazwischen lag so viel Michelin-MotoGP-Gummi auf der Strecke wie sonst nie. Und während sich noch vor einer Woche alle darüber aufregten, wie wellig der neue Asphalt sei, sprachen nun alle nur noch vom perfekten Grip. „Wir sind jetzt so viele Runden gefahren, dass wir alle die richtige Dämpfereinstellung gefunden haben, jetzt geht es richtig gut“, war der einhellige Tenor.

Ganz neue Arbeitsmethoden

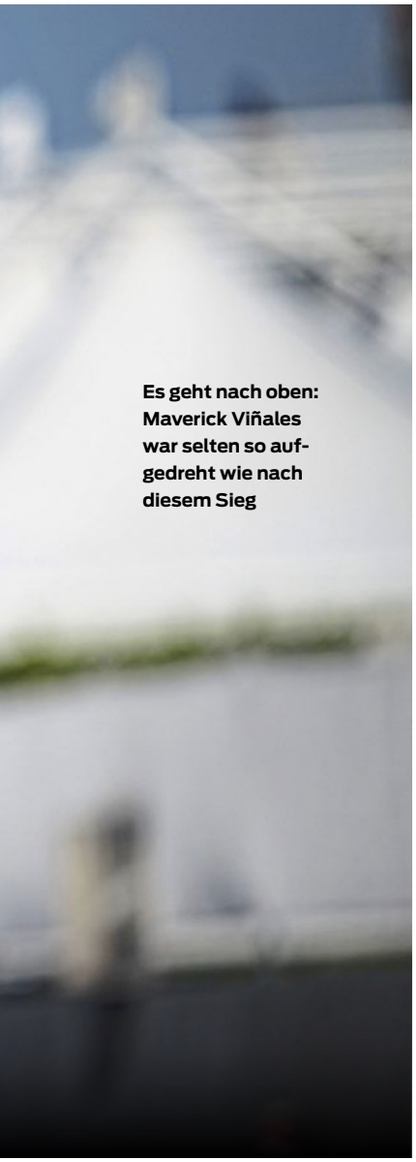
Nach dem ersten Misano-Rennen war Maverick Viñales schmollend in der Ecke seiner Box verschwunden. Es gab ein Donnerwetter, und man sprach sich aus. Am Dienstag brachte Yamaha neue Teile zum Test, darunter einen längeren Auspuff von Akrapovic, mit dem man die Leistung weiter in die Drehzahlmitte verschieben will, um zum WM-Ende keine Motoren zu riskieren. Am Dienstag beim Test funktionierte auch alles bestens. Aber als der Freitag kam, ging bei Viñales wieder nichts, und die neuen Teile wurden wieder weggepackt. Doch am Samstag stellte der 25-jährige Spanier die Werks-Yamaha dann wieder auf die Pole-Position. Aber würde er auch im Rennen bestehen?

> „Es war ein merkwürdiger Sturz. Ich habe nicht gepusht, aber mir ist völlig unvermittelt die Front weggeklappt. Vielleicht lag da was auf der Strecke.“
>
> Francesco Bagnaia

„Wir haben schon am Freitag an der Rennabstimmung gearbeitet“, gab Viñales hinterher zu. „Wir wollten etwas finden, das mir zu Beginn des Rennens erlaubt, mit vollem Tank reinzuhalten. Ich hatte immer das Problem, dass ich ein unsicheres Gefühl beim Bremsen hatte, die Linie nicht halten konnte. So konnte ich nicht angreifen, die Gegner sich hingegen bei mir reindrücken. Deshalb bin ich viel mit vollem Tank gefahren. Wir haben die Balance umgestellt, und jetzt habe ich das Gefühl, nach dem ich gesucht hatte.“ Dass er das Rennen damals vor allem wegen des harten Hinterreifens verzockt hatte, wollte Viñales nicht ganz stehen lassen. Aber er setzte dieses Mal auf den Mittleren.

Aufgehende Sterne

Doch zunächst war ein anderer vorn. Francesco Bagnaia, der bei seiner Rückkehr als Zweiter auf das Podest fuhr, humpelt zwar noch immer auf Krücken durchs



Es geht nach oben: Maverick Viñales war selten so aufgedreht wie nach diesem Sieg

YAMAHA



MOTOGP

Unbelohnter Held: Francesco Bagnaia (#63) führte das Rennen lange an



YAMAHA

Völlig losgelöst: Maverick Viñales



MOTOGP

Pol Espargaró (#44) konnte trotz abgenutzter Reifen Quartararo (#20) und Mir (verdeckt) lange hinter sich halten

Fahrerlager, aber er fährt nun noch besser. Der Moto2-Weltmeister von 2018 überholte Viñales, fuhr sich einen sauberen Vorsprung heraus und schien diesen auch zu kontrollieren. Doch sieben Runden vor Schluss rutschte er aus. „Es war ein merkwürdiger Sturz", sinnierte der 23-jährige Italiener. „Ich habe nicht zu sehr gepusht und wollte die Reifen für das Ende schonen, aber dann ist mir völlig unvermittelt die Front eingeklappt. Ich weiß nicht, ob eventuell ein Abreißvisier oder sonst etwas auf dem Asphalt lag." Aber mit seiner Pace sollte sich der Rossi-Schützling den noch zu vergebenden Platz im Ducati-Werksteam gesichert haben.

Dann hat sich noch einer still und heimlich um einen weiteren Platz gesteigert. Joan Mir, Moto3-Weltmeister von 2017, hatte in der Vorwoche Valentino Rossi um den letzten Podestplatz gebracht, nun stieg er eine weitere Stufe auf. Der 23-jährige Suzuki-Werkspilot liegt nur noch vier Punkte hinter Andrea Dovizioso zurück, der trotz Problemen seine WM-Führung behalten konnte. Dabei hat in den letzten vier Rennen niemand so viele Punkte gesammelt wie Mir.

Pol Espargaró hatte auf den weichen Hinterreifen gesetzt. „Ich musste ihn einfach probieren. Ich wollte nichts unversucht lassen", so der KTM-Werkspilot. Gegen Rennende musste er allerdings einsehen, dass es doch nicht die richtige Wahl war. Trotzdem schaffte er es, so gut Kampflinie zu fahren, dass er Joan Mir bis drei Runden vor Schluss hinter sich halten konnte und Fabio Quartararo sogar noch eine weitere. Bis der Petronas-Yamaha-Pilot vorbei konnte, hatte er zu oft die Streckenbegrenzung überfahren, hätte in der letzten Runde eine Long-Lap-Penalty fahren müssen, sah diese aber nicht auf seiner Anzeige und bekam drei Strafsekunden. Dadurch ist ihm nicht nur der letzte Podestplatz, sondern auch die WM-Führung entgangen.

Aber schon in einer Woche geht es dann in Barcelona weiter. Welche Wendung die WM dort wohl nehmen wird? ■

DREI FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



SIND SIE FROH, DIE ZWEIFLER NUN RUHIGGESTELLT ZU HABEN?
Das kann man wohl sagen. Wir haben an diesem Wochenende einen wirklich guten Job gemacht und uns genau richtig vorbereitet. Im Rennen war Peco Bagnaia sehr schnell, ich musste unheimlich pushen, um mit ihm mitzuhalten, dabei aber auch aufpassen, dass ich noch etwas Reifen für die letzten zehn Runden spare. Zum Schluss habe ich begonnen, richtig hart zu pushen, dabei bin ich Peco ein wenig näher gekommen. Aber nachdem ich dabei einige Fehler gemacht hatte und einmal fast gestürzt bin, habe ich nur noch versucht, das Motorrad auf den Rädern zu halten und nicht hinzufallen. Dann war ich plötzlich Erster! Ich habe dann darauf geachtet, keinen Fehler mehr zu machen, und diese maximalen Punkte mitzunehmen.

HABEN SIE AUCH IN IHREM KOPF ETWAS UMGESTELLT?
Nein. Meine Mentalität war die Gleiche wie in den Rennen zuvor. Wir haben einfach ein besseres Setup für den vollen Tank gefunden, damit wir zu Beginn des Rennens besser mithalten können und nicht zurückfallen. Wir hatten eine harte Zeit in unserem Team, aber ich denke, die sollte jetzt vorüber sein.

SIND SIE JETZT GERÜSTET FÜR DEN WM-KAMPF?
Wir müssen jetzt genau so weiterarbeiten wie an diesem Wochenende. Ich denke, wir haben viel mehr Potenzial, und die WM ist derzeit völlig offen. Wir können dabei sein.

Plötzlich wieder ganz vorn

Am ersten Misano-Wochenende hatte KTM Probleme, ganz an der Spitze mitzukämpfen. Ein Testtag genügte, um die Gründe zu finden und wieder dabei zu sein.

