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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 45 / 21. OKTOBER 2020

MotoGP: Rins gewinnt in Aragón

Achter Sieger im zehnten Rennen



WTCR in Budapest

Honda-Hattrick am Hungaroring

IMSA: 10h-Rennen in Road Atlanta

Klassensiege für Cadillac & Porsche

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

4 190525 902500 45



ADAC GT Masters in Spielberg

BMW mit zwei Siegen beim Serien-Jubiläum



Superbike-WM-Finale in Estoril

Rea im Schongang zum sechsten Meistertitel



DTM in Zolder

Wieder ein perfektes Wochenende für Rast

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie Racing Point sich gegen die Vorwürfe wehrt **S. 4**
Formelsport Interview Nico Hülkenberg und aktuelle News **S. 6**
Historie Aufgestöbert: Der radikale Lotus 72-Cosworth **S. 8**
Sportwagen Zwei BMW-Siege beim ADAC GT Masters **S. 10**
Sportwagen WTR-Caddy staubt Sieg beim Petit Le Mans ab **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 15**
Rallye-WM Ehrenrunde auf dem Truppenübungsplatz **S. 16**
Rallye Aktuelle Nachrichten aus WM und Kundensport **S. 18**
Rallycross-WM Kristoffersson mit einer Hand am Titel **S. 19**
Tourenwagen WTCR Budapest, TCR Germany Spielberg **S. 20**
Tourenwagen Rast setzt DTM-Siegesserie in Zolder fort **S. 22**
Tourenwagen 1000 km Bathurst und aktuelle Nachrichten **S. 26**
Aktion So lief die Porsche-Saison für den „Super Racer“ **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Suzuki-Piloten holen Sieg und Tabellenführung **S. 30**
MotoGP Aktuelle News und Ergebnisse aus Aragón **S. 32**
Moto2-WM Sam Lowes feiert zweiten Sieg in Folge **S. 34**
Moto3-WM Jaume Masiá holt den ersten Saisonerfolg **S. 36**
Superbike-WM Rea holt Titel, Davies mit Abschied-Sieg **S. 38**
Superbike-WM Alle Ergebnisse vom Finale in Estoril **S. 40**
Motocross-WM Gajser kommt in Lommel dem Titel näher **S. 42**
Offroad Russland holt Titel beim Speedway of Nations **S. 43**

Leserservice:

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



PORSCHE

12 **IMSA – Petit-Le-Mans-Rennen in Road Atlanta: Spannung bis in die letzte Stunde**



FIA RX

19 **Rallycross-WM in Barcelona: Viel Kleinholz in Katalonien**

34 **Moto2-WM in Aragón: Spannender Titelkampf in Liga zwei**


INTACT/GLANZ

Editorial

BMW verkündete letzte Woche, dass Sportchef Jens Marquardt auf eine neue Position wechselt. Die Nachfolge ist offen, wie so vieles andere auch.

Nach knapp einem Jahrzehnt räumt Jens Marquardt am 1. November sein Büro als Sportchef der Marke BMW. Der Schwabe verlässt nicht nur seinen Posten, sondern auch gleich den Motorsport, weil er die Leitung eines Pilotwerks für den Prototypenbau der BMW-Serienmodelle übernimmt (siehe Seite 15). Der Schwabe hält fest, dass er die Entscheidung getroffen habe, dass es sich also nicht um eine Ablösung durch BMW gehandelt habe. Die Tatsache, dass BMW den Geschäftsführer der M GmbH, Markus Flasch, als Interims-Sportchef einsetzt und nicht sofort einen Nachfolger präsentierte, spricht für die Version von Marquardt.

Oder vielleicht doch nicht? Der Motorsport bei BMW erinnert seit Jahren an ein sinkendes Schiff. Die Marke mit dem Propeller hat in Deutschland eine unvergleichliche Alleinstellung unter den Autoherstellern: Sportlichkeit und Dynamik waren Markenkern, keine andere deutsche Marke, außer vielleicht Porsche, erfreute sich so großer Loyalität unter Autofans und Rennsportfreunden.

Die Produkte der M GmbH spiegeln den Mythos bis heute überzeugend wider. Doch die Welt hat sich verändert, und mit ihr der Konzern. BMW ist keine Sportwagenmarke, sondern ein Generalist, mit Angeboten in allen Autosegmenten. Die E-Mobilität genießt große Priorität im Konzern, zum Leidwesen und Frust vieler Ingenieure. Je größer die Dominanz der E-Blase, desto kleiner wurde der Motorsporttümpel – diesen Trend konnte auch das erfolglose Engagement in der Formel E niemals ernsthaft stoppen.

Der GT-Sport ist bei BMW nach wie vor sakrosankt, auch dank Jens Marquardt, weil man mit Produkten Rennen fährt, die es gottlob noch gibt. Jedoch wählte BMW in den letzten Jahren konsequent die falschen Produkte für den Renneinsatz: Die Entscheidung für den M8 GTE und den M6 GT3 traf das Marketing, nicht die Techniker. Wie zur Bestätigung der These kehrt man 2023 reumütig zum M4 als GT3-Modell zurück. Bei der DTM hat Marquardt den Deal geerbt, den sein Vorgänger Mario Theissen eingefädelt hatte. Das heilige Versprechen der ITR, die DTM-Formel zu internationalisieren, hallt heute nach wie ein müder Schlager aus den 80ern.

Theissen ist ein gutes Stichwort: Der Vorgänger von Marquardt war exzellent im Konzern vernetzt und schaffte es sogar, ein Formel-1-Engagement durchzudrücken. Unter der Hand wollte Theissen damals die M GmbH unter seine Fuchtel bringen, so mächtig und groß war die Motorsportfraktion vor zehn Jahren. Jetzt hat die M GmbH die Überreste der Motorsportabteilung aufgeschnupft …

Die Coronakrise lässt die Bedeutung des Motorsports in den Konzernen schrumpfen. Eine klare Vision für die Zukunft gibt es bei keinem deutschen Hersteller, auch nicht bei BMW. Dafür kann man nicht Jens Marquardt die Schuld geben – sondern nur seinem Arbeitgeber.



Marcus Schurig
Redakteur



20 Tourenwagen-Weltcup WTCR in Budapest: Honda dominiert am Hungaroring

WTCR

MSa-Paddock



HOME, SWEET HOME
Wegen der Reisewarnung für Belgien begleitete Claus Mühlberger die DTM-Rennen in Zolder ausnahmsweise von zu Hause aus. Einziger Vorteil: In den heimischen vier Wänden herrscht keine Maskenpflicht.



IN ENGLAND AUFGESPÜRT
Es gibt noch zehn Lotus 72, zwei davon in Gold-Leaf-Lackierung. Das Auto, das für MSa-Fotograf Daniel Reinhard Modell stand, gehört Richard Mille und wurde bei Hall & Hall in Bourne restauriert.



Allein gegen alle

Racing Point ist seinen Gegnern weiterhin ein Dorn im Auge. Dem neuen WM-Dritten werden immer wieder Steine in den Weg gelegt. Die Quertreiber aus Silverstone wehren sich.

Von: **Michael Schmidt**

Racing Point stand in diesem Jahr fast so häufig in Schlagzeilen wie Mercedes und Red Bull. Zuerst die Ankündigung, dass der Rennstall nächstes Jahr Aston Martin heißt. Dann die freche Mercedes-Kopie, die McLaren, Renault und Ferrari einen neuen Gegner im Kampf um Platz 3 bescherte. Dann der Protest von Renault gegen das Auto und der Vorwurf, Racing Point hätte bei der Token-Regel ein Schlupfloch genutzt. Das alles endete mit 15 Punkten Abzug und einer Strafe von 400 000 Euro, neuen Kopier-Regeln, aber einem Sieg im Token-Streit.

Sie sind die Outlaws der Formel 1. Racing Point hat das Establishment aufgeweckt und gegen sich aufgebracht. Das Team ist schon immer seinen eigenen Weg gegangen, war von Anfang an unbequem und undiplomatisch, hat sich nie etwas gefallen lassen, auch als es noch Force India hieß. Es ist eine Truppe von Racern durch und durch. Eine, die aus wenig viel macht und oft einen anderen Weg wählt als der Rest. So sehr der Rennstall früher auf die DNA der Formel 1 geschworen und Eigenständigkeit eingefordert hat, so sehr hat er sich jetzt scheinbar dem Gegenteil verschrieben. Doch der Schritt, den 2019er-Mercedes so weit wie möglich zu kopieren, war laut Technikchef Andy Green notwendig, nicht nur, weil der Motorenpartner auch das Getriebe und die Aufhängungen liefert.

> „Wir bringen nur ein 2019er-Auto auf den Stand von 2020. Das haben alle anderen schon zu Beginn der Saison gemacht. Ihr Geschrei war viel Lärm um nichts."
>
> Andy Green

Keine Mercedes-Kopie

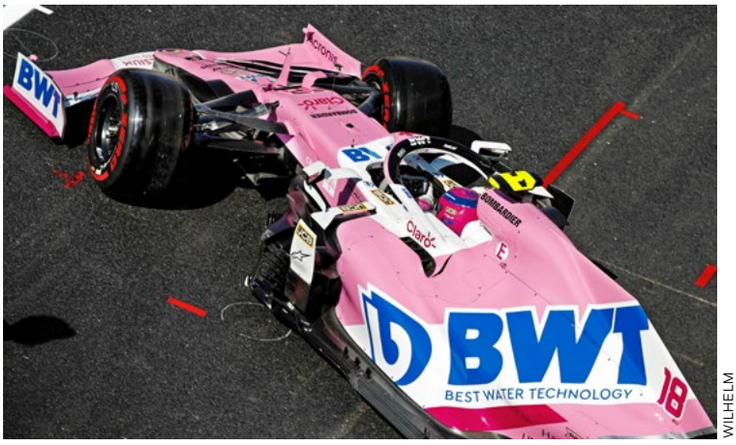
Die Ingenieure wagten einen Konzeptwechsel, zu einem Auto mit wenig statt viel Anstellung, und das ging nur mit einer Basis, von der man wusste, dass sie funktioniert. „Von diesem Punkt an haben wir wieder unsere eigene Entwicklung betrieben. Die zukünftigen Formen des Autos


WILHELM

Dreikampf um Platz 3: Im Moment führt Racing Point die Rangliste vor McLaren und Renault an


XPB

Echte Racer: Teamchef Szafnauer, Technikdirektor Green


WILHELM

Eigene Handschrift: Die neuen Seitenkästen sind eckiger als bei Mercedes


WILHELM

Kleiner Bruder: Der Racing Point lehnt sich stark am Mercedes an

sind nicht mehr von Mercedes bestimmt, sondern von unseren Daten. Deshalb sieht unser Aero-Upgrade, das wir in Mugello gebracht haben, auch anders als ein Mercedes aus, weil wir glauben, dass diese Geometrie besser ist", beteuert Green.

Zum Grand Prix Russland schob Racing Point noch die Hinterradaufhängung des 2020er-Mercedes nach. Es war ein Schritt, der so im März noch nicht geplant war, den aber die Token-Regeln erfordert haben. „Wir mussten dieses Upgrade zu dem Zeitpunkt bringen, um der Token-Regel zu genügen, die im Mai beschlossen wurde. Die neue Hinterradaufhängung musste jetzt ins Auto, um in der Saison 2021 das 2020er-Getriebe von Mercedes einsetzen zu können."

Die Konkurrenz rümpft immer noch die Nase darüber, dass Racing Point für den Einbau der 2020er-Komponenten von Mercedes keine Token nehmen muss, auch wenn dabei der gleiche Zeitrahmen eingehalten wurde wie bei McLaren mit der Einführung der neuen Nase. Andy Green regt sich darüber auf, dass sich andere aufregen. „Wir bringen nur ein 2019er-Auto auf den Stand von 2020. Das haben alle anderen schon zu Beginn dieser Saison gemacht. Unsere Gegner wollten, dass wir weiter 2019er-Teile fahren, während sie eine 2020er-Aufhängung einsetzen dürfen. Ist das fair?"

Noch mehr ärgert sich Andy Green über die Vorwürfe der Konkurrenz, Racing Point würde nur bei Mercedes abkupfern, während sie selbst alles in Eigenregie bauen. „Wenn andere Teams behaupten, wir würden kopieren, und alle ihre Ideen würden in den eigenen vier Wänden geboren, dann träumen sie. McLaren ist kürzlich mit einer neuen Nase und einem neuen Frontflügel aufgetaucht, die ganz klar den Mercedes als Vorlage nehmen. Hat sich irgendeiner beschwert, dass sie das kopiert haben? Nur Racing Point darf das nicht."

Trotzdem unterschrieb Racing Point die Anti-Kopierregeln der FIA. Als eine Art Friedensvertrag, um endlich Ruhe zu finden. Die Neufassung von Artikel 22.3.3 im Sportgesetz sagt im Wesentlichen aus, dass die Reproduktion von Teilen mit Hilfe von Scans oder 3D-Kameras nicht mehr erlaubt ist. Racing Point muss deshalb für 2021 einige Details neu konstruieren. Green erklärt: „Wir halten den Schmerz im Interesse des Sports aus. Jetzt aber sind Direktiven im Umlauf, die im Widerspruch zu dem stehen, worüber wir abgestimmt haben." Plötzlich geht es nicht mehr nur um einzelne Komponenten, sondern um ganze Konzepte, die nicht kopiert werden dürfen.

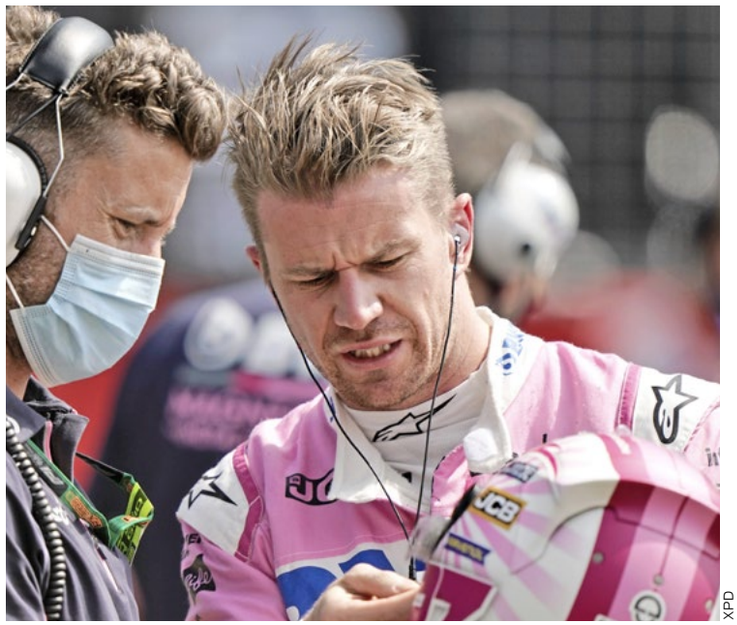
Der erste Mann im Technikbüro von Racing Point hält das für eine unzulässige Interpretation der FIA. „Wie will man beweisen, dass man nicht das Konzept eines anderen Autos übernommen hat? Wo fängt das an, wo hört das auf? Dann dürfte McLaren seine neue Nase und seinen neuen Frontflügel nicht mehr fahren. Da reden wir über fundamentale Konzepte. Red Bull müsste auf ewig ein Auto mit viel Anstellung einsetzen, weil eine geringere Anstellung bedeuten würde, das Konzept eines anderen Autos zu übernehmen."

Andy Green fürchtet: „Wenn es verboten wäre, andere Konzepte zu übernehmen, würden alle nur stagnieren. Das gute Konzept wäre den anderen immer überlegen. Das würde im Konflikt zu dem stehen, was der Sport mit dem 2022er-Reglement will. Das Ziel von uns allen ist ein engeres Feld." ■

„Ein Sprung ins Eisbad“

Nico Hülkenberg ist der perfekte Ausputzer. Wieder half er Racing Point aus der Klemme, wieder holte er Punkte. Uns erzählt er von der Nacht-und-Nebel-Aktion am Nürburgring.

Von: **Michael Schmidt**



XPD

Das war wieder so ein GP-Einsatz in letzter Sekunde. Wo liegt der Nürburgring auf der Schwierigkeitsskala im Vergleich zu Silverstone?
Ja, schon noch schwieriger. Ich hatte zwar die Silverstone-Erfahrung im Hinterkopf, und es war das gleiche Team, im Prinzip das gleiche Auto, aber es hatte sich halt doch etwas verändert seit meinen zwei Einsätzen in Silverstone. Es ist eine andere Rennstrecke. Direkt rein in die Qualifikation, das ist kein Sprung ins kalte Wasser, das ist ein Sprung in ein Eisbad. Es war mir von vornherein klar, dass ich nicht über den letzten Startplatz hinauskommen würde. Alles andere wäre ein Wunder gewesen. Ich war sehr zufrieden mit der Rundenzeit und der Steigerung in den vier Quali-Runden, die ich hatte. Dabei habe ich mir noch selbst ein Bein gestellt – in der Schikane. Den Kimi hätte ich mir noch kaufen können.

Der Racing Point hat ja seit Silverstone ein größeres Upgrade bekommen. Hat sich das Auto stark verändert?
Ja, in der Lenkung. Das war ein ganz anderes Gefühl als in Silverstone, auch die Lenkgeschwindigkeit war eine andere, da musste ich mich erst darauf einstellen.

Wie ist das vor Ihrem Einsatz genau abgelaufen?
Ich war privat zu Hause bei einem Kollegen in Köln. Der war am Freitagabend auf der Piste. Ich wäre fast noch mitgegangen und habe es dann doch nicht gemacht. So war ich frisch. Wir sitzen gerade beim Kaffee, da klingelt das Telefon. Vorher hatte ich schon eine Whatsapp von Otmar (Szafnauer) bekommen, der wissen wollte, wo ich bin und ob ich meinen Helm dabeihabe. Ich dachte, was textet der denn da? Dann rief er an und sagte, ich müsste so schnell wie möglich kommen. Zuerst habe ich an einen Scherz geglaubt. Das kann ja nicht sein, dass das schon wieder passiert. Er hat aber gesagt, dass es Lance gar nicht gut gehe, und dass er wahrscheinlich nicht fahren könne. Kurz und gut: Ich sollte kommen. Ich wollte am Nachmittag sowieso zum Nürburgring, weil ich da noch ein paar andere Termine hatte. Und dann bin ich halt etwas früher und etwas zügiger losgefahren.

> „Bei Red Bull werden mir nicht viele Hoffnungen gemacht. Der Anruf war eine Ausnahme.“
> Nico Hülkenberg

Gibt es jetzt einen neuen Rekord zwischen Köln und dem Nürburgring?
Inoffiziell ja. Eine Zeit? Keine Ahnung. Am Ende hast du ja die Landstraße. Das ist dann schon ein ziemliches Gegurke, und es war auch relativ viel Verkehr.

Den Helm hatten Sie im Handgepäck?
Nein, der war schon vor Ort. Den hatte Schuberth dabei. Das war mein letztjähriger Renault-Helm, wie man ja an den Farben sehen konnte. Die pinken Helme aus Silverstone waren leider bei mir zu Hause geparkt. Ich habe ja nicht erwartet, dass die so schnell wieder zum Einsatz kommen.

Und der Overall?
Den hat das Team seitdem immer dabei. Genauso wie meinen Sitz.

Wann haben Sie im Rennen gemerkt: Da geht noch was?
Nach dem ersten Boxenstopp. Da war ich dann Zwölfter oder so. Ich bin mit dem ersten Satz bis Runde 28 gefahren. Einige hatten schon viel früher Reifen gewechselt. Da konnten wir damit rechnen, dass die in Reifenprobleme kommen oder noch einmal stoppen müssen. Meine Reifen waren noch gut. Nach den ersten 15 bis 20 Runden hat es auch bei mir Klick gemacht. Da kam der Lerneffekt ins Spiel, und als dann der Russell vor mir endlich weg war, hatte ich freie Fahrt und bin in einen guten Rhythmus gekommen. Ab da ging es deutlich besser. Auf den härteren Reifen musstest du sowieso angreifen, um damit die Temperatur im Reifen zu halten.

Sie hatten ja am letzten Wochenende noch einen Anruf. Der Corona-Test von Albon war nicht schlüssig, und Helmut Marko meldete sich. Gab es da eine Chance?
Ja, am Freitagmorgen wurde es hektisch. Das Eisen war kurz heiß, aber dann auch wieder ziemlich schnell kalt. Ich war aber deswegen nicht vorgewarnt. Ich hatte ja keine Ahnung, dass es Lance Stroll schlecht ging. Das kam dann schon aus heiterem Himmel.

Werden Sie jetzt jedes Wochenende bereitstehen für den Fall der Fälle?
Ich bin bereit und auch vertraglich frei. Es liegt an den Teams, zu planen und langfristiger zu schauen. Das ergibt sich irgendwie von selbst. So was wie den Nürburgring kannst du nicht planen. Ich meine: Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit, dass dich ein und dasselbe Team im Jahr zweimal braucht? Wo der Sitz schon vorhanden ist, wo dein Physio sowieso in dem Team arbeitet. Wäre das in irgendeinem anderen Team passiert, wäre es gar nicht möglich gewesen, weil die keinen Sitz für mich gehabt hätten. Ohne Sitz hätte ich nicht fahren können. Da bräuchte es eine andere Vorlaufzeit. So hüh und hott zwischen Team A, B und C hin- und herzuspringen, ist auch nicht so einfach und erstrebenswert. Es ist nicht so ohne, einfach hinzukommen und sich an alles neu zu gewöhnen.

Ist es ein Kompliment, der Feuerwehrmann der Formel 1 zu sein?
Ich sehe es als Kompliment. Es gibt nicht so viele Fahrer da draußen, die einspringen und die Leistung bringen können, sodass das Team noch Punkte holt. Das ist ja auch etwas wert.

Ihre guten Leistungen müssten Ihnen ja eigentlich schon einen Vertrag für 2021 eingebracht haben?
Nach Silverstone ist es da leider nicht so vorwärtsgegangen. Ich bin noch nicht unter der Haube. Vielleicht hat die Formel 1 genug Qualitätsfahrer und braucht mich nicht mehr. Es gibt ein Überangebot an Fahrern. Da schauen sich viele um auf dem Markt. Und da sind dann auch Fahrer dabei, die wirtschaftlich attraktiv sind für gewisse Teams. ■

Nico Hülkenberg

Geburtstag: 19. August 1987
Geburtsort: Emmerich (D)
Formel 1: 179 Starts, 521 Punkte

Formel 1

Alonso testet schon

Fernando Alonso ist zurück im F1-Auto. In Barcelona durfte der Spanier 100 Testkilometer im Rahmen eines Filmtages abspulen.

Von: **Tobias Grüner**

Ende 2018 hatte sich Fernando Alonso von der Formel 1 verabschiedet. Außer der Rallye Dakar und dem Indy 500 standen zuletzt kaum noch Motorsport-Aktivitäten auf dem Programm des Doppel-F1-Champions. Erst der Wechsel von Daniel Ricciardo zu McLaren brachte Alonso bei Renault wieder ins Spiel. Um den 39-Jährigen auf das Comeback in der kommenden Saison vorzubereiten, ließ Teamchef Cyril Abiteboul zwei Tage nach dem Nürburgring-Rennen kurzerhand die GP-Strecke in Barcelona für einen sogenannten Filmtag mieten. Dieser gab Alonso die Möglichkeit, sich erstmals mit dem aktuellen Einsatzauto vertraut zu machen.

Die Übung war Alonso zufolge offenbar auch nötig: „Das Auto hat sich gut angefühlt. Aber momentan fährt es noch schneller als ich. Man vergisst, wie schnell man an den Kurven ankommt. Ich musste mich auch erst mal wieder an die Bremsleistung oder die Kurvengeschwindigkeiten gewöhnen. Da konnte ich den vollen Speed gar nicht rausholen."

Renault versucht nun mit der FIA eine Lösung zu finden, um Alonso beim Junior-Test nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi noch einmal Fahrpraxis zu geben. ■



RENAULT

Fernando Alonso hat die Vorbereitung auf das Comeback 2021 gestartet

Formel 1

Red Bull macht Druck

Red Bull droht mit Rückzug, sollte es kein Einfrieren der Motoren geben. Doch Ferrari will sich nicht erpressen lassen.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull ist nach dem Honda-Ausstieg weiter auf der Suche nach dem optimalen Weg in die Zukunft. Doch keine der naheliegenden Lösungen macht den Rennstall aus Milton Keynes so richtig glücklich. Kauft man einen Motor bei Ferrari, Mercedes oder Renault, ist man nur zahlender Kunde ohne Mitspracherecht. Die Eigenlösung mit dem Honda-Erbe kostet Geld und funktioniert nur, wenn das Motoren-Reglement eingefroren wird. Selbst wenn pro Jahr nur noch ein Upgrade erlaubt wäre, stößt eine private Initiative technisch an ihre Grenzen.

Sportdirektor Helmut Marko hat MSa gegenüber bestätigt, dass Red Bull von allen Lösungen die mit dem Honda-Motor in Eigenverantwortung bevorzugt. Weil man sich nur dadurch ein Stück Unabhängigkeit bewahrt. Das hat Red Bull auch die Verantwortlichen der Formel 1 wissen lassen. Da hört sich der Plan allerdings etwas dramatischer an: Entweder wird die Motorenentwicklung ab 2022 eingefroren oder Red Bull verlässt die Formel 1 mit seinen zwei Teams. Mercedes steht Red Bulls Vorschlag angeblich positiv gegenüber. Renault nur, wenn es vorher eine Angleichung der Leistung gibt. Ferrari sperrt sich. Maranello ist der Meinung, dass sich Red Bull nicht in einer Notlage befindet. Der Motor soll auf der Strecke weiter einen Unterschied machen. Außerdem befürchten Kritiker, dass ein Einfrieren der Motoren auch die geplante Einführung synthetisch hergestellter Kraftstoffe verzögern könnte. Beim großen Motorengipfel am 26. Oktober in Portimão gibt es also viel zu diskutieren. ■



RED BULL

Red Bull setzt sich für einen Entwicklungsstopp der Motoren ab 2022 ein

NACHRICHTEN

ZWEITE CHANCE

Nachdem der Trainingsfreitag am Nürburgring dem Nebel zum Opfer fiel, will Ferrari seinen Junior-Piloten Mick Schumacher und Callum Ilott nun beim Saisonfinale in Abu Dhabi eine zweite Chance geben, ihr Talent in aktuellen Formel-1-Autos zu zeigen. Noch ist aber nicht klar, welche Teams die Cockpits für den Nachwuchs zur Verfügung stellen.

RENOVIERUNG IN SPA

Die GP-Strecke in Spa-Francorchamps will 80 Millionen Euro in ein Modernisierungsprogramm stecken. Neben zwei neuen Tribünen im Bereich Eau Rouge und Radillon sollen auch die asphaltierten Auslaufzonen in verschiedenen Kurven gegen Kiesbetten ausgetauscht werden.

NEUE REIFEN IM TEST

Pirelli wird den Trainingsfreitag von Portimão dazu nutzen, neue Reifen für 2021 zu testen. Bei den Prototypen, von denen jedes Team drei Sätze bekommt, handelt es sich nicht um eine komplette Neuentwicklung, sondern nur um eine verstärkte Karkasse. Die Maßnahme soll niedrigere Luftdrücke erlauben.

TSUNODA DARF TESTEN

Alpha Tauri wird mit Red-Bull-Junior Yuki Tsunoda am 4. November einen Testtag in Imola absolvieren. Zum Einsatz kommt dabei ein Toro Rosso aus der Saison 2018. Bei dem Test soll eine Distanz von 300 Kilometern abgespult werden, um Tsunoda die Superlizenz für mögliche F1-Einsätze 2021 zu verschaffen.

POURCHAIRE STEIGT AUF

Formel-3-Vizemeister Théo Pourchaire wird in Bahrain sein Formel-2-Debüt geben. Bei den letzten beiden Saisonrennen wird der 17-jährige Sauber-Junior das HWA-Cockpit von Giuliano Alesi übernehmen, das zuletzt in Sotschi bereits an Jake Hughes vergeben wurde.

Chapmans größter Poker

Nie wagte sich Colin Chapman weiter vor als mit dem Lotus 72. Der Keil, in dem Jochen Rindt siegte und starb, war das riskanteste Projekt von Mister Lotus. Er gab Formel-Autos ein völlig neues Gesicht.

