MOTOR SPORT aktuell

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

NR. 50 / 25. NOVEMBER 2020

MotoGP in Portimão: Oliveira-Sieg

KTM bügelt die Konkurrenz



Das MotoGP-Finale

Krönung der Weltmeister

NASCAR Cup Series

Neuer Champion Elliott im Porträt

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

4 190525 902500 50



Interview mit GT-Promoter Ratel

Sorgen um Zukunft der GT3-Plattform



Neuer Vertrag von Lewis Hamilton

Der Millionen-Poker um den Weltmeister



Interview: DTM-Meister René Rast

„Das waren richtig geile Rennautos!“

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Hamiltons Poker um den neuen Fahrer-Vertrag **S. 4**
Formel 1 Interview mit Renault-Technikchef M. Budkowski **S. 6**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und Co. **S. 8**
Historie Wie Sebastian Vettel den WM-Titel 2010 holte **S. 10**
Sportwagen Interview mit GT-Zampano Stéphane Ratel **S. 12**
Sportwagen News aus dem GT- und Prototypenbereich **S. 14**
Sportwagen Tracktest mit dem Audi R8 LMS GT2 **S. 16**
Rallye Die Zukunft der zweiten Rallye-Liga unter der Lupe **S. 18**
Rallye WM-Finale findet statt, Rallycross-WM beendet **S. 20**
Tourenwagen DTM-Meister René Rast im Interview **S. 22**
Tourenwagen Porträt Chase Elliott und aktuelle News **S. 24**
Tourenwagen-Historie DTM zu Gast in Kyalami 1990 **S. 26**

Motorrad:

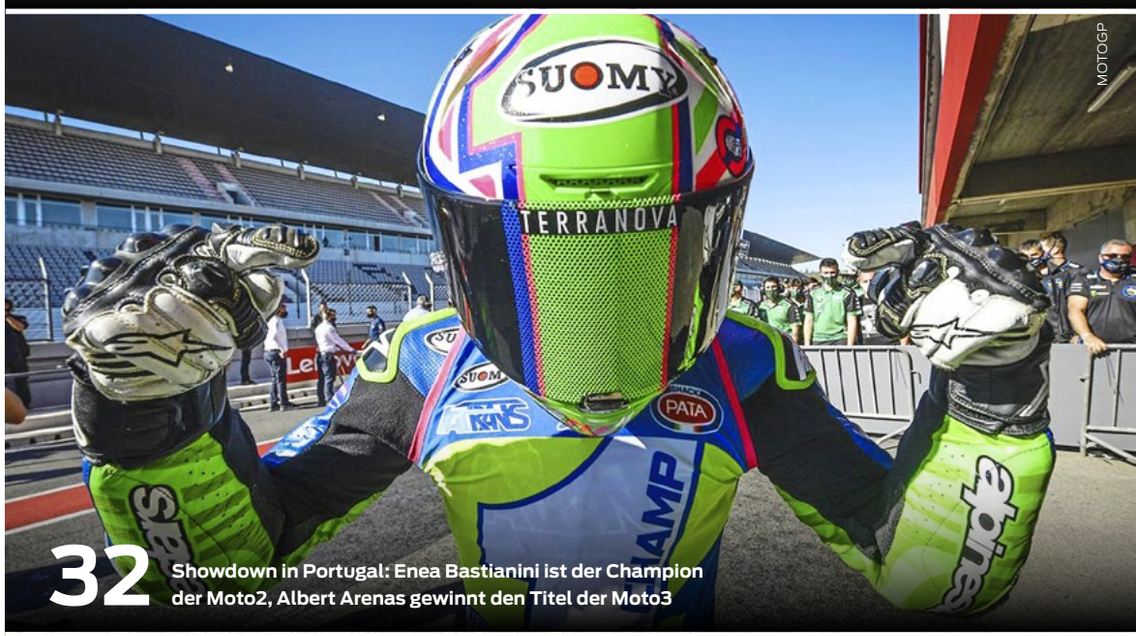
MotoGP Heimsieg beim Finale von Miguel Oliveira **S. 28**
MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Portugal **S. 30**
Moto2-WM Bastianini sichert sich den WM-Titel **S. 32**
Moto3-WM Arenas Champion nach Herzschlag-Finale **S. 34**
Motorrad-WM Die drei Weltmeister der Saison 2020 **S. 36**
Superbike-WM Rea fährt beim Jerez-Test neuen Rekord **S. 38**
Offroad Interview mit Langbahn-Weltmeister L. Fienhage **S. 40**
Motocross-WM Rückblick und Statistik zur Saison 2020 **S. 42**

Leserservice:

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



16 Im Audi R8 LMS GT2 auf dem Lausitzring: V10-Sauger, 640 PS – und fast spielerisch einfach zu handhaben



32 Showdown in Portugal: Enea Bastianini ist der Champion der Moto2, Albert Arenas gewinnt den Titel der Moto3



18 Teilelektrifizierte Asphalt- und Schotterräuber: Wie stellt die FIA die Rally2-Kategorie in Zukunft auf?



10 Das Märchen von Abu Dhabi: Vor zehn Jahren machte sich Sebastian Vettel zum jüngsten Weltmeister der Geschichte

XPB



40 Langbahn-Weltmeister: MSa sprach mit Lukas Fienhage, der gleich in seinem ersten Profijahr voll durchstartete

VELDHUIZEN

MSa-Paddock



ABSCHIED MIT WELTMEISTER

Wenn der eingefleischte Kern der MotoGP-Journalisten dieses Jahr auch nicht ins Fahrerlager durfte, die Fahrer hatten sie nicht vergessen. Andrea Dovizioso kam sich von ihnen verabschieden, Weltmeister Joan Mir, um sich zu bedanken, und so entstand dieses Abschiedsfoto.



ZUSAMMEN DURCHGEZOGEN

Am Schluss dieser unglaublichen Saison, die unter den Schwierigkeiten der Corona-Pandemie nur durch den Zusammenschluss aller Beteiligten über die Bühne gehen konnte, unterschrieben alle, darunter MSa-Reporter Imre Paulovits, ein Plakat, das von diesem historischen Jahr zeugt.



Mercedes im Zwiespalt

Beide WM-Titel sind unter Dach und Fach. Jetzt steht Toto Wolff und Lewis Hamilton möglicherweise die schwierigste Aufgabe bevor. Wie findet man einen Weg zum neuen Vertrag?

Von: **Michael Schmidt**

Beim Grand Prix der Türkei hat Lewis Hamilton wieder einmal gezeigt, warum er siebenfacher Weltmeister ist.Weil er auch Rennen gewinnt, die ein Valtteri Bottas im gleichen Auto nicht gewinnt. Weil er ein kompletter Rennfahrer ist, der neben Speed auch Erfahrung, Übersicht, Disziplin und Gelassenheit mit sich bringt.

Okay, beim letzten Punkt muss der Meister von seinem Team manchmal dazu gezwungen werden. Als ihm kurzzeitig der Sieg aus den Händen zu gleiten schien, wurde auch Hamilton nervös und verlangte nach einem Boxenstopp. Da aber kann er sich auf seine Mannschaft verlassen, die ihm an Perfektion um nichts nachsteht.

Der siebte WM-Titel hat Lewis Hamilton noch teurer gemacht. Die Frage ist, ob sich Mercedes es leisten kann, seinem Superstar auch mehr zu bezahlen.

Lewis Hamilton ist unbestritten der beste Rennfahrer unserer Zeit. Er hat nach 264 Grand-Prix-Starts genauso viele WM-Titel wie Michael Schumacher, aber drei Siege, 29 Pole-Positions, neun Podestplätze, 28 Punkteplatzierungen und 1531 Führungskilometer mehr. Allerdings auch nur halb so viele Ausfälle. Und das ist noch lange nicht das Ende der Fahnenstange. Vor einem Jahr ließ Hamilton durchblicken, dass er sich mental und körperlich noch fit genug fühle, fünf weitere Jahre dranzuhängen, und dass es ihn reize, mit Mercedes


XPB

Doppelagent: Teamchef Wolff ist bei Vertragsverhandlungen der Agent von Hamilton und Mercedes

den Neustart 2022 anzupeilen, weil er da noch einmal seine Qualitäten ausspielen könne. Zusammen mit dem Team etwas Neues aufbauen – „das ist meine Herausforderung."

Momentan hat Hamilton aber noch nicht einmal einen Vertrag für 2021. Bei Mercedes redet man sich damit heraus, dass bis jetzt einfach noch nicht die Zeit war, sich zusammenzusetzen. Bei Valtteri Bottas hat man das Anfang August zwischendrin erledigt. „Copy and paste, das war's. Es ging noch nie so einfach", ließ uns Bottas wissen.

Der Finne war froh, dass er unter den gleichen Bedingungen bei Mercedes weiterfahren durfte. Er wusste genau, dass er in der angespannten Zeit nicht mehr fordern konnte. Ein Hamilton kann es. Und genau das ist sein Problem. Als siebenfacher Weltmeister ist der 35-jährige Engländer noch einmal teurer geworden. Er verkauft Mercedes auch Autos, weil er sich in der internationalen Sportszene zu einer Lichtgestalt aufgeschwungen hat. Doch irgendwo gibt es Grenzen. Und die hat ihm Corona gesetzt. Es ist vom Timing der ungünstigste Zeitpunkt, einen besser dotierten Vertrag auszuhandeln. Hamilton hatte gehofft, er könne die Krise aussitzen, doch dummerweise ist sie mit einer zweiten Welle mit voller Härte zurückgeschwappt.

45 Millionen pro Jahr

Man hört, dass sich Hamilton dadurch wenig beeindrucken lässt. Angeblich hat er für die kommenden drei Jahre einen Preis aufgerufen, der ihm pro Saison 45 Millionen Dollar garantiert. Dazu fordert er noch ein Mitspracherecht bei Nachhaltigkeits- und Antirassismus-Kampagnen seines Arbeitgebers. Das ist in der Zeit der Stille das neue Steckenpferd des einstigen Jetsetters geworden. Hamilton hat gemerkt: Nachdenklichkeit verkauft sich besser als ein Auftritt bei der Fashion Week. Plötzlich hat er ein Anliegen, auf das die ganze Welt schaut.

Die Frage ist, ob Mercedes bei solchen Forderungen mitspielt. Ein Weltkonzern kann sich von seinem teuersten Angestellten nicht in die Firmenpolitik hineinreden lassen. Wenn Hamilton das wirklich glaubt, überschätzt er sich. Dass der beste Fahrer seinen Preis hat, ist ja in Ordnung. Das war bei Juan Manuel Fangio, Jackie Stewart, Niki Lauda, Ayrton Senna und Michael Schumacher nicht anders. Doch ein Hamilton kann auch nur verlangen, was der Markt gerade hergibt.

Mercedes hätte bei denen, die im Zuge der Pandemie ihren Job verloren haben oder in Kurzarbeit geschickt wurden, ein Argumentationsproblem. Warum soll einer mehr verdienen, der schon genug verdient? Auch in Brackley und Brixworth würde die Botschaft nicht überall gut ankommen, auch wenn man da besser beurteilen kann, was dieser Hamilton wert ist. Das Formel-1-Team muss im Zuge der Budgetdeckelung bis zu 300 Stellen streichen, und auch die Motorenfabrik wird bald ihren Gürtel enger schnallen müssen. Auch hier mag der eine oder andere die Frage stellen: Wenn bei allem gespart wird, warum nicht auch bei den Piloten?

Teamchef Toto Wolff ist bei den Verhandlungen mit Hamilton nicht zu beneiden. Er ist auf der einen Seite der Anwalt des Konzerns und des Rennstalls, auf der anderen Seite auch der von Hamilton. Der Österreicher weiß ganz genau, wie Rennfahrer ticken. Man muss sie streicheln, damit sie das Gefühl bekommen, genau das wert zu sein, was sie auf der Rennstrecke leisten. Und wie erklärt man einem Rekordweltmeister und Rekordsieger, dass er in Zukunft gleich viel oder weniger Geld verdient?

Dieser Zwiespalt ist der wahre Grund dafür, warum sechs Wochen vor Jahresende immer noch nicht Vollzug gemeldet wurde. Es gibt ja auch keinen wirklichen Plan B. „Der Verstappen hat bei uns einen absolut wasserdichten Vertrag für 2021", baut Helmut Marko etwaigen Begehrlichkeiten schon mal vor. ■


XPB

Meisterleistung: Hamilton gewann in der Türkei aus der Defensive


XPB

Wieder nur zweiter Sieger: Hamilton ist für Bottas zu stark


XPB

Die Nummer 1: Mit Hamilton fährt Mercedes zum Konstrukteurs-Titel



RENAULT



Licht am Ende des Tunnels: Renault feiert in Imola sein zweites Podium nach dem Nürburgring

XPB

„Unser

Renault-Technikchef Marcin Budkowski erzählt, wie Renault sich nach einem bescheidenen Start verbessern konnte, wie die Corona-Krise die Entwicklungsprogramme verändert und warum es so schwer ist Teams davon abzuhalten, andere Autos zu kopieren.

Von: **Michael Schmidt**

Für Renault gilt: bescheidener Start, tolle Aufholjagd. Was war am Anfang falsch, was jetzt richtig ist?
Das ist keine Frage von falsch oder richtig. Wir haben einige Upgrades gebracht, die das Auto schneller gemacht haben, und wir haben unser Auto besser verstanden. Jetzt funktioniert das Auto exakt so, wie es der Windkanal verspricht. Der Windkanal ist ein Ebenbild deines Autos auf der Strecke. Die Kunst ist es heute, das Modell so nahe wie möglich an die Realität zu bringen. Je weniger Testmöglichkeiten wir haben, umso wichtiger der Windkanal. Je besser du die Charakteristik deines Auto verstehst, umso besser bis du mit der Fahrzeugabstimmung. Und dann bist du auch nicht mehr so abhängig vom Streckenprofil. Unser Auto funktioniert jetzt eigentlich auf jedem Kurs. Das war zu Saisonbeginn noch nicht so. Nur in Portimão hatten wir einen kleinen Hänger. Unser Problem dort waren die Reifentemperaturen. Ein paar Grad zu viel oder zu wenig sind gleich eine bis eineinhalb Sekunden auf der Uhr.

Wie viel geht auf die Upgrades, wie viel auf das Verständnis des Autos?
Das ist schwer zu quantifizieren. Wir wissen, was wir von den Upgrades zu erwarten hatten, und haben – Stand heute – auch alles rausbekommen, was uns die Zahlen versprochen haben. Schlimm ist nur, wenn du die Vorgaben unter- oder übererfüllst und nicht verstehst warum. Wir hatten zwischenzeitlich einige Elemente, die in bestimmten Kurven nicht so funktioniert haben wie erwartet. Nach ein bisschen

Auto funktioniert überall“

Kopfkratzen und Analyse haben wir das dann aber in einem zweiten Anlauf korrigieren können.

Wo steht Renault gegen McLaren und Racing Point?
Racing Point hat ein starkes Auto, hatte aber ein paar Rennen, wo sie wegen Fehlern in den Abläufen Punkte verschenkt haben. McLaren ist gut in schnellen Kurven und weniger gut in langsamen, und bei uns ist es umgekehrt. So langsam gleichen wir uns aber an. Das ist ein normaler Vorgang. Wenn du dein Auto in schnellen Kurven etwas besser machst, zahlst du in den langsamen einen Preis.

„Wenn du die Kopie eines Markenartikels kaufst, kannst du dich nicht darauf berufen, dass sich die Kopierer vom Original inspirieren ließen“

Marcin Budkowski

Fast alle Teams kämpfen gegen eine Instabilität des Autos im Heck. Warum ist das ein so großes Problem?
Das ist eine Charakteristik dieser Fahrzeuggeneration und der Reifen. Die Vorderreifen sind stärker als die Hinterreifen. Und bei den Autos spielen die durch die Regeln vorgegebene Gewichtsverteilung und die Architektur mit hinein. Das führt zu einem Problem im Heck. Wenn du aggressiv in die Kurve einlenken und den Speed mit durch den Scheitelpunkt nehmen willst, ist es schwer, die Strömung sauber zu halten. Bei Störungen will das Heck nach außen. Die schnellsten Autos sind nicht nur die mit dem meisten Abtrieb, sondern auch die, die dieses Problem am wenigsten haben.

Wann wurde das Entwicklungsprogramm am 2020er-Auto eingestellt?
Sotschi war der letzten Schritt. Es sind noch ein paar Kleinteile in der Produktionsschleife, aber die Arbeit jetzt konzentriert sich voll auf das 2021er-Auto.

War es wegen der Umstände schwieriger als sonst, den perfekten Moment für den Wechsel auf 2021 zu finden?
Es wird schwieriger, nächstes Jahr den Absprung für das 2022er-Auto festzulegen. Für 2021 schränkt uns die Homologation ein. Die meisten Teile werden übernommen. Du hast weniger Freiheiten. Andererseits hat die FIA die Regeln für das Heck des Autos angepasst. Der Verlust an Abtrieb wäre signifikant, wenn man nicht gegensteuert. Das verlangt ziemlich viel Entwicklung für 2021.

Werden diese Änderungen am Unterboden den Start der Entwicklung für das 2022er-Auto verschieben?
Viel wird davon abhängen, wie schnell wir den Abtrieb zurückgewinnen. Das wird wahrscheinlich nicht in einem Schritt möglich sein. Deshalb müssen wir vermutlich noch etwas Windkanalzeit für das 2021er-Auto opfern. Wenn sich die Autos so dramatisch verändern wie 2022, ist die Entwicklungskurve am Anfang sehr steil. Die Regeln sind aber auch sehr restriktiv, viel mehr als die aktuellen. In so einem Fall flacht die Entwicklungskurve nach dem ersten Anstieg auch schnell wieder ab. Die Frage ist, wie lange diese erste Phase dauert. Drei Monate, sechs Monate, ein ganzes Jahr? Weil es ein kompletter Neubeginn ist, könnte es Schlupflöcher geben. Oder es kristallisieren sich zwei unterschiedliche Richtungen heraus, von denen die eine besser ist. Die Kunst wird es sein, die Basis richtig hinzubekommen und dann nichts zu verpassen, was dich auf die Seife stellen könnte. Deshalb müssen wir so viele Ressourcen wie möglich für 2022 nutzen. Wir wollen aber auch 2021 nicht abschreiben.

Wer jetzt noch Teile entwickelt, kann der wirklich davon profitieren? Mit dem neuen Unterboden ändert sich ja die komplette Aerodynamik.
Das hängt davon ab, wo du noch Entwicklung betreibst. Ein neuer Diffusor wird dir nicht viel helfen. Ein neuer Frontflügel dagegen schon.

Wie viel wird der verkleinerte Boden für 2021 kosten?
Nun, es ist weniger Fläche vorhanden, was dir mathematisch weniger Abtrieb bringt, auch wenn vielleicht dadurch die Interaktion mit anderen Teilen am Auto besser funktioniert. Wir denken, dass es möglich ist, den verloren gegangenen Anpressdruck zurückzugewinnen. Hätten wir viel mehr Rundenzeit gefunden, wären die Regeln für 2021 nicht geändert worden? Ich glaube, es wäre weniger gewesen als üblich zwischen zwei Saisons. Wären die Regeln gleich geblieben, hätten wir uns früher auf das 2022er-Auto gestürzt.

Renault hat in diesem Jahr den Anstellwinkel des Autos verringert. Ist das auch mit dem 2021er-Unterboden der richtige Weg?
Schwer zu sagen. Die aktuellen Regeln favorisieren eher einen geringeren Anstellwinkel. Wir beobachten, dass der Trend nach mehr und mehr Fahrzeughöhe hinten gestoppt wurde, und dass jetzt viele wieder den anderen Weg gehen. Diese Philosophie änderst du nicht radikal über einen Winter. Wir werden also nächstes Jahr gezwungen sein, in einem ähnlichen Anstellwinkel zu fahren wie jetzt. Nicht so hoch wie Red Bull, aber auch nicht so niedrig wie Mercedes.

Sind Sie mit den Anti-Kopierregeln zufrieden?
Es ist ein guter Schritt. Es ist nicht richtig, dass man ein anderes Auto weitgehend nachbaut und dann in einem Winter aus einem langsamen Auto ein schnelles macht. Es ist aber nur das Symptom eines Problems, das viel schwieriger zu kontrollieren ist. Die Quelle des Übels liegt in der Zusammenarbeit zwischen zwei Teams. Wir sagen nicht, dass dies in jedem Fall illegal ist. Das liegt sowieso nur im Ermessen der FIA und der Sportkommissare, das zu beurteilen. Klar ist, dass Teams Teile untereinander austauschen und den gleichen Windkanal nutzen dürfen. Solange das erlaubt ist, bereitest du den Boden dafür, dass ein Team mehr von einem anderen Auto kopiert als gewünscht. Das ist der falsche Ansatz. Wir haben nichts dagegen, wenn einer ein Foto von einem anderen Auto macht, die Idee selbst ausprobiert, versteht und für sein Fahrzeugkonzept zum Arbeiten bringt. Wenn dann aber noch ein Informationsaustausch oder andere Hilfen stattfinden, ist das nicht mehr in Ordnung. Wenn du auf einem chinesischen Markt die Kopie eines Markenartikels kaufst und in dein Land einführst, kannst du dich nicht darauf berufen, dass sich die Kopierer vom Original inspirieren ließen. Du wirst eine Strafe zahlen, wenn sie dich erwischen.

Renault ist in dieser Saison fünf Mal mit einem Defekt ausgefallen. Es war immer etwas anderes. Was ist das Problem?
Wir sind nicht happy damit. In den letzten Jahren waren wir immer ziemlich zuverlässig. Aber wenn du beginnst ans Limit zu gehen, bezahlst du irgendwo einen Preis dafür. Das zeigt nur, dass unsere Prozesse noch nicht gut genug sind und dass wir in unserer Organisation immer noch nicht genug Stärke haben. Deshalb haben wir jüngst einige Umstellungen vorgenommen, um unseren Ansatz in der Qualitätskontrolle zu ändern und sicherzustellen, dass sich wenigstens die Probleme, die wir hatten, nicht wiederholen. Der Teufel aber steckt in den Problemen, von denen du noch nichts weißt. Das kann den Unterschied im Kampf zwischen Platz 3 und 6 ausmachen. Die Autos werden sich in den letzten vier Rennen nicht mehr dramatisch verbessern. Jetzt kommt es auf Zuverlässigkeit an, auf die Fahrer, auf die Abläufe an der Strecke. ■

Marcin Budkowski

Geburtstag: 23.4.1977
Geburtsort: Warschau
Herkunftsland: Polen

Formel 1

Hoffnung für Red Bull

In die Motorendiskussion ist Bewegung gekommen. Ferrari und Renault können sich nun doch einen Entwicklungsstopp vorstellen. Damit ist das Projekt von Red Bull, selbst ab 2022 Honda-Motoren einzusetzen, noch nicht gestorben.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull hat immer klargemacht: „Der Plan, ab 2022 Honda-Motoren in Eigenregie einzusetzen, funktioniert nur bei einem Entwicklungsstopp." Während Mercedes bereit gewesen wäre, die Motorenentwicklung mit Ende 2021 einzufrieren, weigerten sich Ferrari und Renault. Zum einen aus Prinzip, zum anderen aus Sorge, den Rückstand auf Mercedes nicht bis zum Entwicklungsstopp aufholen zu können und dann einen Rückstand bis zur Einführung eines neuen Motoren-Reglements mitzuschleppen.

Jetzt ist Bewegung in das Thema gekommen. Ferrari und Renault können sich nun doch einen Entwicklungsstopp vorstellen, wenn er Anfang 2022 und nicht schon Ende 2021 kommt. Was ist der Unterschied? Die Hersteller bekämen im Winter 2021/22 eine weitere Chance, ihre Motoren aufzurüsten und sie an E10-Benzin anzupassen. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko ist optimistisch: „Die Gespräche bewegen sich in die richtige Richtung." ■



XPB

Red Bull will den Honda-V6-Turbo-Hybrid ab 2022 in Eigenregie einsetzen

Formel 1

Neues Safety Car

Mercedes-AMG und Aston Martin teilen sich 2021 die Aufgabe als Hersteller für das Safety Car. Dank fallender Einsatzkosten bleibt AMG mit an Bord.

Von: **Andreas Haupt**

Seit 1996 ist das Safety Car der Formel 1 immer ein Mercedes gewesen. Doch hinter einer Vertragsverlängerung über die Saison hinaus stand ein großes Fragezeichen. Mercedes stellte während der ersten Hochphase der Coronakrise das Engagement auf den Prüfstand. Beweggründe sollen Kosten im niedrigen zweistelligen Millionenbereich und ein dafür vergleichsweise geringer Mehrwert für die Marke gewesen sein. Es fahren mit Lewis Hamilton und Valtteri Bottas ja ohnehin die meiste Zeit zwei Mercedes vorneweg.

