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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 31 / 15. JULI 2020

Ferrari-Pleite beim GP Steiermark

Leclerc kracht Vettel ins Heck



Formel 2

Schumacher erneut im Pech

Formel 3

Deutsche Piloten auf dem Podium

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

4 190525 902500 31



Nürburgring Langstrecken-Serie

Ferrari disqualifiziert, HRT feiert Doppelsieg



IndyCar in Road America

Dixon und Rosenqvist lassen Ganassi jubeln



Motorrad-WM vor dem Neustart

Alle Infos zum Auftakt der MotoGP-Saison

Inhalt

Automobil:

Formel 1 GP Steiermark: Gala für Mercedes, Pleite für Ferrari **S. 4**
Formel 1 Ergebnisse, Zahlen und Fakten aus Spielberg **S. 6**
Formel 1 Wie es um Sebastian Vettels Zukunft steht **S. 8**
Formel 1 Aus dem Fahrerlager, Kommentar, Nachrichten **S. 10**
Formelsport F2 und F3 beim zweiten Spielberg-Auftritt **S. 12**
Formelsport Rosenqvist feiert endlich ersten IndyCar-Sieg **S. 14**
Sportwagen Interview Teil 3 mit Ulrich Baretzky **S. 16**
Sportwagen Mercedes-Triumphe beim NLS-Doppelschlag **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 21**
Historie Vor 40 Jahren starb Hans-Georg Bürger **S. 22**
Simracing Virtuellen Rallyesport unter die Lupe genommen **S. 24**
Rallye-Historie Die Highlights aus den Safari-Jahren **S. 26**
Rallyesport Der Blick ins internationale Rallye-Geschehen **S. 28**
Tourenwagen NASCAR Kentucky und aktuelle Nachrichten **S. 30**

Motorrad:

Straßensport Die Moto2-EM und Moto3-Junior-WM in Estoril **S. 32**
Motorrad-WM Ausblick, Zahlen und Infos zum Neustart **S. 34**
Superbike-WM Rea mit Bestzeit bei Superbike-Test, News **S. 36**
Historie Vor 30 Jahren: Das Ost-West-Fest am Sachsenring **S. 38**
Motocross Interview mit Infront-Chef David Luongo **S. 41**
Offroad Madsen gewinnt auch zweiten Speedway-EM-Lauf **S. 42**
Offroad Speedway-Rennen in Deutschland, Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

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



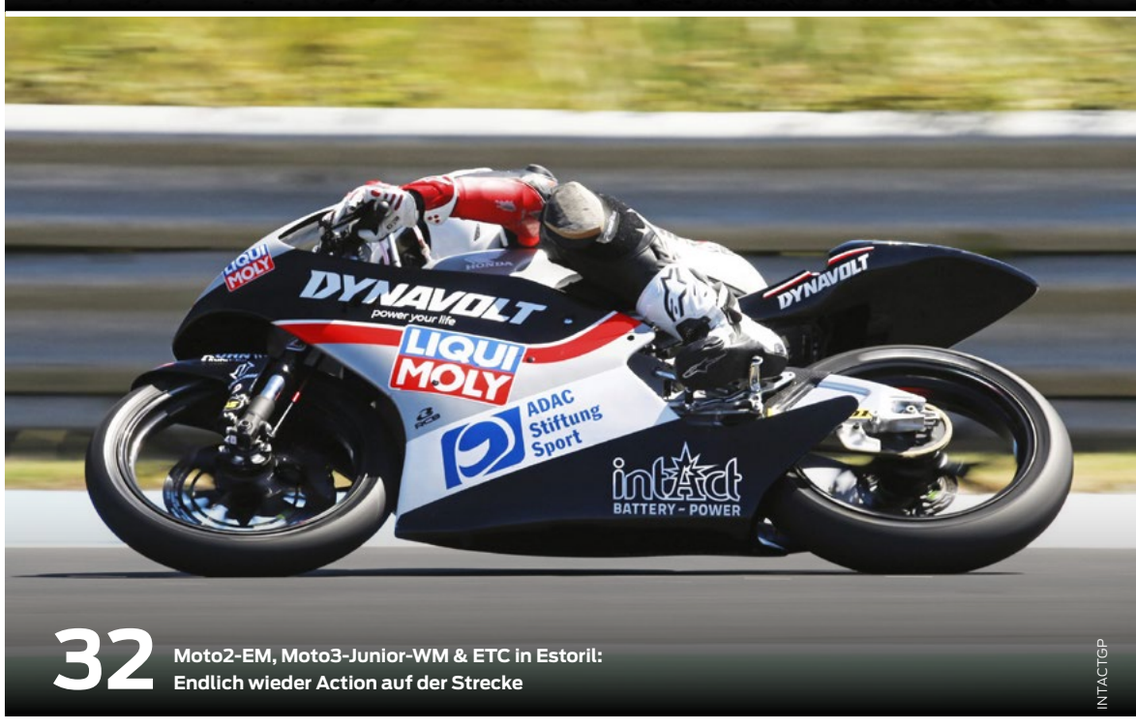
MOTORSPORT IMAGES

12 Formel 2 in Spielberg: Schumacher wartet weiter auf erstes Podium



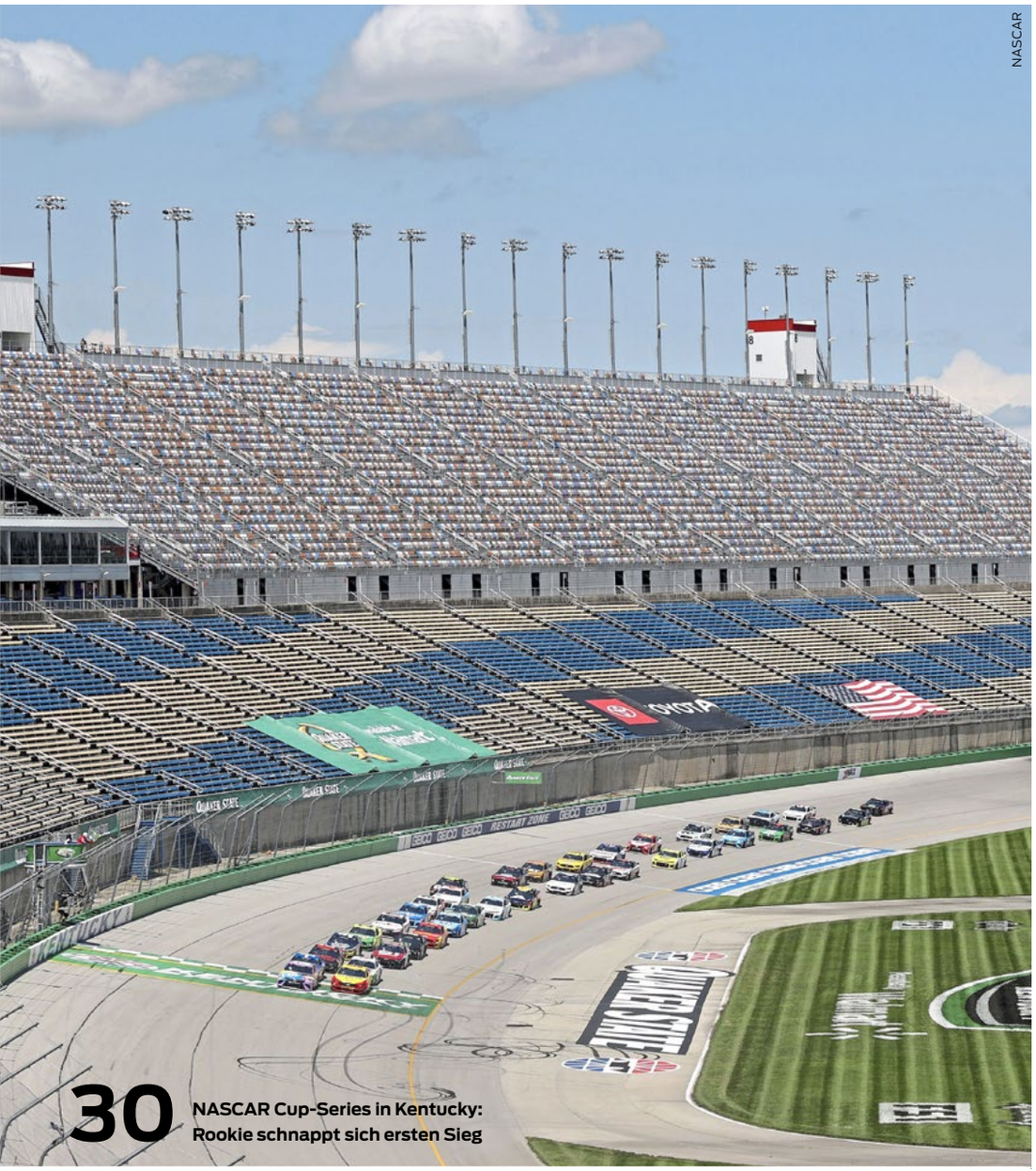
MCKLEIN

26 Rallye-Historie – Safari Rallye: Blick zurück auf die Dramen in Afrika



INTACTGP

32 Moto2-EM, Moto3-Junior-WM & ETC in Estoril: Endlich wieder Action auf der Strecke



30 NASCAR Cup-Series in Kentucky: Rookie schnappt sich ersten Sieg



38 Historie – Sachsenringrennen 1990: Ost und West treffen aufeinander

SPANISCHES COMEBACK

Fernando Alonso kehrt 2021 in die Formel 1 zurück. Der Doppelweltmeister will mit Renault einen zweiten Frühling erleben. Wir haben die Hintergründe zum großen Comeback.

Seite 10

TRAGISCHER UNFALL

Vor 40 Jahren kam Hans-Georg Bürger bei einem schweren Unfall im Warm-up zum Formel-2-EM-Lauf in Zandvoort ums Leben. Wir blicken noch einmal zurück auf den traurigen Tag.

Seite 22

LETZTER PROBELAUF

Kurz bevor die Superbike-WM wieder offiziell angepfiffen wird, trafen sich die Protagonisten noch einmal in Barcelona zu einem letzten Test. Wir verraten, wer am besten in Form ist.

Seite 36

Mercedes-Gala b

Red Bull hat zwar sein Auto verbessert, doch Mercedes bleibt außer Reichweite. Der Titelverteidiger muss noch nicht einmal alle Karten aufdecken. Ferrari steckt trotz eines Upgrades im Mittelfeld fest – und baut auch noch Unfälle.

Von: **Andreas Haupt**

Wie weit ist Mercedes voraus?

Mercedes hatte am Trainingsfreitag zwei Gegner: Red Bull und Racing Point. Doch ab der Qualifikation hängte der Weltmeister die Konkurrenz ab. Max Verstappen verlor im Regen 1,2 Sekunden. Einen Tag später war auch auf trockener Strecke nichts gegen die Mercedes auszurichten.

Lewis Hamilton dominierte. Er gewann den Start und gab seine Führung nur zwischen den Runden 27 und 34 ab – an den Teamkollegen, der später zum Reifenservice abbog. Der sechsmalige Titelträger managte die Geschwindigkeit, schonte das Auto und die Reifen und verschärfte das Tempo, wenn es sein musste. In seinem Fall in den ersten Runden, um Verstappen abzuschütteln, damit dieser kein DRS hatte. Vor dem einzigen Boxenstopp, um sich gegen einen Undercut zu schützen. In dieser Phase war Hamilton pro Runde drei bis sechs Zehntel schneller als der Red Bull. Und gegen Rennende, um den Zusatzpunkt für die schnellste Runde zu holen. Trost für das restliche Feld: Wenigstens das misslang.

Mercedes-Teamchef Toto Wolff gab zu, dass sein bestbezahlter Angestellter noch Reserven hatte. „Er hat die Lücke nach hinten kontrolliert. Wir haben heute nicht die wahre Geschwindigkeit von Mercedes gesehen." Das klang nach einer Drohung. Doch schon im nächsten Satz relativierte der Österreicher: „Wir haben auch nicht den wahren Red Bull gesehen. Es ist immer einfacher, in sauberer Luft und ohne Turbulenzen vorne zu fahren. Hintenheraus hatte Max ein angeschlagenes Auto." Er war ein leichtes Opfer für Valtteri Bottas, der sich im fünftletzten Umlauf den zweiten Rang holte und den Doppelsieg klarmachte.

Der Finne fuhr ab der 51. Runde ununterbrochen Rundenzeiten unter 1:08 Minuten. Kurz vor dem Überholmanöver war Verstappen fast eine Sekunde langsamer. „Ich wusste, dass ich nichts ausrichten kann, wollte ihn aber wenigstens ein bisschen ärgern." Die erste Attacke blockte Verstappen ab, die zweite saß.

Mercedes hat den meisten Abtrieb, das effizienteste Paket aus Anpressdruck und Luftwiderstand und den kräftigsten Motor. Die Autos sind auf den Geraden eine Macht. „Da nehmen sie uns zwei bis vier Zehntel ab", bedauert Red Bulls Sportchef Helmut Marko. Der Mercedes-V6-Turbo ist wieder Klassenprimus. Mercedes hat auch in den schnellen Kurven das bessere Paket. Nur in den langsamen Ecken ist der Red Bull offenbar schneller. „Die Kurven 3 und 4 waren ihr Spezialgebiet", beobachtete Wolff.

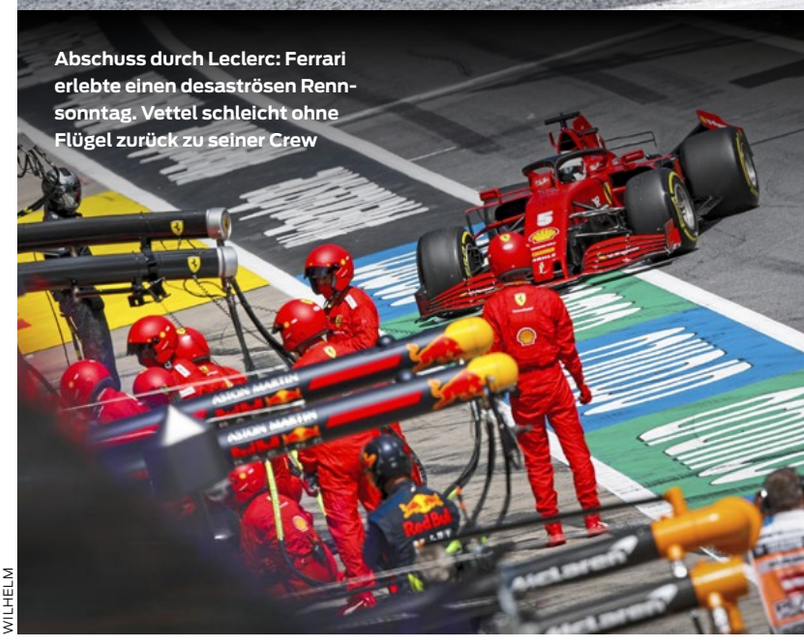
Was war an Verstappens Auto beschädigt?

Red Bull trat das zweite Rennen mit ein paar neuen Aerodynamikteilen und einem besseren Verständnis an. Der RB16 verhielt sich berechenbarer. Die Probleme mit dem Strömungsabriss am Unterboden wurden gelindert. Trotzdem war das Rennen eine Ernüchterung. „Wir hatten keine Chance", gab Marko zu. „Wir brauchen überall mehr Grip und ein bisschen mehr Leistung", fordert sein Starpilot.

Verstappen beklagte am Funk die Fahrbarkeit seines Autos und abgewetzte Hinterreifen. „Der Stopp war etwas zu früh. Aber egal, was wir gemacht hätten, gegen Mercedes war kein Kraut gewachsen." Mercedes war nicht nur schneller, sondern ging auch pfleglicher mit den Pirellis um. Zu allem Überfluss beschädigte sich Verstappen auf dem Randstein von Kurve 9 die rechte Frontflügel-Endplatte. Außerdem blätterte die Außenseite des Heckflügels links ab. „Das hat das Auto Abtrieb gekostet", be-



Keine Chance gegen Mercedes: Max Verstappen blieb nur wenige Runden an Lewis Hamilton dran



Abschuss durch Leclerc: Ferrari erlebte einen desaströsen Rennsonntag. Vettel schleicht ohne Flügel zurück zu seiner Crew

WILHELM

ei Ferrari-Pleite



WILHELM



Beschädigter Red Bull: Teile der rechten vorderen Endplatte des Frontflügels hängen lose, die linke Heckflügel-Außenseite ist ebenfalls getroffen

WILHELM

richtete Teamchef Christian Horner. „Danach war er ein leichtes Opfer für Bottas“, meinte Marko.

Honda hat die Zuverlässigkeitsprobleme mit der Elektrik gelöst. Dumm nur, dass Mercedes seine Baustellen bis zum zweiten Rennen ebenso geschlossen hat. Red Bull klammert sich an die Hoffnung. Man wünscht sich Hitze für Budapest. „Da schwächelt Mercedes. In Kombination mit den kurzen Geraden rechnen wir uns dort bessere Chancen aus“, schaut der Doktor voraus.

Wie klaute Sainz Verstappen die schnellste Runde?

Verstappen wollte wenigstens noch die schnellste Runde fahren, um sich einen Extrapunkt zu sichern. Dafür steckte Red Bull in der 68. Runde von abgefahrenen Mediums auf frische weiche Reifen um. Man hätte wohl noch einen intakten Frontflügel gebraucht. „Das haben wir uns angeschaut, aber die Idee verworfen. Der Zeitverlust wäre zu hoch gewesen“, so Horner.

Auf Albon hatte Verstappen eine halbe Minute Vorsprung. Bei einem gewöhnlichen Stopp ohne Nasenwechsel gehen etwa 22 Sekunden drauf. Es wäre also mindestens knapp geworden. Problem für Red Bull: Albon hatte Sergio Pérez im Rücken. Und der hätte sicher nicht freiwillig Platz gemacht.

Laut Marko war Verstappen mit seinem angeschlagenen Auto etwa eine Sekunde langsamer als üblich. „Leider kam noch Verkehr hinzu. Max hatte nie eine echte Chance auf die schnellste Runde.“ Sie ging an Carlos Sainz, der sich auf dem neunten Platz einen Zusatzstopp erlauben konnte. Mehr war für den Spanier nach einem verkorksten ersten Reifentausch, der ihn womöglich Position 5 gekostet hat, nicht möglich. Sainz zauberte den schnellsten Umlauf in der 68. Runde auf die Bahn: 1:05.619 Minuten. Verstappen war eine halbe Sekunde langsamer.

Kann Ferrari noch tiefer fallen?

Die Antwort lautet Nein. Die Leistungen allein schmerzen bereits. Hinzu kommen die offenkundige Orientierungslosigkeit im Technikbüro, die fehlerhaften Werkzeuge wie Windkanal sowie Fehler der Fahrer. Das erste Rennen war kein Ausrutscher. Ferrari ist ein Mittelfeldteam. Weit weg von Mercedes und Red Bull. Das Upgrade aus Frontflügel, Unterboden, Bargeboards und Retuschen im Heckbereich hat im ersten Anlauf keinen großen Sprung gebracht. „Wir wären sicher nicht unter die Top 5 gefahren“, sagte Sebastian Vettel.

Die beiden roten Autos fuhren nur wenige Runden weit. Vettel parkte seinen Ferrari nach der ersten Runde ohne Heckflügel in der Garage. Charles Leclerc schleppte sich mit zerrissenem Unterboden nur wenig weiter. Der Monegasse hatte seinen Teamkollegen in der ersten Runde in der dritten Kurve abgeräumt. „Ich war übermotiviert und habe die Situation falsch eingeschätzt. Ich wollte mehr riskieren, weil mir das als die einzige Möglichkeit erschien, weiter nach vorne zu kommen. Mein Fehler tut mir unheimlich leid.“ Der Teamchef sprach von Schmerz und Enttäuschung. Doppeltes Pech: Ferrari hätte jeden Kilometer gebraucht, um das Upgrade zu entschlüsseln.

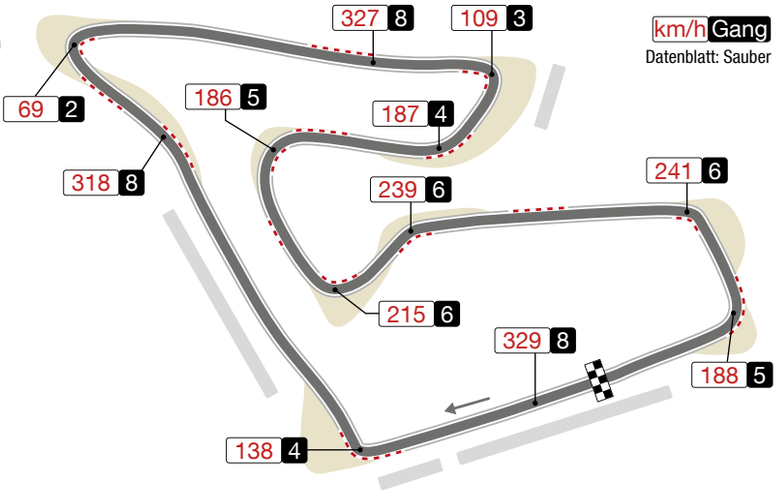
Wieso protestiert Renault gegen Racing Point?

Es war eine Frage der Zeit. Renault schäumte schon länger. Zwei Rennen schauten die Franzosen zu. Jetzt ist klar: Die pinke Kopie des Vorjahres-Mercedes ist dem Mittelfeld vom Speed her entwachsen. Nun versucht Renault, den RP20 über einen Protest zu beschneiden. Man beanstandet die Bremsbelüftungen rundum. Sie gehören zu den sogenannten „Listed Parts“, Teile, die jedes Team selbst konstruieren muss. Renault sieht das im Fall von Racing Point nicht als gegeben. Deshalb landet der Fall bei den Sportkommissaren, die ihr Urteil vertagten. Die Bremshutzen wurden beschlagnahmt. Außerdem muss Mercedes zum Vergleich seine Vorjahresversion herausrücken. Die Silberpfeile sind also in den Fall involviert. Renault geht es um ein Grundsatzurteil im „Copyright-Streit“. ■

GP STEIERMARK: 2. WM-LAUF, 12. JULI 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,318 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**306,452 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**22 Grad, Sonne**
Topspeed Qualifikation:	**297,6 km/h (Bottas)**
Topspeed Rennen:	**336,2 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**72 Prozent (775 m = 10,0 s)**
Distanz Pole bis T1:	**261 Meter**
Führungswechsel:	**2**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.19,273 min	44
2	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.20,489 min	33
3	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.20,671 min	55
4	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.20,701 min	77
5	Esteban Ocon, F Renault, 1.20,922 min	31
6	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.21,011 min	23
7	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.21,028 min	10
8	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.21,192 min	3
9	Lando Norris, GB[1] McLaren-Renault, 1.20,925 min	4
10	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.21,651 min	5
11	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.19,636 min	63
12	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.19,645 min	18
13	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.19,717 min	26
14	Charles Leclerc, MC[2] Ferrari, 1.19,628 min	16
15	Kevin Magnussen, DK HaasF1-Ferrari, 1.20,211 min	20
16	Kimi Räikkönen, FIN Sauber-Ferrari, 1.21,372 min	7
17	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.21,607 min	11
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.21,759 min	6
19	Antonio Giovinazzi, IT[3] Sauber-Ferrari, 1.21,831 min	99
20	Romain Grosjean, F[4] HaasF1-Ferrari, keine Zeit	8

[1] 3 Plätze zurück wegen Überholens unter gelber Flagge
[2] 3 Plätze zurück wegen Behinderung von Kvyat
[3] 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel
[4] Start aus der Boxengasse wegen unerlaubter Arbeiten im Parc fermé

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Hamilton**	71/64[2]	1:22.50,683 min = 221,946 km/h	s/m	1 (21,729 s)	1.06,719 min
2.	**Bottas**	71/7	+ 13,719 s	s/m	1 (21,376 s)	1.07,534 min
3.	**Verstappen**	71	+ 33,698 s	s/m/s	2 (42,028 s)	1.06,145 min
4.	**Albon**	71	+ 44,400 s	s/m	1 (21,505 s)	1.07,299 min
5.	**Norris**	71	+ 61,470 s	s/m	1 (22,406 s)	1.07,193 min
6.	**Pérez**[5]	71	+ 1.02,387 min	s/m	1 (22,761 s)	1.07,188 min
7.	**Stroll**[5]	71	+ 1.02.453 min	s/m	1 (22,118 s)	1.07,833 min
8.	**Ricciardo**	71	+ 1.02,591 min	m/s	1 (21,603 s)	1.07,832 min
9.	**Sainz**	70		s/m/s	2 (47,856 s)	1.05,619 min
10.	**Kvyat**	70		m/h	1 (22,197 s)	1.08,378 min
11.	**Räikkönen**	70		m/s	1 (21,459 s)	1.08,382 min
12.	**Magnussen**	70		s/m	1 (21,977 s)	1.08,009 min
13.	**Grosjean**	70		s/m	1 (22,444 s)	1.08,047 min
14.	**Giovinazzi**	70		m/s	1 (21,667 s)	1.08,512 min
15.	**Gasly**	70		s/h/s	2 (44,230 s)	1.07,827 min
16.	**Russell**	69		s/m	1 (21,697 s)	1.08,601 min
17.	**Latifi**	69		m/s	1 (22,745 s)	1.08,806 min
18.	**Ocon**	25	Überhitzung (P 7)	s		1.09,321 min
19.	**Leclerc**	4	Unterboden (P19)	s/h		1.35,379 min
20.	**Vettel**	1	Unfall (P 12)	s		

[1] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; [2] Runden in Führung, Bestwerte in Rot; [3] 10 Sekunden addiert; [4] 5 Sekunden addiert; [5] Renault reichte Protest gegen Racing Point ein. Der Vorwurf ist, gegen die Artikel 2.1 und 3.2 im Anhang 6 des Sportgesetzes verstoßen zu haben. Das verbietet, bestimmte Teile eines anderen Autos identisch zu übernehmen.