Von: **Michael Schmidt**

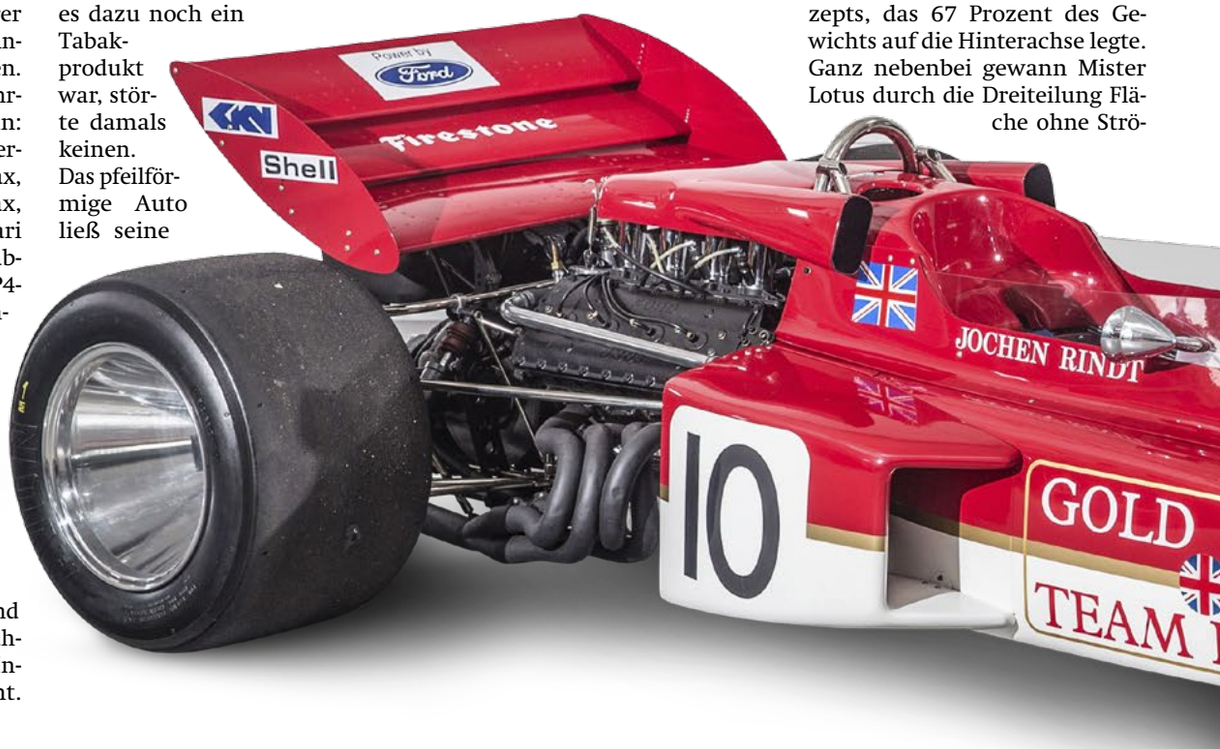
Gäbe es eine Hall of Fame für Rennautos, der Lotus 72 hätte seinen Platz dort verdient. Er gehört zu den Formel-1-Autos, die diesen Sport in ihrer Epoche geprägt und auf der Rennstrecke Maßstäbe gesetzt haben. Sie reihen sich dort in einen Fuhrpark illustrer Artgenossen ein: Alfa Romeo 158, Ferrari 500, Mercedes W196, Cooper T51-Climax, Ferrari 156, Lotus 25-Climax, McLaren M23-Cosworth, Ferrari 312T, Lotus 79-Cosworth, Brabham BT52-BMW, McLaren MP4-2-Porsche, McLaren MP4-4-Honda, Williams FW14-Renault, Benetton B194-Ford, McLaren MP4-13-Mercedes, Ferrari F2002, Ferrari F2004, Renault R25, BrawnGP 001, Red Bull RB7, Red Bull RB9, Mercedes F1 W05, MercedesF1 W07 und Mercedes W11.

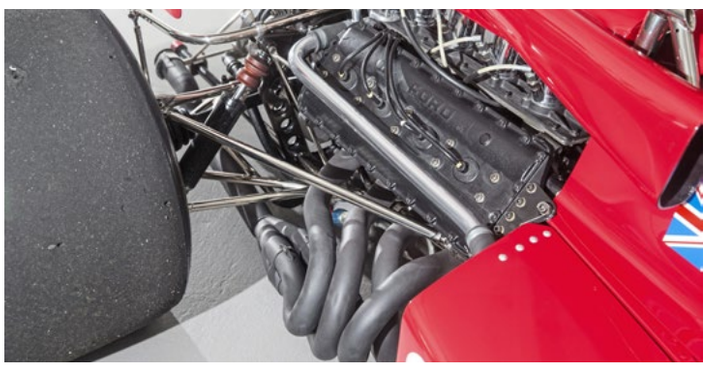
Ein neues Gesicht

Der Lotus 72 war Meilenstein und Trendsetter zugleich. Vor 50 Jahren gaben Erfindergeist und Intuition den Autos ein Gesicht. Das Regelbuch war ja auch viel kleiner. Lotus-Gründer Colin Chapman durfte noch querdenken. Er hatte der Formel 1 bereits den extremen Leichtbau (Lotus 18), das Monocoque (Lotus 25) und den Motor als tragendes Teil (Lotus 49) beschert. Das waren innere Werte.

Ein Auto wie ein Pfeil

Mit dem Lotus 72 machte er auch optisch einen Quantensprung. Selbst die Lackierung war eine Provokation. Die rasende Zigarettenschachtel von Gold Leaf fiel in eine Zeit, in der Werbung im Sport noch als anstößig galt. Dass es dazu noch ein Tabakprodukt war, störte damals keinen. Das pfeilförmige Auto ließ seine Gegner aussehen wie Museumsstücke. Egal ob Brabham BT33, B.R.M. P153 oder March 701: Alle hatten die Form einer Zigarre auf Rädern. Chapmans mutigster Wurf war ein Keil von hinten bis vorne. Die Inspiration holte sich Chapman bei sich selbst. Sein Indy-Modell 56 aus dem Jahr 1968 diente als Vorbild. Die Keilform zwang Chapman und seinen Chefkonstrukteur Maurice Philippe zur Aufgabe gängiger Konstruktionsregeln. Das ganze Auto war für die damalige Zeit stark von vorne nach hinten angestellt. Die Kühler wanderten von der Nase an die Seite des Cockpits. Das Chassis war nicht mehr rund, sondern rechteckig. Der größte Teil des Tanks ruhte nicht mehr in den Seitenteilen, sondern hinter dem Fahrer. Sämtliche Fahrwerkselemente der Vorderachse wurden nach innen verlegt und über Zugstreben aktiviert, was Chapman aus Platzgründen zwang, Drehstabfedern zu verwenden. Über dem Cosworth V8 thronte eine flache Airbox. Sie hauchte dem Motor ein paar PS mehr ein. Die Experimentalversion, die nur vier Fahrer von Cosworth bekamen, schaffte 450 PS. Der dreiteilige Heckflügel war Teil des Konzepts, das 67 Prozent des Gewichts auf die Hinterachse legte. Ganz nebenbei gewann Mister Lotus durch die Dreiteilung Fläche ohne Strö-





REINHARD

Hinterradaufhängung mit Drehstabfederung, Cosworth-Motor mit 450 PS



REINHARD

Auch von hinten eine Schönheit: Heckflügel in drei Teilen

DIE ERFOLGE



MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP Spanien 1970
GP-Einsätze: 74
Einsatzzeit: 1970–1975
Siege: 20
Pole-Positions: 17
Punkte: 271

DAS DETAIL



REINHARD

Die innenliegenden Bremsen des Lotus 72 waren umstritten. Sie wurden während der Fahrt über je zwei Luftschächte und Kamine gekühlt. Im Stand fächelte ein Gebläse den Bremsen Kühlluft zu. Zwei hohlgebohrte Wellen verbanden die Bremsscheiben mit den Rädern. Sie wurden von Edmonton Engineering gebaut. Angeblich führte ein Produktionsfehler zu dem Drehbruch der vorderen rechten Welle beim Unfall von Rindt. Chapman hielt trotz aller Kritik an seiner Idee fest. Der Versuch, die Wellen aus dem Vollen fräsen zu lassen, wurde nach einem Einsatz in Watkins Glen 1970 wieder aufgegeben. Starke Vibrationen übertrugen sich auf Chassis und Fahrwerk mit der Gefahr weiterer Materialbrüche.

DIE TECHNIK



REINHARD

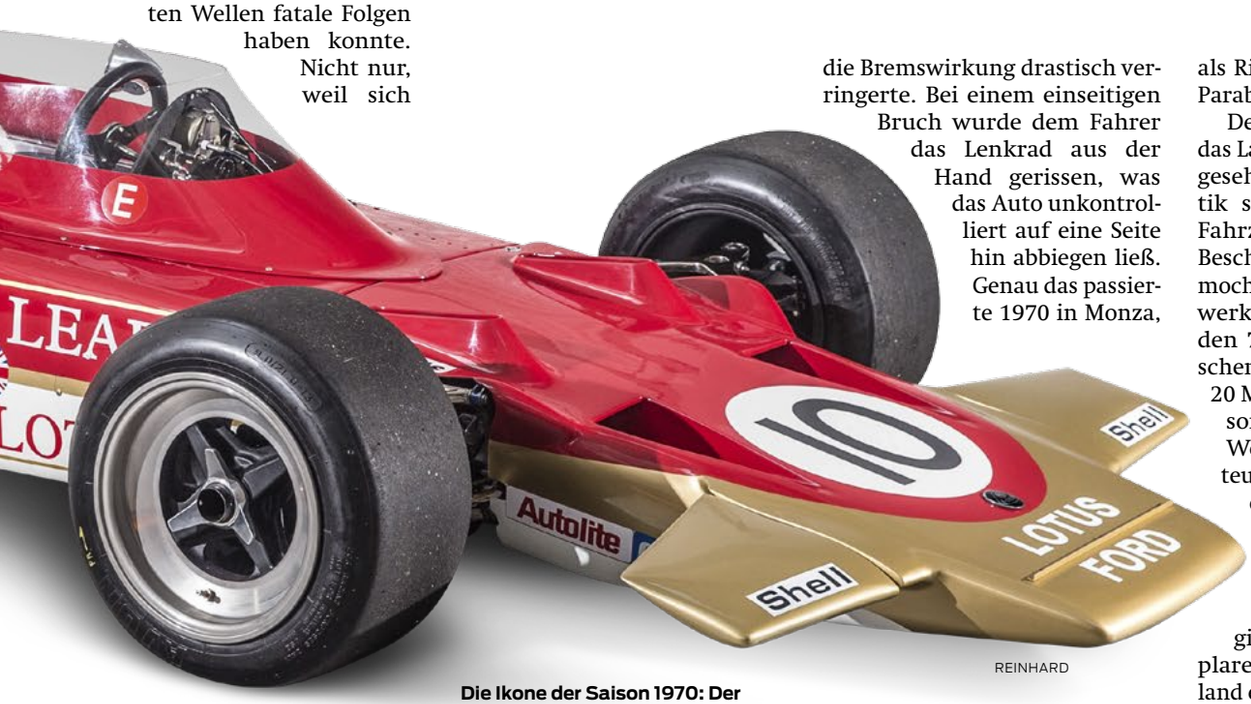
Bezeichnung: Lotus 72C
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Cosworth V8, 450 PS bei 10 600/min
Getriebe: Hewland 5-Gang
Vorderachse: 2 Dreieckslenker, Pullrod
Hinterachse: 1 Querlenker, A-Lenker mit Querstreben, 1 Längslenker
Reifen: Firestone
Länge: 4191 mm
Breite: 1879 mm
Höhe: 889 mm
Radstand: 2540 mm
Spur vorne: 1448 mm
Spur hinten: 1448 mm
Tank: 205 l
Gewicht: 530 kg

mungsabriss. Die aufregendste Erfindung in dem Paket voller Innovationen war die Verlegung der vorderen Bremsen von den Rädern in das Chassis. Der Kunstgriff zur Reduzierung der ungefederten Massen stand von Anfang an in der Kritik.

Problemstelle Bremsen

Jochen Rindt und John Miles fassten nur schwer Vertrauen in die Konstruktion. Ihnen war klar, dass ein Bruch der hoch belasteten Wellen fatale Folgen haben konnte. Nicht nur, weil sich die Bremswirkung drastisch verringerte. Bei einem einseitigen Bruch wurde dem Fahrer das Lenkrad aus der Hand gerissen, was das Auto unkontrolliert auf eine Seite hin abbiegen ließ. Genau das passierte 1970 in Monza, als Rindt aus über 300 km/h die Parabolica anbremste.

Der Lotus 72 lernte erst spät das Laufen. Die ursprünglich vorgesehene Aufhängungskinematik sollte das Eintauchen des Fahrzeugs beim Bremsen und Beschleunigen verringern. Rindt mochte das nicht. Erst zwei Fahrwerksmodifikationen machten den 72er zum Siegerauto. Zwischen 1970 und 1974 insgesamt 20 Mal. Jochen Rindt und Emerson Fittipaldi wurden damit Weltmeister. Drei Konstrukteurstitel gingen auf das Konto des Geniestreichs. Erst 1975 wurde der erfolgreichste Lotus als 72F zu Grabe getragen. Von dem Lotus 72 in Original-Lackierung gibt es nur noch zwei Exemplare. Wir haben eines in England entdeckt. Das Auto ist schon atemberaubend, wenn es vor einem steht. Selbst 50 Jahre nachdem es geboren wurde, begeistert es durch seine kompromisslosen Formen, die Reduktion auf das Wesentliche, verbunden mit neuen Denkansätzen auf der Suche nach dem unfairen Vorteil. ■



REINHARD

Die Ikone der Saison 1970: Der Lotus 72 setzte mit seiner Keilform, den seitlichen Kühlern, der spitzen Nase und dem dreiteiligen Heckflügel neue Maßstäbe

Nur BMW jubelte



Zwei BMW-Siege: Am Samstag gewann Schubert (v.), am Sonntag MRS

Das ADAC GT Masters fuhr am Red Bull Ring seine Rennen Nummer 199 und 200 aus. Großer Jubel kam aber nur bei den BMW-Teams Schubert Motorsport und MRS GT-Racing auf, die die entsprechenden Läufe gewannen. Ansonsten gab es vor allem viele Diskussionen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Diskussion am Donnerstagabend vor dem Rennen lieferte noch ein sehr harmonisches Ergebnis. Thema waren die Rennstarts, bei denen es speziell in der jüngeren Vergangenheit immer wieder zu Chaos gekommen war. Dazu der Tenor: Die Pole ist nichts mehr wert, weil der Führende beim Start sowieso überrumpelt wird. Also machte Rennleiter Niels Wittich den Teams einen Vorschlag. Es sollte im NASCAR-Style ab sofort der Führende entscheiden, wann das Rennen eröffnet wird, erst dann solle die Ampel auf „Grün“ umspringen. Das Ergebnis war eindeutig, weil einstimmig: Alle Teamchefs stimmten dem Vorschlag zu.

Die Probe aufs Exempel folgte zwei Tage später. Auf abtrocknender, aber bis zuletzt nicht komplett trockener Piste hatte sich Steijn Schothorst die Pole-Position gesichert und durfte in Diensten des Grasser Racing Teams bei deren Heimspiel das Versuchskaninchen für die neue Startprozedur spielen.

Chaos am grünen Tisch

Die Führung hielt trotz Reaktionsvorteil nicht lange. Schon in der ersten Kurve schob sich Schubert-Pilot Henric Skoog am weiß-orangen Lamborghini vorbei. Schon im vergangenen Jahr war Spielberg das einzige Pflaster, auf dem BMW einen Sieg einfahren konnte. Diesmal ließ zuerst das Schubert-Team die Rennabteilung der Münchner jubeln. Nachdem Skoog am Anfang die Führung ausgebaut hatte, fuhr auch 24h-Nürburgring-Sieger Nick Yelloly blitzsauber seinen Stiefel herunter und holte den Sieg.

Mit Platz 2 robbten sich Robert Renauer und Sven Müller (Porsche) wieder an die Tabellenspitze heran, während die MRS-Piloten Erik Johansson und Jens Klingmann auf P3 das starke BMW-Ergebnis abrundeten. Danach aber ging das Chaos los.

> „In den vergangenen Jahren war ich bei über der Hälfte aller Rennen dabei, da ist es natürlich etwas ganz Besonderes, das 200. Rennen zu gewinnen.“
>
> BMW-Pilot Jens Klingmann

Chaos nach dem Rennen? Tatsächlich. Denn das Thema Track Limits, das in Spielberg und Hockenheim immer am größten ist, sollte die Beteiligten und vor allem die Rennleitung noch beschäftigen. Dass SSR Performance (Ammermüller/Engelhart) sich am grünen Tisch noch eine Position erprotestierte – indem man den HTP-Mercedes von Ellis/Marciello für die übermäßige Ausnutzung der Auslaufflächen anschwärzte –, war da fast noch zu vernachlässigen. Genaue Zahlen bekam man zwar nicht, aber die Rede war von über 400 (!) Verstößen gegen die Track Limits. Der Spitzenreiter alleine häufte rund 40 Vergehen an, nur zwei Autos wären bei genauer Beurteilung straffrei durchgekommen.

„Wären“, weil durch die schiere Flut an Vergehen keine Strafen ausgesprochen wurden. Stattdessen gab es bei einem zusätzlichen Fahrerbriefing am Samstagabend eine Standpauke von Wittich. Und einen Strafenkatalog fürs zweite Rennen, der ab dem zweiten Vergehen eine Zeitstrafe vorsah. Um alles mit vertretbarem Aufwand kontrollier- und nachvollziehbar zu machen, wurden nurmehr die Kurven 1 und 10 von Sachrichtern überwacht.

Für das Jubiläumsrennen am Sonntag waren also alle Fahrer geimpft. Die Pole-Position ging erneut an den Grasser-Lamborghini mit der Nummer 82, diesmal mit Tim Zimmermann am Steuer. Aber auch er konnte am Start nichts gegen die V8-Biturbo-Power der BMW ausrichten. Sowohl Klingmann als auch Yelloly zogen bereits in der Startphase vorbei. Einen noch besseren Start erwischte Michael Ammermüller. Vom achten Startplatz schnappte er sich bereits vor der ersten Kurve zwei Kontrahenten und fuhr dann im ganz weiten Bogen außerhalb der ersten Kurve an drei weiteren Autos vorbei.



ADAC

Aufreger-Thema: Am Samstag gab es über 400 Track-Limit-Verstöße



ADAC

Zwei Mal Pole, zwei Mal geschnupft: Das GRT-Duo Schothorst/Zimmermann

Das sorgte beim Toksport-WRT-Team als einem der Leidtragenden für Unmut. Nach dem Rennen wurde deshalb gegen diese Szene protestiert und die Rennkommissare gaben der Mannschaft vom Nürburgring recht. Eine Zwei-Sekunden-Strafe ließ den SSR-Porsche vom zweiten auf den vierten Platz zurückfallen. Dort verstand man nicht, warum überhaupt wegen so etwas protestiert wurde, vergaß dabei aber offensichtlich den eigenen Protest vom Vortag …

Den zweiten Platz hätte man auch nur deshalb gehabt, weil der am Vortag siegreiche Schubert-BMW eine Zehn-Sekunden-Strafe bekam, nachdem er sich zwei Track-Limit-Verstöße leistete. Straffrei blieb dagegen die MRS-GT-Mannschaft, die nach P3 am Vortag im Jubiläumsrennen auf die höchste Stufe des Podests klettern durfte. „In den vergangenen Jahren war ich bei über der Hälfte aller Rennen des ADAC GT Masters dabei, da ist es natürlich etwas ganz Besonderes, das 200. Rennen gewinnen zu können“, freute sich Klingmann.

Neben dem eigentlich zweitplatzierten Schubert-BMW wurden noch fünf weitere Autos nachträglich bestraft, die es mit den Track Limits übertrieben. Gleich 15 Sekunden gab es sogar für die Polesitter, die aus den Top 5 heraus bis auf P9 abfielen.

Meister-Duo hamstert

Durch die Strafen für SSR Performance und GRT bleibt auch der Wechsel an der Tabellenspitze zunächst aus. Das könnte sich aber noch ändern, denn SSR hat eine Berufung gegen die Bestrafung angekündigt. Ob diese wirklich eingelegt wird, war zu Redaktionsschluss noch offen.

Offiziell sind zunächst die amtierenden Meister Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser (Audi) um einen Punkt weiter Spitzenreiter. Unglaublich, aber wahr: In bislang 24 gemeinsamen Rennen im ADAC GT Masters sah das Rutronik-Duo in jedem Lauf die Zielflagge. Diese Konstanz ließ sie auch jetzt wieder die entscheidenden Zähler hamstern. Ansonsten hatte Audi – wie fast immer in Spielberg – nicht viel zu melden. Am Samstag rollte der bestplatzierte R8 von Stippler/Salaquarda auf P5 liegend ohne Sprit aus, am Sonntag fuhr der Land-R8 auf P6.

Zur nächsten Saisonstation geht es übrigens nicht wie geplant nach Zandvoort. Aufgrund der wieder ernsteren Pandemie-Lage musste der Nordsee-Auftritt abgesagt werden. Stattdessen geht es wie schon beim Auftakt an den Lausitzring. Dem Vernehmen nach versucht man, diesmal auf der langen Streckenvariante zu fahren, nachdem der Auftakt auf dem Sprintkurs stattfand. Ob das realisiert werden kann, hängt aber von einigen Faktoren ab.

Zum Beispiel, ob genügend Personal (Stichwort: Sportwarte) und Material so kurzfristig verfügbar sind. Auch ein zweiter Hockenheim-Auftritt stand kurzfristig zur Debatte, aber auch hier sorgte das lokale Corona-Geschehen dafür, dass man sich schnell umorientierte. ■

ADAC GT MASTERS SPIELBERG, 1. LAUF

Pole-Position:
#82 Steijn Schothorst (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo), 1.31,254 min
Schnellste Runde:
#10 Henric Skoog (Schubert Motorsport, BMW M6 GT3), 1.29,749 min

1.	#10	Skoog/Yelloly	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	40 Runden
2.	#99	R. Renauer/Müller	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 8,112 s
3.	#14	Johansson/Klingmann	MRS GT-Racing	BMW M6 GT3	+ 13,287 s
4.	#63	Perera/Costa Balboa	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 13,593 s
5.	#92	Engelhart/Ammermüller	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 25,870 s
6.	#48	Ellis/Marciello	Knaus Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 26,256 s*
7.	#82	Zimmermann/Schothorst	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 26,652 s
8.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 28,071 s
9.	#19	Lagrange/Schmid	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 33,059 s
10.	#22	Stolz/Engel	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 33,185 s

ADAC GT MASTERS SPIELBERG, 2. LAUF

Pole-Position:
#82 Tim Zimmermann (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo), 1.28,829 min
Schnellste Runde:
#3 Maximilian Hackländer (Aust Motorsport, Audi R8 LMS), 1.30,146 min

1.	#14	Johansson/Klingmann	MRS GT-Racing	BMW M6 GT3	40 Runden
2.	#22	Stolz/Engel	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 4,645 s
3.	#63	Perera/Costa Balboa	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 4,858 s
4.	#92	Engelhart/Ammermüller	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 6,548 s*
5.	#10	Skoog/Yelloly	Schubert Motorsport	BMW M6 GT3	+ 10,520 s*
6.	#28	Hofer/Haase	Montaplast by Land Motorsport	Audi R8 LMS	+ 13,661 s
7.	#3	Hackländer/Rogivue	Aust Motorsport	Audi R8 LMS	+ 14,829 s
8.	#31	Niederhauser/van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 18,312 s
9.	#82	Schothorst/Zimmermann	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 20,431 s*
10.	#48	Ellis/Marciello	Knaus Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 21,928 s

* Zeitstrafe



ADAC

Gesamt P2: Ammermüller/Engelhart

PUNKTESTAND FAHRER NACH 10 VON 14 LÄUFEN

1.	van der Linde/Niederhauser	129 Pkt.
2.	Ammermüller/Engelhart	128
3.	Engel/Stolz	123
4.	R. Renauer/Müller	109
5.	Costa Balboa/Perera	87
6.	Haase/Hofer	80
7.	Weerts/Vanthoor	72
8.	Ellis/Marciello	70
9.	Schothorst/Zimmermann	65
10.	Klingmann/Johansson	54



IMSA

Die WTR-Piloten Ryan Briscoe, Renger van der Zande und Scott Dixon siegten beim 10h-Rennen der IMSA-Serie in Road Atlanta

Keine perfekte 10

Der neunte Lauf der IMSA-Serie in Atlanta bot zehn Stunden lang Spannung und Drama pur. Die Siege in den Topklassen DPI und GTLM wurden erst in der Schlussphase eingetütet: Wayne Taylor Racing siegte in der DPI-Klasse, nachdem sich zwei Streithähne an der Spitze nicht einig waren. In der GTLM-Klasse holte Porsche den ersten Saisonsieg.

Von: **Marcus Schurig**

Entweder ist uns Amerika weit voraus – oder sie hinken weit hinterher. Bei der 23. Ausgabe des 10h-Rennens in Road Atlanta quollen die Zuschauerränge auf den Zeltplatzanlagen und den Naturtribünen förmlich über, während wir aus Europa im Rennsport seit Monaten nur leere Tribünen kennen – Corona sei Dank. In Georgia gehen die Uhren anders, Zehntausende Fans sorgten für eine phänomenale Stimmung und einen würdigen Rahmen für das Petit-Le-Mans-Rennen. Gar nicht auszumalen, wenn das Rennen wie sonst üblich als Finallauf für die Titelentscheidungen gesorgt hätte. Doch 2020 ist das PLM-Rennen wegen Corona nur der drittletzte Lauf, zwei Rennen in Laguna Seca und Sebring werden die Saison beschließen.

Die DPI-Topklasse sorgte in Atlanta für das dramatischste Finish: Nur zwölf Minuten vor Rennende kollidierte Ricky Taylor im Acura mit der Nummer 7 mit dem führenden Whelen-Cadillac-DPI (#31) des Brasilianers Pipo Derani. Das Duo hatte sich in den letzten zwei Rennstunden auf das Innigste beharkt, in der packenden Schlussphase lag selten mehr als eine Sekunde zwischen den beiden Streithähnen, mehrfach wechselte die Führung hin und her.

Wie so oft in Road Atlanta produzierte der dichte Verkehr auf der schmalen und spektakulären Rennbahn Chancen für einen Angriff: Taylor kam in der Sektion Esses besser durch den Verkehr und wollte sich eingangs Turn 6 innen neben Leader Pipo Derani setzen, doch der machte die Tür zu. Der unweigerliche Kontakt zwang beide Piloten in einen Dreher: Derani strandete im Kiesbett, aus dem er in der folgenden Gelbphase erst geborgen werden

„Ich lag in Führung, und Taylor hat mich abgeräumt. Das war eine Verzweiflungstat, denn mit fairen Mitteln wäre er nie vorbeigekommen."

Whelen-Pilot Pipo Derani

musste, und fiel auf Platz 5 zurück, Taylor im Acura drehte sich zur Innenseite weg.

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte: der Niederländer Renger van der Zande (WTR-Cadillac-DPI, #10) lag 20 Sekunden hinter den Führenden und hatte sich bereits mit Rang 3 angefreundet, als er in Turn 6 das Gemetzel der Führenden sah – dabei wäre er um ein Haar noch mit Taylor aneinandergeraten, der gerade versuchte, seinen Acura wieder in Gang zu bekommen.

Der rennentscheidende Unfall sorgte natürlich für böses Blut: Pipo Derani stellte Ricky Taylor nach dem Rennen in der Acura-Box zur Rede und war wenig angetan von der Aktion des Amerikaners: „Ich lag in Führung, und Taylor hat mich abgeräumt – das ist die simple Tatsache, ich kann da wenig mehr zu sagen. Das war eine Verzweiflungstat, denn auf faire Weise wäre er niemals in den letzten zehn Runden an mir vorbeigekommen, das steht fest. Ich habe für solche Aktionen kein Verständnis."