Von: **Imre Paulovits**



KTM

Das wärs gewesen: Miguel Oliveira (#88) und Iker Lecuona im Kampf um P5

Am Freitag im ersten freien Training war Pol Espargaró gleich Dritter, Brad Binder fuhr in FP2 gar die schnellste Zeit des Tages. „Wir hatten nicht nach etwas Großem gesucht, sondern wussten, dass wir nur eine Kleinigkeit finden mussten, damit sich unsere Fahrer beim Anbremsen wohler fühlen“, verriet KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Normalerweise ist es die Stärke unseres Motorrades, dass wir extrem spät auf der Bremse sind, aber wir hatten am ersten Wochenende hier eine Schwäche. Das haben wir aber mit Setting-Arbeit hinbekommen.“

Beide Werksfahrer hatten es in die Q2 geschafft und sich für die zweite Startreihe qualifiziert, von dort aus mischten sie im Rennen auch gleich vorne mit. Doch so gut Brad Binder sonst in den Rennen mit dem Limit umgehen konnte, diesmal übertrieb er es und stürzte gleich in der zweiten Runde. Er konnte zwar weiterfahren, doch bereits zwei Runden später schmiss er am Ende der Zielgeraden die KTM wieder in den Kies, damit war sein Rennen beendet. „Ich war zu wild“, gab er zu. „Es war kein gutes Rennen, aber ich bin trotzdem froh, denn ich hatte ein unheimlich gutes Gefühl für das Motorrad. Und unsere Arbeit vom Test und vom Wochenende hat sich diesbezüglich ausgezahlt. Leider sind wir im Rennen leer ausgegangen. Aber jetzt gehen wir nach Barcelona. Von dort haben wir zwar keine Daten, deshalb müssen wir dort, so schnell es geht, alles über das Bike lernen.“

Wenn sie sich auch wesentlich weiter hinten qualifiziert hatten, fuhren die beiden Tech3-Piloten weit nach vorn und kämpften miteinander um den fünften Platz. Miguel Oliveira brachte diesen auch ins Ziel, Iker Lecuona, der sich unheimlich gesteigert hatte, fiel drei Runden vor Schluss noch aus dem Sattel. „Bis dahin hatte ich keinen Fehler gemacht, aber dieser große brachte mich zu Fall“, gestand der 20-jährige Spanier. Besonders ärgerlich: „Dabei hatte ich drei Sekunden Vorsprung auf meine nächsten Verfolger.“ ■

KOMMENTAR

DIE DIESJÄHRIGE MOTOGP-WM ist für die Zuschauer die spannendste und unerwarteteste, die es in der Neuzeit dieses Sports gegeben hat. Es sind mehrere Faktoren zusammengekommen, die eine explosive Mischung erzeugt haben. Der Ausfall des langjährigen Dominators Marc Márquez, das bereits im Winter ungeheuer zusammengerückte technische Niveau der Hersteller, dazu die zwei aufeinanderfolgenden Rennwochenenden auf den gleichen Strecken lassen das gesamte Feld nah an die Spitze heranrücken. In Misano kam noch ein weiterer Test-tag hinzu, der den Effekt noch weiter verstärkte. Vier Punkte trennen nach Halbzeit die ersten vier in der Weltmeisterschafts-Tabelle. Nach Jerez hatte Alberto Puig gesagt, dass der Titel ohne Márquez nichts wert sein würde. Genau das Gegenteil wird nun nach dieser Saison der Fall sein.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

WEGEN CORONA ZU HAUSE

Streckensprecher-Legende Jochen Luck ließ sich das schöne Wetter und die tollen Rennen in Misano seit vielen Jahrzehnten nie entgehen und reiste Jahr für Jahr mit seiner Frau Hildegard an die Adria. Doch wegen der Corona-Situation muss der rüstige Pensionär dieses Jahr auf die Besuche der Rennen verzichten. Nach der Absage des Sachsenring-GP konnte er auch nicht nach Italien. Das Fahrerlager ist weiterhin nur für eine Mindestzahl ausgelegt, es werden weiterhin keine Gäste zugelassen, auch die Journalisten haben nur einen Durchgang zu einem gesonderten Media-Center. Auch gehört Luck mit seinem Alter zur besonders gefährdeten Risikogruppe. Seiner Frau geht es derzeit leider nicht so gut, als dass sie eine so lange Reise auf sich nehmen könnten. Doch daheim werden sie diese Woche feiern: „The Voice“ wird am 23.09. 95 Jahre alt! Herzlichen Glückwunsch!

HELMLACKIERUNG MIT FOLGEN

Dass Franco Morbidelli vor einer Woche in Misano mit einer emotionalen Rede auf die Probleme dieser Welt im Jahr 2020 aufmerksam machte und erklärte, warum er den Spike-Lee-Film „Do the right Thing“ als Inspiration für seine Helmlackierung nahm, kam auch dem berühmten afro-amerikanischen Regisseur zu Ohren. Lee nahm Kontakt zu Morbidelli auf, und nachdem die beiden sich über das Thema auseinandergesetzt hatten, zündete Morbidelli für das zweite Misano-Wochenende die nächste Stufe. An seinem Helm war nun ein weiteres Motiv von Spike Lee zu sehen mit der großen Aufschrift „Peace“.



PETRONAS

Franco Morbidelli: Nach Kontakt mit Spike Lee noch ein Motiv auf dem Helm

MAGENVERSTIMMUNG

Seinen Sieg in der Vorwoche hatte Franco Morbidelli zunächst gebührend gefeiert, doch schon am Montag war ihm nicht mehr nach Party zumute. „Wir waren zum Mittagessen verabredet, aber er schickte eine Nachricht, dass es ihm nicht gut gehe und sagte ab“, erzählte Valentino Rossi. Doch was nach einem mächtigen Kater aussah, erwies sich als eine schwere Lebensmittelvergiftung, an der Morbidelli auch noch das ganze Rennwochenende litt. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Misano (I) – 20. September 2020 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,102 km über 27 Runden à 4,226 km. 20 Fahrer gestartet, 13 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 40 Grad. Schnitt des Siegers: 163,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	41.55,846 min	288,7 km/h	1.32,484 min	M/M	25
2.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+2,425 sec	295,8 km/h	1.32,540 min	M/M	20
3.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+4,528 sec	294,2 km/h	1.32,568 min	H/S	16
4.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+6,419 sec	291,1 km/h	1.32,626 min	H/M	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+7,368 sec	296,7 km/h	1.32,598 min	H/M	11
6.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+11,139 sec	296,7 km/h	1.32,753 min	M/S	10
7.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+11,929 sec	299,1 km/h	1.32,865 min	H/M	9
8.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	27	+13,113 sec	300,8 km/h	1.32,932 min	H/S	8
9.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+15,880 sec	291,1 km/h	1.32,684 min	H/S	7
10.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	27	+17,682 sec	298,3 km/h	1.33,048 min	H/S	6
11.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	27	+23,144 sec	295,8 km/h	1.33,319 min	H/H	5
12.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+24,962 sec	295,0 km/h	1.33,012 min	M/S	4
13.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	27	+30,008 sec	293,4 km/h	1.33,520 min	H/S	3
	Nicht gewertet:							
	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	24	+3 Runden	292,6 km/h	1.32,626 min	H/M	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	20	+7 Runden	300,0 km/h	1.32,319 min	H/S	-
	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	15	+12 Runden	290,3 km/h	1.33,126 min	M/M	-
	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	12	+15 Runden	295,0 km/h	1.33,495 min	H/S	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	7	+20 Runden	295,8 km/h	1.33,307 min	H/S	-
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	3	+24 Runden	291,1 km/h	1.35,489 min	H/S	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	0	+27 Runden	216,0 km/h	-	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Viñales	1.31,077 min
2.	Miller	1.31,153 min
3.	Quartararo	1.31,222 min
4.	P. Espargaró	1.31,308 min
5.	Bagnaia	1.31,313 min
6.	Binder	1.31,389 min
7.	Rossi	1.31,436 min
8.	Morbidelli	1.31,566 min
9.	Petrucci	1.31,574 min
10.	Dovizioso	1.31,581 min
11.	Mir	1.31,617 min
12.	Nakagami	1.32,284 min
13.	Lecuona	1.31,715 min
14.	Zarco	1.31,764 min
15.	Oliveira	1.31,841 min
16.	A. Espargaró	1.31,912 min
17.	A. Márquez	1.32,198 min
18.	Rins	1.32,275 min
19.	Smith	1.32,486 min
20.	Rabat	1.32,850 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Dovizioso	84
2.	Quartararo	83
3.	Viñales	83
4.	Mir	80
5.	Morbidelli	64
6.	Miller	64
7.	Nakagami	63
8.	Oliveira	59
9.	Rossi	58
10.	P. Espargaró	57

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	138
2.	Ducati	115
3.	KTM	104
4.	Suzuki	93
5.	Honda	63
6.	Aprilia	26

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Petronas Yamaha SRT	147
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	141
3.	Team Suzuki Ecstar	124
4.	Ducati Team	115
5.	Red Bull KTM Factory Racing	110
6.	Pramac Racing	97
7.	Red Bull KTM Tech3	74
8.	LCR Honda	70
9.	Esponsorama Racing	43
10.	Aprilia Racing Team Gresini	29

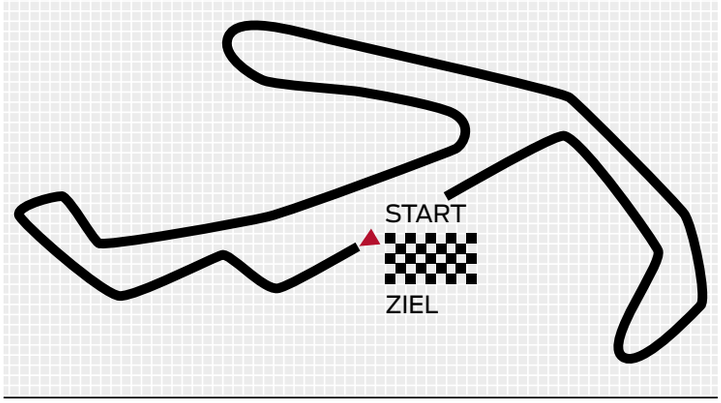
„Die WM fängt hier ganz von vorne an, und ich bin wieder da. Ich hoffe, dass wir nun die richtige Richtung gefunden haben. Dann haben wir eine Chance."

Maverick Viñales

Rundenrekord: **1.32,319 min, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020**
Quali-Rekord: **1.31,077 min, Maverick Viñales (Yamaha), 2020**
Topspeed-Rekord: **302,5 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020**

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE





MOTOGP

Viñales: Vor Freude an die Decke gesprungen, nur noch einen Punkt hinten

Enea Bastianini setzt sich im Spr



Geschafft: Enea Bastianini ging hart zur Sache und auf Risiko, das machte sich im kurzen Rennen bezahlt

MOTOGP

Die WM wird wieder spannend. Während WM-Leader Luca Marini in einem auf zehn Runden verkürzten Rennen durchgereicht wurde, gewann Enea Bastianini. Marcel Schrötter fuhr bravourös.

Von: **Imre Paulovits**

Es war verrückt. In den letzten zwei Wochen gab es in Misano nur strahlenden Sonnenschein. Doch gerade als das Moto2-Rennen gestartet wurde, brauten sich einige Wolken über der Strecke zusammen und ergossen sich über die Piste. Luca Marini, der sich von der Pole-Position souverän an die Spitze gesetzt hatte, nahm Tempo zurück, Enea Bastianini ging mehr auf Risiko und eroberte die Führung. Dann brach die Rennleitung ab. Als das Feld wieder auf die Strecke gelassen wurde, kam

MotoE

Dominique Aegerter brutal abgeräumt

Das erste Rennen am zweiten Misano-Wochenende konnte Dominique Aegerter gewinnen, im zweiten wurde er Opfer des übermütigen Tommaso Marcon.