FAHRER-WM

1.	Bottas	1*	43 Punkte
2.	Hamilton	1	37 Punkte
3.	Norris		26 Punkte
4.	Leclerc		18 Punkte
5.	Pérez		16 Punkte
6.	Verstappen		15 Punkte
7.	Sainz		13 Punkte
8.	Albon		12 Punkte
9.	Gasly		6 Punkte
10.	Stroll		6 Punkte
11.	Ocon		4 Punkte
12.	Ricciardo		4 Punkte
13.	Giovinazzi		2 Punkte
14.	Kvyat		1 Punkt
15.	Vettel		1 Punkt

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	1:1
Verstappen – Albon	2:0
Vettel – Leclerc	1:1
Sainz – Norris	1:1
Ricciardo – Ocon	1:1
Gasly – Kvyat	2:0
Pérez – Stroll	1:1
Räikkönen – Giovinazzi	1:1
Grosjean – Magnussen	1:1
Russell – Latifi	2:0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	2*	80 Punkte
2.	McLaren-Renault		39 Punkte
3.	Red Bull-Honda		27 Punkte
4.	Racing Point-Mercedes		22 Punkte
5.	Ferrari		19 Punkte
6.	Renault		8 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda		7 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte

*Anzahl Siege

GP STEIERMARK, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Racing Point	1.04,867 min	32
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,096 s	31
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,222 s	31
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,253 s	29
5.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,529 s	36
6.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,616 s	28
7.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,735 s	40
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,831 s	27
9.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,902 s	31
10.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,903 s	25
11.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 0,948 s	28
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,970 s	28
13.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,007 s	35
14.	Lando Norris	McLaren	+ 1,041 s	25
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,574 s	23
16.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,579 s	31
17.	Jack Aitken	Williams	+ 1,901 s	35
18.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 1,930 s	31
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,731 s	6
20.	Kevin Magnussen	Haas	keine Zeit	3

GP STEIERMARK, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.03,660 min	27
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,043 s	35
3.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,217 s	43
4.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,581 s	43
5.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,673 s	44
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,688 s	26
7.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,777 s	28
8.	Lando Norris	McLaren	+ 0,881 s	30
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,046 s	34
10.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,086 s	32
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,097 s	36
12.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,390 s	33
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,492 s	23
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,705 s	35
15.	George Russell	Williams	+ 1,928 s	33
16.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,953 s	39
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,995 s	48
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,130 s	36
19.	Romain Grosjean	Haas	+ 2,436 s	37
20.	Daniel Ricciardo	Renault	keine Zeit	2

ZITAT DES RENNENS

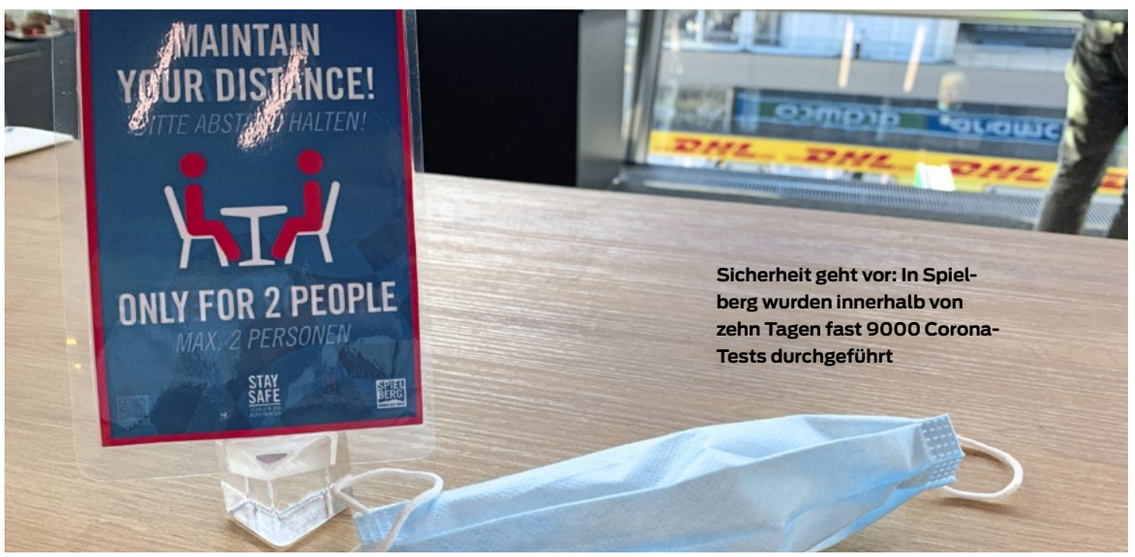
„Ich bin der Schuldige und enttäuscht von mir selbst. Seb hat nichts falsch gemacht. Ich war zu heiß darauf, in der ersten Runde Plätze gutzumachen, weil ich wusste, dass es wahrscheinlich unsere einzige Chance wird, viele Plätze gutzumachen."

Charles Leclerc

STATISTIK DES WOCHENENDES

8900

Corona-Tests wurden zwischen dem 2. und dem 12. Juli am Red Bull Ring durchgeführt. Kein einziger war positiv. Formel-1-Sportchef Ross Brawn bilanzierte zufrieden: „Meine Frau hatte Sorgen, dass ich nach Österreich reise. Ich habe ihr gesagt, dass Spielberg wahrscheinlich der sicherste Ort der Welt sein wird. Das war unser Ziel. Unsere Maßnahmen haben gegriffen." Die Veranstalter in Ungarn haben es einfacher. Sie müssen die rund 2000 Mitglieder des Rennzirkus wegen des Fünftage-Rhythmus nur ein Mal testen. Ein PCR-Test soll mit 55 Euro berechnet worden sein. Macht für Liberty fast eine halbe Million an Sonderausgaben. Doch der Aufwand hat sich gelohnt. Nach monatelanger Pause rollt die Formel 1 wieder. Das verringert die Existenzängste mancher Teams.



Sicherheit geht vor: In Spielberg wurden innerhalb von zehn Tagen fast 9000 Corona-Tests durchgeführt

WILHELM

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 8,50
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1


08/10 Ø 9,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


06/10 Ø 5,50
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari


02/10 Ø 6,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 8,50
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,00
Alexander Albon
Red Bull Racing


07/10 Ø 7,00
Carlos Sainz
McLaren


09/10 Ø 9,50
Lando Norris
McLaren


07/10 Ø 7,00
Daniel Ricciardo
Renault F1


07/10 Ø 6,50
Esteban Ocon
Renault F1


06/10 Ø 6,50
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 6,50
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 8,00
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team


07/10 Ø 7,00
Lance Stroll
Racing Point F1 Team


07/10 Ø 6,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


04/10 Ø 5,00
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,50
Kevin Magnussen
Haas F1 Team


06/10 Ø 5,50
Romain Grosjean
Haas F1 Team


06/10 Ø 6,50
George Russell
Williams


05/10 Ø 4,50
Nicholas Latifi
Williams



Angst vor dem Aufh

Sebastian Vettel geht durch stürmische Zeiten. Sein Ferrari ist nur Mittelmaß. Bei der Suche nach einem Cockpit fällt eine Türe nach der anderen zu. Die Angst vor dem Aufhören fährt mit.

Von: **Michael Schmidt**

Das schwerste Rennen steht Sebastian Vettel noch bevor. Er muss eine Entscheidung treffen, vor der er nach eigener Aussage Respekt hat. Bevor er sich Gedanken macht, wo seine Karriere weitergehen könnte, will er erst einmal mit sich selbst im Reinen sein. „Die Optionen liegen auf der Hand. Weitermachen, eine Pause einlegen oder ganz aufhören."

Der endgültige Schlussstrich ist für Vettel eine Vorstellung, bei der ihm selbst nicht ganz wohl ist: „Wenn du dich dafür entscheidest, etwas anderes zu tun, solltest du erst einmal wissen, was dieses andere ist." Da fällt ihm seine eigene Lebensgeschichte auf den Kopf. „Ich habe mein ganzes Leben im Rennsport verbracht, habe nie etwas anderes gemacht." Die Generation Schumacher und danach sitzt schon im Vorschulalter im Kart. Ihr Sandkasten ist die Rennstrecke. Sie tingelt von Rennen zu Rennen, von Testfahrt zu Testfahrt, und das Einzige, was sich dabei ändert, ist ihr Spielzeug. Es wird immer schneller.

> „Wenn du dich entscheidest, etwas anderes zu tun, solltest du erst einmal wissen, was dieses andere ist. Ich habe mein ganzes Leben im Rennsport verbracht."

Irgendwann hat man sich so an diese Welt gewöhnt, dass man ihr nur schwer entfliehen kann. Nur wenige schaffen problemlos den Sprung ins normale Leben.



WILHELM

Was macht Vettel? Bei Ferrari muss er sein Cockpit räumen, bei Red Bull gibt es keines. Racing Point könnte eine Alternative sein

ören



WILHELM

Angst vor dem Aus: Vettel will sich mit seiner Entscheidung Zeit lassen



WILHELM

Red Bull ist zu: Marko und Horner wollen an Verstappen und Albon festhalten



XPB

Rettungsanker Racing Point? Das Team hat bestehende Fahrer-Verträge

Vettel ist mit seinen 33 Jahren für einen Rücktritt eigentlich noch zu jung. In drei Jahren wäre ihm die Entscheidung wahrscheinlich leichter gefallen. So aber sagt er: „Ich fühle mich bereit für eine neue Herausforderung, weil ich glaube, dass ich noch viel zu geben habe. Es muss aber die richtige Gelegenheit sein. Nur Weitermachen, um einfach dabei zu sein, ist nichts für mich.“ Zwei frühere Ferrari-Fahrer sind genau in diese Falle getappt. Fernando Alonso ließ sich auf das Abenteuer McLaren-Honda ein und bezahlte mit drei Jahren Frust. Kimi Räikkönen fährt bei Alfa Romeo nicht mehr um Siege, sondern um Punkte.

Absage von Red Bull

Wie schwer es Vettel fällt, die Reißleine zu ziehen, zeigen seine Versuche, doch noch einen Landeplatz nach seiner Zeit bei Ferrari zu finden. Sie sind für einen, der seine Karriere bis jetzt immer diskret aus dem Hintergrund gesteuert hat, überraschend offensiv. Ja, er hat mit Renault gesprochen, aber bevor es konkret geworden wäre, haben sich die Franzosen für ihren Ex-Weltmeister Alonso entschieden. „Das ändert nichts an meinen Plänen“, sagt Vettel trotzig.

In einer TV-Sendung zusammen mit Red-Bull-Teamchef Christian Horner und Max Verstappen ließ Vettel durchblicken, dass er sich eine Rückkehr zu seinem alten Team gut vorstellen könne. „Sie haben ein Auto, mit dem man gewinnen kann. Wenn es ein Angebot gäbe, würde ich nicht Nein sagen.“ Verstappen meinte vor laufender Kamera höflich, dass er nichts gegen ein Team mit Vettel hätte, sprach danach aber Klartext: „Das Team ist happy mit Albon und mir. Wir kommen gut miteinander aus, geben ein ähnliches Feedback vom Auto. Es gibt keinen Grund, etwas zu ändern.“ Das sieht auch Sportchef Helmut Marko so. Der erinnert daran, dass Alexander Albon halb Thailänder ist, was bei den Mehrheitsaktionären von Red Bull gut ankommt. Das sind auch Thailänder. „Wir haben leider keinen Platz für Sebastian.“

So bleibt Racing Point als letzter Rettungsanker. Vettel lässt durchblicken, dass er die Überlebenskünstler, die dank kanadischem Geld in die Upperclass aufgestiegen sind, durchaus auf seinem Radar hat. „Sie haben eine gute Entwicklung genommen und ein schnelles Auto. Und ich kenne einige Leute dort von früher.“ Offiziell bedauert Teamchef Otmar Szafnauer, dass Sergio Pérez und Lance Stroll langfristig unter Vertrag sind, doch intern wird tatsächlich über Vettel nachgedacht. Ein vierfacher Weltmeister im Team wäre der nächste Schritt aus der Anonymität, noch dazu, wenn man ab 2021 unter der Flagge von Aston Martin antritt.

Die beste Empfehlung wären jetzt Erfolge auf der Rennstrecke. Umso fataler ist es für Vettel, dass Ferrari tief ins Mittelfeld abgestürzt ist und der SF1000 möglicherweise die ganze Saison ein Problemfall bleiben wird. An der Motor-Misere wird sich nichts ändern. Es gilt ein Entwicklungsstopp bis Ende der Saison. Die Aerodynamiker müssen einen neuen Weg einschlagen, was bei 19 Prozent weniger Windkanalzeit schwierig wird. Das auf den GP Steiermark vorgezogene Aerodynamikpaket war kein Erfolg. Es braucht noch Feintuning, sagen die Fahrer. Teamchef Mattia Binotto wird deutlicher: „Die Stoppuhr lügt nicht. Das Upgrade hat sich nicht ausgezahlt. Wir müssen herausfinden, warum.“

Vettel würde sich gerne ins Schaufenster für all jene stellen, die schon an ihm zweifeln, und Ferrari beweisen, dass die Entscheidung, sich von ihm zu trennen, ein Fehler war. Dazu wäre es hilfreich, wenn er Charles Leclerc, die neue Lichtgestalt im Team, schlägt. Das ist schon in einem intakten Auto schwierig. Umso ärgerlicher war, dass in seinem Ferrari beim Saisonauftakt der Wurm steckte. Als das Auto am zweiten Wochenende wieder in Form war, kam Vettel nur 20 Sekunden weit. Dann bombte ihn Leclerc von der Strecke. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

HALBER GOLF-PROFI

Die Fahrer, die zwischen den beiden Österreich-Grands-Prix vor Ort geblieben sind, haben die Zeit mit Sport, Wandern oder Netflixschauen verbracht. Die Racing-Point-Piloten waren beim Golfspielen. Lance Stroll ist ein halber Profi: Der Kanadier erzählte, dass sein Handicap zwischen 3 und 7 schwanke. Das von Sergio Pérez steht bei 18, „aber nur an guten Tagen".

ÄRGER FÜR LECLERC

Valtteri Bottas und Charles Leclerc sind in der Pause nach Monte Carlo gedüst. Leclerc bekam Ärger mit der FIA, weil Fotos ihn bei einer Party zeigten – seine Schwester hatte Geburtstag gefeiert. Nachdem der Ferrari-Pilot versicherte, dass er die Zeit nur im Kreise seiner Familie verbracht habe, glätteten sich die Wogen wieder. Bottas verteidigte sich: „Ich habe den Trip vorher angemeldet. Er wurde mir erlaubt. Solange ich mit den Leuten verkehre, mit denen ich immer zusammen bin, gibt es kein Sicherheitsrisiko."

BERGSTEIGER VETTEL

Sebastian Vettel brauchte den Montag nach dem Saisonauftakt zum Abschalten. Nach der Pleite mit seinem unfahrbaren Ferrari schwirrten ihm viele Gedanken im Kopf herum: „Ich bin auf einen der Berge gestiegen, die ich immer aus dem Auto sehe."

KEIN KNIEFALL

Sechs Fahrer haben beim ersten Rennen des Jahres den Kniefall als Zeichen gegen Rassismus verweigert. Carlos Sainz war



XPB

Botschaft gegen Rassismus

einer von ihnen: „Wir haben mit unseren T-Shirts mit der Aufschrift ‚end racism' Flagge gezeigt. Ich fand, das reichte als eindeutige Botschaft aus." Daniil Kvyat bestätigte: „Es war eine starke Reaktion von uns. Jeder musste mit sich selbst ausmachen, ob er noch etwas draufsetzen wollte. Meine Mentalität und meine Nationalität verbieten mir, auf die Knie zu gehen."

IM HOTEL EINGESPERRT

Wer nicht EU-Bürger ist, wird beim GP Ungarn wie im Gefängnis leben. Elf der 20 Fahrer und viele Engländer im Rennzirkus dürfen das Hotel nicht verlassen. Erlaubt ist nur die Fahrt von und zur Rennstrecke. Die Strafen bei Zuwiderhandlung sind heftig: Entweder 15 000 Euro Buße oder Gefängnis.

BINOTTO RÜGT FAHRER

Sebastian Vettels Smalltalk mit den Red-Bull-Chefs beim ersten Spielberg-Rennen und Charles Leclercs Heimflug dazwischen haben Ferrari zwei Verwarnungen von der FIA eingebracht. Teamchef Mattia Binotto ermahnte daraufhin seine Fahrer: „Beide wissen, dass sie etwas falsch gemacht haben. Wir müssen in Zukunft wachsamer sein."

SCHWARZE MERCEDES

Toto Wolff erzählt, wie es zu den schwarzen Mercedes kam: „Wir haben vor drei Wochen mit Lewis besprochen, was wir über Instagram-Posts hinaus tun können, um ein Zeichen gegen Rassismus zu setzen. Da kam die Idee auf, das Auto schwarz zu lackieren. Wir hatten nur 24 Stunden Zeit, um grünes Licht von allen Partnern und von Daimler dafür zu bekommen. Sonst hätte es die Lackiererei nicht mehr rechtzeitig geschafft."



WILHELM

Schwarz statt Silber bei Mercedes

KOMMENTAR

Fernando Alonso kehrt zurück. Mit dem Team, mit dem er 2005 und 2006 Weltmeister wurde. Haben wir es erwartet? Ja, aber nicht so früh. Wir hätten gedacht, Alonso würde sich noch etwas Zeit nehmen, um den Markt zu sondieren. Doch dem Spanier ist wieder mal die Geduld ausgegangen. Ist es eine gute Nachricht, dass Alonso zurückkommt? Ich würde sagen, eine sehr gute. Ein zweifacher Weltmeister, 32-facher GP-Sieger, ein Typ mit Geschichte und Charakter wird die Serie bereichern. Das ist kein Alibi-Comeback aus Mitleid mit einem großen, alten Mann. Keiner kann ein Rennen so lesen wie Alonso. Keiner ist so flexibel. Keiner hat so viel technische Erfahrung. Überhaupt, diese Diskussion, dass Alonso mit bald 40 Jahren zu alt sei und stattdessen lieber ein junger Fahrer den Platz



XPB

Doppelweltmeister Fernando Alonso kehrt 2021 in die Formel 1 zurück

bekommen sollte: Ich kann sie nicht mehr hören. Es geht hier nicht um jung oder alt, sondern um gut oder schlecht. Alonso ist mir allemal lieber als irgend so ein Millionärssöhnchen. Viele werden anführen, dass auch Michael Schumacher mit seiner Rückkehr gescheitert ist. Der Vergleich stimmt und hinkt zugleich. Das Alter ist ähnlich, der Landeplatz auch. Mercedes war damals genauso wenig ein Siegerteam wie Renault heute. Doch Schumacher wurde damals auch ausgebremst, weil das Verbot der Tankstopps und die Pirelli-Reifen die Anforderungen im Rennen verschoben hatten. Man musste sein Auto mit spitzen Fingern über die Distanz bringen, statt jede Runde Tempo zu bolzen. Das war nicht Schumachers Stil. Zum Umstellen war er zu alt. Alonso ist anders, das zeigten seine Auftritte in Le Mans und Indy. Er kommt mit allem zurecht. Die Frage muss anders lauten: Ist Alonso gut für Renault? Als Entwicklungsfahrer und Publikumsmagnet auf jeden Fall. Als Typ eher nein. Er wird ein weiteres Jahr auf Siege verzichten müssen. Sein Strohhalm ist die neue Formel 1 ab 2022. Doch Geduld war nie seine Stärke. Renault kann sich auf einen heißen Sommer 2021 einstellen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Verdient Alonso sein Cockpit bei Renault? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Hockenheim ist drin

Der Formel-1-Kalender ändert sich alle paar Tage. Shanghai war drin und ist wieder draußen. Mugello und Sotschi wurden bestätigt. Dann soll es mit Imola, Hockenheim und Portimão weitergehen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 segelt auf Sicht. Die sich täglich ändernde Corona-Lage zwingt sie dazu. Was gestern noch möglich schien, geht heute schon nicht mehr. Der GP China war bis zum 10. Juli im provisorischen Kalender. Einen Tag später flog er raus. Peking verbot alle Großveranstaltungen bis zum Ende des Jahres.

Dafür sind die Formel-1-Premiere in Mugello und der GP Russland in Sotschi fix. Der GP Toskana wurde auf den 13. September, eine Woche nach Monza gelegt. Ferrari wird in Mugello seinen 1000. GP-Start feiern. Zwei Wochen danach gastiert die Formel 1 in Sotschi, angeblich mit Publikum. Wegen der hohen Corona-Zahlen in Russland reist der Zirkus mit einem flauen Gefühl zur Schwarzmeerküste. Nach zwei weiteren Wochen Pause steht am 11., 18. und 25. Oktober ein weiterer Dreierpack mit Portimão, Hockenheim und Imola auf dem Programm, Reihenfolge noch offen. Mit Kanada und Vietnam wird noch verhandelt. Zwei Mal Bahrain und Abu Dhabi schließen die Saison dann ab. ■



WILHELM

Die Formel 1 kehrt im Oktober doch noch einmal nach Hockenheim zurück

Formel 1

Alonso vor Comeback

Renault reagiert auf den Abgang von Daniel Ricciardo und deckt sich ab 2021 mit Fernando Alonso neben Esteban Ocon ein.

Von: **Andreas Haupt**

Es war nur kurz leise auf dem Transfermarkt. Drei Tage nach dem ersten Rennen des Jahres platzte die nächste Bombe: Fernando Alonso kehrt 2021 zurück in die Formel 1 zu dem Rennstall, mit dem er seine beiden Weltmeistertitel feierte. Zur Laufzeit geben beide Parteien keine genaue Auskunft, man spricht von mehreren Saisons. Sicher ist: Renault und Alonso setzen nicht auf die nächste Saison, sondern blicken bereits auf 2022. Unter den Budgetcap-Regeln und mit der nächsten Auto-Generation will man wieder zusammen um Siege und Titel fahren. Das spricht für einen Zweijahres-Vertrag – mit Optionen auf eine Verlängerung.

Eigentlich wollte sich Teamchef Cyril Abiteboul mit der Suche nach einem Ricciardo-Ersatz Zeit lassen, doch jetzt ging es plötzlich ganz schnell. Da hat Alonso offenbar gedrängelt. Die Optionen des Doppelweltmeisters auf eine F1-Rückkehr waren beschränkt – die Topteams sind zu. Beim geplanten Großangriff 2022 wird Alonso bereits 40 Jahre alt sein. In der Geschichte der Formel 1 gab es nur neun Fahrer, die in diesem „hohen" Alter überhaupt noch Rennsiege feierten. Die Formel-1-Verantwortlichen reiben sich jetzt schon die Hände, denn ein Alonso ist immer gut für Schlagzeilen.

Wenig Begeisterung dürfte dagegen bei Sebastian Vettel und Nico Hülkenberg herrschen. Beide hatten bereits erste Gespräche mit dem Werksteam geführt. Während Vettel nun vor allem auf einen Platz bei Racing Point hofft, bleiben Hülkenberg mit Alfa Romeo und Haas noch zwei weitere Optionen. ■



XPB

Alonso übernimmt Ricciardos Cockpit. Hülkenberg hofft auf Alfa oder Haas

NACHRICHTEN

ERSTE MOTORWECHSEL

Die Saison ist erst zwei Rennen alt, da hat George Russell bereits das zweite Antriebs-Kit im Auto. Motor, Turbolader und MGU-H wurden getauscht. Beim GP Österreich war im Mercedes V6-Turbo der Stirnradsatz gebrochen.

DREI JAHRE FÜR RUSSELL

Claire Williams hat bestätigt, dass sie mit George Russell und Nicholas Latifi auch für die Saison 2021 Verträge hat. Russell würde nur freigegeben, wenn Mercedes ruft.

RENAULT IN PROBLEMEN

Mercedes und Honda lösten für den zweiten Grand Prix des Jahres ihre Technik-Probleme, Renault hingegen nicht. Zum zweiten Mal setzte ein defekter Kühler einen der R.S.20 schachmatt. Im ersten Rennen traf es Daniel Ricciardo, im zweiten GP Esteban Ocon. Offenbar brach eine Schweißnaht auf, was zu einem Leck führte. Teamchef Cyril Abiteboul schimpfte: „Diese armselige Zuverlässigkeit ist in einem so engen Mittelfeld nicht akzeptabel."

NORRIS MIT SCHMERZEN

Lando Norris plagte sich am zweiten Grand-Prix-Wochenende mit großen Schmerzen. Die Ursache ist ungewiss. „Beim Bremsen und bei Kompression in schnellen Kurven tat es besonders weg. Wir wissen nicht, was genau los ist. Ich konnte nur mit Schmerzmitteln fahren", klagte Norris. McLaren berichtete, dass ihm der obere Rücken Probleme bereiten würde.

INTERESSE AN WILLIAMS

Williams steht zum Verkauf. Der nach Siegen dritterfolgreichste Rennstall der Formel-1-Geschichte ist in Gesprächen mit potenziellen Investoren. „Wir sind auf einem guten Weg. Es gibt eine Reihe hochrangiger Interessenten", vermeldete Teamchefin Claire Williams. Das Prozedere könnte sich bis September ziehen.



©FIA/F1

Sieger im Regenrennen: Robert Shwartzman hielt Yuki Tsunoda in Schach

Neuer Spitzenreiter

Erst Regen am Samstag, dann ein trockener Rennsonntag: Robert Shwartzman und Christian Lundgaard feierten in Spielberg ihre Premierensiege in der Formel 2. Mick Schumacher verpasste zweimal das Podest.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 2 erlebte ein Rennwochenende mit einigen Kuriositäten. Red Bulls Junior Yuki Tsunoda verlor den Sieg im Hauptrennen, weil er seine Carlin-Mannschaft am Boxenfunk nicht hörte. Der Cockpit-Feuerlöscher versaute Mick Schumacher nicht nur den Rennoverall, sondern kostete ihn auch die Podestchance im Sprint. Robert Shwartzman brillierte am verregneten Samstag, kam am Sonntag jedoch eine Kurve weit.

Wie die gestandenen Rennfahrer der Formel 1 musste sich der Nachwuchs am zweiten Rennwochenende in Folge auf dem Red Bull Ring erstmals mit Regen herumschlagen. Das Wetter verhinderte einen pünktlichen Start. Erst am Samstagabend um 18:35 Uhr Ortszeit machte sich das Feld auf einer klatschnassen Strecke auf. Nach vier Runden hinter dem Safety Car gab die Rennleitung den dritten Lauf des Jahres frei.

Tsunoda machte zunächst alles richtig und behauptete die Führung. Der Japaner schien auf dem Weg zu einem sicheren Sieg, doch die Ruhe an der Spitze trog. „Ich habe niemanden am Funk gehört. Ich dachte, mein Team lässt mich in Ruhe, damit ich mich bei den schwierigen Verhältnissen besser konzentrieren kann“, sagte er später.

Schumacher im Pech

Die Funkverbindung streikte. Und der Carlin-Fahrer sah außerdem seine Boxentafel zu spät. Deshalb bog der Führende erst in der 26. Runde zum Reifenwechsel ab. Zu diesem Zeitpunkt war die Konkurrenz schon auf frischen Regenreifen unterwegs.

Shwartzman hielt sich im ersten Renndrittel zurück. Dann startete der Russe, der Ferraris Nachwuchs-Akademie angehört, seine Aufholjagd. Und er erwischte das perfekte Timing für den Boxenstopp. Shwartzman kam auf Position 4 zurück auf die Strecke, entledigte sich nacheinander Callum Ilott und Guanyu Zhou und profitierte von Tsunodas verspätetem Stopp.

Die Aufholjagd des Japaners in den letzten zehn Runden wurde immerhin noch mit dem zweiten Platz belohnt. „Er kam mir immer näher. Meine Hinterreifen ließen nach. Aber hintenraus fehlte auch ihm der Grip. Deshalb konnte ich ihn aufhalten“, freute sich der neue Meisterschaftsführende. Zhou sicherte sich auf letzter Rille den Podestplatz vor Schumacher, der vom neunten Startplatz bis auf Rang 4 brauste.

