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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 34 / 05. AUGUST 2020

Hamilton siegt beim GP England

Reifendrama in Silverstone



MotoGP: Quartararo-Interview

Der WM-Leader über seinen Lauf

ADAC GT Masters: Lausitzring

Mercedes und Audi teilen sich Siege

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

4 190525 902500 34



Nürburgring Langstrecken-Serie

BMW-Doppelsieg auf der Nordschleife



Superbike-Weltmeisterschaft: Jerez

Ducati-Pilot Redding dominiert Neustart



DTM-Saisonauftakt in Spa

Audi rammt BMW in Grund und Boden

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie Hamilton trotz Reifendrama gewann **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Fakten vom GP Großbritannien **S. 6**
Formel 1 Wie Nico Hülkenberg ins F1-Cockpit zurückkehrte **S. 8**
Formelsport F1-Fahrerlager, Kommentar, Formel-News **S. 10**
Formelsport So liefen Formel 2 und F3 in Silverstone **S. 12**
Sportwagen Neue Teams siegen beim GT-Masters-Auftakt **S. 14**
Sportwagen BMW-Doppelerfolg beim vierten NLS-Lauf **S. 16**
Sportwagen Verregnetes IMSA-Rennen in Road America **S. 18**
Rallye-WM Interview mit WRC-Promoter Oliver Ciesla **S. 20**
Rallye Der Stand der Dinge im internationalen Rallyesport **S. 22**
DTM Audi völlig dominant beim Saisonauftakt in Spa **S. 24**
Tourenwagen Neuling schockt Gegner in TCR Germany **S. 28**
Tourenwagen BTCC-Auftakt, NASCAR und Nachrichten **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Doppelsieger Fabio Quartararo **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau GP Tschechien **S. 32**
Historie Wie der „lange“ Dieter Braun 125er-Champ wurde **S. 34**
Superbike-WM Ducati beim SBK-Restart unschlagbar **S. 36**
Superbike-WM Ergebnisse aus Jerez und SSP-300-WM **S. 38**
Straßensport Hintergründe und News aus den Serien **S. 40**
Offroad Interview mit MXGP-Top-Pilot Gautier Paulin **S. 41**
Offroad Speedway-EM-Finale und aktuelle Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

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



MOTORSPORT IMAGES

18 **IMSA-Serie in Road America: Land unter in Wisconsin**



ADAC

14 **ADAC GT Masters am Lausitzring: Endlich rollt der nationale GT3-Zirkus wieder**



29 **NASCAR Cup-Series in New Hampshire: Mustang-Sieg auf der „Magic Mile“**

NASCAR

Editorial

Mercedes wird in diesem Jahr nur ein Rennen verlieren, wenn etwas schiefgeht. Deshalb müssen wir Pirelli für die Unberechenbarkeit seiner Reifen danken.

Ging es Ihnen auch so? 49 Runden lang war dieser GP England eine Schlaftablette. Zwei Mercedes vorneweg, Bottas chancenlos gegen Hamilton, dann ein einsamer Red Bull, ein einsamer Ferrari und erst ab Platz 5 richtig Action. Doch dann haben drei Runden ausgereicht, um uns mit der Formel 1 wieder zu versöhnen. Die letzten fünf Minuten waren ihr Geld wert, weil selbst die übermächtigen Mercedes plötzlich verwundbar schienen. Das sind die großen Momente des Motorsports. Wenn von einer Sekunde auf die andere alles auf den Kopf gestellt wird. Wir haben sie in grauer Vorzeit häufiger erlebt, weil da improvisiert statt geplant wurde, weil das Bauchgefühl entschied und nicht irgendein schlauer Computer.

An Jack Brabham, dem beim GP England 1970 auf den letzten 400 Metern in Führung liegend das Benzin ausging, erinnern wir uns heute noch. Oder an den GP Monaco 1982, als es in den letzten fünf Runden fünf Spitzenreiter gab. In unserer digitalen, durchorganisierten Welt sind diese Momente selten geworden. Wir brauchen schon den Wettergott, der die Perfektion ausbremst. Oder Pirelli. Ich meine es ernst. Wir sollten Pirelli dankbar sein für die Unberechenbarkeit dieser Reifen. Egal, ob sie nun wegen zu hohem Verschleiß oder Trümmerteilen geplatzt sind – sie haben aus dem GP England 2020 ein Rennen gemacht, das man in 50 Jahren noch aus der Mottenkiste hervorholen wird, um der nächsten Generation zu zeigen, dass früher alles besser war. Ein Sieger, der mit einem Dreirad über die Ziellinie fährt. Das ist der Stoff, der die Story von 70 Jahren Formel 1 mitgeschrieben hat. Wie Bruce McLaren 1968 in Belgien und Riccardo Patrese 1982 in Monaco, die nicht einmal wussten, dass sie gewonnen hatten. Oder wie John Watson 1983 in Long Beach, der vom 22. Startplatz kam. Oder Peter Revson 1973 in Kanada, von dem bis heute nicht feststeht, ob er tatsächlich der Sieger war.

Manche Teams und Fahrer verfluchen Pirelli hinter vorgehaltener Hand, weil diese Reifen so schwer zu verstehen sind. Oder weil sie auf manchen Strecken so schnell einbrechen, dass man gezwungen wird, wie auf rohen Eiern zu fahren. Zum Glück ist das so. Stellen Sie sich vor, diese Pirellis wären so gläsern wie die modernen Rennautos, so kugelsicher wie die Motoren. Dann gäbe es ja gar nichts mehr, was diese Mercedes aufhalten würde. Dann hätte Red Bull 2011 und 2013 vermutlich alle Rennen gewonnen. Ein Reifen, mit dem man von der ersten bis zur letzten Runde Vollgas fahren kann, wäre genauso Gift für die Rennen wie die Rückkehr von Tankstopps. Weil man da die Story schon vorher schreiben könnte.

Ich würde dem Zufall eher noch ein weiteres Tor öffnen. Jeder Fahrer darf sich aus fünf Reifentypen im Angebot seine 13 Sätze aussuchen. Dann würde es unter Garantie mehr Rennen geben wie zuletzt in Silverstone.



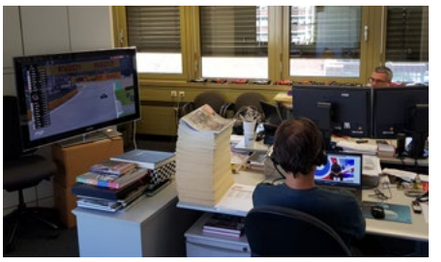
Michael Schmidt
Redakteur



43 Grasbahn-EM Finale in Tayac: Schräge Action vor Zuschauern

VELDHUIZEN

MSa-Paddock



HOME OFFICE STATT FRONTEINSATZ
Wir sind bei MSa stolz darauf, dass wir bei allen Rennen vor Ort sind. Bei den ersten drei GP war F1-Kollege Schmidt dabei. Aber die FIA-Rotationsregeln und das englische Einreise-Ballyhoo zwangen Schmidt und Kollege Grüner jetzt doch ins Home Office ...



BACK ON TRACK BEI DER VLN
Nach vier VLN-Rennen fühlt sich für MSa-Autorin Bianca Leppert langsam wieder alles nach Routine an. Die Maske im Fahrerlager bleibt jedoch weiter Pflicht und durfte ausnahmsweise nur fürs Foto weichen.



NATÜRLICH MIT MASKEN
Beim DTM-Saisonauftakt in Spa ließ die ITR zehn Reporter zu, darunter MSa-Mann Claus Mühlberger. Bei den beiden Rennen in der Lausitz werden Journalisten wegen lokaler Bestimmungen ausgesperrt.



STRENGE REGELN IN SPANIEN
Sonne, Palmen, 40 Grad. Was nach tollem Urlaub klingt, war für MSa-Reporter Imre Paulovits in Jerez schweißtreibende Arbeit. Die Superbike-WM durfte er nur mit gleicher Schutzausstattung wie die Teams verfolgen.

Das Reifendrama

50 Runden lang war der GP England die erwartete Mercedes-Show. Dann machten drei Reifenschäden das Rennen zum Krimi. In unserer Analyse erfahren Sie, warum Mercedes nicht Glück, sondern Pech hatte und warum Red Bull mit Verstappen richtig taktierte.

Von: **Michael Schmidt**

Warum gab es so viele Reifenplatzer?

Die Szenen erinnerten an den GP England 2013. Oder das Rennen 2017. In den letzten drei Runden flog drei Fahrern der linke Vorderreifen um die Ohren. Zuerst Valtteri Bottas, dann Carlos Sainz und schließlich Lewis Hamilton. Silverstone ist mit zwölf Kurven über 220 km/h die härteste Prüfung für die Reifen. Vor allem links vorne. Die Autos waren über den Winter deutlich schneller geworden, die Reifen blieben die gleichen. In den schnellen Kurven legten die Mercedes im Vergleich zu 2019 um bis zu 13 km/h zu. Pirelli-Sportchef Mario Isola hatte vier Stunden nach dem Rennen keine Erklärung: „Es können Verschleiß oder Fremdteile gewesen sein. Wir haben Reifen gesehen, die fast zu 100 Prozent abgenutzt waren."

Das frühe zweite Safety Car bürdete den Reifen einen Stint von 39 Runden auf. Dabei spielte es keine Rolle, dass alle in der zweiten Rennhälfte mit der harten Mischung unterwegs waren. Der Verschleiß war am Limit, die Karkasse wegen der gewaltigen Fliehkräfte auch. Pirelli hatte die Luftdrücke der Vorderreifen aus Vorsicht von 24 auf 25 PSI erhöht. Das sollte verhindern, dass die Reifen an der Innenschulter aufbrechen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff wollte kein Pauschalurteil abgeben: „Wir müssen abwarten, was wirklich der Grund war. Es kann auch an den vielen Carbonsplittern liegen, die auf der Strecke lagen. Je dünner die Lauffläche, desto verletzlicher die Reifen gegen Beschädigungen von außen." Im Verdacht standen Frontflügelteile, die Kimi Räikkönen in der 48. Runde in Becketts verteilt hatte.

Die Mercedes-Fahrer haben sich möglicherweise selbst ins Verderben getrieben. „Ich konnte nie nachlassen, weil Valtteri so viel Druck gemacht hat", erzählte Lewis Hamilton. Erst 13 Runden vor Schluss riss der Kontakt zwischen den beiden Silberpfeilen ab. Bottas berichtete von so starken Vibrationen, dass er kaum noch die Strecke sehen konnte. Rechts vorne hatte der Reifen Blasen geworfen. Verstappen rapportierte die gleichen Probleme. Bei Bottas platzte der Reifen in Club Corner. Der dümmste Ort, denn so musste der WM-Zweite mit seinem Dreirad um die ganze Strecke humpeln. Ein Sicherheitsstopp hätte ihn auf jeden Fall den zweiten Platz gekostet. Max Verstappen lag nur zehn Sekunden zurück.

Für Hamilton kam der Reifenschaden aus heiterem Himmel. „Ich beschleunige aus Luffield raus, als die Drehzahl plötzlich runtergeht und das Auto nach links hängt. Danach habe ich versucht, konstanten Speed zu fahren, damit es den Reifen nicht von der Felge runterzieht. Die Box hat mir den Vorsprung zu Max runtergezählt. Vor der letzten Kurve lagen wir bei sieben Sekunden. Da habe ich einfach nur noch Gas gegeben." Die Ingenieure machen sich Sorgen um das zweite Silverstone-Rennen. Die Reifen sind eine Stufe weicher, und es rollt eine Hitzewelle auf England zu.

Hat Red Bull den Sieg verschenkt?

Max Verstappen freute sich über den zweiten Platz. Er verschwendete keinen Gedanken daran, dass er das Rennen hätte gewinnen können, hätte ihn das Team nach dem Reifenplatzer von Bottas nicht auf die schnellste Rennrunde angesetzt. „Ich habe heute einen zweiten Platz gewonnen, nicht einen Sieg verloren. Wer weiß, ob ich nicht auch in der letzten Runde einen Reifenschaden gehabt hätte. Lewis hat nicht Glück, sondern Pech gehabt. Ohne seinen Schaden wäre



Drama in der letzten Runde: Lewis Hamilton schleppt sich auf drei Rädern zum siebten Silverstone-Sieg



Sebastian Vettel verlor wegen Technik-Problemen viel Trainingszeit. Das Leclerc-Tempo konnte der Heppenheimer nie mitgehen

WILHELM

von Silverstone



WILHELM



Kimi Räikkönen verlor Teile seines Alfa-Frontflügels und verteilte viele Carbonsplitter auf der Bahn. War das der Grund für die Reifenschäden?

XPB

ich ihm nie so nahe gekommen." Tatsächlich fand Red Bull auf Verstappens zweitem Reifensatz 50 kleine Schnitte, was für Beschädigungen durch Fremdeinwirkung spricht.

Wieso war Mercedes so überlegen?

Mercedes degradierte die Konkurrenz zu Statisten. In der Qualifikation betrug der Vorsprung der Silberpfeile über eine Sekunde. Silverstone war mit seinen schnellen Kurven das ideale Geläuf für die Mercedes. Sie nahmen den Red Bull 0,15 Sekunden auf den Geraden, zwei Zehntel zwischen Maggotts und Becketts, zwei Zehntel in Copse und drei Zehntel in Brooklands und Luffield ab. Gleichstand dagegen in Vale und der Loop-Sektion. Im Rennen reduzierte sich der Vorsprung nach Berechnungen von Red Bull auf vier bis fünf Zehntel pro Runde. Verstappen war trotzdem langweilig. „Kein Auto vor mir, keines hinter mir. Da habe ich Schäfchen gezählt."