Von: **Imre Paulovits**

Aegerter klebte im ersten Rennen bis zum Schluss hinter Jordi Torres und an Weltcupsieger Matteo Ferrari, und in der letzten Runde führte er aus, was alle für unmöglich hielten: In Turn 1 überholte er Torres, dann schnappte er in der schnellen Curvone auch Misano-Spezialist Ferrari. „Ich habe alles gegeben und die Lücke gesehen", grinste der Schweizer. „Ich habe die letzte Runde einfach perfekt hingekriegt."

Im zweiten Rennen setzte sich Aegerter umgehend an die Spitze, doch dann ging Ferrari vorbei. Eingangs der zweiten Runde versuchte der Franzose Tommaso Marcon zwischen Turn 1 und Turn 2 ein Manöver, das nicht gutgehen konnte, knallte mit voller Wucht ins Hinterrad von Aegerter und brachte ihn zu Fall. Der gut trainierte Rohrbacher schaffte es zwar, das 265 Kilo schwere Motorrad aufzurichten und weiterzufahren, doch ihm blieb nur P16. Da Ferrari das Rennen gewann, ist Aegerter auf den zweiten WM-Platz zurückgefallen. „Die Pace von Ferrari war nicht sonderlich schnell", musste Aegerter zerknirscht zur Kenntnis nehmen. „Die Fußraste war abgebrochen und der Lenker krumm, mehr war in dem kurzen Rennen nicht mehr drin. In Le Mans ist noch niemand mit der MotoE gefahren. Da müssen wir alle von vorn anfangen, und wir müssen sehen, dass wir wieder gewinnen können."

Lukas Tulovic erlebte in Misano ein schmerzhaftes Wochenende. Wieder vom guten sechsten Startplatz aus ins erste Rennen gegangen, stürzte er in der zweiten Kurve per Highsider und brach sich rechts einen Mittelhandknochen. Der 20-Jährige biss aber die Zähne zusammen und eroberte im zweiten Rennen noch vom letzten Startplatz aus einen Punkt! ■



GLÄNZEL

Ein weiterer Sieg: Im ersten Rennen fuhr Aegerter die perfekte letzte Runde

CUP-STAND

1.	Ferrari	86 Punkte
2.	Aegerter	82
3.	Torres	79
4.	Casadei	71
10.	Tulovic	28

intrennen durch

noch ein kurzer Schauer, und alle konnten wieder an die Box fahren. Es trocknete zwar schnell ab, doch die Zeit verstrich weiter. Um die MotoGP rechtzeitig starten zu können, wurde die Distanz von den ursprünglichen 25 Runden auf ganze zehn verkürzt.

Nun machte Bastianini kurzen Prozess. Er drückte sich an dem führenden Marini vorbei, und setzte sich vorne im Handumdrehen ab. Marini wurde bei dem Manöver auf den schmutzigen Außenteil der Kurve gedrängt, verlor viele Plätze und konnte diese Plätze mit dem harten Hinterreifen nicht wieder wettmachen. „Ich bin sehr enttäuscht, wir hätten hier sicher gewinnen können“, knirschte Marini. Enea Bastianini war natürlich überglücklich. „Das Manöver war hart, aber nicht unfair“, grinste Bastianini. „Mit dem weichen Hinterreifen hatte ich zunächst gute Karten, aber er baute nach zwei Runden ab. Und als Marco Bezzecchi zum Schluss näherrückte, musste ich unheimlich pushen.“

Marcel Schrötter erlebte in Misano wieder Aufwind. In beiden Rennen hielt er in der Spitzengruppe mit, und wenn er auch eine unangenehme Berührung mit Xavi Vierge hatte, wobei der Spanier zu Fall kam, war er nach dem fünften Platz überglücklich: „Es war ein harter Kampf mit Xavi Vierge, da er unglaublich schnell auf der Geraden war. Es war schwierig für mich, an ihm vorbeizukommen. Wir haben wichtige Punkte mitgenommen. Wir sehen, dass wir es können und müssen jetzt alle Puzzleteile neu zusammenbringen. Ich bin jedenfalls schon jetzt hochmotiviert für Barcelona nächste Woche.“

Tom Lüthi war nie weit weg von seinem Teamkollegen und wurde schließlich Neunter. „Im zweiten Rennen war klar, dass es ein Zehn-Runden-Sprintrennnen würde, also haben wir, wie viele andere auch, die weichen Reifen aufgezogen. Die haben auch gut funktioniert.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Wenn auch die Saison erst zur Hälfte um ist, bereitet sich die MotoGP bereits auf 2021 und danach vor. Aprilia hält weiter an Andrea Iannone fest, der als Gast in Misano vor Ort war. „Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass er unschuldig ist, und wir hoffen, dass das Berufungsgericht entsprechend entscheidet“, erklärte Aprilia-Racing-CEO Massimo Rivola. „Wir sprechen auch mit Andrea Dovizioso und anderen, wir haben eine teurere und eine billigere Lösung.“ Rivola verschweigt auch nicht, dass sich Aprilia 2022, wenn die Verträge mit der Dorna neu verhandelt werden, als Werk einschreiben will und auch über ein Satelliten-Team nachdenkt: „Es ist mal die Vision von Carmelo Ezpeleta gewesen, sechs Hersteller mit je einem Werksteam und einem Satelliten-Team zu haben, dann erst wäre die WM wirklich für alle gleich.“

MOTOGP

Valentino Rossi will sich mit VR46 zwar vorerst auf die Moto2 und Moto3 konzentrieren, wie es nach seinem Rücktritt aussieht, lässt er aber offen. Für 2021 sollte sein Halbbruder und Moto2-WM-Leader Luca Marini bei Avintia-Ducati in der MotoGP unterkommen.

MOTOGP

Statt „undaunted“ (unerschrocken) stand jetzt „unemployed“ auf der Kombi von Andrea Dovizioso. „Es war eine Wette mit Freunden, falls ich nach Misano WM-Leader bin“, so Dovizioso .

MOTO2

Die Kreislaufprobleme von Jesko Raffin, für die eine Viruserkrankung ausfindig gemacht wurde, halten auch weiter an, und so wurde der Schweizer für das zweite Misano-Wochenende durch den 18-jährigen Polen Piotr Biesiekirski ersetzt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 20. September 2020 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 42,260 km über 10 Runden à 4,226 km. 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Enea Bastianini (I)	Kalex	10	16.11,977 min	1.36,387 min	25
2.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	10	+0,720 sec	1.36,309 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	10	+1,124 sec	1.36,195 min	16
4.	Luca Marini (I)	Kalex	10	+2,310 sec	1.36,429 min	13
5.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	10	+4,123 sec	1.36,547 min	11
6.	Jake Dixon (GB)	Kalex	10	+7,201 sec	1.36,870 min	10
7.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	10	+7,558 sec	1.36,993 min	9
8.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	10	+7,704 sec	1.36,720 min	8
9.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	10	+7,762 sec	1.36,872 min	7
10.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	10	+8,249 sec	1.36,958 min	6
11.	Héctor Garzo (E)	Kalex	10	+8,141 sec	1.36,853 min	5
12.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	10	+8,663 sec	1.36,982 min	4
13.	Arón Canet (E)	Speed Up	10	+9,189 sec	1.36,681 min	3
14.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	10	+12,538 sec	1.37,046 min	2
15.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	10	+12,744 sec	1.37,174 min	1
16.	Mattia Pasini (I)	Kalex	10	+12,935 sec	1.37,090 min	-
17.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	10	+13,227 sec	1.37,233 min	-
18.	Augusto Fernández (E)	Kalex	10	+13,779 sec	1.37,437 min	-
19.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	10	+14,525 sec	1.37,459 min	-
20.	Edgar Pons (E)	Kalex	10	+15,028 sec	1.37,467 min	-
21.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	10	+15,511 sec	1.37,308 min	-
22.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	10	+18,160 sec	1.37,692 min	-
23.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	10	+18,079 sec	1.37,178 min	-
24.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	10	+21,265 sec	1.38,085 min	-
25.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	10	+25,587 sec	1.37,257 min	-
	Nicht gewertet:					
	Piotr Biesiekirski (PL)	NTS	8	+2 Runden	1.39,319 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	5	+5 Runden	1.36,679 min	-
	Joe Roberts (USA)	Kalex	0	+10 Runden	-	-
	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	0	+10 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Marini	125
2.	Bastianini	120
3.	Bezzecchi	105
4.	Lowes	83
5.	Martín	79
6.	Nagashima	68
7.	Vierge	59
9.	Lüthi	52
10.	Schrötter	48
24.	Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	200
2.	Speed Up	66
3.	MV Agusta	21
4.	NTS	9

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Sky Racing Team VR46	230
2.	Red Bull KTM Ajo	147
5.	Liqui Moly Intact GP	100

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Marini	1.35,271 min
2.	Bezzecchi	1.35,307 min
3.	Vierge	1.35,619 min
4.	Lowes	1.35,740 min
5.	Bastianini	1.35,789 min
6.	Canet	1.35,803 min
7.	Dixon	1.35,814 min
8.	Di Giannantonio	1.35,928 min
9.	Navarro	1.35,952 min
10.	Bulega	1.35,979 min
11.	Schrötter	1.36,033 min
12.	Fernández	1.36,054 min
13.	Nagashima	1.36,087 min
14.	Pasini	1.36,154 min
15.	Garzo	1.36,210 min
16.	Lüthi	1.36,242 min
17.	Dalla Porta	1.36,245 min
18.	Roberts	1.36,396 min
19.	Baldassarri	1.36,304 min
20.	Ramírez	1.36,335 min
21.	Manzi	1.36,342 min
22.	Pons	1.36,551 min
23.	Bendsneyder	1.36,569 min
24.	Corsi	1.36,760 min
25.	Syahrin	1.36,869 min
26.	Chantra	1.37,044 min
27.	Daniel	1.37,409 min

Fenati erringt ersten Moto3-Sie

Die erste gemeinsame Saison ging für Romano Fenati und das Team von Peter Öttl zäh los. Doch auf seiner Heimstrecke konnte der Italiener plötzlich wieder gewinnen.