Der Sprint am Sonntagvormittag über 28 Runden war nach dem vierten Umlauf entschieden. Christian Lundgaard, der vom dritten Platz gestartet war, überholte Dan Ticktum aus dem Hinterhalt. Das Manöver – unterstützt von DRS – erinnerte in der Ausführung an die Überraschungsattacken von Formel-1-Fahrer Daniel Ricciardo. Danach setzte sich der Däne, der dem Renault-Kader angehört und in der Formel 2 für ART fährt, kontinuierlich von seinen Verfolgern ab. Ticktum war nach Schumachers Ausfall sicher. Dem Prema-Fahrer war in Runde 14 der Feuerlöscher im Cockpit explodiert. Marcus Armstrong erbte den letzten Podestrang. ■

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Robert Shwartzman	56.32,840 min
2.	Yuki Tsunoda	+ 1,512 s
3.	Guanyu Zhou	+ 18,228 s
4.	Mick Schumacher	+ 18,367 s
5.	Callum Ilott	+ 20,766 s
6.	Christian Lundgaard	+ 22,271 s
7.	Marcus Armstrong	+ 24,710 s
8.	Dan Ticktum	+ 28,851 s
9.	Jack Aitken	+ 31,738 s
10.	Sean Gelael	+ 32,102 s

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Christian Lundgaard	36.51,582 min
2.	Dan Ticktum	+ 2,063 s
3.	Marcus Armstrong	+ 10,226 s
4.	Guanyu Zhou	+ 10,944 s
5.	Callum Ilott	+ 11,534 s
6.	Jack Aitken	+ 20,458 s
7.	Sean Gelael	+ 22,955 s
8.	Nikita Mazepin	+ 23,632 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Robert Shwartzman	48
2.	Christian Lundgaard	43
3.	Callum Ilott	43
4.	Dan Ticktum	36
5.	Marcus Armstrong	34



©FIA/F1

Kein Funk, kein Sieg: Tsunoda hatte Pech



XPB

Sieger im Sprint: Lundgaard überflügelte Ticktum



Durchblick im Regen: Vesti – Startnummer 2 – münzt die Pole in den Sieg um

©FIA/F1

Abwechslung muss sein

Vier Rennen, vier Sieger: Die Rennwochenenden der Formel 3 in Spielberg brachten viel Abwechslung. Obwohl Auftaktsieger Oscar Piastri beim zweiten Gastspiel nicht auf dem Podest landete, reiste er als Führender weiter.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 3 erlebte in der Steiermark am zweiten Rennwochenende der Saison zwei ganz unterschiedliche Rennen. Wer spitzfindig ist, könnte auch von eineinhalb Läufen sprechen, da das erste Rennen wegen starken Regens zur Halbzeit abgebrochen wurde.

Regen oder trockene Piste: David Beckmann erledigte seine Aufgabe in beiden Fällen. Der 20-jährige Deutsche, der für Trident startet, kletterte zwei Mal auf das Podest. Die Rennsiege gingen an Frederik Vesti und Théo Pourchaire. Der 16-jährige Sauber-Nachwuchsfahrer und Gewinner der letztjährigen ADAC-Formel-4-Meisterschaft profitierte im zweiten Lauf von einem Zusammenstoß zwischen Liam Lawson und Jake Hughes.

Beide wurden sich im 21. Umlauf von insgesamt 24 Runden in Kurve 4 nicht über die Vorfahrt einig. Lawson verteidigte seine Führung auf letzter Rille und schlitterte am Kurvenausgang mit ausbrechendem Fahrzeug in seinen Konkurrenten. Am Rennwagen von Hughes, der von HWA Racelab eingesetzt wird, knickte durch die Kollision die rechte Vorderradaufhängung ab. Bei Lawson stand das linke Vorderrad krumm. Beide mussten ihre Autos am Streckenrand parken. Das Rennen wurde nur für die letzten Meter noch einmal freigegeben. Pourchaires Sieg war nicht mehr gefährdet.

Starkregen am Samstag

Heftige Regenfälle zwangen die Rennleitung, das erste Rennen vorzeitig zu beenden. Die Fahrer im Mittel- und Hinterfeld konnten kaum mehr als ein paar Meter vor ihre Autos sehen. Deshalb kam es auf der Geraden zwischen Kurve 1 und 3 auch zu einem Auffahrunfall von Sebastián Fernández.

Die zweite Safety-Car-Phase wandelte die Rennleitung in den Abbruch um. Gewertet wurde das Ergebnis nach der elften Runde. Prema-Pilot Vesti jubelte über den ersten Saisonsieg und bedauerte, dass es dafür nur die halben Punkte gab. Mit dem Dänen kletterten die beiden deutschen Trident-Fahrer Lirim Zendeli und Beckmann auf das Podest.

Fünf Fahrer hatten gepokert und die Einführungsrunde auf Slicks gefahren. Doch weil der Regen immer mehr zulegte, waren sie schon vor dem Start gezwungen, die Boxengasse aufzusuchen.

Es war eine souveräne Vorstellung von Vesti, der sich beim nassen Start keine Blöße gab und seine freie Sicht nach vorne perfekt ausspielte. Während Beckmann auf den ersten Metern eine Position einbüßte, raste Zendeli vom sechsten Startplatz auf die zweite Position vor.

In der fünften Runde wurde ein virtuelles Safety Car ausgerufen. Alexander Smolyar hatte seinen ART-Rennwagen in die Leitplanke gesetzt. In der neunten Runde erwischte es Clément Novalak. Der 19-jährige Carlin-Fahrer verlor sein Auto ebenfalls in der Zielkurve, woraufhin Safety-Car-Fahrer Bernd Mayländer erstmals im Einsatz war. Wenige Minuten später war der erste Lauf des Wochenendes nach Abflügen von Roman Stanek und Fernández vorzeitig zu Ende. Zu viele Unfälle und zu viele Beschwerden der jungen Fahrer am Funk ließen der Rennleitung keine andere Wahl. ■

RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	19.29,657 min
2.	Lirim Zendeli	+ 0,626 s
3.	David Beckmann	+ 0,918 s
4.	Oscar Piastri	+ 1,698 s
5.	Olli Caldwell	+ 2,087 s
6.	Logan Sargeant	+ 2,551 s
7.	Richard Verschoor	+ 2,999 s
8.	Liam Lawson	+ 3,406 s
9.	Théo Pourchaire	+ 4,031 s
10.	Jake Hughes	+ 4,436 s

RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	38.25,185 min
2.	Logan Sargeant	+ 0,464 s
3.	David Beckmann	+ 0,674, s
4.	Richard Verschoor	+ 1,102 s
5.	Oscar Piastri	+ 1,805 s
6.	Olli Caldwell	+ 1,876 s
7.	Max Fewtrell	+ 2,197 s
8.	Frederik Vesti	+ 2,594 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	44
2.	Frederik Vesti	37,5
3.	Logan Sargeant	34
4.	David Beckmann	31,5
5.	Richard Verschoor	27



©FIA/F1

Sauber-Junior mit Sieger-Gen: Pourchaire gewinnt Lauf 2



XPB

Piastri reist als Meisterschaftsführender nach Ungarn



Felix Rosenqvist setzte sich im Schlussspurt gegen Pato O'Ward durch und feierte seinen ersten IndyCar-Sieg

INDYCAR

Jugend forsch

Beim dritten IndyCar-Rennwochenende auf der Traditionsstrecke von Road America bekamen die Fans gleich zwei Rennen geboten. Die Siege teilten sich am Ende zwei Ganassi-Piloten.

Von: **Tobias Grüner**

Nach dem Aufgalopp mit dem Ovalrennen in Texas und dem Infield-Kurs von Indianapolis wartete in Wisconsin die erste echte Prüfung auf die IndyCar-Piloten. Und weil die Strecke von Road America immer schon zu den Highlights gehörte, planten die Serienbosse im Notkalender gleich zwei Rennen ein.

Scott Dixon reiste nach seinen beiden Siegen zum Saisonstart als Favorit an. Doch von Startplatz 9 deutete am Samstag zunächst nicht viel auf den Hattrick hin. Dann eliminierte sich die vor ihm gestartete Konkurrenz aber reihenweise selbst. Polesetter Josef Newgarden würgte beim zweiten Boxenstopp den Motor ab und verlor viel Zeit. Graham Rahal war nach einem Problem mit der Tankanlage schon nach dem ersten Service aus dem Rennen um den Sieg. Und so lagen Will Power und Scott Dixon dank gutem Boxentiming und schnellen In- und Outlaps zur Halbzeit plötzlich in Führung. „Als mir über Funk gesagt wurde, dass wir um den Sieg kämpfen, habe ich es zunächst gar nicht geglaubt", berichtete Dixon später. Die Entscheidung sollte schließlich beim dritten und letzten Stopp fallen. Jack Harvey war nach einem Bremsdefekt in Kurve 3 abgeflogen. Das führte zur ersten Neutralisation in Road America seit zwei Jahren und zu parallelen Boxenstopps der Spitzengruppe. Ein kleines Problem beim Ablassen des hinteren Wagenhebers bei Power brachte die Entscheidung zugunsten von Dixon. Für den Ganassi-Piloten war es das erste Mal in 18 Jahren IndyCar, dass er drei Siege in Folge feiern konnte.

Duell der Youngster

Im zweiten Rennen am Sonntag versuchte Power, die Enttäuschung über den verpassten Sieg schnell vergessen zu machen. Dabei übertrieb es der Australier allerdings: In der Startrunde schob er zunächst Ryan Hunter-Reay ins Kies, dann bugsierte er Graham Rahal in die Betonmauer, was ihm eine Durchfahrtsstrafe einbrachte. Kaum zurück auf der Strecke, krachte Power bei einem Ausrutscher in Kurve 13 in eine Werbebande, was ihn zum Nasenwechsel erneut an die Box zwang. Auch Dixon musste seine Hoffnungen auf Sieg Nummer 4 frühzeitig begraben. Beim ersten Stopp klemmte das Rad hinten links, beim zweiten würgte er das Auto ab. Der Meisterschaftsführende kam nur auf Rang 12 ins Ziel.

So machten am Ende zwei Youngster den Sieg unter sich aus. Pato O'Ward hatte sich seine erste Pole-Position geschnappt und kontrollierte das Rennen über weite Strecken. Der einzige Pilot, der das Tempo des McLaren-Rookies mitgehen konnte, war Felix Rosenqvist. Doch der Schwede verlor beim zweiten Stopp wegen eines Problems vorne links etwas an Boden. Zum Start des letzten Stints waren die beiden Führenden fast sieben Sekunden getrennt. In den Schlussrunden fuhr Rosenqvist mit den harten Reifen die Lücke aber immer weiter zu. O'Ward kämpfte mit stark abbauenden weichen Gummis auf verlorenem Posten. In der vorletzten Runde setzte sich Rosenqvist schließlich in Kurve 6 mit einem robusten Manöver durch und sorgte damit für den zweiten Ganassi-Sieg des Wochenendes. „Wir hatten gehofft, dass seine Reifen einbrechen werden. Der Zweikampf hat echt Spaß gemacht", strahlte der Premierensieger im Ziel. ■

INDYCAR ROAD AMERICA

Rennen 1 – 11. Juli 2020

1.	Scott Dixon	1:54.09,8697 h
2.	Will Power	+ 2,5386 s
3.	Alex Palou	+ 3,1928 s
4.	Ryan Hunter-Reay	+ 3,9844 s
5.	Colton Herta	+ 7,2493 s
6.	Santino Ferrucci	+ 8,2004 s
7.	Graham Rahal	+ 11,3554 s
8.	Patricio O'Ward	+ 14,7846 s
9.	Takuma Sato	+ 15,0046 s
10.	Marcus Ericsson	+ 15,7661 s

Rennen 2 – 12. Juli 2020

1.	Felix Rosenqvist	1:51.22,0391 h
2.	Patricio O'Ward	+ 2,8699 s
3.	Alexander Rossi	+ 8,6165 s
4.	Marcus Ericsson	+ 14,2233 s
5.	Colton Herta	+ 32,4166 s
6.	Santino Ferrucci	+ 35,8881 s
7.	Alex Palou	+ 36,7706 s
8.	Takuma Sato	+ 47,9432 s
9.	Josef Newgarden	+ 48,7864 s
10.	Charlie Kimball	+ 53,0609 s

FAHRER-WERTUNG

1.	Scott Dixon	173 Punkte
2.	Colton Herta	119
3.	Simon Pagenaud	110
4.	Patricio O'Ward	110
5.	Josef Newgarden	106



INDYCAR

Mit etwas Glück machte Scott Dixon im ersten Rennen den Hattrick perfekt



Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus Einkaufsgutschein **gratis** dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

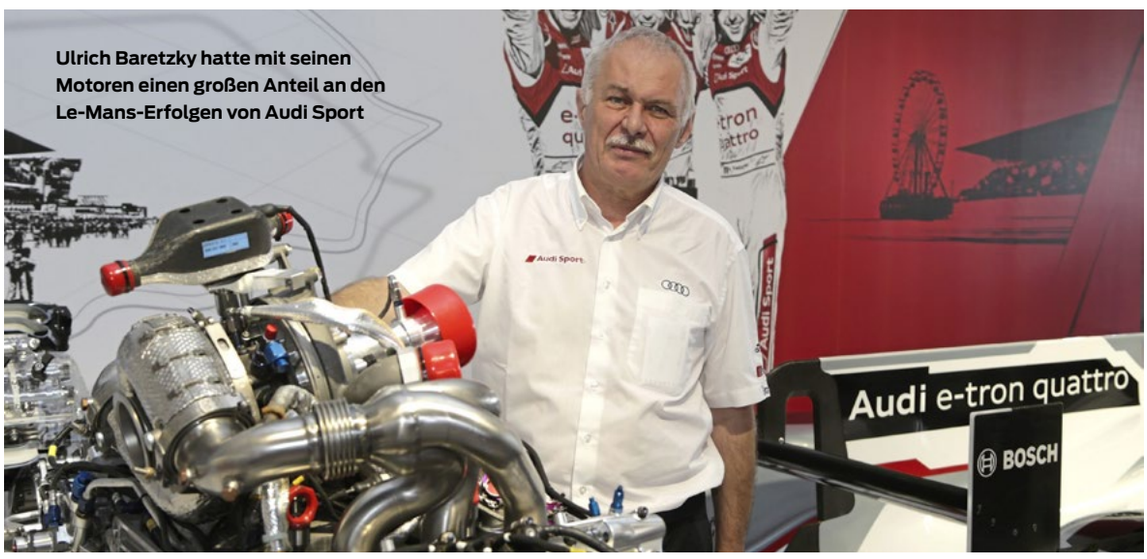
Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 125,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



AUDI



Ulrich Baretzky hatte mit seinen Motoren einen großen Anteil an den Le-Mans-Erfolgen von Audi Sport

AUDI

Im dritten Teil des Interviews mit Ulrich Baretzky, der fast 30 Jahre die Rennmotorenabteilung von Audi leitete und im Juni in Pension ging, sprechen wir über die Diesel-Ära in Le Mans, und warum Konzepte wie Zweitakt-Diesel oder Wasserstoff-Motor interessant wären.

Von: **Marcus Schurig**

Kurz zurück zum Audi R10 TDI: Um Leistung und Drehmoment ranken sich viele Mythen …
Das Drehmoment musste wegen des Getriebes elektronisch begrenzt werden, weil wir zu viel davon hatten. Das geschah gangselektiv, besonders stark in den beiden ersten Gängen. Wegen des Drehmoments hatten wir nur ein Fünfganggetriebe, aber auch deshalb, weil der Motor natürlich sehr lang baute und der Radstand begrenzt war. Das war intern eh ein Problem, weil Audi Sport auf die Fortsetzung mit einem Achtzylinder-Turbo vorbereitet war – dafür gab es auch ein Chassis, den R8 F. Und dann kamen wir mit dem lang bauenden V12-Motor ums Eck, das war natürlich ein Problem, weil das Auto sehr hecklastig war. In Summe war unser Monocoque nicht für einen 12-Zylinder gebaut, bei Peugeot war das Chassis dagegen exakt für den Einsatz eines V12 ausgelegt – ein Grund, warum wir in den Folgejahren oft nicht wettbewerbsfähig waren.

Technische Frage: War der V12-Diesel aus Aluminium eigentlich ein Risiko?
Unsere Serienkollegen haben gesagt, wir seien wahnsinnig, weil wir auf einen Aluminium-Motor setzten. Die Zünddrücke sind beim Diesel sehr hoch, aber ich wollte auf keinen Fall einen Graugussblock machen. So ein Motor wäre viel zu schwer geworden, er hätte deutlich über 300 Kilo gewogen – unser TDI lag bei knapp über 200 Kilo. Das war auch schon viel für einen Rennmotor, aber es war halt ein V12!

Welche Rolle spielten die Prüfstände, um die Motoren standfest zu bekommen?
Wir sind auf den Prüfständen Tag und Nacht Dauerläufe gefahren,

„Die LMP1-Hybrid-Ära war für uns eine goldene Zeit“

um die jeweiligen Baustände freizufahren – das war das absolute Geheimnis, um in Le Mans erfolgreich zu sein. Jede noch so kleine Baustandsänderung musste den Dauerlauf bestehen, am besten sogar zwei Dauerläufe.

In der Diesel-Ära gab es mehrere Konzeptwechsel: V12, dann V10, dann 3,7-Liter-V6, dann 4-Liter-V6. Wie kam es zu den Änderungen?
Das Thema Hecklastigkeit des V12-Konzepts hatten wir schon genannt, das hatte auch etwas mit dem Monocoque zu tun. Dadurch lag es nach dem ersten Rennen gegen Peugeot 2007 nahe, auf einen kürzeren und leichteren Antrieb zu wechseln – Stichwort V10. Bei einem V8 wäre der Einzelhubraum zu groß geworden, das hätten die Kolben damals nicht mitgemacht, das war nicht umsetzbar. Der V10 mit einem neuen Chassiskonzept – das war dann der R15 für 2009.

Der V10 war aber auch technisch ein wichtiger Sprung?
Das Einzige, was die Leistung beim Diesel begrenzt, ist der Kolben, weshalb wir schon beim V12 mit Stahlkolben experimentiert hatten. Der Brennraum ist ja im Kolben, dadurch sind die Temperaturen dort sehr hoch, und dann fängt der Aluminiumkolben an zu schmelzen. Wir waren am Anfang skeptisch wegen des Gewichts. Am Ende hat sich herausgestellt, dass der Stahlkolben in Kombination mit dem deutlich leichteren Kolbenbolzen leichter war als die Aluminiumkolben! Den V10 für den R15 haben wir dann von vornherein für Stahlkolben ausgelegt. Und weil der Kolben niedriger war, konnte man auch das Deck absenken.

Wurde auch der Einspritzdruck weiter erhöht?
Durch die Stahlkolben konnte man die Zünddrücke steigern, am Ende lag der Zünddruck bei 240 bar – das ist sehr viel, Serienmotoren haben 160 bar! Damit konnte man auch beim Einspritzdruck nachlegen: Wir hatten mit unter 2000 bar begonnen und konnten beim R15 auf 2600 bar hochgehen. Beim Gewicht waren wir intern etwas enttäuscht, denn das Triebwerk war nur 20 Kilo leichter als der V12.

Peugeot erlebte 2010 in Le Mans das größte Diesel-Fiasko mit vier Motorschäden. Was lief damals schief?
Wenn ich es richtig verstehe, waren damals die Titanpleuel schuld. Wir haben nie Titanpleuel verwendet, und wir hatten gute Gründe dafür. Bei Peugeot wurde das damals durchgepeitscht. Die Motorenleute wussten, dass es nicht halten würde. Die Teamführung glaubte offenbar, dass sie so mehr Leistung finden könnten.

„Le Mans 2011 war das irrste Rennen aller Zeiten, auch weil wir zuvor mit den Unfällen von Rockenfeller und McNish durch die Hölle gingen.“

Ulrich Baretzky

2010 war das letzte Jahr mit den großen Motoren …
Die Diskussion begann schon 2008, auch wegen der Umweltthemen, sodass man sagen konnte, das Motorenreglement hing der Zeit etwas hinterher. Daher wurde in der Folge das Reglement auf 8 Zylinder und 4 Liter Hubraum für 2011 beschränkt. Das war der Auslöser für den Wechsel auf den R18.

Bei Audi folgte das V6-Konzept, das einige Besonderheiten aufwies …
Die Konzeptfrage war schwierig: Klassisch wäre ein Bankwinkel von 60 Grad gewesen, aber die Bauhöhe sprach dagegen. Und ein Bankwinkel von 90 Grad schied wegen der ungleichen Zündfolge aus. Dazu kam die Frage, wohin mit dem Turbolader, weil die Aerodynamik hier auch eine wichtige Rolle spielte. Die Aerodynamiker wollten einen schlanken Motor, um die Abluft am Motor vorbeizuleiten. Am Ende haben wir einen zweiflutigen Monoturbo gewählt: Zweiflutig wegen des Ansprechverhaltens, Monoturbo wegen Bauraum und Platz. Dazu die heiße Seite innen, der Turbo lag im Zylinder-V, der Bankwinkel betrug 120 Grad. So hatte das V6-Konzept den niedrigmöglichsten Schwerpunkt.

Mit dem 3,7-Liter-Triebwerk haben Sie 2011 in Le Mans dann sofort gewonnen?
Das war ein sensationelles Rennen, für mich das emotionalste Rennen, dass ich jemals erlebt habe. Wir haben ja damals zwei Autos verloren, der übrig gebliebene Audi wurde von vier Peugeot gejagt – und am Ende haben wir trotzdem gewonnen, mit 13,85 Sekunden Vorsprung! Das Finale war unglaublich: Lotterer war im Auto, dann gab es einen schleichenden Reifenschaden, aber er musste noch mindestens drei Runden draußen bleiben, sonst wären bis in Ziel zwei Stopps notwendig gewesen. Gleichzeitig mussten wir auch Sprit sparen, sonst hätten wir es nicht bis ins Ziel geschafft – hinterher hat sich herausgestellt, dass es bei Peugeot genauso war. Es war das irrste Rennen aller Zeiten, auch weil wir natürlich zuvor durch die Hölle gingen mit den Unfällen von Allan McNish und Mike Rockenfeller.

Der nächste und letzte große Schritt war dann das Effizienzreglement von 2014?
Das war schon lange überfällig. Und wir freuten uns eigentlich darauf, denn der Diesel ist ja bekanntlich der effizienteste Antrieb, und das Effizienzreglement trug dem Rechnung.

War die Equivalence of Technology (EoT) vielleicht das beste System für ein technikoffenes Reglement?
Das ist richtig. Leider hat die Phase nur kurz gehalten, weil es sehr teuer war. Für uns Ingenieure war das eine goldene Zeit. Leider ist dabei aus meiner Sicht am Ende das effizienteste Antriebskonzept, also der Diesel, hinten runtergefallen, was auch mit der Spezifikation der Kraftstoffe zu tun hatte. Man kann beim Dieselmotor über den Kraftstoff so gut wie nichts beeinflussen, auch nicht die Leistung. Wir sind deshalb bis zum Schluss de facto normalen Tankstellenkraftstoff gefahren. Der Kraftstoff für die Benziner wurde aber auf Klopfbeständigkeit hingetrimmt, damit waren sie effizienter, als der Ottomotor eigentlich hätte sein können – und das war am Ende der Untergang für die Dieseltechnik in Le Mans.

Der Angelpunkt bei Audi war in Le Mans aber immer der Serienbezug, oder?
Richtig, wir haben die Technikgrenzen verschoben. Common Rail war zwar schon vorher da, aber wir sind bis auf über 3000 bar hochgegangen. Das ist ein enormer Druck, wie in 30 Kilometer Wassertiefe. Ein Strahl mit 3000 bar sägt dir auf einen Schlag den Finger ab! Die Serie hat sich bei uns durch die Entwicklung im Rennsport weiterentwickelt, das war der Angelpunkt. Leider interessiert das im Moment niemanden mehr. Wir haben in Le Mans am Ende bei den Dieselmotoren einen Wirkungsgrad von 49 Prozent erreicht. Zum Vergleich: die Formel 1 liegt heute mit ihrem Spezialkraftstoff bei 52 Prozent!

Auf welchen Motor sind Sie besonders stolz? Welcher Motor war der beste?
Der beste Motor ist immer der, der gewonnen hat. Der letzte Motor, mit dem wir erfolgreich waren, war der Vierzylindermotor für die DTM – und auf diesen Motor bin ich auch wirklich stolz, denn die Entwicklung war extrem zäh!

Und der beste Rennmotor, den Sie nicht gebaut haben?
In der Rückschau wahrscheinlich ein Zweitakt-Diesel für das 24h-Rennen in Le Mans. Wenn ich heute einen Startpunkt wählen müsste, dann würde ich für die Langstrecke und Le Mans aber eher einen Wasserstoff-Verbrennungsmotor machen. ■



Gemischtes Doppel

Mercedes-AMG räumte mit dem Team von Hubert Haupt (HRT) bei der ersten Doppelveranstaltung in der Geschichte der VLN beide Siege ab. Die Freude kam jedoch erst zeitverzögert auf – im Sonntagsrennen erbte man den Sieg nach einer Disqualifikation des Octane 126-Ferrari.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist in dieser Saison einfach alles ein bisschen anders. Noch immer durften keine Zuschauer zur Nürburgring Langstrecken-Serie pilgern, dafür bekamen sie zu Hause ein doppeltes sportliches Schmankerl geliefert. Wegen der besonderen Terminsituation aufgrund der Corona-Pandemie fand sowohl am gewohnten Samstag als auch am Sonntag jeweils ein Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie statt. Was vorher einige Kritiker auf den Plan gerufen hatte, spiegelte sich jedenfalls nicht in den Starterzahlen wider. 146 Autos nahmen das erste Rennen in Angriff, 122 das zweite. Weil die provisorische Boxengasse am Limit war, durften die GT3-Teams auch erstmals wieder die üblichen Boxen beziehen.

Der Tenor im Fahrerlager zum Doppelschlag: Der Samstagabend ist herrlich entspannt. Die Teams sparen sich mit der Doppelveranstaltung auch Logistik-Aufwand. Eine Variante, die in Zukunft Trend sein könnte? Eher nicht. Der Grund: Für die zahlreichen Streckenposten entstehen Übernachtungskosten, die sie aus eigener Tasche zahlen müssen und sich so der Aufwand kaum lohnt. Daneben ist der Sonntag einigen Teilnehmern immer noch heilig.

Ginge es nach dem Team von Hubert Haupt (HRT), könnte vermutlich alles so weitergehen wie am vergangenen Wochenende. Wer reist denn nicht gerne mit zwei Gesamtsiegen nach Hause? Zumindest wenn das Ergebnis des Sonntagsrennens so bestehen bleibt, denn das war zum Redaktionsschluss noch vorläufig und die Berufungsfrist noch nicht abgelaufen – doch dazu später mehr.