Warum war Leclerc so stark und Vettel so schwach?

Charles Leclerc Dritter, Sebastian Vettel Zehnter. Die Story erinnerte an das erste Rennen in Österreich. Oder in Ungarn, als Leclerc am Sonntag keinen Fuß auf den Boden bekam. In allen drei Rennen war einer der beiden Ferrari neben der Spur. Womit der Verdacht entkräftet wäre, Ferrari konzentriere alles auf den Fahrer, der bleibt, und lässt den Fahrer, der geht, am langen Arm verhungern. Vettel war wie in Spielberg ratlos. 23,4 Sekunden Rückstand auf den Teamkollegen trotz zweier Safety-Car-Phasen erklärten auch die vielen technischen Probleme im Training nicht. Ein undichter Ladeluftkühler und fortwährender Ärger mit dem Bremspedal kosteten den Deutschen rund 120 Minuten Trainingszeit. „Das war nicht optimal, aber ich bin schon so lange dabei, dass mir so etwas nichts ausmachen sollte."

Schon in der Qualifikation fehlten Vettel 0,912 Sekunden auf Leclerc. Der vierfache Weltmeister fand nie seinen Rhythmus. Das änderte sich auch am Sonntag nicht. „Ich hatte von der ersten Runde an kein Gefühl für mein Auto. Jedes Mal, wenn ich mehr Speed durch die Kurve mitnehmen oder später bremsen wollte, habe ich das Auto verloren. Das ganze Wochenende war der Wurm drin, entweder bei mir oder der Technik. Es kann ja nicht sein, dass über Nacht alles rückwärts läuft."

Ferrari hatte für Silverstone auf ein aggressives Setup mit weniger Abtrieb, dafür mehr Topspeed gesetzt. Das half für eine Runde. Leclerc bescherte Ferrari das zweite Podium des Jahres mit der gleichen Meisterleistung wie beim Saisonauftakt. Er nutzte die Chancen, die ihm das Rennen bot, passte gut auf die Reifen auf und fuhr ein absolut fehlerloses Rennen. „Das war wegen unserer Abstimmung nicht ganz einfach. Mit unserem Abtriebsniveau war es ein echter Kampf in den Kurven." Am Ende hat der Verzicht auf Anpressdruck den Ferrari beim Reifenmanagement sogar geholfen. Sie waren in den schnellen Kurven bis zu eine Sekunde langsamer als die Spitzenreiter. Damit haben die Reifen auch nicht so stark gelitten.

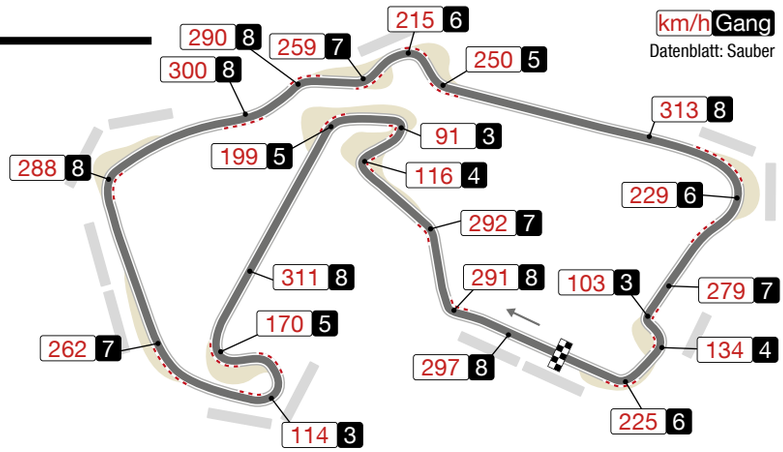
Wieso konnte Nico Hülkenberg nicht starten?

Der Traum endete 35 Minuten vor dem Start. Als die Racing-Point-Mechaniker den Motor in Nico Hülkenbergs Auto anlassen wollten, braute sich im Heck des Autos mit der Startnummer 27 Unheil zusammen. „Irgendetwas im Antrieb hat sich festgefressen", berichtete Teamchef Otmar Szafnauer. Ersten Analysen zufolge brach ein Bolzen im Kupplungsgehäuse. Der Irrläufer blockierte beim Anlassen des Motors den Antrieb. Racing Point enttäuschte auf seiner Hausstrecke. Lance Stroll landete nur auf dem neunten Platz. „Die Balance war gut, aber der Speed zu langsam", bedauerte der Kanadier. Die Teamleitung gab dem Timing des zweiten Safety Cars die Schuld. Es kam zu früh für alle, die wie Stroll mit Medium-Reifen gestartet waren. Davon profitierten die Soft-Starter Lando Norris, Daniel Ricciardo und Esteban Ocon. ■

GP ENGLAND: 4. WM-LAUF, 02. AUGUST 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,891 km**
Runden:	**52**
Distanz:	**306,198 km**
Zuschauer:	**0**
Wetter:	**22 Grad, leicht bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**319,8 km/h (Hamilton)**
Topspeed Rennen:	**336,2 km/h (Stroll)**
Gangwechsel/Runde:	**36**
Volllastanteil (längste Passage):	**80 % (1580 m = 20,0 s)**
Distanz Pole bis 1. Bremspunkt:	**644,2 Meter**
Führungswechsel:	**0**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.24,303 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.24,616 min	77
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.25,325 min	33
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.25,427 min	16
5	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.25,782 min	4
6	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.25.839 min	18
7	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.25,965 min	55
8	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.26,009 min	3
9	Esteban Ocon, F Renault, 1.26,209 min	31
10	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.26,339 min	5
11	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.26,501 min	10
12	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.26,545 min	23
13	Nico Hülkenberg, D Racing Point-Mercedes, 1.26,566 min	27
14	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.27,158 min	20
15	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.27,164 min	99
16	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.27,366 min	7
17	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.27,643 min	8
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.27,705 min	6
19	Daniil Kvyat, RUS[1] Alpha Tauri-Honda, 1.26,744 min	26
20	George Russell, GB[2] Williams-Mercedes, 1.27,092 min	63

[1] 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel
[2] 5 Plätze zurück wegen Missachtung doppelt Gelb
Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Hamilton**	52/52[2]	1:28.01,283 h = 208,720 km/h	m/h	1 (28,805 s)	1.29,238 min
2.	**Verstappen**	52	+ 5,856 s	m/h/s	2 (56,481 s)	1.27,097 min
3.	**Leclerc**	52	+ 18,474 s	m/h	1 (29,520)	1.29,813 min
4.	**Ricciardo**[5]	52	+ 19,650 s	s/h	1 (29,559 s)	1.29,482 min
5.	**Norris**	52	+ 22,277 s	s/h	1 (30,289 s)	1.30,058 min
6.	**Ocon**	52	+ 26,937 s	s/h	1 (30,768 s)	1.29,491 min
7.	**Gasly**	52	+ 31,188 s	m/h	1 (29,414 s)	1.29,603 min
8.	**Albon**	52	+ 32,670 s	m/h/m	2 (1.02,142 min)	1.28,689 min
9.	**Stroll**[5]	52	+ 37,311 s	m/h	1 (28,716 s)	1.30,475 min
10.	**Vettel**	52	+ 41,857 s	s/h	1 (29,439 s)	1.30.537 min
11.	**Bottas**	52	+ 42,167 s	m/h/s	2 (1.04,173 min)	1.29,265 min
12.	**Russell**	52	+ 52,004 s	m/h	1 (29,302 s)	1.30,862 min
13.	**Sainz**	52	+ 53,370 s	s/h/m	2 (1.04,765 min)	1.29,948 min
14.	**Giovinazzi**[4]	52	+ 52,205 s	m/h	1 (28,355 s)	1.30,977 min
15.	**Latifi**	52	+ 54,549 s	m/h	1 (31,371 s)	1.30,501 min
16.	**Grosjean**	52	+ 55,050 s	m/h	1 (33,816 s)	1.29,782 min
17.	**Räikkönen**	51		m/h/s	2 (1.20,675 min)	1.29,973 min
18.	**Kvyat**	11	Unfall (P12)	m		1.32,443 min
19.	**Magnussen**	1	Unfall (P15)	m		
20.	**Hülkenberg**	0	Kupplung	h		

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	3*	88 Punkte
2.	Bottas	1	58 Punkte
3.	Verstappen		52 Punkte
4.	Norris		36 Punkte
5.	Leclerc		33 Punkte
6.	Albon		26 Punkte
7.	Pérez		22 Punkte
8.	Stroll		20 Punkte
9.	Ricciardo		20 Punkte
10.	Sainz		15 Punkte
11.	Ocon		12 Punkte
12.	Gasly		12 Punkte
13.	Vettel		10 Punkte
14.	Giovinazzi		2 Punkte
15.	Kvyat		1 Punkt
16.	Magnussen		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3:1
Verstappen – Albon	4:0
Vettel – Leclerc	2:2
Sainz – Norris	1:3
Ricciardo – Ocon	3:1
Gasly – Kvyat	4:0
Pérez – Stroll	1:2
Stroll – Hülkenberg	1:0
Räikkönen – Giovinazzi	1:3
Grosjean – Magnussen	1:3
Russell – Latifi	4:0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	4*	146 Punkte
2.	Red Bull-Honda		78 Punkte
3.	McLaren-Renault		51 Punkte
4.	Ferrari		43 Punkte
5.	Racing Point-Mercedes		42 Punkte
6.	Renault		32 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda		13 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte
9.	Haas-Ferrari		1 Punkt

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.27,422 min	26
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,474 s	26
3.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,582 s	21
4.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,707 s	23
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,799 s	21
6.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,097 s	28
7.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,137 s	25
8.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,153 s	21
9.	Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 1,170 s	22
10.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,446 s	20
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,487 s	23
12.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,566 s	23
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,568 s	21
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,110 s	22
15.	Romain Grosjean	Haas	+ 2,154 s	24
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,324 s	23
17.	George Russell	Williams	+ 2,477 s	22
18.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,503 s	16
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,281 s	19
20.	Sebastian Vettel	Ferrari	keine Zeit	2

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lance Stroll	Racing Point	1.27,274 min	29
2.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,090 s	13
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,157 s	30
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,296 s	30
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,307 s	27
6.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,546 s	35
7.	Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 0,636 s	28
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,723 s	31
9.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,838 s	30
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,885 s	35
11.	Lando Norris	McLaren	+ 0,895 s	26
12.	Esteban Ocon	Renault	+ 0,945 s	35
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,982 s	31
14.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,116 s	23
15.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,152 s	29
16.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,290 s	27
17.	George Russell	Williams	+ 1,497 s	26
18.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,586 s	23
19.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,624 s	27
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,684 s	35

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.25,873 min	19
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,138 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,300 s	15
4.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,703 s	14
5.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,791 s	22
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,898 s	19
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,925 s	23
8.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,968 s	15
9.	Nico Hülkenberg	Racing Point	+ 0,999 s	15
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,173 s	20
11.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,203 s	18
12.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,285 s	16
13.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,305 s	10
14.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,378 s	21
15.	Romain Grosjean	Haas	+ 1,664 s	18
16.	George Russell	Williams	+ 1,865 s	17
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,952 s	16
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,987 s	15
19.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,103 s	20
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,239 s	16

STATISTIK DES WOCHENENDES

20

Lewis Hamilton schreibt weiter die Rekordbücher um. Auch wenn es in Silverstone am Ende ziemlich knapp war, fuhr der Mercedes-Pilot bereits seinen 20. Start-Ziel-Sieg nach Hause. Damit überholte er sein Idol Ayrton Senna, der in seiner Karriere 19 Mal alle Rennrunden anführen konnte. Eine weitere Bestmarke: Hamilton gewann nun schon zum siebten Mal seinen Heim-Grand-Prix. Damit überholte er Alain Prost, der auf französischem Boden sechs Mal erfolgreich war. Es war übrigens nicht Hamiltons erster Sieg auf drei Rädern: „In Führung liegend ist mir mal bei einem Formel-Renault-Rennen auf der Strecke in Croft in der letzten Runde die Aufhängung gebrochen. Damals hing das gegenüberliegende Vorderrad in der Luft, als ich über die Ziellinie gefahren bin."

ZITAT DES RENNENS

„Ich hatte von der ersten Runde an kein Gefühl für mein Auto. Jedes Mal, wenn ich mehr Geschwindigkeit in die Kurve mitnehmen oder später bremsen wollte, habe ich das Auto verloren."

Sebastian Vettel



MOTORSPORT IMAGES

Gewohntes Bild: Lewis Hamilton mit den goldenen Silverstone-Pokalen

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1


06/10 Ø 7,75
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


06/10 Ø 6,25
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 7,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


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


04/10 Ø 6,50
Alexander Albon
Red Bull Racing


08/10 Ø 7,25
Carlos Sainz
McLaren


08/10 Ø 8,00
Lando Norris
McLaren


09/10 Ø 7,50
Daniel Ricciardo
Renault F1


07/10 Ø 6,25
Esteban Ocon
Renault F1


09/10 Ø 7,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 5,50
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 7,00
Nico Hülkenberg
Racing Point F1 Team


07/10 Ø 7,50
Lance Stroll
Racing Point F1 Team


04/10 Ø 5,25
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 5,50
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 7,00
Kevin Magnussen
Haas F1 Team


06/10 Ø 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team


07/10 Ø 6,75
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,50
Nicholas Latifi
Williams



Das Blitz-Comeback

Eigentlich wollte Nico Hülkenberg GT3-Tests auf dem Nürburgring fahren. Dann saß er über Nacht im Racing Point. Die Geschichte eines Comebacks, das 20 Stunden vor dem ersten Training seinen Lauf nahm.