Die Rennleitung sah sich den Vorfall zwar noch einmal an, doch in der IMSA-Serie hat es Tradition, dass strittige Szenen in den Schlussminuten eines Rennens nicht nachträglich bestraft werden – so war es auch beim PLM-Rennen in Atlanta. Renger van der Zande kam an der Spitze nicht mehr unter Druck: Die vorletzte Gelbphase wegen des Unfalls zwischen Derani und Taylor ging beim Restart wegen eines Unfalls in der GT-Klasse gleich in die nächste Gelbphase über – so endete das Rennen unter Gelb

Rennunfall oder Absicht?

Acura-Pilot Ricky Taylor, der das Rennen trotz des Crashs mit seinen Teamkollegen Helio Castroneves und Alexander Rossi auf Platz 2 beenden konnte, verstand die ganze Aufregung nicht: „Aus meiner Sicht war das ein Rennunfall. Natürlich wollte ich gewinnen, und natürlich bin ich enttäuscht, wenn so ein Manöver mit einem Kontakt endet. Aber

ich habe nicht absichtlich versucht, Derani aus dem Weg zu räumen, wie er behauptet. Immerhin sind wir Zweiter geworden, was mit Blick auf die Meisterschaft ein gutes Resultat ist."

Durch den Unfall im Finale verloren die beiden erkennbar schnellsten DPi-Wagen den Sieg, so kam Wayne Taylor Racing unerwartet zum Handkuss. „Wir hatten ehrlich gesagt nicht mehr mit einem Sieg gerechnet", sagte Renger van der Zande, der in seinen beiden letzten Stints zwar den Rückstand auf die beiden führenden DPI um zehn Sekunden eindampfen konnte, aber die Lücke aus eigener Kraft sicher nicht mehr geschlossen hätte. „Wir haben das Setup für die kühleren Bedingungen bei Rennende abgestimmt, und das Auto war im Finale wirklich großartig. Leider waren wir aber von der Spitze schon etwas zu weit weg."

Zur Rennmitte hatte das Trio van der Zande, Ryan Briscoe und Scott Dixon schon mal Dusel, als man bei der zweiten Safety-Car-Phase einen deutlichen Rückstand von einer Minute wieder egalisieren konnte: Elektrikprobleme hatten zu längeren Stopps geführt. „Und als es am Tag heiß war, hatten wir große Mühe, das Tempo der anderen DPI-Autos mitzugehen", bilanzierte van der Zande. „Im Finale hatten wir dann das nötige Glück." Mit dem Sieg bauten van der Zande und Briscoe ihre Meisterschaftsführung in der DPI-Klasse auf acht Punkte vor dem Acura-Duo Taylor und Castroneves (#7) aus, auch Derani hat mit zwölf Punkten Rückstand noch durchaus intakte Titelchancen.

Zwei Acura und ein Caddy

Bezogen auf den reinen Speed hatten in Atlanta drei DPI realistische Siegchancen: der Whelen-DPI (#31) von Derani, Felipe Nasr und Felipe Albuquerque geigte das gesamte Rennen an der Spitze mit, doch in den ersten fünf Rennstunden schien der von der Pole-Position gestartete Acura-DPI von Dane Cameron, Juan Pablo Montoya und Simon Pagenaud (#6) das Rennen zu dominieren. Der Höhenflug endete zur Rennhalbzeit in Runde 228: Cameron kollidierte in Turn 1 mit einem LMP2-Auto, in der Folge musste die Haube getauscht werden.

„Wir sind dann bei den Boxenstopps aus dem regulären Rhythmus ausgeschert, um die verlorene Zeit wieder gutzumachen", sagte Montoya nach dem Rennen. „So konnten wir uns wieder auf Platz 3 vorarbeiten, aber die beiden Gelbphasen am Rennende haben unsere Strategie durchkreuzt. Mit Platz 3 können wir zufrieden sein, aber wir hatten definitiv den Speed, um das Rennen sogar zu gewinnen."

Das dritte Topauto mit Siegchancen in Atlanta war schließlich der Acura-Schwesterwagen von Ricky Taylor, Helio Castroneves und Alexander Rossi (#7): Castroneves hatte jedoch in der zweiten Rennstunde Feindkontakt mit einem GT-Auto, was einen Extra-Boxenstopp zum Wechsel der Frontpartie nötig machte. Das Trio arbeitete sich wieder an die Spitze, wo man sich in den letzten fünf Rennstunden mit dem Whelen-Cadillac (#31) um den Sieg balgte.



IMSA

Acura brachte beide Penske-DPI aufs Podium – doch ein Sieg war möglich



IMSA

Briscoe, van der Zande und Dixon feiern den Sieg beim Petit-Le-Mans-Lauf

„Als es am Tag heiß war, konnten wir den Speed der anderen DPI nicht mitgehen. Im Finale hatten wir dann das nötige Glück."

Sieger Renger van der Zande

Die zuvor erwähnte Kollision des Acura-Schwesterautos (#6) in Runde 228 war übrigens nicht der einzige Grund für die dritte Gelbphase: Nahezu zeitgleich kollidierte Olivier Pla im Mazda mit der Startnummer #77 nach dem Verlassen der Boxengasse mit dem GTD-Ferrari von Alessandro Balzan (#63). Der Franzose krachte in die Mauer, was die rechte hintere Radaufhängung beschädigte. Das Auto musste im Teamzelt repariert werden, was dem Trio Pla, Oliver Jarvis und Tristan Nunez einen Rückstand von über 30 Runden einbrockte.

Auch der Schwesterwagen mit der Nummer #55 hatte zu diesem Zeitpunkt alle Siegchancen eingebüßt: Jonathan Bomarito, Harry Tincknell und Ryan Hunter-Reay liefen schon nach zwölf Rennminuten in Bremsprobleme, die Reparatur kostete fünf Runden. Im weiteren Verlauf sorgte eine Kollision sowie ein Ausrutscher für weiteren Zeitverlust.

Erster Porsche-Sieg 2020

Die GTLM-Klasse für werksunterstützte Teams stand dem Gekasper in der DPI-Topklasse in nichts nach. Und auch hier wurde das Rennen erst in der Schlussphase entschieden: BMW verlor

NACHRICHTEN

GTD-SIEG FÜR FERRARI

Das Scuderia Corse-Team holte beim Petit-Le-Mans-Rennen mit den Piloten Cooper McNeil, Alessandro Balzan und Jeff Westphal den ersten Klassensieg für Ferrari in der Saison 2020. Westphal ging vom zweiten Startplatz aus in Führung und machte so die Ansprüche auf den Sieg früh deutlich. Trotz mehrerer kleiner Zwischenfälle, unter anderem mit dem DPI-Mazda, hielt sich das Trio über die gesamte Renndistanz immer unter den Top-5. Eine Stunde vor dem Rennende passierte Westphal den führenden Lexus von Jack Hawksworth (#14) in Turn 10 und fuhr den Sieg sicher nach Hause. „Wir waren über eine Runde sehr schnell, aber der Reifenverschleiß an der Hinterachse war viel zu hoch", sagte Westphal im Ziel. „Zum Glück haben wir diesen Malus vor dem Rennen über das Setup noch in den Griff bekommen."

OLIVER GAVIN: RADUNFALL

Der britische Corvette-Werkspilot Oliver Gavin fuhr im Rennen nur das absolute Minimum und überließ den Rest seinen Teamkollegen Tommy Milner und Marcel Fässler. Der Grund: Gavin hatte sich zu Beginn der Woche bei einem Radunfall zwei Rippen angebrochen.

DPI-FAHRERKARUSSEL

Das Team Meyer Shank Racing, dass im nächsten Jahr einen Acura-DPI in der IMSA einsetzen wird, hat in Atlanta den Franzosen Olivier Pla als ersten Fahrer bestätigt. Das zweite Acura-Team von Wayne Taylor Racing wird aller Voraussicht nach den Vertrag mit Ryan Briscoe auflösen, nachdem man sich von Teammanager Max Angelelli getrennt hatte, der auch als Fahrermanager von Briscoe auftrat. Wayne Taylor will Renger van der Zande behalten, der Niederländer soll den Acura-DPI mit Rick Taylor fahren, der bisher den Werkswagen für das Penske-Team pilotiert hatte.

mit dem dominanten M8 GTE mit der Startnummer 24 (Jesse Krohn, John Edwards, Augusto Farfus) den sicher geglaubten Sieg, als Farfus 37 Minuten vor Rennende in Führung liegend ausgangs der schnellen Zielkurve durch die Wiese rodelte. Vorausgegangen war offenbar ein leichter Feindkontakt mit einem Prototyp. Der Brasilianer musste jedenfalls die Boxen anlaufen, um die Kühler zu säubern, womit der M8 GTE auf Platz 3 zurückfiel.

„Der BMW mit der Nummer 24 fuhr in einer anderen Liga, weder wir noch Porsche hätten den Sieg unter normalen Umständen verhindern können“, so Corvette-Pilot Antonio García (#3) nach dem Rennen. Der Spanier landete mit seinen Teamkollegen Jordan Taylor und Nicky Catsburg auf Platz 2 in der GTLM-Klasse.

Der Sieg ging jedoch an den Porsche mit der Startnummer 911 von Frédéric Makowiecki, Nick Tandy sowie Matt Campbell – es war der erste Klassensieg für Porsche in der Saison 2020, nachdem man im letzten Jahr die Serie dominiert und den Meistertitel gewonnen hatte.

Porsche-Pilot Frédéric Makowiecki lag gut 20 Sekunden hinter Farfus, als der Brasilianer seinen Ausrutscher hatte und in der Folge die Box anlaufen musste. Dem Franzosen im Nacken saß jedoch Antonio García in der Corvette C8.R mit der Nummer 3, die beiden erwähnten Gelbphasen in den Schlussminuten führten das GTLM-Feld außerdem noch mal zusammen.

Doch letztlich gab es nur noch einen kurzen Restart fünf Minuten vor Rennende, der sofort die nächste Gelbphase auslöste: Laurens Vanthoor war im Porsche 911 RSR-19 (#912) mit einem GTD-Auto aneinandergeraten – womit das Rennen letztlich unter Gelb endete. Damit war der Sieg des Schwesterautos besiegelt.

Schlusspilot und Sieger Makowiecki war nach dem Zieleinlauf happy und überrascht zugleich: „Mit diesem Resultat habe ich nicht wirklich gerechnet. Im regulären Rennverlauf waren wir eigentlich nicht in der Position, um das Rennen gewinnen zu können. Dafür waren wir aber im Finale zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort!“

Der Zufall hat sicher auch ein wenig geholfen, denn die Startnummer 911 hatte zur Rennhalbzeit mit Matt Campbell am Steuer einen unverschuldeten Feindkontakt mit einem der beiden BMW M8 GTE, was zu einem Dreher führte und Zeit kostete – gottlob blieb der Elfer bei dem Hecktreffer aber nahezu unbeschädigt.

„Wir hatten im ersten Renndrittel ein paar kleinere Zwischenfälle, die uns Zeit gekostet haben“, erklärte Nick Tandy, der nach seiner Kündigung durch Porsche angeblich Ende des Jahres bei GM andocken wird. „Wir mussten dann bei der Boxenstrategie auf Risiko setzen, um den Anschluss zur Spitze zu halten – und diese Rechnung ist letztlich ganz gut aufgegangen! Ein tolles Resultat nach den vielen Problemen und Missgeschicken, die wir in dieser Saison schon produziert hatten!“

Corvette: Titel im Visier

Auch das Porsche-Schwesterauto mit der Startnummer 912 hatte Zeitverzug im Rennen: Vanthoor, Earl Bamber und Mathieu Jaminet bekamen zur Rennmitte eine Durchfahrtsstrafe verpasst, weil man als Schuldige bei einer Kollision identifiziert worden war. „Trotzdem lagen wir beim letzten Restart auf Platz 3“, sagte Vanthoor. „Dort konnte ich eine Corvette überholen und wollte im gleichen Zug ein GTD-Auto passieren, aber da hat der Fahrer dann einfach eingelenkt.“ Vanthoor, Bamber und Jaminet wurde noch als Fünfte in der GTLM-Kategorie klassiert, wodurch der BMW von Farfus (#24) noch den dritten Platz erbte.

Mit Blick auf die Meisterschaft war Corvette der große Gewinner in Road Atlanta: Antonio García und Jordan Taylor bauten beim PLM-Rennen mithilfe von Nicky Catsburg ihren Vorsprung in der Fahrermeisterschaft auf 28 Zähler aus, auf Platz 2 liegen ihre Teamkollegen Oliver Gavin und Tommy Milner (Corvette, #4), und in der Herstellerwertung führt Corvette jetzt mit 18 Punkten Vorsprung.

„Mit der Punktesituation dürfen wir natürlich sehr zufrieden sein“, sagte García nach dem Rennen. „Die Frage lautet, ob wir Porsche hätten den Sieg streitig machen können? Vielleicht. Der mittlere meiner letzten drei Stints war nicht so gut wie bei Porsche. Daher konnte mich die Nummer 911 nach meinem letzten Stopp passieren, als ich mit kalten Reifen auf die Strecke zurückkehrte. Aber ernsthaft: Platz 2 ist ja kein schlechtes Resultat, oder?“ ■



PORSCHE

Exakt ein Jahr verstrich seit dem letzten Porsche-Sieg: PLM-Sieger #911



IMSA

Großreinemachen: Die Rahal-Crew säubert den M8 nach dem Farfus-Abflug

IMSA-MEISTERSCHAFT

NEUNTER LAUF IN ROAD ATLANTA (PETIT LE MANS)

Streckenlänge: 4,088 km; **Renndistanz:** 460 Runden = 1880,480 km; **Pole-Position DPI-Klasse:** Dane Cameron, Penske-Acura-DPI (#6), 1.08,412 min; **Pole-Position GTLM-Klasse:** Antonio García, Corvette C8.R (#3), 1.15,163 min; **Schnellste Rennrunde DPI-Klasse:** Dane Cameron, Penske-Acura-DPI (#6), 1.09,722 min; **Schnellste Rennrunde GTLM-Klasse:** Laurens Vanthoor (Porsche 911 RSR (#912), 1:16.669 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Zeit/Rückst.
1.	DPI	#10	Briscoe/van der Zande/Dixon	WTR-Cadillac-DPI	10:00.22,332 h
2.	DPI	#7	Castroneves/Taylor/Rossi	Acura-Penske DPI	+0,429 sec
3.	DPI	#6	Montoya/Cameron/Pagenaud	Acura-Penske DPI	+1,236 sec
4.	DPI	#5	Vautier/Bourdais/Duval	JDC-Cadillac-DPI	+3,700 sec
5.	DPI	#31	Derani/Nasr/Albuquerque	Whelen-Cadillac-DPI	+2 Runden
6.	LMP2	#8	Farano/Jensen/van Uitert	Tower-Oreca-LMP2	+10 Runden
7.	LMP2	#38	McGuire/Bell/Brown	Performance-Oreca-LMP2	+15 Runden
8.	DPI	#55	Ticknell/Bomarito/Hunter-Reay	Multimatic-Mazda-DPI	+19 Runden
9.	LMP2	#51	Custer/Smiechowski/Hodes	Inter-Europol-Oreca-LMP2	+19 Runden
10.	GTLM	#911	Tandy/Makowiecki/Campbell	Porsche 911 RSR-19	+29 Runden
11.	GTLM	#3	Garcia/Taylor/Catsburg	Corvette C8.R	+29 Runden
12.	GTLM	#24	Krohn/Edwards/Farfus	Rahal-BMW M8 GTE	+29 Runden
13.	GTLM	#4	Gavin/Milner/Fässler	Corvette C8.R	+29 Runden
14.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor/Jaminet	Porsche 911 RSR-19	+31 Runden
15.	DPI	#77	Jarvis/Nunez/Pla	Multimatic-Mazda-DPI	+33 Runden
16.	LMP2	#52	Kelly/Trummer/Huffaker	PR1-Oreca-LMP2	+42 Runden
17.	GTD	#63	MacNeil/Balzan/Westphal	Scuderia Corsa-Ferrari 488	+47 Runden
18.	GTD	#14	Telitz/Hawksworth/Quesada	AIM Vasser-Lexus RC F GT3	+47 Runden
19.	GTD	#44	Potter/Lally/Pumpelly	GRT-Lambo Huracan GT3	+47 Runden
20.	GTD	#16	Hardwick/Long/Heylen	Wright-Porsche 911 GT3 R	+47 Runden

BMW Motorsport

Sportchef Marquardt geht

BMW-Sportchef Jens Marquardt verlässt zum 1. November die Rennabteilung der Münchener. Interims-Nachfolger wird der Österreicher Markus Flasch, der bislang Vorsitzender der Geschäftsführung der BMW M GmbH war.

Von: **Michael Bräutigam**



BMW

Markus Flasch (l.) übernimmt interimsmäßig von Jens Marquardt (r.)

Seit dem 1. Juli 2011 verantwortete Marquardt die Motorsportabteilung von BMW. Nach neun Jahren und vier Monaten ist jetzt Schluss. „Es war meine Entscheidung“, erteilt der 53-Jährige sämtlichen Gerüchten eine Abfuhr. Schon seit geraumer Zeit habe er innerhalb seiner Familie die Diskussion über einen Jobwechsel geführt. Nun ergab sich intern eine goldene Chance: Zum 1. November tritt er die Stelle als Leiter des Pilotwerks für den Prototypenbau der Serienmodelle der BMW Group an. Nach 25 Jahren Motorsport freut sich Marquardt, dass er „zum zweiten Mal so viel Verantwortung“ bekommt: „25 Jahre sind eine lange Zeit, aber ich habe ein neues Feld gefunden und bin glücklich damit“, so der gebürtige Schwabe.

Der emotionalste Erfolg seiner Amtszeit sei der Gewinn des FIA GT Weltcups in Macau 2018 gewesen. Damals gewann Augusto Farfus den Titel in Diensten von Schnitzer Motorsport – nur zwei Monate vor dem Tod von Schnitzer-Teamchef Charly Lamm.

Das erste Großprojekt von Marquardt war der DTM-Einstieg mit BMW 2012, gekrönt von Titeln in der Fahrer-, Team- als auch Herstellerwertung. Weitere Höhepunkte waren die Siege bei Langstreckenklassikern wie den 24h von Spa, Daytona (Klassensieg) oder zuletzt am Nürburgring. Der Sieg dort im September war zwar der 20. für BMW insgesamt, aber der erste und einzige in Marquardts Amtszeit. „Ein krönender Abschluss dieser aufregenden Zeit“, sagt Jens Marquardt und nennt „alle Projekte mit Alex Zanardi“ ebenfalls als Highlights der letzten Jahre.

Engagements gehen weiter

Als Interimslösung rückt der Österreicher Markus Flasch nach, während parallel nach einer langfristigen Lösung gesucht wird. Flasch leitet derzeit die Geschicke der BMW M GmbH und arbeitete in den vergangenen zwei Jahren in dieser Position bereits eng mit Marquardt zusammen. Auch bei Rennen war Flasch schon öfters vor Ort.

„Ich könnte mir keinen besseren Nachfolger wünschen“, sagt Marquardt und zielt damit darauf ab, dass Flasch viel Benzin im Blut und Motorsport in seiner DNA mitbringt. Die bestehenden Engagements im GT-Sport und der Formel E bleiben von der Neubesetzung unberührt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

24H SPA: OHNE ABENDESSEN

Wenige Tage vor dem Start des 24h-Rennens in Spa im Rahmen der GT World Challenge und der IGTC entschied der Nationale Sicherheitsrat Belgiens, dass ab dem 19. Oktober (Montag) alle Bars und Restaurants für einen Monat schließen müssen. Hintergrund sind dramatisch steigende Corona-Zahlen. Die Wallonie ist viel stärker betroffen als Flandern: Die Regionen Liège und Spa weisen teilweise Zahlen von 1000 bis 2000 Fällen pro 100 000 Einwohner auf, Belgien liegt im Landesdurchschnitt bei über 500 Fällen pro 100 000 Einwohnern – Deutschland bei 50 Fällen. „Das wird ein spaßfreies Rennen, ohne Bier, ohne warmes Essen und ohne die Chance, am Abend etwas zu unternehmen“, so ein deutscher Pilot. Motorsport aktuell wird trotzdem mit zwei Redakteuren vor Ort sein.

NICK TANDY MIT CORVETTE?

Wie schon vor mehreren Wochen in Motorsport aktuell gemeldet, verschlankt Porsche seinen Werksfahrer-Kader auf dramatische Weise. Dem Sparzwang fallen sogar anerkannte Rennfahrerkönige wie Nick Tandy zum Opfer. Doch der Brite genießt einen so ausgezeichneten Ruf, dass er offenbar schnell auf die Kündigung seines Vertrages reagieren konnte: Angeblich hat Tandy einen mehrjährigen Vertrag bei Corvette Racing unterschrieben. Langfristig könnte er dort seinen Landsmann Oliver Gavin ersetzen, der angeblich bereits im nächsten Jahr nur noch die langen IMSA-Rennen als dritter Pilot bestreiten wird.

PORSCHE: IMSA-COMEBACK?

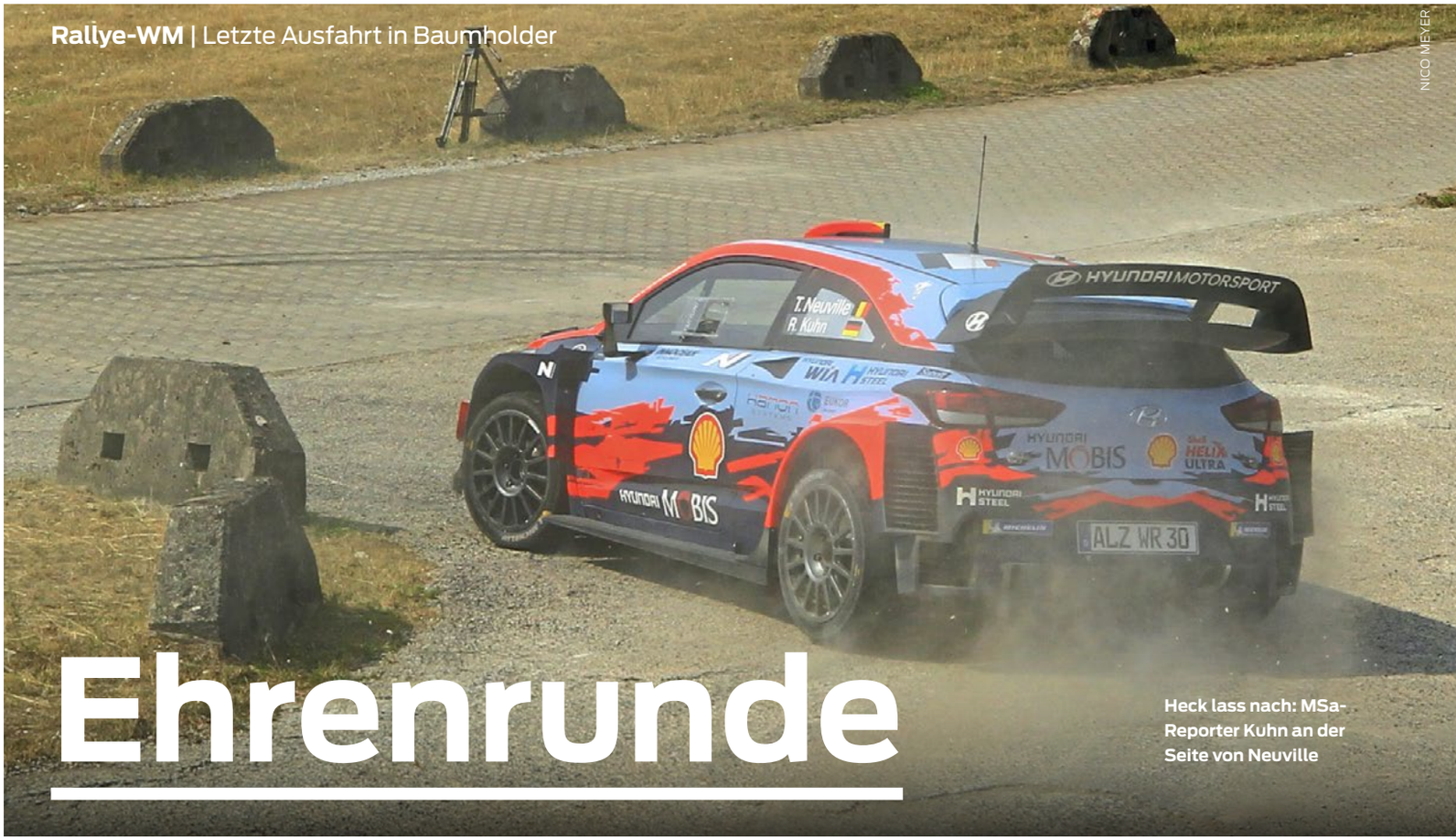
Im Rahmen des 10h-Rennens der IMSA-Serie in Road Atlanta gab es dem Vernehmen nach Krisengespräche zur Zukunft der GTLM-Klasse. Porsche hatte im Juni angekündigt, sein Engagement in der GTLM-Klasse Ende 2020 zu beenden. Damit bleiben nur noch Corvette und BMW übrig. Die IMSA-Macher versuchen zurzeit, die Hersteller in Einzelgesprächen



zu einem Überlebens-Beitrag zu überreden. So sollen zum Beispiel Porsche, Ferrari und Aston Martin GTLM-Werksautos für die großen Highlight-Events in Daytona, Sebring und Road Atlanta stellen. Solche Einsätze würden es der IMSA deutlich leichter machen, die kommende Saison trotz schwacher Teilnehmerzahlen zu überbrücken. Bei Porsche sieht ein mögliches Planspiel vor, dass das WEC-Einsatzteam Manthey Racing jeweils zwei GTLM-Werksautos bei den genannten Highlight-Rennen einsetzt.

NLS SAGT LAUF 6 AB

Die aktuelle Corona-Situation wirkt sich auch auf die Kalender der Nürburgring Langstrecken-Serie und des GT Masters aus. Der sechste NLS-Lauf am kommenden Wochenende (24.10) wurde abgesagt. „Aufgrund der Entwicklung des COVID-19-Infektionsgeschehens ergeben sich eine Woche vor der Veranstaltung zu viele Unwägbarkeiten“, erklärte VLN-Boss Ralph-Gerald Schlüter. Auch das ADAC GT Masters hat seinen sechsten Lauf (30.10./ 1.11.) von Zandvoort auf den Lausitzring verlegt.



NICO MEYER

Ehrenrunde

Heck lass nach: MSa-Reporter Kuhn an der Seite von Neuville

Die Chance, im Renntempo durch das Militärgelände von Baumholder zu toben, ist äußerst gering. Und nach der Absage der Rallye Deutschland könnte der Ritt an der Seite von Thierry Neuville dort gar der letzte Auftritt eines World Rally Cars gewesen sein.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Bestellung an den Modellbauer meines Vertrauens ist raus. Geht es doch um jenes World Rally Car, das womöglich als letztes auf dem Truppenübungsplatz Baumholder unterwegs war. Besser noch, auf den Seitenscheiben des Hyundai i20 WRC prangte unter dem Namen von Thierry Neuville jener des Autors dieser Zeilen. Als Einziger bin ich im Sommer in den Genuss gekommen, an der Seite des Belgiers über die wohl berühmt-berüchtigsten Asphaltpisten der Rallye-WM – wenn man die geschundenen Panzerwege überhaupt als solche bezeichnen kann – im Wettbewerbstempo zu toben.

Ein einzigartiger Mix

Vor dem exklusiven Ritt müssen sich aber erst ein paar Schlagbäume öffnen. Schon auf der Anfahrt zum Serviceplatz zeigt sich die einzigartige Mischung aus breiten und engen, mal schnellen, mal kurvenreichen, zum Teil

> „Nicht die schnellen Passagen sind auf Baumholder das Problem, sondern die Bremspunkte vor den Ecken."
>
> Thierry Neuville

von Bäumen überwachsenen Passagen, und alles unterbrochen von scharfen Abzweigen und Kehren. Den Streckenrand zieren zumeist die allseits gefürchteten „Hinkelsteine", die sonst Panzer abhalten sollen, vom rechten Weg abzukommen.

Wie sehr sich die Strecken auf dem Militärareal von anderen Rallyepisten unterscheiden, lässt sich nirgend besser aufzeigen als auf der 4,8 Kilometer langen Teststrecke „Leitzenberg", die im Jahr 2007 als WP „Erzweiler", letztmalig Teil des deutschen WM-Laufs war.