Die Formel 1 hielt zur Sicherheit bereits Ausschau nach einem Ersatz, um im Fall der Fälle vorbereitet zu sein. Am Ende ist man doch wieder bei Mercedes-AMG gelandet. Ein besserer Deal hält den Premiumhersteller bei der Stange. Mercedes wird sich in Zukunft die Aufgabe mit Aston Martin teilen, was wir in unserer Ausgabe MSa 41/2020 schon angedeutet hatten. Die Partner sind sich praktisch handelseinig. Noch sind die Verträge aber nicht unterschrieben. Das könnte bis Saisonende der Fall sein.

Die Aufteilung der 23 geplanten Rennen zwischen den beiden Herstellern führt zu einer kosteneffektiveren Struktur, zum Beispiel aufgrund geringerer Fracht- und Einsatzkosten. Die Formel 1 hält einen verlässlichen Partner und gewinnt einen zweiten hinzu. Aston Martin hofft auf den entsprechenden Abstrahleffekt. Welcher Sportwagen käme infrage: Wir tippen auf den Vantage als Safety Car und den SUV DBX als potenzielles Medical Car. ■



XPB

Mercedes und Aston Martin teilen sich zukünftig die Safety-Car-Aufgaben

NACHRICHTEN

NEUE MOTOREN FRÜHER

Die Formel 1 diskutiert, das neue Motoren-Reglement von 2026 auf 2025 vorzuziehen. Gleichzeitig will man die Einführung des CO_2-neutralen Kraftstoffs von 2023 auf 2025 verschieben. Nach ersten Plänen will die Formel 1 an V6-Turbos festhalten, den Anteil an elektrischer Leistung aber auf 60 Prozent erhöhen.

HAAS MIT ZWEI ROOKIES

Die Unterschrift ist nur noch Formsache. Der US-Rennstall Haas könnte bereits vor dem GP Bahrain seine Fahrerpaarung bekannt geben. Sie ist schon lange ein offenes Geheimnis. Haas will 2021 mit den Rookies Mick Schumacher und Nikita Mazepin antreten.

DREI CHANCEN FÜR ALBON

Die Entscheidung über das zweite Red-Bull-Cockpit fällt erst nach Saisonende. Somit hat Alexander Albon noch drei Chancen, sich zu beweisen. „Der Auftritt in der Türkei war nicht schlecht", urteilte Sportchef Helmut Marko. Albons Konkurrenten sind Sergio Pérez und Nico Hülkenberg. „Wir müssen uns entscheiden zwischen Routine und der Hoffnung, dass der Junge doch noch durchstartet."

JUNIOREN IN ABU DHABI

Die Ferrari-Junioren und aktuellen Formel-2-Fahrer Robert Shwartzman und Callum Ilott sammeln nach der Saison weitere Erfahrung in der Formel 1. Shwartzman fährt beim Young-Driver-Test in Abu Dhabi den SF1000. Ilott darf sich im Alfa-Romeo-Sauber C39 ausprobieren.

AUFGEBOT STEHT

Audi wird die Formel-E-Saison mit Lucas di Grassi und René Rast bestreiten. Mercedes setzt weiter auf Nyck de Vries und Stoffel Vandoorne. Porsche kombiniert André Lotterer und Pascal Wehrlein. BMW hält Maximilian Günther und tauscht Alexander Sims gegen Jake Dennis aus.

nürburgring
LANGSTRECKEN SERIE

TERMINE 2021







+++ Packende Rennaction in der Grünen Hölle +++ Live vor Ort oder per Livestream im Internet +++
+++ Freitags vor den Rennen Taxifahrten auf der Nordschleife +++

TERMINE 2021

20.03.	Probe- und Einstellfahrt	
27.03.	Rennen 1	66. ADAC Westfalenfahrt
17.04.	Rennen 2	45. DMV 4-Stunden-Rennen
01.05.	Rennen 3	63. ADAC ACAS Cup
26.06.	Rennen 4	52. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy
10.07.	Rennen 5	61. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
11.07.	Rennen 6	44. RCM DMV Grenzlandrennen
11.09.	Rennen 7	ROWE 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen
25.09.	Rennen 8	53. ADAC Barbarossapreis
09.10.	Rennen 9	45. DMV Münsterlandpokal

Vor jeder Veranstaltung findet am Freitag eine Probe- und Einstellfahrt der VLN statt. Infos gibt es unter www.vln.de/einstellfahrt
Alle Termine unter Vorbehalt.

#NLS

www.VLN.de



Dusche für Vettel: Mit Hamilton, Vettel und Button stehen die Meister von 2008, 2009 und 2010 auf dem Podest

GP Abu Dhabi 2010

Der dritte Mann

Vier Fahrer hatten in Abu Dhabi noch Chancen auf den WM-Titel. Der Mann mit der drittschlechtesten Ausgangsposition setzte sich durch. Sebastian Vettel gewann das Rennen um den Titel auch deshalb, weil Ferrari seinen Star Fernando Alonso auf den falschen Gegner ansetzte.

Von: **Michael Schmidt**

Das hatte es in der Geschichte der Formel 1 nie zuvor gegeben. Beim letzten Rennen des Jahres hatten noch vier Fahrer die Chance, den WM-Titel zu gewinnen. Fernando Alonso reiste mit 246 Punkten im Gepäck zum 19. WM-Lauf. Mark Webber hatte 238 Zähler auf seinem Konto, Sebastian Vettel 231 und Lewis Hamilton als krasser Außenseiter 222. Jenson Button hatte sich beim vorletzten Rennen in Brasilien aus dem Kreis der Titelanwärter verabschiedet.

Ferrari durfte diese Weltmeisterschaft nicht mehr verlieren. Und trotzdem passierte es. Fernando Alonso fürchtete nur einen Crash oder einen Defekt. Daran, dass sein Kommandostand einen Blackout haben würde, dachte er nicht. Sebastian Vettel wurde Weltmeister mit dem Maximalprogramm. Pole-Position, Sieg. Mehr konnte er nicht tun. Und trotzdem war er auf die Fehler seiner Gegner angewiesen. „Ich bin hier in der Hand von Webber und Alonso“, meinte der Mann, der sich im zweiten Tag/Nachtrennen von Abu Dhabi mit 23 Jahren und 134 Tagen zum jüngsten Weltmeister der Geschichte krönte.

Mark Webber fehlte im Finale schlicht der Speed. Waren es die Nerven, das falsche Setup oder der Plan, in der Qualifikation vier Runden am Stück zu fahren, um die Reifen besser auf Temperatur zu bringen? Bei Vettel funktionierte es, wenn auch knapp. Lewis Hamilton fehlten nur 0,031 Sekunden auf Vettels Bestzeit. Die McLaren wurden zum unerwarteten Störenfried. Ein neuer Heckflügel brachte sie zurück an die Spitze. Ferrari hatte das langsamste Auto aller WM-Kandidaten, doch Alonso stellte den F10 mit einer Chaosrunde auf den dritten Startplatz. Zwei Positionen vor Webber. Die halbe Miete schien eingefahren. Bei einem Vettel-Sieg reichte ihm ein vierter Platz.

330 mögliche Szenarien

Doch dann lief das Rennen ganz anders, als es sich alle Strategen ausgerechnet hatten. Als sich Michael Schumacher nach einem Kilometer mitten im Feld drehte und von Vitantonio Liuzzi fast aufgespießt wurde, spielte das Safety Car den Pokerspielern eine Trumpfkarte in die Hände. Unter den 330 Rennszenarien der Topteams war diese Variante nicht dabei. Sechs Fahrer wurden sofort ihre weichen Reifen los, darunter Nico Rosberg, Vitaly Petrov und Jaime Alguersuari. Sie schlossen hinter dem Safety Car schnell wieder zum Feld auf,

ZAHL DES RENNENS

35

Runden lang hing Fernando Alonso hinter Vitaly Petrov auf Platz 7 fest. Zwei Überholversuche scheiterten. Der Renault war auf der Geraden 3 km/h schneller als der Ferrari.


REINHARD

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	55 Runden	1:39.36,837 h = 183,923 km/h
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	55 Runden	1:39.46,999 h + 10,162 s
3.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	55 Runden	1:39.47,884 h + 11,047 s
4.	Nico Rosberg	Mercedes	55 Runden	1:40.07,584 h + 30,747 s
6.	Vitaly Petrov	Renault	55 Runden	1:40.20,357 h + 43,520 s
7.	Fernando Alonso	Ferrari	55 Runden	1:40.20,634 h + 43,797 s
8.	Mark Webber	Red Bull-Renault	55 Runden	1:40.21,080 h + 44,243 s
9.	Jaime Alguersuari	ToroRosso-Ferrari	55 Runden	1:40.27,038 h + 50,201 s
10.	Felipe Massa	Ferrari	55 Runden	1:40.27,705 h + 50,868 s

Schnellste Runde: Lewis Hamilton, McLaren-Mercedes, 1.41,274 min = 197,429 km/h

DATEN ZUM RENNEN

GP Abu Dhabi 2010, 14. November 2010, Yas Marina Circuit

Wetter:	28° C, klar
Distanz:	55 Runden à 5,554 km = 305,355 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	24
Gewertet:	21
Führungswechsel:	2
Pole-Position:	Sebastian Vettel (Red Bull-Renault), 1.39,394 min = 201,163 km/h

konnten mit dem Reifensatz bis zum Ende durchfahren und saßen in Autos mit exzellentem Topspeed.

Keiner erinnerte sich daran, dass Überholen auf dem Yas Marina Circuit schon im Vorjahr eine Herkulesaufgabe war. Damit wurden die drei auch für die Titelaspiranten zu Gegnern. Vorher hatte sie keiner auf der Rechnung. Der entscheidende Fehler aber unterlief Ferrari, als Webber schon nach 11 Runden seinen Boxenstopp einlegte, weil seine Hinterreifen verschlissen waren. Ferrari reagierte, um Alonso vor Webber zu halten. Doch der Australier war gar nicht mehr Ferraris Gegner. Der hieß längst Vettel. Alonso ahnte es und fragte seine Box: „Seid ihr sicher, dass ihr keinen Fehler macht?“

Der Sündenbock war schnell gefunden. Einsatzleiter Chris Dyer musste im Winter seinen Hut nehmen. Alonso fiel durch den frühen Boxenstopp hinter Nico Rosberg und Vitaly Petrov. Damit war sein Rennen gelaufen. Petrov baute sich 35 Runden lang wie ein Bollwerk vor Alonso auf. Alonso kam nicht an Petrov vorbei und Webber nicht an Alonso.

Taktikfehler von McLaren

Nur noch Hamilton hätte Vettel in die Suppe spucken können, doch auch McLaren taktierte falsch. Man versuchte mit Macht, vor Vettel an die Box zu kommen, um mit frischen Reifen den Unterschied zu machen. Dabei übersah McLaren, dass Hamilton hinter Robert Kubica fallen würde und nicht das nötige Tempo fahren konnte, um an Vettel vorbeizukommen. Red Bull lieferte eine Runde später mit Vettel einen Blitz-Boxenstopp ab, hielt seinen Fahrer damit vor Hamilton und konnte es verschmerzen, dass Jenson Button die nächsten 15 Runden die Führung hielt. Auch der entthronte Champion musste irgendwann seine weichen Reifen loswerden. Hamilton konnte mit der WM-Niederlage am besten leben. „Meine Chancen waren so klein, dass ich am wenigsten enttäuscht war.“

Deutschland hatte nun mit Vettel einen zweiten Weltmeister. Michael Schumacher war einer der ersten Gratulanten. Und gewissermaßen auch Wegbereiter des Titelgewinns. Ohne das Safety Car, das er mit seinem Unfall ausgelöst hatte, wäre alles vielleicht ganz anders gekommen. Vettel erfuhr erst am Funk, dass er neuer Weltmeister war. Red Bull wollte ihn nicht mit Details zum Rennen behelligen, damit er frei sein Tempo fahren konnte.

Die Freude über den WM-Titel stellte sich nur langsam ein. Bei der Siegerehrung fragte Vettel die beiden McLaren-Piloten: „Habt ihr euch nach dem Titelgewinn auch so leer gefühlt?“ Alonso war untröstlich und tauchte ab. Auch Webber verkroch sich. Der einstige WM-Favorit wurde Achter vor Jaime Alguersuari und Felipe Massa. Webber wusste insgeheim, dass er die einmalige Chance, Weltmeister zu werden, für immer verpasst hatte. ■


REINHARD

Klare Verhältnisse: Vettel geht vor Hamilton in Führung


WILHELM

Moment des Triumphes: In dem Moment ist Vettel neuer Weltmeister


REINHARD

Handschlag vom alten Meister: Schumacher gratuliert Vettel



SRO



Steht der GT3-Sport nach 15 Jahren am Scheideweg? Stéphane Ratel sieht die Lage eher kritisch

SRO

GT-Promoter Stéphane Ratel über Kunden- und Werkssport, die Zukunft der beiden GT-Klassen, die DTM und warum er sich von der GT3-Klasse abwenden könnte.

Von: **Marcus Schurig**

Wie groß sind die Auswirkungen der Coronakrise auf Ihr Geschäft im GT3-Sport?
Die Lage ist extrem frustrierend, denn bis März sah es so aus, dass wir ein Rekordjahr vor uns haben würden. Bis dahin hatten wir 54 feste Einschreibungen für die volle Saison im Endurance Cup der GT World Challenge Europe – das hatten wir niemals zuvor. Im Sprint Cup hatten wir 34 feste Einschreibungen – ebenfalls Rekord. Das Asien-Geschäft lief gut, dazu konnten wir neue Partner und Sponsoren gewinnen.

Und dann hat es Badabumm gemacht.
Genau, ich veranstalte seit 28 Jahren GT-Rennen, wir standen vor dem besten Jahr unserer Geschichte – dann zerbrachen alle Pläne unter der Corona-Pandemie. Wir haben in der GT World Challenge in Europa zwölf Autos verloren, weil Teams ihre Nennungen zurückgezogen haben. In der britischen GT-Meisterschaft haben wir die Hälfte des Starterfelds eingebüßt.

Sie haben aber noch propere Starterfelder, bedenkt man die Umstände …
Das Geschäft ist angeknackst, aber nicht komplett weggebrochen. Das Problem ist, dass die Fixkosten gleich bleiben, aber die Einnahmen sinken. Durch die vielen Kalenderanpassungen sind die Fixkosten sogar gestiegen. Das Geschäft in Asien ist komplett zum Erliegen gekommen, da wir dort 2020 keine Rennen fahren können, weil die Reisebeschränkungen das nicht zulassen. Insgesamt haben wir als SRO genug Reserven, um die Auswirkungen abzufedern, wir sind nicht in Gefahr – aber wir sind weit davon entfernt, zu jubeln!

Eine Theorie sagt, jeder Motorsport nach Corona wird auf einem kundensportähnlichen Ansatz aufbauen, vielleicht mit Ausnahme der Formel 1. Stimmen Sie zu?

„Dann ist die GT3-Klasse in drei Jahren mausetot!“

Nein, denn auch die Formel 1 ist zu weiten Teilen Kundensport. Wenn ein Milliardär wie Lawrence Stroll ein Formel-1-Team aufbauen kann, wo ist da der Unterschied zu einem wohlhabenden Geschäftsmann, der ein GT3-Team gründet? Das Prinzip ist am Ende das gleiche! Die Theorie muss daher lauten: Jeder Motorsport basiert in Zukunft auf Kundensport! Und die Hersteller kommen und gehen, so wie immer. Es gab nur wenige Serien, die ein anderes Geschäftsmodell verfolgt haben, wie in der DTM oder bei den Werkseinsätzen in der LMP1-Hybrid-Klasse. Die Mehrheit des professionellen Motorsports basiert schon lange fast ausschließlich auf Kundensport.

Im GT-Sport wackelt die GTE-Klasse, weil der Werksmotorsport auch dort sehr aufwendig und teuer ist.
Die GTE-Klasse liefert aus meiner Warte keinen schlechten Motorsport. Das Problem der GTE besteht darin, dass die Regelgeber und Ausrichter aufpassen müssen, dass die Klasse nicht zu teuer wird. Man muss eine Kategorie klug managen, sonst sind die Kosten, um Rennen zu fahren, höher als der Ertrag aus dem Marketing. Dann schnappt die Falle zu – das ist mir selber so mit der GT1-Klasse passiert.

Was ist denn in der GTE-Klasse aus Ihrer Sicht falsch gelaufen?
Vergleichen Sie einfach das Delta bei den Kosten zwischen GT3 und GTE, sagen wir vor sechs Jahren und heute – die Schere ist brutal auseinandergegangen. Warum? Weil man zum Beispiel Autos zugelassen hat, die dort nicht reingehören, wie den Ford GT. Wenn man den Ford GT, der ja de facto ein Prototyp war, mit einem Porsche oder einer Corvette schlagen will, muss man das Fahrzeugkonzept ändern. Dann baut man einen Mittelmotor-Elfer oder eine Mittelmotor-Corvette, um diesen Ford zu schlagen! Das kostet Geld. Am anderen Ende der Skala hat man einen BMW M8 zugelassen, der auch nicht in die Konzeptidee der GTE-Klasse passt. Dann explodieren die Kosten, weil Hersteller nicht Motorsport betreiben, um zu verlieren. Es ist immer dieselbe Story!

FIA, IMSA und ACO hätten den Ford ablehnen sollen?
Genau, man muss eine Klasse klug managen. Man darf nicht jedes Mal nachgeben, nur weil ein Hersteller an die Tür klopft und mitspielen will. Manchmal muss man eben auch Nein sagen, um eine Klasse zu beschützen. Ford hat oft versucht, ihren GT-Wagen als GT3-Modell zuzulassen, und nicht nur einmal. Ich habe ihnen immer wieder erklärt, dass ich dieses Auto in meinen SRO-Rennserien auf keinen Fall zulassen werde, selbst wenn die FIA den Ford GT als GT3-Auto homologiert. Entweder man lernt aus den eigenen Fehlern, oder man wiederholt sie immer wieder.

„Jeder Motorsport basiert in Zukunft auf Kundensport. Und die Hersteller kommen und gehen – so wie immer.“

GT-Promoter Stéphane Ratel

Angeblich kostet eine GTE-Saison in der WEC oder IMSA 20 Millionen Euro.
Es ist doch kompletter Irrsinn, so viel Geld für einen Klassensieg auszugeben! Da fahre ich doch lieber für das gleiche Geld mit einem LMDh-Auto um den Gesamtsieg in Le Mans mit!

Das ist der Punkt: Porsche und Ferrari wollen genau das tun. Dann stirbt die GTE-Klasse, der Druck erhöht sich auf das, was übrig bleibt: GT3.
Dann sollten Porsche und Ferrari die GTE-Klasse als Kundensportklasse fortsetzen, dann gibt es auch eine Zukunft für die GTE-Klasse. Ich will genauso wie alle Fans Porsche und Ferrari in der Topklasse sehen, aber deshalb müssen sie ja das Konzept der GTE-Klasse nicht aufgeben. Man hat doch dieses Jahr in Le Mans gesehen, wie viele private 911 und 488 dort am Start standen. Das ist der Beweis, dass GTE als Kundensport gut funktioniert.

Trotzdem besteht das Risiko, dass die GTE stirbt. Dann müssten WEC und IMSA einen Ersatz finden, da bliebe nur GT3. Und die DTM will ja das Gleiche machen.
Ich sollte mich geehrt fühlen, wenn das passiert, weil ja dann alle auf meine GT3-Klasse wechseln. Das Problem besteht darin, dass es hier weniger um die Kategorie als solche geht, sondern um das Format und das Konzept. Bisher war ich in der Position, dass ich durch meine Marktmacht die GT3-Klasse beschützen konnte, indem ich zum Beispiel Fahrzeuge, die das Konzept überdehnen, nicht zu den Rennen zulasse, die ich organisiere. Wenn jetzt Rennserien, die eine historisch bedingte Ausrichtung auf Hersteller haben, die GT3-Klasse für ihre Zwecke adaptieren, ist die Klasse in drei Jahren mausetot, spätestens. Da bin ich mir zu 100 Prozent sicher, weil wir dann nicht mehr die Stärke haben, die Klasse zu beschützen.

Der Business Case würde sich verändern.
Richtig, dann beginnt ein Wettbewerb der Hersteller in der GT3, die Kosten steigen. Dann werden wir eine Entscheidung treffen müssen, wie wir weitermachen. Das wird nach Lage der Dinge bedeuten, dass wir mit einer anderen Klasse weitermachen – und das wird die GT2-Klasse sein. Wenn die GT3-Kategorie zu einer Herstellerklasse mutiert, müssen wir diesen Schritt gehen.

Gilt das auch, wenn die genannten Serien eine modifizierte GT3-Formel nutzen – so eine Art GT3 Plus mit mehr Leistung?
Das würde viel Geld kosten, weil man einen zusätzlichen Baustand kreiert. Wenn die Motoren 600 PS leisten, müssen sie häufiger revidiert werden, also steigen die Kosten. Wenn die Hersteller in Deutschland theoretisch gewillt sein sollten, solche GT3-Plus-Autos zu bauen, und Teams und Sponsoren finden, die das machen, bitte sehr. Ich kann das nicht verhindern, die DTM ist ja eine deutsche Affäre. Wir werden sehen, ob sie mit ihren Plänen Erfolg haben. Wenn die DTM auf ein GT3-Format wechselt, verliert sie ihr Alleinstellungsmerkmal, denn bisher fuhren sie ihre eigenen Autos. In Zukunft ist es dann eine weitere GT3-Serie, genauer gesagt: eine weitere deutsche GT3-Serie. Sie fahren mit denselben Autos wie SRO, ADAC GT Masters, GT Open, Creventic – wo soll da der Sinn für die Sponsoren oder TV-Partner liegen?

Wie ist der Stand beim GT3-Reglement für die nächste Homologationsperiode?
Ich persönlich bin mit dem Stand der Dinge gar nicht happy, denn das Reglement ist aus meiner Sicht viel zu freizügig, was dazu führen könnte, dass man extreme GT3-Autos baut. Das hat im Wesentlichen damit zu tun, dass man alle bisherigen technischen Sondergenehmigungen ins neue Reglement gepackt hat. Der Logik nach müssten die Kosten im GT3-Sport steigen – während wir an der Basis darüber diskutieren, wie man sie senken kann.

Wieso steigen die Kosten?
Wenn die meisten Hersteller weiter darauf setzen, dass sie 50 oder 100 Autos verkaufen, werden sie die Freiräume nicht nutzen, weil ihre Autos für den Kundensport sonst zu teuer werden. Wenn es Hersteller gibt, denen das Absatzvolumen über den Modellzyklus egal ist, werden sie die technischen Freiräume nutzen und Autos bauen, die sich einem Prototyp annähern – besonders dann, wenn sie mit einem GT3 in der DTM oder in Le Mans antreten wollen. Und wenn einer damit anfängt, werden die anderen entweder nachziehen müssen – oder sie steigen aus. ■

IMSA-Meisterschaft / Langstreckensport

GM: Viele Ungewissheiten

Was ist nur los bei GM? Über diese Frage diskutierte das gesamte IMSA-Fahrerlager beim Finale in Sebring. Geht das DPi-/LMDh-Programm mit Cadillac weiter? Wie steht es um Corvette Racing und seinen Boss, Doug Fehan? Und warum verschwand GM-Motorsportchef Mark Kent so plötzlich?

Von: **Marcus Schurig**



MOTORSPORT-IMAGES

Mit Vollgas in die Zukunft? Was passiert mit Corvette Racing ab 2023?

Sogar die Amerikaner im IMSA-Fahrerlager von Sebring wussten keine Antworten auf diese Fragen. Die GM-Angestellten schweigen, weil sie Angst um ihren Job haben. Dahinter steckt scheinbar System, Beispiel Corvette Racing: Im Mai musste Danny Binks, der legendäre Crew-Chief der Corvette Nummer 3, gehen – angeblich ging den Bossen seine Popularität bei Fans und Medien auf den Geist. Seither haben einige altgediente Mitarbeiter von Corvette Racing das einstige Flaggschiff verlassen.

Auch bei den Fahrern kam es jetzt holterdiepolter zum großen Umbruch: Marcel Fässler und Mike Rockenfeller mussten gehen, ebenso Stammpilot Oliver Gavin, der auch für 2021 keine Chance sieht, bei den langen IMSA-Rennen Unterschlupf als dritter Pilot zu finden. Doug Fehan, der seit über 20 Jahren die Geschicke von Corvette Racing als Programm-Manager leitete, wird in den Hintergrund gedrängt, angeblich war Sebring sogar sein letztes Rennen. Der neue starke Mann ist der bisherige Teammanager Ben Johnson.

Auch bei GM zerbröckelt das etablierte Gefüge: GM-Motorsportchef Mark Kent ist zur Rüstungssparte des Konzerns gewechselt, sein Nachfolger Mark Stielow, der viele Jahre im Konzern für die Camaro-Reihe zuständig war, hat den Job im September übernommen. Positiv zu bewerten ist der Umstand, dass in Kürze das neue Renn- und Entwicklungszentrum in Concord/North Carolina eröffnet wird. Das Ziel: Renn- und Straßentechnologien besser zu verzahnen.