Von: **Michael Schmidt**

Nico Hülkenberg saß gerade im Flugzeug, als seine Rückkehr in die Formel 1 beschlossen wurde. Der Rheinländer war auf dem Weg nach Köln. Er wollte am Nürburgring Testfahrten für sein GT-Masters-Debüt absolvieren und sollte für RTL den TV-Experten spielen. Es war Donnerstag um 16 Uhr, als ihn eine Textnachricht mit zwei Worten erreichte: „Call me!“ Absender war Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer.

Der Rennstall aus Silverstone hatte ein Problem. Sergio Pérez fiel aus. Einem uneindeutigen Covid-19-Test am Mittwoch folgte ein zweiter, der sich am Donnerstag um 14.20 Uhr Ortszeit als positiv herausstellte. Pérez hatte sich vermutlich in Mexiko angesteckt. Er war mit einem Privatjet in die Heimat gedüst, weil seine Mutter einen Unfall hatte. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen infizierte sich Pérez. Sein PR-Assistent und sein Trainer, die mit ihm im gleichen Flugzeug reisten, erhielten einen negativen Befund. Genauso wie die drei Racing-Point-Mitarbeiter, die Pérez bei Simulator-Tests in der Fabrik traf. Der Mexikaner wurde umgehend isoliert und in eine Wohnung in Milton Keynes gesteckt. Pérez twitterte: „Mir geht es gut, ich habe keine Symptome.“ Das Team machte seinem Fahrer keinen Vorwurf: „Es gibt viele Corona-Hotspots. Northampton ist auch einer.“

Streng nach Vertrag hätte Racing Point auf die Mercedes-Ersatzfahrer Stoffel Vandoorne und Esteban Gutiérrez zurückgreifen können. Doch Vandoorne bereitete sich in Deutschland bereits

> „Nico hat immer davon geträumt, einen Mercedes zu fahren. Jetzt hat er endlich die Chance bekommen. Auch wenn es ein alter Mercedes ist.“
>
> Andreas Seidl (McLaren)

auf die Formel-E-Rennen in Berlin vor, und Gutiérrez, sagen wir es ehrlich, war dem Team nicht gut genug. „Nico hat mehr Erfahrung, und er kennt das Team und unsere Prozesse besser“, begründete Szafnauer seine Wahl.

Kurz nach seiner Landung in Köln um 16.30 Uhr erfuhr Hülkenberg, dass er wieder ein Formel-1-Pilot ist. Szafnauer hatte bereits eine Privatmaschine gechartert, die seinen Wunschpiloten eine Stunde später nach Birmingham flog. „Um kurz vor acht Uhr abends stand er bei uns in der Fabrik auf der Matte. Davor hat er an der Strecke noch schnell seinen Corona-Test gemacht.“ Es war ein Comeback mit Crashkurs. Racing Point bastelte bis zwei Uhr morgens an einem Sitz. Der Overall stammte von Lance Stroll, der nur zwei Zentimeter kleiner ist, die Schuhe aus der Asservatenkammer des Teams, der neutral schwarze Helm vom Hersteller, weil Hülkenbergs eigener nicht mehr den neuesten FIA-Normen entsprach. Der Verband stellte im Eilverfahren eine neue Superlizenz aus. Um acht Uhr morgens standen noch 45 Minuten im Simulator auf dem Dienstplan. Offiziell war die Rückkehr aber erst 15 Minuten vor Trainingsbeginn. Dann meldete die Corona-Teststation der Formel 1: Ergebnis negativ.

Sprung ins kalte Wasser

Pünktlich zum Trainingsbeginn saß Hülkenberg im Auto. Er selbst staunte über die Aktion, die gerade mal 20 Stunden gedauert hatte. „Das war echt surreal, wie im Film. Ich hatte eine kurze Nacht.



Aus dem Ruhestand rein ins Cockpit: Nico Hülkenberg hatte keine Zeit, sich auf das F1-Comeback vorzubereiten

MOTORSPORT IMAGES

Aber das war es wert. Danke auch an die Nachtschicht des Teams, die es geschafft hat, dass ich bequem ins Auto passe."

Nach 51 Runden am ersten Trainingstag spürte Hülkenberg erst einmal jeden Knochen. „Der Nacken streckt mir die Zunge raus", gab er mit gequältem Lächeln zu. 243 Tage waren vergangen, seit er zum letzten Mal in einem Formel-1-Auto saß. Dazwischen hatte der ehemalige Renault-Pilot auch mal die Seele baumeln lassen, gut gelebt, ein paar Kilo zugelegt und sein Training nicht unbedingt darauf ausgerichtet, morgen wieder in einem Formel-1-Auto zu sitzen. Max Verstappen fühlte mit: „Egal, wie du trainierst. Nach so einer langen Pause muss es wehtun." Lewis Hamilton assistierte: „Mit Silverstone hat sich Nico die schlimmste Strecke für sein Comeback rausgesucht. Die Fliehkräfte hier sind in diesen Autos einfach atemberaubend."

Noch größer aber war die Herausforderung, von jetzt auf gleich in ein unbekanntes Auto einzusteigen. „Wenn er in einem Renault zurückgekommen wäre, hätte er es einfacher gehabt", glaubt Carlos Sainz. „Aber der Racing Point ist vom Konzept her ein völlig anderes Auto." Das sieht auch Hamilton so: „Du steigst heute nicht mehr so einfach von einem Auto ins andere um. Es dauert, bis du die Systeme und die Werkzeuge verstehst." Hülkenberg bestätigte: „Das ist wie ein fremdes Wohnzimmer." Racing-Point-Technikchef Andy Green verordnete dem Aushilfspiloten deshalb ein Standardprogramm. „Unsere Prozeduren sind zwar noch sehr ähnlich wie 2016, als er zuletzt bei uns war. Aber Nico braucht Zeit im Auto. Deshalb haben wir mit ihm im Training keine komplizierten Setup-Experimente durchgeführt."

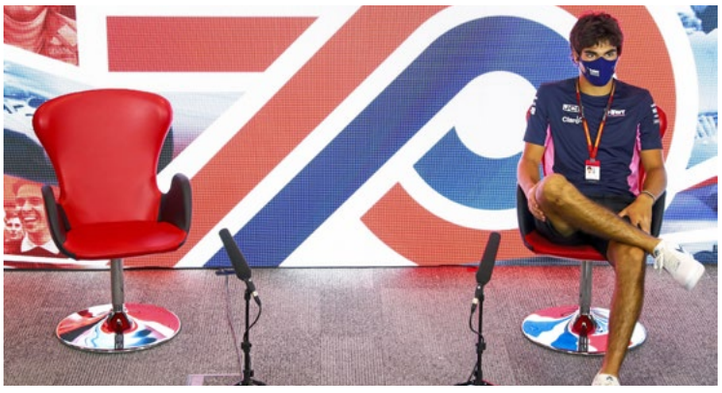
Hülkenberg selbst räumte ein: „Ich wurde richtig ins kalte Wasser geschmissen, ohne jede Vorbereitung. Aber so eine Gelegenheit musst du beim Schopf packen.Ich habe mich einigermaßen wohlgefühlt, aber es war natürlich noch nicht perfekt. Du spürst das große Potenzial des Autos. Ich habe leider nicht alles aus dem weichen Reifen rausgeholt, im Wechsel zwischen Medium und Soft meinen Rhythmus verloren." Das führte dann auch zu Startplatz 13. Teamkollege Stroll war im Q2 nur 65 Tausendstel schneller, schaffte aber den Sprung ins Q3.

Es kam nicht zu Hülkenbergs 178. GP-Start. Ein loser Bolzen in der Kupplungsglocke blockierte den Antrieb. Hülkenberg stieg aus, ohne die Box zu verlassen, war aber trotzdem dankbar. Dazu kam die Chance zu unverhofft. ■



Erst 15 Minuten vor dem ersten Training durfte Hülkenberg ins Fahrerlager

XPB



Am Donnerstag blieb der Platz neben Lance Stroll bei der PK noch leer

MOTORSPORT IMAGES



Der Helm nach aktuellen FIA-Normen musste kurzfristig besorgt werden

MOTORSPORT IMAGES

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN SINN FÜR HISTORIE

Das ist ein Armutszeugnis. Die McLaren-Piloten wurden gefragt, ob sie wissen, welche Fahrer in ihrem Geburtsjahr Weltmeister wurden. Carlos Sainz musste raten. „Mansell oder Hill vielleicht?“ Falsch, Carlos: Michael Schumacher gewann 1994 den Titel. Lando Norris hatte keine Ahnung, wer 1999 Champion war. „Ich habe in der Schule in Geschichte nie aufgepasst.“ Der Engländer zählt zu denen, die glauben, die Formel-1-Geschichte beginne erst mit ihrem eigenen Debüt. Kleiner Tipp: Weltmeister war Mika Häkkinen.

MAX WIE JOS

Max Verstappen egalisierte am Sonntag die 106 GP-Starts seines Vaters Jos. Die Antwort, ob ihm das irgendwas bedeute, war typisch Max: „Ich glaube, meinem Vater ist es völlig egal. Und mir auch. 106 Rennen sind aber besser als null.“

UND WEG WAR DER PUNKT

Kevin Magnussen verlor beim GP Ungarn nach dem Rennen noch einen WM-Punkt, weil ihn sein Team in der Formationsrunde verbotenerweise zum Boxenstopp aufgefordert hatte. Das gab zehn Strafsekunden. Der Fahrer verließ die Strecke im Glauben, er sei Neunter. „Ich habe erst bei meiner Ankunft in Dänemark von meiner Strafe gehört.“

KAMPF GEGEN RASSISMUS

In Silverstone gab es wieder eine gemeinsame Aktion der Fahrer gegen Rassismus. Lewis Hamilton hatte Druck gemacht. Der Weltmeister wollte verhindern, dass die Kampagne einschläft. Er gab zuerst GPDA-Präsident Romain Grosjean die Schuld, in Fahrerkreisen nicht genug Druck zu machen. Grosjean wehrte sich: „Ich habe die sechs oder sieben Fahrer vertreten, die der Meinung waren, man zeige mit den T-Shirts genug Flagge.“ Hamilton und Grosjean sprachen sich am Telefon aus. Daraufhin lobte Hamilton: „Romain hat sich toll für die Sache eingesetzt.“



MOTORSPORT IMAGES

Hamilton kämpft weiter

DIENSTWAGEN-VERGLEICH

In Silverstone pendelten wie üblich viele Piloten mit ihren privaten Dienstwagen an die Strecke. Lando Norris posierte am Freitag auf dem Fahrerlager-Parkplatz stolz mit seinem schicken McLaren GT. Daniel Ricciardo, der mit einem Renault Mégane angerollt kam, zeigte seinem künftigen Teamkollegen daraufhin trotzig den Stinkefinger. Norris fuhr nach dem Rennen übrigens noch zu McDonald’s einen Burger essen.

RUSSELLS COPSE-ERLEBNIS

George Russells Wunsch, Rennfahrer zu werden, wurde in Silverstone geboren. 2009 stand der damals elfjährige Knirps mit seinem Vater auf einem Erdwall hinter Copse Corner und beobachtete das Duell Red Bull gegen Brawn GP. „Das war der Moment, in dem ich wusste, dass ich Rennfahrer werden will.“

NEUER HELM FÜR NORRIS

Lando Norris zählt zu den Fahrern, die gerne mal ihr Helmdesign wechseln. Vor seinem Heimspiel in Silverstone durften Fans die Helmfarben entwerfen. Gewonnen hat die sechsjährige Eva, die mit zwei Farbstiften den Namen auf weißen Hintergrund kritzelte. „Mal was anderes. Ich finde die Idee cool“, lobte Norris.



MCLAREN

Neues Helmdesign für Norris

KOMMENTAR

Ferrari ist im Mittelfeld angekommen. FCA-Chef John Elkann vertröstete als oberster Dienstherr der Scuderia alle Fans bis 2022. Vorher könne man von Ferrari keine Siege erwarten. Immerhin, eine ehrliche Ansage, und eine realistische dazu. Die Frage ist, ob sich Elkann daran noch erinnert, wenn sich die Krise wirklich so lange hinzieht. Seine Geduld wird dann auf die Probe gestellt, wenn die Tifosi und die Medien anfangen zu rebellieren. Von ihnen darf man nicht anderthalb Jahre Nachsicht erwarten. Ferrari hat wenigstens versprochen, die Ursachen des Niedergangs zu beseitigen. Die Leute bleiben dieselben, sie rücken nur in neue Positionen. Vielleicht gut so. Ein großes Köpferollen hätte zu viel Unruhe in das Team gebracht. Dafür gibt es eine neue Abteilung, die Teamchef Mattia Binotto entlasten soll. Im Technikbüro muss nun Enrico Cardile seinen Kopf hinhalten. Ausgerechnet einer, der sich als ehemaliger Chef der Aerodynamikabteilung nicht gerade mit Ruhm bekleckert hat. Das alles klingt nach einer kleinen Reform. Laut Ferrari ist es eine große. Weil man nun statt einer horizontalen Führungsebene eine vertikale Struktur eingezogen hat. Weil die einzelnen Bereiche mehr Eigenverantwortung bekommen. Weil die interne Kommunikation offener und ehrlicher werden soll. Binotto hat schon damit angefangen. Er nennt nach jeder Pleite das Kind beim Namen. Das alles erinnert stark an das System Mercedes, bei dem Fehler nicht unter den Teppich gekehrt werden, sondern an jedem Montag nach einem Rennen auf den Tisch kommen. Doch was in England funktioniert, muss in Italien nicht automatisch auch Erfolg haben. Die Kultur baute bei Ferrari mit Ausnahme der Schumacher-Ära traditionell auf Obrigkeitshörigkeit auf. Der Chef hat immer recht, basta. Jetzt gibt es viele kleine Chefs, die mit ihrer neuen Rolle erst einmal klarkommen müssen. Bis sich das durchsetzt, kann es dauern. Vielleicht länger, als auf den technischen Baustellen aufzuräumen. ■



FERRARI

Neue Organisation in der Ferrari-Fabrik für den Titel-Angriff 2022



Michael Schmidt
Redakteur

Hat Ferrari genug getan, um die Krise zu bewältigen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Hamiltons Pläne

Lewis Hamilton denkt noch lange nicht ans Aufhören. Ganz im Gegenteil: In der Corona-Pause hat sich der Weltmeister entschieden, dass er mindestens noch drei Jahre weiterfahren will.