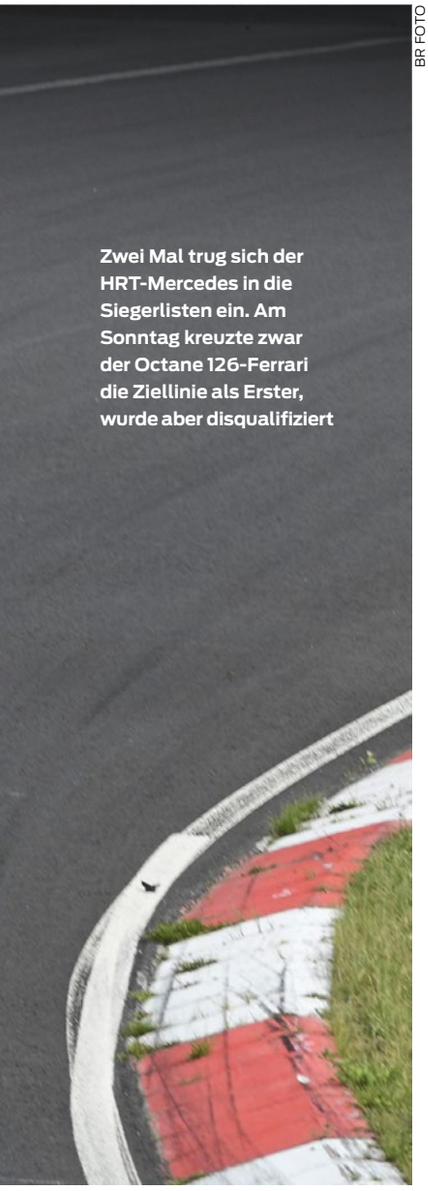
> „Es ist schwierig, die Mercedes auf der Geraden zu überholen. Ich stelle mir das als Pilot etwas langweilig vor."
>
> David Pittard, Walkenhorst

HRT holt ersten Sieg

Dem ersten Lauf am Samstag drückte das neu gegründete HRT-Team, das mit vielen ehemaligen Black-Falcon-Mitarbeitern arbeitet, zweifelsohne den Stempel auf. Es mutete fast schon wie eine Revanche für den Saisonauftakt an. Da hatte man den Sieg nur knapp an den Walkenhorst-BMW abgeben müssen, weil eine Unterschreitung der Mindestboxenzeit eine Strafe bedeutete. Dieses Mal drehten Luca Stolz, Maro Engel, Manuel Metzger und Adam Christodoulou das Blatt um und verwiesen den Walkenhorst-BMW auf den zweiten Rang.

Den Grundstein legte Stolz mit einem sensationellen Start. Er preschte vom dritten Startplatz nach vorne und überholte noch in der ersten Kurve den führenden Schnitzer-BMW. „Ich habe die Reifen stärker aufgeheizt als die Kollegen und das war glaube ich ausschlaggebend", sagte Stolz. „Ich hatte richtig guten Grip in der ersten Kurve. Und wenn du erst mal in Führung bist, profitierst du davon, dass das Auto in der sauberen Luft besser performt."

Bis zur ersten Boxenstopp-Runde gab Stolz das Tempo vor, dicht gefolgt vom Konrad-Lamborghini. Danach splitteten sich die Strategien. Der Walkenhorst-BMW von Mikkel Jensen, David Pittard und Christian Krognes



BR FOTO

Zwei Mal trug sich der HRT-Mercedes in die Siegerlisten ein. Am Sonntag kreuzte zwar der Octane 126-Ferrari die Ziellinie als Erster, wurde aber disqualifiziert



BR FOTO

Manta-Pilot Volker Strycek hat Johannes Scheid nach 40 Jahren (!) in der Bestenliste der Klassensieger abgelöst



BR FOTO

Das Team KCMG hat von Nissan auf Porsche gewechselt und stellte am Sonntag den besten Elfer

kam bereits in der fünften Runde an die Box, weil man am Start zurückgefallen war und nur so mit der folgenden Führungsphase wieder etwas Boden gutmachen konnte. „Den Start habe ich leider versiebt“, gab Jensen kleinlaut zu. „Es war mein erster Start bei einem Nordschleifenrennen, und ich habe schlichtweg auf die falsche Ampel geschaut. Plötzlich hat Martin Tomczyk neben mir Gas gegeben, und ich konnte nur noch reagieren.“

Die HRT-Konkurrenz blieb länger draußen, verkürzte dafür aber den nächsten Stint (7-6-8-7). „Wir haben auf eine Code-60-Phase reagiert und sind so wieder auf der gleichen Strategie wie der BMW gewesen“, erklärte Engel.

Zwar fiel Walkenhorst im weiteren Rennverlauf wieder auf Rang 3 zurück, aber auf den letzten Metern schnappte sich Pittard noch den Zweitplatzierten Fabian Schiller im GetSpeed-Mercedes, der das Podium schließlich mit Maxi Buhk komplettierte. „Generell ist es schwierig, einen Mercedes auf der Geraden zu überholen – ich stelle mir das als Fahrer ein bisschen langweilig zu fahren vor“, feixte Pittard und grinste.

Bei HRT war der Jubel trotzdem groß – schließlich war es der erste Sieg für das Team und der erste mit der neuen Evo-Version des Mercedes-AMG GT3. „Das war speziell“, meinte Engel. „Auch wenn viele altbekannte Gesichter in der Mannschaft sind, gab es doch hinter den Kulissen viel Arbeit.“

Audi erwacht zum Leben

Der Schnitzer-BMW von Martin Tomczyk, Augusto Farfus und Sheldon van der Linde landete nach heftigem Druck von Alex Sims im Rowe-BMW auf Platz 4. Bester Porsche wurde Frikadelli Racing mit Kévin Estre, Michael Christensen und Felipe Fernández Laser auf Platz 6.

Zwischenzeitlich sorgte Estre gemeinsam mit den Markenkollegen Romain Dumas von KCMG und Julien Andlauer von Manthey Racing für einen packenden Dreikampf. Manthey belegte ▷



BR FOTO

Platz 2 für den Car Collection am Sonntag: Winkelhock, Haase, Bortolotti



BR FOTO

Falken erlebte ein Chaos-Wochenende: Ein spektakulärer Brand und Crashs



BR FOTO

Einer der neuen Kult-Lieblinge im Starterfeld: Der Dacia Logan aus der SP3



BR FOTO

Ein Klassensieg kommt selten allein: Mühlner war in der Cup3 zweimal vorn

>> am Ende die achte Position hinter dem zweiten GetSpeed-Mercedes. KCMG komplettierte die Top 10 hinter dem Octane-Ferrari. Der beste Audi (Phoenix Racing) fand sich erst auf dem zwölften Platz wieder. Da kam im Fahrerlager das ein oder andere Gerücht auf, die Marke mit den vier Ringen bluffe eben für die Balance of Performance.

Phoenix-Teamchef Ernst Moser sah das anders: „Wenn du im Qualifying nicht vorne dabei bist, wird es schwierig, da wir im Verkehr nicht die Performance haben, wie wenn du vorne wegfahren kannst."

Ferrari wird disqualifiziert

Und siehe da: Am Sonntag stand der Phoenix-Audi von Mike Rockenfeller, Michele Beretta und Kim-Luis Schramm in der ersten Reihe auf Rang 2 mit einer Rundenzeit von 7.58,906 Minuten. Aber auch insgesamt präsentierte sich Audi am Sonntag in weit besserer Form als noch am Samstag.

Den Ton im Rennen gaben jedoch andere an. Das Duell lautete: Octane 126 Ferrari (Hirschi/Ludwig/Trummer/Grossmann) vs. HRT Mercedes. Zumindest auf den letzten Metern. Während des Rennens gingen die Strategiespielchen der einzelnen Teams so weit auseinander, dass selbst die Ingenieure nicht mehr den kompletten Überblick hatten, wer nun eigentlich direkt gegen wen fuhr.

Das war in der Schlussphase hingegen offensichtlich. Der Ferrari hatte eine Runde früher als der Mercedes den letzten Boxenstopp absolviert und klebte diesem schließlich ab Runde 24 mit nur noch 3,248 Sekunden Rückstand an der Stoßstange. Christodoulou wehrte sich zwar tapfer, hatte aber in Runde 26 am Flugplatz das Nachsehen. „Als ich in Führung war, gab es viele Autos zu überholen. Als er vorne war, dann nicht mehr", erklärte Christodoulou.

Damit war die Chance auf den Gegenangriff dahin. Schon während des Rennens verlor der HRT-Mercedes wertvolle Zeit im Verkehr, als man unter anderem hinter dem Audi R8 von Christopher Mies festhing. Der Ferrari mit Goodyear-Bereifung war bereits das ganze Wochenende mit schnellen Zeiten aufgefallen. In beiden Rennen sicherte man sich die schnellste Rennrunde, im Zeittraining am Sonntagmorgen landete man ursprünglich auf dem dritten Startplatz mit einer Rundenzeit von 7.58,965 Minuten.

Die Freude über den Premierensieg des Teams Octane 126 währte allerdings nicht lange, denn kurz vor Mitternacht wurden die Schweizer nachträglich disqualifiziert. Die Sportkommissare kamen aufgrund von Nachuntersuchungen zu dem Schluss: „Am Fahrzeug mit der Startnummer 26 wurde hinten links ein Reifen mit einer bezeichneten Spezifikation verwendet, die vom Hersteller nicht in der Box1-Liste aufgeführt war."

Zum Hintergrund: Jeder Reifenhersteller muss einen Mustereifen jeder Slick-Spezifikation in Box1 hinterlegen. Weil der entsprechende Goodyear-Reifen nicht gelistet war, wurde der Ferrari disqualifiziert, und das ursprünglich zweitplatzierte HRT-Team machte so nach dem Erfolg am Samstag einen Doppelsieg perfekt. Allerdings blieb das Ergebnis vor Redaktionsschluss vorläufig, da Octane 126 noch Berufung einlegen kann.

Das Podium wurde ergänzt vom Audi-Trio Mirko Bortolotti, Christopher Haase und Markus Winkelhock vom Team Car Collection. Nach der Ferrari-Disqualifikation rückte der Walkenhorst-BMW von Christian Krognes und David Pittard mit aufs Podium. Vierte wurden Raffaele Marciello und Maximilian Götz im GetSpeed-Mercedes vor dem Land-Audi.

Den besten Porsche stellte KCMG auf Position 8. Das gibt Rätsel auf, denn auch hier wundern sich Experten: Die Rundenzeiten sahen nicht so schlecht aus, allerdings fehlen noch die passenden Ergebnisse. ■

NLS, 2. LAUF, 60. ADAC REINOLDUS LANGSTRECKENRENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position #42 Tomczyk/Van der Linde/Farfus (BMW Team Schnitzer, BMW M6 GT3, SP9), 7.59,580 min
Schnellste Runde #26 Grossmann/Trummer/Hirschi/Ludwig (Octane 126 AG, Ferrari 488 GT3, SP9), 7.59,969 min

1.	#16	Engel/Metzger/Stolz/Christodoulou	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#34	Krognes/Pittard/Jensen	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+34,344 sek
3.	#2	Schiller/Buhk	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+42,079 sek
4.	#42	Tomczyk/Van der Linde/Farfus	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+45,209 sek
5.	#98	Sims/Yelloly	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+46,203 sek
6.	#31	Christensen/Estre/Laser	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1.17,728 min
7.	#8	Vaxiviere/Jöns	GetSpeed Performance	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+1.20,253 min
8.	#911	Andlauer/Jaminet/Kern	Manthey-Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1.20,601 min
9.	#26	Grossmann/Trummer/Hirschi/Ludwig	Octane 126 AG	Ferrari 488 GT3	SP9 Pro	+1 .20,813 min
10.	#18	Dumas/Pilet/Olsen	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+1.31,415 min

NLS, 3. LAUF, 52. ADAC BARBAROSSAPREIS (4 STUNDEN) (ERGEBNIS VORLÄUFIG)

Pole-Position #16 Engel/Metzger/Christodoulou/Stolz (Mercedes-AMG Team HRT, Mercedes AMG GT3, SP9), 7.58,675 min

1.	#16	Engel/Metzger/Stolz/Christodoulou	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#32	Bortolotti/Haase/Winkelhock	Audi Sport Team	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+11,031 sek
3.	#34	Krognes/Pittard	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+13,014 sek
4.	#2	Götz/Marciello	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+23,454 sek
5.	#29	Van der Linde/Mies/Drudi	Audi Sport Team	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+23,472 sek
6.	#42	Tomczyk/Van der Linde	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+33,013 sek
7.	#17	Haupt/Buurman/Bastian	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+53,809 sek
8.	#18	Dumas/Pilet/Olsen	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.05,385 min
9.	#5	Kolb/Stippler/Westbrook	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 1.19,229 min
10.	#6	Assenheimer/Baumann/Müller	Mercedes-AMG Team AutoArena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.19,328 min

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Das Werben um Ferrari

Ferrari & Porsche im Visier

Das magische Duell aus der Historie soll wieder aufleben, spätestens im Jahr 2023 – das ist das Ziel des Le-Mans-Veranstalters und WM-Ausrichters ACO. Die Chancen stehen offenbar nicht schlecht, dass der Plan aufgeht.

Von: **Marcus Schurig**

Die Autoindustrie steht vor großen Umwälzungen, die viel Geld kosten. Das Geld wird überall eingesammelt, auch im Motorsport. Die Reglement-Macher haben sich von dem Thema Hochtechnologie vorerst verabschiedet – maximale Kosteneffizienz ist aktuell das beste Argument für Hersteller, um überhaupt noch Motorsport zu betreiben. Der WM-Ausrichter ACO sowie die amerikanische IMSA-Serie haben genau aus diesem Grund das neue Reglement der FIA quasi unterlaufen: 2021 werden die FIA-Hypercars (Prototypen oder Straßenautos, mit und ohne Hybrid) die neue Topklasse bilden. Doch die war Ford, McLaren, Porsche und Ferrari zu teuer. Seit Juni ist klar: Die neuen DPi 2.0 aus Amerika dürfen als LMDh-Autos gleichberechtigt gegen die Hypercars antreten. Der Vorteil: Sie kosten ein Drittel.

Die große Geste, dass der WM-Ausrichter mit den Amis gemeinsame Sache macht, um das FIA-Reglement zu unterlaufen, dient nur einem Zweck: „Wir wollen Porsche und Ferrari in der neuen Topklasse“, sagt ein ACO-Manager. „Wenn diese beiden Marken kommen, werden andere nachziehen, und damit haben wir Stabilität in sehr schwierigen Zeiten.“



MOTORSPORT-IMAGES

Porsche 917 LH gegen Ferrari 512 M in Le Mans – so soll es wieder werden …

Ein Porsche-Insider gibt zu, dass der Zutritt von Ferrari ein Gamechanger wäre: „Wenn Ferrari kommt, haben wir die Unterstützung aus dem VW-Konzern.“ Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta wirbt intern um die Unterstützung für einen Einstieg in die Topklasse. Der kommende Kostendeckel in der Formel 1 spielt ihm in die Hände: Ferrari muss die F1-Abteilung verschlanken, einige Topingenieure könnten an dem Langstreckenprojekt arbeiten. „Wir evaluieren noch die Optionen und wollen dem Vorstand im Dezember einen verbindlichen Vorschlag machen“, erklärt Coletta. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

VOLLES HAUS IM GT3-SPORT

GT-Promoter Stéphane Ratel darf zufrieden sein: Trotz Corona-Pandemie und Wirtschaftskrise ist der Nenneingang für die GT World Challenge Europe als sehr positiv zu bewerten. Im Endurance Cup, der am 26. Juli in Imola in die Saison startet, haben sich 42 Autos eingeschrieben, davon treten 20 Teams mit Profibesatzungen an. Auch im Sprint Cup, wo sich zwei Piloten das Auto bei den Sprintrennen teilen, verzeichnet Ratel mit 23 Fahrzeugen ein gutes Ergebnis. In Kombination sind in beiden Rennserien Fahrzeuge von elf GT3-Herstellern vertreten. „Im März hatten wir das stärkste Feld in der Geschichte der Serie verkündet, mit 53 Nennungen für den Endurance Cup und 33 Einschreibungen im Sprint Cup“, so Ratel. „Dann kam Corona, und die viermonatige Zwangspause hat zwar dazu geführt, dass einige Teams aussetzen müssen, aber das Ergebnis kann man unter diesen Umständen wirklich nur als positiv bewerten.“

12H MONZA: HERBERTH-SIEG

Nach dem Sieg beim 24h-Rennen in Portimão konnte das deutsche Porsche-Team Herberth Motorsport auch das zweite Rennen der Creventic-Serie in Monza erfolgreich abschließen: Diesmal



gelang der Truppe um die Teamchefs Alfred und Robert Renauer sogar ein Dreifacherfolg. Das Trio Jürgen Häring, Taki Konstantinou und Alfred Renauer siegte mit nur 30 Sekunden Vorsprung auf das Schwesterauto von Steffen Görig, Stefan Aust und Klaus Bachler. Auch Platz 3 ging einen GT3-Elfer von Herberth Motorsport.

IGTC: KYALAMI IM DEZEMBER

Der Veranstalter der Intercontinental GT Challenge (IGTC) hat bestätigt, dass die Saison nach der frühzeitigen Absage des japanischen Laufs in Suzuka 2020 nur vier Rennen umfassen wird. Das 8h-Rennen in Indianapolis (3./4. Oktober) sowie das 24h-Rennen in Spa (24./25. Oktober) sollen nach aktuellem Stand wie geplant stattfinden. Das Saisonfinale in Südafrika musste hingegen aus logistischen Gründen um drei Wochen nach hinten verschoben werden und findet jetzt vom 10. bis 12. Dezember in Kyalami statt. Der erste Lauf in Bathurst konnte im Februar noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie ausgetragen werden. Die Verschiebung war notwendig geworden, weil sowohl die GT World Challenge Europa als auch das IGTC-Rennen in Spa wegen der Coronakrise nach hinten verlegt werden mussten.

WEC: LMP1-TESTFAHRTEN

Die LMP1-Teams von Toyota, Kolles und Rebellion Racing testeten in der vergangenen Woche auf dem Circuit Paul Ricard in Südfrankreich. Der Test wurde von Toyota organisiert, um sich auf die Wiederaufnahme der WEC-Saison in Spa am 15. August vorzubereiten. Der Test bestand aus einem separaten Testtag am Dienstag. Die Möglichkeit für einen 34-stündigen Dauertest am Mittwoch und am Donnerstag nahm hingegen nur Toyota wahr.

SPENGLER FÄHRT BEI KOLLES

BMW-Pilot Bruno Spengler wird beim 24h-Rennen in Le Mans



sowie beim WEC-Rennen in Spa für das deutsche LMP1-Team Kolles Racing an den Start gehen. Der 36-jährige Kanadier teilt sich das Cockpit im Enso CLM P1/01 Gibson mit Tom Dillmann, der dritte Fahrer wurde noch nicht benannt.



Die letzten Kilometer von Hans-Georg Bürger: Der Tiga-BMW-Pilot im F280 beim Warm-up zum EM-Lauf in Zandvoort

WILLEM STAAT

Formel-2-Europameisterschaft 1980

Die schwarze Zehn

Im Warm-up zum Formel-2-Europameisterschaftslauf in Zandvoort verunglückte Hans-Georg Bürger schwer. Die Ärzte konnten ihm nicht mehr helfen. 40 Jahre nach seinem tragischen Tod erinnern wir an die deutsche Formel-1-Hoffnung aus der Eifel.

Von: **Dirk Johae**

Das Tor zur Formel 1 hatte Hans-Georg Bürger schon ein gutes Stück aufgestoßen: 1980 stieg der 28-Jährige mit einem BMW-Werksvertrag in die Formel 2 auf. Der Rennfahrer aus Welschbillig in der Eifel steuerte einen Tiga, ein Auto aus dem kleinen Team um Howden Ganley und Tim Schenken, das ursprünglich in die Formel 1 einsteigen wollte. Dieser Plan platzte, jedoch bauten sie stattdessen auf Basis eines March ein Formel-2-Auto auf und starteten mit BMW-Werksfahrer Bürger als One-Man-Show in der mit harten Bandagen ausgefochtenen Europameisterschaft.

Dort war Bürger vor 40 Jahren der dritte deutsche Stammpilot neben Manfred Winkelhock (March) und Jochen Dauer (Chevron). Auch sein österreichischer Freund und Werksfahrerkollege Markus Höttinger gehörte in einem Maurer-BMW zum Feld. Den Saisonauftakt in Thruxton beendete Bürger als Achter. Das folgende Jim-Clark-Gedächtnisrennen in Hockenheim zeigte, dass diese Saison unter schlechten Vorzeichen stand. Für Bürger endete das erste Heimrennen in der Formel 2 schon in der ersten Runde, nachdem ihn der Italiener Oscar Pedersoli in der Passage nach der Ostkurve rustikal von der Strecke gerempelt hatte.

So blieb ihm erspart, das tragische Unglück seines Kumpels Höttinger aus der Nähe erleben zu müssen. Der Maurer-Pilot starb durch das herumfliegende Hinterrad eines Konkurrenten, das ihn mit großer Wucht am Kopf traf. Der Helm des US-Herstellers Simpson war beim harten Aufprall gebrochen. Einen baugleichen Kopfschutz verwendete auch Bürger. Bei seinem eigenen, furchtbaren Unfall in Zandvoort sollte dieser Helm wieder eine Rolle spielen.

Erst im Fahrerlager erfuhr Bürger von Höttingers Tod. Sein Förderer Rainer Braun brachte ihn ins Motorhome von Gerhard Schneider. Der Teamchef von GS-Racing behandelte Bürger und auch Höttinger wie seine Söhne. Der Freiburger förderte Bürgers Formel-2-Einsatz über seine Wohnmobilvertretung und setzte für ihn auch einen BMW M1 in der Procar-Serie sein. Die Rennen im hochklassigen Markenpokal, größtenteils im Rahmen der europäischen Formel-1-Grands-Prix, hatten Vorrang in Bürgers Terminkalender gegenüber den Einsätzen in der Formel 2 – sicher kein Vorteil bei der Weiterentwicklung des neuen Tiga.

„Mein Gespür sagte mir: Das ist einer, der weiß, was er will, ist obendrein sympathisch, freundlich und offenbar gut erzogen."

Rainer Braun über Bürger

Nur eine Woche nach dem Horrorrennen von Hockenheim saß Bürger wieder im Monoposto. Beim Eifelrennen schien der Lokalmatador bestens aufgelegt. Der Einsatz auf der Nordschleife nahe seiner Heimat war gut geeignet, den Tod seines Freundes zumindest für ein Wochenende zu vergessen. Im Rennen war er zunächst sogar Zweiter, bis ihn Manfred Winkelhock im Werks-March kassierte und kurz nach dem Überholmanöver für das zweite Schreckenserlebnis der



WOLFGANG WILHELM

Hans-Georg Bürger

Geburtstag: 1. April 1952
Geburtsort: Welschbillig
Herkunftsland: Deutschland
Gestorben: 22. Juli 1980

KARRIERE
1976: Deutscher Slalommeister
1977: R5-Europapokal (2.)
1978: Formel 3
1979: Dt. F3-Vizemeister (Ralt)
1979: Deutsche Rennsportmeisterschaft (GS-BMW 320)
1979: BMW Procar (3. Hockenheim, BMW Motorsport)
1979: Le Mans (15., BMW M1)
1980: BMW Procar (3. Avus)
1980: F2-EM (Tiga-BMW)

Formel-2-Saison sorgte. Bei weit über 200 km/h wurde der gelbschwarze March am Streckenabschnitt Flugplatz in die Luft katapultiert und blieb in den Fangzäunen hängen.

Bürger verfolgte diesen furchtbaren Unfall vom Logenplatz aus und musste seinen Tiga durch die Trümmerteile lotsen. Dass Winkelhock unbeschadet aus dem Wrack kriechen konnte, bekam er zunächst nicht mit. Als das Schaltgestänge streikte, stellte er sein Auto beruhigt ab.

Nach diesem Unfall brach das Eis zwischen Winkelhock und Bürger. Die beiden verband seither „eine tiefe menschliche Beziehung“ (Winkelhock) wie auch viele Parallelen in ihrer motorsportlichen Laufbahn: „Beide haben wir 1976 mit der Rennerei begonnen, wir haben beide unser gesamtes Geld investiert und sind beide über die gleichen Stationen nach oben kommen“, schrieb Manfred Winkelhock in seiner Kolumne für Sport Auto. Bei Bürger folgte nach dem Slalom der Markenpokal im Renault 5 Alpine. Er wurde Zweiter im Europapokal und gewann die letzten drei Läufe des deutschen Pokals in Folge.

In der Formel 3 kam er unter die Fittiche von Bertram Schäfer. Doch nicht die Vizemeisterschaft rückte den Eifeler ins Rampenlicht, sondern das Procar-Rennen im Rahmen des deutschen GP in Hockenheim. Rainer Braun fädelte den Deal ein: Bürger übernahm den Werks-M1 von Niki Lauda, der im privaten Auto von Ron Dennis' Project Four Team startete. Mit der Trainingsbestzeit und dem dritten Platz hinter Didier Pironi und Hans-Joachim Stuck war das Talent Bürger auf einmal in aller Munde.

BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch ist vom sensationellen Auftritt ebenso begeistert wie der Pressesprecher Kalli Hufstadt: „Bürger fuhr von allen Fahrern den saubersten Stil und traf die Ideallinie am besten.“ Einen BMW steuerte Bürger auch in der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Im Vorjahresauto seines Kumpels Markus Höttinger, jetzt in den Farben des neuen Sponsors lackiert, wurde er bester Pilot mit Saugmotor. BMW sicherte sich die Dienste des großen Talents mit einem Werksvertrag mit Aussicht auf einen künftigen Formel-1-Platz. Ein Meilenstein für den bodenständigen Fahrer, der sämtliches Geld in seine Karriere investiert hatte.

1980 setzte er sich mit dem dritten Platz auf der Avus erneut gut in Szene. Auf dem gleichen Platz rangierte er auch im Rahmen des GP von Monaco, fiel aber aus. Ausfälle prägten ebenfalls seine Saison in der Formel 2 mit dem Tiga. Das Auto war zwar schnell, aber unzuverlässig.

Auch in Zandvoort zeichnete sich keine Besserung ab: Fahrwerksprobleme, Dreher im Abschlusstraining, nur Zwölfter in der Startaufstellung. Am Renntag um 13 Uhr startete Hans-Georg Bürger beim Warm-up ins Verhängnis: Bei Tempo 200 brach sein Tiga in der Scheivlak-Kurve plötzlich nach links aus, mähte die Fangzäune nieder. Ein Holzpfosten traf ihn am Helm, der von der Wucht gespalten wurde. Was eigentlich die Sicherheit erhöhen sollte, wurde für Bürger zur tödlichen Falle. In der Folge dauerte es lange, bis der bewusstlose Fahrer im Amsterdamer Wilhelmina-Hospital eintraf. Bürger starb in der Nacht zum 22. Juli 1980. Doch die Erinnerung an den bemerkenswerten Rennfahrer lebt weiter. ■



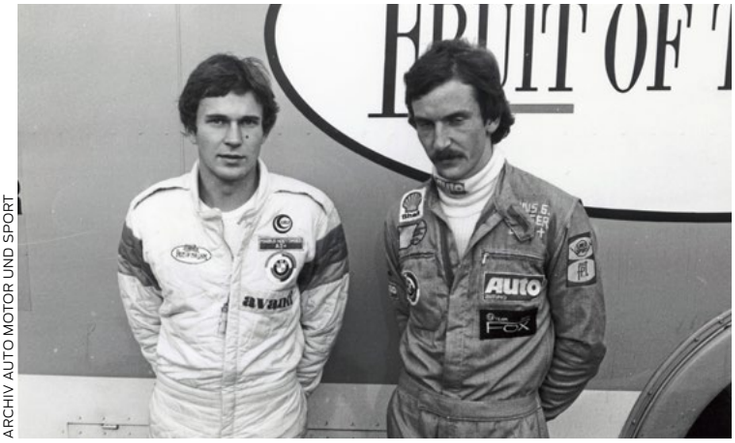
BMW GROUP ARCHIV

BMW Procar hat Vorrang vor Formel 2: Bürger in Monaco 1980



WILLLEM STAAT

Am Haken: Bürgers Unfallauto in Zandvoort mit Startnummer 10



ARCHIV AUTO MOTOR UND SPORT

Freunde im Haifischbecken Motorsport: Bürger (r.) mit Markus Höttinger



BMW GROUP ARCHIV

Bester Saugmotor-Pilot: Rennsportmeisterschaft 1979 im GS-BMW



Moderne Kammerspiele

In den vergangenen Monaten beschleunigte der virtuelle Motorsport ins Rampenlicht – nicht nur auf der Rundstrecke. Doch der Rallyesport zeigt sich auch in der Simulation als wesentlich komplexer, wie ein Besuch beim Deutschen Rallyemeister Fabian Kreim zeigt.