Nur die Richtung ist undeutlich: Bedenklich stimmt, dass ein Team wie das von Wayne Taylor Racing GM verlässt und 2021 einen Acura-DPi einsetzt. „Ich habe meine Gründe“, hält sich Taylor bedeckt. Was Mut macht: Chip Ganassi füllt die Leerstelle nächstes Jahr durch den Einsatz des ehemaligen Juncos-Cadillac-DPi. Ganassi-Teammanager Mike O’Gara sagte in Sebring: „Wir machen das wegen der langfristigen Perspektive.“ Dass Cadillac ab 2023 mit einem LMDh-Auto weitermacht, gilt trotzdem als unwahrscheinlich. Es würde Sinn machen, die Topkategorie an Corvette weiterzureichen, zumal die GTE-Klasse immer stärker ausdünnt. Diese Entscheidung soll bis Frühjahr 2021 getroffen werden. ■

Langstreckensport / GT-Sport

Phoenix Racing mit LMP2 und Ferrari

Der Wochenspiegel-Ferrari von Georg Weiss wird in Zukunft von Phoenix Racing betreut. Daneben stellt sich Phoenix mit einem LMP2- und LMP3-Programm neu auf.

Nach vier Jahren beim Ferrari-Team Rinaldi Racing wird der 488 GT3 vom Team Wochenspiegel in Zukunft von Phoenix Racing eingesetzt. Nach der Pause auf der Nordschleife werden die Fans den italienischen Renner in der kommenden Saison wieder öfter in der Eifel zu sehen bekommen. Auch ein Einsatz beim 24h-Rennen ist geplant. „Es hat sich in den letzten zwei Jahren in der Nürburgring Langstrecken-Serie einiges getan, was in unserem Sinne ist“, so Georg Weiss. „Wir freuen uns, wieder häufiger auf unserer Heimatstrecke unterwegs zu sein.“

Phoenix Racing stellt sich insgesamt breiter auf. „Ich freue mich auf die Partnerschaft mit Ferrari“, so Moser. Audi bleibt man weiterhin im Kundensport treu. Einen Einsatz in der neuen GT3-DTM prüft man. „Wenn wir gemeinsam mit Audi ein Paket hinbekommen, ist es interessant.“ Einen klassischen Kundensporteinsatz ohne Unterstützung sieht Moser allerdings nicht.

Daneben will Phoenix zwei LMP3 in der ELMS an den Start bringen. In der LMP2 setzt man in der Asian Le Mans Series einen Oreca ein. Auch ein LMP2-Engagement in der ELMS oder der FIA WEC wird geprüft. ■ BL

Macau GT Cup

AMG-Pilot Ye Hongli siegt in Macau

Die Nachrichtenwelt ist brutal: Seit Jahrzehnten berichten wir und viele andere Medien an exakt diesem Wochenende seitenlang über den GP in Macau. Bei der 67. Ausgabe blieb es still, sie wurde als regionaler Event durchgeführt – ohne internationale Beteiligung. Fast …

Macau genießt einen herausragenden Ruf bei Herstellern, Fahrern, Teams, Medien und Fans: Der Guia Circuit zählt zu den anspruchsvollsten Stadtkursen der Welt, und wo sonst fahren an einem Wochenende GT, TW, Formelflitzer und Moppeds auf der gleichen Piste im Kreis? Das alles passierte auch dieses Jahr, wenngleich im Stillen, hinter verschlossenen Türen: Die Reisebeschränkungen wegen Corona ließen einen internationalen Event nicht zu. Das Motorradrennen fand gar nicht stand (obwohl die verrückten Engländer kommen wollten!), das F3-Rennen wurde zu einem regionalen F4-Event umgebaut, das TW-Rennen fand statt, es siegte sogar ein verrückter Brite: Rob Huff feierte auf einem MG6 TCR seinen zehnten (!) Sieg – den er aber prompt wegen eines Protestes verlor.

Beim Quali-Lauf zum GT Cup am Samstag siegte AMG-Pilot Darryl O’Young, doch auch der verlor den Sieg wegen einer Strafe, sodass Markenkollege Ye Hongli beim Hauptrennen am Sonntag einen Sieg einfuhr. ■ AC

Unruhe im Porsche-Kader

Mitten in der Coronakrise begann Porsche Motorsport, seinen Fahrerkader auf neue Füße zu stellen, was für reichlich Unruhe unter den Piloten sorgte – Motorsport aktuell hat darüber bereits berichtet. Mittlerweile ist klar: Zwar bleiben fast alle Piloten an Bord, wenngleich sich die wenigsten noch Werkspiloten nennen dürfen.

Von: **Marcus Schurig**

Die Transformation in der Automobil-Industrie fordert ebenso ihre Opfer wie die Coronakrise – davon ist auch der Motorsport nicht ausgenommen. Sogar beim Klassenprimus Porsche muss gespart werden: Viele Mitarbeiter mussten gehen, und der Fahrerkader sollte entschlackt werden, um Geld zu sparen. Bisher unterhielt Porsche einen Kader von 18 Werkspiloten sowie zwei Young Professionals und zwei Junioren. Die letzten beiden Kategorien werden zeitnah entfallen.

Echte Werkspiloten sind in Zukunft nur noch jene Fahrer, die auch bei Werkseinsätzen zum Einsatz kommen – also die beiden Formel-E-Piloten (Lotterer/Wehrlein) sowie die GTE-Werksfahrer-Paarungen in der WEC (Lietz/Bruni, Jani/Estre).

Mit Ausnahme jener Fahrer, die noch einen gültigen Vertrag besitzen, sind in Zukunft alle anderen Piloten nur noch „Porsche-Fahrer“, denen eine (geringe) Mindestanzahl an Einsätzen garantiert wird. Den „Porsche-Fahrern“ steht es frei, auch für andere Marken zu fahren, eine exklusive Bindung an die Marke Porsche gibt es offenbar nicht mehr. Damit folgt Porsche einer Liberalisierung der Vertragsbedingungen, wie sie zuvor beispielsweise schon BMW vorangetrieben hatte, um von den hohen Sockelbeträgen für Werkspiloten herunterzukommen.



PORSCHE

Bild aus alten Tagen: Nicht alle Werksfahrer sind zukünftig echte Werksfahrer

Somit büßen bei Porsche viele Werkspiloten ihren Status für 2021 ein, wie zum Beispiel der WEC-Pilot Michael Christensen oder IMSA-Fahrer Nick Tandy. Dem Vernehmen nach hat allerdings nur Nick Tandy keinen neuen Vertrag bei Porsche zu den geänderten Konditionen unterschrieben. Der Brite unterzeichnete im Oktober einen Zweijahresvertrag mit Option auf ein weiteres Jahr bei Corvette Racing, wo Tandy seinen Landsmann Oliver Gavin ersetzen wird.

Neben vielen Absteigern gibt es aber wohl auch einen Aufsteiger: Thomas Preining erhält für 2021 angeblich einen Werksfahrervertrag. In Summe bleibt der Anteil der Werksfahrer bei Porsche hoch, weil viele Verträge noch Laufzeit haben, wie etwa bei Romain Dumas, Laurens Vanthoor oder Frédéric Makowiecki. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS AUF NITRO?

Der TV-Vertrag zwischen dem ADAC und Sport 1 läuft zum Ende des Jahres aus. Über eine Fortsetzung bzw. Neuvergabe wird derzeit verhandelt. Härtester Konkurrent für Sport 1 ist der RTL-Spartensender NITRO, der auch das 24h-Rennen am Nürburgring sehr erfolgreich überträgt. Dazu hat NITRO einen rund dreimal so hohen Marktanteil wie der immer mehr an Relevanz verlierende Sportsender (ca. 2 % zu ca. 0,7 %). Aufgrund der sinkenden Einschaltquoten bei Sport 1 – die immer noch rund das drei- bis vierfache des Durchschnitts-Marktanteils des Senders darstellen – scheint ein Wechsel des TV-Partners derzeit sehr wahrscheinlich.

„SUPER RACER“ IN BAHRAIN

Edwin Waldhier, der Gewinner des „Super Racer“ und Dreifach-Meister der Porsche Sprint Challenge Central Europe 2020, darf am kommenden Wochenende im Rahmen des F1-GP von Bahrain sein Debüt im Cup-Porsche geben. Der Einsatz beim Auftakt zur 12. Saison der Porsche Sprint Challenge Middle East ist eine Belohnung vom Team Lechner Racing für die Leistungen im GT4-Championat. Serien-Organisator Robert Lechner freut sich neben Waldhier auch auf Supercup-erfahrene Piloten wie Jaxon Evans, Julian Hanses oder Jean-Baptiste Simmenauer.

MONTOYA: LMP2 IN DER WEC

Der Kolumbianer Juan Pablo Montoya wechselt 2021 von der IMSA-Meisterschaft in die WEC: Der 45-Jährige hat beim Dragon-Speed-Team einen Vertrag für eine komplette WEC-Saison in der LMP2-Klasse unterschrieben. Bisher fuhr Montoya im Team von Roger Penske einen Acura-DPI, doch das Programm endet mit Ablauf der Saison 2020. Die zukünftigen Teamgefährten von Montoya stehen bereits fest: Der Kolumbianer wird den Oreca LMP2 mit Henrik Hedman und Ben Hanley pilotieren.



ROWE: NUR NOCH PORSCHE?

Beim IMSA-Finale in Sebring machte das Gerücht die Runde, dass sich das deutsche GT3-Team Rowe Racing in Zukunft auf einen Hersteller konzentrieren wird. Bisher hatte die Mannschaft aus St. Ingbert ihre GT3-Einsätze auf die Marken BMW und Porsche aufgesplittet. Mit BMW gewann Rowe Racing 2020 das 24h-Rennen am Nürburgring, einen Monat später siegte man mit Porsche beim 24h-Rennen in Spa. Angeblich wird sich Rowe Racing in Zukunft auf die Zusammenarbeit mit Porsche konzentrieren.

RATEL: GTWC NUMMER 4

GT-Promoter Stéphane Ratel hat mit seiner Firma SRO die australische GT-Meisterschaft übernommen. Australien ist nach Amerika, Europa und Asien nun der vierte Brückenkopf. Der australische GT-Sport wird dabei nach dem Vorbild der anderen Weltregionen in eine Sprint und in eine Endurance Series aufgeteilt, beide unter dem Dachnamen GT World Challenge Australia. In Australien gelten die technischen und sportlichen Bestimmungen der SRO.



Der Gentleman-Racer

Zwischen GT3 und GT4 liegt GT2. Klingt komisch, ist aber so. In der neuen Kategorie mit mehr Längs- und immer noch genügend Querdynamik ist auch Audi schon präsent. Wie sich der R8 LMS GT2 fährt, durften wir exklusiv am Lausitzring ausprobieren.

Von: **Michael Bräutigam**

Wem ein GT3-Auto zu kompliziert und ein GT4 zu langweilig ist, dem bietet sich in Form des Audi R8 LMS GT2 der geradezu perfekte Spielgefährte an. Und weil sich die entsprechende Kategorie an Amateure sowie ambitionierte Trackday-Fahrer statt an Profis richtet, gibt es höchste Fahrgefühle mit niedrigsten Einstiegshürden. Der dickste Hund dürfte auf dem eigenen Konto begraben liegen: 338 000 Euro (zzgl. MwSt.), immerhin 60 000 Euro weniger als beim GT3, werden für den neuesten Spross der Audi-Kundensportabteilung fällig.

Dann aber hat man ein grundehrliches Auto, das praktisch keine Rätsel aufgibt und selbst ungeübte Fahrer recht schnell in höchste Sphären der Fahrphysik eintauchen lassen soll.

Brutale Optik mit Funktion

Den martialischen Look gibt es inklusive. Der GT2 basiert auf dem Spyder und kommt daher am Heck viel wuchtiger rüber als seine Schwestermodelle. Im Kühleinlass an der Front könnte sich eine ganze Waschbärenfamilie einnisten. Der an einem umgekehrten „Schwanenhals“ aufgehängte Heckflügel sorgt für ein beinahe elegantes Finish am Heck. Und die Lufthutze am Dach ist ein weiterer Blickfang und Erkennungsmerkmal, das sogar einen echten Nutzen hat. „Es entsteht tatsächlich ein Ram-Air-Effekt“, erklärt Audi-Kundensportleiter Chris Reinke. Das Ergebnis: Mit 640 PS leistet der GT2 sogar noch mal 20 PS mehr als die Performance-Serienmodelle des R8, die genau wie der GT2 in den Böllinger Höfen in Heilbronn gebaut werden.

„Alles an dem Auto hat eine Funktion“, führt Reinke weiter aus und zeigt mir die Auslass-Kiemen in der Fronthaube. Die aufgewärmte Kühlluft wird zu den Seiten abgelenkt, damit keine warme Luft in den Schnorchel am Dach gesaugt wird.

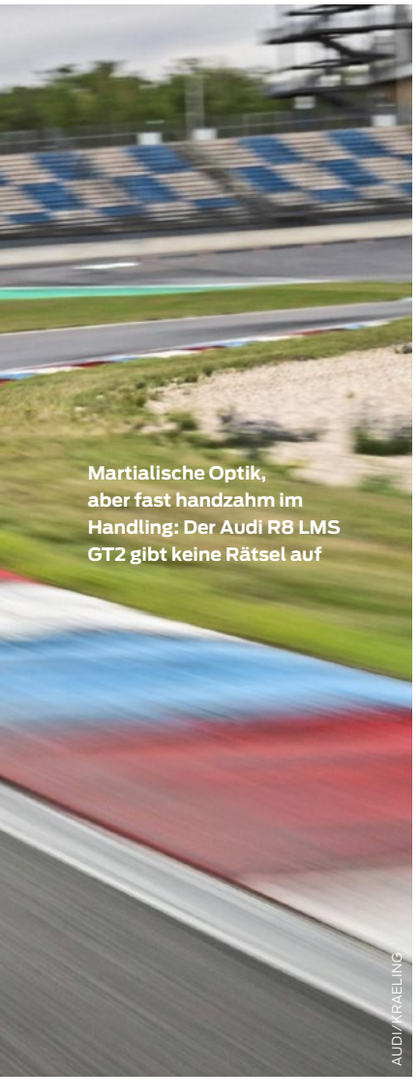
Der Rundgang ums Auto reicht schon für den Haben-wollen-Effekt, aber der Grund des Besuchs am Lausitzring war ja eigentlich ein anderer. Also Helm auf und rein in die gute Stube. Pierre Kaffer, neben Haupt-Tester Christopher Haase einer der Entwicklungsfahrer des GT2, weist mich in die wichtigsten Funktionen ein. Der Sitz ist fix, die Pedale werden über einen Knopf in der Mittelkonsole gelöst und können mit den Füßen verschoben werden. Knopf loslassen und sie sind fest. Weil der GT2 im Gegensatz zum GT3 mit dem serienmäßigen S-tronic-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet ist, sind im Fußraum nur zwei Pedale.

Das Lenkrad lässt sich wie im Serienmodell über einen Hebel einstellen. Schnell hat man die perfekte Sitzposition gefunden. Auch die wichtigsten Funktionen am Lenkrad erklärt mir der Sieger der 24h am Nürburgring 2019 – vor allem die Einstellungen für ABS, ESP und Traktionskontrolle. Dazu Schaltwippen und Startknopf, ansonsten gibt es kaum etwas zu beachten.

640 PS auf 1350 kg

Jetzt aber los! Naja, nicht ganz. Erst muss ich noch mal auf den Beifahrersitz umziehen, damit Kaffer mir zeigen kann, was das Auto wirklich kann. Und das ist eine ganze Menge! Wie relativ die Aussagen „weniger Abtrieb“ und „mehr Gewicht“ – nämlich rund 100 kg – gegenüber dem GT3 sind, merke ich, als Kaffer fröhlich vor sich hin redend um den Kurs jagt. „Alles okay?“, kommt die Nachfrage, weil ich anscheinend recht ruhig bin. Ich nicke wild, zeige den Daumen hoch und Kaffer gast weiter an. Jetzt einhändig, um mir zu zeigen, wo welches Lämpchen aufleuchtet, wenn welches Regelsystem gerade den Vorwärtsdrang des Kutschers einbremst.

Genug gesehen und gespürt. Kaffer raus, Bräutigam nun wirklich rein für zehn Runden um den Sprintkurs. Anfangs zögerlich, weil 2,1 kg pro PS dann doch ein recht gesichtsstraffendes Leistungsgewicht sind, dann



Martialische Optik, aber fast handzahm im Handling: Der Audi R8 LMS GT2 gibt keine Rätsel auf

AUDI/KRAELING

aber schnell Vertrauen findend, ist man Runde um Runde schneller. Für einen kühlen Kopf sorgt die modifizierte, aber aus der Serie stammende Klimaanlage.

Einmal an den Grenzbereich herangetastet – die blinkenden Symbole im Display kündigen ihn früh genug an –, kann man sich voll auf das Fahrerlebnis einlassen. Wenige Zentimeter hinter dem Rücken schreit sich der V10-Saugmotor die Seele aus dem Leib. Vor allem mit der heute installierten lauteren Auspuff-Version. Die Brembo-Rennbremse packt kräftig zu und verzögert sanft ABS-geregelt vor Kurve eins von 250 auf unter 100 km/h – in nur rund 100 Metern!

Regionale Serien geplant

Das schnelle Anfangsgeschlängel und die Räuberei über die Curbs machen richtig Spaß. Beim Anbremsen der Kurzanbindung geht es über eine kräftige Bodenwelle, doch nicht nur die Klimaanlage, auch das perfekt abgestimmte ABS sorgen dafür, dass man am Steuer cool bleibt.

Apropos: Die Lenkkräfte sind relativ hoch, dafür bekommt man aber sehr ehrliches Feedback von der Straße. Zum Beispiel in der langen Rechts, in die mit rund 140 km/h reingerollt, dann kontinuierlich beschleunigt und am Kurvenausgang mit blinkendem Traktionskontroll-Lämpchen wieder auf über 200 Sachen beschleunigt wird.

Auch wenn es ganz am Anfang ein klein wenig Überwindung braucht, hat man das Limit dann doch recht schnell gefunden. Dennoch ist das Ende nach zehn Runden ein viel zu frühes. Die Eindrücke, die hängen bleiben, sind eindeutig: Nicht nur optisch, auch technisch und fahrerisch ist der GT2-Audi ein absolutes Vorzeigestück.

Jetzt braucht man nur noch eine entsprechende Bühne. Die setzt die SRO als Rechteinhaber gerade auf. Schon 2020 sollte es eigentlich drei regionale Serien geben, bis... Sie wissen schon. 2021 gibt es den zweiten Anlauf.

Preislich und bei den Rundenzeiten sortiert sich der GT2 also zwischen GT3 und GT4 ein. Für diejenigen, die beim Trackday den besonderen Kick suchen oder mit zuverlässiger, langlebiger Technik Hobby-Motorsport betreiben wollen, dürfte der GT2 aber ganz vorne liegen. Ein echter Gentlemen-Racer halt. Für Leute, die sich gerne selbst als solche bezeichnen. ■

DIE TECHNIK

Karosserie
Audi Space Frame in Alu-CFK-Verbundbauweise, Stahl-Überrollkäfig

Motor / Getriebe
V10-Saug-Mittelmotor, Hubraum 5200 cm³, max. Leistung 640 PS, Drehmoment über 550 Nm, 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe, Hinterradantrieb, Traktionskontrolle (8-stufig), ESP (3-stufig)

Maße und Gewicht
L 4568 mm x B 1995 mm x H 1280 mm, Reifengröße 325/660-18 vorn, 325/705-18 hinten, Gewicht 1350 kg, Tankinhalt min. 113 Liter

Bremsen
380 x 32 mm vorn, 355 x 32 mm hinten, ABS (9-stufig)

Preis
338 000 Euro (zzgl. MwSt.)



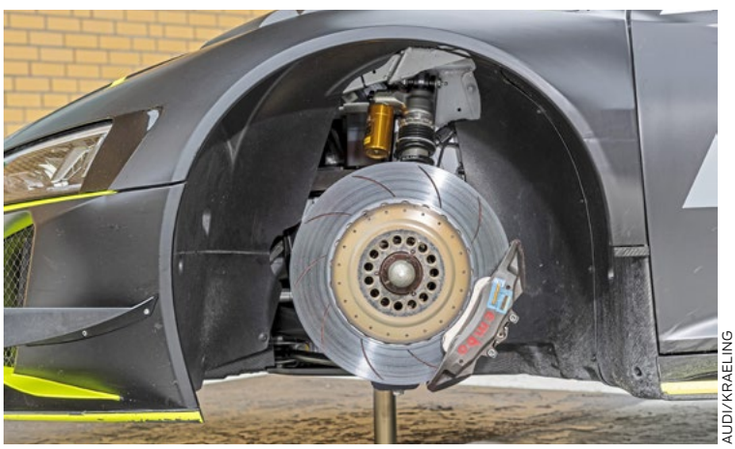
AUDI/KRAELING

Einweisung vom Profi: Pierre Kaffer (l.) erklärt dem MSa-Mann das Auto



AUDI/KRAELING

Filetstück: Der V10-Saugmotor leistet dank Ram-Air-Effekt bis zu 640 PS



AUDI/KRAELING

Packendes Erlebnis: Die Brembo-Rennbremse ist eines der Highlights



AUDI/KRAELING

Unverkennbar: Lufthutze, Spyder-Karosserie, umgedrehter „Schwanenhals“



E-volution der zweiten Liga

Stillstand ist Rückschritt, sind sich FIA und Hersteller einig und drücken aufs Tempo. Nach der Einführung des neuen Hybrid-Reglements für die Rally1-Topklasse 2022 soll nur ein Jahr später die weltweit wichtigste Rally2-Kategorie einen zusätzlichen Elektroantrieb erhalten.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorjahr stellte die FIA die Rallyewelt auf den Kopf und führte ein aus dem Formelsport übernommenes System ein. Die Topklasse firmiert künftig als „Rally1“, am unteren Ende der Pyramide bilden dann serienahe Fahrzeuge der Rally5-Kategorie die Basis. „Es ist wichtig, dass es Klarheit über die Ausrichtung gibt und wie die Rallyeautos der Zukunft sein werden“, sagte FIA-Rallyedirektor Yves Matton und pochte auf die Einführung eines Hybridantriebs für die Königsklasse ab 2022.

Dass noch immer an den finalen Details gefeilt wird, scheint für die Werkssportler das kleinere Problem, ohne den Einsatz von aktuellen Antriebstechnologien tun sie sich schwer, die Entscheidungsträger in ihren Häusern von künftigen Engagements und Neuentwicklungen zu überzeugen. Was liegt also näher, als


PSA

PSA-Technikchef François Wales

nach der Topklasse auch eine Stufe darunter die Allradler der Rally2-Kategorie mit einer Teil-Elektrifizierung auszurüsten? Nirgends sind mehr Hersteller aktiv als in der bisher R5-Klasse genannten Rally2, die nicht nur in regionalen, nationalen und kontinentalen Meisterschaften und Serien die Spitze bildet, sondern auch im Kundensport.

Klasse und Masse

Vor gut sieben Jahren homologierte M-Sport den ersten Ford Fiesta R5 und präsentierte im Vorjahr den Nachfolger Fiesta Rally2, andere Hersteller folgten.

Zum 1. November bringen es M-Sport (345 Fiesta), Skoda (371 Fabia), PSA (50 Peugeot 208, 59 DS 3 und 63 Citroën C3), Hyundai (92 i20) und Volkswagen (87 Polo) zusammen auf über 1000 der einsatzfertig knapp 240 000 Euro teuren Kundensportmodelle. Ein lukratives Geschäft, auch und vor allem durch das daraus resultierende Teile- und Revisionsgeschäft, das die Sportabteilungen der Hersteller nicht missen wollen. Auch deshalb war man sich in der technischen FIA-Arbeitsgruppe schnell einig: Eine kostengünstige Hybrideinheit zum Nachrüsten soll her.

„Motorsport ist kein Selbstzweck. Einerseits hilft er, Entwicklungen schneller voranzutreiben, andererseits Emotionen zu wecken. Beides macht nur mit aktuellen Technologien Sinn“, stellt François Wales, Technischer Direktor von PSA Motorsport, klar und verweist darauf, dass bei Peugeot, Citroën, DS und Opel im Klein- und Kompaktwagen-Segment über ein Drittel der Fahrzeuge teil- oder vollelektrisch daherkommt, laut Wales „mit steigender Tendenz“.