Von: **Michael Schmidt**

Von wegen rennmüde: Lewis Hamilton könnte sich zwar in diesem Jahr mit dem siebten WM-Titel und dem Übertreffen von Michael Schumachers 91 GP-Siegen ein Denkmal für die Ewigkeit setzen, doch der Weltmeister will mehr. In der Corona-Pause hatte der Mercedes-Pilot viel Zeit zum Nachdenken. „Die Pause gab mir die Gelegenheit, die Batterien aufzuladen. Ich habe festgestellt, dass ich noch genug Energie habe, länger Rennfahrer zu sein. Natürlich gibt es irgendwann körperliche Grenzen, aber das sollte in den nächsten drei Jahren kein Problem sein. Ich plane, dass ich 2021 dabei bin. Und dann mindestens noch für drei Jahre."

Das Team steht fest: Es gibt keine Alternativen zu Mercedes. Bei der vierten Vertragsverlängerung geht es laut Toto Wolff nur ums Geld: „Der Rest des Vertrages liegt seit 2013 in der Schublade." Das Gehalt ist ein heikler Punkt, aber: „Lewis weiß, in welcher Lage sich die Automobilhersteller gerade befinden", beschwichtigt Wolff.

Valtteri Bottas soll bereits nächste Woche unterschreiben. ■



WILHELM

Lewis Hamilton bleibt der Formel 1 noch eine Weile erhalten

Formel 1

Alain Prost klagt an

Alain Prost macht sich Sorgen um die Zukunft der Formel 1. Er fürchtet, dass die Königsklasse in zwei Kategorien zerfällt: in Konstrukteure und Kundenteams.

Von: **Michael Schmidt**

Begonnen hat alles mit dem Protest von Renault gegen Racing Point. Es geht formal um eine Bagatelle, doch in Wirklichkeit um viel mehr. Für Alain Prost geht es um die Zukunft der Formel 1. „Es wird die Frage zu klären sein, wie viel Kopie in Zukunft erlaubt ist. Und wie man eigenständige Teams vor denen schützt, die mit oder ohne Hilfe von außen das Auto eines Mitbewerbers nachbauen."

Alain Prost macht der Fall Racing Point nervös. Kopieren gab es in der Formel 1 schon immer, doch noch nie so dreist. Der Racing Point RP20 sieht in fast allen Details aus wie der Mercedes von 2019. Prost: „Es ist naiv zu behaupten, dass man ein ganzes Auto praktisch originalgetreu nur anhand von Fotos kopieren kann. Da brauchst du Hilfe von außen. Wir reden heute von einem halben Millimeter Abweichung, der einen riesigen Unterschied ausmachen kann. Du musst auch verstehen, wie und warum etwas funktioniert."

Der Ex-Champion sieht die klassischen Konstrukteure in Gefahr. „Wenn wir eine Kollaboration wie zwischen Mercedes und Racing Point zulassen, wird das Schule machen. Irgendwann wird Williams das gleiche Modell mit Mercedes anstreben, Haas und Alfa Romeo mit Ferrari. Dann stehst du als Konstrukteur wie Renault alleine da. Wir können dieses Modell nicht kopieren. Um einen Mercedes nachzubauen, bräuchten wir schon einen Mercedes-Motor und ein Mercedes-Getriebe. Das geht für Renault natürlich nicht." ■



XPB

Alain Prost sieht extremes Kopieren als Gefahr für die ganze Formel 1

NACHRICHTEN

GIBT ES WHISTLEBLOWER?

Welche Beweise hat Renault gegen Racing Point in der Hand? In der Szene erzählt man sich, dass Renault seine Informationen von ehemaligen Racing-Point-Mitarbeitern hat, die im Winter die Seiten gewechselt haben. Demzufolge soll Racing Point mehr als nur Fotos als Grundlage gehabt haben, um den Vorjahres-Mercedes zu kopieren.

BREMSHUTZEN GEKAUFT

Im Streit um die Bremsbelüftungen des Racing Point RP20 sind neue Fakten aufgetaucht. Technikchef Andy Green hat zugegeben, dass der Rennstall die Bremshutzen des 2019er-Mercedes gekauft hatte – deshalb die große Ähnlichkeit. Nach Meinung des Teams ein legaler Vorgang. Die Bremsbelüftungen mussten erst ab 2020 selbst konstruiert werden. Das gilt nach Ansicht von Green nicht für 2019er-Komponenten.

GUTIÉRREZ FÄLLT AUS

Bei der Suche nach einem Pérez-Ersatz galt Landsmann Esteban Gutiérrez zunächst als logischer Kandidat. Doch der Mercedes-Simulator-Fahrer hätte gar nicht bei Racing Point einspringen dürfen. „Es gibt neue Regeln, nach denen ein Fahrer, der länger an keinem Rennen teilgenommen hat, vor einem Einsatz zumindest einen Test vorweisen muss", erklärte Mercedes-Sportchef Toto Wolff. Nun überlegt das Weltmeister-Team, wie man solch einen Test realisieren kann.

NEUER INDY-KALENDER

Die IndyCar-Serie hat den Kalender noch einmal umbauen müssen. Wegen der Corona-Pandemie wurden die Rennen in Portland und Laguna Seca kurzfristig gestrichen. Dafür gibt es nun drei Rennwochenenden mit Doppel-Rennen in Mid-Ohio (8./9. August), Gateway (29./30. August) und auf dem Indianapolis Road Course (2./3. Oktober).



MOTORSPORT IMAGES

Am Start des Hauptrennens lag Schumacher noch in Führung. Danach ging es bergab

Reifenärger bei Schumi

Beim vierten Wochenende der Formel-2-Saison in Silverstone kamen die großen Titelfavoriten ordentlich ins Straucheln. Auch Mick Schumacher machte in England eine unglückliche Figur. Nikita Mazepin und Dan Ticktum feierten ihre ersten Saisonsiege.

Von: **Tobias Grüner**

Über mangelnde Abwechselung kann sich dieses Jahr in der Formel 2 keiner beklagen. Der Hauptgrund für unvorhersehbare Rennen und Vielfalt in den Siegerlisten liegt in den Reifen. Pirellis neue Niederquerschnittsgummis im 18-Zoll-Format stellen Ingenieure und Piloten regelmäßig vor große Herausforderungen. Sowohl beim Setup als auch beim Fahrstil müssen im Vergleich zu den alten Ballonreifen Anpassungen vorgenommen werden.

Wie groß die Unterschiede beim Verständnis der Reifen sind, wurde schon im Hauptrennen deutlich. Mick Schumacher hatte sich mit einem dritten Rang im Qualifying in eine gute Ausgangslage versetzt. Als Callum Ilott wegen eines Technikproblems die zweite Startbox räumen musste, stand am Start nur noch Pole-Setter Felipe Drugovich vor dem Deutschen. Und kaum gingen die Lichter der Ampel aus, übernahm der Prema-Pilot auch schon die Führung. Doch dann lief es nicht mehr nach Plan. Noch vor dem Pflichtboxenstopp ging Nikita Mazepin außen in der Stowe-Kurve vorbei. Nach dem Wechsel auf die harten Gummis fiel Schumacher dann mit stark abbauenden Reifen Platz um Platz bis auf Position 9 zurück. Mazepin hatte die Pirellis deutlich besser im Griff. Der Russe hatte genug Reserven, um den in der Schlussphase heranstürmenden Guanyu Zhou abzuwehren. Der Chinese hatte wie Robert Shwartzman beim Lauf in Ungarn erfolgreich auf eine Alternativtaktik gesetzt. Die frischen Mediums im zweiten Stint brachten den auf Rang 8 gestarteten Uni-Virtuosi-Piloten immerhin auf Platz 2 nach vorne. Teamkollege Ilott schaffte es trotz Boxengassenstart noch auf Rang 5.

Thriller im Sprintrennen

Auch im Sprintrennen am Sonntag spielten Taktik und Reifenmanagement wieder eine wichtige Rolle. Dan Ticktum durfte dank Reversed Grid von der Pole-Position losfahren und nutzte die Gelegenheit zum ersten Saisonsieg. Das Rennen wurde in den Schlussrunden zum echten Thriller, als der zunächst stark aufgeigende Ilott sein Auto nach einem Dreher auf der Strecke abstellen musste. Das Safety Car kam auf die Bahn, was viele Piloten zu einem zusätzlichen Boxenstopp nutzten. Christian Lundgaard machte nach dem Restart ordentlich Attacke mit seinen frischen Reifen. Am Ende konnte Ticktum, der auf einen Stopp verzichtet hatte, knappe 0,3 Sekunden Vorsprung über die Linie retten. Für Schumacher gab es dagegen wieder nichts zu feiern. In der Safety-Car-Phase rief Prema seine Piloten eine Runde zu spät an die Box, wodurch sowohl Schumacher als auch Shwartzman einige Plätze verloren. Am Ende verpassten beide die Punkte deutlich. Durch den doppelten Nuller von Shwartzman konnten die Verfolger in der Fahrerwertung ordentlich Punkte auf den Meisterschaftsführenden gutmachen. Beim zweiten Silverstone-Wochenende erwarten wir übrigens wieder jede Menge Reifendramen. Pirelli bringt dann statt hart und medium die Mischungen hart und soft. ■

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nikita Mazepin	51.17,953 min
2.	Guanyu Zhou	+ 5,323 s
3.	Yuki Tsunoda	+ 7,406 s
4.	Christian Lundgaard	+ 8,094 s
5.	Callum Ilott	+ 10,764 s
6.	Louis Delétraz	+ 16,121 s
7.	Felipe Drugovich	+ 18,136 s
8.	Dan Ticktum	+ 20,580 s
9.	Mick Schumacher	+ 24,742 s
10.	N. Matsushita	+ 25,319 s

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dan Ticktum	39.50,019 min
2.	Christian Lundgaard	+ 0,376 s
3.	Louis Delétraz	+ 2,697 s
4.	Jehan Daruvala	+ 6,257 s
5.	Nikita Mazepin	+ 6,483 s
6.	Felipe Drugovich	+ 8,459 s
7.	N. Matsushita	+ 8,956 s
8.	Jack Aitken	+ 9,782 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Robert Shwartzman	81
2.	Callum Ilott	73
3.	Christian Lundgaard	69
4.	Nikita Mazepin	58
5.	Dan Ticktum	57



XPB

Mazepin machte in der Fahrerwertung viel Boden gut



MOTORSPORT IMAGES

Ilott machte den Sprint mit seinem Dreher spannend



Das Hauptrennen der Formel 3 endete mit einem großen Knall

XPB

Action auf der Insel

Das Formel-3-Gastspiel in Silverstone hatte jede Menge Spektakel zu bieten. David Beckmann räumte wie schon in Ungarn einen Siegerpokal ab. Und wieder war für den Trident-Piloten etwas Glück dabei.

Von: **Tobias Grüner**

Schon nach wenigen Läufen lässt sich sagen, dass es diese Formel-3-Saison deutlich enger im Fahrerklassement zugeht als noch im Vorjahr, als Robert Shwartzman schon früh die Weichen zum Titelgewinn stellte. Oscar Piastri, der im Prema-Renner mit der Startnummer 1 als Meisterschaftsführender auf die Insel kam, ist weit vom Durchmarsch entfernt. Im Qualifying von Silverstone sah aber zunächst alles nach einer weiteren Prema-Party aus. Logan Sargeant holte für den italienischen Rennstall die Pole-Position, seine Teamkollegen Oscar Piastri und Frederic Vesti belegten die Startplätze 3 und 5. Dazwischen sorgte Hitech Motorsport mit Liam Lawson und Max Fewtrell für etwas Abwechslung. Das Team, das seine Fabrik direkt vor den Toren der Rennstrecke hat, spielte den Heimvorteil perfekt aus. Lawson konnte schon in der Startrunde in der Stowe-Kurve an Pole-Setter Sargeant vorbeiziehen. In Runde 6 musste sich der US-Amerikaner an gleicher Stelle auch noch Piastri geschlagen geben. Als sich in Runde 12 gerade ein heißer Kampf um die Führung entwickelte, krachte Jack Doohan dem MP-Renner von Bent Viscaal in die Seite. Der Holländer hatte sich nach einem Duell mit Ben Barnicoat gedreht und war dem chancenlosen Doohan direkt vor die Flinte gerutscht. Um das Wrack zu beseitigen, musste erstmals das Safety Car ausrücken.

Knalleffekt zum Ende

Vier Runden vor Schluss wurde das Rennen wieder freigegeben. Doch lang dauerte der Spaß wieder nicht. Nach einem harten Zweikampf mit Max Fewtrell wurde Oli Caldwell in der Club-Kurve in einen Dreher gezwungen. Der Trident-Renner rutschte zurück auf die Strecke, wo er von Lukas Dunner auf die Hörner genommen wurde. Der Österreicher rasierte Caldwell das komplette Heck inklusive Getriebe ab. Zum Glück blieben alle Beteiligten unverletzt. Wieder einmal musste ein Lauf diese Saison hinter dem Safety Car zu Ende gebracht werden. Lawson feierte damit den ersten Sieg in einem Hauptrennen. Piastri fuhr zum dritten Mal in Folge Platz 2 ein und baute seine Gesamtführung damit aus. Sargeant komplettierte dahinter das Podium.