Von: **Reiner Kuhn**

Von wegen aus dem Häuschen; aufgrund der restriktiven Auflagen durch die Corona-Pandemie spielte die Musik in den vergangenen Monaten meist zu Hause. Virtueller Rennsport ersetzt, was in der realen Welt nicht mehr möglich ist. Vom Amateur bis zum Vollprofi trifft man sich am heimischen Simulator zum sportlichen Wettbewerb.

Das von Codemaster im Frühjahr 1998 für die Sony Playstation erstmals vorgestellt Computerspiel „Colin McRae Dirt“ ist nach über zwanzig Jahren und zahlreichen Updates noch immer erste Wahl. Dass die vom WM-Promoter vor vier Jahren initiierte eSports-Weltmeisterschaft mit „WRC 8“ auf einer anderen Simulation basiert, stört nur wenige. Angesichts des ungleich günstigeren und gefahrloseren Fahrerlebnisses ist genügend Platz für mehrere Anbieter.

Wurde der Hirnschmalz vor dem virtuellen Rallyeritt bisher meist in die optimale Abstimmung des bevorzugten Einsatzgerätes investiert, steht mittlerweile auch das Fahrzeugdesign weit oben auf der Agenda. Kleider machen eben Leute. So gesehen schärft Simracing auch die Sinne in Sachen Selbstdarstellung und Marketing.

Grenzen des Darstellbaren

Nicht nur hier unterscheiden sich Einsteiger- und Profiausrüstung kaum. Die simulierten Fahrbedingungen sind nahezu identisch, egal ob man mit einem Plastiklenkrad am Küchentisch vor dem Laptop sitzt oder sich ein Hightech-Cockpit mit mehreren Bildschirmen, hydraulisch betätigten Pedalen, Handbremse und sequenzieller Schaltung in die gute Stube stellt. Denn anders als auf der Rundstrecke verändern sich bei Rallyes die Streckenbedingungen, egal ob auf Asphalt oder Schotter.

Noch können moderne Computersimulationen die durch Kurvenschneiden zunehmend schmutzigeren Asphaltpisten ebenso wenig darstellen wie die sich verändernden Linien und immer tiefer werdenden Spurrillen auf Schotter. Auch bei der im Rallyesport äußerst komplexen Reifenwahl sind im Homeoffice enge Grenzen gesetzt. Am virtuellen Serviceplatz muss man sich für einen Reifen am Fahrzeug entscheiden. Vorne und hinten unterschiedliche Mischungen sind genauso wenig machbar wie das allem voran bei der Rallye Monte Carlo beliebte Über-Kreuz-Montieren von ganz unterschiedlichen Pneus. „Meist wähle ich die risikoreichere Variante“, sagt Fabian Kreim, das Risiko hält sich in Grenzen. „Fliege ich im Simulator auf einer vereisten Passage mit Slicks ab, muss ich ja nur den Reset-Knopf drücken“, so der dreimalige Deutsche Rallyemeister pragmatisch.

Meist ein kurzes Vergnügen

Ob bei DIRT 2.0 oder WRC 8, die Wertungsprüfungen sind meist zwischen sechs und zwölf Kilometer lang. Mehr als 18 WP-Kilometer am Stück haben die Softwareentwickler bisher nicht in petto. Echte Cracks sind nach acht bis neun Minuten Fahrzeit im Ziel.

Auch deshalb werden bei virtuellen Rallyes viele Prüfungen auch in umgedrehter Richtung gefahren, das spart Programmieraufwand. Dumm nur, dass viele Fahrer die kurzen Strecken schnell auswendig kennen und kaum noch auf die Ansagen des virtuellen Copiloten – bei DIRT 2.0 in deutscher Sprache von Tanja Geilhausen eingesprochen – hören. Auch Kreim stellt den Ton meist leiser. „Das liegt aber nicht an Tanja“, stellt er klar. „Der Aufschrieb ist beim Rallyefahren mit das Wichtigste. Bisher kann man aber nur die Geschwindigkeit beim Vorlesen etwas verändern. Viel besser wäre, man könnte seine individuellen Streckennotizen aufnehmen. Das würde allen, vom Anfänger bis zum Profi, etwas bringen.“

Mancher Kollege scheint das ähnlich zu sehen. Als direkt nach dem europäischen Lockdown Ende März die Veranstalter der Azoren-Rallye zur virtuellen Ausgabe über zwölf Wertungsprüfungen riefen, umfasste die Nennungsliste 23 Seiten und 857 Teilnehmer, darunter auch Ex-Europameister Alexey Lukyanuk. Der Russe erstellte sich einen eigenen Aufschrieb und ließ diesen vor dem heimischen Computer von seinem Copiloten vorlesen, es reichte trotzdem nur zu Platz 18. Sieger Pedro Silva zählt ebenso wie der Zweitplatzierte Jon Armstrong zur Elite unter den Simracern. Auch Kreim war auf den Azoren mit von der Partie. Bis zu einem Reifenschaden zur Halbzeit lag der Hesse immerhin in den Top 25. ■



KREIM

Meist mit Sandaletten: Kreim am Steuer des heimischen Rallye-Simulators


KREIM

Mehr als ein Zeitvertreib: Rallyefahren in der virtuellen Welt

„Der Computer hilft, die Sinne zu schärfen“

Keiner turnt so erfolgreich zwischen den Welten wie Fabian Kreim, der auch auf virtuellen Prüfungen zu den Schnellsten zählt. Wir sprachen mit dem 27-Jährigen über Simracing.

Von: **Reiner Kuhn**


KREIM

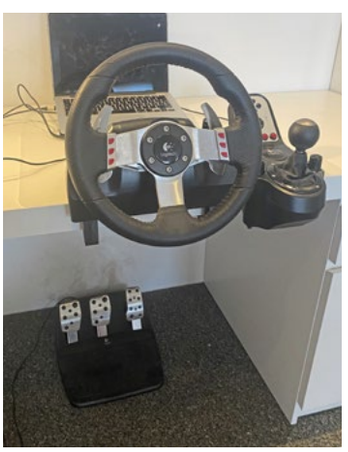
Gewohnte Umgebung: Rallye-Fahrer bevorzugen die Sicht aus dem Cockpit


KREIM

Alles im Blick: Mit dieser Einstellung vermeiden Simracer Reifenschäden


KREIM

Hightech: Hydraulische Bauteile


KREIM

Lowtech: Handbremse am Lenkrad

Was machen Sie gerade?
Ich komme von der Kartbahn. Es geht nichts über das echte Fahren, die physische und psychische Anstrengung, Fliehkräfte und eben auch das Risiko, nach einem Fehler abzufliegen. Vergangene Woche saß ich nach Monaten das erste Mal wieder in einem Rallye-Auto. Okay, es waren nur ein paar Kilometer, aber dieses Glücksgefühl kann dir Simracing einfach nicht geben.

Sie zählen zu den deutschen Topfahrern am Computer?
(lacht) Das weiß man nicht so genau, weil ja die meisten unter einem Spitznamen fahren. Die vergangenen Monate saß ich sehr viel am Computer. Vor allem im April und Mai war es extrem, da sind wir jeden Tag stundenlang Rallyes gefahren. Das macht unglaublich Spaß und hilft, die Sinne zu schärfen. Aber mit dem echten Rallyefahren hat es nur bedingt zu tun.

Jetzt sind wir gespannt …
Natürlich hat man einen Lerneffekt, schon weil man sich mit der Materie beschäftigt. Ich habe als Jugendlicher am Laptop angefangen und mir vor ein paar Jahren dann mein Fabia-Cockpit nachgebaut, mit hydraulischer Handbremse, Pedalbox und sequenzieller Schaltung. Das hat vielleicht 5000 Euro gekostet,

„Bei einer virtuellen Rallye vermöbeln mich Leute, die am Laptop sitzen. Im wahren Leben ist das meist anders.“

Fabian Kreim


KREIM

Fabian Kreim

Geburtstag: 02.10.1992
Geburtsort: Lindenfels (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2013: erste Rallye
2016, ’17 & ’19: Deutscher Meister

mir fahrerisch, aber auch technisch sehr viel gebracht. Dumm nur, dass mich bei einer virtuellen Rallye dennoch Leute vermöbeln, die am Laptop sitzen.

Warum das?
Weil sie zum Beispiel für die Handbremse einen Knopf am Lenkrad nutzen und so nie die Hand vom Steuer nehmen müssen. Gleiches gilt fürs Schalten. Am extremsten ist es, dass die Computerfreaks gar nicht die Cockpitansicht nutzen, um zu sehen, wo in der Simulation die Hinterachse ist, und so Reifenschäden vermeiden. Normalos wie ich bleiben mit dem Heck schon mal irgendwo hängen. Abgesehen von der bescheidenen Reifenwahl geht das bis zum Wettbewerb. Anders als auf der Rundstrecke fahren wir ja nicht wirklich live gegeneinander. Das heißt, die Strecke verändert sich nicht, keiner kommt in den Staub seines Vordermannes oder so. Jeder kann die Prüfung zigmal fahren, üben – und muss dann einmal abliefern. Die meisten machen dies dann ohne Aufschrieb, weil sie die paar Kilometer in- und auswendig kennen. Im wahren Leben ist das meist anders. Und das ist auch gut so. ■

Ende des Abenteuers



MCKLEIN

Wenn den Röhrl schon vor dem Abflug das Geziefer juckte, Sieger wie Wracks aussahen und am Ende mehr als einer heulte, dann war Safari-Rallye. Eigentlich hätte es nächste Woche wieder so weit sein sollen, aber Corona kam dazwischen. So haben wir Zeit, uns zu erinnern.

Von: **Markus Stier**

Wenn Engländer nichts zu tun haben, tun sie zwei Dinge: Erstens gründen sie einen Club, und zweitens denken sie sich verrückte und verschrobene Wettbewerbe aus, was im Idealfall noch einen dritten Genusspunkt bietet: Auf den Ausgang lässt sich wetten. Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es in den britischen Kolonialgebieten im Osten Afrikas zwar nur wenige Automobile, aber mit der East African Automobile Association selbstredend bereits einen Automobilclub.

Motorsport war ein eher seltener Tagesordnungspunkt, außer ein paar Bergrennen auf geschotterten Pisten und einigen kleineren Rundstreckenrennen stand wenig auf der Tagesordnung, zu teuer und kostbar waren die frühen Gefährte. In der Sportabteilung weinte man nach dem Krieg der ersten Großveranstaltung nach: Ein Rennen über 3000 Meilen von Kenias Hauptstadt Nairobi ins südafrikanische Johannesburg und zurück.

Echte Schnapsidee

Erster Versuchsballon nach dem Krieg war die „Rallye rund um den Berg." Der EAAA-Sportvorsitzende Eric Cecil schickte die Teilnehmer einmal um Afrikas zweithöchste Erhebung, den 5199 Meter hohen Mount Kenia. Man müsste so was wiederholen, nur in größerem Stil. Unter durchaus messbarem Alkoholeinfluss heckten Cecil und seine Sportkameraden 1952 ein Rennen rund um den Victoriasee aus. Sie verwarfen die Idee allerdings bald, zu groß schien das Risiko, dass einer der frühen Teilnehmer am Ufer des Kagera-Flusses den Fährmann schmieren würde, die Überfahrt für die Nachfolgenden etwas gemütlicher angehen zu lassen.

Das größte Hindernis aber war kein geografisches. Es fehlte schlicht an Unterstützung der Club-Oberen für so ein aufwendiges und teures Ereignis. Auf einen traurigen Anlass folgte ein freudiger. Elisabeth Alexandra Mary Windsor, Kronprinzessin von England, weilte im Februar 1952 in den Aberdare-Bergen im Norden Nairobis, als sie vom Tod ihres Vaters George VI erfuhr. Umgehend schlugen Cecil und seine Sport-Spießgesellen eine Rallye zu Ehren der neuen Königin vor, deren offizielle Krönung für den 2. Juni 1953 angesetzt war. Vier Tage zuvor, am 29. Mai legte der Neuseeländer Edmund Hillary seiner Queen den Mount Everest zu Füßen, die britischen Kenianer die „Coronation Safari Rally", deren Startschuss einen Tag später fiel. Die wilde Jagd ging nicht nur durch Kenia, sondern auch durch Uganda und Tansania, das damals noch Tanganjika hieß, und endete unmittelbar am Tag vor der Krönungszeremonie in London.

Die Rallye fand genügend Teilnehmer und Sponsoren und wurde aus dem Stand zur Institution. Dass die ausufernde Route nach wenigen Jahren eingedampft und ausschließlich auf kenianischem Territorium abgehalten wurde, tat der Sache keinen Abbruch. Ab 1960 in „East African Safari Rally" umgetauft, war sie für die Fahrer ein großer, masochistischer Spaß und für ihre Sportgeräte eine unfassbare Tortur, was sich unter den Automobilherstellern zügig herumsprach. Alsbald in den Frühling auf das Osterwochenende und damit in die Regenzeit verlegt, kämpften sich tapfere VW Käfer und biedere Mercedes-Limousinen durch den Schlamm. Als sich die frühen Top-Drifter vom Schlage eines Erik Carlsson in den Sechzigern an der „Safari" versuchten, soffen sie allesamt ab oder scheiterten an der Technik. Die Einheimischen, von gebürtigen Kenianern, Exil-Briten bis zu schwedischen Auswanderern, drehten den Stars eine lange Nase. Sie wussten erstens besser, wie die damals seriennahen Autos aufzurüsten oder zu schonen waren, und zweitens hatten die Cleveren an den größten Schlammlöchern Scouts oder Mud Cars postiert, die sie flugs aus der Bredouille zogen, wenn das Rallye-Gerät feststeckte.



MCKLEIN

1955: In den frühen Jahren dominierten Heckmotoren und kurze Hosen

Für die maximale Demütigung der ambitionierten Ausländer sorgten die beiden indischstämmigen Brüder Joghinder und Jaswant Singh, die 1965 in einem Buckel-Volvo triumphierten. „Die Flying Sikhs“ fuhren mit Turban über die Zielrampe.

Ihren Ruf als härteste aller motorsportlichen Nüsse erlangte die Safari-Rallye nicht zuletzt dadurch, dass zweimal lediglich sieben Autos ins Ziel kamen. Aber je unerreichbarer ein Gipfel, desto mehr Bergsteiger zieht er an. Mit großem Aufwand des Ford-Werksteams und großem fahrerischen Talent eines jungen Finnen brach die Kombination Hannu Mikkola und Escort Mk1 nach 20 Jahren den Fluch, dass Ausländer in Afrika nichts reißen können.

EM-Lauf in Afrika

Nur ein Jahr später hob der Weltmotorsportverband FIA die Rallye-Weltmeisterschaft aus der Taufe. Die Safari, zuvor schon der einzige außereuropäische Lauf der Rallye-EM, war von Anfang an fester Bestandteil des Programms und – abgesehen von 1995 während der Herrschaft von FIA-Präsident Max Mosley und seinem unseligen Rotationskalender – blieb die Rallye in Afrika bis 2002 auch durchgehend im Kalender.

Schon in den ersten Jahren hatte sich herumgesprochen, dass sich erwiesene Zuverlässigkeit bei der Safari durchaus in höhere Verkaufszahlen ummünzen ließ. Immer mehr Werksteams versuchten sich mit immer größerem Aufwand. Die Achtziger waren die Zeit der großen Eskalation, in der Flugzeuge die Topteams aus der Luft vor Hindernissen wie Buschtaxis oder Elefanten warnten und Mechaniker als Luftlandetruppe mit kompletten Hinterachsen Havarien beseitigten. Die Hersteller bauten spezielle Chassis ausschließlich für den Prestige-Auftritt in Afrika, allen voran Toyota, mit sieben WM-Siegen die erfolgreichste Marke in Kenia. Die Truppe von Ove Andersson unterhielt sogar eine feste Niederlassung in Nairobi, um ständig vor Ort testen zu können.

Doch um die Jahrtausendwende waren immer weniger Teams bereit, solch gewaltigen Aufwand für nur eine Rallye zu treiben, zudem pochten FIA und Vermarkter auf ein einheitliches Format aller WM-Läufe. Eine Jagd über 4000 Kilometer über öffentliche Straßen passten nicht in das gewünschte Korsett.

Der Veranstalter bemüht sich, verkürzt 2002 die Strecke. Erstmals wird nur noch auf abgesperrten Prüfungen gegen die Stoppuhr gefahren, ein zentraler Servicepark in Suswa ersetzt die Jagd der Service-Transporter quer durchs ganze Land. Der Härtegrad stimmt immer noch. Marcus Grönholms Peugeot 206 WRC verendet nach wenigen Kilometern mit Motorschaden. An Juha Kankkunens Hyundai schweißen die Mechaniker im Dreieck dicke Stahlrohre ins Heck, der Federbeindom hinten links war komplett weggebrochen. Beifahrer Denis Giraudet hockt 50 Kilometer auf der Heckklappe des Citroën Xsara von Thomas Radström, weil vorne ein Rad fehlt. Gleiches gilt für Richard Burns, der sich an der Einfahrt zum Servicepark im weichen Sand festgräbt. Wenige Meter vom rettenden Service entfernt, buddelt und wühlt der Weltmeister unter den Augen seiner hilflosen Mechaniker und Ingenieure im weichen Vulkanstaub, bis er wegen Zeitüberschreitung heulend aufgeben muss. Am Ende feiert Colin McRae im Ford Focus seinen letzten großen Sieg.

Die Rallye ist ein Fest, nur ist kaum jemandem zum Feiern zumute. Es fehlt an politischem Rückhalt und an Geld. Die 50. Ausgabe der härtesten WM-Rallye der Welt ist auch die letzte. Ab 2003 wird die Safari nur noch für historische Autos ausgeschrieben. Erst 2017 fordert der aktuelle FIA-Präsident Jean Todt immer lauter eine Rückkehr nach Afrika.

Als Schatten ihrer selbst ein Dasein in der Afrikanischen Meisterschaft fristend, findet sie ihren Weg in den WM-Kalender 2020, obwohl die Test-Rallye im Juli 2019 ein Abklatsch ist: Wenige Prüfungen, ausschließlich auf privatem Farmgelände ausgetragen und auf teils so weichem Sand, dass bis auf zwei sämtliche Teilnehmer trotz Allradantrieb steckenbleiben. Trotz aller Kritik steht der kenianische Staat ebenso hinter dem Comeback wie FIA-WM-Promoter und auch die Hersteller.

Neben fünf weiteren Rallyes fiel auch die Rückkehr der Safari der Coronakrise zum Opfer. Die Zahl der WM-Läufe wird 2021 deutlich reduziert. Bisher sind nur neun Austragungsländer bestätigt, eines davon ist Kenia. ■



MCKLEIN

1972: Erstmals siegt mit Hannu Mikkola ein Nicht-Afrikaner


MCKLEIN

1994: In den Hochzeiten fährt kein Werksteam ohne Luftunterstützung



MCKLEIN

2002: Weltmeister Richard Burns strandet heulend beim 50. Jubiläum


MCKLEIN

2019: Der Test für die WM-Rückkehr ähnelt eher der Dakar als der Safari



FESSL

Als gäbe es keine Pandemie: Dicht gedrängt stehen die Zuschauer bei der Rally Bohemia

International

Funktioniert das?

Aktuell heißt es in Europa: Rallyes ohne Zuschauer! Doch am vergangenen Wochenende zeigte sich beim Meisterschaftsauftakt in Tschechien die Krux von Sportveranstaltungen im öffentlichen Raum.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit wenigen Wochen drehen sich auch im Rallyesport wieder die Räder. Nach ersten kleineren Sprintrennen folgen nun auch größere Veranstaltungen.

Während man in Deutschland oder Österreich weiter warten muss, feierte am ersten Juli-Wochenende die portugiesische Meisterschaft ihren Restart. Am vergangenen Wochenende folgte Tschechien mit seinem Saisonauftakt.

Die aktuellen Corona-Auflagen sind bekannt, allen voran die Abstandsregelung. Anders als bei der unterschiedlich gehandhabten Maskenpflicht sind in nahezu allen EU-Ländern noch immer größere Menschenansammlungen auf engem Raum verboten.

Für Rallye-Veranstalter eine Gratwanderung, denn eine Reduzierung der Zuschauerpunkte hilft zwar, den eigenen Aufwand, allem voran beim Personal zu reduzieren, nicht aber, den Zuschaueransturm im öffentlichen Raum zu kontrollieren, wie sich bei der mit knapp 90 Teilnehmern breit besetzten Rally Bohemia schon am trüben Samstag zeigte. Mancherorts standen die Zuschauer dicht gedrängt am Streckenrand, um zu erleben, wie nach zwei Tagen und 18 Wertungsprüfungen Václav Pech (Ford Focus WRC) vor dem Meister und Skoda-Werksfahrer Jan Kopecký sowie Hyundai-Junior Jari Huttunen siegte.

Die FIA-Verantwortlichen sollten gewarnt sein. Während man beim EM-Auftakt in Rom Ende Juli die Abstandsregelungen mittels strenger Kontrollen und personalisierter Zugangsberechtigungen über eine eigene Rallye-App erfüllen will, fehlt es für den Anfang September folgenden WM-Restart in Estland noch immer an einem klaren Konzept, in dem auch der Umgang mit den Zuschauern im öffentlichen Raum thematisiert wird. Ohne dies droht womöglich die vorzeitige Absage. ■

Rallye-WM

Vier Starts für Katsuta

Takamoto Katsuta wird weiter am Steuer eines Yaris WRC sitzen. Toyota lässt seinen Junior bei vier der fünf noch ausstehenden WM-Läufe los.

Sowohl bei der Rallye Monte Carlo als auch in Schweden fuhr Toyota-Werksjunior Takamoto Katsuta in die Top 10. Sechs weitere WM-Starts im Yaris WRC sollten folgen.

Doch im März kam die Coronakrise, und das Nachwuchsprogramm stand auf der Kippe. Doch nun gaben Toyota-Gazoo-Motorsportpräsident Shigeki Tomoyama und Teamchef Tommi Mäkinen grünes Licht für die Fortsetzung. Das heißt: Auch für Katsuta endet die Corona-Zwangspause am 1. August. Dann nimmt er an der finnischen Rally Kokkola teil, um wieder zurück in den Wettkampfmodus zu finden. Denn einen Monat später geht es zum neuen Weltmeisterschaftslauf nach Estland. Danach sollen die WM-Rallyes in Deutschland, auf Sardinien und in Japan folgen. ■ RK



TOYOTA

Anschlussprogramm: Toyota-Sportpräsident Tomoyama mit Junior Katsuta

Rallye-EM

Deutsches Gipfeltreffen

Nicht nur die kontinentale Elite trifft beim EM-Auftakt in Italien aufeinander. Neben Marijan Griebel, Albert von Thurn und Taxis sowie Dominik Dinkel startet nun auch Fabian Kreim.

Mit Spannung wird die Nennliste für den EM-Auftakt erwartet, die diese Woche veröffentlicht wird. Man rechnet mit einem proppenvollen Feld von über 50 Fahrzeugen aus der kontinentalen Topklasse R5. Neben der versammelten italienischen Elite um Giandomenico Basso und Andrea Crugnalo haben sich neben diesen EM-Assen Topfahrer wie Craig Breen oder Oliver Solberg angesagt.

Aus Deutschland reist nicht nur das EM-Trio Marijan Griebel (Citroën), Albert von Thurn und Taxis sowie Dominik Dinkel (beide Skoda) an. Fabian Kreim will sich nach dem Gewinn der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) erneut in der Rallye-EM beweisen und wechselt vom Skoda Fabia in einen VW Polo, den der 27-Jährige vergangene Woche einen Tag intensiv testete. ■ RK



STÄUDTEN

Probegalopp: Kreim beim ersten Test im noch ungewohnten VW Polo

sport auto AWARD 2020

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2020 WÄHLEN UND EINEN **FORD FOCUS ST** GEWINNEN.