Auch die Platzhirsche von Skoda sprechen sich für den baldigen Technologiewandel aus. „Wir müssen mit der Zeit gehen und kommen nicht drum herum, unseren Kunden möglichst bald eine nachrüstbare Hybrideinheit anzubieten“, sagt Skoda-Sportchef Michal Hrabánek. Hyundai-Sportdirektor Andrea Adamo bläst ins gleiche Horn: „Die FIA tut gut daran, das Thema zu forcieren. Denn es spiegelt nicht nur den aktuellen Trend auf der Straße wieder, sondern würde den größten Kundensportbereich wohl eher noch stärken, weil dadurch weitere Hersteller Interesse haben könnten.“ Der Italiener warnt aber auch: „Wichtig ist, was nachher im Reglement steht. Man muss das Gesamtkonzept


SKODA

Neuer Platzhirsch im lukrativen Kundensport-Geschäft: Skoda Motorsport


ROESELER

Skoda-Sportchef Michal Hrabánek


ROESELER

Hyundai-Motorsportdirektor Adamo

sehen. Gibt es darin mehr Plus als Minus, funktioniert die Sache, umgekehrt eben nicht."

Nur keine Kostenexplosion

Der Zeitplan steht: Im Sommer will die FIA ein mit den Herstellern abgestimmtes Konzept vorlegen. Bis zum Jahresende 2021 soll es final abgestimmt werden, sodass ab der Saison 2023 nicht nur alle künftigen Rally2-Fahrzeuge als preiswerte Mild-Hybride daherkommen sollen, sondern auch alle bisherigen Kundensportmodelle nachgerüstet werden können.

Ein Schlüsselthema sind die Kosten: Ursprünglich von der FIA mit 180 000 Euro netto festgeschrieben und vor zwei Jahren auf knapp 195 000 Euro erhöht, hebeln die Hersteller längst das Reglement aus. Ein einsatzfähiges Auto schlägt inklusive einer obligatorischen Grundlackierung, Bedienungsanleitung und Zulassungspapieren aktuell mit knapp 240 000 Euro zu Buche. Die Gewinnspanne scheint groß, wie sich am Beispiel Skoda zeigt: So wird das faktisch aus den gleichen Teilen bestehende Vorgängermodell des im Frühjahr neu vorgestellten Fabia Rally2 Evo über 30 000 Euro günstiger angeboten. Auch deshalb hoffen die zahlreichen Kunden, von Privatiers bis zu professionellen Einsatzteams mit Vermietgeschäft, dass die FIA mit der Einführung des Mild-Hybrid der Preistreiberei per Reglement einen Riegel vorschiebt.

Sollten die Hersteller die Teil-Elektrifizierung nutzen, um weiter an der Preisspirale zu drehen, könnte die Kundschaft der Erfolgskategorie womöglich bald den Rücken kehren. Die Technologie scheut derweil niemanden: „Jede Fachwerkstatt kann einen Kompaktwagen mit Hybridantrieb warten, dann sollte das auch für Rallyeteams keine besondere Herausforderung sein", ist Yves Matton überzeugt. ■

„Rally2 ist das Rückgrat von M-Sport"

Kaum ein Unternehmen ist länger im Kundensportgeschäft aktiv als die britische Motorsport-Schmiede M-Sport. Teamchef Richard Millener über die neue FIA-Pyramide und künftige Hybridsysteme.

Von: **Reiner Kuhn**

M-Sport bietet den Ford Fiesta vom seriennahen Rally5 bis zum Rally1-Boliden an. Warum diese Bandbreite?

Trotz aller Aufmerksamkeit und Konzentration auf 2022 sind die Rally1-Hybridautos der Topklasse nur ein Schaufenster auf der höchsten Ebene des Rallyesports. Das Kundensportgeschäft ist das A und O von M-Sport, ohne könnten wir nicht existieren. Bevor wir 2005 mit dem Ford Fiesta ST unser erstes echtes Kundensportmodell angeboten haben, bestand unser Geschäft darin, unsere Rallyefahrzeuge zu verkaufen, ob einen Escort Cosworth oder später einen Focus WRC.

Welche Fahrzeug-Kategorie ist für Ihr Unternehmen die wichtigste?

Auch wenn wir von den kleineren R2, sprich Rally4, insgesamt knapp 700 Stück verkauft haben, ist der Rally2, von dem wir bisher rund 350 abgesetzt haben, dank seines Preisniveaus das Rückgrat unseres Unternehmens. Alles, was der Attraktivität in diesem Fahrzeug-Segment guttut, tut auch uns, den anderen Herstellern und durch die breite Akzeptanz und den Wettbewerb schlussendlich auch den Kunden gut. Ein Mild-Hybrid wäre der nächste logische Schritt. Wir müssen uns alle darüber im Klaren sein, dass wir an solchen Technologien nicht mehr vorbeikommen. Dabei sind aber einige wichtige Punkte zu beachten.

Die denn wären?

Allen voran die Kosten. Um diese möglichst niedrig zu halten, sollte das Hybridsystem auf Serienteilen basieren. Da solche Seriensysteme zwischen 4000 und 6000 Euro kosten, bin ich zuversichtlich, dass es für die Rally2 für unter 10 000 Euro zu haben sein wird. Heißt: Die Hersteller könnten einen modernen Turboallrader mit Mild-Hybrid zum nahezu gleichen Preis anbieten wie die aktuellen Modelle. Das würde diesem Segment nochmals einen Boost geben. Weiter gilt zu beachten, wie die unterschiedlichen Fahrzeuge gewertet werden, ob alle in einer Klasse oder die Hybridautos separat. Noch bleibt genügend Zeit, sowohl um das technische als auch das sportliche Regelwerk zu diskutieren und festzuschreiben. Sobald das abgeschlossen ist, gilt es zu überlegen, ob im nächsten Schritt nicht auch die kleineren Kategorien, von der Rally3 über die Rally4 bis womöglich Rally5, von einer preiswerten Teil-Elektrifizierung profitieren könnten. ■


ROESELER

„Ich bin zuversichtlich, dass ein Hybridsystem für die Rally2 unter 10 000 Euro kosten wird."

Richard Millener

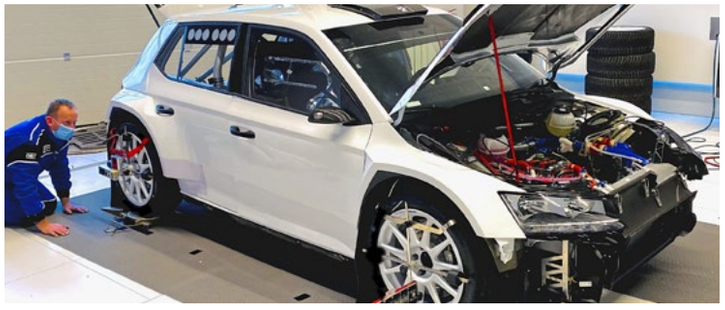
Vollelektrische Rally2-Fahrzeuge

Einen Schritt weiter

Nach STARD haben auch die Batterie-Experten von Kreisel ein vollelektrisches Rallyeauto auf Basis des Skoda Fabia Rally2 fertig.

Hut ab, die beiden österreichischen Hightech-Firmen STARD und Kreisel haben schon vollelektrische Boliden auf Rally2-Basis fertig.

Am Wochenende startete STARD-Boss Manfred Stohl mit seinem aus der „Projekt E"-Serie bekannten Citroën C3 ERX bei einer kleinen Rallye in der Slowakei als Vorausfahrzeug. Zuvor rückten die Batterie-Experten von Kreisel erstmals mit ihrem auf einem Skoda Fabia basierenden E-Boliden aus. Zwei jeweils 250 Kilowatt leistende Elektromotoren treiben den rund 1300 Kilo schweren Allradler an. „Das Auto begeisterte auf Anhieb", zeigt sich Projektleiter und Geschäftsführer Philipp Kreisel nach dem Rollout begeistert. „Aktuell sind gut 100 Kilometer drin – davon die Hälfte im Wettbewerbstempo. Nun gilt es weitere Daten zu sammeln, schließlich wollen wir zusammen mit BRR-Teamchef Raimund Baumschlager im Frühjahr erstmals in der ÖRM antreten." ■ RK


KREISEL

Ruhe vor dem Sturm: Kreisels Elektro-Skoda vor dem ersten Probegalopp



Jetzt gehts um alles: Tabellenführer Evans will den WM-Titel

TOYOTA

Rallye-WM

Vorbereiten aufs Finale

Da die FIA am finalen WM-Lauf im Risikogebiet Lombardei festhält, reisen die WM-Teams von Toyota und Hyundai nach Italien. Es gilt, sich vor Ort auf den ersten Asphaltlauf der Saison vorzubereiten.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit rund 340 000 Infektionen und über 20 000 Toten ist die Lombardei die am heftigsten vom Coronavirus betroffene Region in Europa. Das gilt auch für die zweite Welle. Aktuell gelten zwischen Mailand und Bergamo Ausgangssperren, neben Gaststätten sind auch Geschäfte, Sportanlagen und Schulen geschlossen. Die Intensivbetten in den Krankenhäusern sind zu 90 Prozent belegt.

FIA und WM-Promoter halten dennoch am finalen WM-Lauf (04.–06.12.) fest. „Wir vertrauen auf die Kompetenz des Veranstalters und der FIA und richten uns nach den Informationen, die wir von ihnen erhalten“, sagt Teammanager Kaj Lindström, dessen Toyota-Team mit Elfyn Evans und Sébastien Ogier die Fahrerwertung anführt und das auch gern wieder in der Herstellerwertung tun würde, wo Hyundai mit einem Doppelsieg auf Sardinien mit acht WM-Zählern vorbeigezogen ist. Anders als Toyota hat Hyundai nicht nur die offiziellen Testtage für die abgesagten Asphaltläufe in Deutschland und Belgien genutzt, sondern seine Top-Piloten bei mehreren kleineren Rallyes auf Festbelag ausrücken lassen und im Vorfeld der Rallye Monza mit dem Werkstrio Neuville, Tänak und Sordo je einen Testtag in Norditalien absolviert.

Im Toyota-Lager ist man dennoch zuversichtlich, stürmten doch Evans und Ogier beim WM-Auftakt in Monte Carlo trotz kurzer Kennenlern-Phase im Yaris WRC auf Anhieb aufs Podium. Vor wenigen Tagen simulierte man im heimischen Testrevier bei Jyväskylä die für Monza typischen engen Biegungen und Kehren. Diese Woche reist Toyota mit allen vier Werksfahrern, neben Evans und Ogier auch Rovanperä und Katsuta, nach Venedig. Mit je einem Testtag will man sich auf die Asphalt-Prüfungen außerhalb des Königlichen Parks vorbereiten. ■

Rallye-WM

Ogier macht weiter

Jetzt ist fix, was Sébastien Ogier schon im Frühjahr andeutete: Der Franzose wird auch 2021 für Toyota an den Start gehen.

Rücktritt vom Rücktritt. Früh machte Sébastien Ogier klar, dass er sich am Saisonende zurückziehen wollte. Doch dann kam Corona und halbierte die Saison. Glück für Toyota, dass der scheidende Teamchef Tommi Mäkinen schon zu Saisonbeginn daran arbeitete, den Franzosen zum Weitermachen zu überreden. Nun verlängerte der sechsmalige Weltmeister seinen Einjahres-Vertrag. „Mein ursprünglicher Plan sah anders aus. Aber ich denke dieses Jahr ist für jeden von uns speziell, und meine Karriere sollte nicht mit so einer seltsamen Saison enden“, so Ogier. „Hoffentlich läuft es 2021 besser, wenn wir einen letzten Titel in Angriff nehmen.“

Vor dem finalen WM-Lauf in Monza liegt Ogier als Zweiter 14 WM-Punkte hinter WM-Spitzenreiter und Toyota-Teamkollege Elfyn Evans zurück. ■ RK



ROESELER

Wird noch eine WM-Saison im Toyota Yaris WRC sitzen: Ex-Champion Ogier

Rallycross-WM

Abrupter Abbruch

Johan Kristoffersson ist Weltmeister. Denn nach Spa wird nun auch der finale Lauf zur Rallycross-WM auf dem Nürburgring abgesagt.

Die Teams wurden von Noch-WM-Promoter IMG am vergangenen Wochenende schon informiert: Nach dem Aus des Rallycross-WM-Laufes im belgischen Spa-Francorchamps wird auch der für den 12. und 13. Dezember terminierte WM-Lauf am Nürburgring abgesagt. Damit steht nach vier Doppelveranstaltungen mit insgesamt acht Läufen in Schweden, Finnland, Lettland und Spanien Johan Kristoffersson (VW Polo) als Weltmeister fest. Nach 2017 und 2018 ist es der dritte Titel für den schnellen Schweden.

Keinen Sieger findet die Rallycross-EM: Aufgrund der Corona-Pandemie fanden nur zwei Läufe statt, einer zu wenig für eine Vergabe des EM-Titels. Kurios: Die erstmals ausgetragene Projekt-E-Serie gewinnt die Britin Nathalie Barratt, die als einzige bei beiden Läufen der neuen Elektroserie antrat und punktete. ■ RK



FIA WRX

Vier Siege bei acht Läufen – Kristoffersson hat sich wieder durchgesetzt

auto motor und sport

ALLE AUTOS.
ALLE DATEN.
ALLE PREISE.

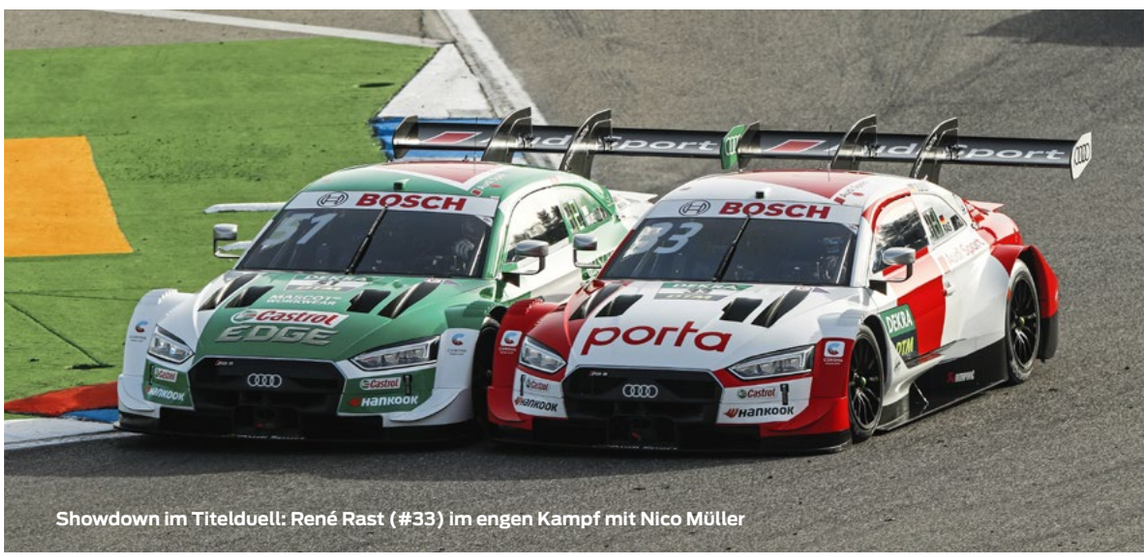


Das weltweite Modellangebot 2021 jetzt im Handel oder bequem per Post nach Hause. Für nur 12,90 €.

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



AUDI



Showdown im Titelduell: René Rast (#33) im engen Kampf mit Nico Müller

AUDI

René Rast (34) wechselt nach seinem dritten DTM-Titel in die Formel E. Ob er sich ein Doppelprogramm vorstellen kann und wie die Wende im Titelkampf gelang, verrät er im großen MSa-Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie haben Sie in Corona-Zeiten den dritten Titel gefeiert?
Das war natürlich schwierig. Normalerweise haben wir eine Hospitality an der Strecke, die hatten wir dieses Jahr nicht. Dort und generell im Fahrerlager konnten wir also nicht feiern. So blieb mir nichts anderes übrig, als am Sonntagabend nach Hause zu fahren und nur mit der Familie im kleinen Kreis zu feiern. Ich habe mit meiner Freundin noch ein Glas Sekt getrunken, das war ganz ruhig.

Braucht man eine Feier, um den Titel zu realisieren?
Nein, überhaupt nicht. Die große Feier ist teilweise schon zu viel, weil wirklich alle Leute aus allen Lagern zusammenkommen. Da wird man ein bisschen überrannt. Jetzt gab es ein komplettes Kontrastprogramm, und ich konnte es viel mehr genießen. Man nimmt es so entschleunigt besser wahr.

Wie sehr fehlten die Fans?
Es war traurig zu sehen, dass wir bei den meisten Rennen keine Zuschauer an der Strecke hatten. Ich habe vor der Saison gesagt, dass es schön wäre, die DTM-Autos in ihrer jetzigen Form vor Zuschauern verabschieden zu können. Das war nicht mehr möglich, weil die Zahlen wieder hochgegangen sind. Wir waren froh, dass wir überhaupt Rennen fahren durften. Bei einigen Rennen waren Zuschauer dabei, aber gerade in Hockenheim hätten wir uns Fans an der Strecke gewünscht. Das Finale war bei schönstem Wetter, da wären die Tribünen sicher voll gewesen.

Welche Bedeutung hat der Titel im letzten Class-1-Jahr?
Keine sehr große. Natürlich war es das letzte Jahr der Class-1-Autos, aber ich kann mich nicht erinnern, wer der letzte Meister irgendeiner anderen DTM-Generation war. Im Moment kann man vielleicht sagen, dass es ganz wichtig war, aber in 20 Jahren

„Der Class 1 ist ein richtig geiles Rennauto gewesen“

weiß das wahrscheinlich niemand mehr. Mir war es wichtiger, den dritten Titel zu holen. Und natürlich den 24. Sieg, um alleiniger bester Audi-Pilot in der DTM vor Mattias Ekström zu sein.

Und zweitbester DTM-Pilot überhaupt! Bleibt die Frage: Warum sind Sie erst mit 30 in die DTM gekommen?
Ich wäre gerne früher gefahren und habe es auch lange versucht. Im Motorsport ist es leider nicht immer so, dass man die Chance bekommt, die man vielleicht verdient. Ich hatte ein paar Sichtungen, bei denen ich aber nie herausgestochen bin. Ich habe ein anderes Arbeitsverhalten als viele andere. Im Endeffekt haben mich die Jahre außerhalb der DTM aber auch zu dem Rennfahrer gemacht, der ich jetzt bin.

Was unterscheidet Ihre Arbeitsweise von anderen?
Ich bin sehr analytisch, setze mich also nicht in ein Auto und knalle direkt eine Topzeit raus. Ich fahre erst mal, und dann schaue ich mir das Ganze auf dem Laptop an. Dort baue ich mir die perfekte Runde zusammen. Es dauert aber, bis ich alles rausgesucht, perfekt zusammengesetzt und auf der Strecke umgesetzt habe. Weil ich erst mal die Bestätigung brauche, dass dies oder jenes der richtige Weg ist, eine Kurve zu fahren, das Auto abzubremsen und so weiter. Das geht bei einer Sichtung nicht.

Haben Sie so auch die Wende im Titelkampf gegen die Abt-Übermacht geschafft?
Das lag wahrscheinlich eher daran, dass die Temperaturen gefallen sind. Vor Zolder und Hockenheim haben die Reifen immer ein bisschen überhitzt. Ab Zolder hatten wir dann Graining, die Strecke war also einfach zu kalt für die Reifen. Damit kamen wir bei Rosberg besser zurecht als Abt. Das hat man auch bei meinem Teamkollegen Jamie Green gesehen. Am Anfang des Jahres hat er sich schwergetan, zum Ende wurde er immer stärker und stand in Hockenheim zweimal auf dem Podest.

Liegt das am Setup oder eher am Fahrstil?
An beidem. Wenn man bei Hitze die Reifen hart rannimmt, hat man natürlich ein Problem. Bei kühlen Temperaturen spielt dir das aber in die Karten.

In der Class 1 konnte der Fahrer herausstechen. Wie wird das mit den GT3-Autos sein?
Mit den Fahrhilfen ABS und Traktionskontrolle wird es natürlich einfacher, weil teilweise elektronisch nachgeholfen wird. Aber man sieht ja im ADAC GT Masters, dass gewisse Fahrer immer wieder herausstechen. Der Fahrer kann also noch einen Unterschied machen, aber nicht mehr einen so großen wie bisher.

„Ich setze mich nicht in ein Auto und knalle direkt eine Topzeit raus. Ich fahre erst mal, und dann schaue ich mir das Ganze auf dem Laptop an.“

René Rast

Wie reizvoll ist die DTM mit GT3-Autos für Sie?
Für die Fahrer ist der Class 1 schon ein richtig geiles, reinrassiges Rennauto gewesen. Aber die Zeiten haben sich geändert, und wir sind alle froh, dass die DTM weiter existiert. Das ist nicht nur wichtig für den deutschen Motorsport, sondern auch für viele Fahrer und Hersteller. Ich glaube, für den Fan ist es im Endeffekt fast egal, dass es dann GT3-Autos sind, wenn die Namen noch da sind, man guten Motorsport sieht und mehr Markenvielfalt hat. Auch der Name DTM ist sehr wichtig.

Ist Ihr Name weiter dabei?
Das ist schwer zu sagen. Der DTM-Kalender ist zwar raus, aber der Formel-E-Kalender steht noch nicht ganz fest. Wir wissen noch nicht, wie viele Überschneidungen es gibt. Ich würde gerne beides machen, auch wenn es natürlich nicht einfach sein wird.

Schon 2020 hatten Sie teils ein Doppelprogramm. Wie schwierig war das?
Der August war schon relativ hart. Erst DTM in Spa, dann zehn Tage Formel E und von Berlin direkt in die Lausitz. Es gab jedes Wochenende ein Rennen, und zwischendurch war ich noch im Simulator. Irgendwann habe ich auch gemerkt, dass ich ziemlich durch war. Im Endeffekt haben wir alles gut hinbekommen. Es war hart, aber nach Hockenheim hatte ich ein paar Tage für mich, um die Akkus wieder aufzuladen. Jetzt liegt der volle Fokus auf der Formel E, die neue Saison steht in den Startlöchern. Diese Woche sind wir beim Test in Valencia. Eine lange Pause gibt es also nicht.

Haben Sie eigentlich selbst Interesse an der Formel E angemeldet oder wurden Sie gefragt?
Das kam von beiden Seiten. Wir hatten schon länger die Info, dass die DTM im kommenden Jahr nicht mehr so sein wird, wie sie ist. Deshalb habe ich mich bemüht, für 2021 ein werksseitiges Programm zu finden. Das war zu der Zeit bei Audi nur die Formel E. Praktisch gleichzeitig hat Audi mich aber gefragt, ob ich mir das vorstellen könnte.

In Berlin standen Sie schon auf dem Podium. Welche Ansprüche und Ziele haben Sie in Ihrer ersten vollen Formel-E-Saison?
Berlin hat gezeigt, dass ich auch in der Formel E erfolgreich sein kann. Das war für mich wichtig zu sehen. Wenn Platz 10 oder 15 als bestes Ergebnis gestanden hätte, dann hätte ich mich wahrscheinlich selbst gefragt, ob es für mich das Richtige ist. So habe ich die Bestätigung, dass ich aufs Podium fahren kann. Ich kenne keine Strecke außer Berlin, das ist ein kleiner Nachteil gegenüber denen, die schon seit vielen Jahren Formel E fahren. Schließlich hat man nur wenig Trainingszeit. Aber ich hoffe, dass ich an die Erfolge anknüpfen kann.

In der DTM fährt man Vollgas, in der Formel E geht es vielmehr um Energie-Management. Wie schwierig ist dieser Umstieg?
Dadurch, dass ich LMP1 gefahren bin, kannte ich es schon ein bisschen, aber die Formel E ist noch mal extremer. Man muss noch mehr Energie sparen. Das ist nicht ganz einfach, gerade im Rennen ist es sehr kompliziert. Man muss auch die Konkurrenten im Blick haben. Wenn man vom Gas geht, was man muss, um Energie zu sparen, kann der hinter dir Fahrende sagen: Okay, ich spare in dieser Kurve keine Energie und überhole dich einfach. Da muss man sehr intelligent fahren. Das Energiesparen erfordert auch im Rennen einen anderen Fahrstil als im Qualifying. Man versucht, mehr Geschwindigkeit in die Kurve mitzunehmen statt aggressiv reinzubremsen wie im Qualifying.

Sie sind mittlerweile ein echtes Audi-Urgestein. Wie viele Abwerbungsversuche anderer Hersteller gab es eigentlich schon?
Wir hatten im letzten Winter natürlich ein paar Anfragen, aber da möchte ich nicht zu sehr ins Detail gehen. Wir haben uns letztendlich wieder für Audi entschieden – und das passt. ■

René Rast

Geburtstag: 26.10.1986
Geburtsort: Minden (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2003/2004: Formel BMW
2005: VW Polo Cup (1.)
2006: SEAT Supercopa (2.)
2008: Carrera Cup (1.)
2010–2012: Dreimal in Folge Meister im Porsche Supercup
2012: Carrera Cup (1.)
2014: ADAC GT Masters (1.)
2017–2020: 3 x DTM-Meister

Der Publikumsliebling

Im Alter von 24 Jahren wurde Chase Elliott zum ersten Mal Meister in der höchsten NASCAR-Liga. Was macht den neuen Cup-Champion bereits in jungen Jahren derart beliebt bei den Fans?