„Hier haben wir alles dabei, von glattem, dreckigem und brüchigem Asphalt über Kopfsteinpflaster bis hin zu völlig kaputten Betonwegen", weiß Neuville. Den Rundkurs kennt der 32-Jährige von zahlreichen Testfahrten aus dem Effeff. Dennoch warnt er: „Baumholder ist komplizierter, als viele meinen. Das geht bei der Fahrwerksabstimmung los und hört beim Aufschrieb auf."

Gemeinsam mit seinem Copiloten Nicolas Gilsoul dreht Neuville eine Proberunde, es gilt die Bremsen und Reifen auf optimale Betriebstemperatur zu bringen



NICO MEYER

Ruhe vor dem Sturm: Neuville/Kuhn beim Reifenwechsel am Service



NICO MEYER

Waidmanns Eil: Mit 400 PS über die geschundenen Panzerwege

und sich ein Bild von den Streckenbedingungen zu machen. Nach wenigen Minuten kehrt das Duo zurück – vorne links Plattfuss. Während ich mit Gilsoul den Platz tausche, wechseln die Mechaniker den defekten Reifen. Kaum im Werkswagen festgezurrt, setzt der Vize-Weltmeister das Gespräch über die Gegensprechanlage fort.

„So ist Baumholder. Nicht die schnellen Passagen sind hier das Problem, sondern die Bremspunkte vor den engen Ecken. Man muss dort fürchterlich aufpassen, dass man keine scharfe Kante erwischt oder mit einem stehenden Rad über die spitzen Steine rutscht“, erklärt Neuville, während er die ersten hundert Meter bis zur imaginären Startlinie dazu nutzt, um mit zackigen Lenkbewegungen den neuen Pneu aufzuwärmen. „So, das müsste reichen. Legen wir los.“

Die Gefahr ist relativ

Der Hyundai-Pilot aktiviert die Startautomatik, gibt Vollgas und löst die Bremse. Das wütende Fauchen des gestressten Turboaggregats zerreißt die Sommerluft, und wir stürmen im knapp 400 PS starken WRC auf die erste Kurve zu. Aus gehobenem Autobahntempo bremst er die Fuhre brutal runter, lässt das Fahrzeugheck zentimetergenau um die Ecke schleudern, beschleunigt, und wir stürmen weiter. Das Vorlesen der Streckennotizen ist seit der Startlinie Geschichte. Tief beeindruckt von derlei Fahrzeugbeherrschung lausche ich der ruhigen Stimme meines Chauffeurs. „Eine saubere Linie ist hier das A und O, um im Dreck nicht wertvolle Zehntel zu verlieren.“ Sagt es – und zirkelt seinen Dienstwagen zentimetergenau zwischen massiven Hinkelsteinen, Mauern, Bäumen oder Straßengräben hindurch.

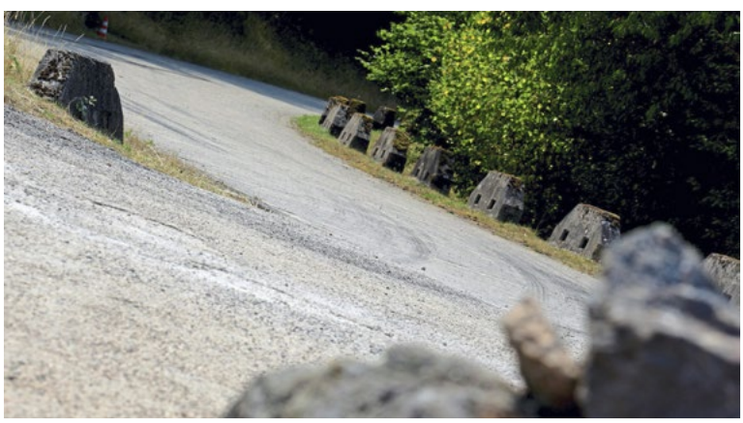
„Das hat einfach was“, frohlockt Neuville und stellt klar: „Viele glauben, die Strecken hier seien besonders gefährlich. Ich finde das nicht. Auf den Highspeed-Pisten in den finnischen Wäldern oder auf einer Passstraße bei der Monte abzufliegen, dürfte schlimmer sein.“ ■

Mit einer Fläche von rund 120 Quadratkilometern ist der Truppenübungsplatz größer als das Fürstentum Monaco.



NICO MEYER

Da schau her: Neuville zeigt eine kritische Stelle in der Anbremszone



NICO MEYER

Berühmt-berüchtigt: Die massiven „Hinkelsteine“ am Streckenrand



NICO MEYER

Seit 50 Jahren wird auf dem Truppenübungsplatz Baumholder Rallye gefahren. Doch ohne WM-Lauf könnten die Kultpisten der ehemaligen Hunsrück-Rallye für immer verloren gehen, fürchtet Abschnittsleiter Werner Rehles.

Von: **Reiner Kuhn**

Wenige Meter neben dem Service des Hyundai-Testteams steht ein Wohnmobil mit ein paar Klappstühlen davor. Doch statt es sich bequem zu machen, steht Werner Rehles am Streckenrand. „Normalerweise wäre ich gar nicht hier“, sagt er. „Aber wegen Corona wollte ich sehen, wie es läuft.“ Zwei WP-Leiter, zehn Funk- beziehungsweise Streckenposten und eine bereitstehende Ambulanz und ein Sicherheitsdienst für die Nacht hat der 72-Jährige für diesen Test organisiert. Ohne Rehles läuft in Sachen Rallye auf dem 12 000 Hektar großen Militärgelände nichts.

Organisator und Vermittler

Vor über 40 Jahren hat er mit dem Sportfahrer-Team Hunsrück (STH) aus Idar-Oberstein hier angefangen, erst als rechte Hand von Henning Wünsch bei der unvergessen Hunsrück-Rallye. Seit 15 Jahren ist er als Abschnittsleiter von Baumholder auch das Bindeglied zwischen der Kommandantur und dem Rallyeleiter des ADAC. Ob die regelmäßigen Instandsetzungszeiten oder der jährlich zu verlängernde Mitbenutzungsvertrag, Rehles weiß Bescheid. Mit ehrenamtlichen Helfern, „ob aus regionalen Fußball-, Karnevals- oder gar Boxvereinen“, kümmert er sich im Vorfeld des WM-Laufes um über 50 Dixi-Toiletten, 900 Hinweisschilder, 2000 Meter Absperrgitter, 4500 Eisenstangen oder elf Kilometer Zwirbelzaun. Damit beim WM-Lauf Kult-WPs wie die „Panzerplatte“ reibungslos ablaufen, sind über 500 Mitarbeiter im Einsatz. Doch nun herrscht Ruhe.

„Natürlich sind wir traurig und auch enttäuscht“, sagt Rehles und befürchtet, dass eine Pause von zwei oder drei Jahren zum Problem werden könnte. „Es ist nie gut, wenn sich auf so einem Gelände länger nichts tut und man Vereinbarungen womöglich mit neuem Gegenüber neu verhandeln muss.“ Die Sorge ist berechtigt. Denn noch ist unklar, ob sich der ADAC nach dem Abschied des aktuellen Sportpräsidenten Hermann Tomczyk im kommenden Frühjahr für 2022 überhaupt wieder um einen Platz im WM-Kalender bewirbt.



„Sollte es auf Baumholder irgendwie weitergehen, sind wir vom Sportfahrer-Team Hunsrück zur Stelle.“

Werner Rehles

Kleiner Lichtblick: Unter den drei kolportierten ADAC-Konzepten scheint eine Kombination aus den rheinlandpfälzischen Regionen Eifel, Nürburgring sowie dem Militär-Areal Baumholder die aussichtsreichste Variante – auch, weil dafür einige belegbare Zahlen vorliegen. Rehles wäre bereit und verweist auf die nächste Generation in seinem Heimatclub, die seit nunmehr vier Jahren die regionale Hunsrück-Junior-Rallye organisiert: „Sollte es hier irgendwie weitergehen, sind wir vom Sportfahrer-Team Hunsrück zur Stelle.“ ■



Verdammt lang her: Letzter Asphaltlauf war der Saisonauftakt in Monte Carlo

TOYOTA

Rallye-WM

Fieberkurven

Trotz dramatisch steigender Corona-Fälle steht die Ypern-Rallye in Belgien weiter auf dem WM-Plan. Toyota hat deshalb seine Topfahrer Evans und Ogier für einen Testlauf im Risikogebiet genannt.

Von: **Reiner Kuhn**

Vier Wochen vor der Ypern-Rallye (19.–22.11.), spitzt sich die Gesundheitslage in Belgien dramatisch zu. Doch der Veranstalter bleibt zuversichtlich und verkündete die Zusammenarbeit mit dem Jan Yperman Hospital in Ypern.

Um die Asphalt-Rallye sicherzustellen, will man dort neben dem normalen Krankenhausbetrieb in der Woche vor dem WM-Lauf 2500 Corona-Tests an Teilnehmern und Mitarbeitern durchführen. „Derzeit gibt es kein Problem seitens der belgischen Behörden“, gibt sich auch FIA-Rallyedirektor Yves Matton weiter optimistisch, dass die siebte von acht geplanten WM-Runden in seiner Heimat steigt.

Vor allem Toyota sieht sich in der Zwickmühle. Zwar führt Elfyn Evans die Fahrer-WM vor seinem Teamkollegen Sébastien Ogier an, in der Hersteller-Wertung ist Hyundai aber mit sieben Punkten Vorsprung vorbeigezogen. „Um uns auf die beiden ausstehenden WM-Läufe vorzubereiten, müssen wir ins Ausland, denn auf unserem Testareal in Finnland haben wir keine Asphaltstrecken“, erklärt Toyota-Teamchef Kaj Lindström und bestätigt nun, dass man seine beiden Top-Piloten am kommenden Wochenende für einen Proberitt zur Hemicuda-Rallye ins Risikogebiet Belgien schickt.

Rund um das flämische Koekelare, unweit von Ypern, stehen dort acht Wertungsprüfungen mit knapp 90 WP-Kilometern auf dem Programm. Ebenfalls dabei: Hyundais WRC2-Junioren Ole Christian Veiby und Nikolay Gryazin. Deren Werkskollege Craig Breen soll im i20 WRC zeitgleich rund 200 Kilometer südöstlich bei der über knapp 160 WP-Kilometer führenden Süd-Belgien-Rallye ausrücken.

Alles vorbehaltlich, dass die regionalen Behörden oder die Regierung in dieser Woche nicht noch kurzfristig die Reißleine ziehen und die Rallyes absagen. ■

Rallye-WM

Neue Startabstände

Die FIA hat einige neue Regeländerungen verabschiedet. Unter anderem starten die WRC-Fahrer – statt wie bisher mit zwei – ab sofort mit drei Minuten Abstand.

Die Verabschiedung des WM-Kalenders für 2021 durch den FIA-Weltrat und dessen Verkündung standen vergangene Woche klar im Fokus. Doch daneben beschloss die FIA weitere Regelanpassungen. Konnten bei WM-Läufen die Rallyeleiter die Startabstände bisher schon anpassen, wurden die Mindestintervalle für Prioritätsfahrer 1 nun offiziell geändert: Statt zwei Minuten sind für Werkspiloten mit aktuellen World Rally Cars ab sofort drei Minuten Abstand obligatorisch, egal ob bei Schotter oder Asphaltläufen.

Gut für den Nachwuchs und Amateure: Ab 2021 werden bei internationalen FIA-Wettbewerben R3-Modelle wie der Citroën DS3 und Renault Clio in der RC4-Klasse mit den neueren Rally4-Modellen von Ford, Peugeot und bald auch Opel gewertet. ■ RK



ROESELER

Gegen Staubwolken: Drei Minuten Abstand

Kundensport

Hyundai legt nach

Mit dem i20 N Rally2 präsentiert Hyundai ein komplett neues Kundensportmodell. Nun beginnen die Testfahrten, ab Sommer 2021 die Auslieferung.

Überraschung aus Alzenau. Fünf Jahre nach dem Debüt seines ersten Kundensportmodells präsentiert Hyundai einen Nachfolger des in den vergangenen Monaten massiv weiterentwickelten i20 R5. Abgesehen vom sequenziellen Fünfganggetriebe sollen die Designer und Ingenieure nahezu alle Teile und Komponenten, einschließlich des 1,6-Liter-Turbomotors und des Fahrwerks, neu konstruiert haben.

Ende des Monats beginnt ein umfangreiches Testprogramm für den auf dem brandneuen i20 N basierenden Rally2-Ableger. Die endgültige Homologation und die Auslieferung sind für Sommer 2021 geplant, dann können Kunden das neue Kundensportmodell in nationalen und kontinentalen Serien sowie der WRC3 und WRC2 einsetzen. ■ RK



HYUNDAI

Ab ins Gelände: Für den neuen Hyundai i20 N Rally2 beginnt die Testphase



Perfektes Rennen: Timmy Hansen schlägt Johan Kristoffersson

FIA WRX

Hansen ist zurück

Weltmeister Timmy Hansen holte beim vierten Doppellauf des Jahres seinen ersten Saison-Sieg. In der Teamwertung ist sein Peugeot-Team wieder im Geschäft. Einen ordentlichen Dämpfer erhielt das KYB-Audi-Team mit Mattias Ekström.

Von: **Markus Stier**

Noch stiller und leiser als der Rückzug von WM-Vermarkter IMG nach nur acht von 20 Jahren Vertragslaufzeit verschwand der im Frühjahr hastig ins Corona-Ersatzprogramm aufgenommene Lauf im portugiesischen Montalegre wieder aus dem Kalender. Stattdessen wurde das vierte Renn-Wochenende der Saison in Barcelona wie die anderen zuvor als Doppellauf ausgetragen.

Vor infektionsbedingt leeren Rängen des Grand-Prix-Kurses in Katalonien feierten die Titelverteidiger ihre Wiederauferstehung: Nach einer ausgiebigen Testwoche erhöhte man die Motorleistung ein bisschen in Richtung Verträglichkeitsgrenze und verbesserte vor allem die Traktion des Peugeot 208.



FIA WRX

Ungestraft: Kristoffersson schickt Bakkerud unabsichtlich ins Aus

Schwierige Abstimmung

Das zahlte sich vor allem in den kühlen Morgenstunden des katalanischen Herbstes aus. Bei anfangs eher feuchtem Untergrund wurde die Strecke nicht wie gewohnt schneller, sondern nur schmutziger. Wenn die Sonne Gas gab, tauchte ein anderes Problem auf, denn aus Schotter wurde Staub: „Wahnsinnig schwer, sich darauf einzustellen“, klagte Hansen-Rivale Andreas Bakkerud, der im Renault Mégane trotzdem eine starke Leistung zeigte und am Samstag eines von drei Qualifyings gewann.

Im Renault-Lager von Guerlain Chicherit hatte man im Vorfeld dringende Hausaufgaben erledigt. Konsequenz der Testtage: Rückzug der beiden Clios des B-Teams „Unkurropted“ mangels Konkurrenzfähigkeit und Verbesserung der drei Méganes, was mit Anton Marklunds Podiumsrang am Sonntag auch Früchte trug.

Es wäre noch mehr drin gewesen, wäre Bakkerud im Finale am Sonntag von der Pole startend nicht vom daneben davonsprintenden Kristoffersson in die Reifenstapel geschickt worden. „Ich dachte, er wäre hinter mir“, entschuldigte sich der Tabellenführer. Was wie eine Ausrede klang, bestätigte der Verunfallte, der nach einem Dreher noch vom unschuldigen Robin Larsson in der Flanke getroffen wurde: „Es war ein normaler Rennunfall“, gestand Bakkerud, der wohl etwas spät auf der Bremse stand.

Komfortabler Vorsprung

So feierte Kristoffersson seinen vierten Saisonsieg und den Ausbau des Punktekontos auf Ekström auf 27 Punkte. Bei noch zwei ausstehenden Rennen ein ordentliches Polster, denn Ekström versaute ein schwer zu findendes Kupplungsproblem die Starts am Samstag und eine Antriebspanne das Finale am Sonntag, so waren nicht mehr als ein fünfter und ein vierter Rang drin. Teamkollege Robin Larsson erreichte nach Aufhängungsbruch am Samstag das Halbfinale nur, weil Paydriver Enzo Ide dem 13. der Quali seinen Platz überließ.

Der Vorsprung des schwedischen Audi-Teams auf die erstarkte Hansen-Truppe schmolz von 43 auf 16 Zähler, womit es in der Teamwertung noch einmal spannend werden könnte.

Timo Scheider konnte nach Pannen am Samstag und Verkehr am Sonntag nicht glänzen, behauptet aber Tabellenrang 8.

Farblos blieb die Hyundai-Truppe von Marcus Grönholm. Sohn Niclas bekam den i20 nie unter Kontrolle und rutschte hinter Timmy Hansen auf WM-Rang 4. Der konnte sein Glück nach dem Sieg am Samstag kaum fassen und sprach ergriffen mit Blick auf seinen vermutlichen Nachfolger Kristoffersson: „Wir haben diesen Polo so viele Jahre vor uns hergejagt und heute den Unschlagbaren geschlagen.“ ■

HALBFINALE 1

Rennen 7, Samstag 17. Oktober

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Ekström	Audi S1
3.	Bakkerud	Renault Mégane
4.	Timerzyanov	Hyundai i20
5.	Benett	Mini Cooper
6.	Scheider	Seat Ibiza

HALBFINALE 2

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Grönholm	Hyundai i20
4.	Marklund	Renault Mégane
5.	Larsson	Audi S1
6.	Doran	Renault Mégane

FINALE

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

HALBFINALE 1

Rennen 8, Sonntag 18. Oktober

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	Ekström	Audi S1
3.	Larsson	Audi S1
4.	K. Hansen	Peugeot 208
5.	Scheider	Seat Ibiza
6.	Karai	Audi S1

HALBFINALE 2

1.	Bakkerud	Renault Mégane
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Marklund	Renault Mégane
4.	Grönholm	Hyundai i20
5.	Timerzyanov	Hyundai i20
6.	Ide	Audi S1

FINALE

1.	Kristoffersson	VW Polo
2.	T. Hansen	Peugeot 208
3.	Marklund	Renault Mégane
4.	Ekström	Audi S1
5.	Bakkerud	Renault Mégane
6.	Larsson	Audi S1



FIA WRX

Weltmeister Timmy Hansen: Den Unschlagbaren geschlagen

MEISTERSCHAFTSSTAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	219 Punkte
2.	Mattias Ekström	192
3.	Timmy Hansen	163
4.	Niclas Grönholm	147
5.	Kevin Hansen	135
6.	Robin Larsson	122

MEISTERSCHAFTSSTAND TEAMS

1.	KYB JC Audi	314 Punkte
2.	Hansen Peugeot	298
3.	GRX Hyundai	228



WTCR

Dem Münnich-Team gelang am Hungaroring erstmals ein Dreifach-Erfolg

Das Honda-Triple

Hondas Speerspitze Esteban Guerrieri holte am Hungaroring zwei Poles und zwei Siege in drei Rennen. Seinem Münnich-Team gelang im dritten Lauf gar ein Dreifachsieg. Yann Ehrlacher (Lynk & Co) konnte trotzdem seine Tabellenführung ausbauen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ging harzig los für den amtierenden Vize-Champion. Ein Motorschaden beim Saisonauftakt in Zolder kostete bereits wichtige Punkte. Ein Laufsieg am Nürburgring brachte den Argentinier zurück ins Spiel, am Slovakiaring übernahm er zumindest in der Honda-internen Hackordnung wieder die Spitze.

In Ungarn setzte Guerrieri den Aufwärtstrend eindrucksvoll fort. Im Qualifying auf noch feuchter Strecke holte er sich sowohl für den ersten als auch den dritten Lauf die Pole-Position, während Lokalmatador und WTCR-Rookie Bence Boldizs (Cupra) die Reversed-Pole für Lauf zwei einheimste. Ins dritte Quali-Segment zogen gar alle vier Münnich-Honda ein. Weil Mikel Azcona (Cupra) dort seinen Slot für die schnelle Runde verpasste, besetzte Honda letztlich die beiden ersten Startreihen.

Teamwork im zweiten Lauf

Der Sonntag brachte dann wie schon am Slovakiaring alle drei Rennen mit sich. Und so deutlich, wie es am feuchten Samstag aussah, stellten sich die Kräfteverhältnisse auf trockener Strecke nicht mehr dar. Guerrieri behielt im ersten Lauf die Spitze, konnte sich jedoch nicht von Verfolger Ehrlacher absetzen. „Nach zwei oder drei Runden kannte ich Yanns Pace und wusste, in welchen Kurven er seine Stärken hat“, berichtete Guerrieri, der den Titelfavoriten über zwölf Runden in Schach hielt und seinen zweiten Saisonerfolg einfuhr. „Das war ein guter Start in einen langen Tag!“

Rennen zwei ging dann wie erwartet zugunsten von Ehrlacher aus. Schon am Start knackten Yvan Muller und Ehrlacher Pole-Mann Boldizs. Und natürlich überließ der Onkel seinem Neffen kurz danach die Führungsarbeit. Einen besseren Geleitschutz in Richtung dritter Saisonsieg konnte sich der 24-Jährige nicht wünschen. „Yvan hat mich vorbeigelassen und mir danach Rückendeckung gegeben, das war echtes Teamwork“, sagte Ehrlacher.

Mit einem zweiten Platz und einem Sieg im Gepäck ließ der Elsässer es dann auch im dritten Lauf eher gemächlich angehen.



WTCR

Lauf zwei: Ehrlacher (l.) bekam Unterstützung von Onkel Yvan Muller

P8 reichte nach den zwei starken Ergebnissen, um unter dem Strich seinen Vorsprung in der Fahrerwertung sogar auszubauen. Denn die Audi-Fraktion, die bei den ersten drei Events so stark auftrumpfte, war am Hungaroring nicht konkurrenzfähig. Insgesamt 80 kg (!) Zuladung, davon 20 kg als Ausgleich für das alte Motorsteuergerät, wogen zu schwer.

Gruber: Punkt beim Debüt

So ist nun Guerrieri der erste Verfolger. Er führte im dritten Lauf einen Honda-Dreifachsieg an. Lediglich Attila Tassi, der in der ersten Kurve einen Treffer kassierte, fiel etwas zurück und landete am Ende noch auf P6. „Eine perfekte Belohnung für die harte Arbeit der Mechaniker in der vergangenen Woche“, befand Münnich-Teammanager Dominik Greiner. Tatsächlich hatten die Mechaniker bereits am Montag das Ersatzauto für Néstor Girolami nach dessen Unfall am Slovakiaring fix und fertig hergerichtet.

Ebenfalls aus deutschsprachiger Sicht erfreulich: Luca Engstler wurde als bester Hyundai-Pilot im ersten Lauf auf P8 gewertet. Nico Gruber, der als Ersatzmann von Nicky Catsburg (der beim Petit Le Mans fuhr) sein WTCR-Debüt gab, holte im zweiten Lauf mit Platz 15 den ersten Weltcup-Punkt. ■



WTCR

„Nach zwei oder drei Runden kannte ich Yanns Pace und wusste, in welchen Kurven er seine Stärken hat."

Esteban Guerrieri

HUNGARORING (H), 1. RENNEN

8. von 16 Läufen, 12 Runden à 4,381 km (22 gestartet, 21 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	23.12,376 min
2.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,500 s
3.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1,105 s
4.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,759 s
5.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 2,318 s
6.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 2,619 s
7.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,608 s
8.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 4,514 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 5,223 s
10.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 5,412 s

Schnellste Runde: 1.53,620 min (Michelisz)

HUNGARORING (H), 2. RENNEN

9. von 16 Läufen, 14 Runden à 4,381 km (22 gestartet, 18 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	29.04,903 min
2.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,496 s
3.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 2,128 s
4.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 2,773 s
5.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 4,935 s
6.	Bence Boldizs (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 6,247 s
7.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 6,657 s
8.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 6,992 s
9.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 7,676 s
10.	Gilles Manus (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 9,048 s

Schnellste Runde: 1.53,919 min (Michelisz)

HUNGARORING (H), 3. RENNEN

10. von 16 Läufen, 15 Runden à 4,381 km (22 gestartet, 21 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	28.48,553 min
2.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 0,478 s
3.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 0,869 s
4.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 1,715 s
5.	Jean-Karl Vernay (F), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 2,055 s
6.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 3,354 s
7.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 3,654 s
8.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,707 s
9.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,262 s
10.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 9,476 s

Schnellste Runde: 1.53,935 min (Monteiro)

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	169 Punkte
2.	Guerrieri	147
3.	Muller	114
4.	Girolami	106

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	283 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	253
3.	Comtoyou DHL	193
4.	Cyan Performance	146

STAND TROPHY

1.	Vernay	78 Punkte
2.	Coronel	70
3.	Berthon	53

STAND ROOKIES

1.	Magnus	245 Punkte
2.	Boldizs	161
3.	Engstler	136

ADAC TCR Germany Spielberg

Heimvorteil ausgenutzt

Nachdem am Sachsenring die Fugel-Brüder groß auftrumpften, sicherte sich Harald Proczyk (Hyundai) bei seinem Heimspiel in Spielberg mit einem Sieg und P2 die Tabellenführung. Ein Laufsieg ging an Antti Buri (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Engstler-Pilot Buri war schon am Samstag als Erster über den Zielstrich gefahren, nachdem ihm Proczyk in der Schlussphase mächtig zugesetzt hatte. Eine lokale gelbe Flagge in den letzten zwei Runden nahm etwas Brisanz aus dem Duell, denn Proczyk ging augenscheinlich etwas mehr vom Gas. Buri fuhr dagegen gar eine persönliche Bestzeit. Klarer Fall: Strafe! Genauer gesagt, setzte es eine 30-Sekunden-Zeitstrafe, die den eigentlich siegreichen Finnen auf P5 zurückfallen ließ.

„Das war natürlich eine große Enttäuschung, weil wir viele wichtige Punkte verloren haben", war Buri auch nach seinem Sieg im zweiten Lauf noch zerknirscht. „Aber am Sonntag konnten wir eine gute Antwort geben. Es überwiegt das gute Gefühl", relativierte er.

Tatsächlich gab es am Sonntagserfolg für Buri nichts zu mäkeln. Schon am Start fuhr er vom sechsten Startplatz bis auf P2 vor und hatte nur noch den als Tabellenführer angereisten Dominik Fugel (Honda) vor sich. Als Gruber-Ersatzmann Mitchell Cheah (Hyundai, Samstag P2) ausrollte, gab es eine frühe Safety-Car-Phase. Kurz nach dem Restart schnappte Buri sich die Führung und fuhr diesmal wirklich zum zweiten Saisonsieg vor Proczyk und Dominik Fugel.

Drei Fahrer in 17 Punkten

Letzterer musste am Samstag sogar fast eine Nullrunde hinnehmen. Nach einem Motorwechsel startete der Chemnitzer vom letzten Startplatz. Im Rennen beschädigte er sich bei seiner Aufholjagd das Auto, musste zur Reparatur an die Box und hatte Glück, das Rennen in Wertung zu beenden. Bei nur 15 Startern und auf P14 als letzter Gewerteter im Ziel gab es noch zwei Punkte.

Das reichte aber nicht, um die Tabellenführung zu verteidigen. Schon P2 hätte Proczyk zur Spitze gereicht, nach der Beförderung zum Sieger natürlich umso mehr. Mit dem Sonntagsergebnis wurde der Abstand noch größer. „Ich bin glücklich, zu Hause hat man vielleicht etwas mehr Glück", resümierte der Knittelfelder, der nach dem Titel 2018 und dem Vizetitel 2019 die Meisterschaft fest im Blick hat. Mit 175 Punkten liegt er zwölf vor Dominik Fugel und 17 vor Buri. Die nächste Saisonstation wurde von Zandvoort an den Lausitzring verlegt. Dort holte Fugel beim Auftakt schon einen Sieg. ■



ADAC

Heimvorteil ausgespielt und Tabellenführung übernommen: Hari Proczyk



Aberdein (verdeckt) fuhr Scherers Audi ins Heck. Der Schweizer kegelte dann Frijns (r.) ins Aus

Der Kannibale von

Vier Siege in acht Tagen – das ist ein Novum in der DTM. René Rast kannte mit der Konkurrenz keine Gnade. Im Radsport hängt man solchen Typen den Spitznamen „Kannibale“ an. Rast braust dem dritten Titel entgegen. Realistisch betrachtet kann ihm nur noch Nico Müller gefährlich werden. Robin Frijns hat sich nach einem unverschuldeten Unfall aus dem Kreis der Titelaspiranten verabschiedet. Weitere Zolder-Highlights: Der feine dritte Platz von BMW-Privatier Robert Kubica und die erste Pole von Ferdinand Habsburg.