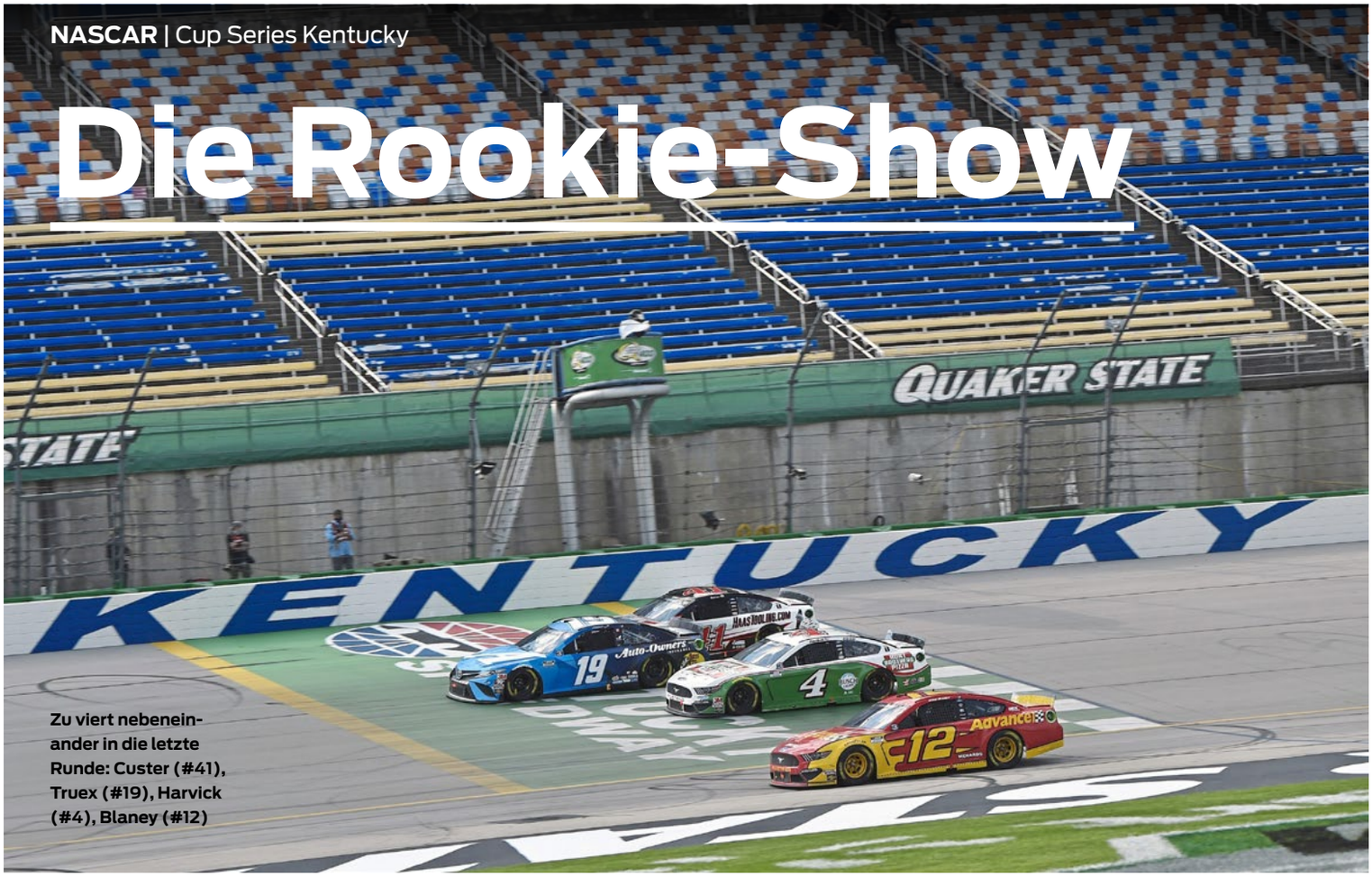
Jetzt im Handel oder versandkostenfrei bestellen: www.sportauto.de/lesen



Unverbindl. Abb.:
FORD Focus ST 2.3 ECO-BOOST

FORD FOCUS ST mit Styling Paket
(Farbe Tropical-Orange Metallic)
im Wert von **41.265.00 €** inkl. MwSt. (UPE)

Die Rookie-Show



Zu viert nebeneinander in die letzte Runde: Custer (#41), Truex (#19), Harvick (#4), Blaney (#12)

MOTORSPORT IMAGES

Cole Custer (Ford) hat in Kentucky seinen ersten Sieg in der höchsten NASCAR-Liga eingefahren. Auch die weiteren Rookies sorgten für positive Schlagzeilen.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit diesem Sieger hätten wohl die wenigsten gerechnet. Und viele hätten wohl auch gedacht, er würde es niemals in die Victory Lane des Cups schaffen, obwohl Custer in den unteren Ligen natürlich durchaus Erfolge vorzuweisen hat. Trotzdem stieß es vielerorts auf Unmut, als er zum Nachfolger von Daniel Suárez verkündet und 2020 in den Cup befördert wurde. Er habe den Sitz nur bekommen, weil er der Sohn des langjährigen Stewart-Haas-CEO Joe Custer sei. Doch in Kentucky strafte er seine Kritiker Lügen.

Über weite Strecken des Rennens sah es danach aus, dass Teamkollege Aric Almirola endlich seinen ersten Cup-Sieg seit Talladega 2018 würde einfahren können. Er lag insgesamt 128 der 267 Runden in Führung – so lange fuhr der Mann aus Florida mit kubanischen Wurzeln noch nie an der Spitze des Feldes.

Doch nachdem er Stage 1 und Markenkollege Brad Keselowski Stage 2 gewonnen hatten, übernahmen im letzten Segment andere Protagonisten das Heft. So war Martin Truex Jr. (Toyota) 86 Runden vor Schluss erstmals in Führung gegangen, nachdem er das Rennen von ganz hinten hatte aufnehmen müssen. Grund: Sein Auto war durch die technische Voruntersuchung gerasselt.

Four-Wide im Finale

Pünktlich zur entscheidenden Phase war der zweifache Kentucky-Sieger aber zur Stelle und führte bis zum Fallen der Zielflagge weitere 56 Runden an. Doch insgesamt vier Gelbphasen allein in den letzten 37 Runden führten das Feld immer wieder zusammen. Auch die Entscheidung um den Sieg fiel unmittelbar nach einem Restart. Das Spitzenduell zwischen Truex und Harvick im dritten Stewart-Haas-Ford wurde eingangs der letzten Runde um Ryan Blaney (Ford) und Cole Custer erweitert, die zu viert(!) nebeneinander in die erste Kurve einbogen.

Custer behielt auf der ganz äußeren Linie fahrend die Oberhand, während Martin Truex Jr. und Kevin Harvick sogar noch kollidierten. „Da habe ich mich einfach verschätzt“, entschuldigte sich Truex bei Harvick, der aber dennoch als Vierter die Zielflagge sah. Auch Blaney fiel nach einem Kontakt bis auf P6 zurück.

Custer aber konnte richtig jubeln: Er hielt Truex bis zum Zielstrich hinter sich und ist der erste Fahrer seit Chris Buescher 2016 in Pocono, der in seiner Rookie-Saison einen Sieg im NASCAR-Oberhaus feiern kann. Dabei hatte er bis zum Rennen in Kentucky noch keine einzige Führungsrunde gedreht.

„Es ist unglaublich. Ich hätte nicht gedacht, dass wir hier herkommen und gewinnen“, staunte auch Custer beim Sieger-Interview nicht schlecht. Mit Christopher Bell (Toyota) und Tyler Reddick (Chevrolet) schafften es noch zwei weitere Vertreter des starken Rookie-Jahrgangs 2020 in die Top 10 des Rennens – eine Premiere in der Cup-Historie! Und das, obwohl in Zeiten fehlender Trainingssessions die alten Hasen doch Vorteile haben sollten. Nach dem Sieg darf Custer auch beim heutigen (Mittwoch) All-Star-Rennen starten. ■

NASCAR CUP SERIES

Sparta/Kentucky (USA)
17. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Cole Custer (USA)	Ford
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
6.	Ryan Blaney (USA)	Ford
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 17 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	675 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	587
3.	Blaney (Ford)	580
4.	Elliott (Chevrolet)	575
5.	Logano (Ford)	564
6.	Hamlin (Toyota)	553
7.	Truex Jr. (Toyota)	543
8.	Almirola (Ford)	504
9.	Bowman (Chevrolet)	498
10.	Kurt Busch (Chevrolet)	492



NASCAR

Erster Cup-Sieg: Cole Custer

DTM

Die nahe und die ferne Zukunft

Die DTM hat beim Herstellertest in Spa den Härtetest bestanden. Nun steht dem Saisonstart am 1. August nichts mehr im Wege. In Sachen Zukunft gibt es neue Entwicklungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach weit über 200 Runden beim Test kann man wohl mit Fug und Recht behaupten: Die DTM ist Spa-tauglich. Audi-Pilot Benoît Tréluyer spulte insgesamt 109 Runden ab. Die liefen ebenso problemlos wie die rund 130 Runden bei Augusto Farfus, der für BMW fuhr. Während Audi mit dem Testauto im Rockenfeller-Design fuhr, nahm Farfus im Einsatzauto von Sheldon van der Linde Platz. „Der Test ist ohne Probleme verlaufen. Ich konnte sehr viele Kilometer abspulen und denke, dass wir genug Daten für das Team generieren konnten“, berichtete der DTM-Vizemeister von 2013. Audi ließ wissen, man habe wichtige Erkenntnisse und Daten gesammelt, um für den Auftakt-Event gewappnet zu sein.

Kommt die „GT3 Plus“?

Wie es um die langfristige Zukunft der Serie aussieht, ist dagegen immer noch fraglich. Wie aus unterschiedlichen Quellen zu hören ist, scheint eine Art „GT3 Plus“ momentan die wahrscheinlichste Variante für 2021 und darüber hinaus zu sein. Will heißen: Man nimmt GT3-Autos und pumpt sie ein wenig auf. 2012 gab es das in der damals mit GT3-Boliden ausgetragenen GT1-WM bereits. Damals beinhalteten die Modifikationen aber lediglich etwas lautere Abgasanlagen sowie eine angepasste BOP.

Die DTM will anscheinend wieder in Richtung 600-PS-Marke unterwegs sein. So würde man sich nicht nur durch das Format, sondern auch technisch vom ADAC GT Masters (je nach Auto ca. 500 PS) unterscheiden. ■



BMW

Eau Rouge/Raidillon: Kein Problem für die DTM-Autos des Jahres 2020



ADAC

Dicht gedrängtes GT3-Feld – das Bild auch in der DTM ab Saison 2021?

BTCC

Start in die Hybrid-Zeit

Beim Goodyear-Reifentest der BTCC fuhr letzte Woche auch der für 2022 geplante Hybrid seinen ersten Testeinsatz. Bilanz der Elektro-Premiere.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch in der BTCC heulen wieder die Motoren, vergangene Woche Dienstag und Mittwoch versammelten sich 27 Autos und ihre Piloten zum Reifentest in Snetterton. Die Augen richteten sich dabei ganz besonders auf ein weißhellblaues Auto mit der „Startnummer“ 2022. In diesem modifizierten Toyota Corolla des Speedworks-Teams schlummerte nämlich nichts anderes als die Zukunft der Tourenwagenserie.

Der erstmals auf der Rennstrecke getestete Hybrid-Antrieb bestand die Feuertaufe bei wechselhaften Bedingungen mit Bravour. Ein vorsorglich angesetzter dritter Testtag wurde sogar gecancelt, nachdem das geplante Programm im Rahmen des zweitägigen Tests absolviert war. „Wir haben den Hybrid regelmäßig aktiviert und es hat sehr gut funktioniert. Das wird das Racing bereichern“, stellte Testfahrer Darren Turner zufrieden fest.

Ab 2022 soll die von Cosworth Electronics entwickelte Elektropower als Überhol- respektive Verteidigungswerkzeug genutzt werden können, bis einschließlich 2022 kommen weiterhin die reinen Zweiliter-Vierzylinder-Turbomotoren zum Einsatz.

Wie sich der Hybrid im Rundenzeitenvergleich schlug, wurde nicht bekannt gegeben. Dafür zeigte sich das restliche Feld wieder eng beisammen. Auf trockener Strecke setzte der amtierende Privatfahrer-Meister Rory Butcher (Ford) die Bestzeit. ■



BTCC

Feuertaufe bestanden: Der BTCC-Hybrid spulte erste Testkilometer ab

NACHRICHTEN

WTCR: MAGNUS STEIGT AUS EUROPA-SERIE AUF

Der letztjährige TCR-Europe-Pilot und zeitweise -Tabellenführer Gilles Magnus steigt in die WTCR auf. Beim Team Comtoyou Racing wird der Belgier mit einem Audi RS 3 LMS an den Start gehen und dort Teamkollege von Tom Coronel und Nathanaël Berthon. Die Saison startet am 12./13. September am Salzburgring.

WTCR: DREIKAMPF UM DEN ESPORTS-TITEL

Während die WTCR-Fahrer also noch acht Wochen auf den realen Saisonstart warten müssen, geht die eSports-Saison in die finale Phase. Beim vorletzten Saisonevent im virtuellen Macau holten sich Mikel Azcona (Cupra) und WTCR-Champion Norbert Michelisz (Hyundai) je einen Laufsieg. Sie liegen in der Tabelle knapp hinter Leader Yann Ehrlacher (Lynk & Co).



CEV

Raus das Bein: Lukas Tulovic (#3) beginnt, sich in der Spitzengruppe der Moto2-EM zu etablieren

Achterbahnfahrt

Die erste Standortbestimmung ist erfolgt, Lukas Tulovic und das Kiefer Racing Team gehören zur Moto2-EM-Spitze. Dirk Geiger kämpft in der Moto3-Junior-WM aber wie David gegen Goliath.

Von: **Anke Wieczorek**

Portugal ist abgehakt in diesem Jahr, und die großen Titelfavoriten in der Moto2-EM stehen mit Yari Montella und Niki Tuuli auch schon fest. Beim Saisonauftakt in Estoril setzten sich der Italiener und der Finne in beiden Rennen schnell von den Verfolgern ab. Nachdem sich der Deutsche Lukas Tulovic im ersten Lauf den dritten Platz sichern konnte, sah im zweiten Rennen alles nach einer Wiederholung aus. Der zuerst rundum eingekeilte Kalex-Pilot vom Kiefer Racing Team war im Begriff, die Lücke nach vorn zu schließen, als ihm das Vorderrad einklappte. Ein klassischer Rennsturz.

Vergangenes Wochenende auf dem Autódromo Internacional do Algarve in Portimão brachte sich Tulovic in der ersten Startreihe wieder in eine optimale Ausgangsposition. Teamchef Jochen Kiefer äußerte sich zufrieden: „Es handelt sich hier um eine sehr schwierige Rennstrecke. Es ist wie Achterbahnfahren, es geht hoch und runter. Du musst überall anbremsen, und du siehst oft nicht, was als Nächstes kommt." Und Kiefer meint: „Lukas macht seine Sache gut. Step by step geht es vorwärts. Montella und Tuuli sind eine andere Liga, aber in Jerez sind wir ihnen ebenbürtig. Den Kurs kennt Lukas gut, dort hat er schon viele Kilometer gemacht. Es würde mich wundern, wenn wir dort nicht ganz vorne dabei sind."

Supertalent aus Italien

Yari Montella ist 20 Jahre alt. Seinen Namen sollte man sich merken. Nikki Tuuli hat sich bereits einen gemacht: Der 24-jährige Finne gewann 2012 den deutschen Yamaha-R6-Dunlop-Cup, und er war 2019 der erste Sieger eines MotoE-Rennens auf dem Sachsenring.

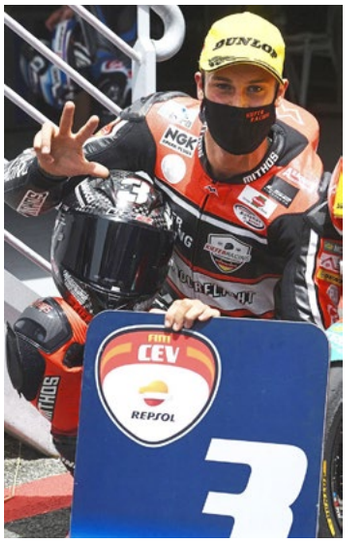
Montella wie auch Tuuli fuhren jetzt in Portimão 1.45er-Rundenzeiten im Qualifying. Tulovic führte die geballte 1.46er-Horde an. Aber auch für den 20-jährigen Baden-Württemberger wäre eine bessere Zeit machbar gewesen. Kiefer nimmt kein Blatt vor den Mund, wenn er sagt: „Wir haben ihm ein komfortables Motorrad hingestellt. Die Zeit hat er selbst verbockt." Die beiden verbindet ein Einjahres-Vertrag. Was danach kommt, ist ungewiss. Kiefer lässt jedoch wissen: „Wir werden Lukas nicht im Weg stehen, falls ein WM-Team kommt und ihn haben will."

Kiefer lockt die Superbike-WM

Nach 15 Jahren in der MotoGP befindet sich das Kiefer Racing Team selbst noch in der Orientierungsphase. Nicht nur die Motorsportfans in Deutschland waren bis ins Mark erschüttert, als es für die erfolgreiche Traditionsmannschaft plötzlich keinen Startplatz mehr gab und sie sich deshalb in der wesentlich ruhigeren Europameisterschaft aufstellte. Doch inzwischen hat Jochen Kiefer festgestellt: „Ich will gar nicht mehr zurück in die MotoGP-Welt. Die 20 Rennen in aller Welt muss ich nicht mehr haben. Da ist die Luft raus. Was mir gefallen würde, wären die Veranstaltungen in der Superbike- und der Supersport-WM. Da tendiere ich hin, vielleicht ergibt sich im kommenden Jahr schon eine Chance. 13 Stationen auf dem Kalender, wobei nur wenige in Übersee stattfinden, sind überschaubar."

Auch die Coronakrise sorgte für viele Turbulenzen. Von ihr wurde Steffen Rüdiger, der Crewchief von Dirk Geiger in der Moto3 Junior-WM, eiskalt erwischt. Rüdiger war eigentlich als Techniker für die Yamaha von

Jonas Folger in der IDM Superbike 1000 vorgesehen gewesen, doch in der deutschen Topserie musste wegen der Corona-Beschränkungen ein Rennen nach dem anderen abgesagt werden. Plötzlich stand Rüdiger ohne Job da. Der Anruf vom Team Cuna de Campeones PrüstelGP mit dem Moto3-Junior-Angebot kam deshalb wie gerufen. Dass auch die IDM noch einen Kalender mit vier Veranstaltungen durchgeboxt hat, ist für Rüdiger ein Glücksfall in jeder Hinsicht: „In den letzten Jahren haben sich die Veranstaltungen zum Teil überschnitten. Durch die Corona-Situation hat sich alles positiv verschoben. Ich kann überall dabei sein."


CEV

Lukas Tulovic: Podest in Estoril


PRUESTEL

Dirk Geiger: Der einzige Deutsche in der Moto3-Junior-WM muss noch viel lernen

Geiger macht Fortschritte

Dass sein Schützling Dirk Geiger in der Moto3-Junior-WM noch keine Bäume ausgerissen hat, ist anhand der Ergebnisse ersichtlich. Beim Auftaktrennen in Estoril stürzte der Mannheimer auch noch in der zweiten Runde nach einer Kollision mit einem anderen Fahrer. In Portimão sprang zuletzt der 23. Startplatz heraus. Doch hinter den Zahlen stehen noch mehr handfeste Tatsachen. „Dirk bemüht sich", erzählt Rüdiger. „Die Strecke ist neu für ihn. Wir sind bis auf 1,6 Sekunden an die Spitze herangekommen. Die Jungs sind verdammt schnell." Und der Schleizer ergänzt: „Einige fahren schon länger in der Klasse oder kommen aus dem MotoGP Rookies Cup. Andere bekommen sogar Werksunterstützung oder zumindest Unterstützung von den Grand-Prix-Teams, die hier ihren Nachwuchs aufbauen." Christian Lundberg, Technischer Direktor des Leopard Teams aus der Moto3-WM, weilte höchstpersönlich in Portimão.

Da die Rennen erst am Montag und somit leider nach Redaktionsschluss ausgetragen wurden, informieren wir Sie, liebe Leser, in der kommenden Ausgabe über die Ergebnisse, Highlights und Hintergründe. ■


CEV

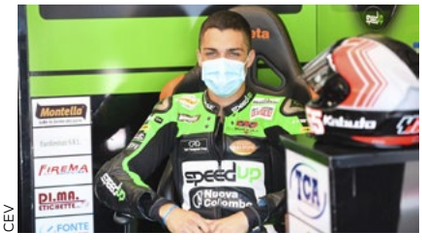
Moto3 in Estoril: Xavier Artigas (#43) vor Salvador (#38) und Acosta (#37)

MOTO3-JUNIOR-WM ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Xavier Artigas (E)	Honda	29.59,328 min
2.	Pedro Acosta (E)	KTM	+0,003 s
3.	Adrian Fernández (E)	Husqvarna	+0,925 s
4.	José Julian Garcia (E)	Honda	+1,450 s
5.	Daniel Holgado (E)	KTM	+1,454 s
6.	David Salvador (E)	KTM	+1,514 s

WM-STAND

1.	Artigas	25 Punkte
2.	Acosta	20
3.	Fernández	16
4.	Garcia	13
5.	Holgado	11
6.	Salvador	10
7.	Cook	9


CEV

Yari Montella: Andrea Boscoscuros neueste Entdeckung für die Moto2-EM

MOTO2-EM – 1. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yari Montella (I)	Speed up	30.36,300 min
2.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+1,048 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+6,011 s
4.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	+6,063 s
5.	Piotr Biesiekirski (POL)	Kalex	+10,522 s
14.	Kevin Orgis (D)	Suter	+44,149 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yari Montella (I)	Speed up	30.34,598 min
2.	Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+3,698 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	+15,550 s
4.	Alejandro Medina (E)	Kalex	+19,502 s
5.	Xavi Cardelús (AND)	Kalex	+19,587 s
6.	Taiga Hada (J)	Kalex	+19,928 s

EM-STAND

1.	Montella	50 Punkte
2.	Tuuli	40
3.	Zaccone	29
4.	Medina	23
5.	Cardelús	20
8.	Tulovic	16
16.	Orgis	2

ETC – 1. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	David Alonso (E)	Honda	29.01,906 min
2.	Iván Ortolá (E)	Honda	+6,019 s
3.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+6,737 s
4.	Marco Morelli (E)	Honda	+6,957 s
12.	Noah Dettwiler (CH)	Honda	+31,424 s
14.	Phillip Tonn (D)	Honda	+32,004 s

ETC – 2. RENNEN ESTORIL

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	David Alonso (E)	Honda	29.00,334 min
2.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,888 s
3.	Alberto Ferrández (E)	Honda	+0,878 s
4.	Zonta vd Goorbergh (NL)	Honda	+10,922 s
18.	Noah Dettwiler (CH)	Honda	+38,969 s
19.	Philipp Tonn (D)	Honda	+39,283 s

CUP-STAND

1.	Alonso	50 Punkte
2.	Ferrández	32
3.	Ortolá	27
4.	Piqueras	20
5.	Tapia	19
18.	Dettwiler	4
20.	Tonn	2



Nichts wie es war?

REPSOL

Nach vier Monaten Zwangspause geht am nächsten Wochenende die Motorrad-WM wieder los. Haben sich in dieser Zeit die Kräfteverhältnisse möglicherweise verändert?

Von: **Imre Paulovits**

Endlich: Diese Woche brüllen die Motoren wieder los. Nach einer gefühlten Ewigkeit versammelt sich das Motorrad-WM-Paddock wieder und versucht dort anzuschließen, wo es in Katar aufgehört hat. Dies wird aber trotz der Anstrengungen aller Beteiligten gar nicht so einfach sein. Die Teams müssen wegen der neuen Beschränkungen, mit denen die Dorna erst erreichen konnte, dass Grands Prix in der Coronazeit überhaupt stattfinden können, auf einen Teil ihres Stabes verzichten.

Ebenfalls ein wichtiger Faktor ist, wie sich einzelnen Teams finanzieren und wie sich die Krise auf ihre Geldgeber ausgewirkt hat.

In der MotoGP stemmen die Werke den größten Teil der Kosten, und der weltweite Zusammenbruch des Marktes hat sie alle getroffen. Doch während in Japan weitgehend weitergearbeitet werden konnte, stand in Italien über zwei Monate alles still. Auch in Österreich konnte nur mit Minimal-Belegschaft gearbeitet werden. Zwar dürfte sich jeder Techniker in seinem Home Office Gedanken gemacht und mit anderen über Online-Konferenzen ausgetauscht haben. Doch die Ergebnisse dieser im Motorsport noch nie da gewesenen Arbeitsform werden sich in der Praxis erst noch beweisen müssen. In einem Sport, der von Entwicklung getrieben wird, und das bei einer Leistungsdichte, in der kleinste Nuancen zum Tragen kommen, könnten sich die Kräfteverhältnisse also bereits verschoben haben.

Auch auf die Fahrer haben sich die besonderen Umstände ausgewirkt. Die, die im März noch an Verletzungen laborierten, sollten jetzt fit und ohne Sorgen in die Saison starten. Allen voran Weltmeister Marc Márquez, dessen Schultermuskulatur durch eine Nervenverletzung bei einer OP beeinträchtigt worden war. Er hatte nun Zeit, um sich wieder aufzubauen. Da sein Team bei der Saisonvorbereitung technisch in eine Sackgasse geraten war, dürften die Titelverteidiger die größten Nutznießer der Zwangspause sein.

Formdifferenzen?

In den letzten Jahren hat das Training mit dem Motorrad zwischen den Rennen enorm zugenommen und das fahrerische Niveau noch weiter gesteigert. Da Jack Miller in Australien uneingeschränkt Motocross fahren konnte, während seine Kollegen in Andorra, Spanien und Italien höchstens mit Fitnessgeräten in den Garten konnten, glaubten einige bereits an einen Vorteil zugunsten des Australiers. Nachdem nun alle wieder mit Motorrädern trainieren und die KTM- und Aprilia-Piloten sogar testen konnten, dürfte sich dies wieder relativiert haben.

In den kleineren Klassen geht es bei vielen Teams um das finanzielle Überleben. Die deutschen Intact und Prüstel GP-Teams sind nach eigener Aussage gut aufgestellt, das gilt auch für die Vorbereitung ihrer Fahrer. Alle werden sich nun mit frischen Kräften in die Saison stürzen. Und auch wenn bei den Vorsichtsmaßnahmen, den leeren Tribünen und ebensolchen Fahrerlagern alles eine gewöhnungsbedürftige Stimmung haben wird, wird sich doch die treibende Kraft des Motorradsports durchsetzen: der Kampfgeist. Und darauf können wir uns freuen. ■



POLARITY PHOTO

Tetsuta Nagashima (#45) vor Tom Lüthi (#12): Die Moto2-WM-Favoriten?



POLARITY PHOTO

Moto3: Nach Entwicklungsstopp wird weiterhin mit engen Rennen gerechnet

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2020

TERMINE 2020

8. März:	GP Katar/Losail
19. Juli:	GP Spanien/Jerez
26. Juli:	GP Andalusien/Jerez
9. August:	GP Tschechien/Brünn
16. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
23. August:	GP Steiermark/ Red Bull Ring
13. September:	GP San Marino/ Misano
20. September:	GP Emilia Romagna/ Misano
27. September:	GP Katalonien/ Barcelona
11. Oktober:	GP Frankreich/Le Mans
18. Oktober:	GP Aragón/Motorland
25. Oktober:	GP Teruel/Motorland
8. November:	GP Europa/Valencia
15. November:	GP Valencia/Valencia
TBA:	GP Argentinien/ Termas de Río Hondo
TBA:	GP Thailand/Buriram
TBA:	GP Malaysia/Sepang

ZEITPLAN

GP Spanien/Jerez
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 17. Juli 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, 18. Juli 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
125.35-12.50	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, 19. Juli 2020		
8.20-8.40	Moto3	Warm-up
8.50-9.10	Moto2	Warm-up
9.20-9.40	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP20
5	Johann Zarco (F)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP19
9	Danilo Petrucci (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP20
12	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
20	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1
27	Iker Lecuona (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
29	Andrea Iannone (I)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
35	Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
38	Bradley Smith (GB)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP20
44	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
46	Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
53	Tito Rabat (E)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP19
63	Francesco Bagnaia (I)	Pramac Racing	Ducati D16 GP20
73	Álex Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2020

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS
7	Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Speed Up Racing	Speed Up
10	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
11	Nicolò Bulega (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
12	Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	American Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
21	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up Racing	Speed Up
22	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Temporary Forward	MV Agusta
27	Andi Farid Izdihar (RI)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
33	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex
40	Héctor Garzo (E)	Flexbox HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	American Team	Kalex
44	Arón Canet (E)	Aspar Team	Speed Up
45	Tetsuta Nagashima (J)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
55	Hafizh Syahrin (MAL)	Aspar Team	Speed Up
57	Edgar Pons (E)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex
62	Stefano Manzi (I)	MV Agusta Temporary Forward	MV Agusta
64	Bo Bendsneyder (NL)	NTS RW Racing GP	NTS
72	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex
87	Remy Gardner (AUS)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex
88	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
97	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex
99	Kama Daniel Bin Kasmayudin (MAL)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
5	Jaume Masia (E)	Leopard Racing	Honda
6	Ryusei Yamanaka (J)	Estrella Galicia 0,0	Honda
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
9	Davide Pizzoli (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
11	Sergio Garcia (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda
12	Filip Salac (CZ)	Snipers Team	Honda
11	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
14	Toni Arbolino (I)	Snipers Team	Honda
16	Andrea Migno (I)	Sky Racing Team VR46	KTM
17	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda
21	Alonso Lopez (E)	Sterilgarda Max Raing Team	Husqvarna
23	Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
24	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
25	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
27	Kaito Toba (J)	Red Bull KTM Ajo	KTM
40	Darryn Binder (ZA)	CIP Green Power	KTM
50	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert Prüstel GP	KTM
52	Jeremy Alcoba (E)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	Boe Skull Rider Facile Energy	KTM
55	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
70	Barry Baltus (B)	CarXpert Prüstel GP	KTM
71	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM
73	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM
75	Albert Arenas (E)	Aspar Team	KTM
79	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda
82	Stefano Nepa (I)	Aspar Team	KTM
89	Khairul Idham Pawi (MAL)	Petronas Sprinta Racing	Honda
92	Yuki Kunii (J)	Honda Team Asia	Honda
99	Carlos Tatay (E)	Reale Avintia Racing	KTM



Jonathan Rea: Inoffizieller Superbike-Rekord in Barcelona, nah an den MotoGP-Zeiten

KAWASAKI

Rea regiert wieder

Nachdem die Test-Bestzeit zwei Wochen zuvor in Misano an seinen Herausforderer Scott Redding ging, machte Superbike-Weltmeister Jonathan Rea in Barcelona Nägel mit Köpfen und fuhr neuen Rekord.