Von: **Michael Bräutigam**

Es gibt in der NASCAR-Welt einige streitbare Charaktere. Kyle Busch, Joey Logano oder Brad Keselowski sind nur einige, die die Stockcar-Fangemeinde spalten. Beim bald 25-jährigen Chase Elliott sind sich aber praktisch alle einig: Der Junge ist gut! Und beliebt.

William Clyde Elliott, wie er mit bürgerlichem Namen heißt, wird am 28. November 1995 in Dawsonville/Georgia geboren. Beim Orts- und natürlich beim Familiennamen klingelts bei den meisten NASCAR-Fans natürlich: Chase ist der Sohn von „Awesome Bill from Dawsonville“ Elliott, seines Zeichens Rekordgewinner der Wahl zum populärsten NASCAR-Fahrer (16 Mal) und natürlich Cup-Champion 1988. „Awesome Chase from the same place“ hat die Familientradition längst fortgeführt. Er gewann in diesem Jahr nicht nur den Cup-Titel, sondern zum dritten Mal in Folge auch den Most Popular Driver Award. Seit 1991 teilen sich die Familien Elliott und Earnhardt diese Auszeichnung übrigens untereinander auf. Erst die Väter, seit 2002 die jeweiligen Söhne.

Der Gordon-Nachfolger

Doch was macht Elliott zu so einem Publikumsliebling? Einen großen Popularitätsvorschuss hat er allein schon durch seine Begleitumstände. Er ist nicht nur der Sohn von Bill Elliott, sondern außerdem der Nachfolger von Jeff Gordon, dessen Hendrick-Chevy mit der Nummer 24 er für seine ersten Cup-Saisons 2016 und 2017 übernahm. Außerdem ist er der Familie Earnhardt eng verbunden. Als Kind saß er schon auf dem Schoß des unvergessenen Dale Earnhardt Sr., als Nachwuchsfahrer bei Dale Earnhardt Juniors Team JR Motorsports gewann er 2014 – als Rookie – den Titel in der zweiten NASCAR-Liga, der Nationwide Series (heute Xfinity Series). Auch da schon mit der Startnummer 9, mit der sein Vater 1988 den Titel und viele weitere Siege holte. Seit 2018 fährt Chase auch im Cup mit der Familien-Startnummer, was in der traditionsbewussten NASCAR-Gemeinde natürlich ebenfalls zur Beliebtheit des Youngsters beiträgt.



NASCAR

Doch Elliott wird seinem Hype auch sportlich gerecht und fährt bereits vor dem sensationellen Nationwide-Titel von Erfolg zu Erfolg. Mit acht Jahren sitzt er erstmals in einem Kart, mit elf Jahren unterschreibt er seinen ersten Vertrag bei Hendrick Motorsports und beginnt seine professionelle Karriere in den Nachwuchsklassen.

Mit 15 Jahren, also 2013, steigt er mit sporadischen Starts in die Truck Series ein. In der dritten Liga feiert er bei neun Rennen einen Sieg und vier weitere Top-5-Plätze.

Auf den Nationwide-Titel folgt der erwähnte Cup-Einstieg 2016. Als Nachfolger von Jeff Gordon tritt er in große Fußstapfen, fährt im Premierenjahr aber bereits zehn Mal in die Top 5. Er schafft es in die Playoffs und wird Gesamt-Zehnter.

Vielseitig erfolgreich

Obwohl das Hendrick-Team von 2017 bis 2019 in einem Tief ist und oft kein Spitzen-Material auf die Räder stellen kann, holt Elliott insgesamt sechs Siege und hat seine Teamkollegen stets klar unter Kontrolle. Dabei zeigt sich, wie vielseitig er ist. Zwar sind Road Courses Chase Elliotts Spezialität, und er hat die letzten vier Rennen auf diesem Streckentyp gewonnen, aber auch auf dem Shorttrack, dem Intermediate Oval und sogar einem Superspeedway durfte er bereits in der Victory Lane parken.

Elliotts Freundin Kaylie Green ist übrigens ebenfalls von klein auf im NASCAR-Fahrerlager unterwegs. Sie ist die Tochter von Ex-Fahrer David Green, der selbst unter anderem für Hendrick fuhr, 1994 Champion der 2. Liga (damals Busch Series) wurde und mittlerweile ein NASCAR-Offizieller ist.

Um das eigene Märchen perfekt zu machen, fehlt Elliott jetzt eigentlich nur noch ein Sieg beim Daytona 500, den sein Vater sogar zweimal erringen konnte. Zwei Pole-Positions hat Chase dort bereits, in den Rennen aber war er bislang glücklos. Gelingt ihm dieser Triumph, macht er sich endgültig unsterblich. ■

Chase Elliott

Geburtstag: 28.11.1995
Geburtsort: Dawsonville
Herkunftsland: USA

KARRIERE-HIGHLIGHTS
2007: Motorsport-Einstieg
2011/2012: K&N East (1 Sieg)
2012-2014: ARCA (1 Sieg)
2013: erste Truck-Rennen (1. Sieg in Mosport)
2014: Meister Xfinity Series
2015: Vizemeister Xfinity Series, erste Cup-Rennen
2018: 1. Sieg in Cup Series (6.)
2019: 2 Siege Cup Series (10.)
2020: Meister Cup Series



NASCAR

Mit der Familien-Startnummer 9 zum Cup-Titel: Chase Elliott 2020


MACAU GRAND PRIX

Ma (#55) holte sich in Macau den TCR-China-Titel. Huff (#10) war klar der Schnellste

TCR China/Macau Guia Race

Huff holt zehnten Sieg

Rob Huff (MG) dominierte in Macau und fuhr zweimal als Erster ins Ziel. Qinghua Ma (Lynk & Co) ist neuer Meister der TCR China.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr als 1,8 Sekunden brummte „Huffy“ dem Zweitplatzierten Ma bereits im Qualifying auf. Eine klare Ansage in Richtung der möglichen Macau-Siege Nummern 10 und 11, denn in guter Tradition gab es sowohl ein Quali- als auch ein Hauptrennen. Diesmal war das Guia Race gleichzeitig das Finale der TCR China.

Wie üblich gab es in der Spielerstadt mächtig Spektakel. Am Start beschleunigte Ma zunächst den Pole-Mann aus, am ersten Bremspunkt war Huff aber dann schon wieder in Front. Es war eine der wenigen Möglichkeiten, überhaupt legal zu überholen. Nur knapp zwei der sieben Runden liefen unter Grün ab. Erst gab es eine Safety-Car-Phase über vier Runden, nachdem sich einer der einheimischen Fahrer gedreht und vier weitere Autos mit ins Verderben gerissen hatte. Noch in der Runde nach dem Restart crashte Huffs Teamkollege Rodolfo Ávila und löste damit eine Rennunterbrechung (rote Flagge) aus.

In der einen verbleibenden Runde nach dem Restart setzte sich Huff um drei Sekunden ab. Ma machte nach dem Crash von Ávila sowie mit P2 den Titel in der Fahrerwertung sicher. Auf P3 lief mit Filipe de Souza (Audi) ein weiterer WTCC-erfahrener Pilot ein.

Strafe kostet elften Erfolg

Im Hauptrennen, das sogar zweimal mit der roten Flagge unterbrochen werden musste, sorgten Huff und Ma selbst für einen Knalleffekt. Beim Kampf um die Führung schickte der Brite den Chinesen in der ultraschnellen Mandarin-Kurve in die Leitplanke. „Das war keine Absicht“, beteuerte Huff nach dem Rennen, bei dem er erneut die Zielflagge als erster sah. Nachträglich gab es für die Aktion mit Ma jedoch eine 30-Sekunden-Strafe, die den insgesamt elften Macau-Sieg kostete. So bleibt Huffs Sieg-Zähler auf dem Stadtkurs bei zehn Erfolgen. Nach Huffs Strafe freute sich Lynk & Co über einen Doppelerfolg im Hauptrennen durch Jason Zhang und Sunny Wong. ■

TCR Italy

Azcona siegt doppelt

Beim Finale der TCR Italy feierte Gaststarter Mikel Azcona (Cupra) einen Doppelsieg. Der Titel ging an einen Audi-Piloten.

Azcona hat derzeit einen Lauf. Doppelsieg bei der TCR Europe in Spa, Laufsieg bei der WTCR in Aragón 1, Sieg bei der TCR Europe in Jarama, Podium bei der WTCR in Aragón 2. Nun hatte der Spanier am fünften Wochenende nacheinander Grund zum Feiern: Beim Finale der TCR Italy in Imola fuhr er einen Gaststart und holte sich in beiden Läufen den Sieg.

Der Titel wurde unter den Einheimischen ausgefochten. Neben Salvatore Tavano (Cupra) war auch Audi-Pilot Eric Brigliadori voll im Meisterschaftskampf. Ein Ausfall nach technischem Defekt von Brigliadori machte Tavano im ersten Lauf zum Favoriten. Nach Lauf 2 lagen Brigliadori (P2) und Tavano (P5) mit je 166 Punkten gleichauf, wobei die besseren Einzelergebnisse pro Brigliadori entschieden. Es läuft jedoch noch ein Verfahren, das Tavano nachträglich zum Meister machen könnte. ■ MBR



TCR

Darf sich zumindest vorläufig über den TCR-Italy-Titel freuen: Brigliadori

NASCAR

Testen fürs Jahr 2022

Mit einem Zweitagestest wurden die Arbeiten am NASCAR-Auto für 2022 weiter vorangetrieben.

Erstmals stand dabei ein Test in Charlotte sowie mit zwei Autos auf dem Plan. Sowohl der P3-Prototyp von Richard Childress Racing als auch das von Action Express Racing gebaute Fahrzeug waren im Einsatz. Mit den Ex-Cup-Champions Martin Truex Jr. und Kurt Busch hatte man zudem zwei Fahrer mit viel NASCAR-Erfahrung an Bord.

Das Feedback fiel zweigeteilt aus: Auf dem „Roval“, wo am Montag getestet wurde, gab es positive Stimmen. Nach dem Oval-Test am Mittwoch war die Stimmung nicht ganz so gut, hier gilt es also, am Paket noch nachzubessern.

Eigentlich sollten die „Next-Gen“-Autos schon 2021 debütieren, doch wie in der Formel 1 sorgte die Pandemie für eine Verschiebung auf 2022. Neu sind unter anderem ein Kohlefaser-Chassis, Leichtmetallfelgen, ein sequenzielles Sechsganggetriebe, Einzelradaufhängung an der Hinterachse sowie ein Tanksystem mit Schlauch. ■ MBR


NASCAR

Martin Truex Jr. am Steuer des AER-Prototyps für den NASCAR-Cup 2022



Die DTM beim Einladungsrennen in Kyalami: Hier führt Ludwig vor Asch

DAIMLER

Ausgebremst

Der DTM-Saisonabschluss 1990 fand nicht etwa in Europa, sondern in Afrika statt. Das Einladungsrennen in Kyalami wurde zur Triumph-Fahrt von Roland Asch. Vor beeindruckender Kulisse und dank des neu entwickelten Renn-ABS.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war definitiv nicht das beste DTM-Jahr des Roland Asch. 22 Rennen, nicht ein Sieg, ja nicht mal ein Podestplatz. Beim Gastspiel in Kyalami dreht der Schwabe aber mächtig auf und rehabilitiert sich allein schon durch die Pole-Position für die bis dahin schlechte Saison. Der Grund liegt vor allem am fahrbaren Untersatz. Nachdem Asch im Snobeck-Team genau wie Teamkollege Alain Cudini 1990 kein siegfähiges Material zur Verfügung stehen hatte, sitzt er in Kyalami in einem ganz besonderen Werksauto. Der intern „M7“ genannte Prototyp hat erstmals ein gemeinsam mit Bosch entwickeltes Renn-ABS verbaut.

„Ich kann immer noch nicht glauben, wie spät man mit dem Ding bremsen kann“, schwärmt der Autohändler, dessen Einsatz sogar lange auf der Kippe stand. Das Versuchsauto war zum Verschiffungstermin nämlich noch nicht fertig, und der Einsatz stand kurz vor der Absage.

Projektleiter Gerhard Lepler hat das Thema schon fast abgehakt, als der Chef von AMG Südafrika, Reinhard A. Schulz, einen Lufttransport mit Namib Air organisiert und die ganze Chose zur Freude der „sport technik“-Werksabteilung auch bezahlt.

Als „Secret Car“ verkündet Schulz das Nachzügler-Auto, ein PR-Schachzug. Zum Rennen wird der Evo II ins Kleid eines zahlungskräftigen Tabaksponsors gehüllt, und als Asch auf Pole fährt, ist der Coup perfekt.

Doch der Sieg ist längst nicht in der Tasche. Vor ausverkauften Tribünen mit 42 000 Zuschauern gibt es zunächst eine dicke Vorstart-Show mit leicht bekleideten Mädels, händeschüttelndem und Rede haltenden Außenminister, deutscher (!) Nationalhymne und Kunstflieger. Als es losgeht, versemmelt Asch erst den Start, pflügt in der ersten Kurve durchs Gras und wird danach noch von Armin Hahne im BMW touchiert. Hahne dreht sich und kommt nach einer Aufholjagd auf P5.

Asch kann sich fangen und beendet das erste von zwei jeweils 100 km langen Rennen hinter Markenkollege Klaus Ludwig auf dem zweiten Platz.

Ludwig führt auch im zweiten Lauf, rutscht dann aber auf dem Öl aus, das Fritz Kreutzpointner bei seinem bereits zweiten Motorschaden des Tages verloren hat und reiht sich mit abgerissenem Frontspoiler auf dem vierten Platz wieder ein. Asch fährt zum Laufsieg und holt sich damit den Sieg in der kombinierten Gesamtwertung. Ludwig kann sich zwar kurz vor Schluss noch Franz Engstler im besten Privatauto schnappen, Platz 3 reicht aber nur für P2 in der Tageswertung.

Engstler nimmt übrigens den Pokal für den dritten Platz im zweiten Lauf zuerst entgegen, nachdem man Ludwig eine Strafminute aufgebrummt hat: Überholen unter Gelb. Diese Strafe wird später zurückgenommen.

Der Knopf am Lenkrad

Sein charismatisches Grinsen weicht Asch nicht nur wegen des Triumphs kaum aus dem Gesicht. Auch die Technik hat ihn massiv beeindruckt. Eine Technik, über die die Gegner übrigens gar nicht genau Bescheid wussten. „Als mich andere Fahrer auf einen Knopf am Lenkrad ansprachen, der dem Ein- und Ausschalten des ABS diente, habe ich denen irgendetwas von einer Bremsverstellung erzählt“, sagt Asch. Er schmunzelt heute noch darüber. „Der Klaus Ludwig hat vielleicht geschaut, als ich ihn locker ausgebremst habe!“

Bester einheimischer Fahrer ist übrigens der 25-jährige Deon Joubert. Zwar wird er nach den Plätzen 7 und 5 im 25-köpfigen Feld nur drittbester BMW-Fahrer, saß zuvor aber noch nie in einem Gruppe-A-Tourenwagen. „Ich habe ja schon viele großgezogen, aber das ist ein besonderes Talent“, lobt Teamchef Ludwig „Luggi“ Linder seinen Schützling, der zwei blitzsaubere Läufe auf seiner Heimstrecke hinlegt.

Es soll übrigens nicht der einzige Südafrika-Auftritt der DTM bleiben. 1991 gewinnt Johnny Cecotto (BMW) beim zweiten und letzten Kyalami-Gaststart. ■



DAIMLER

Doch noch ein Triumph im DTM-Jahr 1990: Gesamtsieger Roland Asch

DTM KYALAMI 1990 GESAMTKLASSEMENT

1.	Roland Asch (Mercedes)	35 Pkte.
2.	Klaus Ludwig (Mercedes)	32
3.	Armin Hahne (BMW)	23
4.	Franz Engstler (BMW)	16
5.	Deon Joubert (BMW)	12
6.	Jörg v. Ommen (Mercedes)	12
7.	Altfrid Heger (BMW)	10
8.	Kurt König (BMW)	9
9.	Tony Viana (BMW)	4
10.	Harald Grohs (BMW)	4



Alleskönner

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

TOP EXTRA

MANNESMANN
Steckschlüsselsatz

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



BRUDER MANNESMANN WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



Daheim unantastbar

Pole-Position, Sieg und Rundenrekord: Tech3-KTM-Pilot Miguel Oliveira war bei seinem Heimrennen eine Nummer zu groß für die Konkurrenz. Portimão bot aber auch sonst eine würdige Kulisse für das Finale einer großartigen Saison.

Von: **Imre Paulovits**

Ganz ruhig, mit einer Hand am Lenker überquerte Miguel Oliveira die Ziellinie. Da waren seine Helfer in der Box deutlich aufgekratzter. Teamchef Hervé Poncharal umarmte seine Tochter Mathilde, die ihm in den letzten Runden an der Boxenmauer seelischen Beistand geleistet hatte, KTM-Renndirektor Pit Beirer, CEO Stefan Pierer, Verkaufschef Hubert Trunkenpolz und Urgestein Heinz Kinigadner feierten ein gewaltiges Freudenfest. Dann kam Oliveira aus der Auslaufrunde, umarmte seinen Crewchief Guy Coulon, und als das Technikgenie mit ihm auf dem Siegerpodest stand, ging eine einzigartige Erfolgsgeschichte auf seinem Höhepunkt zu Ende. Oliveira wird im nächsten Jahr im Werksteam fahren, Coulon bleibt bei Tech3, das er 1990 mit gegründet hatte.

Feinste Bedingungen

Portimão hatte bereits der Superbike-WM und zuletzt der Formel 1 als gigantische Kulisse gedient, nun war jeder gespannt, wie sich die MotoGP auf der Berg-und-Talbahn in der Algarve machen würde. Damit sich alle an die anspruchsvolle Strecke gewöhnen konnten, wurden am Freitag die ersten beiden Trainings um jeweils 25 Minuten verlängert. Da Michelin keine Daten hatte, gab es gleich vier verschiedene Reifen für vorne und vier für hinten. Die Neuasphaltierung hatte das Formel-1-Wochenende gut überstanden, die Unebenheiten, die zuvor der Superbike-WM das Leben schwer gemacht haben, gehören der Vergangenheit an. Und dass es das ganze Rennwochenende bei strahlendem Sonnenschein über 20 Grad warm war, versüßte das WM-Finale noch zusätzlich.

> „Kein Wunder, dass Oliveira hier gewonnen hat. Er hat ja die Strecke als Sponsor auf seiner Kombi. Aber im Ernst: Er ist hier in einer eigenen Liga gefahren."
>
> Jack Miller

Je länger die Fahrer auf der Strecke waren, desto deutlicher wurde, dass der Sieg wohl nur über Lokalmatador Miguel Oliveira gehen würde, aber Pol Espargaró war es, der in FP4 die schnellste Runde fuhr. „Aber Miguel hat klar die schnellere Pace", gestand der scheidende KTM-Werkspilot. Dies untermauerte der Portugiese dann auch noch einmal, als er im Qualifying Fabio Quartararo die Pole-Position entriss. Suzuki hingegen haderte, Weltmeister Joan Mir landete wegen eines Elektronikproblems gar auf Startplatz 20. „Aber das bekommen die Ingenieure bis zum Rennen gelöst", winkte der Weltmeister ab. „Wenn es im Rennen von so weit hinten auch nicht leicht wird."

Suzuki in Not

Da war aber der Wunsch der Vater des Gedankens. Die Suzuki des vor einer Woche frisch gekürten Weltmeisters entwickelte auch im Rennen ein Eigenleben. Mir rammte bei einem Überholmanöver Francesco Bagnaia, und der Aufprall war so heftig, dass es dem bemitleidenswerten Pramac-Ducati-Piloten die Schulter auskugelte. Mir versuchte seinen wild gewordenen Mustang über die Runden zu bringen, nachdem er ihn kurz nach Rennmitte aber fast abwarf, entschied sich der Weltmeister, an die Box zu fahren. Er hatte sehr gut daran getan, den Titel eine Woche zuvor in trockene Tücher zu bringen. Doch auch sein Teamkollege Álex Rins konnte nichts ausrich-



Miguel Oliveira flog regelrecht um die Strecke von Portimão. Sein Heimsieg war nie gefährdet

GOLD&GOOSE

einer eigenen Liga gefahren, keine Ahnung, wie er hier so schnell fahren kann."

Oliveira versuchte, seinen Heimvorteil etwas herunterzuspielen, aber der 25-Jährige kennt die Strecke wie seine Westentasche. Ich selbst bin ihm in den letzten zehn Jahren jedes Mal, wenn ein Test oder eine Präsentation in Portimão war, dort begegnet. Er betreibt vor Ort eine Rennfahrerschule und hat unzählige Runden mit seinem privaten Superbike gedreht. Das schmälert seinen fehlerlosen, souveränen Sieg aber keineswegs. „Wenn man mit dem MotoGP-Motorrad das erste Mal hier fährt, kann man seine ganzen Anhaltspunkte mit anderen Motorrädern komplett vergessen", gestand Oliveira. „Aber das Wissen, jeden Stein zu kennen, gibt einem schon Selbstsicherheit."

Die Saison ist vorbei. In dieser Woche wird noch einmal getestet, und dann bereitet sich alles wieder auf 2021 vor. Ob es wohl wieder so spannend wird und sich die Kräfteverhältnisse wieder verschieben? ■

DREI FRAGEN AN MIGUEL OLIVEIRA



WIE FÜHLT ES SICH AN, DAHEIM SO ÜBERLEGEN ZU SEIN?

Es ist unwirklich. Du träumst immer von solchen Rennen, wenn du dann aber in der Lage bist, es tatsächlich zu machen, ist es einfach unglaublich. Das kann man mit Worten gar nicht beschreiben. Besonders glücklich hat mich gemacht, dass nun auch meine Familie dabei war, die meinen ersten MotoGP-Sieg nicht vor Ort miterleben konnte. Es war nur schade, dass die Fans nicht auf den Tribünen dabei sein und es nur von zu Hause aus sehen konnten. Ich muss mich auch beim Tech3-Team bedanken, von dem ich Abschied nehmen muss. Ich bin sehr glücklich, dass ich ihm noch diesen zweiten Sieg schenken konnte.

WIE WAR ES, VORN ALLEIN ZU SEIN?

Es war ewig lang. In Österreich war ich über das ganze Rennen in Kämpfe verwickelt und habe mit einem Angriff aus der letzten Kurve gewonnen. Da war sehr viel Adrenalin im Spiel, hier fehlte es. Dafür hatte ich viel Zeit, über meine Gefühle nachzudenken, das war auch ein schönes Erlebnis.

HAT ES SIE ÜBERRASCHT, WIE SCHNELL SIE SICH ABSETZEN KONNTEN?

Ich habe in den ersten drei Runden absichtlich nicht auf meine Boxentafel geschaut. Ich wollte nur mein Tempo und meine Linien fahren und erst einmal sehen, ob irgendjemand versucht anzugreifen. Dann hatte ich aber schnell anderthalb Sekunden Vorsprung, ab da fuhr ich nur noch mein Tempo.



MOTOGP

Diesmal Vorteil Australien: Morbidelli (#21) und Miller duellierten sich wieder



POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira: Portimão in der Hand



MICHELIN

Auf den Plätzen im Mittelfeld ging es zu wie bei einem Moto3-Rennen, Dramen gab es dabei auch zuhauf

ten, um sich selbst den zweiten WM-Rang und Suzuki den Herstellertitel zu sichern. Normalerweise legen die Blauen immer gegen Rennende zu, diesmal fiel er zurück. „Wir hatten klar die falsche Reifenwahl getroffen", gab Rins zu.

Dafür ging das Duell, das eine Woche zuvor um den Sieg beim Valencia-GP geführt wurde, unvermindert weiter. Franco Morbidelli wurde von Jack Miller beschattet, doch während sich der Italiener in Valencia in der letzten Runde vehement wehrte und den Sieg davontrug, hatte Miller diesmal mehr Reserven. Als er in der vorletzten Runde an Morbidelli vorbei war, machte er gleich eine Lücke auf, und mit diesem zweiten Platz sicherte er Ducati den ersten Hersteller-WM-Titel seit 2007. Aber gegen Miguel Oliveira hatten auch die beiden keine Chance. „Kein Wunder, er hat ja die Rennstrecke als Sponsor auf seiner Kombi und den Hauptsponsor des Events auf seinem Helm", witzelte Miller hinterher. „Aber ganz im Ernst: Miguel ist hier in

Highlight zum Schluss

So gut wie in Portimão konnte sich Stefan Bradl schon lange nicht mehr in Szene setzen. Der deutsche Honda-Testpilot mischte lange in der Spitzengruppe mit.