Von: **Imre Paulovits**

Der Parc fermé glich einem Ameisenhaufen. Romano Fenati sprang umher, fiel zuerst Max Biaggi um den Hals, dann sah er Peter Öttl ein Stück weiter stehen und umarmte ihn. Er hatte es wieder geschafft. Nach einem weiteren Tief seiner Karriere, bei dem er in den ersten sieben Rennen in diesem Jahr nie über Rang 8 hinausgekommen und dreimal außerhalb der Punkte geblieben war, stand er nun wieder da, wo er vor achteinhalb Jahren seine verheißungsvolle WM-Karriere begonnen hatte: Auf der obersten Stufe des Podests.

„Es war ein ganz spezieller Moment, und es waren ganz spezielle Gefühle“, sagte der Italiener. „Es ist einfach schön, dass es wieder hier in Italien passiert ist. Wir hatten bislang immer Probleme, in der Gruppe zu kämpfen. Ich hatte nicht das richtige Gefühl für die Front, aber wir haben mit dem Team daran gearbeitet. Jetzt kann ich wieder dort bremsen, wo ich es im Gefühl habe. Ich kann jetzt auch innen reinstechen und nicht nur von außen überholen. Ich hatte ein wirklich gutes Gefühl für das Motorrad. Es war schnell, und ich konnte es richtig einsetzen.“

Peter Öttl war auch erleichtert, dass er wieder einen Fahrer an die Spitze gebracht hat, dazu hat sein Team Geschichte geschrieben. Husqvarna hatte zuletzt 1933 in der 500er-Klasse mit Gunnar Kalén den Grand Prix von Schweden in Saxtorp gewonnen und wurde Europameister. Sie machten mehrere Anläufe in der Motorrad-WM. Doch weder ihre Zweitakter Ende der 1960er-, Anfang der 1970er-Jahre schafften je einen Sieg, noch das KTM-Derivat bei ihrem ersten Moto3-WM-Abenteuer 2014/2015. Nun brachte ihnen das gemeinsame Team von Peter Öttl und Max Biaggi den ersten WM-Sieg. „Es ist die Aneinanderreihung von vielen Sachen, die ein Team an die Spitze bringen“, weiß Peter Öttl. „Man arbeitet daran und sieht am Anfang noch kein Ergebnis. Ab einem gewissen Punkt, wo der Fahrer das versteht, steigt die Leistung progressiv an. Die ersten Zeichen dafür hatten wir schon letzte Woche. Dann haben wir in die Richtung weitergearbeitet und Romano Aufgaben gegeben, was er zu Hause noch erledigen soll, wie zum Beispiel, sich seine Schwachstellen noch mal auf den Videos anzuschauen. So konnte er sich im zweiten Rennen noch einmal verbessern.“

An der WM-Spitze ist es auch noch einmal enger geworden. Ai Ogura wurde Dritter und ist nun nur noch zwei Punkte hinter WM-Leader Albert Arenas. ■



Erhebender Moment: Romano Fenati brachte die Husqvarna zum Sieg

Undankbares Wochenende für Prüstel-Piloten

Platz 22 für Barry Baltus, 23 für Jason Dupasquier. In dem gnadenlosen WM-Feld kommen die beiden Rookies nur langsam weiter vorwärts.

Nach der guten Leistung des letzten Sonntagsrennens wollten Barry Baltus und Jason Dupasquier um Punkte kämpfen. Doch dafür ist eine gute Platzierung in der Startaufstellung Grundvoraussetzung. Barry Baltus schaffte dank der zwölftbesten Zeit in der kombinierten Zeitenliste auch den direkten Einstieg in Q2 und konnte vom 16. Startplatz ins Rennen gehen. Jason Dupasquier musste hingegen vom 29. Startplatz aus losfahren.

Leider konnten sie im Rennen nur die Plätze 22 und 23 herausfahren. „Ich hatte einen guten Start, aber dann konnte ich nicht mehr mein wirkliches Potenzial zeigen“, musste Dupasquier erkennen. „Ich habe mein Bestes gegeben, aber ich muss noch viel lernen, vor allem im Kampf gegen andere Fahrer, um die Gruppe einzuholen.“ „Es war nicht mein bestes Rennen“, gab Baltus zu. „Wir machten an diesem Wochenende mit dem Erreichen von Q2 einen Schritt nach vorne. Aber leider konnten wir diese Leistung im Rennen nicht wiederholen.“ ■ IP



LEKL

Jason Dupasquier: Noch viel lernen

Schwierige Zeit für Maximilian Kofler

Auch das zweite Wochenende in Misano verlief nicht wunschgemäß für Maximilian Kofler. Der Österreicher landete auf Platz 27.

Da sich Tatsuki Suzuki in der Quali verletzt hatte und nicht starten konnte, rückte jeder Fahrer einen Platz vor. Für Maximilian Kofler ging es von Startplatz 27 aus los. Er schaffte aber nicht den erhofften Sprung weiter und kam mit einem 27-Sekunden-Rückstand auf Romano Fenati ins Ziel.

„Leider habe ich früh einen Fehler gemacht“, gestand der 20-Jährige. „Dann habe ich die Reifen zu hart rangenommen, und sie waren schon weit vor dem Rennende durch. Positiv ist aber für mich, dass ich die 23 Runden um insgesamt zehn Sekunden schneller war als noch vor einer Woche“, resümierte er. „Am zweiten Wochenende können alle Fahrer nochmals zulegen, und die Abstände sind noch geringer als in der Vorwoche. Diese Doppelrennen sind immer beinhart für einen Rookie wie mich.“

Schon am kommenden Wochenende geht es für den Oberösterreicher, der dieses Jahr seine erste volle Saison in der WM bestreitet, beim Grand Prix von Katalonien in Barcelona weiter. ■ IP



POLARITY PHOTO

Kofler: „Früh einen Fehler gemacht“

g für Husqvarna



POLARITY PHOTO

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Misano (I) – 20. September 2020 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,198 km über 23 Runden à 4,226 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	39.30,124 min	1.42,229 min	25
2.	Celestino Vietti (I)	KTM	23	+0,036 sec	1.42,277 min	20
3.	Ai Ogura (J)	Honda	23	+0,121 sec	1.42,290 min	16
4.	Albert Arenas (E)	KTM	23	+0,199 sec	1.42,392 min	13
5.	Jaume Masiá (E)	Honda	23	+0,280 sec	1.42,110 min	11
6.	Raúl Fernández (E)	KTM	23	+0,439 sec	1.42,392 min	10
7.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,678 sec	1.42,236 min	9
8.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+0,791 sec	1.42,316 min	8
9.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+0,939 sec	1.42,286 min	7
10.	John McPhee (GB)	Honda	23	+1,125 sec	1.42,168 min	6
11.	Tony Arbolino (I)	Honda	23	+1,452 sec	1.42,226 min	5
12.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	23	+1,687 sec	1.41,988 min	4
13.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+4,331 sec	1.42,253 min	3
14.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+5,925 sec	1.42,246 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+6,165 sec	1.42,469 min	1
16.	Filip Salac (CZ)	Honda	23	+6,249 sec	1.42,398 min	-
17.	Sergio García (E)	Honda	23	+7,167 sec	1.42,057 min	-
18.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	23	+12,714 sec	1.42,656 min	-
19.	Carlos Tatay (E)	KTM	23	+18,045 sec	1.42,816 min	-
20.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	23	+20,184 sec	1.42,845 min	-
21.	Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+20,498 sec	1.42,966 min	-
22.	Barry Baltus (B)	KTM	23	+20,291 sec	1.43,041 min	-
23.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	23	+20,555 sec	1.42,762 min	-
24.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	23	+24,967 sec	1.43,239 min	-
25.	Yuki Kunii (J)	Honda	23	+25,264 sec	1.43,342 min	-
26.	Davide Pizzoli (I)	KTM	23	+27,159 sec	1.43,170 min	-

Vorschau GP Katalonien

ZEITPLAN

GP Katalonien/Barcelona-Catalunya (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 25. September 2020

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 26. September 2020

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 27. September 2020

9.40–10.00	Moto3	Warm-up
10.10–10.30	Moto2	Warm-up
10.40–11.00	MotoGP	Warm-up
12.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
13.20	Moto2	Rennen, 22 Rdn.
15.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP Katalonien/Barcelona-Catalunya

Sieger 2019
Moto3: Marco Ramírez(E), Honda
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.48,450 (= 153,5 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.44,170 (= 156,0 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.39,484 (= 167,4 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Kaito Toba (J), Honda, 1.48,803 (= 153,0 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.43,871 (= 160,3 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.40,507 (= 165,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Kaito Toba (J), Honda, 1.48,803 (= 153,0 km/h) (2019)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.43,871 (= 160,3 km/h) (2019)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati 1.40,021 (= 166,5 km/h) (2018)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arenas	119
2.	Ogura	117
3.	McPhee	98
4.	Vietti	86
5.	Suzuki	75
6.	Arbolino	75
7.	Rodrigo	63
8.	Masiá	61
9.	Fernández	61
10.	Fenati	47

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	171
2.	KTM	162
3.	Husqvarna	50

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Aspar Team	142
2.	Sky Racing Team VR46	122
3.	Honda Team Asia	117
4.	Kömmerling Gresini Moto3	109
5.	Leopard Racing	105
6.	SIC58 Squadra Corse	101
7.	Petronas Sprinta Racing	98
8.	Rivacold Snipers Team	87
9.	Red Bull KTM Ajo	80
10.	Sterilgarda Max Racing Team	52