Von: **Claus Mühlberger**

Lieber bin ich der Jäger als der Gejagte“, meinte René Rast vor dem Start zum Samstagsrennen. „Denn als Gejagter kannst Du eigentlich nur verlieren.“ Der zweimalige Meister wirkte dabei so entspannt und locker, als würde er gerade mit der Familie zum Wochenendausflug starten und nicht zu einem beinharten Duell um den Fahrertitel in der DTM.

Die beiden Siege am letzten Wochenende in Zolder gaben Rasts Selbstbewusstsein ordentlich Extra-Boost, und beim zweiten Zolder-Gastspiel machte er genauso weiter, wie er am Sonntag zuvor aufgehört hatte – mit zwei Siegen. Im Radsport nennt man solch gnadenlos dominante Typen seit der Ära des Belgiers Eddy Merckx „Kannibalen“.

112 Punkte – das ist die maximal erreichbare Ausbeute bei vier DTM-Rennen. In den acht Tagen von Zolder raffte der Nimmersatt aus Minden nicht weniger als 109 Punkte zusammen. Nur drei Punkte fehlten ihm zur Idealpunktzahl. Damit drehte Rast das Machtgefüge in der Meisterschaft geschwind auf links. Aus einem beträchtlichen Rückstand von 47 Punkten auf Markenkollege Nico Müller machte er in der

> „Es ist ein wahnsinnig gutes Gefühl, das Ding innerhalb von eineinhalb Wochen komplett zu drehen. Das Saisonfinale wird ein Krimi.“
>
> René Rast

belgischen Provinz Limburg einen beruhigenden Vorsprung von 19 Zählern.

Speziell das Sonntagsrennen war eine pure Machtdemonstration von Rast. Nach einer turbulenten Anfangsphase, als er sich noch hinter den Polesitter Ferdinand Habsburg einreihen musste, zeigte er seine Extraklasse beim Reifenstopp, als Habsburg an die Box fuhr und einen „Undercut“ versuchte. Ein kleiner Zwischenspurt – und schon war Rast wieder Erster. Dies, obwohl der Wechsel der vier Hankooks von den Rosberg-Männern eher behäbig erledigt wurde, in knapp acht Sekunden. Auf der Box-Out-Runde, die wegen der kalten Reifen besonders heikel ist, war Habsburg übrigens sogar um drei Zehntelsekunden schneller als der zweifache Champion. Rast verbrachte einen nur scheinbar ruhigen Nachmittag an der Spitze des Felds. Das aus der Cockpit-Perspektive stellte sich anders dar: „Es war ein schwieriges Rennen, bei dem viel hätte schiefgehen können.“

Nico Müller, der normalerweise zur Gattung der Sonnyboys gehört, zeigte in Zolder ein ganz anderes Gesicht – aus gutem Grund. Denn es waren ausgerechnet Audi-Markenkollegen, die dem Schweizer übel mitspielten. Am Samstag drängte ihn der immer wieder durch ungelenke Aktionen auffallende Harrison Newey ins Aus. Müller fiel bis auf Platz 15 zurück, konnte aber nur noch Platz 6 und somit acht Punkte retten, nachdem er sich eine halbe Stunde lang am überraschend starken Landsmann Fabio Scherer die Zähne ausbiss. „Unglaublich, was alles schieflaufen kann“, stöhnte Müller.

Am Sonntag platze Müller dann der Kragen: „Fucking idiot!“,



DTM

Zolder

„Die Pole-Position fühlt sich noch krasser an als das Podium am Samstag. Cool, dass ich das auf den letzten Drücker herausholte."

Ferdinand Habsburg

bellte er in den Boxenfunk, nachdem ihn Jamie Green abgedrängt hatte. Abt-Teamchef Thomas Biermaier gestikulierte wild in Richtung Rosberg-Box, wohl weil er ein Komplott der Pfälzer Truppe gegen seinen Schützling witterte. Green ist bekanntlich Rasts Teamkollege. Nach einer Cooldown-Phase richtete Müller dem Briten aus: „Für Jamie sind die guten Tage wohl vorüber."

Frijns rausgekegelt

Frust schob auch Robin Frijns, der dritte Titelaspirant: Der Holländer wurde unschuldig ins Aus gekegelt. Übeltäter war BMW-Fahrer Jonathan Aberdein, der in der zweiten Runde Mühe hatte, das Bremspedal zu finden. Deswegen knallte er im Kampf um Platz 5 wuchtig ins Heck von Fabio Scherers Audi. Der wiederum rumpelte in die Flanke des RS 5 von Frijns. Der Holländer, temperamentsmäßig eher als Kaltblüter einzustufen, brummte missmutig: „Für mich ist die Meisterschaft wohl gelaufen."

Zu den Gewinnern von Zolder gehörte Ferdinand Habsburg, ein Urenkel des letzten österreichischen Kaisers. Der 23-Jährige zierte 2019, damals für Aston Martin arbeitend, noch das Tabellenende. Beim Samstagsrennen fuhr Habsburg im Audi des privaten belgischen WRT-Teams als Dritter erstmals aufs Podium. Tags darauf setzte er die Trainingsbestzeit. „Das fühlt sich fast noch krasser an."

Die BMW-Fahrer mussten sich wieder einmal mit den Krumen begnügen, die beim großen Audi-Gelage vom Esstisch herunterfielen. Ausgerechnet Robert Kubica nutzte am Sonntag die Gunst der Stunde, als nach zwei Runden schon sechs Autos unfallbedingt ausgeschieden waren. Der Pole stoppte extrem spät – eine weise Entscheidung. Kubica wurde Dritter – und bekam viel Applaus, auch von Ex-Formel-1-Kollege Timo Glock: „Robert hat sich von Rennen zu Rennen mehr herangetastet und jetzt den verdienten Lohn bekommen." ■



AUDI

Rast setzte sich mit zwei Siegen deutlich von Markenkollege Müller ab



AUDI

Ferdinand Habsburg sicherte sich erstmals eine Pole-Position in der DTM



DTM

Robert Kubica fuhr im privat eingesetzten BMW erstmals aufs Podium



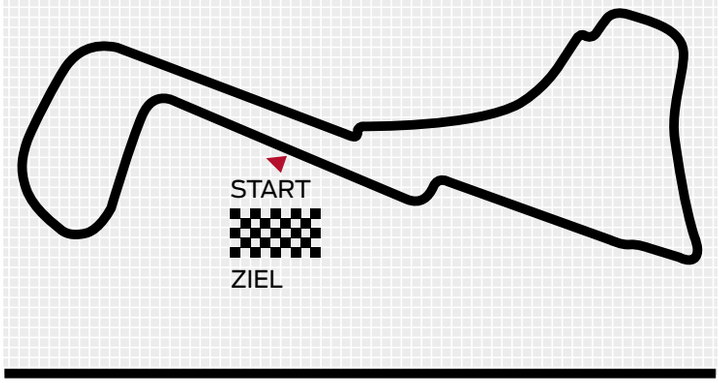
DTM

Insgesamt drei Mal formierte sich das Feld in Doppelreihe zum Restart

DTM 2020 RESULTATE

ZOLDER (B) 4,000 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	René Rast	1.18,843 min
2.	Ferdinand Habsburg	+ 0,043 s
3.	Robin Frijns	+ 0,260 s
4.	Jonathan Aberdein	+ 0,276 s
5.	Jamie Green	+ 0,297 s
6.	Harrison Newey	+ 0,320 s
7.	Philipp Eng	+ 0,474 s
8.	Nico Müller	+ 0,569 s
9.	Fabio Scherer	+ 0,592 s
10.	Mike Rockenfeller	+ 0,608 s
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,844 s
12.	Robert Kubica	+ 0,854 s
13.	Timo Glock	+ 0,970 s
14.	Marco Wittmann	+ 1,121 s
15.	Lucas Auer	+ 1,157 s
16.	Benoît Tréluyer	+2,189 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Ferdinand Habsburg	1.18,879 min
2.	René Rast	+ 0,069 s
3.	Robin Frijns	+ 0,105 s
4.	Fabio Scherer	+ 0,133 s
5.	Nico Müller	+0,156 s
6.	Jonathan Aberdein	+ 0,184 s
7.	Jamie Green	+ 0,222 s
8.	Philipp Eng	+ 0,454 s
9.	Mike Rockenfeller	+0,509 s
10.	Robert Kubica	+ 0,533 s
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,583 s
12.	Harrison Newey	+ 0,598 s
13.	Lucas Auer	+ 0,606 s
14.	Timo Glock	+ 0,661 s
15.	Marco Wittmann	+ 0,846 s
16.	Benoît Tréluyer	+ 1,322 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Zolder (B): 17.10.2020; 15. von 18 Läufen;
41 Runden à 4,000 km = 164,000 km
16 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 9 Grad, wolkig
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.18.843 min = 182,6 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (NL), Audi RS 5, 1.20,396 min = 179,113 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	58.10,281 min	25 +3*
2.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 0,877 s	18 +1*
3.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 22,790 s	15 +2*
4.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 26,462 s	12
5.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 34,695 s	10
6.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 35,154 s	8
7.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 36,041 s	6
8.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 42,515 s	4
9.	Timo Glock (D))	BMW/RMG	+ 42,985 s	2
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 1.11,634 min	1
11.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 1.14,729 min	0
12.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 1.17,833 min	0
13.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 1.12,156 min	0
14.	Benoît Tréluyer (F)	Audi/Phoenix	- 1 Rde.	0
NC	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	- 23 Rdn.	0
NC	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	- 37 Rdn.	0

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

ERGEBNIS RENNEN 2

Zolder (B): 18.10.2020; 16. von 18 Läufen;
40 Runden à 4,000 km = 160,000 km
16 Fahrer gestartet, 10 gewertet; Wetter: 10 Grad, wolkig
Pole-Position:
#62 Ferdinand Habsburg (A), Audi RS 5, 1.18,879 min = 182,5 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast (NL), Audi RS 5, 1.20,140 min = 179,686 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	1:00.29,767 h	25 +2*
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 11,500 s	18
3.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 25,762 s	15
4.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 29,572 s	12
5.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 30,209 s	10
6.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 31,971 s	8
7.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 33,095 s	6
8.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 47,199 s	4
9.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 47,651 s	2
10.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	- 1 Rde.	1 +3*
NC	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	- 34 Rdn.	0
NC	Benoît Tréluyer (F)	Audi/Phoenix	- 34 Rdn.	0
NC	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	- 35 Rdn.	0
NC	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	- 38 Rdn.	0
NC	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	- 38 Rdn.	0
NC	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	- 39 Rdn.	0 +1*

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



DTM

Auf der letzten Rille: Harrison Newey (Audi) bremste sich die Räder eckig

STAND FAHRER

1.	Rast	304 Punkte
2.	Müller	285
3.	Frijns	263
4.	Rockenfeller	117
5.	Glock	116
6.	Van der Linde	105
7.	Wittmann	95
8.	Duval	88
9.	Habsburg	68
10.	Green	67
11.	Auer	51
12.	Eng	45
13.	Aberdein	45

STAND HERSTELLER

1.	Audi	1102 Punkte
2.	BMW	469

STAND TEAMS

1.	Audi Sport Team Abt	548 Punkte
2.	Audi Sport Team Rosberg	371
3.	BMW Team RMG	211
4.	Audi Sport Team Phoenix	205
5.	BMW Team RBM	150
6.	WRT Team Audi Sport	103
7.	BMW Team RMR	96

auto motor und sport

GEWINNE
GEWINNE
GEWINNE

BEST CARS 2021



Mazda MX-30



Skoda Enyaq iV 80



Porsche Taycan 4S

BEST CARS 2021 – DIE LESERWAHL VON AUTO MOTOR UND SPORT.

Jetzt mitmachen und einen dieser drei Traumwagen gewinnen.

Alle Infos im aktuellen Heft. Jetzt im Handel!

Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen.





MOTORSPORT IMAGES

Abschieds-Sieg

Das 1000-km-Rennen in Bathurst war erstmals seit dem Jahr 2000 wieder Saisonfinale bei den Supercars. Shane van Gisbergen und Garth Tander bescherten Holden beim werksseitigen Ausstand den umjubelten Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich war alles schon vor dem großen Saisonhighlight entschieden. Scott McLaughlin (Ford) hatte sich vorzeitig die Fahrerkrone gesichert – zum dritten Mal in Folge – und in der Teamwertung hätte beim DJR Team Penske schon vieles schieflaufen müssen, um nicht den Titel zu holen. Die letzte Titelentscheidung fiel in der 33. von 161 Runden, als Rekordmeister Jamie Whincup seinen Holden Commodore in der Anfahrt zum Abschnitt „Cutting“ in die Wand schmiss und ausschied. Damit konnten seine Triple-Eight-Teamkollegen Van Gisbergen/Tander alleine nicht mehr genügend Punkte einfahren, um „DJRTP“ noch einzuholen.

In einem sonst relativ ruhigen Rennen wurde es im Finish noch einmal eng. Gleich zwei Safety-Car-Phasen in den letzten zehn Runden sorgten dafür, dass sich das ganze Feld noch mal zusammenschob. Shane van Gisbergen, der sich kurz vor Rennhalbzeit bei Nieselregen, aber auf Slicks, in Führung schob, musste sich mit Pole-Mann Cameron Waters (Ford) auseinandersetzen. Doch der Champion von 2016 ließ in den letzten drei Runden nach dem Restart nichts mehr anbrennen und holte endlich seinen ersten Triumph am Mount Panorama. Für Fahrpartner Garth Tander war es bereits der vierte Sieg bei dem Prestige-Rennen.

Vorjahressieger McLaughlin landete gemeinsam mit Tim Slade auf dem 5. Platz, nachdem man zu Beginn sogar geführt hatte. Für den Neuseeländer ist die Rennsaison übrigens noch nicht beendet: Er gibt am Wochenende beim Saisonfinale der IndyCar Series in St. Petersburg sein Debüt in der Formelserie.

Im Vorfeld des Saisonabschlusses wurden auch die neuen technischen Regularien für 2022 vorgestellt. Eckdaten: Die Autos werden etwas schwächer, breiter und flacher, rund 100 kg leichter und erhalten einen engeren Bezug zum Serienmodell.

Blick in die Zukunft

Im Vorfeld des Saisonfinales gab es einen Ausblick in die Zukunft der Supercars-Serie. Die neuen Gen3-Fahrzeuge, die ab 2022 zum Einsatz kommen sollen, werden wieder mehr Relevanz zum Straßenfahrzeug aufweisen. So sollen etwa Türen oder Scheiben direkt vom Serienpendant übernommen werden können. Die Autos werden etwas schwächer, bei einer Ziel-Leistung von 600 PS aber auch rund 100 kg leichter. Zusätzlich wird Bauraum für ein künftig mögliches Hybrid-System geschaffen, wobei zunächst weiter mit reiner V8-Power gefahren werden soll. Die Kosten sollen um 30 bis 40 Prozent gegenüber den aktuellen Gen2-Autos sinken. Weiter soll es zudem viele Gleichteile geben, wie etwa Getriebe, Dämpfer und Hinterradaufhängung.

Nachdem Bathurst der letzte werksseitige Auftritt von Holden war (die Marke wird 2021 eingestellt), werden die Commodores zunächst privat weiter eingesetzt. Mit Einführung der neuen Regeln 2022 wird dann der Chevrolet Camaro das Supercars-Erbe im GM-Konzern antreten. Computerstudien des Camaro sowie des Mustang auf Basis der neuen Regeln wurden auch schon gezeigt (siehe rechts). ■



SUPERCARS

Holden-Nachfolger: Chevy Camaro



SUPERCARS

2022er-Studie: Ford Mustang

1000 KM BATHURST 2020

1.	S. van Gisbergen/G. Tander* Triple Eight Race Engineering/Holden	6:10.56,114 h
2.	C. Waters/W. Davison* Tickford Racing/Ford	+ 0,866 s
3.	C. Mostert/W. Luff* Walkinshaw Andretti United/Holden	+ 1,609 s
4.	F. Coulthard/T. D'Alberto* DJR Team Penske/Ford	+ 2,162 s
5.	S. McLaughlin/T. Slade* DJR Team Penske/Ford	+ 2,711 s

*Co-Driver (nur Endurance-Rennen)

ENDSTAND FAHRER

1.	Scott McLaughlin (Ford)	2576 Punkte
2.	Cameron Waters (Ford)	2125
3.	Shane v. Gisbergen (Holden)	2095
4.	Jamie Whincup (Holden)	2049
5.	Chaz Mostert (Holden)	1958

DTM

Starts: Berger lenkt ein

Wenn 2021 die DTM mit GT-Fahrzeugen neu durchstartet, wird sich vieles ändern. Auch die Starts, die rollend erfolgen werden.

Von: **Michael Bräutigam**



DTM

Wie jetzt beim Restart: Die DTM startet mit GT3-Autos immer rollend

Bergers Vision einer GT-DTM wird immer weiter zurückgeschraubt. Von 600-PS-Autos und stehenden Starts war anfangs die Rede. Mehr Leistung ist schon länger vom Tisch, zumindest in dieser Größenordnung. Und auch beim Startprozedere lenkt der DTM-Primus mittlerweile ein. Die Bedenken der Hersteller, die dafür den Antriebsstrang ziemlich hätten umkrempeln müssen, haben sich also durchgesetzt.

Die Starts sollen nun so ablaufen wie die bereits jetzt praktizierten Restarts nach Safety-Car-Phasen – also in Zweierreihen und so, dass der Führende per Gaspedal entscheiden darf, wann das Rennen freigegeben ist.

Die Einstiegshürden für die Serie werden damit immer niedriger. Zwar stehen immer noch 100 000 Euro Nenngeld im Raum, doch angesichts des Gegenwerts ist das Interesse anscheinend trotzdem groß. Dass Audi die „GT3-DTM“ mit vier Kundenautos – die aber höchstwahrscheinlich mit Werksfahrern besetzt werden – unterstützen wird, hatte MSa bereits im August berichtet. Berger selbst spricht davon, dass BMW erst später im Jahr dazustoßen wird, wenn der neue M4 GT3 rennfertig ist. Vorab könnte er sich aber vorstellen, dass einige Teams bereits mit einem M6 starten. Dazu rechnet er fest mit Mercedes-Teams. Mit McLaren und Aston Martin stehe man in engem Kontakt. In Form von Ferrari und Ford (!) gebe es noch weitere Interessenten. ■

NACHRICHTEN

DTM: KEINE ZUSCHAUER BEIM SAISONFINALE

Die ITR hat gemeinsam mit der Hockenheim-Ring GmbH die Entscheidung getroffen, keine Zuschauer beim DTM-Saisonfinale (7./8. November) zuzulassen. „Die aktuelle Entwicklung der Covid-19-Pandemie lässt keine verlässliche Planung zu. Aus diesem Grund und zum Schutz unserer Zuschauer und Fans haben wir entschieden, auf einen Kartenverkauf zu verzichten“, sagte ITR-Geschäftsführer Marcel Mohaupt.

WTCR: WILDCARD FÜR DEN BESTEN ROOKIE 2019?

Johan Kristoffersson wurde 2019 bester Rookie in der WTCR. Aktuell ist er auf Kurs Richtung drittem Rallycross-WM-Titel. Für das WTCR-Finale in Adria steht nach MSa-Informationen eine Rückkehr des Schweden in den Weltcup bevor. Er soll dort einen Wildcard-Einsatz erhalten.

NASCAR

Logano löst erstes Finalticket

Joey Logano (Ford) setzte sich in Kansas gegen Tabellenführer Kevin Harvick (Ford) durch. Mit seinem Sieg steht er als erster Finalist für Phoenix fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieser Sieg kam genau zur richtigen Zeit. Zwei Mal hatte Logano in diesem Jahr schon gewinnen können, beide Male jedoch vor der Corona-Pause. Logano, der punktemäßig ein absoluter Wackelkandidat für den Final-Einzug gewesen wäre, macht sich mit seinem Sieg zum virtuellen Tabellenführer. Gemäß dem Playoff-Motto „Win and you are in“ machte er sein Finalticket klar, obwohl ihm in der Tabelle 51 Punkte auf den tatsächlichen Spitzenreiter Kevin Harvick fehlen.

Der war in Kansas auch der härteste Konkurrent. Bei der Runde der letzten Boxenstopps arbeitete die Penske-Crew bei Logano etwas schneller als die Ford-Kollegen von Stewart-Haas Racing. Das bescherte dem Meister von 2018 die Führung. Harvick machte für die letzten 45 Runden zwar mächtig Druck, fand aber keinen Weg vorbei. „Man muss es einfach nur wollen“, beschrieb Logano seinen verbissenen Kampf um den Sieg.

Kampf um Finaleinzug

Nach Punkten auf P4 liegend, wäre Chase Elliott (Chevrolet) momentan trotzdem nicht im Finale. Der Hendrick-Pilot gewann die erste Stage und holte auf P6 wichtige Zähler. Dennoch hat er die Mammutaufgabe vor sich, in den Rennen von Fort Worth und Martinsville mindestens einen der vor ihm platzierten Fahrer einholen zu müssen, sonst ist er beim Finale in Phoenix nur Statist.

Apropos Phoenix: Die eigentliche Paradestrecke von Harvick ist zumindest dieses Jahr auch ganz nach Loganos Geschmack. Genau dort holte er sich nämlich im März-Rennen den Sieg. ■



NASCAR

Finaleinzug zum frühestmöglichen Zeitpunkt: Kansas-Sieger Logano

NASCAR CUP SERIES

Kansas City/Kansas (USA)
33. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Kevin Harvick (USA)	Ford
3.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
4.	Brad Keselowski (USA)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
10.	Christopher Bell (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 33 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	4115 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	4094
3.	Keselowski (Ford)	4082
4.	Elliott (Chevrolet)	4074
5.	Logano (Ford)	4064
6.	Bowman (Chevrolet)	4055
7.	Truex Jr. (Toyota)	4051
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	4009
9.	Kyle Busch (Toyota)	2220
10.	A. Dillon (Chevrolet)	2212



Abgeräumt

Drei Monate und drei Tage brauchte Edwin Waldhier vom Gewinn des „Super Racers“ zu drei Titeln in der Porsche Sprint Challenge Central Europe. Eine Erfolgsgeschichte.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr geht nicht. Rund 100 Tage nach seiner überhaupt ersten Fahrt in einem Rennwagen ist Edwin „Eddy“ Waldhier dreifacher Meister in der Porsche Sprint Challenge Central Europe (PSCCE). Am 9. Juni 2020 saß er zum ersten Mal im Cockpit, am 12. September fand das Finale der PSCCE in Most statt. „Es ist einfach nur irre“, ist da der passende Kommentar des Sindelfingers, der nur ganz allmählich realisiert, dass er alles erreicht hat, was möglich war, nämlich alle möglichen Titel in der Serie.

Vor dem Finale in Tschechien lag der „Super Racer“ noch auf dem zweiten Tabellenrang in der Sprintwertung – zwei Punkte hinter dem Führenden. Somit war klar: Bei einem Sieg wäre Eddy auf jeden Fall Meister. Im Qualifying verpasste er die Pole-Position um 0,017 Sekunden. „Da fehlt mir einfach noch die Erfahrung auf neuen Reifen“, gibt der Schwabe zu. Doch ansonsten machte er alles richtig, obwohl er nach dem Start auf Rang 3 zurückfiel; kurze Zeit später hatte er erst den Titelrivalen Sascha Halek geknackt und im Rennverlauf auch Polesetter Marius Morosan hinter sich gelassen. Mit dem Laufsieg war der erste Titel gesichert.

Doppelsieg im Finale

Doch es sollte noch besser werden. Vor dem 100-Meilen-Rennen, das Waldhier wie gewohnt mit Teamkollege Jonas Greif (19) aus Dresden in Angriff nahm, waren auch die Titel in der Endurance- sowie Teamwertung in Reichweite. Greif leistete dabei zum zweiten Mal am Wochenende perfekte Vorarbeit. Schon in seinem Sprintrennen hatte er Halek, der als Einzelstarter auch jeweils beide Sprintrennen bestritt, hinter sich halten können und Waldhier damit die Chance eröffnet, den Titel in dessen Sprintrennen aus eigener Kraft einfahren zu können.

Im Endurance-Rennen hielt Greif auf Platz 2 Anschluss an die Spitze. Schon diese Position hätte zum Gewinn der beiden weiteren Wertungen gereicht, doch Waldhier setzte noch einen drauf, fuhr an die Spitze und bescherte dem „Junior Team Germany“ wie schon beim Saisonauftakt den 100-Meilen-Sieg.

„Vor gut 100 Tagen war ich ein Teilnehmer in dem Projekt. Zwischen damals und dem, was seither passiert ist, liegen Welten“, rekapituliert Waldhier, der die Nächte vor dem Finalwochenende in Most kaum Schlaf bekommen habe, so sehr flatterte das Nervenkostüm.

„Ich bin tierisch happy über die Titel, aber auch tierisch traurig, dass die Saison schon wieder vorbei ist. Ich kann mich nur bei allen Partnern bedanken. Und natürlich auch bei Robert und Walter Lechner. Sie haben mir immer den Rücken gestärkt und Tipps gegeben“, so Waldhier.

Der Senkrechtstarter

Die Lechner-Brüder, die mit dem Einstieg ins Super-Racer-Projekt selbst Neues gewagt hatten, ziehen bei so einer Erfolgsgeschichte natürlich ebenfalls ein positives Fazit. „Eddy ist nicht nur ein Super Racer, sondern – in Anlehnung an ein anderes großes Casting-Format – auch ein echtes Supertalent“, lobt Robert Lechner. „Wir wussten schon beim Finale im Juni, dass Eddy schnell ist. Die Frage war nur, wie es im Verkehr und mit allen Begleiterscheinungen des Wochenendes aussieht. Aber er hat einen per-



An der Spitze: Eddy Waldhier gewann am Salzburgring sein erstes Sprintrennen

JURTIN

fekten Job gemacht: keine Berührung, kein Dreher, kein Flaggenfehler, keine Linie überfahren. Es war leicht, mit ihm zu arbeiten, weil er schon so viel mitgebracht hat!“

Das ist umso beachtlicher, weil Waldhier weder im Kartsport noch im Simracing professionell aktiv war. Und für den neuen Dreifachmeister ist klar: „Ich werde alles daransetzen, dass ich auch über das Jahr hinaus ein Teil von Lechner Racing bleibe. Auf der Strecke konnte ich mich beweisen, jetzt geht es auf Sponsorensuche.“

Wie geht es jetzt weiter?

Weil das Lechner-Team sein Potenzial längst erkannt hat, ist eine weitere Zusammenarbeit nicht ausgeschlossen. „Uns hat Eddy überzeugt, jetzt muss er sein Umfeld überzeugen. Wir werden das Gespräch mit ihm und den Partnern suchen und schauen, was möglich ist – unabhängig von seinem Alter“, erklärt Robert Lechner. Mit 26 Jahren sei Waldhier nämlich bereits zu alt für ein klassisches Nachwuchsförderprogramm.