Von: **Imre Paulovits**



REPSOL

Starkes Finale: Stefan Bradl (#6) vor dem späteren Vierten, Pol Espargaró

Gleich am ersten Trainingstag wurde klar: Diesmal war Stefan Bradl nicht nur Lückenbüßer und Testfahrer für das Honda-Werksteam. Er ist ein vollwertiges Mitglied der Auserwählten, die hier um die Plätze fahren können. Als die Trainings begannen, tauchte sein Name immer wieder in den Top 3 der Listen auf. Und als er den Einzug ins Q2 schaffte, katapultierte er sich im Rennen nach einem richtig guten Start gleich in die vordere Gruppe und kämpfte dort lange gegen Pol Espargaró, Cal Crutchlow und Johann Zarco um Platz 5. Schließlich musste er sich nur dem zu Rennende gewohnt starken Takaaki Nakagami und Andrea Dovizioso beugen und erreichte mit Platz 7 sein bestes Saisonergebnis. Dabei hatte der Rennsonntag alles andere als glücklich begonnen: Bradl hatte einen Sturz in der schnellen Kurve 9, konnte aber unverletzt aufstehen, und der Ausrutscher nahm ihm nichts von seiner Selbstsicherheit.

„Manchmal muss man hinfallen, damit man genau weiß, wo das Limit ist", nahm der Bayer das Positive mit, bevor er sich ins Rennen warf. „Ich habe dieses Wochenende vom Anfang bis zum Ende unglaublich genossen. Ich konnte zeigen, dass ich immer noch den Speed und die Motivation habe, um Spitzenplätze in der Weltmeisterschaft zu kämpfen", sprudelte es aus ihm heraus. „Wir waren von Anfang an stark und es gab viele Kämpfe an der Spitze, in denen ich mich gut behaupten konnte. Es war nicht leicht, bis hierher zu kommen, aber jetzt macht es richtig Spaß."

Honda-Teamchef Alberto Puig gab Lobeshymnen über seinen Ersatzfahrer zum Besten, er weiß selbst, wie schwierig es ist, nach einer völlig anders orientierten Vorbereitung das höllische Tempo der MotoGP-Spitze mitzugehen. So wurde auch der HRC-Testvertrag des Deutschen verlängert. Er wird bereits diese Woche in Jerez testen, nächstes Jahr sind Wildcard-Einsätze vorgesehen. ■

KOMMENTAR

ES IST GESCHAFFT

Die von der Corona-Pandemie jäh gestoppte Motorrad-WM konnte mit einem strikt durchgezogenen Notfallplan doch noch über die Bühne gebracht werden. Sicherlich hatte Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta einige schlaflose Nächte, als die zweite Welle über die Iberische Halbinsel schwappte. Aber das von seinen Beratern wasserdicht durchdachte Protokoll machte es doch möglich, dass alle ursprünglich geplanten Rennen durchgezogen werden konnten. „Man kann der Dorna für ihre hochprofessionelle Arbeit nur gratulieren", betont KTM-Renndirektor Pit Beirer, der als Leiter einer gewaltigen Logistik genau weiß, wovon er spricht.

Vor diesem Hintergrund haben wir die spannendste Saison erlebt, die es über die drei Klassen gegeben hat. Und man kann sich nur auf die Fortsetzung 2021 freuen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUES AUTO FÜR DAHEIM

Wenn bei ihm in den letzten Rennen des Jahres auch nichts wirklich lief, konnte Fabio Quartararo doch zumindest seinen unglaublichen Speed im Qualifying in den Gewinn des BMW M Awards ummünzen. Nur noch Maverick Viñales hätte ihm den BMW M2 CS abspenstig machen können, aber mit dem zweiten Trainingsplatz hinter Miguel Oliveira machte Quartararo den Sack zu, er gewann mit 225 Punkten vor Viñales (212), Franco Morbidelli (189), Jack Miller (175) und Pol Espargaró (149). Gleich nach der Schlüsselübergabe durfte Quartararo sein neues Spielzeug auf dem Autódromo Internacional do Algarve ausprobieren und war dabei nicht merklich langsamer als mit seinem MotoGP-Motorrad.



BMW

Fabio Quartararo: WM-Titel zwar verloren, dafür einen BMW M2 CS daheim

LEERE TRIBÜNEN

Eigentlich war mal vorgesehen, dass bis zu 50 000 Zuschauer auf die gigantischen Tribünen gelassen werden, doch das war noch lange vor der zweiten Corona-Welle. In Portugal gilt am Wochenende striktes Ausgehverbot, nach abends acht Uhr patroulliert die Polizei. Auch auf dem Weg zur Strecke kontrollierte die Nationalgarde die Durchfahrtspässe. Dabei ist es kaum vorstellbar, wie das MotoGP-Rennen selbst vor halbvollem Haus gewesen wäre. „Miguel Oliveira ist in Portugal ein Volksheld", stellte Pit Beirer fest. „Als die Leute am Flughafen oder der Taxifahrer mein KTM-Hemd sahen, sprachen mich alle stolz auf Miguel Oliveira an." Sein Sieg am Montag war auch auf den Titelseiten aller Tageszeitungen.

MARDER-ALARM

Kalex-Chef Alex Baumgärtel hatte am Donnerstag plötzlich eine lange Liste von Fehlermeldungen auf dem Display seines Mercedes Vito, mit dem die Truppe zu den Grands Prix reist. Der herbeigerufene Mercedes-Service stellte angeknabberte Kabel unter der Motorhaube fest. Nach zwei Tagen mit Leihwagen war der Kalex-Bus wieder einsatzbereit. „Die Techniker vom Service waren richtig nett und haben alles getan, um uns schnell zu helfen", freute sich Baumgärtel. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Portimão (P) – 22. November 2020 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,800 km über 25 Runden à 4,592 km. 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 28 Grad. Schnitt des Siegers: 164,7 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	41.48,163 min	335,4 km/h	1.39,855 min	H/H	25
2.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	25	+3,193 sec	349,5 km/h	1.39,956 min	M/H	20
3.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+3,298 sec	334,3 km/h	1.40,007 min	M/H	16
4.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	25	+12,626 sec	339,6 km/h	1.40,256 min	H/H	13
5.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+13,318 sec	345,0 km/h	1.40,015 min	M/H	11
6.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	25	+15,578 sec	351,7 km/h	1.40,324 min	M/H	10
7.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	25	+15,738 sec	348,3 km/h	1.40,261 min	M/H	9
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+16,034 sec	347,2 km/h	1.40,040 min	H/H	8
9.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+18,325 sec	347,2 km/h	1.40,283 min	M/H	7
10.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	25	+18,596 sec	349,5 km/h	1.40,220 min	M/H	6
11.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	25	+18,685 sec	342,8 km/h	1.40,184 min	M/H	5
12.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	25	+18,946 sec	343,9 km/h	1.40,252 min	M/H	4
13.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	25	+19,159 sec	346,1 km/h	1.40,354 min	M/H	3
14.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	+24,376 sec	341,7 km/h	1.40,565 min	M/H	2
15.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+27,776 sec	345,0 km/h	1.40,361 min	M/H	1
16.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	25	+34,266 sec	346,1 km/h	1.40,713 min	M/H	-
17.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	25	+48,410 sec	342,8 km/h	1.41,513 min	H/H	-
18.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	25	+48,411 sec	346,1 km/h	1.41,298 min	H/H	-
	Nicht gewertet:							
	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	22	+ 3 Runden	341,7 km/h	1.40,936 min	H/H	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	15	+10 Runden	342,8 km/h	1.40,635 min	M/H	-
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	2	+23 Runden	348,3 km/h	1.43,284 min	H/H	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	0	+25 Runden	122,8 km/h	-	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Oliveira	1.38,892 min
2.	Morbidelli	1.38,936 min
3.	Miller	1.39,038 min
4.	Crutchlow	1.39,156 min
5.	Quartararo	1.39,199 min
6.	Bradl	1.39,204 min
7.	Zarco	1.39,238 min
8.	Viñales	1.39,260 min
9.	P. Espargaró	1.39,284 min
10.	Rins	1.39,467 min
11.	Nakagami	1.39,531 min
12.	Dovizioso	1.39,587 min
13.	Binder	1.39,390 min
14.	A. Espargaró	1.39,762 min
15.	Bagnaia	1.40,019 min
16.	A. Márquez	1.40,049 min
17.	Rossi	1.40,058 min
18.	Petrucci	1.40,091 min
19.	Savadori	1.40,174 min
20.	Mir	1.40,290 min
21.	Rabat	1.40,427 min
22.	Kallio	1.41,753 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mir	171
2.	Morbidelli	158
3.	Rins	139
4.	Dovizioso	135
5.	P. Espargaró	135
6.	Viñales	132
7.	Miller	132
8.	Quartararo	127
9.	Oliveira	125
19.	Bradl	27

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	221
2.	Yamaha	204
3.	Suzuki	202
4.	KTM	200
5.	Honda	144
6.	Aprilia	51

WM-STAND TEAMS

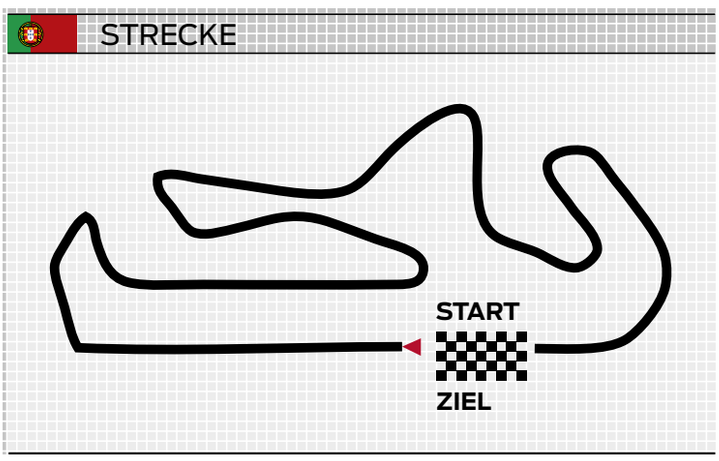
	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ecstar	310
2.	Petronas Yamaha SRT	248
3.	Red Bull KTM Factory Racing	222
4.	Ducati Team	213
5.	Pramac Racing	183
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	178
7.	Red Bull KTM Tech3	152
8.	LCR Honda	148
9.	Repsol Honda Team	101
10.	Esponsorama Racing	87

„Vizeweltmeister zu werden, hätte ich mir niemals erträumt. Für einen Satelliten-Piloten ist das normalerweise außer Reichweite."

Franco Morbidelli

Rundenrekord: **1.39,855, Miguel Oliveira (KTM), 2020**
Quali-Rekord: **1.38,892, Miguel Oliveira (KTM), 2020**
Topspeed-Rekord: **351,7 km/h Andrea Dovizioso (Ducati), 2020**

AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM





PETRONAS

Franco Morbidelli: Vizeweltmeister und bester Fahrer eines Nicht-Werksteams

Remy Gardner gewinnt, Bastianini



Remy Gardner: Erster Moto2-Sieg mit Gebraucht-Rennmotorrad

MOTOGP

Es wurde noch einmal richtig knapp im Finale. Mit Remy Gardner gab es einen neuen Sieger mit prominentem Namen, und Bastianini steigt als Weltmeister in die MotoGP auf.

Von: **Imre Paulovits**

Die Nerven lagen blank. Enea Bastianini ging mit einem 14-Punkte-Vorsprung auf Sam Lowes ins WM-Finale, Luca Marini lag weitere fünf Punkte zurück und sein Teamkollege Marco Bezzecchi hatte mathematisch auch noch Chancen auf den Titel. Remy Gardner hatte die Pole-Position und fuhr von dort auch gleich an die Spitze. Doch Marini und Lowes holten ihn ein und setzten sich gar vor ihn. Bastianini fiel zwischenzeitig bis auf den siebten Platz zurück, und es wurde langsam brenzlig für den Italtrans-Piloten. Doch dann begann er sich

MotoGP

Abschied zweier beliebter Haudegen

Bei einigen Teams hieß es Abschied nehmen von ihren Fahrern. Besonders vermissen werden sie, aber auch die Fans, Andrea Dovizioso und Cal Crutchlow. Dafür rückt eine neue Garde unaufhaltsam nach.

Von: **Imre Paulovits**

Die Tränen flossen. Fahrer und Mechaniker, die seit Jahren einen gemeinsamen Bund in guten und schlechten Zeiten hatten, können diesen nicht von einem Tag auf den anderen ablegen. Andrea Dovizioso war seit 2013 im Ducati-Werksteam und hat die Desmosedici aus einem tiefen Tal bis an die Weltspitze gebracht. Der grundehrliche und arbeitsame Italiener war seiner Mannschaft deshalb besonders ans Herz gewachsen. Mit einem großen Schild verabschiedeten sie ihn, mit dem höchsten Topspeed, der je in Portimão gemessen wurde, hat er ihnen noch einmal ein Denkmal gesetzt. Auch Danilo Petrucci, dessen Vater früher ein Arbeiter im Werk war, ist der andere Kandidat, den die Werksmannschaft nicht so schnell vergisst. Und obwohl er im nächsten Jahr ein neues Karriere-Kapitel bei Tech3-KTM aufschlagen wird, fiel es auch dem robusten, aber kernsensiblen Petrucci nicht leicht, seiner alten Mannschaft Lebewohl zu sagen. Cal Crutchlow war seit 2015 bei LCR-Honda. Lucio Cecchinellos familiäres Team hatte gar einen festen Platz für seine Frau Lucy und sein Töchterchen Willow in der Teamhospitality eingerichtet, und sie wurden von den Teammitgliedern umsorgt. Der unermüdliche Kämpfer hatte 2016 und 2018 drei Siege für das italienische Satelliten-Team eingefahren, die einzigen in ihrer fünfzehnjährigen MotoGP-Geschichte.



DUCATI

Danke Andrea Dovizioso: Die Ducati-Truppe verabschiedete ihn unter Tränen

Mit den beiden Haudegen verabschiedet sich die alte Garde fast vollständig, eine neue Generation, die in der unerbittlich umkämpften Moto3 und Moto2 aufgewachsen ist, rückt nach. Die beiden Fahrer mit viel Herz zeigten ihren Charakter auch noch Stunden nach dem Abschied. Sowohl Dovizioso als auch Crutchlow – übrigens auch Weltmeister Joan Mir – kamen ins Pressezentrum, um sich von den Journalisten, die weiterhin nicht ins Fahrerlager durften, zu verabschieden. ■

wird Weltmeister

wieder nach vorne zu kämpfen, und auch Gardner machte Dampf. Er entledigte sich Lowes, holte Marini ein und machte dem VR46-Piloten mächtig Druck. Zwei Runden vor Schluss ging er vorbei und zeigte mit der schnellsten Rennrunde im letzten Umlauf noch einmal erstaunliche Reserven.

Damit hatte der Sohn von Grand-Prix-Legende Wayne Gardner mehr als 28 Jahre nachdem dieser beim Grand Prix von England in Donington 1992 das letzte Mal gewonnen hatte, den Namen wieder in der Siegerliste verewigt. Bei seinem Abschied von SAG brachte er die Vorjahres-Kalex zum Sieg! „Mir fehlen die Worte“, freute sich der 22-jährige Australier. „Wir waren das ganze Wochenende stark, und ich habe gespürt, dass ich gewinnen kann, so bin ich voll auf Sieg gefahren. Ich hatte ja bezüglich der Weltmeisterschaft nichts zu verlieren – und wir haben es geschafft. Das Team hat die ganze Saison so hart geschuftet, und wir haben unsere Schwachpunkte ausgemerzt. Im Rennen habe ich viel von Luca Marini abgucken können und dann meinen Stil angepasst. Ich hatte noch Reserven, habe Luca überholt und dann alles gegeben.“

Die Intact-Piloten hatten auf der Achterbahn in der Algarve einen schweren Stand. Marcel Schrötter konnte als Zwölfter immerhin vier Punkte holen, Tom Lüthi verfehlte sie bei seinem Abschied als 16. „Ich habe versucht, das Maximum aus diesem Rennen herauszuholen, doch mir fehlte über die Distanz die Konstanz“, gestand Schrötter. „Ich hoffe, dass wir uns für nächstes Jahr wieder fangen können und dementsprechend gute Ergebnisse einfahren.“ „Leider mussten wir auch das letzte Rennen ohne Punkte beenden“, konstatierte Lüthi. „Ich bin trotz allem noch motiviert und glaube daran, dass ich als Rennfahrer noch etwas draufhabe – und das möchte ich in Zukunft wieder zeigen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Das Debüt von Portimão hat bei allen Beteiligten einen mächtigen Eindruck hinterlassen. „Hier sollte das Finale immer stattfinden. Tolle Strecke, unglaubliches Ambiente und warmes Wetter – was brauchen wir mehr?“, frohlockte Jack Miller. Selbst die Teamchefs und die Hersteller waren von dem Kurs angetan, und IRTA-Präsident Hervé Poncharal bat Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta, den Kurs auch nächstes Jahr in den Kalender zu nehmen. Die Anstrengungen von FIM-Präsident Jorge Viegas, sein Land mehr in den internationalen Motorsport einzubinden und die Investitionen in die Neuasphaltierung, scheinen sich gelohnt zu haben.

MOTOGP

Mit Miguel Oliveira, Franco Morbidelli und Jack Miller standen drei Satelliten-Piloten auf dem Podest. Das hatte es in der MotoGP zuletzt 2004 gegeben, als in Losail Sete Gibernau, Colin Edwards (Telefonica-Movistar-Honda) und Ruben Xaus (D'Antin-Ducati) das Podest teilten.

MOTO2

Dominique Aegerter kam in Portimão zu einem weiteren Einsatz auf der NTS. Der Schweizer ging mit hohen Erwartungen ins Rennen auf der Achterbahn, doch dieses ist dann nicht nach seinen Erwartungen verlaufen. Nach der 14. Zeit im morgendlichen Warm-up kam der Rohrbacher schließlich als 18. ins Ziel. „Es ist ein wenig ärgerlich, dass ich im Rennen unsere Erwartungen nicht erfüllen konnte“, so Aegerter. „Vor allem fehlte es im Kurveneingang hinsichtlich der Bremsstabilität. Ich musste deshalb Tempo rausnehmen und bis zum Schluss vorsichtig fahren. Schade, dass wir nicht in die Punkte kamen.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 22. November 2020 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,616 km über 23 Runden à 4,592 km. 29 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	23	39.35,476 min	1.42,504 min	25
2.	Luca Marini (I)	Kalex	23	+1,609 sec	1.42,820 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	23	+3,813 sec	1.42,560 min	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	23	+8,437 sec	1.43,008 min	13
5.	Enea Bastianini (I)	Kalex	23	+8,646 sec	1.43,275 min	11
6.	Jorge Martín (E)	Kalex	23	+8,899 sec	1.43,096 min	10
7.	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+8,956 sec	1.42,701 min	9
8.	Augusto Fernández (E)	Kalex	23	+9,568 sec	1.43,163 min	8
9.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+10,367 sec	1.43,200 min	7
10.	Xavi Vierge (E)	Kalex	23	+11,084 sec	1.43,146 min	6
11.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	23	+11,199 sec	1.43,088 min	5
12.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	23	+16,864 sec	1.43,044 min	4
13.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	23	+16,998 sec	1.43,298 min	3
14.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	23	+18,550 sec	1.43,145 min	2
15.	Arón Canet (E)	Speed Up	23	+20,169 sec	1.43,113 min	1
16.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	23	+22,918 sec	1.43,437 min	–
17.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	23	+27,141 sec	1.43,671 min	–
18.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	23	+27,303 sec	1.43,649 min	–
19.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	23	+27,340 sec	1.43,487 min	–
20.	Dominique Aegerter (CH)	NTS	23	+44,924 sec	1.43,989 min	–
21.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	23	+51,163 sec	1.44,564 min	–
	Nicht gewertet:					
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	20	+3 Runden	1.43,517 min	–
	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	17	+6 Runden	1.44,658 min	–
	Edgar Pons (E)	Kalex	12	+11 Runden	1.44,810 min	–
	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	10	+13 Runden	1.44,613 min	–
	Jorge Navarro (E)	Speed Up	5	+18 Runden	1.43,627 min	–
	Héctor Garzo (E)	Kalex	5	+18 Runden	1.43,569 min	–
	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	0	+23 Runden	–	–
	Nicolò Bulega (I)	Kalex	0	+23 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bastianini	205
2.	Marini	196
3.	Lowes	196
4.	Bezzecchi	184
5.	Martín	160
6.	Gardner	135
7.	Roberts	94
9.	Schrötter	81
11.	Lüthi	72
28.	Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	375
2.	Speed Up	118
3.	MV Agusta	32
4.	NTS	22

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Sky Racing Team VR46	380
2.	EG 0.0 Marc VDS	267
3.	Red Bull KTM Ajo	251
4.	Italtrans Racing Team	210
5.	Liqui Moly Intact GP	153

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Gardner	1.42,592 min
2.	Marini	1.42,710 min
3.	Di Giannantonio	1.42,721 min
4.	Bastianini	1.42,722 min
5.	Lowes	1.42,759 min
6.	Martín	1.42,798 min
7.	Bulega	1.42,845 min
8.	Fernández	1.42,871 min
9.	Ramirez	1.42,905 min
10.	Nagashima	1.42,993 min
11.	Garzo	1.43,004 min
12.	Bezzecchi	1.43,013 min
13.	Vierge	1.43,030 min
14.	Navarro	1.43,036 min
15.	Canet	1.43,039 min
16.	Bendsneyder	1.43,062 min
17.	Baldassarri	1.43,077 min
18.	Roberts	1.43,172 min
19.	Manzi	1.43,561 min
20.	Dalla Porta	1.43,635 min
21.	Schrötter	1.43,734 min
22.	Aegerter	1.43,814 min
23.	Pons	1.44,040 min
24.	Lüthi	1.44,046 min
25.	Corsi	1.44,137 min
26.	Izdihar	1.44,209 min
27.	Chantra	1.44,263 min
28.	Syahrin	1.44,293 min
29.	Daniel	1.45,922 min

Raúl Fernández unantastbar, Are

Es war ein Rennkrimi wie aus dem besten Drehbuch. Mit einem strahlenden jungen Helden und einer WM-Entscheidung, die bis zum Zielstrich ging.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es ist unglaublich, wie sich dieser 20-jährige Spanier während dieser Saison gesteigert hat. Raúl Fernández hatte in dieser Saison so viele Pole-Positions herausgefahren wie kein anderer Moto3-Pilot, aber er brauchte bis Valencia, damit er seinen Speed auch im Rennen umsetzen konnte. Doch wer glaubte, er hätte seine Grenzen erreicht, sollte sich noch wundern. Auf der Berg-und-Talbahn von Portimão, die er bereits mit deutlich schlechterem Asphalt aus der Junior-WM kannte, zeigte er noch eine Steigerung, und trotz seiner robusten Körpergröße war er für die anderen Moto3-Piloten unantastbar. Wie schon in Valencia setzte er sich früh ab, doch diesmal noch deutlich dominanter. Zeitweilig betrug sein Vorsprung über zehn Sekunden, eine absolute Seltenheit bei einem Moto3-Rennen im Trockenen. Dann nahm er Tempo raus und winkte freundlich, als er mit noch immer fast sechs Sekunden Vorsprung abgewunken wurde. „Ein Traumergebnis“, freute sich der Ajo-KTM-Pilot. „Ich bin so glücklich, wie ich mich in den letzten Rennen steigern konnte. Hätte die WM noch einige Rennen länger gedauert, hätten wir glatt um den Titel kämpfen können. Jetzt freue ich mich richtig auf die Moto2.“

Die Dramen spielten sich hinter ihm ab. Tony Arbolino hatte sich seine winzige WM-Chance noch einmal gewaltig erschwert, weil er vom 27. Platz aus losfahren musste. Aber auch andere hatten sich das Rennen schwer gemacht, denn schon vor dem Rennen verteilte die Rennleitung jede Menge Long-Lap-Penaltys, für beide Leopard-Piloten gleich zwei. WM-Leader Albert Arenas setzte sich gleich von Beginn an die Spitze der Verfolgergruppe, Ai Ogura tat alles, um in seiner Nähe zu bleiben. Während Arbolino sich stramm nach vorn arbeitete, fiel der Japaner zunächst zurück, fing sich dann aber wieder. Just als ihn Arbolino eingeholt hatte, begann für Arenas die Hölle. Sein weicher Hinterreifen erwies sich als die falsche Wahl, er hatte weder Seitengrip noch Traktion, aber der 23-jährige Spanier kämpfte verzweifelt um jeden Platz. In der letzten Runde kam er neben die Strecke, war schon aus dem Sattel, konnte sich aber fangen und kämpfte weiter. Zum Schluss lief er als Zwölfter ein, Ogura als Achter und Arbolino als Fünfter, Arenas wurde mit vier Punkten Vorsprung Weltmeister. Wäre er in seiner Verzweiflung gestürzt, wären alle drei punktgleich gewesen und Arenas mit den meisten Siegen trotzdem Weltmeister geworden! ■



MOTOGP

Moto3

Barry Baltus: Haarscharf an Punkt vorbei

So nah war er noch nie dran: Bei seinem letzten Rennen für das PrüstelGP-Team fehlten Barry Baltus 27 Tausendstelsekunden zum ersten WM-Punkt.