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fernández	1.41,705 min
2.	Arbolino	1.41,793 min
3.	Migno	1.41,797 min
4.	Arenas	1.41,851 min
5.	Vietti	1.41,873 min
6.	Fenati	1.41,961 min
7.	Toba	1.41,963 min
8.	Suzuki	1.41,971 min
9.	Masia	1.42,044 min
10.	Alcoba	1.42,129 min
11.	Foggia	1.42,296 min
12.	Ogura	1.42,314 min
13.	Öncü	1.42,375 min
14.	Salac	1.42,460 min
15.	Nepa	1.42,742 min
16.	Sasaki	1.42,855 min
17.	Baltus	1.43,133 min
18.	Garcia	1.43,671 min
19.	Rodrigo	1.42,564 min
20.	McPhee	1.42,704 min
21.	Binder	1.42,717 min
22.	Antonelli	1.42,751 min
23.	Lopez	1.42,868 min
24.	Rossi	1.43,052 min
25.	Yamanaka	1.43,074 min
26.	Pawi	1.43,210 min
27.	Kunii	1.43,217 min
28.	Kofler	1.43,388 min
29.	Tatay	1.43,418 min
30.	Dupasquier	1.43,794 min
31.	Pizzoli	1.43,850 min



WORLDSBK

Überraschungsmänner des zweiten Rennens: Chaz Davies (#7), Michael van der Mark (#60), Garrett Gerloff (#31)

Überraschungen

Das erste Rennen am Samstag gewann Jonathan Rea überlegen, am Sonntag lief dann nichts mehr nach Drehbuch. Und mit Garrett Gerloff stand seit Langem wieder ein Amerikaner auf dem Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Er konnte es überhaupt nicht fassen. „Ich muss mich schon kneifen, damit ich glaube, wo ich hier stehe“, strahlte Garrett Gerloff über seiner Corona-Maske. Der 25-jährige Texaner, den Yamaha für dieses Jahr versuchsweise ins Junior-Team aufgenommen hat, wuchs im zweiten Rennen in Barcelona über sich hinaus, attackierte schamlos seinen Yamaha-Markenkollegen Michael van der Mark, der zuvor das Superpole-Race gewonnen hatte, und war drauf und dran, sich auch den führenden Chaz Davies vorzunehmen. Dass es schließlich „nur“ zum dritten Platz reichte, tat seiner Vorstellung keinen Abbruch.

Elf Jahre, nachdem Ben Spies als letzter Amerikaner mit Yamaha die Superbike-WM aufmischte, und vier Jahre, nachdem Nicky Hayden das letzte Mal auf dem Lausitzring-Podest stand, wurde erstmalig wieder die US-Flagge bei einer Siegerehrung gehisst.

Wayne Rainey, der seit 2015 die US-Meisterschaft promotet, schickte dem jungen Landsmann, der in seiner Serie aufstiegen war, bevor er von Yamaha in die Superbike-WM geholt wurde, seine Glückwünsche. Der gelähmte Ex-Weltmeister hat nun die Hoffnung, dass seine Saat aufgeht.

Auf und ab bei Rea

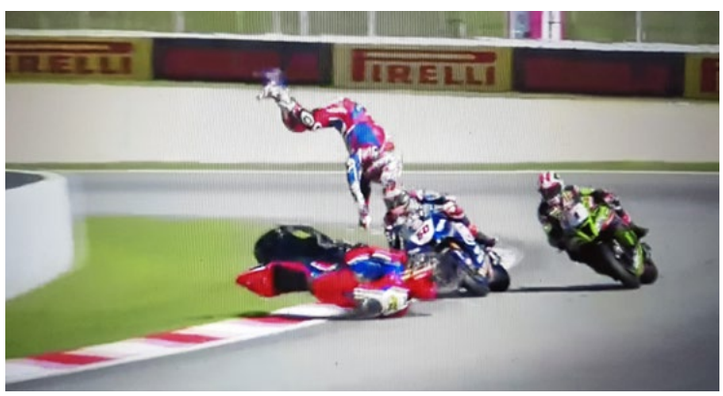
Doch Gerloff war nur eine der Überraschungen an diesem Wochenende. Beim Test im Juli hatte Jonathan Rea die schnellste Zeit vorgelegt. Und es sah auch am Samstag ganz so aus, dass er auf der Strecke, die nur wenige Kilometer von der Werkstatt seines Teams entfernt liegt, ein Solo hinlegen würde. Tatsächlich holte er sich die Superpole und einen klaren Sieg im ersten Rennen. Doch im Superpole-Race hatte er harten Widerstand von Álvaro Bautista und Michael van der Mark.

Bautista setzte sich mit der Honda an die Spitze, doch dann flog er in Turn 4 mit einem spektakulären Highsider ab. Van der Mark kam besser vorbei, Rea berührte die am Boden liegende Honda. Von da an setzte sich der Yamaha-Pilot nach vorne ab. Im zweiten Rennen fiel Rea noch weiter zurück. Er hatte nie die Pace, in das Geschehen an der Spitze einzugreifen. „Ich hatte viel Glück, dass ich beim Sturz von Bautista nicht ebenfalls zu Boden gerissen wurde“, resümierte Rea. „Im zweiten Rennen hatte ich Vibrationen beim Bremsen. Und als die Reifen nachließen, wurden diese noch schlimmer.“ Der Weltmeister ist seiner fünften Titelverteidigung trotzdem näher gerückt: Sein Herausforderer Scott Redding landete in jedem Rennen hinter ihm, im Superpole-Race sogar sechs Plätze. „Ich hatte das ganze Wochenende Bremsprobleme“, knirschte Redding. ■



WORLDSBK

Soweit alles nach Drehbuch: Jonathan Rea gewinnt das erste Rennen klar



WORLDSBK

Schreckmoment: Álvaro Bautista fliegt in Führung liegend per Highsider ab

Supersport-WM

Öttl: Nächstes Podest

Philipp Öttl fuhr nach dem Regenchaos des ersten Rennens im zweiten Rennen aufs Podest. Und Andrea Locatelli ist bereits Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl ist in der Supersport-WM richtig in sein Element gekommen. Der 24-jährige Kawasaki-Werkspilot kämpfte in Barcelona ganz an der Spitze, führte zeitweilig und raufte ungeniert mit den beiden Weltmeistern Lucas Mahias und Andrea Locatelli. „Es war nicht einfach in Barcelona, denn nach dem ersten Training war es immer wieder nass, und so kamen wir mit unserer Abstimmung nur langsam voran“, verrät Öttl. „Doch im zweiten Rennen war es



YAMAHA

Andrea Locatelli: Vorzeitig Weltmeister

richtig gut. Es gab von Pirelli einen extrem weichen Reifen. Ich wollte probieren, wie sich mit dem über die Renndistanz fahren lässt. Und obwohl er zum Schluss nachgelassen hat, war es richtig gut. Ich konnte von Anfang an pushen, so konnte ich vom sechsten Startplatz aus gleich bis ganz nach vorn. Zum Schluss wäre der SC0 zwar besser gewesen, aber ich kann mit unserer Leistung wirklich zufrieden sein. Ich habe den Reifen wirklich bis zu Ende abgenutzt. Da waren zum Schluss keine Löcher mehr in der Lauffläche.“

Im ersten Rennen wurde Öttl wie so viele Opfer des Abbruchs. Eigentlich als Flag-to-Flag-Rennen angekündigt, stand irgendwann so viel Wasser auf der Strecke, dass mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Andy Verdoia, der zuerst gewechselt hatte, war der Nutznießer. Viele standen in noch in der Box, als abgebrochen wurde. So konnte auch Überflieger Andrea Locatelli seine makellose Weste nicht behalten, er musste im zehnten Rennen die erste Niederlage einstecken. Am nächsten Tag ging er umso vehementer zur Sache, und nach zehn Siegen in elf Rennen steht er vorzeitig als Supersport-Weltmeister 2020 fest. ■

Superbike-WM

Folger zeigt, was er kann

Trotz einer fehlerhaften Lamdasonde, die erst vor dem ersten Rennen entdeckt wurde, konnte Jonas Folger bei seinem Superbike-WM-Einsatz viel Eindruck schinden.

Von: **Imre Paulovits**

Jonas Folgers Augen strahlten. „Das ist mein Zuhause, hier möchte ich hin“, freute er sich, nachdem sein erstes Superbike-WM-Wochenende vorüber war. Dabei hatte er es alles andere als leicht. „Der Motor fühlte sich von Beginn an etwas merkwürdig an, und in der Superpole setzte er komplett aus“, beschreibt Folger die erste Hälfte des Wochenendes. Der Führende der IDM Superbike, der mit einer Wildcard erstmals in der Superbike-WM unterwegs war, konnte keine einzige gezeitete Runde fahren, daher musste er sich in der Startaufstellung ganz hinten anstellen.

„Zum Glück sind wir kurz vor dem Start draufgekommen, dass es an einer fehlerhaften Lambdasonde lag. Die konnten wir noch wechseln, und so konnte ich das Rennen zumindest fahren“, erklärte Folger die Wirren bis zum ersten Start. Vom letzten Startplatz aus kämpfte er sich hurtig bis P12 vor. Im Superpole-Rennen schaffte er gar Platz 10, doch damit blieb er auch für das zweite Rennen auf dem letzten Startplatz sitzen. Er schaffte es noch einmal bis Platz 11. Auf Loris Baz und eine erneute Top-10-Platzierung fehlten ihm dann nur fünf Hundertstelsekunden!