Wfährend die Zukunft des Servicetechnikers noch in den Sternen steht, kann man bereits den Erfolg des Projekts „Super Racer“ festhalten. Klaus Wohlfarth, Geschäftsführer von KW und Raceroom, sagt: „Der Dank gilt allen Beteiligten, die sich in dieser Sache auf unbekanntes Terrain eingelassen haben und jungen Talenten das Vertrauen gaben, sich aus der virtuellen in die reale Welt zu begeben.“

Ein Projekt mit Erfolg

Daniel Mai, Marketing Director B2C/B2B bei Michelin, ergänzt: „Junge Talente bei ihren Ideen und Vorhaben zu unterstützen, finden wir sehr wichtig. Umso bedeutender ist es für uns, dass wir auch bei unseren Sponsorings und Partnerschaften auf Nachwuchsförderung setzen, so wie bei unserem jetzigen Engagement beim ‚Super Racer‘.“ Und Jörg Mannsperger, Geschäftsführer der Motor Presse Stuttgart, findet: „Ein ganz, ganz großartiger Erfolg – alle Beteiligten können mächtig stolz auf dieses fantastische Ergebnis sein. An Eddy Waldhier natürlich einen ganz herzlichen Glückwunsch!“

Jörg Schramm, der mit der upgraded Automotive Group das Projekt initiiert hatte, ist tatsächlich mächtig stolz, schließlich reiht Waldhier sich als bereits vierter „Super Racer“ nahtlos in die Reihe seiner erfolgreichen Vorgänger ein. „Ich denke, wir haben alle Vorurteile entkräftet. Man sieht, dass sich Simracer schnell auf neue Gegebenheiten einstellen können und es viel mehr ist als Computergedaddel. Der aktuelle Jahrgang war extrem stark, und wir haben in jedem Jahr den Richtigen gefunden“, stellt Schramm fest. Da bleibt nur zu hoffen, dass sich noch viele weitere „Super Racer“ beweisen dürfen. ■



JURTIN

Haben sich gefunden: Robert Lechner, Eddy Waldhier und Walter Lechner jun.



TRENKLER

Zusammen mit Jonas Greif holte Waldhier auch Team- und Endurance-Titel



TRENKLER

Meisterschaftsduell: Hier überholt Waldhier beim Finale Dauerrivale Halek



TRENKLER

Maximaler Angriff: Waldhiers Lernkurve war steil, der Speed Spitze

Eine Aktion von: upgraded automotive group · RACEROOM | Premium-Sponsor: MICHELIN | Classic-Sponsor: KW | Motorsport-Partner: LechneRacing



Nächste Überraschung

Der achte Sieger im zehnten Rennen – die MotoGP hält immer mehr Überraschungen bereit. Álex Rins holte den ersten Sieg für Suzuki in dieser Saison, und sein Teamkollege Joan Mir hat die WM-Führung übernommen.

Von: **Imre Paulovits**

Da hatte Álex Rins mit der Suzuki gewonnen und Joan Mir für die Blauen die WM-Führung übernommen – das Feiern musste aber warten. Rins war in der Auslaufrunde ohne Benzin liegen geblieben und musste von einem Roller zur Siegerehrung geschleppt werden. Aber diese Szene sagte auch viel darüber aus, was sich derzeit in der MotoGP abspielt: Alles agiert am absoluten Limit. Und je näher das Saisonende heranrückt, desto mehr lastet Druck auf allen Herstellern und Akteuren. Denn auch vier Rennen vor Schluss ist die WM noch völlig offen.

Doppelter Druck

Welcher Druck auf Fabio Quartararo liegt, zeigte sich schon am Freitag: Der WM-Leader stürzte und schlug sich die linke Hüfte an. Einen Tag später purzelte er abermals aus dem Sattel und schlug sich dabei die rechte Hüfte an, er musste gar erst mit dem Rettungswagen ins Medical Center gebracht werden. Doch dies hielt den 21-jährigen Südfranzosen nicht davon ab, am Nachmittag im Qualifying die schnellste Zeit zu fahren. „Ja, ich habe arge Schmerzen. Doch die sind es nicht, über die ich mir für das Rennen Sorgen mache, sondern die Reifen“, stellte er klar. Wie sehr er doch recht haben sollte.

Das Rennen des Petronas-Yamaha-Piloten geriet schnell zum Desaster. Nicht nur, dass er schnell aus der Führungsgruppe fiel, der dreifache Saisonsieger wurde so weit durchgereicht, dass er gar eine Nullrunde schrieb. „Es war wirklich merkwürdig“, wunderte sich der enttäuschte Quartararo.

> „Ich hatte von Beginn an Probleme mit dem Vorderreifen. Nach drei Runden hatte er zu viel Luftdruck, und ich verlor das Gefühl für die Front.“
>
> Fabio Quartararo

„Ich wusste, dass wir nicht die schnellste Pace hatten, aber so weit hinten hatte ich uns nicht erwartet. Ich hatte von Beginn an Probleme mit dem Vorderreifen. Wir haben die mittelharte Variante im Rennen erstmals benutzt, und schon nach drei Runden veränderte er sich dramatisch. Auf einmal hatte er zu viel Luftdruck, ich verlor komplett das Gefühl für die Front. Natürlich bin ich maßlos enttäuscht, denn ohne dieses Problem hätte ich wesentlich weiter vorne kämpfen können. Jetzt müssen wir darauf kommen, was wir falsch gemacht haben und es am nächsten Wochenende besser machen.“

Beißende Kälte

Es war aber ohnehin nicht leicht, sich auf die Bedingungen in Aragón einzuschießen. Genau wie in Le Mans war die Kälte der größte Gegner. „Als ich am Freitagmorgen in mein Auto stieg, hatte es Reif auf dem Dach, und das Thermometer zeigte drei Grad“, wunderte sich Stefan Bradl. Der ungewöhnlich kalte Herbst zollt seinen Tribut. Zwar wärmt die Sonne auf der Iberischen Halbinsel die Luft und den Boden noch einigermaßen auf, doch der Linkskurs zeigte sich besonders in der Rechtskurve nach Start und Ziel, vor der zunächst über einen Kilometer geradeaus gefahren wird, dann lange links und noch einmal 700 Meter geradeaus, und noch einmal links, bevor erstmals die rechte Flanke Bodenkontakt bekommt. Ausrutscher über das Vorderrad waren die Folge, aber während die Yamaha-Piloten wie gewohnt keine Probleme mit dem Aufwärmen



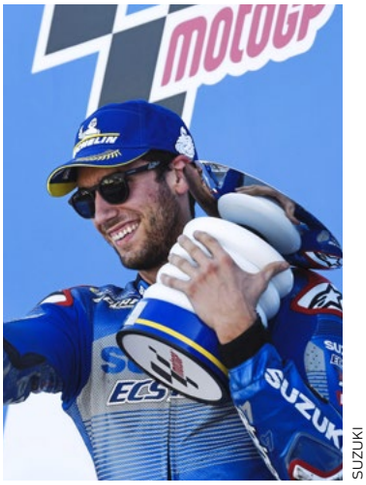
Alte Gegner: Álex Rins (#42) und Álex Márquez lieferten sich wieder ein Showdown wie in den kleinen Klassen

SUZUKI



PETRONAS

Ungewohnte Kampfpaarung: Fabio Quartararo (#20) und Stefan Bradl



SUZUKI

Álex Rins: „Endlich wieder geschafft“



MOTOGP

Maverick Viñales (#12): Der Yamaha-Werkspilot konnte zum Schluss die Pace der Suzuki und Márquez nicht halten

der Reifen hatten, kämpften alle Ducati-Fahrer mit kalten Reifen, die weiche Mischung riss auf den Desmosedici ein.

Dafür waren die Honda deutlich besser dabei als bislang gewohnt. Vor allem Álex Márquez schien von seinem Podestplatz in Le Mans beflügelt, aber auch Cal Crutchlow und Takaaki Nakagami waren gleich bei den schnellsten Zeiten dabei. Marc Márquez war letztes Jahr in Aragón eine Klasse für sich, Nakagami hatte für die 2019er-RC 213 V eine Menge Daten, und das größte Team der MotoGP hat der 2020er-Variante mittlerweile auch auf die Sprünge geholfen. Ein neues Öhlins-Federbein, das seit dem Misano-Test immer wieder eingesetzt wird, hat geholfen. Aber es war vor allem die Maschine von Álex Márquez, mit der sich die Werkstechniker viel auseinandersetzten konnten, die den größten Schritt gemacht hat. „Wir haben an allem gearbeitet, und ich habe auch begriffen, wie ich anders fahren muss“, stellte Márquez klar. „Es ist wahr, die Honda muss ständig gepusht werden, wenn nicht jeder Bereich stimmt, bringt man keine Rundenzeiten mit ihr zusammen.“

Trotzdem war es erstaunlich, wie der Moto2-Weltmeister im Rennen über sich hinauswuchs. Viel ruhiger als sein großer Bruder, unter dem das Motorrad ständig wackelt und rutscht, fuhr er präzise und wie an der Schnur gezogen um die Piste von Aragón. Besonders in der Zielkurve, wo er eine viel engere Linie als jeder andere fahren konnte, zog er an den Gegnern vorbei, und es sah schon so aus, als würde er auch vor Rins nicht Halt machen. Doch in der vorletzten Runde hatte er genau dort einen bösen Rutscher, und das gab Rins den nötigen Vorsprung bis ins Ziel. Aber der „kleine“ Márquez hat nun bewiesen, dass er zu Recht in der MotoGP ist.

Am nächsten Wochenende geht es weiter – und schon da kann wieder alles anders sein. ■

DREI FRAGEN AN ÁLEX RINS



WIE FÜHLTE ES SICH AN, WIEDER SIEGEN ZU KÖNNEN?

Einfach unglaublich. Dabei hatte ich schon am Vorstart ein gutes Gefühl. Ich war unheimlich ruhig, ich hatte schon drüber nachgedacht, ob das wohl ein gutes Signal ist. Ich hatte einen unglaublichen Start, dann waren auch die ersten Runden richtig gut. Als ich dann hinter Maverick Viñales war, habe ich gemerkt, dass ich schneller fahren kann als er. Ich habe aber nicht gepusht, weil ich den Hinterreifen nicht verschleißen wollte. Dann konnte ich aber problemlos nach vorne fahren und auch Álex Márquez im Griff behalten. Es war das erste MotoGP-Rennen, das ich aus der Führungsposition heraus gewonnen habe.

WAS WAR AN DIESEM WOCHENENDE ANDERS, DASS SIE GEWINNEN KONNTEN?

Ich sah, dass die Yamaha schon früh ihre Probleme hatten. Als ich bei Maverick Viñales angekommen war, der in FP4 eine unheimlich schnelle Pace hatte, und ich klar schneller war, habe ich gewusst, dass es diesmal klappen könnte.

WAR DIESER HEIMSIEG FÜR SIE BESONDERS WICHTIG?

Es ist schon etwas Besonderes, in Aragón zu gewinnen, wo ich hier ganz in der Nähe aufgewachsen bin. Aber mein erster GP-Sieg gegen Marc Márquez in Silverstone war sicherlich noch einmal etwas bedeutender, aber dieses Rennen gehört sicherlich zu meinen guten. Ich habe viele Runden lang geführt, und es ist nicht einfach, dabei ruhig und konzentriert zu bleiben.

Kälte und andere Sorgen

Die KTM-Piloten hatten alle Mühe, ein Gefühl für den weichen Vorderreifen aufzubauen – außer Pol Espargaró. Der fand einen ganz anderen Grund für seine Probleme.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33) vor Pol und Aleix Espargaró: „Wenig Gefühl fürs Vorderrad“

Es hatte gar nicht schlecht angefangen für den routiniertesten KTM-Piloten: Pol Espargaró war am Freitag in beiden Trainings Siebter. Und nachdem er am Samstagmorgen die drittschnellste Zeit gefahren war, setzte er dem Ganzen mit P4 im letzten freien Training, bei dem man die Rennabstimmung probiert, die Krone auf. Nichts schien gegen die Fortsetzung seiner Form, mit der er in Le Mans aufs Podest gefahren war, zu sprechen. Doch am Sonntag wurde er gerade Zwölfter, knapp geschlagen von seinem Teamkollegen Brad Binder.

„Das alles steht im direkten Zusammenhang mit dem Qualifying. Aber dazu will ich nichts mehr sagen“, knurrte der Spanier. Schon am Samstag war ihm zum Geschehen nichts zu entlocken. Pol und Aleix Espargaró sind privat ein Herz und eine Seele, und wenn sie auf der Strecke auch erbitterte Gegner sind, agieren sie mit höchstem Respekt voreinander. Doch nun war Pol in seiner schnellen Quali-Runde seinem Bruder ins Motorrad und gegen den Oberschenkel gefahren. Aleix hielt sich nicht zurück: „Álex Márquez ist in der Zielkurve in der Fahrbahnmitte herumgebummelt, während wir auf unserer schnellsten Runde waren. Ich musste zudrehen, weil ich ihn sonst getroffen hätte, so hat Pol mich getroffen. Wenn man bis zur MotoGP gekommen ist, sollte man wissen, auf welcher Linie man nicht bummeln darf.“

„Ich wäre sicher in den ersten beiden Startreihen gewesen, so musste ich vom zwölften Startplatz aus losfahren“, knurrte Pol Espargaró. „Das hat mir das Rennen und die Reifen ruiniert.“

Brad Binder, der einen Platz vor seinem Teamkollegen ins Ziel kam: „Wir hatten den für uns eigentlich günstigeren, mittelharten Vorderreifen in den Trainings nie zum Arbeiten bekommen, ich bin mit ihm einmal gestürzt. Andere haben ihn im Rennen verwendet, vielleicht war es die bessere Wahl. Jetzt müssen wir am nächsten Wochenende daran arbeiten, dass er auch für uns funktioniert.“ ■

KOMMENTAR

WELTMEISTER SOLLTE MAN NIE ABSCHREIBEN. Diese alte Weisheit mussten schon viele lernen, die anfingen, sich das Maul über Top-Piloten zu zerreißen, wenn diese in ein Wellental gekommen waren. Die Motorsport-Geschichte ist voller Beispiele. Denn einer, der es einmal geschafft hat, sich gegen alle Gegner dieser Welt an die Spitze zu setzen, hat nicht nur besonderes Talent, sondern auch die Willenskraft, die es ihm erst ermöglichte, den Zenit zu erklimmen. Nun haben sich gleich zwei Weltmeister zurückgemeldet, die zu Beginn dieser Saison einer Menge Schelte ausgesetzt waren. Repsol-Honda, die mit Marc Márquez in den letzten Jahren einen Titel nach dem anderen eingefahren haben, haben nicht geruht, bis ihr störrisches Motorrad fahrbar gemacht war. Und Álex Márquez, der Moto2-Weltmeister, hat die Kritiker ebenfalls ruhiggestellt.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

CORONA MACHT NICHT HALT

Der Schock saß tief: Am Donnerstag warteten alle vergeblich auf Valentino Rossi. Der neunfache Weltmeister war nach dem Le-Mans-GP nach Hause geflogen, um einen Geburtstag zu feiern, und ließ am Dienstag, wie es das Protokoll verlangt, einen Coronatest machen. Es gab keinerlei Anzeichen für Probleme. Doch dann fühlte sich der 41-Jährige am Donnerstagmorgen, bevor er nach Aragón fliegen wollte, nicht wohl und rief seinen Arzt. Der weitere Test zeigte dann, dass Rossi mit dem Virus infiziert ist. Auch sein Freund und Teammanager „Uccio“ Salucci wurde positiv getestet. Daher musste Rossi beiden Grands Prix in Aragón fernbleiben. Yamaha entschied sich dafür, sein Motorrad ruhen zu lassen. Testpilot Jorge Lorenzo ist in letzter Zeit nicht ausreichend genug gefahren, als dass man ihm zutraut, das verschärfte Tempo der MotoGP ad hoc wiederaufnehmen zu können.
Noch schlimmer erging es Moto3-Pilot Tony Arbolino. Der 20-jährige Italiener hatte das Pech, dass er im Flugzeug von Le Mans nach Saragossa in derselben Reihe saß, in der ein anderer Fluggast positiv getestet wurde. So musste er umgehend in Quarantäne und durfte nicht zur Strecke. Auch Michelin musste mit einem Mitarbeiter weniger auskommen, weil dieser positiv getestet wurde.

VÄTERCHEN FROST DIKTIERT

Da morgens nicht ans Fahren zu denken war, wurde der Zeitplan des Aragón-GP umgekrempelt. Auch diese Woche wird später als ursprünglich geplant gestartet. Aber laut Wetterbericht soll es am nächsten Wochenende wärmer werden.

DER GROSSE BRUDER VON ...

Seit Jahren wird Álex Márquez nur als der kleine Bruder vom großen Marc Márquez bezeichnet. Dieses Jahr musste er sich immer wieder anhören, dass er nur dank des achtfachen Weltmeisters ins Repsol-Honda-Team geholt wurde. Nach der bravourösen Fahrt von Álex im MotoGP-Rennen hat Marc nun von zu Hause aus prompt reagiert und postete ein Bild auf Instagram: „Hallo, ich bin der Bruder von Álex Márquez, der in Aragón Zweiter geworden ist.“ ■ IP



MÁRQUEZ

Marc Márquez: Stolz auf seinen Bruder

MOTOGP-ERGEBNISSE

Aragón (E) – 18. Oktober 2020 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,771 km über 23 Runden à 5,077 km. 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 31 Grad. Schnitt des Siegers: 142,1 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	41.54,391 min	341,8 km/h	1.48,404 min	S/S	25
2.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+0,263 sec	346,1 km/h	1.48,606 min	M/S	20
3.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	23	+2,644 sec	341,8 km/h	1.48,834 min	S/S	16
4.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	23	+2,880 sec	338,6 km/h	1.48,623 min	S/S	13
5.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+4,570 sec	340,7 km/h	1.48,832 min	M/S	11
6.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+4,756 sec	338,6 km/h	1.48,537 min	M/S	10
7.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP20	23	+8,639 sec	350,6 km/h	1.49,141 min	M/M	9
8.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	23	+8,913 sec	348,4 km/h	1.48,912 min	M/M	8
9.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP20	23	+9,390 sec	351,8 km/h	1.48,955 min	M/M	7
10.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP19	23	+9,617 sec	349,5 km/h	1.49,178 min	M/S	6
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+13,200 sec	346,1 km/h	1.49,278 min	S/S	5
12.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	23	+13,689 sec	349,5 km/h	1.49,198 min	S/S	4
13.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+14,598 sec	348,4 km/h	1.49,156 min	M/S	3
14.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	23	+15,291 sec	340,7 km/h	1.49,110 min	M/S	2
15.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP20	23	+15,941 sec	348,4 km/h	1.49,072 min	M/M	1
16.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	23	+18,284 sec	342,9 km/h	1.49,264 min	M/S	-
17.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	23	+20,136 sec	348,4 km/h	1.49,256 min	M/S	-
18.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+21,498 sec	344,0 km/h	1.48,583 min	M/S	-
19.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	23	+25,300 sec	341,8 km/h	1.49,558 min	S/S	-
20.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	23	+25,558 sec	345,0 km/h	1.49,605 min	M/S	-
	Nicht gewertet:							
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP20	2	+21 Runden	347,3 km/h	1.49,714 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.47,076 min
2.	Viñales	1.47,122 min
3.	Crutchlow	1.47,305 min
4.	Morbidelli	1.47,317 min
5.	Miller	1.47,413 min
6.	Mir	1.47,679 min
7.	Nakagami	1.47,759 min
8.	Petrucci	1.47,924 min
9.	A. Espargaró	1.47,988 min
10.	Rins	1.48,035 min
11.	A. Márquez	1.48,189 min
12.	P. Espargaró	1.48,202 min
13.	Dovizioso	1.47,752 min
14.	Binder	1.47,853 min
15.	Lecuona	1.48,005 min
16.	Zarco	1.48,068 min
17.	Bagnaia	1.48,386 min
18.	Oliveira	1.48,431 min
19.	Smith	1.48,556 min
20.	Rabat	1.48,558 min
21.	Bradl	1.49,166 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mir	121
2.	Quartararo	115
3.	Viñales	109
4.	Dovizioso	106
5.	Nakagami	92
6.	Morbidelli	87
7.	Rins	85
8.	Miller	82
9.	P. Espargaró	77
21.	Bradl	8

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	183
2.	Ducati	160
3.	Suzuki	143
4.	KTM	130
5.	Honda	112
6.	Aprilia	35

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ecstar	206
2.	Petronas Yamaha SRT	202
3.	Ducati Team	171
4.	Monster Energy Yamaha MotoGP	167
5.	Red Bull KTM Factory Racing	144
6.	Pramac Racing	128
7.	LCR Honda	113
8.	Red Bull KTM Tech3	89
9.	Repsol Honda Team	75
10.	Esponsorama Racing	61

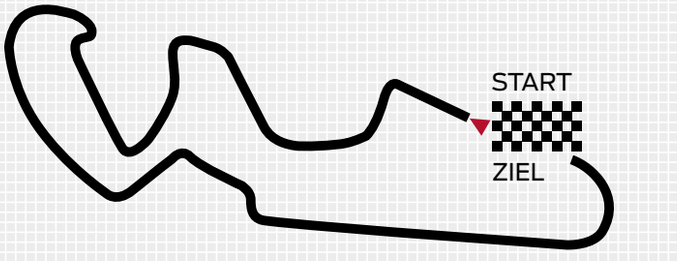
„An die WM denke ich noch nicht. Ich will Rennen für Rennen hundert Prozent geben. Erst bei den letzten beiden schaue ich mir den WM-Stand an."

Joan Mir

Rundenrekord: **1.48,120, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1.46,635, Marc Márquez (Honda), 2015**
Topspeed-Rekord: **351,8 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2020**

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE





SUZUKI

Auch ohne Sieg zur WM-Führung: Suzuki-Pilot Joan Mir (l.) feiert mit Álex Rins

Ist der Knoten bei Sam Lowes end



Sam Lowes: Der frühere Sturzpilot ist sattelfest geworden

MARC VDS

Zweiter Sieg innerhalb von acht Tagen: Sam Lowes hat sich zu einem ernsthaften WM-Kandidat gemausert. Luca Marini stürzte, Enea Bastianini ist wieder WM-Leader.

Von: **Imre Paulovits**

Man konnte seinen Augen kaum trauen: Zuerst purzelten Jorge Navarro und WM-Leader Luca Marini aus dem Sattel, dann erwischte es auch ihre Teamkollegen Fabio di Giannantonio und Marco Bezzecchi. Allen war der Vorderreifen in einer Rechtskurve weggerutscht. Doch was sie wie Anfänger aussehen ließ, ist ein Problem, mit dem die Moto2 in diesem Jahr schon länger kämpft, nur machten es die kalten Temperaturen in Aragón noch viel offensichtlicher. „Der neue Vorderreifen von Dunlop hat zwar unter optimalen Bedingungen viel Grip,

Moto2

Roberts bei Italtrans – kommt Beaubier?

Das American Team hatte das einstige Schweizer Technomag-Team einst nur übernommen, um seinen Landsmann Joe Roberts zu fördern. Doch nun wechselt dieser spektakulär zu Italtrans.

Von: **Imre Paulovits**

Es klang schon in Le Mans durch, nun ist es Gewissheit: Joe Roberts, der mit seiner Pole-Position beim WM-Auftakt in Katar, aber spätestens seit seinem Podestplatz in Brünn und der zweiten Pole in Le Mans allen klargemacht hat, dass er es ernst damit meint, der nächste Amerikaner zu sein, der wieder an die Weltspitze kommt, wechselt das Team. Eigentlich nichts Außergewöhnliches, aber bislang hatte das Team alles drangesetzt, um den talentierten Kalifornier nach vorn zu bringen. Und mit John Hopkins wurde ihm ein prominenter Betreuer zur Seite gestellt, der sich auch bestens mit dem 23-Jährigen versteht und ihm viel beigebracht hat. Es war bisher nicht vorstellbar, dass jemand ein derart gemachtes Nest verlässt.

„Wir haben uns mit John zusammengesetzt und meine Optionen durchgesprochen“, blickt Roberts zurück. „Und dabei ist uns die Erkenntnis gekommen, dass es der nächste logische Schritt in meiner Karriere ist, in ein erfahreneres Team zu wechseln. John kommt mit. Wir gehen völlig ohne böse Worte oder Gefühle.“ Und das American Team? „Das wurde von vornherein gegründet, um Talente aus den USA in die WM zu bringen. Das sollte sich nicht auf mich beschränken. Deshalb bin ich auch glücklich, dem nächsten Amerikaner eine Chance zu bereiten.“



AMERICAN TEAM

Roberts wechselt 2021 das Team. Wer wagt nun den Schritt über den Atlantik?

Doch wer könnte dies sein? In Aragón machte das Gerücht die Runde, dass es Cameron Beaubier wird. Der 27-Jährige war bereits 2007 im MotoGP Rookies Cup unterwegs, fuhr 2009 eine volle Saison bei KTM in der 125er-WM, kehrte danach aber in seine Heimat zurück. Mittlerweile ist Beaubier fünffacher US-Superbike-Meister. Statt ihm schickte Yamaha dieses Jahr Garrett Gerloff in die Superbike-WM. Beaubier könnte nun in der Moto2 seine zweite WM-Chance wahrnehmen. ■

gültig geplatzt?

aber auch einen sehr schmalen und schwer zu spürenden Grenzbereich“, weiß Intact-Teamchef Jürgen Lingg. „Die früheren Reifengenerationen hatten ein gutmütiges Limit. Sam Lowes hat sich offenbar arrangieren können, den Rookies macht es auch weniger aus.“ Valentino Rossi hat den Reifen bereits vor die Safety-Commission gebracht. Ein Nachfolger soll bald kommen. Trotz aller Bedenken fehlt es diesem Reifen aber nicht an Grip. Sam Lowes fuhr im Qualifying die schnellste je in Aragón mit einer Moto2 gefahrene Runde, Jorge Martín unterbot im Rennen den zuvor seit 2015 stehenden Rundenrekord von Álex Rins um sieben Zehntelsekunden.

Lowes fuhr von seiner Pole-Position wie in Le Mans: Er ließ sich von Marco Bezzecchi und Fabio di Giannantonio, der beide überholte und dann an der Spitze stürzte, nicht aus dem Rhythmus bringen, aber er übte ständigen Druck aus, bis auch Bezzecchi in Turn 2 im Kies lag. „Ich habe lange lernen müssen, keine Fehler zu machen“, gab der mittlerweile 30-Jährige zu. „Aber mein Team hat mir in diesem Jahr den richtigen Weg gezeigt.“ Enea Bastianini wurde Zweiter und hat damit die WM-Führung wieder übernommen, Lowes liegt auch nur zwei Punkte zurück. Der Supersport-Weltmeister von 2013 ist zu einem heißen Titelkandidaten avanciert.

Tom Lüthi und Marcel Schrötter taten alles, um nicht ebenfalls im Kies zu landen, doch mehr als Platz 12 für Lüthi und 15 für Schrötter war nicht drin. „Ich war das gesamte Rennen über dem Limit und dennoch viel zu langsam“, meinte ein frustrierter Tom Lüthi. „Ich hoffe sehr, dass wir für das zweite Wochenende eine Lösung finden.“ Marcel Schrötter pflichtete ihm bei. „Ich bin froh, dass wir hier noch mal fahren, um aus dem heutigen Rennen zu lernen und hoffentlich für nächste Woche einen Schritt nach vorn machen zu können.“ ■

NACHRICHTEN

MOTO2

Marcel Schrötter hat in der letzten Woche seinen Vertrag bei IntactGP um ein Jahr verlängert. „Im Moment sind wir in einer schwierigen Lage, aber Marcel hat auf dem Red Bull Ring mit seinem Podestplatz bewiesen, dass er zu den schnellsten Moto2-Piloten gehört. Wir sind gut aufgestellt und werden unentwegt daran weiterarbeiten, auch nächstes Jahr um ganz vordere Plätze zu kämpfen“, so Teamchef Jürgen Lingg. Nächstes Jahr wird es der 27-jährige Bayer aber nicht leicht haben: Sein Teamkollege wird der hochtalentierte 20-jährige Tony Arbolino. „Ich hatte immer starke Teamkollegen“, bleibt Schrötter gelassen. „Die haben mich immer weiter nach vorn gebracht.“

MOTO2/MOTO3

Nun steht es fest: Moto3-WM-Leader Albert Arenas wird nächstes Jahr im Team Aspar in die Moto2 aufsteigen. Er wird Teamkollege von Arón Canet, das Team wird weiter auf Speed-Up-Material vertrauen. Wegen seiner Handverletzung von Le Mans, die letzte Woche operiert wurde, musste Canet auf Aragón verzichten und wurde durch Xavi Cardelús ersetzt.