Von: **Imre Paulovits**

Beim Test in Misano herrschte noch vorsichtige Katerstimmung. Doch beim letzten gemeinsamen Test vor der WM-Fortführung wurden wieder alle Register gezogen. Doch an einem änderte das nichts: Das Duell der beiden WM-Kontrahenten, dem Titelverteidiger Jonathan Rea auf der Kawasaki und seinem Herausforderer Scott Redding auf der Werks-Ducati, ist bereits voll entbrannt, und Kawasakis Rekordweltmeister ließ seiner Scharte mit dem Sturz in Misano eine furiose Bestzeit folgen.

Als es am Vormittag des zweiten Tages mit Qualifyern auf Zeitenjagd ging, durchbrach Jonathan Rea als erster Superbiker die 1.41er-Grenze. Redding wollte kontern, doch dann blieb seine Ducati stehen. Mit dem Reservemotorrad unterbot er Reas Zeit, doch dieser legte noch mal nach und fuhr 1.40,450. So schnell war noch kein Superbike in Barcelona. Der Quali-Rekord der MotoGP, den Jorge Lorenzo 2018 aufstellte, liegt bei 1.38,680, sein Rundenrekord im Rennen bei 1.40,021, die schnellste Rennrunde von Marc Márquez lag im Vorjahr bei 1.40,507.

Doch wenn dies die Statistiker von den Stühlen riss, dass Rea mit einem zufriedenen Gesicht abreiste, hatte einen anderen Grund: Während der Weltmeister mit seiner Kawasaki wieder Schritt für Schritt weiterkam, strauchelten seine Konkurrenten: Redding hatte drei technische Defekte zu beklagen, die Yamaha konnten diesmal nicht mithalten und Toprak Razgatlioglu hatte einen furchterregenden Sturz. „Was mich am meisten freut ist, dass mein Motorrad jetzt optimal einlenkt – ein Problem, das wir besonders in Jerez nie richtig in den Griff bekommen haben“, freute sich Rea. „Am letzten Tag bin ich dann zunächst mit einem Rennreifen, dann mit einem weichen Reifen und schließlich mit zwei Qualifyern gefahren, und die Zeiten kamen ganz von selbst. Aber mein Basis-Setup ist jetzt ein anderes. Ich weiß nicht, ob es daran liegt, dass ich während des Lockdowns meinen Fahrstil geändert habe, oder an den hohen Temperaturen. Ich habe dann am Nachmittag, als es am heißesten war, noch einmal beide Motorräder über die Renndistanz gescheucht. Ich denke, wir sind jetzt bereit für die WM in Jerez.“



KAWASAKI

Sandro Cortese: Sofort gute Pace, viele neue Teile durchprobiert

Fortschritt bei BMW

BMW hinterließ in Barcelona ebenfalls einen sehr starken Eindruck. Tom Sykes und Eugene Laverty probierten neue Teile, die während der Pause produziert wurden, und Sykes fuhr die drittschnellste Zeit. „Wir hatten bereits einen sehr produktiven Test in Oschersleben, und nach diesem Test bei heißen Temperaturen, die wir sicherlich auch bei den nächsten Rennen haben werden, fühle ich mich wirklich wohl auf dem Motorrad“, grinste Sykes von einem Ohr zum anderen. „BMW hat während des Lockdowns einen Superjob gemacht, wir haben hier sehr viel an der Abstimmung gearbeitet. Wir brauchen noch etwas Zeit, aber wir sind auf dem richtigen Weg.“

Das Honda-Werksteam griff nie in das Geschehen an der Spitze ein. Es war der erste Test für Leon Haslam und Álvaro Bautista nach dem Lockdown überhaupt, und viele der japanischen Techniker waren noch nicht angereist. So galt es erst einmal, dass die Piloten wieder ihren Rhythmus finden. Es wurde viel an der Abstimmung gearbeitet, und die Daten wurden mit den Ingenieuren in Japan abgeglichen. Aber Honda wird vor dem WM-Auftakt einen privaten Test einschieben, bei dem die Japaner dabei sein werden und ohne neugierige Blicke noch einmal neue Teile getestet werden.

Sandro Cortese fuhr am ersten Vormittag gleich die sechstschnellste Zeit und zeigte damit, dass er während der Pause nichts von seinem Speed verloren hat. Dann widmete er sich einer langen Reihe von Tests, wobei er viele neue Teile probierte, die das Pedercini-Team während des Lockdowns gefertigt hatte. „Die Jungs haben daheim sehr viele neue Teile produziert. Es hat richtig Spaß gemacht, nach so langer Zeit wieder zu fahren – ich freue mich schon richtig auf den WM-Auftakt in Jerez.“ ■

BESTZEITEN

1.	Jonathan Rea (GB) Kawasaki	1.40,450
2.	Scott Redding (GB) Ducati	1.40,606
3.	Tom Sykes (GB) BMW	1.40,959
4.	Alex Lowes (GB) Kawasaki	1.41,137
5.	Toprak Razgatlioglu (TR) Yamaha	1.41,218
6.	Eugene Laverty (IRL) BMW	1.41,494
7.	Michael v. d. Mark (NL) Yamaha	1.41,697
8.	Loris Baz (F) Yamaha	1.41,881
9.	Chaz Davies (GB) Ducati	1.41,903
13.	Sandro Cortese (D) Kawasaki	1.42,187

MotoGP

Espargaró zu Honda

Ein lang kursierendes Gerücht fand nun endgültig seine Bestätigung: Pol Espargaró wird 2021 Teamkollege von Marc Márquez im Honda-Werksteam.

Von: **Imre Paulovits**

Wäre es nicht schon seit Wochen durchgesickert, hätte es jetzt die Sensation schlechthin sein können: Der Bruder des achtfachen Weltmeisters Marc Márquez wird ohne einen einzigen Rennkilometer aus dem Honda-Werksteam in das LCR Satelliten-Team abserviert und durch den aktuellen KTM-Werkspiloten Pol Espargaró ersetzt. So ist es nur noch die Bestätigung all der Vorkommnisse, die die letzten Wochen mit sich gebracht haben. Pol Espargaró, 2013 Moto2-Weltmeister und zuvor jahrelang erbitterter Gegner von Marc Márquez von den Kinderklassen des spanischen Motorradsports bis zur Moto2-WM, kann sich nun mit dem anderthalb Jahre jüngeren Márquez erstmals mit gleichen Waffen messen. Er unterschrieb einen Zweijahresvertrag bei Repsol-Honda für 2021/22.

Die Verpflichtung Espargarós löst trotzdem einen ganzen Erdrutsch aus: Honda löste auch die Option auf Álex Márquez ein, allerdings wird der Moto2-Weltmeister von 2019 bei LCR fahren, wo deshalb Cal Crutchlow seinen Vertrag nicht verlängert bekommt.

Auch bei Petronas-Yamaha wurde ein Platz besetzt: Die Malaysier verlängerten den Vertrag von Franco Morbidelli um weitere zwei Jahre. Die spannendere Frage um den zweiten Platz bleibt aber unbeantwortet. Nimmt ihn Valentino Rossi ein? ■



MOTOGP

Pol Espargaró: Das Ziel erreicht, mit dem gleichen Bike wie Márquez zu fahren

Northern Talent Cup

Drei Rennen in der IDM

Der Northern Talent Cup startet in seiner Debütsaison im Rahmen der IDM auf dem Sachsenring, dem Lausitzring und dem Hockenheimring.

Von: **Anke Wieczorek**

Auf dem Sachsenring wurde der Northern Talent Cup letztes Jahr beim Grand Prix von Deutschland vorgestellt, jetzt wird er auf der legendären Rennstrecke in Sachsen sein Debüt feiern. Am 7./8. September werden insgesamt 24 Fahrerinnen und Fahrer im Alter zwischen 12 und 17 Jahren als fest eingeschriebene Teilnehmer mit 45 PS starken 250er-KTM RC4R erstmals am Start der neuen Serie stehen, die Talenten aus Nord- und Zentraleuropa den Weg in die MotoGP ebnen soll. Auch eine Woche später auf dem Lausitzring werden die jungen Fahrerinnen und Fahrer wieder antreten, genauso wie beim Saisonfinale in Hockenheim vom 25.–27. September. „Für uns ist es eine besondere Auszeichnung, dass drei Läufe des NTC im Rahmen unserer Serie ausgetragen werden“, sagt Normann Broy, Serienmanager der IDM.

Vom 29.–30. August wird es ein gemeinsames Training für den NTC in Oschersleben geben, ein vierter Lauf ist für die noch nicht terminierte Superbike-WM-Runde in Assen vorgesehen. ■



DI TRAPANI

Ein Traum wird endlich wahr: Bald werden die Cup-Maschinen auch fahren

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am Mittwoch (15. Juli) beginnt die Wiederaufnahme der WM mit einem Testtag. Bei den Tests von KTM und Aprilia sowie denen der Testfahrer von Ducati und Suzuki hat sich gezeigt, dass sich vor allem die Augen der MotoGP-Fahrer nach einer längeren Pause erst wieder an die enormen Geschwindigkeiten gewöhnen müssen. Dazu müssen sich die Teams erst an die neue Arbeitsweise gewöhnen. So werden die MotoGP-Teams am Mittwochvormittag und -nachmittag jeweils 90 Minuten testen, die Moto2- und Moto3-Teams dürfen jeweils zweimal 40 Minuten üben.

MOTOE

Auch die Elektro-Meisterschaft mit den identischen Energica-Rennmaschinen wird in Jerez am Start sein. Sie werden den Testtag am Mittwoch um 8.30 Uhr mit einer 30-Minuten-Sitzung beginnen und am Mittag und späten Nachmittag jeweils weitere zweimal 30 Minuten fahren. Am Freitag hat die MotoE um 11.50 und 16.05 Uhr jeweils 30 Minuten freies Training, am Samstag finden zur selben Zeit das dritte freie Training und die E-Pole statt. Das Rennen über sieben Runden startet am Sonntag um 10.05 Uhr. Dominique Aegerter (Intact GP) freut sich bereits wieder aufs Rennfahren, Lukas Tulovic (Tech3 E-Racing) reist direkt von der Moto2-EM aus Portimão an.

MOTORRAD-WM

FIM und Dorna hatten sich die vier Überseerennen in Thailand, Malaysia, Argentinien und den USA noch für den Herbst als Option freigehalten, doch wie nicht anders zu erwarten war, ist der Grand Prix of the Americas in Austin/Texas nun offiziell abgesagt worden. Die Corona-Entwicklung in den USA ist derzeit beängstigend und eine Lockerung der Reisebeschränkungen bis dahin nicht zu erwarten.



Das Ende vom Anfang

Das erste internationale Rennen auf dem Sachsenring nach der Wende wurde auch das letzte. Doch dieses erste Aufeinandertreffen von Ost und West begründete bei Zuschauern, Aktiven und Organisatoren gleichermaßen den Enthusiasmus, der zum heutigen Sachsenring-GP führte.

Von: **Imre Paulovits**

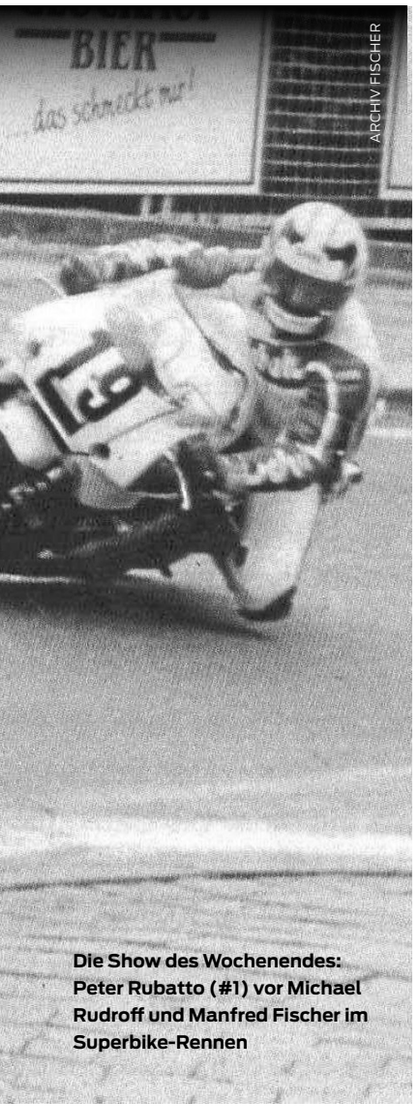
Der Anblick beim Sachsenring-Rennen am 8. Juli 1990 hatte etwas Unwirkliches. Auf der großen Wiese tummelten sich riesige Trucks und pompöse Verkaufsstände, nur wenige Meter weiter parkten Trabis und triste, vergraute Aufschriften bewarben DDR-Firmen und ihre Produkte. Die vermeintlich neue Welt der Ostdeutschen prallte auf die Wirklichkeit, die ihnen die Geschichte für 45 Jahre aufgezwungen hatte.

Zu dieser Zeit erlebte der Motorsport auf der Westseite des Eisernen Vorhangs gerade seine Boom-Jahre. Zigarettenwerbung brachte viel Geld, sportliche Motorräder beherrschten einen riesigen Markt und ein engagierter Promoter machte aus der Deutschen Superbike-Meisterschaft die lukrativste nationale Motorradserie Europas. Auf der Ostseite pflegten engagierte Privatleute ihre mit viel Aufopferung und Heimarbeit zusammengestellten Eigenbauten, in denen heute nicht mehr vorstellbare Variationsgabe und Handwerkskunst einige wenige mit Westmark eingekauften Spezialteile mit den in Kellern und in Schwarzarbeit in den Kombinaten gefertigten Komponenten vereinige. Einzig bei der damals aufstrebenden Sound-of-Singles-Serie trafen sie auf ähnlich gesinnte Enthusiasten aus dem Westen. Doch auf ihrem Sachsenring, einem Straßenkurs, der bereits fünf Jahrzehnte Dramen und legendäre Kämpfe gar mit Weltmeisterschafts-Prädikat erlebt hatte, stellten sie sich stolz der Herausforderung.

Durch schwere Jahre

Vor 1972 war das Sachsenring-Rennen als Großer Preis der DDR der WM-Lauf mit den meisten Zuschauern. Doch nachdem 1971 Dieter Braun gewonnen und die Deutsche Nationalhymne für kollektiven Ungehorsam gesorgt hatte, ließ die DDR-Führung nur noch Fahrer aus dem Ostblock zu. Dadurch waren die Zuschauerzahlen zwei Jahrzehnte lang geschrumpft, doch im Hinblick auf die West-Stars aus der Pro Superbike rechnete man wieder mit einem Auflauf wie einst zu WM-Zeiten. Und so rüstete auch die gesamte Industrie des Westens, um den neuen Markt zu erschließen. „Der Aufmarsch, der betrieben wurde, übertraf sogar den in der Pro Superbike um Welten“, erinnert sich Superbiker Manfred Fischer heute. „Es war ganz wie bei einem Grand Prix.“ Zigarettenhersteller, Motorradimporteure, Zubehör-

> „Wie uns die Fans feierten, wie sie uns empfingen und was sie alles über uns wussten, das hatten wir im Westen so noch nicht erlebt.“
>
> Manfred Fischer



ARCHIV FISCHER

Die Show des Wochenendes: Peter Rubatto (#1) vor Michael Rudroff und Manfred Fischer im Superbike-Rennen

Riesen und alles, was damals Rang und Namen in Motorradkreisen hatte, buhlte um die Gunst der potenziellen Neukunden.

Der DDR-Verband ADMV und der Ortsklub von Hohenstein-Ernstthal hatten zwar langjährige Erfahrung mit dem Sachsenring-Rennen, doch sehr wenig damit, was auf sie zukommen sollte. Dazu war die Strecke von der Entwicklung im internationalen Motorsport längst überholt worden. Zwar wurden zwei Schikanen angelegt, eine im letzten schnellen Bergab-Waldstück und eine vor dem Ortseingang, dazu wurden das schnelle Bergabstück, die Queckenberg-Kurve und große Teile der Ortsdurchfahrt verbreitert. Aber die schnelle Strecke durch die Wälder und die engen Kurven zwischen den Häusern von Hohenstein-Ernstthal hatten mit den damals bereits über 150 PS starken Superbikes und 500ern trotzdem etwas Gespenstisches an sich.

„Dazu hatten wir überhaupt keine Erfahrung mit den Westdeutschen“, erinnert sich Organisationsleiter Bernd Riedel. „Wir wussten nicht, wie wir wen einschätzen sollten und waren natürlich froh über jede Hilfe.“ So bot sich der ehemalige Hein-Gericke-Teamchef Rolf Schäfer an, die Werbung und Vermarktung im Westen zu übernehmen. Er brachte zwar ein stattliches Aufgebot zusammen, aber, wie sich später herausstellte, auch eine Menge unerfüllter Versprechen.



MOTORRENNSPORTARCHIV JORDAN

Zwei Welten: Die alte Rennstrecke und das gewaltige Industrieaufgebot



ARCHIV FISCHER

Der letzte Sieger am alten Sachsenring: Manfred Fischer auf der Honda RC 30



MOTORRENNSPORTARCHIV JORDAN

Superbike-Podest: Peter Rubatto, Manfred Fischer und Michael Rudroff (v. l.)

Der Ortsklub hatte Kontakt zum ADAC Nordrhein, und Ex-Seitenwagen-Weltmeister Max Deubel, der damals der Sicherheitsinspektor bei der FIM und der OMK war, schaute sich die Strecke an. „Er hatte mir unter vier Augen geraten, die alte Strecke nach diesem Rennen nicht weiter zu verfolgen, weil sie sicherheitstechnisch von den Kosten nicht beherrschbar war. Aber für dieses Rennen hatte noch der ADMV die Sporthoheit.“

Superbike-Spektakel

Als der TT-erfahrene Peter Rubatto die Strecke sah, war ihm klar, was zu tun war. „Wir wussten, dass wir hier nicht ans Limit gehen, sondern nur ein schönes Show-Rennen für die Zuschauer fahren durften“, verriet der 2018 leider an Krebs verstorbene „Mr. Superbike“ nach dem Rennen. Doch die Show, die er, Urbayer und 500er-WM-Pilot Michi Rudroff und Ex-500er-Europameister Manfred Fischer boten, vergaßen die Fans für ein Leben nicht mehr. Der Rundenrekord mit 2.55,4 Minuten, was einem Schnitt von 176,798 km/h entsprach, stammte noch von Giacomo Agostini aus dem Jahr 1968. Dass „Ago“ selber bis 1972 nie wieder so schnell gefahren ist, hatte wohl seinen Grund. 22 Jahre später fuhr Rubatto mit über 50 PS mehr und Slicks mit 2.51,2 Minuten und 181,220 km/h Schnitt neuen Rundenrekord. Ganze 4,2 Sekunden war er schneller als Ago – ätzten die Besserwisser. Nur: Die beiden Schikanen kosteten mindestens 15 Sekunden. Vor allem die im Wald bremste die Motorräder von weit über 200 auf 30 km/h zurück.

Dafür gab es einige Positionskämpfe an der Spitze, und Manfred Fischer ließ Rubatto zum Schluss stehen und brachte seine Honda RC 30, so wie einige Jahre zuvor seine 500er beim EM-Lauf auf dem alten Brünn-Straßenkurs, zum Sieg. „Wie uns die Fans danach gefeiert haben, das war unbeschreiblich“, erinnert sich Fischer. „Dazu diese Begeisterung, mit der sie uns schon bei unserer Ankunft empfangen



MOTORRENNSPORTARCHIV JORDAN

Nicht mehr zeitgemäß: Trotz Verbreiterung war die Ortsdurchfahrt gefährlich



MOTORRENNSPORTARCHIV JORDAN

Bernhard Findeisen (#19) bezahlte das Rennen mit seinem Leben

haben, wie sie alles über uns wussten, obwohl sie uns noch nie gesehen hatten, das war einfach etwas, das wir aus dem Westen nicht kannten."

„Wenn heute jeder nur noch von dem Superbike-Rennen auf dem Sachsenring redet, ist das unfair gegenüber all den Motorsportlern aus dem alten Ostblock, die mit ihren Entbehrungen dieses Rennen am Leben gehalten und auch an diesem Wochenende gegen die Westler

„Max Deubel hatte schon im Vorfeld geraten, nicht mehr in den alten Kurs zu investieren. Franz Rau brachte die Idee, das Rennen als Übergang nach Most zu verlegen."

Bernd Riedel

besten Motorsport geliefert haben", erinnert sich Johannes Kehrer, der damals selbst in zwei Klassen aktiv war und noch zwei Jahrzehnte später bei internationalen Straßenrennen zeigte, auf welch hohem Niveau die DDR-Piloten ihre Kunst verstanden.

Es war aber lange nicht alles Gold, was auf dem Sachsenring glänzte. Statt der erwarteten über hunderttausend Zuschauer kamen nur 60 000. Wenige Tage zuvor war die Währungsunion erfolgt, und viele Ostdeutsche waren entweder vorsichtig mit ihren D-Mark oder gaben sie beim Einkaufen im Westen aus. Dazu wurde der alte Sachsenring an seinem letzten Rennwochenende von der Realität überschattet: Mit Bernhard Findeisen, Reiner Tews und Edgar-Peter Leyer gab es drei Todesopfer. Damit war jede Diskussion um eine Weiterführung gelaufen. Auch für die meisten ostdeutschen Fahrer, die über so lange Jahre ihren Sport aufrechterhalten hatten, war Ende 1990 Schluss. „Die wenigsten konnten sich konkurrenzfähiges Material kaufen, mit den Eigenbauten war nichts mehr zu holen, so haben viele aufgehört", erinnert sich Johannes Kehrer.

Phönix aus der Asche

Trotzdem lebte das Sachsenring-Rennen weiter. „Franz Rau, der die Pro Superbike organisierte und mit dem sich ein richtig gutes Verhältnis entwickeln sollte, kam mit der Idee, dass wir das Rennen nach Most verlegen sollten", erinnert sich Bernd Riedel. Der Enthusiasmus in der Region zog auch andere an. So halfen ADAC, ÖAMTC und die deutsche Industrie bei der Errichtung des Verkehrssicherheitszentrums, und die Stadtväter hatten bei dessen Aufbau immer ein Auge darauf, dass sich daraus eine Rennstrecke machen lässt. 1996 kam die Pro Superbike zum neu errichteten Sachsenring. Die Strecke konnte noch einmal verlängert werden und beherbergt seit 1998 wieder den deutschen Grand Prix, der die Tradition und den Enthusiasmus wieder aufleben ließ.

So war das Ende des alten Sachsenrings der Aufbruch in die Zukunft des neuen. ■

ERGEBNISSE SACHSENRING-RENNEN 1990

80 ccm (8. Juli 1990, 60,326 km, 7 Runden à 8,618 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peter Junghans (DDR)	Seel	25.00,1 min
2.	Rainer Scheidhauer (D)	Seel	+12,7 s
3.	Rainer Czech (DDR)	CZ-Czech	+35,7 s
4.	Thomas Engl (D)	Krauser	+1.15,0 min
5.	Günter Maussner (D)	Maussner	+1.24,9 min

125 ccm (8. Juli 1990, 68,944 km, 8 Runden à 8,618 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Uwe Heider (D)	Honda	26.31,0 min
2.	Ralf Hobl (D)	Honda	+7,8 s
3.	Jürgen Hofmann (DDR)	Rotax	+20,4 s
4.	René Dünki (CH)	Honda	+21,8 s
5.	Frank Rien (DDR)	MBA	+28,2 s

250 ccm (8. Juli 1990, 86,180 km, 10 Runden à 8,618 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	István Lovasi (H)	Yamaha	30.25,2 min
2.	André Stamsnijder (NL)	Honda	+0,4 s
3.	Imrich Majoros (CS)	Honda	+35,6 s
4.	Johannes Kehrer (DDR)	Honda	+38,9 s
5.	Dirk Kaduk (DDR)	Honda	+42,6 s

500 ccm (8. Juli 1990, 77,562 km, 9 Runden à 8,618 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Pavel Dekanek (CS)	Honda	27.25,6 min
2.	Rudolf Zeller (A)	Honda	+7,7 s
3.	Helmut Schütz (D)	Honda	+9,0 s
4.	Anton Berghammer (A)	Suzuki	+28,2 s
5.	Hans Klingebiel (I)	Honda	+43,6 s

Superbikes (8. Juli 1990, 86,180 km, 10 Runden à 8,618 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Manfred Fischer (D)	Honda	29.01,4 min
2.	Peter Rubatto (D)	Bimota	+1,8 s
3.	Michael Rudroff (D)	Bimota	+13,7 s
4.	Wilhelm Lücke (D)	Suzuki	+51,3 s
5.	Wolfgang Bauer (D)	Yamaha	+1.00,3 min

David Luongo: Klartext

Für Diskussionsstoff und Gerüchte sorgt der aktualisierte Kalender der Motocross-WM. Wir baten Infront-Boss David Luongo um Klarstellung der wichtigsten Fakten.

Von: **Frank Quatember**

Wie wichtig ist es für Infront Moto Racing, noch in 2020 so viele WM-Läufe wie möglich durchzuführen?
Aus vielerlei Gründen ist das für uns sehr wichtig. Wir wollen eine WM und einen Champion, der am Ende nach einer vernünftigen Anzahl Rennen diesen Titel verdient. Genauso wichtig ist aber, dass es die einzige Möglichkeit bedeutet, 3000 Arbeitsplätze, die direkt mit der WM zusammenhängen, zu erhalten. Die Motocross-WM ist in den letzten zehn Jahren stark gewachsen, weil wir mit 20 GPs pro Saison für weltweite Aufmerksamkeit für die Hersteller, den Tourismus und für unser Publikum an der Strecke oder per TV gesorgt haben. Deshalb müssen wir mit dem MXGP in der Öffentlichkeit gerade jetzt Präsenz zeigen.