FOLGER

Jonas Folger: Probleme in der Superpole, starke Leistungen in den Rennen

„Die Top 10 waren mein Ziel“, stellt Folger klar. „Das haben wir auch mit der Schwierigkeit im Qualifying geschafft. Es wäre schon schön gewesen, von weiter vorne zu starten. Aber auch so bin ich mit meiner Leistung zufrieden, und ich denke, Yamaha war es auch. Auch mein Feedback kam gut bei ihnen an, und es deckte sich mit denen der Werksfahrer.“ Doch wie geht es nun weiter? „Ob ich auch noch beim Finale in Estoril fahren kann, sollte sich in den nächsten Tagen klären. Ich möchte auf alle Fälle nächstes Jahr in die WM und habe begonnen, dafür Kontakte zu knüpfen. Aber da gibt es noch nichts Konkretes.“ ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Für Sandro Cortese ist die Saison 2020 definitiv vorbei. Der Unglückspilot, dem im ersten Rennen von Portimão drei Kurven vor dem Ziel Alejandro Mercado gegen den Lenker fuhr, wodurch er in die Mauer knallte, hat eine schlimme Zeit überstanden und ist nach dem Spitalaufenthalt wieder daheim. „Die ersten drei Wochen waren die Hölle. Ich hatte viel Blut in der Lunge, ich hatte aber Glück, dass ich überhaupt überlebt habe“, weiß der zweifache Weltmeister. „Neben den Rückenwirbeln und den Rippen hatte ich mir noch das rechte Sprunggelenk gebrochen und die Außenbänder am rechten Knie abgerissen. Eine Schiene ist diese Woche heruntergekommen, ich kann jetzt auftreten und langsam im Zimmer umhergehen, was schon ein Riesenfortschritt ist. Wenn der Wirbel fest genug ist, werde ich langsam mit dem Aufbautraining beginnen können, dann komme ich in die Reha. Natürlich fehlen mir die Rennen, aber ich muss jetzt als Erstes wieder ganz gesund werden.“

SUPERBIKE-WM

Für BMW gab es einen Aufwärtstrend. Tom Sykes konnte sich in der Superpole als Vierter qualifizieren, im ersten Rennen fiel er allerdings mit Elektronikproblemen aus. Laverty schnappte sich im Zielspurt Jonas Folger und wurde Elfter. Am Sonntagnachmittag hellten sich die Mienen im BMW-Lager auf. Mit den Plätzen 5 für Sykes und 7 für Laverty fuhren die Bayern das beste Ergebnis des Jahres heraus.

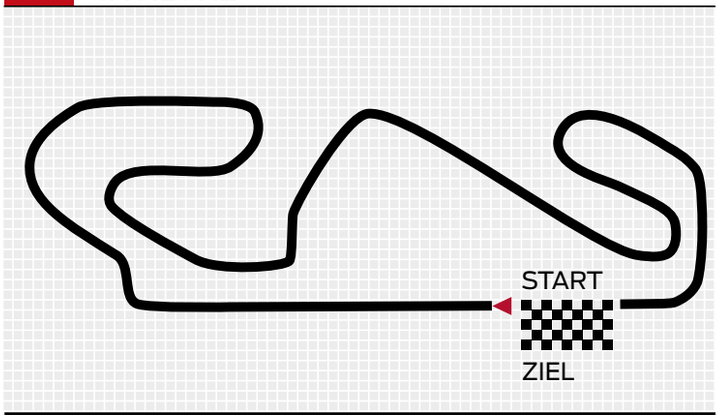
SUPERSPORT-300-WM

Das verregnete erste Rennen gewann Tom Booth-Amos, und mit Yuta Okaya gab es im zweiten Rennen einen weiteren neuen Sieger. Ex-Weltmeisterin Ana Carrasco hat sich bei einem Test-Unfall zwei Rückenwirbel gebrochen, ihre Saison ist vorzeitig vorbei.

SUPERBIKE-WM-2020-RESULTATE

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

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.41,619
2.	Razgatlioglu	1.41,713
3.	Bautista	1.41,757
4.	Sykes	1.41,823
5.	Van der Mark	1.41,973
6.	Rinaldi	1.42,216
7.	Redding	1.42,222
8.	Lowes	1.42,259
9.	Baz	1.42,320
10.	Haslam	1.42,421
11.	Davies	1.42,422
12.	Laverty	1.42,555
13.	Caricasulo	1.42,586
14.	Forés	1.42,615
15.	Gerloff	1.42,663
16.	Barrier	1.43,243
17.	Cavalieri	1.43,493
18.	Zanetti	1.44,086
19.	Takahashi	1.44,288
20.	Debise	1.45,035

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	290 Punkte
2.	Redding	239
3.	Davies	188
4.	Van der Mark	178
5.	Razgatlioglu	157
6.	Lowes	145
7.	Rinaldi	144
8.	Bautista	94
17.	Cortese	14
20.	Folger	9

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	316 Punkte
2.	Ducati	296
3.	Yamaha	230
4.	Honda	134
5.	BMW	83
6.	Aprilia	4

ERGEBNIS 1. RENNEN

Barcelona (E) – 19. September 2020 16. WM-Lauf; 92,540 km über 20 Rdn. á 4,627 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 42 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	34.34,245 min	1.42,797	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,625 s	1.42,975	20
3.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+4,459 s	1.43,116	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+6,078 s	1.43,227	13
5.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+6,989 s	1.43,017	11
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+8,770 s	1.43,233	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+11,676 s	1.42,880	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+15,639 s	1.43,824	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+18,128 s	1.43,682	7
10.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+22,344 s	1.43,791	6
11.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+22,460 s	1.43,980	5
12.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	20	+22,934 s	1.43,677	4
13.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+25,428 s	1.43,475	3
14.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	20	+26,083 s	1.44,265	2
15.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	20	+31,880 s	1.43,781	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Barcelona (E) – 20. September 2020 18. WM-Lauf; 92,540 km über 20 Rdn. á 4,627 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 44 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	34.29,729 min	1.42,646	25
2.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+2,460 s	1.42,852	20
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+2,559 s	1.42,851	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+8,040 s	1.42,783	13
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+13,196 s	1.43,151	11
6.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+14,232 s	1.42,903	10
7.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+16,409 s	1.43,473	9
8.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+17,590 s	1.43,325	8
9.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+18,536 s	1.42,877	7
10.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	20	+20,401 s	1.43,216	6
11.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	20	+20,451 s	1.43,360	5
12.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	20	+25,414 s	1.43,438	4
13.	Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+31,420 s	1.43,709	3
14.	Takumi Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+51,264 s	1.44,763	2
15.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	17	+3 Rdn.	1.43,849	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Barcelona (E) – 20. September 2020
18. WM-Lauf; 46,270 km über 10 Rdn. á 4,627 km;
20 Fahrer gestartet, 16 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 21/30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	17.07,732 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,372 s
3.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+2,923 s
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+3,929 s
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+3,985 s
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,487 s
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+7,688 s
8.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+8,573 s
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+10,071 s
10.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	+12,709 s
11.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+12,713 s
12.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+13,027 s
13.	Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panigale V4 R	+21,781 s
14.	Valentin Debise (F)	Kawasaki ZX-10RR	+21,922 s
15.	Sylvain Barrier (F)	Ducati Panigale V4 R	+26,909 s

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 19. September 2020
10. WM-Lauf; 57,068 km über 11 Rdn. á 4,627 km;
26 Fahrer gestartet, 24 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 26/36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R6	21.27,708 min
2.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+0,548 s
3.	Kyle Smith (GB)	Yamaha YZF-R6	+1,096 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	+2,523 s
5.	Kevin Manfredi (I)	Yamaha YZF-R6	+21,645 s
6.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+22,073 s
7.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+22,635 s
8.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+23,560 s
9.	Miquel Pons (E)	Honda CBR 600 RR	+40,458 s
10.	Federico Fuligni (I)	MV Agusta F3 675	+44,978 s

WM-STAND FAHRER

1.	Locatelli	263 Punkte
2.	Mahias	159
3.	Cluzel	146
4.	Öttl	124
5.	De Rosa	106
6.	Perolari	96
23.	Hobelsberger	6

SUPERSPORT-WM

Barcelona (E) – 20. September 2020
11. WM-Lauf; 78,659 km über 17 Rdn. á 4,627 km;
26 Fahrer gestartet, 20 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 25/38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	30.11,013 min
2.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+2,159 s
3.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+4,252 s
4.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+5,086 s
5.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+7,847 s
6.	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+8,195 s
7.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+9,845 s
8.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+10,208 s
9.	Danny Webb (GB)	Yamaha YZF-R6	+12,732 s
10.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+14,231 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	275 Punkte
2.	Kawasaki	178
3.	MV Agusta	108
4.	Honda	14

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 19. September 2020
9. WM-Lauf; 46,270 km über 10 Rdn. á 4,627 km;
35 Fahrer gestartet, 30 gewertet;
Wetter/Piste nass, Luft/Asphalt 22/29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	21.45,823 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+6,336 s
3.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400	+6,391 s
4.	Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	+6,596 s
5.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+15,200 s
6.	Filippo Rovelli (I)	Kawasaki Ninja 400	+16,125 s
7.	Victor Rodriguez Nuñez (E)	Yamaha YZF-R3	+16,388 s
8.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+16,469 s
9.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+16,810 s
26.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+1.07,923 min

SUPERSPORT-300-WM

Barcelona (E) – 20. September 2020
10. WM-Lauf; 46,270 km über 10 Rdn. á 4,627 km;
35 Fahrer gestartet, 28 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 26/41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	19.33,430 min
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,045 s
3.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,161 s
4.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,239 s
5.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,292 s
6.	Inigo Iglesias Bravo (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,343 s
7.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+0,697 s
8.	Nick Kalinin (UA)	Kawasaki Ninja 400	+0,773 s
9.	Adrian Huertas (E)	Yamaha YZF-R3	+1,221 s
16.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+2,549 s

WM-STAND FAHRER

1.	Buis	158 Punkte
2.	Deroue	142
3.	Sofuoglu	111
4.	Orradre	98
5.	Carrasco	97
6.	Booth-Amos	94
22.	Kroh	13

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	235 Punkte
2.	Yamaha	168
3.	KTM	3

NACHRICHTEN

IDM SUPERBIKE 1000

Es war ein grandioser Erfolg, als Toni Finsterbusch beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans den Sieg in der EWC feiern konnte. Drei Wochen später schickt ihn das Team GERT 56 nun auf der neuen BMW K67 samt WP-Fahrwerk in die IDM Superbike 1000. Zunächst als Gaststarter beim IDM-Finale in Hockenheim, aber es gibt auch schon Pläne für das Jahr 2021.

IDM SIDECAR

Das Saisonfinale findet am 3./4. Oktober im Rahmen des Sidecar-Festivals in Oschersleben statt. Es gibt zwei Wertungsläufe. Die Sidecars hatten bei der IDM-Runde auf dem Sachsenring gefehlt.

IDM

Titelkampf auf der Zielgeraden

Nur noch sieben Punkte fehlen Jonas Folger zum Titel in der IDM Superbike 1000. Am kommenden Wochenende findet in Hockenheim das große Finale in Deutschlands höchster Straßenrennsportklasse statt. Ohne Zuschauer, aber mit Livestream.