Man konnte seinen Augen kaum trauen. Barry Baltus, der vor der Saison als großes Talent gepriesen worden war, dann aber in der knallharten Welt der Moto3 mit seinem ständig weiterwachsenden Jugendkörper ein Umfeld vorfand, das ihm schnell seine Grenzen aufzeigte, war plötzlich dort, wo man ihn schon immer erwartet hatte. Vom 13. Startplatz aus kämpfte er sich in die Top 10 vor und duellierte sich im Verfolgerpulk mit etablierten Renngrößen, als ob dies die größte Selbstverständlichkeit wäre. Doch dann lief er einmal zu weit, verlor zu viele Plätze, und im Endspurt kam der undankbare 16. Platz heraus. „Schade“, so der 16-jährige Belgier. „Die Strecke hat mir richtig gut gefallen, ich hatte einen guten Rhythmus und es hat unheimlich Spaß gemacht. Punkte wären ein schöner Saisonabschluss gewesen.“

Jason Dupasquier kämpfte sich vom 30. Startplatz auf P23 vor. Nun muss der Schweizer im Winter hart trainieren, damit er in der nächsten Saison um Punkte kämpfen kann. ■ IP



LEKL

Baltus: Zeitweilig unter den Top 10

Moto3

Kalte Dusche zum Abschluss für Öttls Jungs

Platz 20 für Romano Fenati, Sturz für Alonso López. Das Saisonfinale verlief so gar nicht nach dem Geschmack des Husqvarna-Teams.

Im ersten Training konnte Romano Fenati gleich mit Rang 2 überzeugen. Doch das war auch schon das Highlight des Wochenendes. Am Ende reichte es für den Italiener nur zum 23. Startplatz, López musste gar von der 26. Position ins Rennen gehen. Noch dazu bekam er für das Rennen von der Rennleitung ein Long-Lap-Penalty. Zu allem Überfluss kollidierte er auf P21 liegend mit einem Konkurrenten und stürzte. Für Fenati endete seine Aufholjagd auf Rang 20, nachdem er am Start bis auf Rang 27 zurückgefallen war. „Mein Hinterrad-Grip ließ sehr früh nach“, knirschte Fenati. „Ich habe sofort gemerkt, dass es kein gutes Rennen werden kann. Wir wissen, dass wir nächstes Jahr noch härter arbeiten müssen.“ ■ IP



MAX RACING TEAM

Alonso López (#21) und Romano Fenati: Kein Glück beim Saisonfinale

nas Weltmeister



Raúl Fernández: Den anderen Moto3-Piloten in Portimão einfach entflohen

Moto3

Platz 25 für Maximilian Kofler im WM-Finale

Es war eine durchwachsene Saison für den 20-jährigen Österreicher, die auf Platz 25 ein halbwegs versöhnliches Ende fand.

Es war wirklich kein leichtes Jahr, in der Maximilian Kofler seine erste WM-Saison bestritt. Dazu musste er in der Algarve eine für ihn völlig neue, sehr anspruchsvolle Strecke kennenlernen. Von Startplatz 24 nahm der 20-Jährige den finalen Saisonlauf in Angriff, hatte aber, wie viele im Moto3-Feld, im Rennen ein Long-Lap-Penalty zu absolvieren. „Der Start war nicht optimal, und ich habe dann als Erster die Strafe hinter mich gebracht“, erklärte Kofler. Damit fiel er ans Ende des Feldes zurück. „Die Runden danach waren aber gut, und so hat der fehlende Zug sich nicht ausgewirkt. Gemeinsam mit Carlos Tatay und Jason Dupasquier konnte ich den Anschluss an die nächste Gruppe wiederherstellen“, so Kofler. Zum Schluss reichte es für Platz 25. Das Gute: Auch im nächsten Jahr wird Kofler bei CIP die Weltmeisterschaft fahren können. Dafür wird er jetzt erst einmal nach Hause fahren, sich etwas erholen, bevor er wieder nach Spanien fliegt, um sich im Winter dort auf die nächste Saison vorzubereiten. ■



POLARIT PHOTO

Kofler: Auch 2021 bei CIP in der WM

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 22. November 2020 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,432 km über 21 Runden à 4,592 km. 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raúl Fernández (E)	KTM	21	38.06,272 min	1.47,858 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	21	+5,810 sec	1.47,933 min	20
3.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	21	+5,866 sec	1.48,189 min	16
4.	Sergio García (E)	Honda	21	+6,447 sec	1.47,942 min	13
5.	Tony Arbolino (I)	Honda	21	+12,998 sec	1.48,050 min	11
6.	Darryn Binder (SA)	KTM	21	+13,065 sec	1.48,188 min	10
7.	Celestino Vietti (I)	KTM	21	+13,907 sec	1.48,262 min	9
8.	Ai Ogura (J)	Honda	21	+13,929 sec	1.48,469 min	8
9.	John McPhee (GB)	Honda	21	+13,945 sec	1.48,291 min	7
10.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+14,438 sec	1.48,233 min	6
11.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	21	+14,487 sec	1.48,482 min	5
12.	Albert Arenas (E)	KTM	21	+14,708 sec	1.48,417 min	4
13.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	21	+19,285 sec	1.48,390 min	3
14.	Carlos Tatay (E)	KTM	21	+23,195 sec	1.49,232 min	2
15.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+24,233 sec	1.48,891 min	1
16.	Barry Baltus (B)	KTM	21	+24,260 sec	1.48,937 min	–
17.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	21	+24,321 sec	1.48,602 min	–
18.	Adrián Fernández (E)	Honda	21	+24,425 sec	1.48,975 min	–
19.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+24,625 sec	1.48,632 min	–
20.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	21	+24,672 sec	1.48,578 min	–
21.	Andrea Migno (I)	KTM	21	+27,637 sec	1.48,714 min	–
22.	Yuki Kunii (J)	Honda	21	+34,490 sec	1.49,047 min	–
23.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	21	+34,884 sec	1.49,020 min	–
24.	Riccardo Rossi (I)	KTM	21	+35,003 sec	1.48,799 min	–
25.	Maximilian Kofler (A)	KTM	21	+35,092 sec	1.49,184 min	–
26.	Davide Pizzoli (I)	KTM	21	+35,216 sec	1.48,950 min	–
27.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	21	+40,329 sec	1.49,227 min	–
28.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	21	+46,973 sec	1.49,559 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arenas	174
2.	Arbolino	170
3.	Ogura	170
4.	Fernández	159
5.	Vietti	146
6.	Masia	140
7.	McPhee	131
8.	Binder	122
9.	García	90
10.	Foggia	89

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	326
2.	KTM	318
3.	Husqvarna	86

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	229
2.	Aspar Team	212
3.	Sky Racing Team VR46	206
4.	Red Bull KTM Ajo	200
5.	Rivacold Snipers Team	200
6.	Honda Team Asia	170
7.	Kömmerling Gresini Moto3	167
8.	Petronas Sprinta Racing	131
9.	SIC58 Squadra Corse	123
10.	CIP Green Power	122

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.48,051 min
2.	Alcoba	1.48,236 min
3.	Sasaki	1.48,291 min
4.	Suzuki	1.48,342 min
5.	Ogura	1.48,366 min
6.	Arenas	1.48,478 min
7.	Antonelli	1.48,529 min
8.	Foggia	1.48,893 min
9.	Masia	1.48,910 min
10.	Rodrigo	1.48,920 min
11.	Öncü	1.48,925 min
12.	García	1.49,005 min
13.	Baltus	1.49,050 min
14.	Vietti	1.49,538 min
15.	Kunni	1.49,896 min
16.	Migno	1.47,975 min
17.	Toba	1.48,001 min
18.	Binder	1.47,635 min
19.	McPhee	1.48,488 min
20.	A. Fernández	1.48,548 min
21.	Pawi	1.48,592 min
22.	Nepa	1.48,616 min
23.	Fenati	1.48,621 min
24.	Kofler	1.48,704 min
25.	Rossi	1.48,724 min
26.	López	1.48,923 min
27.	Arbolino	1.49,148 min
28.	Pizzoli	1.49,398 min
29.	Tatay	1.49,489 min
30.	Dupasquier	1.49,667 min
31.	Yamanaka	1.49,847 min



MOTOGP

So schön himmelblau

Unter dem strahlend blauen portugiesischen Himmel wurden auch die letzten beiden Titelträger 2020 gekürt, und schließlich standen drei blau lackierte Motorräder in der Herbstsonne.

Von: **Imre Paulovits**

Es war ein Jahr, über das man noch lange sprechen wird. Nach vier bangen Monaten, in denen die Motoren während des Corona-Lockdowns stillstanden, wurde die Pulsfrequenz hochgefahren. Nach zwei Rennen hintereinander in Jerez folgten vier mal drei Rennwochenenden aufeinander. Eine unglaubliche Tortur für die Fahrer, aber auch für die Teams, vor allem, weil sie sich während dieser Zeit ständig neu auf Corona testen lassen mussten und während des Rennwochenendes die Immunkapsel nicht verlassen durften. Ein Sturz hatte durch die kurz aufeinanderfolgenden Rennen dramatische Folgen, genauso eine Corona-Ansteckung. Doch nach 127 Tagen, die diese Saison nur dauerte, stehen sie nun fest, die drei Weltmeister.

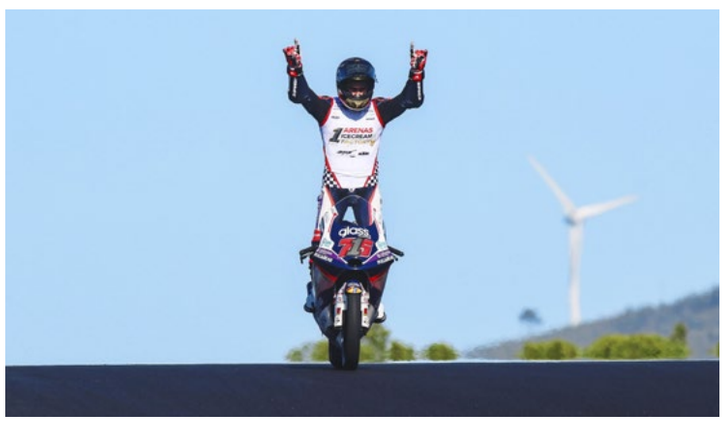


SUZUKI

MotoGP-Weltmeister schon nach zwei Jahren: Joan Mir auf Suzuki

Gegen jede Chance

In der MotoGP hatte es Joan Mir schon am vorletzten Wochenende geschafft und ließ schon sich in Valencia zum MotoGP-Weltmeister 2020 küren. Der 23-jährige Mallorquiner war dabei die Überraschung der Saison schlechthin. Nach einem schweren Teststurz in Brünn im Vorjahr war seine Lunge beschädigt, er musste seine Form erst langsam wieder aufbauen. Dazu war es erst seine zweite MotoGP-Saison, die er obendrein mit einem Rennsturz in Jerez begonnen hatte. Dazu wusste jeder, dass Suzuki über den Winter stärker geworden war, aber so ganz traute man den Blauen den Titel noch nicht zu. Doch die im Jubiläumsjahr von 100 Jahren Suzuki Incorporation und 60 Jahren Suzuki in der Motorrad-WM ganz in den Farben der 1960er-Jahre lackierten GSX-RR zeigten sich immer stärker. Obwohl Joan Mir erst im vierten von 14 Rennen – auf dem Red Bull Ring – seine Form fand, entwickelte er eine unheimliche Konstanz. Und mit seinem Sieg am ersten der beiden Valencia-Wochenenden stellte er dann die Weichen. Eine Woche später war er Weltmeister – der erste von Suzuki seit 20 Jahren.



MOTOGP

Moto3-Weltmeister nach Zitterpartie: Der unermüdliche Kämpfer Albert Arenas

„Ich musste mich erst einmal duschen und wieder zur Besinnung kommen, um diesen Umstand zu begreifen“, gab er hinterher zu. „Ich habe, seit ich zehn Jahre alt war, hierfür gekämpft. Ich muss mich bei allen bedanken, die mir zur Seite standen. Nicht nur dieses Jahr, sondern auch in der Vergangenheit. Die möglich gemacht haben, dass ich erreichen konnte, wer ich heute bin. Suzuki hat mir vor zwei Jahren die Chance in der MotoGP gegeben, jetzt bin ich bereits Weltmeister. Ganz ehrlich hätte ich das niemals erwartet, viel-

leicht erst viel weiter in der Zukunft.“ Dabei vertraute er ganz auf die Japaner: „Ich habe vor zwei Jahren bei Suzuki unterschrieben, damit ich mit ihnen wachse und eines Tages den Titel gewinne. Es war damals von beiden Seiten sehr mutig, sich füreinander zu entscheiden, schließlich war ich damals erst eine halbe Saison in der Moto2. Und Suzuki war noch nicht so weit, dass sie regelmäßig Rennen gewinnen und um den Titel kämpfen konnten. Deshalb bedeutet es für mich noch zusätzlich etwas mehr, den Titel mit ihnen gewonnen zu haben.“

Wer den längsten Atem hat

In der Moto2 sah es zunächst so aus, als würde Luca Marini, der Halbbruder von Valentino Rossi, zum Titel fahren. Dann lief Routinier Sam Lowes zu Hochform auf. Doch Weltmeister wurde schließlich Enea Bastianini. Der 22-Jährige kommt, wie viele italienische Talente, aus der Region um Rimini. „Es war eine schwere, aber fantastische Saison“, gestand der Schützling von Urgestein Carlo Pernat. „Es ist unglaublich, dass ich mitten in einer Pandemie Weltmeister geworden bin. Meine Familie, meine Freundin, mein Team – sie alle haben mir durch diese schwere Zeit geholfen.“

In der Moto3 gab es von Beginn an einen überlegenen, gereiften Fahrer, der das Rennen machte. Doch der 23-jährige Albert Arenas fiel einmal aus eigenem Verschulden aus dem Sattel, zweimal wurde er abgeschossen. Er ließ sich aber nicht beirren und blieb zum Schluss vorn. „Nach dem chaotischen letzten Rennen brauchte ich eine Zeit, bis ich glauben konnte, dass ich es geschafft habe“, sagte Arenas. „Wir haben in der Saison alle schwierigen Momente überstanden. Und ich bin allen dankbar, die meine Situation verstanden und mir geholfen haben.“ ■



MOTOGP

Moto2-Weltmeister Enea Bastianini

NACHRICHTEN

MOTO2 / MOTO3

KTM hat bei seinem Nachwuchsaufbau für das MotoGP-Programm in den kleinen Klassen spektakulär umdisponiert. Raúl Fernández, der trotz seiner knapp 1,80 Meter Körpergröße schon das ganze Jahr mit einem ungeheuren Grundspeed aufgefallen war, wird 2021 nicht wie zuerst vorgesehen auf den Moto3-WM-Titel angesetzt, sondern steigt in die Moto2 auf. Dort trifft der 20-Jährige mit dem zwei Jahre älteren Remy Gardner auf einen unheimlich starken Teamkollegen, von dem er sich gleich eine Menge abschauen kann. „Wir hatten uns überlegt, noch ein Jahr mit Tetsuta Nagashima weiterzumachen, haben uns dann aber entschieden, doch richtig Nachwuchsaufbau zu betreiben“, so KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Nach Gardner hatten wir schon früher Ausschau gehalten, da war er aber noch vertraglich gebunden. Jetzt war er frei und hat sich auch gleich über diese Möglichkeit gefreut. Von ihm und Fernández versprechen wir uns sehr viel für die Zukunft.“
In der Moto3 setzt das Team auf Jaume Masiá und Rookies-Cup-Sieger Pedro Acosta.

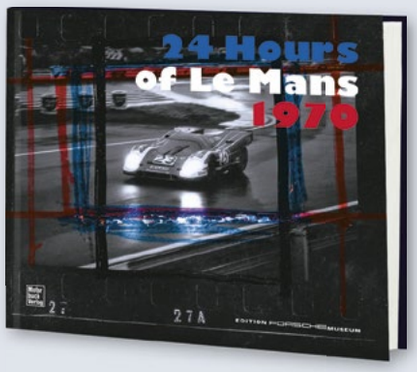
MOTO3

Das KTM-Imperium macht sich in der kleinsten Klasse selbst Konkurrenz. Nachdem dieses Jahr die zum Konzern gehörende Marke Husqvarna durch das Team von Peter Öttl und Max Biaggi vertreten wurde, wird 2021 mit der neu hinzugekauften spanischen Traditionsmarke GasGas auch die zweite KTM-Tochter in der Moto3-WM vertreten sein. Die Technik von KTM, Husqvarna und GasGas wird zunächst identisch sein. Eingesetzt wird die GasGas natürlich von einem spanischen Team. Das Team Aspar, wo Weltmeister Albert Arenas in die Moto2 aufsteigt, wird die rot lackierten Maschinen mit Sergio García und dem frischgekrönten Moto3-Junior-Weltmeister Izan Guevara einsetzen.

FASZINATION MOTORSPORT –
EIN BLICK HINTER DIE KULISSEN



Vor knapp 50 Jahren hat Porsche erstmals die verschlossenen Türen geöffnet und Paul Frère den Blick auf die Entwicklung seiner Rennwagen freigegeben.
296 Seiten, 150 Abb., 17 x 24 cm
€ 39,90 | ISBN 978-3-613-04343-5



Le Mans 1970 und Porsches Durchbruch im Motorsport: Fotograf Klaus Reichert begleitete die Familien Porsche und Piech, die Rennwagen und Fahrer, die Ingenieure und Mechaniker.
180 Seiten, 150 Abb., 30 x 24 cm
€ 79,– | ISBN 978-3-613-30961-6



12 Monate »Grüne Hölle«: vom 24-Stunden-Rennen über Rock am Ring bis zum Truck Grand Prix – inklusive spektakulärer Events und historischer Highlights.
14 Seiten, 13 Abb., 59,4 x 42 cm
€ 19,95 | ISBN 978-3-613-04295-7

Weitere Bücher sowie Leseproben zu allen Titeln auf unserer Internetseite

www.facebook.com/MotorbuchVerlag

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

Motorbuch Verlag



Jonathan Rea auf dem Prototyp der 2021er Kawasaki ZX-10 RR: Auf Anhieb Rekordzeit

KAWASAKI

Das Raubtier

Die neue Kawasaki ZX-10RR feierte beim ersten Wintertest ihr Debüt. Ihre Front wirkt wie der Kopf des Predators aus dem Kultfilm, und Weltmeister Jonathan Rea riss sich die Beute: Die Bestzeit, schneller als Stefan Bradl mit der MotoGP-Honda.

Von: **Imre Paulovits**

Am ersten Tag sah noch alles recht normal aus. Im gewohnten unlackierten Kohlefaserkleid mit weißen Schneeflocken und anderen Aufklebern wurden die Kawasaki aus der Box gerollt. Das Neue war vielleicht, dass diesmal auch der Helm von Weltmeister Jonathan Rea eine Winterlackierung trug. Er erledigte viele Einstellungsfahrten und schloss den Tag als zweitschnellster Superbike-WM-Pilot hinter Garrett Gerloff ab. Dieser setzte nach seinem spektakulären WM-Abschluss und dem kurzen, aber eindrucksvollen Gastauftritt auf Valentino Rossis MotoGP-Motorrad seinen Höhenflug fort.

Auch am zweiten Tag sah alles nach Routine aus. Doch am Nachmittag stockte allen der Atem: Ein neues Motorrad wurde aus der Kawasaki-Box geschoben, und das erregte schon allein wegen seines Äußeren viel Aufmerksamkeit. Kawasaki hatte schon vor dem WM-Finale bekannt gegeben, dass für 2021 eine neue Version der ZX-10RR kommt – nun war sie da. Die Front mit den eckigen, zerklüfteten Formen brachte eine Art brutale Frische ins Fahrerlager. Auf den ersten Blick macht die neue Verkleidungsfront Anleihen beim Predator aus dem gleichnamigen Sience-Fiction-Klassiker. Sieht man sich diese Formen etwas genauer an, kommen auch unweigerlich Erinnerungen an die Gruppe-5-Autos aus den 1970er-Jahren aus der DRM auf. Diese nutzten eine Art Schaufel, um den Fahrtwind zu sammeln, nach oben zu leiten und so Abtrieb zu erzeugen. An den beiden Seiten neben dem Lufteinlass zur Airbox wird die Luft in einen Kanal neben den Scheinwerfern geleitet, der steil ansteigt. Damit hat Kawasaki nach den Flügeln der Ducati und der Honda sowie der kleinen aufsteigenden Rinne an der Verkleidungsseite der Yamaha einen dritten Weg gewählt, um Abtrieb zu erzeugen.

Rennprototyp vor der Serie

Jonathan Rea gab auch zu: „Wir haben hier mehrere Versionen der Verkleidungsfront gehabt, die Japaner wollten erst einmal Daten sammeln. Dazu haben wir mehrere Motoren-Spezifikationen und verschiedene Umlenkhebel für hinten."

Am Ende des Tages machte sich Rea dann auf Zeitenjagd, und in seiner letzten Runde fuhr er schneller als der ebenfalls hier testende Stefan Bradl mit der MotoGP-Honda! Seine Aussage hiernach klang für die Konkurrenz noch niederschmetternder. „Das Motorrad fühlt sich noch sehr jung an und ich kann meine Zeiten mit frischen Reifen nur geringfügig verbessern. Dafür ist die Pace mit gebrauchten Reifen richtig gut. Wir werden in der nächsten Woche in Aragón weitermachen."

Auch Yamaha probierte mit Toprak Razgatlioglu und Andrea Locatelli einen 2021er Prototypen und verglich ihn mit dem diesjährigen Motorrad. Dabei versuchte man, für Razgatlioglu die Einlenkphase auf der Bremse weiter zu verbessern. Die Honda-Piloten arbeiteten an Fahrwerksteilen und an der Elektronik für das zweite Jahr der Fireblade RR-R. Ex-Supersport-Weltmeister Lucas Mahias testete bei Puccetti das Superbike und fuhr richtig schnelle Zeiten. ■



WORLDSBK

Razgatlioglu auf der 2021er Yamaha



WORLDSBK

Neue, alte Ideen für den Abtrieb: Schaufelform wie einst bei Sportwagen

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Test Jerez (E), 17./18. November 2020

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.38,324	72
2.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.38,340	58
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.38,839	60
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.38,887	82
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.39,172	75
6.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	1.39,852	62
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.39,878	84
8.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,195	79
9.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,232	60
10.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.40,670	67
11.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,893	64
12.	Loris Cresson (B)	Kawasaki ZX-10RR	1.43,187	99

GRÜSSE AUS HOCKENHEIM



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

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



VELDHUIZEN



#125: Sieg beim GP in Morizes, WM-Titel beim Finale in Rzeszów

VELDHUIZEN

„Ein e

In diesem Jahr startete der 21-jährige Lukas Fienhage seine Profikarriere als Bahnrennfahrer. Fünf Monate nach seinem Start in die Corona-Saison war der Niedersachse Langbahnweltmeister – obwohl er nur die beiden GP-Rennen auf der Langbahn bestritten hatte. Neben Luc Ackermann ist er 2020 einziger amtierender Motorrad-Titelträger aus Deutschland.

Von: **Thomas Schiffner**

Vor einem Jahr gaben Sie hier in MOTORSPORT aktuell zu Protokoll: „2020 wird mein erstes Profijahr.“ Wie überraschend war es, gleich mit einem WM-Titel zu starten?

Lukas Fienhage

Geburtstag: 12.09.1999
Geburtsort: Lohne (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2008: Dt. Meister Schüler A
2012: Dt. Meister Schüler B
2013: Vizeweltmeister 125 ccm
2014: Vizeweltmeister Langbahn und Speedway 250 ccm
2016: U21-Speedway-Team-Europameister
2017: Langbahn-Team-Weltmeister, U21-WM-Finalist (14.)
2018: Langbahn-Team-WM Pl. 3, Speedway-U21-DM Pl. 2, Speedway-Paar-Cup-Meister (Cloppenburg), Team-Cup-Meister (Cloppenburg)
2019: Langbahn-WM Pl. 4, GP-Sieger (Roden), Dt. Speedway-U21-Meister, Langbahn-Team-WM Pl. 3, Speedway-Bundesliga-Meister (Brokstedt), Speedway-Paar-Cup-Meister (Cloppenburg)
2020: Langbahn-Weltmeister, Speedway-U21-EM Platz 4, Speedway-U21-WM Platz 10

Hobbys
Speedway, Angeln, Fitness

rfüllter Traum“

Es war Hammer. Ein Traum ist in Erfüllung gegangen mit dem ersten Einzel-WM-Titel. In den Juniorenklassen stand ich oft kurz davor, mit den ganzen Silbermedaillen, aber jetzt, sich Weltmeister zu nennen und seinen Namen zu Größen wie Simon Wigg, Kelvin Tatum, Robert Barth und Gerd Riss zählen zu können, ist schon echt cool.