Im zweiten Rennen lief es dann für Piastri nicht mehr nach Plan. Erst verlor der Australier bei einem Ausflug ins Kies viele Plätze, später folgte dann wegen technischer Probleme das endgültige Aus. Besser lief es für Alexander Smolyar. Von der Reversed-Grid-Pole schien der Russe souverän seinen ersten Formel-3-Sieg nach Hause zu fahren. Doch beim Verteidigen gegen Verfolger Beckmann wechselte der ART-Pilot nach Meinung der Stewards etwas zu oft die Linie. Wie schon in Ungarn staubte Beckmann den Sieg durch eine nachträgliche Strafe ab. Die weiteren Pokale gingen an Clément Novalak und Alex Peroni.

Die anderen deutschen Piloten gingen leer aus. Lirim Zendeli fuhr in Lauf 1 zwar von Rang 8 los, konnte das Tempo der Konkurrenz aber nicht mitgehen. Sophia Flörsch wurde nach einem ordentlichen 16. Startplatz von Dennis Hauger umgedreht und aller Punktechancen beraubt. David Schumacher vergab mit Platz 27 im Qualifying schon früh alle Chancen auf die ersten Formel-3-Zähler. ■

RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	48.28,199 min
2.	Oscar Piastri	+ 1,060 s
3.	Logan Sargeant	+ 2,698 s
4.	Jake Hughes	+ 5,127 s
5.	Frederik Vesti	+ 9,087 s
6.	Alexander Peroni	+ 11,298 s
7.	S. Fernández	+ 13,542 s
8.	Clément Novalak	+ 15,461 s
9.	David Beckmann	+ 17,847 s
10.	Alexander Smolyar	+ 21,295 s

RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	David Beckmann	39.10,052 min
2.	Clément Novalak	+ 0,426 s
3.	Alexander Peroni	+ 0,985 s
4.	Frederik Vesti	+ 1,500 s
5.	Logan Sargeant	+ 1,892 s
6.	Alexander Smolyar	+ 4,260 s
7.	Liam Lawson	+ 5,708 s
8.	Théo Pourchaire	+ 6,251 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	94
2.	Logan Sargeant	77
3.	David Beckmann	64,5
4.	Frederik Vesti	55,5
5.	Liam Lawson	54



XPB

Lauf 1: Liam Lawson setzte sich gegen Oscar Piastri durch



XPB

Lauf 2: Smolyar musste seinen Pokal wieder abgeben

Schlumpfines Tag



Ein Sieg und ein zweiter Platz: Die „Schlumpfine“ von Toksport WRT

Endlich konnte am Lausitzring auch das ADAC GT Masters in die Saison starten. Dort sicherten sich mit Toksport WRT (Mercedes) sowie dem belgischen Namensvetter WRT (Audi) zwei neue Teams die ersten Laufsiege des Jahres.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Bezeichnung „Liga der Supersportwagen“, die sich das ADAC GT Masters selbst verliehen hat, kann man seit einigen Jahren um weitere Begriffe ergänzen. So ist die wohl weltweit stärkste nationale GT3-Meisterschaft auch längst eine Liga der Superfahrer und Superteams geworden. Und wie es scheint, haben sich mindestens drei der Letztgenannten auch neu dazugesellt. Denn nach dem ersten Rennwochenende der Saison stehen mit Toksport WRT, SSR Performance und dem Team WRT drei Mannschaften an der Spitze, die neu in der Serie sind.

Wie sie dorthin gekommen sind, war durchaus unterschiedlich. Beim Sieg des Toksport-AMG am Samstag hagelte es im Anschluss Kritik. Nachdem Luca Stolz die Pole-Position geholt hatte, wurde er am Start von Alfred Renauer übertölpelt, der vom vierten Startplatz gleich in Führung ging. Stolz wollte in der achten Runde die Führung zurückerobern, startete einen halbherzigen Angriff in die Kurzanbindung, Renauer gab aber die Innenlinie gar nicht frei und es kam zur Kollision. Renauer drehte sich und verlor viel Zeit. „Eigentlich muss er mich gesehen haben“, sagte Stolz zu seiner Verteidigung und schloss sich damit stillschweigend der (Nicht-)Entscheidung der Stewards an.

Eilfracht vom Nürburgring

Während Renauer und Sebastian Asch sich am Ende mit P10 zufriedengeben mussten, fuhren Stolz und Fahrpartner Maro Engel unbehelligt weiter und zum Sieg. Der Beigeschmack an der Sache: Im Kampf um P3 drehte später Christopher Mies im Land-Audi Serienneuling Simona de Silvestro im Porsche des KÜS Team75 Bernhard ebenfalls um und kassierte eine 30-Sekunden-Zeitstrafe. „Es tut mir sehr, sehr leid. Ich habe die Situation falsch eingeschätzt und euch das Podium versaut“, richtete Mies sich fair an die Bernhard-Truppe.

> „Vielen Dank an das Team und Porsche für die lange Reparatur des Autos. Wir haben uns nach der ganzen Arbeit den dritten Platz wirklich verdient.“
>
> Robert Renauer

Das Herberth-Team hatte einen Samstag zum Vergessen. Genau wie Alfred wurde auch Bruder Robert Renauer Opfer einer Kollision – die jedoch ungleich heftiger ausfiel. Im engen Positionskampf griff Markus Pommer in der Callaway-Corvette den SSR-Porsche von Michael Ammermüller an. Das allerdings so weit innen vor Turn 1, dass er dem noch davor fahrenden Renauer vehement ins Heck fuhr.

Für beide war das Rennen vorbei, während SSR auf P2 einen fast so perfekten Vollzeiteinstand feierte wie Toksport WRT. Pommer und sein Fahrpartner Philipp Frommenwiler bekamen noch eine Strafe von zehn Startplätzen für den Sonntagslauf aufgebrummt. Beim Herberth-Team war lange fraglich, ob man diesen mit der Startnummer 99 überhaupt antreten kann. Porsches GT3-Projektleiter Sebastian Golz kümmerte sich in einer Nacht-und-Nebel-Aktion darum, dass bei Manthey Racing das entsprechende Teilepaket geschnürt wird und er es persönlich von der Eifel in die Lausitz fährt.

Als gegen Mitternacht die Ersatzteile eintrafen, begann ein Rennen gegen die Zeit, aus dem gegen 6 Uhr morgens die Herberth-Truppe als Sieger hervorging. Sven Müller dankte es den fleißigen Mechanikern, indem er im Qualifying einen starken dritten Platz einfuhr.

Apropos Qualifying: Wie dicht das Feld ist und wie gut die Balance of Performance funktioniert, zeigte sich in beiden Quali-Sessions. Am Samstag lagen zwischen Platz 1 und P21 gerade einmal 0,5 Sekunden. Am Sonntag lag praktisch das gesamte Feld innerhalb einer Sekunde, und auf den ersten vier Plätzen landeten Autos von vier der sieben in diesem Jahr vertretenen Hersteller.



ADAC

Klarer Start-Ziel-Sieg am Sonntag: Dries Vanthoor/Charles Weerts (WRT)



ADAC

Crash, Nachtschicht und Podium: Die Herberth-Truppe wurde belohnt

Das Sonntagsrennen wurde zur klaren Angelegenheit für das WRT-Team. Dries Vanthoor sicherte dem belgischen Team in letzter Sekunde die Pole und zog im Rennen unwiderstehlich davon. Am Samstag hatte Charles Weerts nach Startplatz 3 eine schwierige Anfangsphase und fiel nach einigen Kollisionen sogar bis auf Platz 28 zurück. Am Ende blieb nur P21 und damit kein Punkt. Am Sonntag setzten beide Fahrer den Speed des schwarz-weißen Audi perfekt um. Auch die „Schlumpfine" von Toksport WRT – die übrigens trotz Namensgleichheit keine Verbindung zum belgischen Team haben – konnte mit den 30 kg Erfolgsballast vom Samstagslauf das Tempo nicht mitgehen, landete aber dennoch auf P2. „Wir hatten ein super Wochenende. Gestern der Sieg, heute Platz 2. Das war das Maximum, das möglich war. Ich habe alles gegeben, aber der Audi war heute in einer anderen Liga", berichtete Maro Engel.

Wie ein Sieg dürfte sich der dritte Platz von Sven Müller und Robert Renauer angefühlt haben. „Vielen Dank an das Team und an Porsche für die lange Reparatur des Autos. Wir haben uns nach der ganzen Arbeit den dritten Platz wirklich verdient", schnaufte Renauer durch.

Die Neulinge haben also gezeigt, dass sie von Anfang an mitfahren können. Erst hinter den Top 3 lauern die letztjährigen Neulinge – und Meister – von Rutronik Racing, die auf den Plätzen 6 und 5 landeten. ■

ADAC GT MASTERS LAUSITZRING, 1. LAUF

Pole-Position:
#22 Luca Stolz (Toksport WRT, Mercedes-AMG GT3 Evo) 1.21,867 min
Schnellste Runde:
#92 Christian Engelhart (SSR Performance, Porsche 911 GT3 R) 1.22,415 min

1.	#22	Engel/Stolz	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	43 Runden
2.	#92	Ammermüller/Engelhart	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 0,736 s
3.	#28	Haase/Hofer	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS	+ 14,828 s
4.	#18	Fittje/Jahn	KÜS Team75 Bernhard	Porsche 911 GT3 R	+ 16,878 s
5.	#63	Costa Balboa/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 17,204 s
6.	#31	Niederhauser/K. van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 18,764 s
7.	#47	Dontje/Götz	MANNFILTER-Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 20,109 s
8.	#33	Salaquarda/Stippler	Team ISR	Audi R8 LMS	+ 20,429 s
9.	#36	Dienst/Frommenwiler	Schütz Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 27,130 s
10.	#7	Asch/A. Renauer	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 27,798 s

ADAC GT MASTERS LAUSITZRING, 2. LAUF

Pole-Position:
#32 Dries Vanthoor (Team WRT, Audi R8 LMS) 1.21,318 min
Schnellste Runde:
#32 Dries Vanthoor (Team WRT, Audi R8 LMS) 1.22,250 min

1.	#32	D. Vanthoor/Weerts	Team WRT	Audi R8 LMS	42 Runden
2.	#22	Eriksson/Keilwitz	Toksport WRT	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 3,799 s
3.	#99	S. Müller/R. Renauer	Precote Herberth Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 5,076 s
4.	#92	Ammermüller/Engelhart	SSR Performance	Porsche 911 GT3 R	+ 6,127 s
5.	#31	Niederhauser/K. van der Linde	Rutronik Racing	Audi R8 LMS	+ 8,909 s
6.	#29	Mies/Schramm	Montaplast by Land-Motorsport	Audi R8 LMS	+ 12,108 s
7.	#30	Bortolotti/Ineichen	Team WRT	Audi R8 LMS	+ 16,820 s
8.	#47	Dontje/Götz	MANNFILTER-Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 17,021 s
9.	#21	Jimmy Eriksson/Keilwitz	Team Zakspeed BKK Mobil Oil Racing	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 17,373 s
10.	#48	Ellis/Marciello	KNAUS-Team HTP-Winward	Mercedes-AMG GT3 Evo	+ 17,762 s

PUNKTESTAND FAHRER NACH 2 VON 14 LÄUFEN

1.	Engel/Stolz	45 Pkt.
2.	Ammermüller/Engelhart	33
3.	D. Vanthoor/Weerts	25
4.	van der Linde/Niederhauser	21
5.	Haase/Hofer	18
6.	Fittje/Jahn	18
7.	Dontje/Götz	17
8.	S. Müller/R. Renauer	16
9.	Costa Balboa/Perera	11
10.	Schramm/Mies	10



BMW hoch zwei



BMW feierte beim vierten Lauf zur Nürburgring Langstrecken-Serie einen Doppelsieg. Rowe Racing überquerte die Ziellinie vor Walkenhorst Motorsport. Das Podium komplettierte der HRT-Mercedes. Christopher Rink, Danny Brink und Philipp Leisen von Adrenalin Motorsport sicherten sich die Halbzeitmeisterschaft.

Von: **Bianca Leppert**

Es mag in der Eifel aufgrund von Corona in diesem Jahr zwar alles etwas anders sein, aber eine Konstante bleibt: Der Wettergott hat sein Können nicht verlernt. So schüttete es pünktlich zum Zeittraining des vierten VLN-Laufs aus vollen Kübeln. Wellness-Atmosphäre für Fabian Schiller: Der GetSpeed-Pilot schwamm mit einer Bestzeit von 9.18,357 Minuten über die Nordschleife und sicherte sich die Pole-Position vor dem Norweger Dennis Olsen im KCMG-Porsche.

Die beiden sorgten in der Anfangsphase des Rennens auf feuchter Strecke mit Slicks schließlich auch für eine gute Show. Immer wieder wechselte die Führung bis zu den ersten regulären Boxenstopps nach sieben Runden. Danach übernahmen andere den Part an der Spitze.