Von: **Anke Wieczorek**

Vier IDM-Veranstaltungen innerhalb von sechs Wochen sind eine gewaltige Herausforderung. Kaum angefangen, ist alles schon wieder zu Ende. Das Finale in Hockenheim vom 25. bis 27. September 2020 bildet nun den krönenden Abschluss. In allen Soloklassen werden hier die Titel vergeben.

Für Jonas Folger (Yamaha) kommt nach seinem Debüt in der Superbike-WM am vergangenen Wochenende nur ein Ziel infrage: Beide Rennen in der IDM Superbike 1000 gewinnen. Er reist mit weißer Weste samt Maximalpunktzahl ins badische Motodrom. Nur Ilya Mikhalchik könnte den Titelgewinn noch verhindern. Die Chancen des BMW-Piloten aus der Ukraine sind aber theoretischer Natur. Folger fehlen lediglich sieben Punkte zum Triumph.

Das große Rennen findet um die nachfolgenden Plätze statt. Dominic Schmitter (Yamaha), Marc Moser (Yamaha), Vladimir Leonov (BMW), Alessandro Polita (Honda), sie alle können noch Dritter werden. Florian Alt (BMW) kann diesen Platz nicht verteidigen. Er fehlt in Hockenheim und geht seinen Verpflichtungen in der gleichzeitig stattfindenden FIM Endurance WM nach. Gleiches gilt für Erwan Nigon (Kawasaki). Kawasaki Deutschland und das Team Weber-Motos Racing haben aber einen Ersatzfahrer für den einzigen Ninja ZX-10RR-Fahrer im Feld akquiriert. Sie wurden in Valentin Debise fündig. Der 28-jährige hat schon einige Motorradmarken bewegt und war der erste Franzose, der in der MotoAmerica ein Sprintrennen gewann.

In der IDM Supersport 600 hat sich der Titelkampf extrem zugespitzt. Zwischen den ersten drei Fahrern liegen nur vier Punkte. Luca Grünwald (Kawasaki) führt mit zwei Punkten vor den Konkurrenten von Yamaha, Martin Vugrinec und Max Enderlein. Dass die Wetteraussichten für das Rennwochenende mit angekündigtem Regen nicht gerade rosig sind, könnte Grünwald positiv in die Karten spielen.

Bei den Entscheidungen in der Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 spricht alles für ein niederländisch-belgisches Duell. Bei der letzten IDM-Runde ist Rick Dunnik (Yamaha) mit 16 Punkten Vorsprung vor dem Belgier Luca de Vleeschauwer (Kawasaki) an die Tabellenspitze geflogen. Alle Rennen werden im Livestream unter www.idm.de/live übertragen. ■


EISELE

Geballte Ladung IDM Superbike-1000-Power hinter Jonas Folger



EISELE

Fliegender Holländer: Kann Rick Dunnik (#37) in Hockenheim vor Freude abheben?



Weltmeister Bartosz Zmarzlik (#95) gewann in Prag gleich doppelt

VELDHUIZEN

Ein großer Schritt

Bartosz Zmarzlik machte einen Riesenschritt in Richtung Titelverteidigung. In seinen beiden mit Abstand besten Rennen in Prag gewann der 25-Jährige beide Finals und führt nunmehr mit sieben Punkten Vorsprung in der Gesamtwertung.

Von: **Andreas Fahldiek**

Zmarzlik kam auf der 353-Meter-Bahn im Markéta-Stadion nie so richtig gut zurecht. In den vergangenen vier Jahren schaffte er nur einmal den Einzug in ein Halbfinale. Das alles änderte sich am Wochenende mit einer Galavorstellung des amtierenden Weltmeisters. Der Pole gewann beide Finalläufe und sicherte sich damit maximale 40 GP-Punkte.

Der Verlierer des Doppel-GP war Fredrik Lindgren. Der Schwede konnte sich am Freitag erstmals in dieser Saison nicht für einen Finallauf qualifizieren. Am Samstag kam er über einen letzten Platz im Finale nicht hinaus. Noch vor der ersten Kurve kreuzte Zmarzlik (auf Startplatz 2) gekonnt die Linie von Lindgren, der auf der Innenbahn gestartet war. Nach dieser Aktion verlor „Fast Freddie" den Anschluss. Aus einem Sieben-Punkte-Vorsprung von Lindgren auf Zmarzlik vor den Prag-GPs wurde ein Rückstand von sieben Punkten auf den Polen.

Tai Woffinden kam einmal mehr auf dieser Bahn sehr gut zurecht. In beiden Finalläufen konnte er sich nach spannenden Duellen hinter Zmarzlik auf Rang 2 platzieren.

Janowski aus dem Rennen

Maciej Janowski muss nach diesen Grands Prix seine Hoffnung auf eine WM-Medaille begraben. Nach nur sechs Punkten am Freitag schied er tags darauf im Semifinale aus und hat in der WM jetzt schon 17 Punkte Rückstand auf den Drittplatzierten Tai Woffinden.

Auch Leon Madsen konnte keine Big Points verbuchen. An beiden Tagen scheiterte er bereits in den Halbfinals.

Der englische Schiedsrichter, Craig Ackroyd, stand am Freitag in der Kritik, als er unbefriedigende Starts sehr rigoros ahndete. Im Semifinale wurde der mit einer Verwarnung startende Madsen nach einem Blitzstart überraschend disqualifiziert. Woffindens Überfahren der Innenlinie mit beiden Rädern einen Lauf zuvor wurde vom Briten jedoch nicht geahndet. Der Bahnbelag wurde unter der Woche noch mit zusätzlichem Material versehen. Die Maßnahme wurde kritisiert, denn am Freitag ließ die Bahn nicht viele Linien zu, und etliche Läufe wurden schon sehr frühzeitig entschieden. Am Samstag war das Oval allerdings wieder besser zu befahren. Ob Jason Doyle den sechsten und letzten sicheren GP-Platz für 2021 verteidigen kann, entscheidet sich in den letzten beiden GP-Rennen im polnischen Torun. ■

SPEEDWAY-GP

5. Lauf Prag (CZ), 18. September

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	17 Punkte
2.	Tai Woffinden (GB)	12
3.	Martin Vaculik (SK)	13
4.	Emil Sayfutdinov (RUS)	11
5.	Fredrik Lindgren (S)	8
6.	Jason Doyle (AUS)	13
7.	Artem Laguta (RUS)	13
8.	Leon Madsen (DK)	9
9.	Max Fricke (USA)	8
10.	Patryk Dudek (PL)	7
11.	Mikkel Michelsen (DK)	7
12.	Maciej Janowski (PL)	6
13.	Niels Kristian Iversen (DK)	5
14.	Matej Zagar (SLO)	4

SPEEDWAY-GP

6. Lauf Prag (CZ), 19. September

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	19 Punkte
2.	Tai Woffinden (GB)	16
3.	Jason Doyle (AUS)	12
4.	Fredrik Lindgren (S)	15
5.	Martin Vaculik (SK)	11
6.	Leon Madsen (DK)	9
7.	Emil Sayfutdinov (RUS)	7
8.	Maciej Janowski (PL)	10
9.	Max Fricke (AUS)	7
10.	Matej Zagar (SLO)	7
11.	Patryk Dudek (PL)	6
12.	Artem Laguta (RUS)	6
13.	Antonio Lindbäck (S)	5
14.	Mikkel Michelsen (DK)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 8 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	99 Punkte
2.	Fredrik Lindgren	92
3.	Tai Woffinden	89
4.	Maciej Janowski	71
5.	Leon Madsen	70
6.	Jason Doyle	69
7.	Martin Vaculik	63
8.	Emil Sayfutdinov	60
9.	Artem Laguta	60
10.	Max Fricke	40
11.	Matej Zagar	37
12.	Niels-Kristian Iversen	30
13.	Patryk Dudek	29
14.	Mikkel Michelsen	27

NACHRICHTEN

HOLCOMBE DOPPELSIEG

Beim Auftakt zur Enduro-WM in Réquista (F) konnte Steve Holcombe beide Tage die GP-Wertung gewinnen, nachdem der Beta-Fahrer von der 300er Zweitakt- auf die 350er Viertakt-Maschine umgestiegen war. Am ersten Tag machte er in der letzten Runde so viele Fehler, dass sein interner Konkurrent Freeman bis auf eine Viertelsekunde herankommen konnte. Doch am zweiten Tag brauchte Freeman bis zur letzten Sonderprüfung, um den Italiener Andrea Verona noch auf Platz 3 zu verweisen. Der einzige Deutsche im WM-Feld, Eddie Hübner, landete am ersten Tag auf Rang 12. Am Sonntag konnte er trotz einiger Stürze noch Neunter werden.

MAX DILGER IM LANGBAHN-GP 2021

Von fünf deutschen Startern schaffte in Roden (NL) vor 250 zugelassenen Zuschauern Max Dilger als Einziger die Qualifikation für den Langbahn-GP 2021. Den WM-Challenge mit 25 Teilnehmern gewann Josef Franc (CZ) mit 19 Punkten vor Romano Hummel (NL, 18), Dilger (17) und Theo Pijper (NL, 16). Nur die ersten vier starten im GP 2021. Der 62-jährige Bernd Diener scheiterte als Fünfter nur um einen Punkt. Fabian Wachs wurde Zehnter, Stephan Katt Zwölfter.

MARC-REINER SCHMIDT VERLIERT FÜHRUNG

Beim zweiten von drei Supermoto-WM-Läufen 2020 am letzten Wochenende in Ortona (I) konnte Titelverteidiger Thomas Chareyre dem Deutschen Marc-Reiner Schmidt die WM-Führung entreißen. Honda-Mann Schmidt gewann den ersten Lauf vor dem Franzosen, doch TM-Werksfahrer Chareyre setzte sich mit Siegen in den Rennen 2 und 3 vor Schmidt um vier Punkte in der WM-Tabelle vom Deutschen ab. Lukas Höllbacher (KTM) liegt mit den Platzierungen 5-3-2 auf dem dritten WM-Rang, jedoch schon 19 Punkte hinter Chareyre.