Werden alle WM-Läufe Eintages-Veranstaltungen sein?
Alle Rennen werden dasselbe Format haben, mit der Ausnahme des Monster Energy MXoN, hier bleibt alles beim Alten. Die neuen Abläufe – Samstag EMX und WMX, Sonntag MXGP und MX2 – gelten nur für 2020. Wir wollen den Teams so helfen, die Belastung zu reduzieren.

Mit Teutschenthal und Loket sind zwei Traditionsstrecken nicht dabei. Obwohl der MSC Teutschenthal die Rennstrecke angeblich auch ohne Zuschauer zur Verfügung gestellt hätte. Warum gab es keine Übereinkunft?
Diese Aussage ist komplett falsch und erfunden von einem deutschen Journalisten. Beide Veranstalter, die seit langer Zeit mit uns zusammenarbeiten, bekamen eine offizielle Absage von ihren Landesregierungen. Wir waren täglich in Kontakt mit den beiden Clubs. Sie sind einfach nicht autorisiert, internationale Events durchzuführen, auch ohne Zuschauer, weil die WM zu viele Ausländer ins Fahrerlager bringt. Beide Clubs schickten uns offiziell eine Anfrage, die Veranstaltungen zu verschieben. Das haben wir akzeptiert. Beide Strecken werden 2021 wieder im Kalender stehen.



INFRONT MOTO RACING

Welche Rennen sind mit Zuschauern geplant, und gibt es für sie Hygienekonzepte?
Wir waren und wir sind im Kontakt mit den Behörden in allen Ländern, die im Kalender vertreten sind. Letzte Woche haben wir ein Hygienekonzept an das komplette Paddock versendet, das auf dem Feedback der lettischen Behörden basiert und an die jeweilige Situation, das Virus betreffend, angepasst werden kann. Für die Rennen in Lettland haben wir ein Limit von 2000 Zuschauern, alle drei Veranstaltungen sind ausverkauft. Für die restlichen Rennen gibt es noch kein Limit, aber wir sind zuversichtlich, dass alle Rennen eine Genehmigung für Zuschauer erhalten.

> „Teutschenthal bekam eine Absage von der Landesregierung, auch ohne Zuschauer."
>
> David Luongo

Der Pay TV Kanal MXGP-TV soll nicht sicher sein. Livestream-Links sollen in sozialen Medien in Massen geteilt worden sein. Kennen Sie diese Problematik, und was tun Sie dagegen?
Auch dieses Gerücht ist komplett falsch und stammt vom selben Journalisten. Das System ist sicher, wird überwacht von einem Unternehmen, das weltweit führend im Streaming-Schutz ist. Natürlich gibt es bei jedem Rennen Leute, die versuchen zu betrügen und hier und da Links verbreiten. Diese Personen werden jedoch blockiert und gemeldet. Zur Erinnerung: Diese Versuche sind völlig illegal, und wir kämpfen dagegen an. Seit dem Start 2012 ist MXGP-TV der beste Service für Motocross-Fans, wir haben viel investiert. Heute haben die Fans Zugang zu allen WM- und EM-Rennen weltweit, sämtlichen Wiederholungen, zu Live-Studioshows und vielem mehr. Wir produzieren mehr als neun Stunden Live-Programm pro Wochenende. Der Service wird in den nächsten Jahren noch weiter verbessert und ist gerade in diesem Jahr unglaublich wichtig, weil weniger Menschen die WM live vor Ort sehen werden.

Warum stehen Russland und Portugal noch im Kalender?
Diese zwei Termine sind derzeit auf einer Warteliste, falls sich beim aktuellen Kalender irgendetwas ändert. Aber normalerweise sollte es beim jetzigen Stand bleiben. Alle Veranstalter, die ihren Termin verschieben mussten, wollen nächstes Jahr wieder dabei sein und streben eine Vertragsverlängerung an. Ich hoffe, dass sich die Situation weiter normalisiert und wünsche allen einen großartigen Restart in Lettland! ■



INFRONT MOTO RACING
MXGP Matterley Basin 2020: Hier soll auch das Nationencross stattfinden

David Luongo

Geburtstag: 13. März 1988
Geburtsort: Monaco
Herkunftsland: Italien

KARRIERE

2003–2012 Fußballprofi beim AS Monaco
seit 2019 CEO bei Infront Moto Racing

Speedway-EM in Bydgoszcz

Nur noch Madsen



Emil Sayfutdinov, Nicki Pedersen, Kacper Woryna (v.l.n.r.), hinten: Michael Jensen

PABIJAN

Nach seinem Triumph beim SEC-Auftakt in Torun gewann Speedway-Vizeweltmeister Leon Madsen auch das zweite Rennen dieser Serie. Der Europameister von 2018 hat damit die alleinige Führung im Gesamtklassement übernommen.

Von: **Andreas Fahldiek**

In der polnischen Stadt Bydgoszcz (Bromberg) fand erstmals ein SEC-Rennen statt. Das Polonia-Stadion mit seiner neuen Tribüne befindet sich weiterhin in einer Modernisierungsphase. Eigentümerin (Stadt) und Betreiber (Polonia Klub) wollen Bydgoszcz unbedingt wieder zu einem Top-Spot im Welt-Speedway machen. Der letzte GP fand dort vor sechs Jahren statt.

Obwohl der recht harte und teils rutschige Belag wegen Corona viele Monate nicht unter Wettkampfbedingungen getestet wurde, hielt er der Beanspruchung gut stand und ließ etliche spannende Läufe zu. Alle Startbahnen – bis auf die Außenbahn – waren sehr ausgeglichen. Auch von den Fans wurde das Rennen gut angenommen. Die wegen der Coronavirus-Krise nur 25-prozentige zulässige Auslastung (ca. 4500 Zuschauer) wurde ausgeschöpft. SEC-Tickets waren und sind aus hygienischen Gründen nur im Internet bei www.ebilet.pl zu bestellen. Karol Lejman, Präsident von SEC-Promoter One Sport, zeigte sich zufrieden.

Nach den 20 Vorläufen schafften die Punktbesten, Wild-Card-Fahrer Emil Sayfutdinov und Grigorij Laguta mit 14 bzw. 12 Punkten, den direkten Einzug in das Finale. Die bis dahin Führenden im Gesamtklassement, Nicki Pedersen und Robert Lambert, erlebten in einem äußerst spannenden Hoffnungslauf ein wahres Desaster. Madsen (Innenbahn) und Titelverteidiger Mikkel Michelsen (weiß) kamen am besten aus den Bändern. Lambert (blau) fehlte der nötige Speed ausgangs der zweiten Kurve. Pedersen nutzte den Grip auf der Außenbahn und konnte in der vierten Kurve fast noch am führenden Madsen vorbeiziehen. Michelsen fiel zurück an die letzte Stelle, konnte aber auf der Zielgeraden überraschend zu einem furiosen Endspurt ansetzen und wurde noch Zweiter hinter Madsen.

Dänen vor Russen

Lambert und Pedersen (mit 43 Jahren der älteste Fahrer im Feld) waren damit aus dem Rennen!

Der entscheidende Endlauf war eine sichere Angelegenheit des Vizeweltmeisters Madsen, der wieder die innere Startbahn wählte. Wie schon im Hoffnungslauf hatte er den besten Start und konnte sich vor dem zweifachen Europameister Emil Sayfutdinov platzieren. Auf der Gegengeraden fuhr Laguta nach einem enormen Zwischenspurt innen an seinem Landsmann vorbei.

Es entwickelte sich ein spannender Zweikampf. Michelsen lag scheinbar hoffnungslos zurück. Doch wie schon im Last-Chance-Heat setzte der Däne in der vierten Kurve der letzten Runde zu einem unglaublichen Endspurt an und fing Grigorij Laguta nur einen Meter vor dem Ziel ab. Auch an diesem Abend blieben die Gastgeber – wie schon in Torun – sich und den Fans vieles schuldig. Es war erneut nicht der Tag der Polen. Die Ergebnisse waren allesamt schlechter als beim Auftakt in Torun. Ganz blamabel verlief der Abend für Krzysztof Kasprzak, der nur einen Punkt einfahren konnte.

Huckenbeck vor Polen

Der einzige deutsche Teilnehmer, Kai Huckenbeck, fuhr – wie schon beim SEC-Auftakt – nur drei Punkte ein. Das muss aber relativiert werden, denn für den 27-Jährigen aus Werlte war es erst das zweite Rennen in diesem Jahr.

Sicherlich kann man so einiges kritisieren, doch was Moral und Kampfgeist angeht, ist dem Niedersachsen nichts vorzuwerfen. Das wurde auch auf seiner 2020er-Hausbahn deutlich. Immerhin konnte Huckenbeck bei seinen drei Ein-Punkte-Fahrten jeweils alle polnischen Fahrer auf den letzten Platz verweisen! Schon am Mittwoch (15.7.) wird die fünfteilige SEC-Finalserie in Gniezno (Gnesen) mit dem dritten Rennen fortgesetzt. Grand-Prix-Star Patryk Dudek wird als Wild-Card-Fahrer starten. ■



PABIJAN

Corona-Siegerehrung: Michelsen, EM-Leader Madsen, Laguta (v.l.)

SPEEDWAY-EM

Bydgoszcz (PL), 08. Juli

1.	Leon Madsen (DK)	14 Punkte
2.	Mikkel Michelsen (DK)	13
3.	Grigorij Laguta (RUS)	13
4.	Emil Sayfutdinov (RUS)	14
5.	Robert Lambert (GB)	10
6.	Nicki Pedersen (DK)	10
7.	Andrey Kudriashov (RUS)	8
8.	Timo Lahti (FIN)	8
9.	Bartosz Smektala (PL)	7
10.	Vaclav Milik (CZ)	6
11.	David Bellego (F)	6
15.	Kai Huckenbeck (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 2 von 5 Rennen

1.	Leon Madsen	26 Punkte
2.	Nicki Pedersen	24
3.	Robert Lambert	24
4.	Mikkel Michelsen	23
5.	Grigorij Laguta	20
6.	Bartosz Smektala	18
7.	Timo Lahti	16
8.	Emil Sayfutdinov	14
9.	Andrey Kudriashov	13
10.	Kacper Woryna (PL)	12
11.	Vaclav Milik	12
16.	Kai Huckenbeck	6



Mirko Wolter gegen Wolfslake-Matchwinner Michael Härtel (#5)

WERNER

Zuschauer-Premiere

In Wittstock und Wolfslake fanden am Wochenende die ersten beiden Speedwayrennen in Deutschland mit Zuschauern in dieser Saison statt.

Von: **Thomas Schiffner und Jörn Werner**

Wer sich im Jahr 2020 mit Motorsportveranstaltungen beschäftigt, muss eher Experte für Regierungsverordnungen und Pandemiegeschehen sein als etwas von Motorsport zu verstehen. Während letzte Woche etwa in Hessen ohne Genehmigung 250 Besucher für eine Veranstaltung zugelassen waren, in Niedersachsen 500 (aber nur im Sitzen!), sind es in Brandenburg bereits 1000. Wittstocks Clubchef Frank Mauer initiierte auf dieser Basis die erste Zuschauer-Bahnsportveranstaltung 2020 letzten Samstag; mit Wittstocker Unterstützung wurde am Sonntag auch in Wolfslake vor Besuchern gefahren – beide Speedwaybahnen liegen im Land Brandenburg.

Ohne Ausländer hatten im Teamvergleich Wittstock gegen „Rest von Deutschland“ die heimischen Drifter reichlich Gelegenheit zur Wettbewerbspraxis.

Mit 800 Zuschauern war das Samstagsrennen für Wittstocker Verhältnisse gut besucht. Maskenpflicht gab es keine, und erst kurz vor dem Rennen sah man einige Wittstock-Masken auf Gesichtern von Fahrern.

Revanche in Wolfslake

Das Rennen begann durch Ausfall von Max Dilger mit einem 5:1 für die Gastgeber durch Lukas Fienhage und Steven Mauer. Die beiden sollten sich mit Michael Härtel auch als beste Fahrer in Wittstock herausstellen. Local Heroe Mauer hatte mit Abstand die meisten Trainingsrunden auf der Bahn. Den ersten Laufsieg für die Gäste konnte der Tagesbeste Härtel in Heat 3 verbuchen. Doch schon vor den Endläufen (45:33) war der Sieg für die „Wölfe“ klar.

18 Stunden später kam die Revanche in fast gleicher Besetzung in Wolfslake – und sie gelang. Auf deutlich schwererer Bahn als in Wittstock übernahm das „Restteam“ sogleich die Führung; Wittstock kam nach Heat 9 noch einmal bis auf zwei Punkte heran. Wegen der vielen Rillen und Löcher in der Bahn wurde entschieden, die Finalläufe 13 und 14 nicht mehr zu fahren. Doch nach Lauf 12 stand es 36:36 unentschieden. Es wurde ein Stechen zwischen Michael Härtel („Rest“) und Lukas Baumann (Wittstock) anberaumt, das der vorher schon fünfmal siegreiche Härtel klar gewann: „In Wolfslake tat ich mich leichter, weil die Bahn glatt war und besser zu meinen Motorrädern passte. Meine schnellen Motoren stehen noch immer in England; ich hatte für das Wochenende nur zwei schwächere Motoren zur Verfügung“, so der bislang arbeitslose Bayer. ■



WERNER

Mads Hansen (weiß) im Duell mit Dominik Möser (blau), hinten Mirko Wolter

SPEEDWAY

Wittstock (D), 11. Juli

Wölfe Wittstock – „Rest von Deutschland“ 52:38 Punkte

1. Wittstock: Steven Mauer 12, Sandro Wassermann 10, Lukas Fienhage 13, Dominik Möser 4, Mirko Wolter 4, Ben Ernst 3, Lukas Baumann 7, Celina Liebmann 1

2. „Rest von Deutschland“: Max Dilger 4, Mads Hansen 12, Hannes Gast 1, Maximilian Pott 0, Michael Härtel 13, Lukas Wegner 2, Erik Bachhuber 6, Robert Baumann 0

SPEEDWAY

Wolfslake (D), 12. Juli

Wölfe Wittstock – „Rest von Deutschland“ 39 + 2:39 + 3 Punkte

1. „Rest von Deutschland“: Max Dilger 10, Maximilian Pott 0, Hannes Gast 2, Robert Baumann 5, Michael Härtel 15 + 3, Erik Bachhuber 3, Ben Ernst 7

2. Wittstock: Lukas Fienhage 6, Sandro Wassermann 4, Steven Mauer 7, Dominik Möser 8, Celina Liebmann 4, Lukas Wegner 2, Lukas Baumann 10 + 2

NACHRICHTEN

AUCH SPEEDWAY-GP WROCLAW GESTRICHEN

Der für 1. August geplante erste Speedway-GP der Saison in Wroclaw (PL) wurde von Promoter IMG ebenfalls abgesagt. Es bleiben derzeit: 12.09. Vojens (DK), 19.09. Prag, 3.10. Torun (PL). Wahrscheinlicher ist, dass bis zu acht GP-Rennen in Polen gefahren werden, eventuell in Doppelveranstaltungen.

KEIN SUPERCROSS 2020/2021

Auch die europäische Supercross-Saison 2020/21 fällt aus: Der ADAC hat bereits das renommierte SX in Dortmund vom 15.–17.01.2021 abgesagt, ebenso das SX Stuttgart im November. Auch das größte Supercross der Schweiz in Genf (4./5.12.20) wird dieses Jahr nicht stattfinden.

ENDUROFINALE ZSCHOPAU ABGESAGT

Zschopau hat am 6. Juli das für 16.–18. Oktober geplante Finale der Enduro-WM im Erzgebirge offiziell abgesagt. Der Veranstalter hat immer betont, dass es ohne Zuschauer nicht finanzierbar sei. Tragisch: Das Land Sachsen gab am 7. Juli Großveranstaltungen für Zuschauer wieder frei.

BLAZUSIAK WECHSELT ZU GASGAS

Taddy Blazusiak, einer der weltbesten Enduro- und Extremenduro-Piloten, wechselt die Motorradmarke, bleibt aber im Konzern: Der 37-jährige Pole in Diensten von KTM wird künftig die SuperEnduro-WM und die WESS-Serie auf GasGas EC 300 und EC 350F fahren.

US-NATIONALS-AUFTAKT VERSCHOBEN

Die dramatisch verlaufende Pandemie in den USA fordert auch im Sport weitere Opfer: Der für kommenden Samstag geplante Beginn der Motocross-Serie US Nationals (mit Eli Tomac und Ken Roczen) wurde jetzt zum zweiten Mal nach hinten verschoben - diesmal wurde kein neues Startdatum mehr angegeben.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



35 Jahre mariani ® - Tuning! Sportauspuffanlagen zum Jubiläumspreis! info@mariani.de, Tel. +49(0)5264-8601 H

Ferrari

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

Jaguar

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

Mercedes

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING



"V 250 4Matic Avantgarde" kompakt - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 10/2017, ca. 11500 km, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll TORGET 1 Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17), Höherlegung + 30 mm, Dekorfolierung mit Logo, Interieur- u. Exterieur-Pakete, Sitzheizung und Lüftung vorn, Leder Lugano, div. Assistenten, Distronic, Comand, 360° Kamera, 2x Schiebetür elektrisch, Klima u.v.m., zum Preis von 65.200,- € (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. 53434



AMG GT4 BASIS GTR RENNFAHRZEUG, ohne StVZ, Bj. 2018, 6312 km, 3982 ccm, opt. neuwertiger Zustand, Klima, VLN-Tankstutzen, Homol.-Ergänzung 24 H, NBR, Wagenpass, € 188.999,- (MwSt. awb.). Land-Motorsport GmbH, Hauptstraße 2a, 57520 Niederdreisbach, T. 02743/933911, Mobil: 0171/4161370, wl@land-motorsport.de H



35 Jahre mariani ® - MB Spezialist! Von A wie Auspuff bis Z wie Zündung (Chip-Tuning). Wir realisieren jeden Kundenwusch mit TÜV. Mail: info@mariani.de, Tel. +49(0)5264-8601 H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN TUNING



Der Abenteurer"V 250 Marco Polo Horizon" - VANSPORTS VP GRAVITY Edel-Camper im SUV Look, EZ 06/2018, ca. 31000 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre in Hochglanz schwarz sowie 19 Zoll Räder (Bereifung 245/45 R19), Hubdach mit Schlafmöglichkeit sowie Liegepaket im Fond, inkl. Wohnmobilbox mit 2 Heckschubladen m. Aluboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED-Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, 2x Schiebetür elektr., Comand Online u.v.m., zum Preis von 60.200,- € (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. 53437



C 63 AMG Coupé Black Series, EZ 07/2012, 44714 km, 380 kW (517 PS), 91.839,- €. Assenheimer + Mulfinger GmbH & Co. KG, Neckargartacher Straße 73-75, 74172 Neckarsulm-Obereisesheim, Tel. 07131/968-153, www.autoarena.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53474



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53432

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



SL 500, Bj. 2000, dt. Fahrz., 112000 km, unfallfrei, Panorama Hardtop (selten), schwarz, Leder schwarz, scheckheftgepfl., v. Priv., 31.900,– €. Tel. 0151/54233036

Mini

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

Porsche



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 0700/22022011 H

Porsche 911, Bj. 12/2014, 45000 km, TÜV, Wartung, Reifen neu, SD, Klappenauspuff, achatgrau, VB 78.500,- €. Tel. 06206/710252



911 Carrera 4 GTS, Schaltgetriebe, 13000 km, Unfall + nachlackierungsfrei, Dt. Fzg. SH gepfl, schwarz, Sammlerzustand, wie neu. In Kombination Schaltgetriebe / Aerokit nur 25 St. gebaut. 99.997,- €. Sportwagen Posch, Marco Posch, Märzenäcker 2, 74226 Nordheim 0151/19486400, info@sportwagen-posch.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53435

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com



Cosworth V8 Occasion Motorenteile. Für Hewland-Getriebe, Übersetzungen 80%, neu, für FT 200 u. 400, zum halben Preis. Tel. 0041/79/4448906



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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Ssang Yong



Rexton Noblesse, 20000 km, 133 kW (181 PS), weiß, Autom. u.v.m., 37.990,- € (MwSt. awb.). Autohaus Henzel Mutterstadt GmbH, An der Fohlenweide 3, 67112 Mutterstadt, Tel. 06234-92620 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53451

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW



Golf R Variant, EZ 08.2015, Modell 2016, 70000 km, Reflexsilber, HGP 400 PS, 8,5x19 OZ 235/35/19 Michelin & Winterreifen 8x19 Orig. Rad 235/35/19 Mich. Alpine, VW Sportbremse, Panoramadach u. v. m. VB 24.500.- €. Tel. 0171/5214015

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Verschiedenes

MSA-Archiv, alle Hefte seit 1986, nur kompl. an Selbstabholer, Pr. VS. Tel. 0160/5454605

Versicherungen







Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 31/20

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

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Road America – der amerikanische Weg: Auf Abstand und Schutzmasken verzichtet das IndyCar-Publikum mehrheitlich

F1 ohne Pausen

Zum Motorsport im TV
MSa 29/2020

Dass RTL nun nächstes Jahr keine F1-Rennen mehr überträgt, ist für den wahren Motorsport-Fan nun wirklich kein Verlust. Auf mehrmalig zehn Minuten Werbeunterbrechung innerhalb eines Rennens kann man wirklich verzichten. Ich gehe doch während eines Rennens vor Ort an der Rennstrecke auch nicht auf die Toilette. Außerdem interessieren die Fans keine nervigen Interviews mit irgendwelchen Promis. Gute Berichterstattung hat halt ihren Preis. Ich lese ja auch schon seit vielen Jahren Motorsport aktuell und bin damit sehr zufrieden.

Henning Karow
D-28870 Ottersberg

DTM-Erinnerungen

Zu Brauns DTM-Geschichten
MSa 29/2020

Danke an Rainer Braun und die gesamte MSa-Redaktion für diese schönen Artikel! Jeder Satz, ja jedes Wort war ein Genuss für mich! Toll, in diesen schönen Erinnerungen schwelgen zu dürfen, gerade in der heutigen Zeit! Leider wird es das so nie wieder geben – oder lernt die DTM endlich aus all ihren Fehlern?

Christoph Jörß
D-82131 Gauting

Mehr Safety Car

Zum F1-Auftakt in Österreich
MSa 30/2020

Der Grand Prix von Österreich wäre wohl ein langweiliges Rennen geworden. Überraschenderweise kam es am Ende zu keiner virtuellen Safety-Car-Phase, sondern zu einer echten. Das verlieh dem Rennen neue Spannung! Ob fair für oder nicht, am Ende wird jeder mal vorne oder hinten sein. Die Fans wollen packende Rad-an-Rad-Duelle sehen.
Conclusio: Abschaffung des Virtual Safety Cars und so oft wie möglich das Feld mit dem echten Safety Car zusammenführen! Die Amerikaner machen das schon seit Jahrzehnten!

Fritz Müller
A-2351 Wiener Neudorf

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 16. Juli

01.00	NASCAR, All-Star Race Bristol **LIVE**	Sport 1+*

Freitag, 17. Juli

10.55	Formel 1 Budapest, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
12.50	Formel 2 Budapest, Training **LIVE**	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Budapest, FP2 **LIVE**	ORF 1/N-TV
14.55	Formel 1 Budapest, FP2 **LIVE**	Sky Sport 1*
16.55	Formel 2 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*

Samstag, 18. Juli

10.20	Formel 3 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
11.55	Formel 1 Budapest, FP3 **LIVE**	Sky Sport 1*
14.00	F1 Budapest, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.45	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Budapest, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
16.40	Formel 2 Budapest, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
17.30	Porsche Supercup Magazin, Spielberg	Sport 1
23.45	IMSA-Sportwagen, Sebring **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 19. Juli

09.40	Formel 3 Budapest, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
11.05	Formel 2 Budapest, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
12.00	Porsche Supercup Budapest, Rennen **LIVE**	Sport 1
ca. 12.15	Porsche Supercup Budapest, Rennen **LIVE**	E'sport 1/Sky*
14.00	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen **LIVE**	RTL
14.35	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen **LIVE**	ORF 1
14.50	F1 Budapest, Vorberichte & Rennen **LIVE**	SRF 2/SRF info
15.05	F1 Budapest, Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
17.50	IMSA-Sportwagen, Sebring (Wh.)	Motorvision TV*
21.00	NASCAR Cup Series, Texas **LIVE**	Motorvision TV*

Montag, 20. Juli

20.10	NASCAR Cup Series, Texas (Aufz./OV)	Sport 1+*

Motorrad

Samstag, 18. Juli

12.25	Moto3-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Jerez, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.05	Moto2-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 19. Juli

10.20	Moto3-WM Jerez, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Moto2-WM Jerez, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Jerez, Rennen **LIVE**	SRF 2
13.15	MotoE Jerez, Rennen (Aufz.)	SRF 2
13.20	MotoGP Jerez, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.40	MotoGP Jerez, Rennen **LIVE**	SRF 2

Montag, 20. Juli

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 17. Juli bis Sonntag, 19. Juli

–	F1/F2/F3/Supercup Budapest, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)	
–	MotoGP/Moto2/Moto3 Jerez, alle Sessions **LIVE** https://secure.motogp.com/de/subscribe*	

Samstag, 18. Juli

ca. 03.00	IndyCar Series Iowa, 1. Rennen **LIVE**	dazn.de*

Sonntag, 19. Juli

ca. 02.30	IndyCar Series Iowa, 2. Rennen **LIVE**	dazn.de*

*kostenpflichtig

Vorschau



XPB

Formel 1 Grand Prix von Ungarn: Der letzte Teil des Auftakt-Dreierpacks



PORSCHE

IMSA Grand Prix in Sebring: Der US-Sportwagenzirkus macht Station in Florida



REPSOL

MotoGP-Auftakt: In Jerez kämpfen Márquez und Co. endlich wieder um Pokale

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

15.07.	NASCAR All-Star Race, Bristol/Tennessee	USA
17./18.07.	IndyCar Series, Newton/Iowa	USA
18.07.	IMSA-Sportwagen, Sebring/Florida	USA
18./19.07.	Supercars Australien, Sydney	AUS
19.07.	Formel 1, Budapest (+ F2/F3/Supercup)	H
19.07.	NASCAR Cup Series, Fort Worth/Texas	USA
19.07.	European Le Mans Series, Le Castellet	F
19.07.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

15.07.	Speedway-EM-Finale 3, Gniezno	PL
18.07.	Sandbahnrennen, Marienbad (Marianske Lazne)	CZ
19.07.	Motorrad-WM, Jerez (+ MotoE)	E



Ein kleiner Ausflug für Sie.
Eine Achterbahnfahrt für Ihre Endorphine.

Erleben Sie unsere Trainings am Hockenheimring.

Die Track Experience führt Porsche Enthusiasten in das Porsche Experience Center Hockenheimring. Der Schauplatz für Ihren 1- oder 2-Tages-Ausflug: Ein 2,8 km langer Handlingkurs, eine Dynamikfläche und die angeschlossene Grand-Prix-Strecke. Es erwarten Sie zahlreiche Herausforderungen und Fahrspaß pur. Mehr unter www.porsche.de/TrackExperiencePEC

PORSCHE