Verschiedene Strategien

Sowohl der Walkenhorst-BMW, der mit geschnittenen Slicks unterwegs war, als auch der HRT-Mercedes von Patrick Assenheimer, Dirk Müller und Dominik Baumann rückten auf, weil beide bereits in Runde 4 antizyklisch stoppten. „Mit dem weichen geschnittenen Slick mussten wir früher reinkommen, weil du damit sonst schnell über die Klippe springst“, meinte Walkenhorst-Pilot David Pittard. „In der ersten Runde konnte ich bei den feuchten Bedingungen damit aber einige überholen.“ Bei HRT entschied man sich für einen Undercut, weil Assenheimer hinter dem Frikadelli-Porsche festhing. Der am Anfang dominierende KCMG-Porsche fiel inzwischen unter anderem wegen eines Drehers zurück, bei GetSpeed war man mit einer Pro-Am Paarung nicht ganz auf demselben Level wie die direkte Konkurrenz.

> „Nur am Anfang habe ich mir wirklich fast in die Hose gemacht, weil ich mit den Slicks auf der nassen Strecke natürlich keinen Fehler machen wollte.“
>
> Nick Catsburg, Rowe Racing

Erst am Ende zeigte sich, welche Strategie sich auszahlte. Der Rowe-BMW, der immer in den Top 3 mitmischte, kreuzte mit 21,877 Sekunden vor dem Walkenhorst-BMW und dem HRT-Mercedes die Ziellinie und holte den ersten Saisonsieg für das Team. „Es lief alles nach Plan“, sagte Rowe-Fahrer Stef Dusseldorp. Teamkollege Nick Catsburg ergänzte: „Nur am Anfang habe ich mir fast in die Hose gemacht, weil ich mit den Slicks auf der nassen Strecke keinen Fehler machen wollte.“

BMW in der Favoritenrolle?

Nach dem Doppelsieg für BMW könnte man meinen, die Bayern seien in der Favoritenrolle für das 24h-Rennen im September. Doch das sieht Dusseldorp nicht so: „Wir haben heute, glaube ich, nicht alles von allen gesehen.“ Bei Walkenhorst gab es zudem Bremsprobleme in der zweiten Rennhälfte. „Platz 2 ist unter diesen Bedingungen okay“, meinte Mikkel Jensen. In Sachen Balance of Performance hat sich


BRFOTO

Rowe Racing feierte den ersten Saisonsieg vor den Markenkollegen von Walkenhorst Motorsport


BRFOTO

Bei Frikadelli griffen Jeroen Bleekemolen und Maxime Martin ins Lenkrad


BRFOTO

In der Anfangsphase boten Fabian Schiller und Dennis Olsen eine tolle Show


BRFOTO

Christopher Rink, Danny Brink und Philipp Leisen sind Halbzeitmeister

zu diesem Lauf übrigens nur eine Änderung ergeben: Porsche hatte einen 0,6 Millimeter größeren Restriktor bekommen.

Der beste Elfer landete schließlich auf dem vierten Rang. Den stellte mit der Startnummer 18 (Olsen/Imperatori/Dumas) das asiatische KCMG-Team, das mit der neuen Marke weiter Erfahrung auf der Nordschleife sammelt. Zuvor hatte man einen Nissan auf der Nordschleife eingesetzt. Audi landete mit Winkelhock/Vervisch/Drudi auf dem fünften Platz vor dem zu Beginn dominierenden KCMG-Porsche von Olsen/Liberati/Burdon. Der Car-Collection-Audi, der Frikadelli-Porsche und der 911 GT3 R von Hubert Haupt Motorsport komplettieren die Top 10.

Bei Frikadelli Racing war indes eine ganz neue Fahrerpaarung am Start. Zum einen verpflichtete man GT-Ass Jeroen Bleekemolen, und zum anderen ersetzte Maxime Martin ganz kurzfristig Klaus Abbelen, der eigentlich als Teamkollege von Bleekemolen gemeldet war. Neben den GT3-Hauptdarstellern zählen aber natürlich auch die kleineren Klassen. Hier zeigten die ehemaligen Meister Danny Brink, Christopher Rink und Philipp Leisen einmal mehr, wie sehr sie auf der Nordschleife zu Hause sind.

Das Trio von Adrenalin Motorsport holte insgesamt vier Klassensiege in der Klasse V4 und darf sich damit als Halbzeitmeister feiern lassen. ■

NLS, 4. LAUF, 43. RCM DMV GRENZLANDRENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position
#23, Fabian Schiller (GetSpeed Performance, Mercedes-AMG GT3, SP9), 9.18,357 min
Schnellste Runde
#18, Romain Dumas/Dennis Olsen/Alex Imperatori (KCMG, Porsche 911 GT3 R, SP9), 8.08,070 min

1.	#99	Catsburg/Dusseldorp	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	27 Runden
2.	#34	Krognes/Pittard/Jensen	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 21,877 s
3.	#6	Assenheimer/Baumann/Müller	Mercedes-AMG Team HRT AutoArena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 24,327 s
4.	#18	Dumas/Olsen/Imperatori	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 50,351 s
5.	#20	Vervisch/Drudi/Winkelhock	Audi Sport Team	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 1.31,975 min
6.	#19	Liberati/Burdon/Olsen	KCMG	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.38,663 min
7.	#44	Dontje/Ortmann/Winkelhock	Car Collection Motorsport	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 4.06,501 min
8.	#30	Bleekemolen/Martin	Frikadelli Racing Team	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.29,332 min
9.	#25	Holzer/Rocco Di Torrepadula/Kolb	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 4.52,174 min
10.	#23	Shoffner/Hill/Schiller	GetSpeed Performance	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 4.59,371 min

Wetter sorgt für Chaos



Fluten geteilt: Ricky Taylor und vor allem Helio Castroneves siegten beim Wetterchaos in Road America

IMSA

Der vierte Lauf der IMSA-Serie in Road America war wie ein echter US-Hollywood-Krimi: schnell, packend, hart bis brutal und spannend bis zum Schluss. Helio Castroneves und Ricky Taylor holten den ersten Saisonsieg für Penske-Acura, Corvette schaffte den zweiten Doppelsieg in der GT-Klasse in Folge.

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

Die IMSA-Rennen in Road America sind für spannende Eskapaden berüchtigt – und die Strecke in Wisconsin wurde ihrem Ruf auch 2020 voll gerecht. Die DPi-Prototypen lieferten bis eine Stunde vor Rennende schon bei trockenen Bedingungen ein megaspannendes Rennen ab: Die meiste Zeit führten Ricky Taylor und Helio Castroneves im Acura-Penske (#7), die das Rennen auch von der Pole-Position in Angriff genommen hatten. Doch die beiden Mazda-DPi des Multimatic-Teams hatten sich förmlich in die Acura-Heckpartie verbissen, zahlreiche Überholmanöver inklusive. Die zwei bestplatzierten Cadillac-DPi lagen nach 1.45 Rennstunden auch nur 10 und 15 Sekunden zurück – sie sparten Sprit, um im Finale aufzutrumpfen.

Dieses Finale hatte es dann in sich, auch wegen des Wetters: 55 Minuten vor Schluss begann es zu regnen, drei Minuten später sorgte ein Wolkenbruch bei Start-Ziel für zahlreiche Abflüge in allen Klassen, darunter auch Pipo Derani im Whelen-DPi-Cadillac (#31), der ebenso wie der Wayne-Taylor-Cadillac (#10) mit einem Stopp weniger durchkommen wollte.

Regen, Blitze und Hagel

Der Regenschauer kam für Cadillac zur perfekten Zeit, weil sie den Stopp mit dem Reifenwechsel kombinieren konnten, während Acura und die Mazda einen Extrastopp für Regenreifen einlegen mussten. Der Regen legte weiter zu, die Rennleitung rief eine Gelbphase aus. Als sich das DPi-Feld im Zuckeltempo entspannt hatte, führte Oliver Jarvis im Mazda mit der Startnummer 55 – doch er wollte den Schauer allen Ernstes auf Slicks abwettern. Dahinter der WTR-Cadillac (#10) vor Helio Castroneves (#7) und Pipo Derani (#31) im Cadillac. 45 Minuten vor Rennende sorgten dann Blitze und Hagel für eine rote Flagge und eine 21-minütige Rennpause.

> „Ich habe im Finale hinter Renger van der Zande nicht viel gesehen, aber der Abstand war recht gering – und wenn die Lücke klein ist, setzt man alles auf eine Karte, um den Sieg einzufahren."
>
> Penske-Pilot Helio Castroneves

Der Neustart fand unter Gelb statt, Jarvis musste die Box anlaufen, um Regenreifen auszufassen – damit war der bezogen auf den Speed mögliche Sieg für Mazda endgültig futsch. Schnell entbrannte bei immer noch extrem nassen Bedingungen ein Dreikampf um den Sieg zwischen Renger van der Zande (#10), Helio Castroneves im Acura (#10) und Pipo Derani (#31). Derani ließ als Erster abreißen, aber Castroneves wollte seine sehr gute Vorstellung mit einem Sieg krönen. Er kassierte van der Zande, als er sich 5.15 Minuten vor Schluss ausgangs Canada-Corner außen danebensetzte und so für die folgende Linkskurve die bessere Linie hatte.

Es war der erste IMSA-Rennsieg für den dreimaligen Indy-500-Sieger seit 2018 und der erste Sieg für Acura 2020 – vor allem aber der erste Sieg nach der Ankündigung, dass die Ehe zwischen Acura und dem Penske-Team am Ende der Saison geschieden wird. „Wir alle wissen, dass das Programm mit Acura enden wird, aber im Rennen denkt man daran nicht, da will man nur siegen", so Castroneves. „Ich habe im Finale hinter van der Zande nicht viel gesehen, aber der Abstand war recht gering – und wenn die Lücke klein ist, setzt man alles auf eine Karte, um den Sieg zu holen."

Renger van der Zande und Ryan Briscoe konnten mit Platz 2 zwar die Tabellenführung in


IMSA

Montoya wurde im zweiten Acura-DPi von einem LMP2-Auto abgeräumt


IMSA

Corvette Racing wechselte in allerletzter Sekunde auf Regenreifen

der DPi-Klasse behaupten, aber so richtig happy war der Niederländer nicht: „Wir haben das ganze Rennen Sprit gespart, und die Rechnung schien auch aufzugehen, da wir keinen Extrastopp für Regenreifen einlegen mussten. Im Trockenen hatten wir keine Chance gegen die Acura und Mazda. Das Finale war grenzwertig, es gab sehr viel Aquaplaning – insofern ist Platz 2 ein gutes Resultat."

Pipo Derani und Felipe Nasr konnten im Whelen Engineering-Cadillac trotz ihres Abfluges im einsetzenden Starkregen und einer Notreparatur an der Box noch Platz 3 holen. Der klare Verlierer des Wochenendes heißt Mazda: Die von Multimatic eingesetzten Autos hatten den Speed für den Sieg, doch dann passierten in der regnerischen Schlussphase zu viele Fehler – im Ziel blieben Mazda nur die Plätze 5 und 6.

Porsche war gut, bis ...

In der GTLM-Klasse hatte Porsche mit Laurens Vanthoor zum ersten Mal seit Jahren wieder die Pole-Position in der GTLM-Klasse in Road America geholt, vor den beiden Corvetten und dem Rahal-BMW. Zwar konnte Corvette-Pilot Jordan Taylor zu Rennbeginn die Führung übernehmen, doch Vanthoor stellte nach 15 Runden die alte Reihenfolge wieder her und setzte sich bis zum ersten Stopp um zehn Sekunden ab. Teamkollege Earl Bamber baute den Vorsprung sogar auf 20 Sekunden aus – doch dann kam der große Wolkenbruch 55 Minuten vor Rennende, und der Neuseeländer aquaplanierte seinen Elfer ins Kiesbett von Kurve 1. Der Funkspruch, an die Box zu kommen, hatte ihn offenbar nicht erreicht, der Ausrutscher brachte ihm zwei Runden Rückstand ein.

Mit Frédéric Makowiecki und Nick Tandy hatte Porsche jedoch noch ein zweites Eisen im Feuer: Tandy hielt im Regen bis zur Gelbphase und der daraufhin folgenden Unterbrechung auf Slicks aus – und lag damit in Führung.

Beim Restart musste der Brite aber ebenfalls auf Regenreifen umsatteln, dennoch war ein Sieg noch in Reichweite, denn er lag direkt hinter dem führenden BMW (#24) und der zweitplatzierten Corvette (#3), die beide schon vor dem Abbruch auf Regenreifen gewechselt hatten. Nach dem Restart acht Minuten vor Rennende war Tandy sofort in ein wildes Duell mit Antonio García (Corvette #3) um Position 2 verstrickt, während John Edwards im BMW M8 mit der Startnummer 24 in Führung lag.

Doch in den letzten Minuten des auf 2.40 Stunden angesetzten Rennens verstärkte sich der Regen abermals im Bereich der Kurven Carousel und Kink – und genau dort sollte sich das GT-Rennen auch entscheiden. Unabhängig voneinander segelten der führende Edwards im BMW und Tandy im Porsche in die Walachei. Nick Tandy musste aufgeben, Edwards rettete noch Platz 3.

Corvette mit Doppelsieg

Der große Nutznießer des Tohuwabohus war Corvette Racing: García war der einzige Toppilot, der unbeschadet durch das Kuddelmuddel des Wetterchaos kam und siegte, seine Teamkollegen Oliver Gavin und Tommy Milner kassierten noch den gestrandeten Porsche ebenso wie den BMW und rückten deshalb auf Platz 2 vor. Damit holte Corvette mit der neuen C8.R bereits den zweiten Doppelsieg in Folge.