MOTORRAD-WM

Am Sonntag feierte der Brasilianer Alex Barros seinen 50. Geburtstag. Der in seiner Heimat als Supertalent aufgestiegene Barros hatte 1986 noch nicht das Mindestalter für die Motorrad-WM, fälschte sein Geburtsdatum und fuhr in der 80er-WM. 1990 fuhr er bereits in der Königsklasse auf Cagiva, 1993 feierte er als Suzuki-Pilot seinen ersten GP-Sieg. 2000, 2001, 2002 und 2004 war er WM-Vierter und gewann in dieser Zeit sechs weitere GP. 2007 fuhr Barros in der Superbike-WM und gewann in Imola.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 18. Oktober 2020 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 23 Runden à 5,077 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sam Lowes (GB)	Kalex	21	39.33,202 min	1.52,164 min	25
2.	Enea Bastianini (I)	Kalex	21	+4,195 sec	1.52,431 min	20
3.	Jorge Martín (E)	Kalex	21	+4,340 sec	1.52,081 min	16
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	21	+9,298 sec	1.52,405 min	13
5.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+14,765 sec	1.52,734 min	11
6.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	21	+15,130 sec	1.53,062 min	10
7.	Héctor Garzó (E)	Kalex	21	+15,192 sec	1.53,058 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	21	+17,024 sec	1.53,169 min	8
9.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	21	+19,000 sec	1.53,104 min	7
10.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	21	+20,206 sec	1.53,275 min	6
11.	Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+22,661 sec	1.53,304 min	5
12.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+22,692 sec	1.53,179 min	4
13.	Edgar Pons (E)	Kalex	21	+22,995 sec	1.53,465 min	3
14.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	21	+23,301 sec	1.53,331 min	2
15.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+23,989 sec	1.53,430 min	1
16.	Xavi Vierge (E)	Kalex	21	+26,747 sec	1.52,974 min	-
17.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	21	+26,862 sec	1.53,492 min	-
18.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	21	+27,686 sec	1.53,490 min	-
19.	Hafizh Syahrin (MAL)	Speed Up	21	+27,761 sec	1.53,578 min	-
20.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+27,892 sec	1.53,512 min	-
21.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	21	+36,250 sec	1.53,756 min	-
22.	Andi Farid Izdihar (RI)	Kalex	21	+44,779 sec	1.54,304 min	-
23.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	21	+45,687 sec	1.54,131 min	-
24.	Xavi Cardelús (AND)	Speed Up	21	+47,231 sec	1.54,232 min	-
25.	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	21	+58,178 sec	1.54,819 min	-
26.	Piotr Biesiekirski (PL)	NTS	21	+1.05,154 min	1.55,359 min	-
27.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	21	+3 Runden	1.52,792 min	-
	Nicht gewertet:					
	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	19	+2 Runden	1.52,188 min	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	10	+11 Runden	1.52,338 min	-
	Luca Marini (I)	Kalex	2	+19 Runden	1.52,542 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bastianini	155
2.	Lowes	153
3.	Marini	150
4.	Bezzecchi	130
5.	Martín	95
6.	Nagashima	79
7.	Roberts	74
9.	Lüthi	72
10.	Schrötter	61
28.	Aegerter	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	275
2.	Speed Up	91
3.	MV Agusta	30
4.	NTS	9

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Sky Racing Team VR46	280
2.	EG 0.0 Marc VDS	207
5.	Liqui Moly Intact GP	133

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Lowes	1.51,651 min
2.	Bezzecchi	1.51,799 min
3.	Di Giannantonio	1.51,870 min
4.	Dixon	1.51,999 min
5.	Ramírez	1.52,166 min
6.	Navarro	1.52,167 min
7.	Marini	1.52,188 min
8.	Martín	1.52,235 min
9.	Fernández	1.52,348 min
10.	Gardner	1.52,401 min
11.	Roberts	1.52,554 min
12.	Bastianini	1.52,596 min
13.	Lüthi	1.52,702 min
14.	Nagashima	1.52,729 min
15.	Garzó	1.52,751 min
16.	Pons	1.52,751 min
17.	Bendsneyder	1.53,097 min
18.	Corsi	1.53,221 min
19.	Syahrin	1.52,849 min
20.	Vierge	1.52,989 min
21.	Baldassarri	1.53,083 min
22.	Schrötter	1.53,118 min
23.	Manzi	1.53,125 min
24.	Dalla Porta	1.53,281 min
25.	Chantra	1.53,370 min
26.	Bulega	1.53,541 min
27.	Izdihar	1.54,090 min

Masiá gewinnt, aber Arenas stär

Mit Jaume Masiá gab es auch in der Moto3 den achten Sieger in der diesjährigen Saison. Albert Arenas haderte zum Schluss zwar mit den Reifen, weil Ai Ogura aber gar nicht in Fahrt kam, hat er seinen WM-Vorsprung dennoch weiter ausgebaut.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Jaume Masiá hat es vollbracht: War dem Leopard-Honda-Pilot der Sieg auf dem Red Bull Ring nur um Haaresbreite entgangen, nutzte er in Aragón auf der letzten, langen Geraden den Topspeed-Vorteil seines Motorrades und ließ Darryn Binder und Raúl Fernández im Ziel keine Chance. Selbst Teamboss Miodrag Kotur, der sonst nicht sonderlich mit Komplimenten um sich wirft, war begeistert: „Jaume ist heute einfach genial gefahren." So war auch die überschäumende Lebendigkeit wieder zurück im Gesicht des blonden Spaniers. „Es war ein verrücktes Rennen, und ich habe nicht mit diesem Sieg gerechnet", so Masiá. „Wir waren zu Beginn dieses Wochenendes völlig verloren, aber das Team hat bis zum Rennen unentwegt weitergearbeitet. Im Rennen hatte ich dann ein Motorrad, wie ich es brauchte. Ich konnte alle Fahrer überholen und gewinnen. Raúl Fernández hat zu Beginn ein irres Tempo vorgelegt und überall sehr spät gebremst, da habe ich meinen Hinterreifen ruiniert. Es hat aber dann doch noch gereicht."

Raúl Fernández, der die vierte Pole-Position in diesem Jahr herausgefahren hatte, kam immerhin aufs Podest, damit hatte der Ajo-KTM-Pilot sein bisher bestes Ergebni. Und seine Tendenz ist klar steigend. Es war beeindruckend, wie spät er am Ende der langen Geraden, aber auch am Ende der Zielgeraden bremste und trotzdem jedes Mal sauber einlenken konnte. „Ich habe sehr viel Vertrauen zu meinem Vorderrad, das Team hat sehr gute Arbeit geleistet", so Fernández. „Sie haben mich aufs Podest gebracht, mir fehlen die Worte. Ich hoffe, dass es jetzt so weitergeht." Darryn Binder, der laut Teamchef acht Kilo mehr auf die Waage bringt als Masiá, war nicht allzu traurig, dass er den Sieg auf der letzten Geraden verloren hat: „Ich stehe wieder auf dem Podest, darüber muss man sich in dieser Klasse freuen."

Die Prüstel-Fahrer hatten ein durchwachsenes Wochenende: Jason Dupasquier hatte in der ersten Runde eine Berührung und fiel ans Ende des Feldes zurück, von wo aus er immerhin bis P22 vorfahren konnte. Barry Baltus fand bei den kalten Temperaturen kein Vertrauen und wurde 25. Maximilian Kofler erging es noch schlechter: Der 20-jährige Österreicher flog zwei Runden vor Schluss im Kampf um P20 mit einem Highsider ab. ■



Moto3

Starker vierter Platz für Romano Fenati

Romano Fenati kämpfte das ganze Rennen im Führungspulk mit und wurde schließlich Vierter. Alonso López musste wegen seines Remplers von Le Mans eine Long-Lap-Penalty abbüßen.

Das Team von Peter Öttl hat seine Hausaufgaben gemacht. Sowohl Romano Fenati als auch Alonso Lopéz haben mittlerweile ein Motorrad, mit dem sie ganz vorne mitfahren können. Beide konnten auch gleich in die Q2 einziehen, halfen sich dort gegenseitig mit Windschatten und qualifizierten sich für den vierten (Lopéz) und sechsten Startplatz (Fenati). Es war eine Freude, Fenati mit der blau-weiß-gelben Husqvarna wieder im Vorderpulk mitmischen zu sehen und wieder auf den ungewöhnlichsten Linien überholend. „Das war ein sehr gutes Rennen", freute sich Fenati. „Für kommendes Wochenende müssen wir nur noch etwas am Setting arbeiten, um den Hinterreifen mehr zu schonen."

Lopéz fiel nach seiner Strafe bis auf den 18. Platz zurück. Zwar arbeitete er sich wieder in die Punkteränge vor, ruinierte dabei aber seine Reifen und musste mit dem 17. Platz vorliebnehmen. ■ IP



MAX RACING TEAM

Fenati: Podest knapp verpasst

MotoGP Rookies Cup

Pedro Acosta rekordverdächtig in Fahrt

Alle sechs Rennen zum diesjährigen MotoGP Rookies Cup hat Pedro Acosta bisher gewonnen. Zur Saisonhalbzeit hat er bereits 67 Punkte Vorsprung.

Dass Pedro Acosta nächstes Jahr aus dem Cup gleich in die Moto3-WM bei Prüstel geschickt wird, ist kein Zufall. Noch nie hat ein Fahrer diese hart umkämpfte Serie so dominiert wie der 16-jährige Spanier. Und bei seinem Heimrennen in Aragón ließ er vom ersten Moment an keinen Zweifel daran aufkommen, wer der Chef im Ring ist. Er distanzierte seine Verfolger schon im Qualifying und fuhr von dort zwei ungefährdete Siege ein. Im ersten Rennen versuchte Acosta gleich zu Beginn wegzufahren, doch nachdem er auf der langen Geraden aus dem Windschatten immer wieder eingeholt wurde, wartete er, bis ab der achten Runde die Reifen abbauten, und dann machte er sich aus dem Staub. Daniel Holgado und Iván Ortolá waren schließlich die nächsten beiden, die über den Zielstrich huschten. Im zweiten Rennen zog Acosta dann seinen ursprünglichen Plan rigoros durch. Er konnte sich gleich in der ersten Runde so absetzen, dass er von den anderen erst im Parc fermé wieder gesehen wurde.

Noah Dettwiler konnte mit zwei 14. Plätzen vier weitere Punkte einfahren. Phillip Tonn wurde im ersten Rennen 17., im zweiten Rennen fiel er aus. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	150
2.	David Alonso (CO)	83
3.	Iván Ortolá (E)	73
4.	Daniel Holgado (E)	72
10.	Noah Dettwiler (CH)	31

kt WM-Führung



Geschafft: Diesmal entschied Jaume Masiá (#5) den Sieg knapp für sich

MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 18. Oktober 2020 11. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,463 km über 19 Runden à 5,077 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 20 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jaume Masiá (E)	Honda	19	37.45,009 min	1.58,427 min	25
2.	Darryn Binder (ZA)	KTM	19	+0,091 sec	1.58,070 min	20
3.	Raúl Fernández (E)	KTM	19	+0,196 sec	1.58,412 min	16
4.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	19	+0,327 sec	1.58,214 min	13
5.	John McPhee (GB)	Honda	19	+0,368 sec	1.58,183 min	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	19	+0,385 sec	1.58,244 min	10
7.	Albert Arenas (E)	KTM	19	+1,396 sec	1.58,218 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+1,933 sec	1.58,393 min	8
9.	Celestino Vietti (I)	KTM	19	+2,389 sec	1.58,643 min	7
10.	Dennis Foggia (I)	Honda	19	+2,461 sec	1.58,542 min	6
11.	Kaito Toba (J)	KTM	19	+2,966 sec	1.58,513 min	5
12.	Carlos Tatay (E)	KTM	19	+3,020 sec	1.58,742 min	4
13.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	19	+4,872 sec	1.58,413 min	3
14.	Ai Ogura (J)	Honda	19	+10,949 sec	1.58,829 min	2
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	19	+10,979 sec	1.58,605 min	1
16.	Filip Salac (CZ)	Honda	19	+11,172 sec	1.58,735 min	-
17.	Alonso López (E)	Husqvarna	19	+13,861 sec	1.58,655 min	-
18.	Niccolò Antonelli (I)	Honda	19	+19,761 sec	1.58,613 min	-
19.	Sergio García (E)	Honda	19	+21,284 sec	1.58,988 min	-
20.	Yuki Kunii (J)	Honda	19	+21,339 sec	1.59,217 min	-
21.	Riccardo Rossi (I)	KTM	19	+21,379 sec	1.58,995 min	-
22.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	19	+21,440 sec	1.58,908 min	-
23.	Stefano Nepa (I)	KTM	19	+21,520 sec	1.58,946 min	-
24.	Ryusei Yamanaka (J)	Honda	19	+36,570 sec	1.59,588 min	-
25.	Barry Baltus (B)	KTM	19	+36,628 sec	1.59,675 min	-
26.	Davide Pizzoli (I)	KTM	19	+36,676 sec	1.59,516 min	-
27.	Khairul Idham Pawi (MAL)	Honda	19	+36,739 sec	2.00,277 min	-

Vorschau GP von Teruel

ZEITPLAN

GP von Teruel/Motorland Aragón (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 23. Oktober 2020

10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
13.35–14.15	Moto3	2. freies Training
14.30–15.15	MotoGP	2. freies Training
15.30–16.10	Moto2	2. freies Training

Samstag, 24. Oktober 2020

10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 1
13.40–13.55	Moto3	Qualifying 2
14.10–14.40	MotoGP	4. freies Training
14.50–15.05	MotoGP	Qualifying 1
15.15–15.30	MotoGP	Qualifying 2
15.50–16.05	Moto2	Qualifying 1
16.15–16.30	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 25. Oktober 2020

9.20–9.40	Moto3	Warm-up
9.50–10.10	Moto2	Warm-up
10.20–10.40	MotoGP	Warm-up
11.20	Moto3	Rennen, 19 Rdn.
13.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.
14.30	Moto2	Rennen, 21 Rdn.

STATISTIK

GP von Teruel/Motorland Aragón

Sieger 2019
Moto3: Arón Canet (E), KTM
Moto2: Brad Binder (E), KTM
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Arón Canet (E), KTM, 1.58,197 (= 154,6 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.52,225 (= 162,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.47,009 (= 170,8 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM, 1.59,057 (= 153,5 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.52,925 (= 161,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.48,330 (= 168,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM, 1.57,681 (= 155,3 km/h) (2020)
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex, 1.51,651 (= 163,0 km/h) (2020)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha 1.48,120 (= 169,0 km/h) (2015)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arenas	144
2.	Ogura	131
3.	Vietti	126
4.	Arbolino	115
5.	McPhee	109
6.	Masiá	108
7.	Fernández	89
8.	Suzuki	83
9.	Binder	82
10.	Rodrigo	77

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	236
2.	KTM	232
3.	Husqvarna	74

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	177
2.	Sky Racing Team VR46	173
3.	Aspar Team	170
4.	Rivacold Snipers Team	135
5.	Kömmerling Gresini Moto3	133
6.	Honda Team Asia	131
7.	SIC58 Squadra Corse	116
8.	Red Bull KTM Ajo	113
9.	Petronas Sprinta Racing	109
10.	Sterilgarda Max Racing Team	86

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Fernández	1.57,681 min
2.	Vietti	1.57,740 min
3.	Arenas	1.58,191 min
4.	López	1.58,212 min
5.	Suzuki	1.58,268 min
6.	Fenati	1.58,272 min
7.	Tatay	1.58,315 min
8.	Ogura	1.58,365 min
9.	Rodrigo	1.58,549 min
10.	McPhee	1.58,550 min
11.	Binder	1.58,562 min
12.	Antonelli	1.58,806 min
13.	Migno	1.58,890 min
14.	García	1.59,221 min
15.	Öncü	1.59,280 min
16.	Alcoba	1.59,319 min
17.	Masiá	1.59,438 min
18.	Sasaki	1.59,949 min
19.	Toba	1.59,120 min
20.	Foggia	1.59,181 min
21.	Kofler	1.59,285 min
22.	Salac	1.59,310 min
23.	Dupasquier	1.59,409 min
24.	Nepa	1.59,419 min
25.	Kunii	1.59,443 min
26.	Pizzoli	1.59,465 min
27.	Rossi	1.59,987 min
28.	Pawi	2.00,135 min
29.	Baltus	2.00,268 min
30.	Yamanaka	2.01,560 min



Schlussspurt

Ehre, wem Ehre gebührt: Reddings (#45) stehende Ovationen an den scheidenden Teamkollegen Chaz Davies (#7)

Scott Reddings Angriff auf den WM-Titel war schon im Qualifying beendet. Sein geschasster Teamkollege verabschiedete sich mit einem Sieg vom Ducati-Werksteam.

Von: **Imre Paulovits**

Da standen die beiden roten Werks-Ducatis nebeneinander und ließen die Hinterreifen rauchen. Dann fuhren sie gemeinsam die Auslaufrunde. Chaz Davies als Sieger und WM-Dritter, Scott Redding als Vizeweltmeister. So unterschiedlich wie die Wendungen, die sie an diesem Wochenende durchmachten, werden ihre Schicksale in Zukunft ebenso sein: Während Redding im nächsten Jahr einen zweiten, noch entschlosseneren Angriff auf den WM-Titel unternehmen wird, muss sich Davies nach sieben Jahren im Ducati-Werksteam einen neuen Job suchen. Die Bologneser haben ihrem 24-jährigen Landsmann Michael Ruben Rinaldi gegenüber dem 33-jährigen Routinier den Vorzug gegeben. „Ich denke, ich freue mich über seinen Sieg noch mehr, als wenn ich selbst gewonnen hätte“, verabschiedete Redding seinen Kollegen.

„Meine Mechaniker haben mir noch auf dem Grid persönliche Widmungen auf den Tank geschrieben“, konnte Davies seine Tränen nicht zurückhalten. „Jetzt stehe ich ganz oben auf dem Podest. Manchmal muss man einfach seinen Kopf freibekommen, und dann funktioniert es. Ich hatte meiner Truppe gesagt, dass sie nichts an dem Motorrad verändern sollen, weil ich noch Reserven habe. Sie haben es aber trotzdem verbessert, und es war eine solche Freude, so mein letztes Rennen für sie zu fahren.“

Es wurde eng

Die Marken-WM wurde noch richtig knapp. Nachdem Jonathan Rea bei der Jagd auf die Spitze auf den Hosenboden gefallen war und auch Alex Lowes im Kies landete, war es an Xavi Forés, die Ehre für Kawasaki zu retten. Neunter hätte er werden müssen, um Kawasaki die Markenweltmeisterschaft zu sichern. Achter wurde er – und brachte auch diesen Titel für die Grünen ins Trockene.

Man spürte die Spannung auf der neu asphaltierten Strecke von Estoril vom ersten Moment an. Scott Redding gab das Tempo vor und war bis zur Superpole immer der Schnellste. Doch dann flog er mit einem bösen Highsider ab, noch bevor er seine erste gezeitete Runde gefahren hatte. Jonathan Rea setzte sich umgehend an die Spitze, flog dann jedoch auch ab. Der Weltmeister musste vom 15. Startplatz aus ins Rennen gehen, sein Herausforderer gar vom letzten. Und dann rollte Redding mit Motorschaden aus. So holte sich Rea seinen sechsten Titel in Folge mit einem einsamen vierten Platz.

Der Mann des Wochenendes war Toprak Razgatlioglu, der von der Pole-Position aus das erste Rennen und das Superpole-Race gewann. Die Yamahas waren sehr stark. Wir freuen uns schon auf die Superbike-WM 2021! ■



Der sechste Titel in Folge: Jonathan Rea konnte auch ohne Sieg brillieren



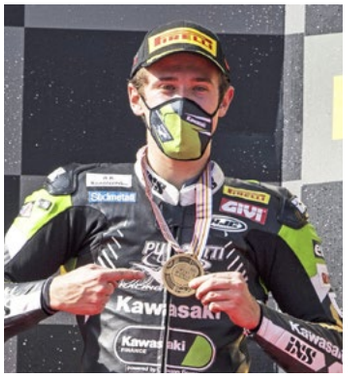
Mann des Wochenendes: Pole-Position und zwei Siege für Toprak Razgatlioglu

Supersport-WM

Philipp Öttl WM-Dritter!

Philipp Öttl wuchs in Estoril über sich hinaus. Nach dem zweiten Platz im ersten Rennen sah er im zweiten schon wie der sichere Sieger aus, sicherte sich aber auch mit P5 den dritten WM-Rang.

Von: **Imre Paulovits**



KAWASAKI

Philipp Öttl: Knapp, aber WM-Dritter

Die Kawasakis waren in Estoril wie beflügelt. „Wir hatten beim Barcelona-Test eine neue Lichtmaschine probiert. Die ist jetzt als Kit-Teil homologiert, und sie hat ein klein wenig gebracht“, ließ Philipp Öttl hinter die Kulissen blicken. Doch dann stürzte der übermütige Raffaele de Rosa im ersten Rennen und riss Lucas Mahias mit. Als eine halbe Runde später der Ungar Péter Sebestyén mit einem Highsider ins Kies der Zielkurve flog und jede Menge Steine auf die Strecke schleuderten, wurde abgebrochen. Im verkürzten Rennen musste sich Öttl dann nur dem diesjährigen Überflieger Andrea Locatelli beugen.

Im zweiten Rennen machte es Öttl noch besser. Immer wieder kämpfte er sich an die Spitze der wild raufenden Fünfergruppe und ging auch als Führender in die letzte Runde. Doch dann drückte sich Mahias in der engen ersten Kurve innen rein, Öttl wurde hinausgetragen, verlor den Schwung und fiel auf den vierten Rang zurück. Und am Schluss fing ihn sogar noch Steven Odendaal ab. „Ich war nach diesem Überholmanöver völlig von der Rolle, weil ich schon dachte, dass mir der dritte Platz in der Gesamtwertung durch die Lappen gegangen ist“, verriet Öttl. „Da habe ich die Linie in der Schikane nicht ausreichend dicht gemacht und Odendaal konnte sich innen durchdrücken. Aber zum Glück habe ich den dritten Platz in der WM auch so geholt.“

Der seit Aragón verletzte Jules Cluzel trat an, um seine Position zu verteidigen, aber zwei neunte Plätze reichten dafür nicht aus. ■

Superbike-WM

Folger: Lichtblicke

Bei seinem zweiten Wildcard-Einsatz blitzte immer wieder das Potenzial von Jonas Folger durch. Das Wochenende war aber durchwachsen. Doch es gibt Hoffnung auf eine WM-Saison 2021.

Von: **Imre Paulovits**



FOLGER

Jonas Folger: Nach starkem Einsatz Hoffnung auf eine WM-Saison 2021

Nachdem Scott Redding und Jonathan Rea in der Superpole gestürzt waren und kurz abgebrochen wurde, tauchte der Name von Jonas Folger ganz oben auf der Zeitenliste auf. Doch als dann alle auf den weichen Qualifyer wechselten, rutschte er bis auf den zehnten Platz ab. „Ich habe mich einmal verbremst, die Runde dann gleich abgebrochen und gehofft, dass ich noch eine zweite hinbekomme“, verriet Folger. „Aber dieser Reifen ist wirklich nur für eine Runde gemacht. In den letzten Kurven der zweiten Runde hatte ich überhaupt keinen Grip mehr.“ Für all das fehlt es dem IDM-Superbike-Meister noch an Erfahrung. Genau wie für den Start: „Der erste Gang des WM-Superbikes ist viel länger als der meines IDM-Motorrades, da muss ich mich noch dran gewöhnen. Ich bin immer viel zu langsam vom Fleck gekommen und habe viele Plätze verloren.“

Doch im zweiten Rennen war der 27-Jährige auf dem besten Weg, zum Schluss noch ein Spitzenresultat einzufahren. Er kam Michael Ruben Rinaldi immer näher. „Dann ist Loris Baz der Motor ausgegangen. Er ist direkt vor uns wieder auf die Strecke, Rinaldi ging vor mir voll in die Eisen, und ich musste nach links ausweichen. Ich war froh, dass ich Baz nicht getroffen habe. Aber ich habe dabei viele Plätze verloren.“

Es gibt aber auch eine gute Nachricht, denn Folgers Potenzial blieb nicht unbeobachtet. „BMW ist daran interessiert, nächstes Jahr mit unserem Team WM zu fahren“, freut sich der Bayer. „Jetzt müssen wir uns zu Hause mit dem Sponsor und BMW zusammensetzen. Es wäre mir sehr lieb, wenn ich mit Michael Galinski und unserer Truppe in die WM gehen könnte. Ich bin guter Dinge, dass es klappt.“ ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM SUPERSPORT-WM

Für das nächste Jahr wird die Superbike-WM eine weitreichende Blutauffrischung erfahren. Ducati hat sich in der Woche vor dem WM-Finale entschieden, Chaz Davies im Werksteam nach sieben Jahren durch Michael Ruben Rinaldi zu ersetzen, der dieses Jahr mit Goeleven-Ducati die Wertung der Privatfahrer sowie das erste Rennen in Aragón gewonnen hat. Bei Yamaha wurde durch den Wechsel von Michael van der Mark zu BMW im Werksteam neben Toprak Razgatlioglu ein Platz frei. Diesen besetzen die Japaner fortan mit Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli. Im GRT-Team wird Federico Caricasulo durch den bald 25-jährigen Japaner Kohta Nozane ersetzt. Pucetti-Kawasaki dankt Lucas Mahias seinen unermüdlichen Einsatz und lässt ihn in der Superbike-WM antreten. Mit Philipp Öttl einigte man sich über die Fortsetzung der Zusammenarbeit. „Wir haben auch mit anderen Teams verhandelt, aber ich denke, bei Pucetti bin ich am besten aufgehoben“, so Öttl. Sein Teamkollege wird der 17-jährige Türke Can Öncü.

SUPERBIKE-WM

Gleich nach dem WM-Finale begannen viele Teams am Montag (nach Redaktionsschluss) mit dem ersten Test für die Saison 2021.

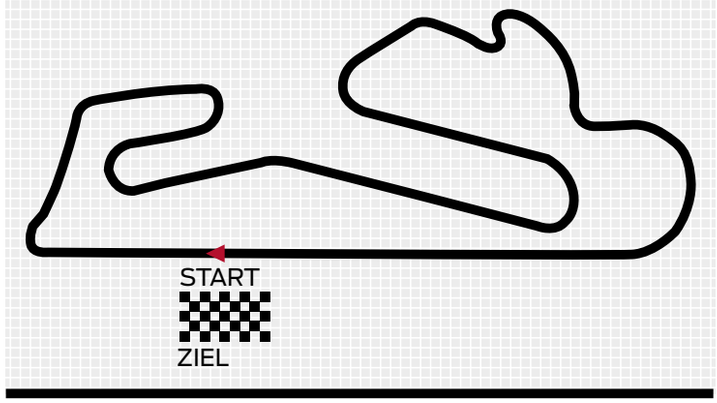
SUPERSPORT-300-WM

Der 18-jährige Holländer Jeffrey Buis sicherte sich im ersten Rennen von Estoril den WM-Titel. Bis zwei Kurven vor dem Ziel sah es so aus, als könne sein Teamkollege Scott Deroue die Entscheidung noch bis ins letzte Rennen verschieben, doch dann fuhr Buis einen Angriff und wurde Sechster, während Deroue bis P8 zurückrutschte. Die Holländer sind in der Nachwuchsklasse unheimlich stark geworden. Das zweite Rennen gewann Koen Meuffels und liegt nun schon auf WM-Platz 4.