IDM

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY PIRELLI

MOTORRAD

PS sport motorrad magazin

MOTOR SPORT aktuell

Endlich wieder Racing!* Sei live dabei unter: www.idm.de/live

SCAN MICH





SAISONFINALE

25.-27.09.2020

Hockenheim

*Alle Rennen finden ohne Zuschauer vor Ort statt.

PIRELLI · BMW MOTORRAD · HONDA · Kawasaki · SUZUKI · YAMAHA Revs Your Heart

X-lite · AKRAPOVIČ · DUNLOP · ILMBERGER CARBON · HJC · KTM · WP GET IN FRONT · IXS · LS2 HELMETS · BFS

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



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

Aston Martin



DBS Superleggera Volante, 08/2020, 1200 km, Xenon Grey, Leder Obsidian Black, Vollausstattung, Hauspreis: 299.900,- Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478014, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de www.astonmartin-koeln.de H

BMW



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54283



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

Suche M1, Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ford

Mustang GTC Autom., magn. grey-met., EZ 2/16, 17000 km, Sommerfzg., Sportabgas SYNC2, W.schott gez., NP 52.000,- €, nur an privat, FP 31.000,- €. Tel. 0172/2768277 DO, Besichtigung erwünscht

Jaguar



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

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

Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54237



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

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

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Abenteurer "V 250 Edition" lang - VANSPORTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen, Höherlegungsfedern + 30 mm und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Bereifung Cooper AT3 235/60 R17), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfzg. 4-5 Schlafplätze, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound u.v.m., zum Preis von 51.300,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54238

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service

BELL HELMETS

Direkt vom Importeur

Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

www.Rennsportshop.com

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

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

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Smart
www.berlin-tuning.com H

Subaru
www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

www.clickvers.de



MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

YOKOHAMA
www.yokohama.de
YOKOHAMA Reifentechnologie – auf den Rennstrecken der Welt für die Straße entwickelt.



DEUTSCHLAND TEST
DEUTSCHLANDS BESTE REIFEN YOKOHAMA
VERBRAUCHERBEWERTUNGEN ZU 20 000 MARKEN
www.deutschlandtest.de
FOCUS MONEY
ADAC TCR Germany TOURING CAR CHAMPIONSHIP
YOKOHAMA OFFICIELLER REIFENPARTNER
TÜV SÜD

ADVAN Sport V105 | GEOLANDAR A/T G015 | BluEarth*Winter V905 | BluEarth-4S AW21

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 41/20

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

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

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

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

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

* zzgl. MwSt.

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

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

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

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

Leserbriefe



ADAC

Timo Bernhard verpasste seinem Porsche GT3 R für das Hockenheim-Wochenende eine Widmung an Stefan Bellof

Pfui Teufel!

Rauswurf von Sergio Pérez
MSa 40/2020

Man kann es nur als eine absolute Unverschämtheit bezeichnen, was jetzt mit Sergio Pérez passiert ist. Trotz längerem gesichertem Vertrag und der zusätzlichen Millionen aus seinem Heimatland setzt man ihn vor die Tür. Es wurde ihm versichert, dass man auf alle Fälle mit ihm die Zukunft bestreitet, was ja auch seine Leistungen rechtfertigen. Und dann wird Pérez für einen ehemaligen, nicht mehr motivierten Weltmeister so abserviert? Auch ein Vettel sollte sich schämen, trotz dieser Umstände einen Vertrag unterschrieben zu haben. Pfui Teufel!

Tom Leitner
D-85399 Hallbergmoos

Langsam genug

Hamilton gegen Rassismus
MSa 40/2020

Wie lange wollen die Teamverantwortlichen und Sponsoren die Wichtigtuerei von Hamilton noch mitmachen? Andere Fahrer werden bedrängt, bei seinen Aktionen mitzumachen. Die T-Shirt-Aussagen sind langsam genug. Wäre interessant, wie die FIA agieren würde, wenn sich ein weniger prominenter Fahrer so in Szene setzen würde.

Roland Bußjäger
D-86438 Kissing

Beigeschmack

50. Todestag von Jochen Rindt
MSa 40/2020

WDR2 hat damals in einem Satz informiert. Wichtiger war der Anpfiff der Bundesliga um 15.30 Uhr. Die ARD Sportschau hat sich auch nicht mit Ruhm bekleckert. Erst im Aktuellen Sportstudio (ZDF) wurde ausführlich berichtet. Der Mythos Jochen Rindt lebt noch heute. Er war mit Jackie Stewart Vordenker und Wegbereiter für die kommende Generation. Ein Beigeschmack bleibt, weil sich die Verursacher des Unfalls damals unverzüglich aus dem Staub machten. Sie wurden nie zur Rechenschaft gezogen.

Herbert Steinig
D-60385 Frankfurt am Main

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

23. September: DSK Freies Fahren Oschersleben (Autos und Bikes)
29. September: DSK Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Autos)
2. November: DSK Freies Fahren Zandvoort (Autos)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 25. September

08.30	Formel 2 Sotschi, Training **LIVE**	Sky Sport 1*
09.55	Formel 1 Sotschi, FP2 **LIVE**	Sky Sport 1*
12.55	Formel 2 Sotschi, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*
13.55	Formel 1 Sotschi, FP2 **LIVE**	N-TV/ORF/Sky*
15.00	Formel 4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
18.15	24h Nürburgring, Top-Qualifying **LIVE**	NITRO

Samstag, 26. September

08.20	Formel 4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.10	Formel 2 Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
09.30	WTCR Nürburgring, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
09.55	WTCR Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
10.55	Formel 1 Sotschi, FP3 **LIVE**	Sky Sport 2*
13.00	Formel 1 Sotschi, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
15.00	Formel 4 Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1
ca. 13.50	Formel 1 Sotschi, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
14.45	24h Nürburgring, kompl. Rennen **LIVE**	NITRO
16.05	Audi R8 Cup Assen, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*

Sonntag, 27. September

09.50	Formel 2 Sotschi, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
12.00	Formel 1 Sotschi, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/Sky Sp. 2*
ca. 12.30	Formel 1 Sotschi, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
16.05	Audi R8 Cup Assen, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.15	Rallye-WM Türkei, Highlights	Servus TV
20.10	IMSA-Sportwagen, Mid-Ohio **LIVE**	Motorvision TV*

Montag, 28. September

01.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*

Motorrad

Samstag, 26. September

12.25	Moto3-WM Barcelona, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Barcelona, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.00	ADAC MX Masters, Grevenbroich (Zus.)	Sport 1
15.10	Moto2-WM Barcelona, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 27. September

09.15	Endur.-WM Estoril, Startphase **LIVE**	Eurosport 2*
11.20	Moto3-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.20	Moto2-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.30	Endur.-WM Estoril, Schlussphase **LIVE**	Eurosport 2*
ab 21.00	MX-WM Mantova, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 25. September bis Sonntag, 27. September

–	Motorrad-WM Barcelona, alle Sessions **LIVE**	dazn.de*
	auch: www.servus.com** / www.motogp.com*	

Samstag, 26. September

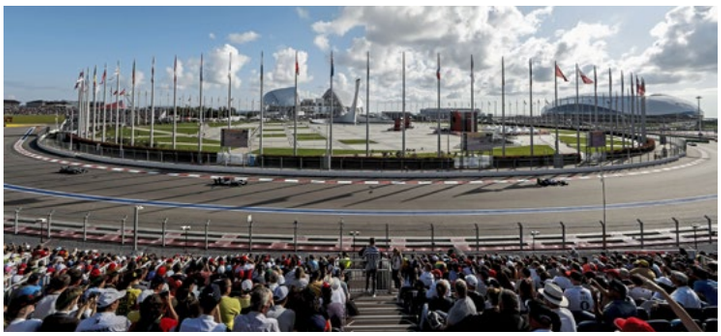
ca. 08.45	GTWC Sprint Zandvoort 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 13.30	GTWC Sprint Zandvoort 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
	je auch: www.gt-sprint-challenge-europe.com	
ca. 15.15	IDM Hockenheim, der Samstag **LIVE**	idm.de/live
ca. 17.10	TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv

Sonntag, 27. September

ca. 10.30	IDM Hockenheim, der Sonntag **LIVE**	idm.de/live
ca. 12.45	TCR Europe Monza, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv

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

Vorschau



WILHELM

GP Russland: Die Formel 1 verlässt 2020 erstmals den europäischen Kontinent



ADAC-GRUPPEC

24h-Rennen Nürburgring: Wer gewinnt beim Saisonhöhepunkt in der Eifel?



REPSOL

MotoGP: Nimmt die WM in Barcelona eine weitere überraschende Wendung?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25./26.09.	Tourenwagen/WTCR, Nürburgring	D
25./26.09.	DMV-AMC Racing Days, Sachsenring	D
26./27.09.	24h-Rennen, Nürburgring (+ F4/24h Classic)	D
26./27.09.	GT Open/TCR Europe, Monza	I
26./27.09.	GTWC Europe Sprint, Zandvoort	NL
26./27.09.	Tourenwagen/Supercars, Tailem Bend	AUS
26./27.09.	Gamma Racing Days, Assen	NL
27.09.	Formel 1, Sotschi (+ F2)	RUS
27.09.	IMSA-Sportwagen, Lexington (Mid-Ohio)	USA
27.09.	NASCAR Cup Series, Las Vegas	USA
27.09.	Tourenwagen/BTCC, Silverstone	GB

Motorrad

26.09.	Endurance-WM, 12h Estoril	P
26.09.	Langbahn-WM, Rzeszow	PL
26.09.	US-Motocross Nationals, Jacksonville	USA
26.09.	Speedway U19 Europa Paar Cup, Güstrow	D
26./27.09.	Enduro-WM, Spoleto	I
26./27.09.	IDM, Hockenheim	D
27.09.	Motorrad-WM, Barcelona	E
27.09.	Motocross-WM, Mantova	I
27.09.	Supermoto-WM, Busca	I



BUNDESLIGA, 2. UND 3. LIGA.
DIE TEAMS. DIE SPIELER. DIE INFOS.

JETZT IM HANDEL!

Gleich bestellen – Telefon +49 (0)911 216 22 22
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de | www.kicker.de/blsh-motorsport
Dein Händler in der Nähe: www.mykiosk.com