„Die letzten drei Runden waren an Drama wirklich nicht zu überbieten", so Sieger García im Ziel. „Wir hatten schon beim Rennen in Sebring festgestellt, dass die neue Corvette im Regen sehr wettbewerbsfähig ist. Ich hatte ein wirklich hartes und tolles Duell mit Nick Tandy im Porsche um Platz 2. Das war aber eigentlich kein klassisches Regenduell, sondern eher ein Aquaplaning-Wettbewerb, wo wir mehrfach nebeneinander und Rad an Rad gemeinsam durch die Kurven segelten – es war wirklich irre! Die Kurven Carousel und Kink waren wie ein Swimmingpool! Dann drehte sich der BMW raus, und auch Tandy flog hinter mir ab. So holten wir den Sieg – mein erster Sieg in Road America!"

Tandy war nach dem Ausrutscher zerknirscht: „Mit etwas Glück wäre unser Rennen anders verlaufen und wir hätten ein gutes Resultat eingefahren. Die Bedingungen waren am Ende so schwierig, dass einige Autos sogar auf den Geraden außer Kontrolle gerieten. Ich bin mit Aquaplaning bei hohem Tempo von der Strecke gerutscht." ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

VIERTER SAISONLAUF IN ROAD AMERICA (WISCONSIN)

Länge der Strecke: 6,514 Kilometer; **Renndistanz:** 63 Runden = 410,382 Kilometer; **Pole-Position DPi-Klasse:** Ricky Taylor; Penske-Acura-DPi (#7), 1.49,061 min; **Pole-Position GTLM:** Laurens Vanthoor; Porsche 911 RSR (#912), 2.00,590 min; **Pole-Position GTD:** Aaron Telitz; Vasser-Lexus RC F (#14), 2.06,251 min; **Schnellste Rennrunden: DPi:** Dane Cameron (Acura DPi), 1.51,034 min; **GTLM:** Antonio García (Corvette), 2.02,664 min; **GTD:** Álvaro Parente (McLaren), 2.08,140 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPi	2:43.13,909 h
2.	DPI	#10	Briscoe/van der Zande	Wayne Taylor-Cadillac-DPi	+0,383 s
3.	DPI	#31	Derani/Nasr	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+4,131 s
4.	DPI	#5	Barbosa/Bourdais	JDC Miller Mustang Sampling Cadillac-DPi	+36,994 s
5.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell	Mazda-DPi	+40,192 min
6.	DPI	#77	Jarvis/Nunez	Mazda-DPi	+4.04,486 min
7.	DPI	#85	Miller/Vautier	JDC Miller Cadillac-DPi	+1 Runde
8.	LMP2	#81	Hedman/Hanley	DragonSpeed-Oreca-LMP2	+2 Runden
9.	DPI	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPi	+2 Runden
10.	GTLM	#3	García/Taylor	Corvette C8.R	+3 Runden
11.	GTLM	#4	Gavin/Millner	Corvette C8.R	+3 Runden
12.	LMP2	#38	French/Cassels	Performance Tech Motorsport-Oreca-LMP2	+3 Runden
13.	LMP2	#18	Merriman/Tilley	Era Motorsport-Oreca-LMP2	+3 Runden
14.	GTLM	#24	Krohn/Edwards	Rahal-BMW M8 GTE	+3 Runden
15.	GTLM	#911	Tandy/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+3 Runden



WRC

„Kommende Saison vorwiegend in Europa“

Seit 2012 fungierten Jona Siebel und Oliver Ciesla als Geschäftsführer der WRC Promoter GmbH. Letzterer hat den WM-Vermarkter zum 1. August verlassen. Zum Abschied stand uns der 52-Jährige nochmals Rede und Antwort.

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang des Jahres haben Sie beschlossen, den WM-Promoter zu verlassen. Warum?
Seit über 20 Jahren bin ich in der Sportrechtevermarktung tätig. Nach acht intensiven Jahren in der Rallye-WM wollte ich nun noch einmal etwas anderes tun. Doch plötzlich kam dann Corona. Durch die Pandemie ergaben sich beim Promoter ganz neue Herausforderungen, allem voran bei der in meinen Aufgabenbereich fallenden Kalenderplanungen, was dazu führte, dass ich nicht schon Ende April, sondern erst Ende Juli ausschied.

Oliver Ciesla

Geburtstag: 9. Juni 1968
Geburtsort: Kempten
Herkunftsland: Deutschland

Erinnern Sie sich noch an Ihren ersten Arbeitstag?
Das nicht, aber an den ersten WM-Lauf, die Rallye Monte Carlo 2013. Ich habe sie als sehr verregnet und grau in Erinnerung, was für uns, die damals erstmals die TV-Produktion in den Alpen machen mussten, alles andere als einfach war. Die Arbeit begann aber schon früher, da der vormalige Promoter die Geschäftstätigkeit eingestellt hatte.

Wie schwierig waren die Anfänge als WM-Promoter?
Wir wussten um die spannende Aufgabe, und auch ich kannte das Thema. Schon zuvor vermarktete ich als Dienstleiter die Fernsehrechte für den damaligen Promoter. Als wir 2012 von der FIA den Zuschlag erhielten, war schnell klar, dass hier dicke Bretter zu bohren sind und es eine große Herausforderung wird. Aber je tiefer wir in die Materie eintauchten, desto mehr Potenzial sahen wir.

Wie teilen Ihr Geschäftsführerkollege Jona Siebel und Sie die Aufgaben auf?
Er verantwortete die TV-Produktion und den Bau der digitalen Plattformen wie WRC+, während ich mich um die nach außen gerichteten Aufgaben zum Beispiel der Vermarktung der Fernsehrechte, um die Sponsoren, aber auch die Beziehung zur FIA, den Herstellern oder den Landesverbänden und das



WRC

Aufwendige Produktion: 45 Onboards, 20 Streckenkameras plus Helikopter



WRC

Die Digitalplattform WRC+ bietet über 300 Stunden Rallyeaction live

Erstellen des WM-Kalenders kümmerte.

Zeigt sich beim Kalender das Dilemma des WM-Promoters, der zwar ein Vorschlagsrecht hat, final entscheidet jedoch die FIA?
Zu Beginn war es schwieriger, alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Mittlerweile ziehen die FIA, wir und die Stakeholder an einem Strang. Das Ziel ist eine weltweite Meisterschaft mit attraktiven Austragungsorten. Nordamerika, China, Indien oder Russland stehen ganz oben auf der Wunschliste. Wichtig dabei ist auch die Balance, das gilt für die Kontinente, aber auch den Untergrund, also Schotter, Asphalt, Eis und Schnee. Unser Job ist die Vermarktung, also mehr Reichweite, Bekanntheit und mehr Sichtbarkeit für die involvierten Marken Aber es gibt auch andere Kriterien.

Die da wären?
Das Sportliche oder die Sicherheit. Polen war immer einer der besten Märkte. Aber wenn die von uns etablierte Rallye Polen aus Sicherheitsaspekten nicht geht, müssen wir die Entscheidung mittragen. Wir haben immer versucht, neue Ideen einzubringen, die mitunter zu vielen Diskussionen mit den Rallye-Traditionalisten geführt haben.

Jetzt sind wir gespannt?
Unser Blick von außen war für die Szene sicher befruchtend. Nehmen wir nur die Veränderung der Startreihenfolge oder die Einführung der Powerstage mit Liveübertragung und Extrapunkten. Es gilt, den Sport zu evolutionieren und nicht zu revolutionieren. Heute steht die Rallye-WM viel besser da als noch vor acht Jahren.

Woran machen Sie das fest?
An Fakten. Am eindrucksvollsten ist sicher der Abstand zwischen dem Ersten und Zweiten einer WM-Rallye. Dieser betrug 2019 durchschnittlich 25,9 Sekunden. Als wir 2013 angefangen haben, lag er noch bei 1, 09 Minuten. Das heißt, die Unvorhersehbarkeit des Siegers ist größer geworden. Heute lässt sich nicht mehr am Samstagmittag vorhersagen, wer gewinnt. Auch die Zeiten, als im September der Weltmeister feststand, sind vorbei. Dies kann man steuern, ohne dafür den Sport zu verdrehen. Das ist die Aufgabe des Promoters. Zudem haben wir das Erlebnis für die Fans komplett verändert. Wurden 2014 noch 26 Stunden live gesendet, sind es seit 2018 mehr als 300 Stunden. Man kann sich jederzeit an jedem Ort einschalten und den Rallyesport dank des All-live-Konzeptes intensiv und in nie dagewesener Breite erleben.

„Der ADAC macht als Veranstalter einen Superjob. Wir wollen aber neue Impulse setzen und den Austragungsort verändern."

Oliver Ciesla

Sie galten nie als Fan des deutschen WM-Laufes?
Der ADAC macht einen Superjob, wenn es darum geht, eine Großveranstaltung zu organisieren – da gehört er ohne jeden Zweifel zu den Besten der Welt. Wir wollten aber neue Impulse setzen und den Austragungsort verändern.

Aus welchem Grund?
Die Rallye-WM ist in den größten europäischen Automärkten vor allem deshalb, damit die engagierten Hersteller mit möglichst vielen Fans in Kontakt kommen. Ein Austragungsort in einer abgelegenen Gegend oder gar auf einer Insel widerspricht diesem Ziel. Also versuchten wir, mit kompetenter Organisation in wichtigen Märkten einen Schritt voranzugehen und einen Austragungsort zu finden, mit dem wir noch mehr Menschen erreichen. Ich bin überzeugt davon, dass dies in Deutschland oder auch Italien möglich ist und man auf diese Weise weit weit mehr als 300 000 Menschen an die Strecken bringen könnte.

Wohin also mit der Rallye Deutschland?
Natürlich gibt es Zwänge, zum Beispiel bei nutzbaren Strecken. Trotzdem sollte man Verbesserungen anstreben. Umwelt- oder auch verkehrstechnische Aspekte sind kein deutsches Problem, das gilt es überall in Europa zu berücksichtigen. Aber mit einer Rallye eine Stunde entfernt von Barcelona inklusive einer attraktiven Eröffnungsprüfung in der katalanischen Metropole beweisen die Spanier, dass es geht.

Während für 2020 noch alles offen war, bestätigte der FIA-Weltrat im Juni neun WM-Läufe für 2021.
Planungssicherheit ist wichtig, aufgrund der Corona-Pandemie aber kaum zu bewerkstelligen. Stand heute ist eine WM-Rallye auf dem amerikanischen oder afrikanischen Kontinent nicht denkbar. Keiner kann jedoch voraussagen, wie die Situation in drei, sechs oder zwölf Monaten aussieht. WM-Läufe für 2021 früh bekannt zu geben, ist richtig und fair gegenüber den Teams und Veranstaltern. Es gilt nur zu vermeiden, dass Läufe wieder abgesagt werden müssen. Auch deshalb könnte es sein, dass entgegen der Internationalisierungsstrategie kommende Saison für einmal vorwiegend in Europa gefahren wird.

Im Kalender 2021 fehlen mit Deutschland und Großbritannien die beiden größten europäischen Automärkte.
Mindestens einer – wenn nicht beide – sollte noch reinkommen. Dies ist im Interesse aller. ■



WRC

Ciesla (r.) mit Kenias Botschafter und Sportminister Kirimi Peter Kaberia

MEILENSTEINE

2013 Die WRC Promoter GmbH übernimmt die Vermarktung der Rallye-WM. WM-Einstieg von Volkswagen. Kalender mit 13 WM-Läufen.

2014 Neues Konzept mit mehr Aktivitäten im Servicepark. Einführung der Powerstage mit Extrazählern für die drei Schnellsten. Einführung der Digitalplattform WRC+. Kalender mit 13 WM-Läufen, Polen ersetzt Griechenland.

2015 Übertragungsverbot von Zwischenzeiten zum Wettbewerbsauto. Änderung der Startreihenfolge: Zwei Tage wird nach WM-Stand gestartet, am Sonntag in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands der Rallye. Kalender mit 13 WM-Läufen, Rallye Korsika ersetzt Frankreich-Rallye im Elsass.

2016 Neue Sim-WM eWRC sowie neues WRC-Videospiel. Kalender mit 14 WM-Läufen, doch der lang ersehnte Lauf in China fällt wegen regionaler Querelen aus. Volkswagen steigt aus.

2017 Einführung der neuen WRC-Generation. WM-Einstieg von Toyota. Neue Startreihenfolge: Nur am Freitag wird nach WM-Stand gestartet, danach in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands. Extrapunkte in der Powerstage erhalten nun die schnellsten Fünf. Kalender mit 13 WM-Läufen.

2018 Einführung WRC+ „All live". Kalender mit 13 WM-Läufen, Türkei ersetzt Polen.

2019 Kalender mit 14 WM-Läufen, Neu ist Chile. Citroën steigt aus.

2020 Kalender mit 14 WM-Läufen; Spanien, Frankreich und Australien raus, Kenia, Neuseeland und Japan rein. Corona verändert danach alles. Für eine Titelvergabe müssen mindestens sieben Läufe gefahren werden.



ERC

Die aktuelle Rallye-Welt

Die Blaupause steht. Beim EM-Auftakt rund um Rom zeigte sich, wie eine internationale Rallye während der Corona-Pandemie ablaufen kann und aus behördlicher Sicht auch muss. Eine kurze Analyse zum gelungenen Restart.

Von: **Reiner Kuhn**

Der EM-Auftakt in Italien ist Geschichte. Nicht nur sportlich bleibt die Veranstaltung in guter Erinnerung. 2565 Personen, darunter der Autor dieser Zeilen sowie 527 Mitarbeiter und Helfer, erhielten bei der Abreise und nochmals eine Woche nach der Rallye Rom folgende E-Mail: „Wir bedanken uns für die Teilnahme. Sollten bei Ihnen oder Personen, für die Sie einen Pass beantragt haben, Symptome auftreten, die mit einer Covid-19-Infektion zusammenhängen, benachrichtigen Sie unverzüglich den Covid-Manager der Rallye, Dr. Guido Congiu.“ Oberstes Gebot im Falle eines Falles: die sofortige Nachverfolgung.