SUPERBIKE-WM-2020-RESULTATE

ESTORIL (P) 4,182 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.36,154
2.	Haslam	1.36,856
3.	Gerloff	1.36,865
4.	Davies	1.36,891
5.	Rinaldi	1.36,911
6.	Van der Mark	1.36,947
7.	Lowes	1.37,028
8.	Bautista	1.37,042
9.	Forés	1.37,129
10.	Sykes	1.37,159
11.	Folger	1.37,175
12.	Baz	1.37,307
13.	Caricasulo	1.37,481
14.	Laverty	1.37,984
15.	Rea	1.38,192
16.	Mercado	1.38,367
17.	Ferrari	1.38,375
18.	Morais	1.38,379
19.	Takahashi	1.38,581
20.	Granado	1.39,309

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	360 Punkte
2.	Redding	305
3.	Davies	273
4.	Razgatlioglu	228
5.	Van der Mark	223
6.	Lowes	189
7.	Rinaldi	186
8.	Baz	142
18.	Folger	19
19.	Cortese	14

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	392 Punkte
2.	Ducati	391
3.	Yamaha	330
4.	Honda	166
5.	BMW	101
6.	Aprilia	4

ERGEBNIS 1. RENNEN

Estoril (P) – 17. Okt. 2020 22. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. á 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	34.13,229 min	1.37,258	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+3,039 sec	1.37,226	20
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+4,220 sec	1.37,479	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+9,645 sec	1.37,268	13
5.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+15,732 sec	1.37,667	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+15,926 sec	1.37,851	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+16,205 sec	1.37,881	9
8.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+17,842 sec	1.37,666	8
9.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	21	+18,035 sec	1.37,788	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+18,404 sec	1.38,075	6
11.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	21	+20,834 sec	1.38,105	5
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	21	+30,026 sec	1.38,652	4
13.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	21	+31,886 sec	1.38,568	3
14.	Takumi Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+47,164 sec	1.39,157	2
15.	Eric Granado (BR)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+48,801 sec	1.39,102	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Estoril (P) – 18. Okt. 2020 24. WM-Lauf; 87,822 km über 21 Rdn. á 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 31 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	34.07,368 min	1.36,806	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+1,951 sec	1.36,996	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+2,556 sec	1.36,957	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+10,423 sec	1.37,315	13
5.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+15,473 sec	1.37,672	11
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,277 sec	1.37,676	10
7.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+21,074 sec	1.37,675	9
8.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+21,291 sec	1.37,684	8
9.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	21	+22,427 sec	1.37,714	7
10.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+25,168 sec	1.37,948	6
11.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	21	+26,945 sec	1.37,655	5
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	21	+28,511 sec	1.38,226	4
13.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	21	+32,281 sec	1.38,383	3
14.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+38,800 sec	1.36,864	2
15.	Matteo Ferrari (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+46,083 sec	1.38,924	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Estoril (P) – 18. Okt. 2020 23. WM-Lauf; 41,820 km über 10 Rdn. á 4,182 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 20 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	16.12,131 min
2.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+1,928 sec
3.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+2,940 sec
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+4,074 sec
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+4,745 sec
6.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+5,915 sec
7.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,969 sec
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+11,835 sec
9.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,293 sec
10.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+12,342 sec
11.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+12,643 sec
12.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	+12,714 sec
13.	Jonas Folger (D)	Yamaha YZF-R1	+14,984 sec
14.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	+22,177 sec
15.	Matteo Ferrari (I)	Ducati Panigale V4 R	+22,349 sec

SUPERSPORT-WM

Estoril (P) – 17. Okt. 2020 14. WM-Lauf; 50,184 km über 12 Rdn. á 4,182 km; 25 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 30 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	20.11,842 min
2.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+1,591 sec
3.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+1,968 sec
4.	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+4,634 sec
18.	Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	+35,996 sec

SUPERSPORT-WM

Estoril (P) – 18. Okt. 2020 15. WM-Lauf; 75,276 km über 18 Rdn. á 4,182 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 29 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	30.20,058 min
2.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	+0,886 sec
3.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+0,888 sec
5.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+1,465 sec
20.	Patrick Hobelsberger (D)	Honda CBR 600 RR	+47,804 sec

WM-STAND FAHRER

1.	Locatelli	333 Punkte
2.	Mahias	229
3.	Öttl	162
4.	Cluzel	160
5.	Odendaal	136
6.	De Rosa	135
25.	Hobelsberger	6

SUPERSPORT-300-WM

Estoril (P) – 17. Okt. 2020 13. WM-Lauf; 41,820 km über 10 Rdn. á 4,182 km; 38 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 29 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	18.40,850 min
2.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,013 sec
3.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,055 sec
4.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+0,234 sec
19.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+18,884 sec

SUPERSPORT-300-WM

Estoril (P) – 18. Okt. 2020 14. WM-Lauf; 41,820 km über 10 Rdn. á 4,182 km; 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 26 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	18.41,258 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,219 sec
3.	Mika Perez (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,749 sec
4.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+1,816 sec
15.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+6,028 sec

WM-STAND FAHRER

1.	Buis	220 Punkte
2.	Deroue	183
3.	Sofuoglu	142
4.	Meuffels	116
5.	Perez	112
6.	Booth-Amos	110
25.	Kroh	14

Zeitvorteil

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





1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

Für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

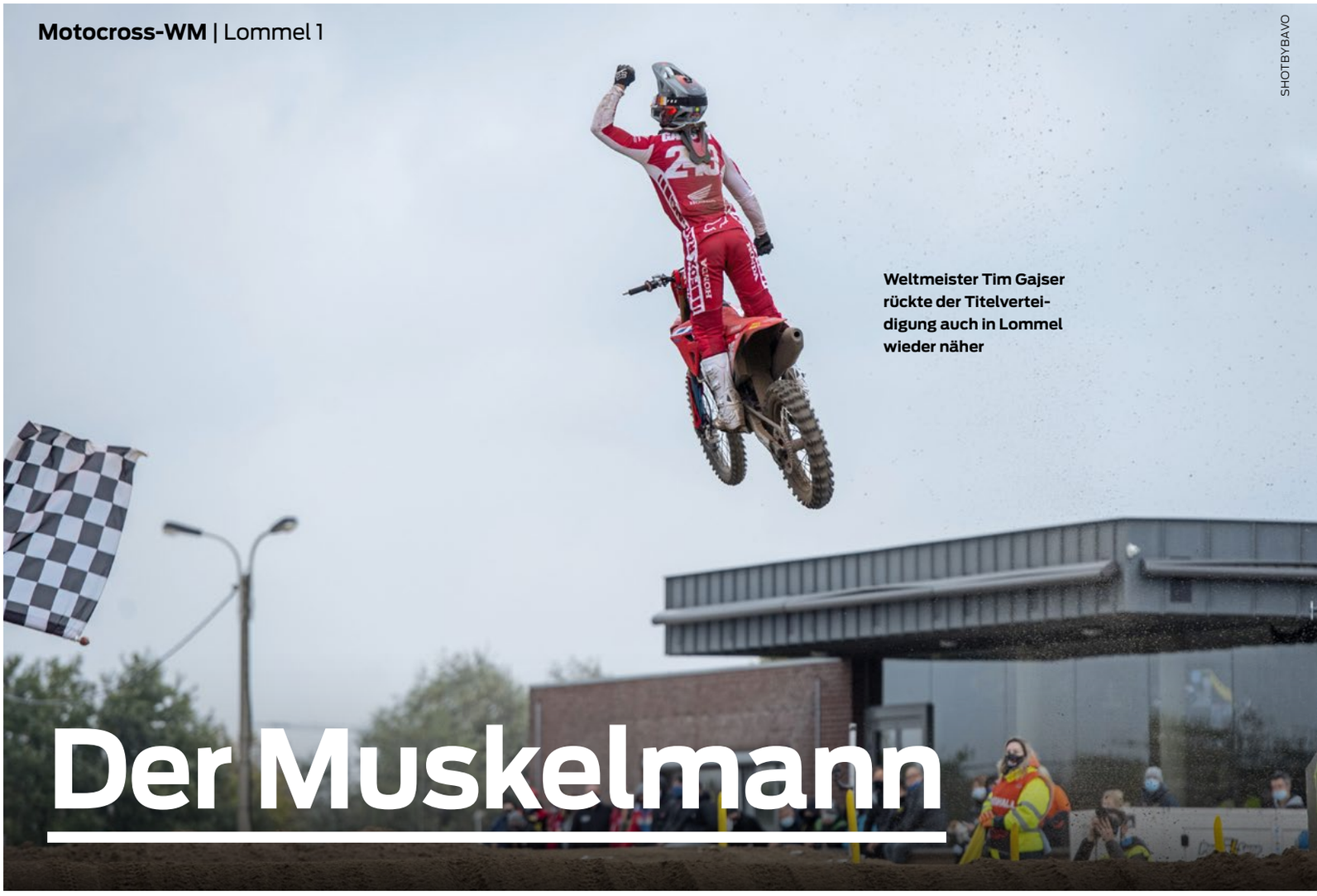
• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

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

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



SHOTBYBAVO

Weltmeister Tim Gajser rückte der Titelverteidigung auch in Lommel wieder näher

Der Muskelmann

Beim ersten von drei Sandrennen im belgischen Lommel ließ Weltmeister Tim Gajser (Honda) bei seinem 26. GP-Sieg die Muskeln spielen. Die härteste Sandstrecke der Welt brachte etliche WM-Piloten an ihre Grenzen, für Glenn Coldenhoff und den Deutschen Henry Jacobi vielleicht das Ende der Saison.

Von: **Frank Quatember**

Obwohl sämtliche Top-Piloten der WM die Strecke in Lommel vom täglichen Training aus dem Effeff kennen, weil sie fast alle mit Team und Workshop in der Nähe der belgischen Kleinstadt stationiert sind, ist der Respekt vor jedem WM-Lauf riesengroß. Abhängig von Wetter, Jahreszeit und Benutzung ändert sich das Profil minütlich. Bis zu 15 Spuren nebeneinander können sich im Laufe eines Renntages bilden, was Absprung und Landung bei Tables oft zum Lotteriespiel macht. Ungekrönter König von Lommel ist Jeffrey Herlings, der aber leider verletzungsbedingt die Saison beendet hat. Doch der Slowene Tim Gajser ist nicht viel langsamer als Herlings und präsentierte sich in Lommel in Topform. Die Startsiege in den beiden Läufen der MXGP-Klasse überließ der Honda-Star gnädig den Rookies Walsh und Prado, aber spätestens nach der dritten Kurve lag der amtierende Champion vorne und fuhr zum Tagessieg. Gajser: „Nur ein dummer Fehler in Lauf 1 ärgert mich. Wir haben so hart im Winter in Spanien auf Sand trainiert. Das zahlt sich jetzt aus, ein unglaublicher Tag!“

Paulins erster Laufsieg

Das meinte auch der Franzose Gautier Paulin, auf den beim Motocross der Nationen und in Lommel immer Verlass ist. Der Yamaha-Pilot holte sich zunächst sensationell seinen ersten Laufsieg 2020 und ließ auch im zweiten Lauf das Werksmotorrad fliegen. „Ich hab gar nicht gesehen, wer hinter mir war. Mein Vater hat mir beigebracht, mich niemals umzusehen“, lachte der fünffache MXoN-Champion und Tageszweite im Sieger-Interview über sein brisantes, aber erfolgreiches Duell gegen Tony Cairoli. Der Italiener, bisher immer ein Siegkandidat in Lommel, verpasste beide Starts und wirkte im Rennen nicht im Vollbesitz seiner Kräfte. Als Tagesneunter verlor er den Anschluss in der WM-Tabelle an Gajser.

> „Wir haben im Winter in Spanien so hart auf Sand trainiert. Das zahlt sich jetzt aus. Ein unglaublicher Tag!“
>
> MXGP-Leader Tim Gajser

Jüngster auf dem Podium war, wie so oft, Jorge Prado, der leicht angeschlagen in die Rennen gegangen war. Der KTM-Star lieferte sich in Lauf 2 nicht zum ersten Mal einen harten Kampf mit Jeremy Seewer. Der Schweizer machte ungewohnt gnadenlos kurzen Prozess beim Passieren, und Prado landete kopfüber im Sand. Im Ziel sicherte sich der Spanier trotzdem Platz 4 und damit das Podium.

Henry Jacobi verletzt

Henry Jacobi stürzte im Training hart und zog sich eine Schulterluxation zu. Der Bad Sulzaer reiste sofort ab, Ziel war eine bekannte Klinik in Bad Werneck. Besser erging es seinem Thüringer Kumpel Tim Koch, der mit vier WM-Punkten sein bisher bestes Ergebnis in 2020 erzielte.

In der kleinen Klasse MX2 sorgte der Engländer Ben Watson auf der Werks-Yamaha mit seinem ersten Laufsieg im ersten MX2-Lauf für die große Überraschung. Während Watson als Fünfter in Lauf 2 seinen Platz auf dem Tagespodium sicherte, lieferten sich KTM-Pilot Tom Vialle und Lokalheld Jago Geerts den erwartet engen Kampf um den Sieg in Lommel. Am Ende triumphierte der schmale Franzose, weil sein Gegner im ersten Lauf zweimal patzte. Da reichte für Geerts auch der knappe Sieg in Lauf 2 nicht mehr. Tom Vialle ist auf dem besten Weg, den Weltmeistertitel für Frankreich und für Mattighofen zu erobern. ■

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MXGP

Lommel (B): 18. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, teils sonnig, 13 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 16 Runden à 1,830 km (= 29,280 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	16	36.38,456 min = 47,946 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 8,713 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	16	+ 19,653 s
4.	Brian Bogers (NL)	KTM	16	+ 21,723 s
5.	Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	16	+ 33,340 s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 34,647 s
7.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 59,329 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 55,038
15.	Valentin Guillod (CH)	Honda	16	+ 1.49,638min
18.	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MX2

Lommel (B): 18. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, teils sonnig, 13 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 16 Runden à 1,830 km (= 29,280 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Ben Watson (GB)	Yamaha	16	36.16,844 min = 48,422 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 22,023 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 28,203 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	+ 31,157 s
5.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 42,546 s
6.	Isak Gifting (S)	GasGas	16	+ 1.01,154 min
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	16	+ 1.18,517 min
8.	Alvin Östlund (S)	Honda	16	+ 1.26,138 min
9.	Ruben Fernandez (E)	Yamaha	16	+ 1.28,880 min
23.	Peter König (D)	KTM	15	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MXGP

Lommel (B): 18. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, teils sonnig, 13 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 16 Runden à 1,830 km (= 29,280 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	36.21,474 min = 48,320 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 12,666 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 13,976 s
4.	Jorge Prado (E)	KTM	16	+ 29,157 s
5.	Gautier Paulin (F)	Yamaha	16	+ 32,265 s
6.	Antonio Cairoli (I)	KTM	16	+ 38,527 s
7.	Brian Bogers (NL)	KTM	16	+ 42,966 s
15.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde
18.	Valentin Guillod (CH)	Honda	15	+ 1 Runde
20	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MX2

Lommel (B): 18. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, teils sonnig, 13 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 16 Runden à 1,830 km (= 29,280 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	36.22,920 min = 48,288 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 9,511 s
3.	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	16	+ 27,551 s
4.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 30,982 s
5.	Ben Watson (GB)	Yamaha	16	+ 32,601 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 56,536 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	16	+ 58,842 s
8.	Isak Gifting (S)	GasGas	16	+ 1.21,322 min
9.	Nathan Renkens (B)	KTM	16	+ 1.45,424
22.	Peter König (D)	KTM	15	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	488 Punkte
2.	Antonio Cairoli	440
3.	Jorge Prado	429
4.	Jeremy Seewer	429
5.	Romain Febvre	383
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	375
7.	Gautier Paulin	352
16.	Henry Jacobi (D)	134
18.	Arnaud Tonus	91
26.	Valentin Guillod	38

1.	KTM	577 Punkte
2.	Honda	525
3.	Yamaha	494

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	569 Punkte
2.	Jago Geerts	516
3.	Maxime Renaux	407
4.	Jed Beaton	407
5.	Thomas Kjer Olsen	381
6.	Roan van de Moosdijk	357
7.	Ben Watson	355
23.	Rene Hofer (A)	73
27.	Simon Längenfelder (D)	59
29.	Jeremy Sydow (D)	35

1.	Yamaha	585 Punkte
2.	KTM	585
3.	Husqvarna	471

Speedway of Nations Lublin (PL)

Zu Corona kam der Regen



BSI SPEEDWAY

Alter und neuer Weltmeister Russland: Saidullin, Laguta, Sayfutdinov (v. l.)

Russland konnte seinen Titel zum zweiten Mal verteidigen. Das nur an einem Tag ausgetragene Finale wurde nach vier Durchgängen wegen zu schlechter Bahnverhältnisse abgebrochen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Diese WM stand aufgrund der britischen Corona-Regelungen unter keinem guten Stern. Der Austragungsort wurde von Manchester nach Lublin verlegt, weil dort 50 Prozent Stadion-Auslastung zugelassen waren. Zuvor waren die beiden Halbfinalrennen abgesagt worden. Für das deutsche Team allerdings irrelevant, denn der DMSB hatte alle Nationalmannschaften bereits zu Beginn der Coronakrise von Prädikatsläufen zurückgezogen! Wegen des anhaltend schlechten Wetters in Lublin wurde der erste von zwei Finaltagen am Freitag abgesagt. Die Entscheidung sollte in einem Eintagesfinale am Samstag fallen. Großes Pech hatten die Fans, denn ab Samstag wurde Lublin zu einem Corona-Risikogebiet erklärt, und es waren keine Zuschauer mehr zugelassen. Aufgrund der durch den Regen tiefen, sehr unebenen Bahn und eines spektakulären Sturzes in Lauf 15 von Freddie Lindgren, bei dem auch Szymon Wozniak und Oliver Berntzon zu Boden mitgerissen wurden, brach der ukrainische Referee Aleksandr Lyatosinsky das Rennen mit Lauf 14 ab. Da die Russen die punktgleichen Polen im direkten Vergleich mit 5:4 besiegt hatten, wurde Russland zum dritten Mal in Folge Weltmeister. Auch auf dem dritten Rang herrschte Punktgleichheit. Dänemark gewann die Bronze-Medaille, weil es Schweden in Heat 10 mit 5:4 besiegen konnte. Erstmals in einem SoN-Finale wurden 4-3-2-0 Punkte vergeben. Den Grundstein für den Sieg der Russen legte Emil Sayfutdinov in Heat 13 mit einem Husarenritt auf der Außenbahn gegen Jason Doyle und Max Fricke. ■

SPEEDWAY OF NATIONS

Lublin (PL), 17. Oktober 2020, nach 14 Läufen wegen Regens abgebrochen

1. **Russland 23 Punkte:** Emil Sayfutdinov 15, Artem Laguta 8
2. **Polen 23 Punkte:** Bartosz Zmarzlik 19, Szymon Wosniak 8
3. **Dänemark 19 Punkte:** Leon Madsen 10, Anders Thomsen 4, Marcus Birkemose 5
4. **Schweden 19 Punkte:** Fredrik Lindgren 14, Oliver Berntzon 5
5. **Australien 17 Punkte:** Jason Doyle 5, Max Fricke 12, Jamon Lidsey 0
6. **Großbritannien 12 Punkte:** Robert Lambert 6, Dan Bewley 6
7. **Tschechien 11 Punkte:** Vaclav Milik 11, Eduard Krcmar 0, Petr Chlupac 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

BMW 728, Bj. 1995, fjordgrau-metallic, ca. 180000 km, garagengepflegt, "Youngtimer" in Bestzustand. VB 14.500,- €. Tel. 0175/4024649

Jaguar



1954/57 Jaguar XK140 DHC, nur in Farbe gunmetal grey o.ä. ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

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

Arden

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

Mercedes



AMG SLC 43 Final Edition, EZ 03/2020, 2800 km, 287 kW (390 PS), schwarz, Navi, Pano, LED, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 62.000,- €. Fahrzeug im Neuzust., Garagenfahrzeug, einer der letzten. 78727 Oberndorf, 0170/6766259

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54594



SLS Roadster Neuzustand, DT. Fzg., 2. Hd., 7010 km, B&O, Top, SH MB, 571 PS, 219.000,- €. München Tel. 0171/4401010

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54626



1938 Mercedes 540K Cab. B, der Beste? Vollrestauriert und mit 1A Historie. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Adventure-VAN Edition GEOTREK 1/10 "V 250" - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 03/2017, ca. 34500 km, Facelift auf Mod. 2020, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre schwarz, Unterbodenschutzplatten Alu, Höherlegung 30 mm, 18 Zoll KRONA 1 Felgen (Grobstollenreifen: General Grabber 235/55 R18 XL), Sonder-Belederung Rautensteppung schwarz, Leistungsoptimierung, Sonderfolierung "matte khaki green" mit Höhenlinien, Offroad Dachträger mit div. Zubehör, Reisemobilbox mit 2 Heckschubladen, Alu-Stauboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, Schiebetüren links u. rechts, Comand Online u.v.m., zum Preis von 74.820,- € (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. 54581

VANSPORTS.DE BY HARTMANN-TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54580

AMG GT Coupé, 350 kW (476 PS), Vmax 304 km/h, Designo blau, EZ 04/2019, 18000 km, 1. Hd., Leder, Navi, Klima, LED, SHZ, NR-Fahrz., 8-fach bereift. 100.000,- €. Chiffre MK23/1133550

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

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

Porsche



Porsche Winterkompletträder 911 (991.2), 1 Satz Winterkompletträder 20 " für Porsche 911 (991.2) wie neu. Neupreis 5200,- €, jetzt für 2900,- €. 40764 Langenfeld, Tel. 0160/97737244

911 991 3/2014 letzter Sauger, 27000 km, 257 kW (349 PS), schwarz, Klima, 88.991,- € Optionspaket 50 Jahre Porsche. 59368 Werne, Tel. 0171/4158841

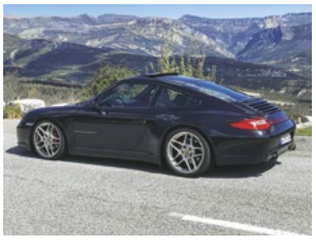
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 54653

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



2011 Porsche 997 GT3 RS 4.0. Perfekt! Erst 57 km! Deutsch/1. Hand. € 449.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

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



997 Carrera 4S, 04/09, 283 kW (385 PS), PDK, 3. Hd, dt. orig., 216.000 km, sw/sw Leder, ESSD, Klappe, Sport Chr., Sportsitze, PASM Sport, u.- frei, Bose, 8-fach, NR, 37.900,- €. Tel. +49/162/1046952

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Garagen



"Der-Königsbogen" als Pavillon oder Carport! Verschiedene Größen sind lieferbar! Frachtfrei deutschlandweit! Unterlagen unter: Tel. 04624-449586 oder hausundhalle@web.de H

Veranstaltungen

Frühjahr 2021
Cartagena 23.-26.1.
Almeria 25.-29.1.
Cartagena/Almeria Package 25.-29.1.
inkl. Almeria, Andalucia, Iberia 9,2 km
Valencia 22.-24.3.
Aragón 26.-28.3.
Premium Package 22.-28.3.
Ledenon 30.3.-3.4. Ostern
wahlweise 2, 3, 4, 5, 6 Tage buchbar
alles mit Geld-zurück-Garantie bei Absage wegen Covid-19
GAAAAS! www.art-motor.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKW's, 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:

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

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

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

msa 45/20

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



MICHELIN

In Aragón war alles für den Einsatz von Valentino Rossi vorbereitet. Doch dann musste der Doktor wegen Corona passen

Kein Vergleich

Zum Hamilton-Rekordsieg
MSa 44/2020

Wie kann man Hamilton mit Michael Schumacher vergleichen? Es war eine andere Zeit. Schumacher war in seiner Zeit der Größte. Ich wünsche Mick das Allerbeste. Es würde mich sehr freuen, ihn in einem Ferrari zu sehen. Ich schaue die Formel 1 seit den 60er-Jahren. Leider ist sie sehr langweilig geworden. Ich kann das Wort Mercedes schon gar nicht mehr hören. Das Auto ist so überragend, dass kein anderer Pilot gewinnen kann, wenn es nicht doch mal einen Defekt gibt.

Sonja M. Heiniger
CH-8645 Jona

Michael Schumacher war und bleibt der statistisch erfolgreichste Formel-1-Pilot seiner Zeit – nicht mehr, nicht weniger. Ein sportliches Vorbild konnte dieser egomanische und zur Unfairness neigende Siebenfachweltmeister aber nie sein. Als Persönlichkeit konnte er es nie mit Rennfahrern wie Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Jackie Stewart, Ayrton Senna oder auch Lewis Hamilton aufnehmen.

Peter Nimpfer
A-8020 Graz

Honda wie 1992

Zum Honda-Ausstieg
MSa 44/2020

Der angekündigte Honda-Rückzug erinnert mich an 1992. Damals zog man Ende des Jahres den Stecker und ließ McLaren im Regen stehen, weil man sich gegen Williams-Renault chancenlos sah. Diesmal ließ Honda Red Bull immerhin etwas mehr Zeit, Ersatz zu suchen. Diskutiert wird nun über eine erneute Partnerschaft mit Renault. Die Franzosen könnten das Geld für die Triebwerke sicher gut gebrauchen, andererseits denkt man wohl auch mit Grausen an die Zeit gegenseitiger Vorwürfe zurück, in der die glanzvolle Epoche mit vier gemeinsam gefeierten WM-Titeln beschädigt wurde.

Ingo Haltenberger
D-87616 Marktoberdorf

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.

31. Okt. /1. Nov.: DSK Schotter Performance Training Area 39
14. Nov.: DSK Freies Fahren Hockenheim
12./13. Dez.: DSK Schotter Performance Training Strohn

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 23. Oktober

11.55	Formel 1 Portimão, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
15.55	Formel 1 Portimão, FP2 **LIVE**	N-TV/ORF 1
15.55	Formel 1 Portimão, FP2 **LIVE**	Sky Sport 1*

Samstag, 24. Oktober

11.55	Formel 1 Portimão, FP3 **LIVE**	Sky Sport 2*
14.00	Formel 1 Portimão, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.45	Formel 1 Portimão, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 2*
ca. 14.50	Formel 1 Portimão, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2

Sonntag, 25. Oktober

13.00	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/Sky Sp. 2*
13.35	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
13.50	Formel 1 Portimão, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
15.30	Rallye-WM Sardinien, Highlights	Servus TV
20.00	NASCAR Cup Series, Texas **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD & Porsche GT Magazin	Sport 1

Motorrad

Mittwoch, 21. Oktober

ab 12.00	MX-WM Lommel (2), 1. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*
ab 15.00	MX-WM Lommel (2), 2. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*

Samstag, 24. Oktober

12.25	Moto3-WM Aragón, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Aragón, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.10	Moto2-WM Aragón, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 25. Oktober

10.40	Moto3-WM Aragón, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.50	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	SRF 2
13.00	MotoGP Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.15	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	SRF info
14.30	Moto2-WM Aragón, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 17.30	MX-WM Lommel (3), alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 23. Oktober bis Sonntag, 25. Oktober

---	Formel 1 Portimão, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)	
---	Motorrad-WM Aragón, alle Sessions **LIVE** auch: www.servus.com** / www.motogp.com*	dazn.de*

Donnerstag, 22. Oktober

18.55	GTWC 24h Spa, Q1–Q4 & Nachttraining **LIVE** www.gt-world-challenge-europe.com / YouTube	

Freitag, 23. Oktober

ca. 16.45	TCR Europe Spa, 1. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
18.20	GTWC 24h Spa, Superpole **LIVE** auch: www.gt-world-challenge-europe.com / YouTube	motorsport.tv*

Samstag, 24. Oktober

ca. 11.45	TCR Europe Spa, 2. Rennen **LIVE**	tcr-series.tv
ca. 15.15	GTWC 24h Spa, kompl. Rennen **LIVE** auch: www.gt-world-challenge-europe.com / YouTube	motorsport.tv*

Sonntag, 25. Oktober

ca. 05.40	Super GT Suzuka, Rennen **LIVE** www.youtube.com/user/nismotv2013	YouTube
ca. 19.15	IndyCar St. Petersburg, Rennen **LIVE**	dazn.de*

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Vorschau



XPB

GP Portugal: Die Königsklasse trägt erstmals ein Rennen in Portimão aus



PORSCHE

GT World Challenge: In Spa steht der 24h-GT-Klassiker auf dem Programm



MICHELIN

MotoGP: Die weltbesten Fahrer fahren gleich noch einmal im Motorland Aragón

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

23./24.10.	TCR Europe, Spa-Francorchamps	B
24.10.	Nürburgring Langstr.-Serie, 6. Lauf **– abgesagt –**	D
24./25.10.	GT World Challenge Europe, 24h von Spa	B
25.10.	Formel 1, Portimão	P
25.10.	IndyCar Series, St. Petersburg/Florida	USA
25.10.	NASCAR Cup Series, Fort Worth/Texas	USA
25.10.	Tourenwagen/BTCC, Snetterton	GB
25.10.	Super GT, Suzuka	J

Motorrad

21.10.	Motocross-WM, Lommel (2)	B
24.10.	Flattrack-WM, Boves-Cuneo	I
25.10.	Motorrad-WM, Aragón	E
25.10.	Motocross-WM, Lommel (3)	B

kicker



FUSSBALL

DEIN SPORT. DEIN KICKER.

IM HEFT. IN DER APP. AUF KICKER.DE

2019-0541_0720_tk_fh