Der Titelgewinn stand in Rzeszów auf des Messers Schneide. Vor allem nach dem verpatzten Start im Finallauf.
Oh ja… Das war wirklich ein Horror-Szenario für mich. Mir war klar, hinter Trésarrieu ins Ziel zu kommen, bedeutet Stechen oder Verlust des Titels. Vor ihm bedeutet den WM-Titel. Also habe ich alles daran gesetzt – und es hat geklappt in Runde 2.

Wegen der Corona-Pandemie sind Sie dieses Jahr genau zwei Langbahnrennen gefahren und sind im Ergebnis Langbahn-Weltmeister. Dabei war der zweite GP in Rzeszów doch eigentlich ein Speedwayrennen?
Nein, ganz und gar nicht. Das hatte auch mit Speedway nichts zu tun. Es war eher wie eine tiefe Grasbahn meiner Ansicht nach. Es war wirklich kraftraubend, dort zu fahren. Ja, ich saß genau dreimal auf dem Langbahn Bike – zwei Grands-Prix-Rennen, einmal Training.

Als Profi kommt man nur auf der Langbahn in Deutschland nicht weit. Hat es Ihnen in die Karten gespielt, dass Sie wegen Corona dieses Jahr fast nur Speedway gefahren sind?
Ja, ich hatte viel Rennpraxis im Speedway dieses Jahr, was mich nach vorne gebracht hat. Wenn ich am Anfang des Jahres viel auf dem Bike sitze, bringt das für mich persönlich sehr, sehr viel.

Für Wittstock haben Sie dieses Jahr die komplette Saison in der zweiten polnischen Liga gefahren. Für 2021 haben Sie in der ersten polnischen Liga für Danzig unterschrieben. Ist das noch einmal ein Quantensprung?



VELDHUIZEN

Seinen Namen zu Größen wie Wigg, Tatum, Barth und Riss zählen zu können, ist schon echt cool.

Weltmeister Lukas Fienhage

Ich habe ein interessantes Angebot aus Danzig bekommen, das ich nicht ausschlagen konnte und wollte. Wenn man schaut, wer in den letzten Jahren in Danzig war, weiß, dass es ein Topverein ist, und ich sehe dort vielleicht meinen nächsten Schritt in meiner Karriere und meiner Entwicklung.

Gibt es Pläne, nächste Saison auch in der Bundesliga oder in anderen europäischen Profiligen zu starten?
Wenn die Bundesliga losgeht, starte ich gerne, aber ich habe noch bei keinem Verein unterschrieben. Ja, und ich stehe mit ein paar Vereinen aus Schweden in Verhandlung.

Im Rückblick: War die besondere Corona-Saison 2020 ein verlorenes Jahr für den Beginn einer Profilaufbahn?
Ja, quasi schon. Ich hätte es mir ein bisschen anders ausgemalt, aber was will man machen. Wir müssen alle damit leben. Jetzt heißt es Sponsoren zu finden, denn ohne die ist das Ganze sowieso nicht möglich.

Seit letztem Januar sind Sie ausgebildeter Werkzeugmacher. Was macht man in den tristen Lockdown-Wintermonaten vor der zweiten Profisaison?
Sport machen und arbeiten, damit man etwas zur Seite legen kann, falls mal ein schlechter Monat kommt. Meine Motorräder sind bereits alle wieder fertig für 2021. Das haben mein Mechaniker und ich fix gemacht. Somit können wir direkt loslegen, wenn die Saison beginnt.

2021 – Schwerpunkt Speedway oder Langbahn?
Beides, aber mehr Rennen werde ich auf der Speedwaybahn haben.

Für den Langbahn-GP 2021 wurde der Weltmeister von 2018, Martin Smolinski, nominiert, und Erik Riss, zweifacher Weltmeister, wird voraussichtlich zweimal mit Wildcard starten. Da wird die Titelverteidigung wohl kein Selbstläufer?
Nein, absolut nicht. Aber Ziel ist, den Titel zu verteidigen. Das wird ein hartes Stück Arbeit.

Ist der Speedway Grand Prix ein Fernziel?
Absolut. Irgendwann will ich da sein. Dieses Jahr stehe ich für 2021 schon in der Substitutes List, aber ich will ins Feld und dort irgendwann mitmischen.

Wird nächstes Jahr besser als dieses? Ihre Prognose für 2021 – persönlich und was die Entwicklung des Sports unter der Corona-Pandemie betrifft.
Das ist schwer zu sagen… Ich hoffe, es wird besser, aber ich glaube nicht wirklich dran, um ehrlich zu sein. ■

NACHRICHTEN

ELF SGP-RENNEN 2021 GEPLANT

Nach der extremen Corona-Saison 2020 plant Rechteinhaber BSI Speedway für 2021 wieder eine „reguläre“ GP-Saison mit elf Rennen. Dabei stehen die dieses Jahr Corona-bedingt abgesagten Läufe, auch Teterow, wieder auf dem Kalender.

24.04.	**t.b.a.**
15.05.	**Warschau (PL)**
22.05.	**Teterow (D)**
05.06.	**Prag (CZ)**
19.06.	**t.b.a.**
17.07.	**Cardiff (GB)**
31.07.	**Wrocław (PL)**
14.08.	**Målilla (S)**
28.08.	**Toljatti (RUS)**
11.09.	**Vojens (DK)**
02.10.	**Torun (PL)**

LANGBAHN-WM MIT VIER DEUTSCHEN

Die Langbahn-WM 2021 wird wieder „deutscher“. Titelverteidiger Lukas Fienhage ist gesetzt. Max Dilger und Bernd Diener haben sich im Challenge qualifiziert. Exweltmeister Martin Smolinski erhielt eine der drei FIM-Wildcards, die anderen gehen an Jesse Mustonen (FIN) und Thomas H. Jonasson (S). Der Wildcard-Antrag des zweifachen Weltmeisters Erik Riss, der auf die Langbahn zurückkehrt, kam zu spät. Er hat aber beste Chancen, bei den GPs in Herxheim und Mühldorf die Veranstalter-Wildcards zu erhalten.

ERSTE ABMELDUNGEN FÜR EISSPEEDWAY-SAISON

Der Veranstalter der Eisspeedway-EM in Tomaszów Masowiecki (PL) hat seinen Termin zum dritten Mal verlegt: jetzt auf den 13. Dezember, einen Tag nach dem geplanten SuperEnduro-WM-Auftakt im benachbarten Lodz. Noch sind nicht alle 16 EM-Finalisten nominiert: Unter anderen sagte Markus Jell seine Teilnahme wegen Corona ab. Am einzigen WM-Qualilauf in Örnsköldsvik am 16 Januar sollen 24 Fahrer teilnehmen. Hier hat schon Stefan Pletschacher abgewunken. Deutschland und Österreich haben je drei Startplätze.



ARCHER

Tim und Tom

Eine Saison, die unvergessen bleiben wird: Die Corona-Saison 2020

Die Motocross-WM 2020 trotzte der grassierenden Corona-Pandemie. Nach einer vollwertigen Serie wurden Anfang November mit Tim Gajser und Tom Vialle die beiden Weltmeister gekürt.

Von: **Frank Quatember**

Promotor Infront schaffte es mit einem strengen Hygienekonzept und fast ohne Zuschauer, stolze 18 WM-Läufe zu organisieren. Kein Wunder, dass Infront-CEO David Luongo im Gespräch vor allem die positiven Aspekte der Corona-Saison hervorhob. Der 32-jährige Italiener äußerte sich auch zum viel diskutierten Kalender 2021. Auch prominente Piloten wie MXGP-Champion Tim Gajser, die Schweizer Arnaud Tonus und Jeremy Seewer sowie den Briten Ben Watson befragten wir nach ihrer Meinung zur letzten Saison. Zunächst David Luongo.

Wie lautet Ihr Fazit zu dieser ungewöhnlichen Saison?

DAVID LUONGO: Ich bin vor allem stolz auf alle Beteiligten der MXGP-WM! Es war eine sehr komplizierte und herausfordernde Saison, aber wir haben 18 Grands Prix organisiert und unseren Job erledigt. Es ist schwer zu sagen, was das Schwierigste war, weil alles gegen uns sprach. Zum Beispiel die Unmöglichkeit, den Neustart der Saison über vier Monate zu planen. Wir waren ständig im Gespräch mit den Veranstaltern, die alles versuchten, um ihren WM-Lauf zu retten. Aber aufgrund der Einschränkungen durch die Pandemie musste einer nach dem anderen verschieben oder ganz absagen. Dann haben wir das Hygiene-Protokoll eingeführt mit all den Tests, Abstandsregeln usw., womit wir von verschieden Regierungen grünes Licht bekamen. Ich möchte speziell den lettischen Behörden, Verbänden und Organisatoren danken, sie haben uns das Tor geöffnet. Und schließlich war der Fakt, dass keine Zuschauer erlaubt waren, ein finanzielles Drama für die Organisation. Der größte Teil der Einnahmen im Profi-Sport kommt nun mal vom Kartenverkauf.

Ihr hauseigener Pay-TV-Kanal „MXGP-TV“ war die einzige Möglichkeit für die Fans weltweit, die Serie live zu verfolgen. Hat es sich gelohnt?

Definitiv. MXGP-TV.com ist die beste Plattform, um Motocross-WM und -EM zu verfolgen. Wir haben im Vergleich zum Vorjahr mehr Abos verkaufen können, aber die Dynamik war dieselbe wie in den Vorjahren. Was Instagram und Youtube betrifft, haben wir einen enormen Anstieg der Zugriffe. Im Durchschnitt sind unsere User jung und vermehrt aus Ländern wie den USA, Brasilien, Argentinien und Indonesien.



INFRONT

Stolz auf alle Beteiligten: Promotor David Luongo



YAMAHA

Tests, Masken und gleiche Strecken: Jeremy Seewer rückblickend

Wie haben Sie aus Infront-Sicht die Triple-GPs erlebt?
Für uns als Promoter war es eine immense Arbeitsbelastung, vor allem die Wartung der Strecken. Aber es gab keine andere Lösung. Manche Strecken konnten mehr, manche weniger verändert werden. Wir haben in einer Art Blase gearbeitet, das war schon sehr speziell.

Wäre dieses Format zukunftsträchtig?
Die Triple-GPs sollten eine Meisterschaft unter Corona-Bedingungen ermöglichen. Wir glauben, dass der GP unter der Woche nicht genügend Publikum bringen würde. Das Entscheidende ist aber, dass wir Jahr für Jahr mehr Anfragen von Veranstaltern erhalten. Und wir wollen den MXGP an vielen verschieden Orten austragen.

Zum Kalender 2021: Warum findet das MXoN mitten in der Saison statt? Und weshalb keine WM in England?
Das Monster Energy FIM MXoN findet immer im September statt. Und wir glauben nicht, dass es gut wäre, es in den November zu verschieben aufgrund der Wetterbedingungen. Außerdem gibt der September den Landesföderationen mehr Chancen, ein Team an den Start zu bringen im Hinblick auf nationale Meisterschaften. Der aktuelle Veranstalter-Vertrag bietet keine Möglichkeit, den England-GP in den Kalender einzufügen. Aber wir stehen in ständigem Kontakt mit Steve Dixon.

Nehmen wir mal an, Sie hätten drei Wünsche frei ...
Oh! Zuerst Gesundheit für uns alle! Zweitens, in ein einigermaßen normales Leben zurückzukehren. Und mein dritter Wunsch wäre ein fertiger MXGP-Kalender!

Gajser: Eintagesrennen

TIM GAJSER: Die lange Pause im Sommer gab es noch nie, das hat mir überhaupt nicht gefallen. Zu den Triple-GPs gab es keine Option, es sollte aber eine Ausnahme bleiben. Dagegen hat mir das Format Eintagesrennen zugesagt, das kann man übernehmen!

ARNAUD TONUS: Ehrlich gesagt hatte ich mehr mit mir und meinen Verletzungen zu tun als mit Corona. Trotzdem top, dass Infront es möglich gemacht hat, die Serie durchzuziehen. Ich glaube, im nächsten Jahr werden wir eine ähnliche Saison erleben, Infront bereitet sich jedenfalls schon darauf vor. So schnell werden wir keine Rennen mehr mit 20 000 Zuschauern sehen.

Watson: Gute Linien

BEN WATSON: Diese Saison wird niemand je vergessen. Für mich ist natürlich mein erster GP-Sieg die beste Erinnerung. An das Eintages-Format habe ich mich schnell gewöhnt, auch wenn die Zeit knapp war, um den Track kennenzulernen oder am Motorrad Dinge zu verändern. Dass statt eines Qualirennens nur die schnellste Runde zählte, hat mir nicht gefallen. Dafür konnte man sehr gut die MXGP-Rennen beobachten, um gute Linien zu sehen. Und diese Linien waren später im MX2-Rennen immer noch intakt.

JEREMY SEEWER: Tests, Masken tragen und drei Läufe auf derselben Strecke, das bleibt im Kopf. Ich fand gut, dass so mehr Zeit war, an den freien Tagen unter der Woche mit Leuten zu quatschen. Das Paddock war wie eine große Familie. Vom Fahren her war es so, dass bei den Triple-GPs am Ende alle fast gleich schnell waren. Die Top-Fahrer sowieso. Und die anderen konnten aufholen. ■



SHOTBYBAVO

Zu lange Pause: Weltmeister Tim Gajser

Saisonstatistik 2020

Die Weltmeister Tim Gajser (MXGP)und Tom Vialle (MX2) erzielten in der abgelaufenen Saison in allen Parametern Bestwerte.

MXGP

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkteges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Tim Gajser	SLO	Honda	720	5	15
2.	Jeremy Seewer	CH	Yamaha	618	1	3
3.	Antonio Cairoli	I	KTM	599	3	2
4.	Romain Febvre	F	Kawasaki	572	1	2
5.	Gautier Paulin	F	Yamaha	505	0	0
6.	Jorge Prado	E	KTM	476	3	5
7.	Clement Desalle	B	Kawasaki	466	0	1
8.	Glenn Coldenhoff	NL	GasGas	375	1	1
9.	Jeremy Van Horebeek	B	Honda	316	0	0
10.	Brian Bogers	NL	KTM	298	0	0
11.	Jordi Tixier	F	KTM	271	0	0
12.	Jeffrey Herlings	NL	KTM	263	4	5
13.	Arminas Jasikonis	LT	Husqvarna	248	0	0
14.	Mitchell Evans	AUS	Honda	228	0	0
15.	Ivo Monticelli	I	GasGas	219	0	0
16.	Calvin Vlaanderen	NL	Yamaha	206	0	0
17.	Arnaud Tonus	CH	Yamaha	184	0	0
18.	Alessandro Lupino	I	Yamaha	150	0	0
19.	Henry Jacobi	D	Yamaha	134	0	0
20.	Michele Cervellin	I	Yamaha	130	0	0
21.	Brent Van Doninck	B	Yamaha	110	0	0
22.	Evgeny Bobryshev	RUS	Husqvarna	107	0	0
23.	Tanel Leok	EST	Husqvarna	94	0	0
24.	Valentin Guillod	CH	Honda	88	0	0
25.	Dylan Walsh	GB	Honda	82	0	0
26.	Petar Petrov	BG	KTM	81	0	0
27.	Adam Sterry	GB	KTM	76	0	0
28.	Benoit Paturel	F	Honda	67	0	0
33.	Pascal Rauchenecker	A	KTM	19	0	0
37.	Tom Koch	D	KTM	14	0	0

MX2

	Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkteges.	GP-Siege	Laufsiege
1.	Tom Vialle	F	KTM	759	7	14
2.	Jago Geerts	B	Yamaha	679	6	14
3.	Maxime Renaux	F	Yamaha	581	1	1
4.	Jed Beaton	AUS	Husqvarna	564	0	0
5.	Ben Watson	GB	Yamaha	551	2	3
6.	Thomas Kjer Olsen	DK	Husqvarna	540	2	2
7.	Roan van de Moosdijk	NL	Kawasaki	466	0	1
8.	Conrad Mewse	GB	KTM	365	0	0
9.	Ruben Fernandez	E	Yamaha	343	0	0
10.	Steven Rubini	F	Honda	279	0	0
11.	Alvin Östlund	S	Honda	263	0	0
12.	Isak Gifting	S	GasGas	248	0	0
13.	Matthys Boisrame	F	Kawasaki	234	0	0
14.	Bailey Malkiewicz	AUS	Honda	164	0	0
15.	Bas Vaessen	NL	KTM	163	0	0
16.	A. Forato	I	Husqvarna	156	0	0
17.	Morgan Lesiardo	I	Honda	143	0	0
18.	Kevin Horgmo	N	KTM	137	0	0
19.	Mikkel Haarup	DK	Kawasaki	118	0	0
20.	Jan Pancar	SLO	KTM	115	0	0
21.	Josh Gilbert	GB	Husqvarna	112	0	0
22.	Nathan Renkens	B	KTM	103	0	0
23.	Nathan Crawford	AUS	Honda	91	0	0
24.	Thibault Benistant	F	Yamaha	90	0	0
26.	Rene Hofer	A	KTM	73	0	0
28.	Michael Sandner	A	GasGas	67	0	0
30.	Simon Längenfelder	D	GasGas	59	0	0
32.	Jeremy Sydow	D	GasGas	35	0	0
43.	Roland Edelbacher	A	Husqvarna	5	0	0
45.	Maximilian Spies	D	Husqvarna	2	0	0

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW

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



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

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



635 CSI, Bj. 1/1986, 88000 km, 160 kW (218 PS), blau metallic, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Stoff, SD, VB 24.000,- €. 96231 Bad Staffelstein, Tel. 0171/7758098

mehr: motor-klassik.de Nr. 54872



Jetzt Live! Report & Drive bei cargold-collection auf YouTube & Instagram. Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

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

Ferrari



1972 Ferrari 365 GTC/4, Matching Numbers, seltene Farbkombi, nur 226.500,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Hyundai



ix20 1.4 Benzin M/T Classic Fifa World C, 42400 km, 66 kW (90 PS), silber, Alcantara, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 9500,- €. 14558 Nuthetal, Tel. 033200/51141

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55028

Jaguar

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

Arden

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

Mercedes

600 SL V12 Cabriolet weinrot, EZ 03/1993, 118685 km, autom. Verdeck, TÜV 09/22, Radio Becker, Lederpolster creme, Bilder auf Wunsch. Schriftl. Anfragen an Chiffre MK01/1133638



GLA 250 4MATIC AMG/Pano.-Dach/LED/Kamera, EZ 09/2019, 13150 km, 155 kW (211 PS), mountaingrau, Navi, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 32.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54913

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



1954/57 Mercedes 300 SL Flügeltürer, gute Farbe/Historie für Investor… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



mattDYNAMIC -„V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete und Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., zum Preis von 72.222,- € (16% MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de 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. 54901



1938 Mercedes 320 Cabriolet D, wunderschöne Rarität, nur 298.500,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BRABUS Classic - MB 280 SL Pagode, EZ 07/1970, 0 km, 125 kW (170 PS), Lack: 350 mittelblau, Leder: 245 blau, Verdeck: 744 dunkelblau, Teppich: 5003 blau, 298.000,- € (MwSt. awb.), BRABUS 6-Sterne-Restauration, inkl. Classic-Data-Wertgutachten mit Note 1 + Sonderzertifikat, inkl. 2-Jahres-Garantie. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54970

Porsche



997 GT3 Mk2, 16500 km, 320 kW (435 PS), weiß, Klima, keine Rennstrecke, Sammlerzustand 1, näheres auf Anfrage VB 126.500,- €. Tel. 0151-14570044

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55035

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER. Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd, AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424469, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

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

993 Coupé 2, EZ 06/94, 6-Gang, 31000 km, silber, SD, Klima, 17 Zoll, neue Reifen, Porsche-Radio mit Navi, 1. Hd., unfallfrei, makelloser Zustand. Tel. 0043/664/3915082

Renn/Rallye

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

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

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

www.Rennsportshop.com

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

VW

memminger
www.feine-cabrios.de



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

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

msa 50/20

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


MACAU GRAND PRIX

Sonnenschein und beinahe volle Tribünen: Ein bisschen Normalität bei einem stark abgespeckten Macau Grand Prix

DTM/GT Masters

Schaden zugefügt?
MSa 48/2020

Nachdem man den im September erschienenen GT-Masters-Kalender mit dem jetzt veröffentlichten der DTM verglichen hat und die vier Terminüberschneidungen bemerkt, kann man erkennen, wer wem die Teams abgreifen will. Die DTM kann im nächsten Jahr auf SAT1 setzen, während das Masters noch ohne Partner dasteht. Das könnte zur Zugfeder werden. Doch zwei Fragen bleiben: Wie lange kann der für 2023 geplante 1200-PS-DTM-E-Flitzer im Rennen fahren? Und wie viel Schaden hat Herr Berger dem deutschen GT Sport bis dahin zugefügt?

Michael Thomae
D-32427 Minden

Rotes Bollwerk

Historie Ducati
MSa 49/2020

In der MSA 49 ist Ihnen ein schwerwiegender Fehler unterlaufen: Derbi hat nie ein Superbike gebaut beziehungsweise unter dem Namen eingesetzt. Stéphane Mertens hat in der SBK-WM 1990 eine Honda RC gefahren wie auch Fred Merkel. An das Rennen in Hockenheim kann ich mich gut erinnern, da ich damals als Cheftechniker der OMK, Vorgänger des DMSB, vor Ort war.

Hans J. Knemeyer
D-73635 Rudersberg

Wem Ehre gebührt

Weltmeister Hamilton
MSa 49/2020

Obwohl ich kein Freund der extravaganten Aktionen von Lewis Hamilton bin, ist ihm zu seinem siebten Weltmeister-Titel die volle Anerkennung zu zollen. Bleibt er auch in Zukunft bei der Wolff-Truppe, scheinen weitere Erfolge durchaus möglich.
Als Vettel-Fan wünsche ich Sebastian im neuem Team für die Saison 2021 vor allem die entsprechende Unterstützung, sodass er beweisen kann, dass er das Siegen nicht verlernt hat.

Rudolf Ratzenberger
per E-Mail

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.

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 27. November

10.30	Formel 2 Bahrain, Training **LIVE**	Sky Sport 1*
11.55	Formel 1 Bahrain, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
14.00	Formel 1 Bahrain, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport 1*
14.10	Formel 2 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*
15.55	Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE**	Sky Sport 1*
15.55	Formel 1 Bahrain, FP2 **LIVE**	N-TV/ORF 1

Samstag, 28. November

06.35	Sportwagen-WM Bahrain (Wh.)	Sport 1+*
10.05	Formel 2 Bahrain, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
11.55	Formel 1 Bahrain, FP3 **LIVE**	Sky Sport 2*
14.00	Formel 1 Bahrain, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.45	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 2*
14.55	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	SRF info
ca. 15.50	Formel 1 Bahrain, Qualifying (zeitvers.)	ORF 1
ab 17.55	Rallycross-WM Catalunya, 1. & 2. Tag (Wh.)	Sport 1+*
ab 20.00	Div. Motorsport-Sendungen (bis 01.30)	Motorvision TV*

Sonntag, 29. November

00.35	Rallye-EM Kanaren, Highlights	Eurosport 1
09.35	Formel 2 Bahrain, 1. Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
10.55	Formel 2 Bahrain, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
13.15	Mick Schumacher (Doku), Teil 1	RTL
14.00	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport 2*
14.35	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
ca. 14.55	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/SRF 2
15.25	GTWC Le Castellet, Highlights	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
ab 17.15	Div. IMSA-/Supercars-/NASCAR-Rennen	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.55	NASCAR Cup Series, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
20.15	Formel 1 Klassiker, GP Japan 2005	ORF Sport+*
22.05	Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick	Sport 1+*

Motorrad

Samstag, 28. November

ab 13.55	Div. Offroad-Events (bis 16.05)	Motorvision TV*

Sonntag, 29. November

13.00	Isle of Man TT 2019, 1. Sidecar-Rennen	Motorvision TV*

Montag, 30. November

ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 27. November bis Sonntag, 29. November

---	Formel 1 Bahrain, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)	

Sonntag, 29. November

05.40	Super GT Fuji, Rennen **LIVE** www.youtube.com/user/nismotv2013	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

26.–28.11.	Rallye-EM, Islas Canarias	E
29.11.	Formel 1/F2, Sakhir (1)	BRN
29.11.	Super GT, Fuji	J

Motorrad

– keine Termine in dieser Woche –

Vorschau



XPB

Formel 1 in Bahrain: Im Mittelfeld geht es um den dritten Platz in der Team-WM



XPB

Fortsetzung der Formel 2: Mick Schumacher kämpft in Bahrain um den Titel



ERC

Finale der Rallye-EM: Alexey Lukyanuk ist der Meister-Favorit auf den Kanaren



MOTOGP

MotoGP: Rückblick auf ein verrücktes Jahr und News vom ersten Test für 2021

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF KICKER.DE

2019-0541_0720_tk_fh