„Wir setzen unser Management basierend auf den Auflagen und Empfehlungen des Gesundheitsministeriums, der Regierung und lokalen Dekreten akribisch fort und werden die erste internationale Rallye-Veranstaltung in enger Zusammenarbeit mit dem Veranstalter abwickeln. Das Wichtigste: Bis jetzt haben wir keine Hinweise auf jemanden mit Symptomen“, erklärt Congiu, der über mehrere Wochen die sechsköpfige Führungsriege des Organisationsteams verstärkte, um das seitenlange Sicherheits- und Gesundheitskonzept umzusetzen.

Mehrere Hygiene-Teams

Von allen Personengruppen wurde die Bewegungsabläufe erfasst und die Ablaufpläne angepasst. Nur wer sich über eine spezielle Rallye-App vorab registriert hatte, erhielt über einen Zugangscode Zutritt in den für ihn vorgesehenen Bereich. Neben den obligatorischen Abstandsregeln und Maskenpflicht wurde an allen Eingangsbereichen, inklusive der Zufahrt zum Servicepark, zudem jedes Mal aufs Neue die Körpertemperatur gemessen.

Alle restriktiven Bereiche, ob Rallye-Leitung oder Presseraum, Servicepark oder der nächtliche Parc fermé bis hin zu den Zeitkontrollen wurden täglich von der Firma PISSTA, einem für den italienischen Katastrophenschutz tätigen Hygienieunternehmen, desinfiziert. „Wir waren mit knapp 40 Personen und zwölf Fahrzeugen vor Ort und haben meist spätabends unsere Desinfektionsmittel versprüht, um den Veranstaltungsablauf nicht zu beinträchtigen“, berichtet der regionale PISSTA-Leiter, Dr. Messio Procida.

„Basis für nächste Rallyes“

Neben den Teams, EM-Koordinator Jean-Baptiste Ley und einem Vertreter des WM-Promotors zeigte sich auch Jérôme Roussel vom gelungenen Restart beeindruckt. „Meine Eindrücke sind durchweg positiv. Organisationsleiter Bruno de Pianto und sein Team haben einen tollen Job gemacht. Diese Rallye dient als Blaupause für die nächsten Veranstaltungen“, sagte der für kontinentale Rallye-Serien verantwortliche FIA-Manager. „Nun werden wir das uns vorliegende Abschlussprotokoll durchgehen. Denn klar ist auch, dass bei einem WM-Lauf schon wegen des höheren öffentlichen Interesses einige Details angepasst werden müssen“, sagt Roussel.

Noch haben De Pianto und seine Mitarbeiter keine abschließenden Zahlen. Der Organisationsleiter der aktuellen Rallye Rom rechnet mit 20 bis 30 Prozent höheren Kosten und sagt: „Das war uns der Restart wert, schließlich leben wir alle von diesem Sport.“ Wie sehr das Gesundheitskonzept der Rallye Rom ankommt, unterstreicht nicht nur das Interesse von FIA und aus dem Rallyesport. Serien wie die italienische Motocross-Meisterschaft haben ebenso wie der Rennstrecken-Betreiber in Vallelunga nach dem Herzstück des Konzepts gefragt: der Smartphone-App mit Zugangscodes. ■



ERC

Neuer Standard: Zugangscode und Fiebermessen



ERC

Zeichen der Teams: Service-Arbeiten mit Masken



ERC

Speziell: Trotz Abstand Siegerehrung mit Maske



Der türkische WM-Lauf wandert, um Platz für Belgien zu schaffen. Beide sind ungewiss

M-SPORT

Rallye-WM

Der nächste Kalender

Die Fortführung der Rallye-WM bleibt eine Herkulesaufgabe. Ein Puzzlestein ist nun gelegt: die Termine der 2020 noch geplanten Läufe. Ob diese so auch stattfinden können, bleibt aktuell aber weiter offen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach wochenlangen Verhandlungen hat der WM-Promoter einen neuen Terminplan veröffentlicht. Zuvor musste das türkische Innen- und Sportministerium einem Antrag des türkischen Automobilsportverbandes TOSFED und des WM-Promoters zustimmen, um die Rallye Türkei eine Woche vorzuziehen. So kann nun zudem die noch nicht bestätigte belgische Rallye Ypern in die WM-Riege aufrücken.

Mit den WM-Runden in Monte Carlo, Schweden und Mexiko würde das insgesamt neun WM-Läufe (inklusive Ypern) ergeben. Doch das bleibt ein Wunsch-Szenario. Weniger, weil den Teams zwischen den einzelnen Läufen nur wenige Tage für Reisen, Autoüberholung und Aufbau für den nächsten Auftritt bleiben. Vielmehr treiben die steigenden Corona-Fälle die Veranstalter vor sich her. Selbst der Restart in Estland (04.–06.09.) könnte schnell wieder Geschichte sein, wenn bei den Behörden die Warnlampen angehen. Auch deshalb ist zu hoffen, dass sich die gesamte Szene ein Beispiel am konsequent durchgezogenen EM-Auftakt in Italien (siehe Seite 22) nimmt.

Für die Türkei (18.–20.09.) bestehen noch immer eine Reisewarnung und strenge Quarantäne-Auflagen. In Belgien (02.–04.10.) wurden gerade wieder Menschenansammlungen von mehr als 200 Personen verboten. Auch Deutschland (15.–17.10.) wackelt aufgrund der unklaren Finanzierung der ohne Zuschauer geplanten Zweitagesveranstaltung weiter.

Die Rallye Italien (29.–01.11.) – übrigens zeitgleich mit dem Großen Preis in Imola – ist auch noch nicht final gesichert. Spätestens, wenn drei dieser fünf Läufe nicht stattfinden, können sich die Teams den kostenintensiven Überseetrip nach Japan (19.–22.11.) sparen. Denn für eine Vergabe der WM-Titel sieht die FIA für 2020 mindestens sieben WM-Läufe vor. ■

International

Keine Vorbilder

Bei der Rally di Alba rückte Hyundai mit Staraufgebot an, sorgte aber nicht nur für positive Nachrichten.

Toll für die von Covid-19 arg gebeutelte Region Piemont: Hyundai schickte neben Weltmeister Ott Tänak, Vize Thierry Neuville und Junior Pierre-Louis Loubet im i20 WRC auch noch Dani Sordo, Craig Breen, Jari Huttunen, „OC“ Veiby und Luca Rossetti in Kundenautos mit. Von der nur eine Woche zuvor beim EM-Auftakt bei Rom gezeigten Disziplin war bei der Rallye di Alba allerdings wenig zu sehen. Dass der Veranstalter die euphorischen Tifosi an den Strecken bei so einem Staraufgebot nicht im Griff hatte, überrascht weniger als das Verhalten von Weltmeister Ott Tänak und Piemonts Regionalpräsident Alberto Cirio: Der pocht ansonsten strikt aufs Maskentragen, wurde aber ebenso wie Tänak ohne Mundschutz und Sicherheitsabstand gesichtet. Prompt machten die Bilder in den sozialen Netzwerken die Runde, und es hagelte Kritik. ■ RK



BUGELLI

Stein des Anstoßes: Weltmeister Tänak (r.) trifft Politiker Cirio – ohne Maske

Rallye-WM

Toyota rückt aus

In dieser Woche testet das Toyota-Werksteam vier Tage in Estland. Zudem nutzen Ogier und Evans Ende August die South Estonia Rally zum Proberitt für den Restart.

Am vergangenen Wochenende spulte Takamoto Katsuta bei einer lokalen Rallye in Finnland gut 60 Wertungskilometer im Yaris WRC ab und gewann souverän. Dem nicht genug, darf der Toyota-Werksjunior auch in dieser Woche für einen Tag ran. Denn das in Tallinn stationierte Einsatzteam absolviert vier Testtage in Estland, je einen für Katsuta, Kalle Rovanperä, Sébastien Ogier und Elfyn Evans. Die beiden Letzteren, immerhin WM-Führender und Tabellenzweiter, werden zur Vorbereitung auf den Restart der Rallye-WM am ersten Septemberwochenende zwei Wochen vorher an der South Estonia Rally (21./22.08.) teilnehmen und dort aller Voraussicht nach auf das Hyundai-Werksteam treffen. Ob auch M-Sport zur Generalprobe anrückt, ist noch offen. ■ RK



ROESELER

Toyota ist aus der Corona-Starre erwacht und rüstet sich für Estland



Auf Spa-Flamme

Es ist wohl die letzte Saison der DTM – und sie begann so, wie die alte endete: mit einer enormen Dominanz von Audi. Die DTM-Flüchtlinge aus Ingolstadt diktierten das Tempo und ernteten zwei überlegene Fünffachsiege. Nico Müller präsentierte sich am Samstag als besonders geschickter Reifenflüsterer. Beim zweiten Rennen glückte Titelverteidiger René Rast der Konter. BMW kam über die Statistenrolle nicht hinaus. Und so gab es nur Rennsport-Diät, auf Sparflamme gekocht.

Von: **Claus Mühlberger**

Manchmal lässt sich die Action eines einstündigen Rennens in zwei extrem kurzen Sätzen erschöpfend wiedergeben: „Maximum rear tire save. BMW out." Diese prägnante, aus gerade mal sechs Wörtern bestehende Ansage bekam Vorjahresmeister René Rast beim Boxenstopp im Samstagsrennen von seinem Audi-Team Rosberg: „Pass auf die Hinterreifen auf." Und: „BMW ist raus."

Aber schön der Reihe nach: Topic Nummer eins, die Reifen-Thematik, entschied tatsächlich über Wohl und Wehe auf der extrem schnellen, aber auch reifenmordenden Strecke durch die belgischen Ardennenwälder. Der sogenannte Drop, also der Abfall der Reifen-Performance, war enorm. Innerhalb von knapp zehn Runden wurden die Rundenzeiten wegen des krass nachlassenden Grips um bis zu fünf Sekunden langsamer.

Kompromittierend für Exklusivausrüster Hankook? Nein, denn dieses Phänomen ist von den DTM-Veranstaltern ausdrücklich erwünscht. Vom krassen „Drop" verspricht man sich härtere Zweikämpfe und mehr Überholmanöver. Und weil es am Samstag sehr warm war (Luft 29 Grad, Strecke 45 Grad) schmolzen die Reifen so schnell dahin wie die guten Neujahrsvorsätze von starken Rauchern.

> „Solange wir uns nicht gegenseitig in die Kiste fahren, dürfen wir auf der Strecke machen, was wir wollen."
>
> Loïc Duval

Es ist hohe Fahrkunst vonnöten, um die bis zu 640 PS starken Prototypen unter solchen Umständen auf dem rechten Weg zu halten. Aber Spaß macht's nicht, wenn man hilflos durch die Gegend rodelt. Es sei denn, man fährt ganz vorne. So wie Nico Müller im Abt-Audi am Samstag.

Der Schweizer kam bei seiner fünften DTM-Siegesfahrt mit fast 20 Sekunden Vorsprung ins Ziel. „Ich habe am Schluss gebetet, dass die Reifen halten", berichtete der 28-Jährige. Seltsam sei es gewesen, vor leeren Tribünen zu fahren. Dadurch fehle auch eine Informationsquelle: „Es gibt ja keine Riesen-Bildschirme, wo man mal kurz draufschauen kann." Der Schlüssel zu Müllers Erfolg war die perfekte Vorbereitung: „Wir haben das Auto am Donnerstag ausgeladen und seither an keiner einzigen Schraube gedreht."

Krasser Reifen-Drop

Schlechte Erfahrungen mit den Reifen machte in der Hitze des Samstags vor allem Robin Frijns im anderen RS 5 von Abt. Der Niederländer schaffte zwar die Pole, fand sich aber am Schluss nur auf Rang 9 wieder. Auch René Rast wurde gerupft: Der Titelverteidiger wechselte als Einziger der Spitzenfahrer zweimal die Besohlung. Mit Rang 5 gelang dem ebenso ehrgeizigen wie erfolgsverwöhnten Rast immerhin eine Art Schadensbegrenzung. „Wenn



Allein in Eau Rouge: Nico Müller gewann am Samstag mit 19,5 Sekunden Vorsprung

AUDI



BMW

An den Boxenstopps lag es nicht: Wittmann (BMW) holte nur einen Punkt



BMW

Bester BMW: Sheldon van der Linde



DTM

In der Samstags-Hitze musste Rast (hier vor Rockenfeller) hart kämpfen. Am Sonntag gewann der Titelverteidiger

die Reifen in die Knie gehen, fühlt sich das in etwa so an, als würde man mit den Vorderrädern auf trockener Straße fahren, mit den Hinterrädern aber im Nassen."

Zu den Reifenflüsterern gehörten auch Jamie Green und Loïc Duval. Die beiden gesellten sich zu Müller aufs Podium. Der Engländer hatte einen kurzen Disput mit dem Rosberg-Team: „Warum habt ihr mich so lange draußen gelassen?", klagte er am Funk. Schlussendlich war es aber die goldrichtige Taktik.

Wohltuend zu vermerken ist auch die neue Gelassenheit der Audi-Teamleitung, die die Fahrer an der langen Leine laufen ließ. Markeninterne Duelle waren früher in Ingolstadt verpönt. Und im letzten Jahr hatte die DTM in Brands Hatch sogar ein Skandälchen, als Nico Müller nach der Meinung vieler beim Kampf gegen seinen Titelkontrahenten Rast allzu zurückhaltend und behutsam agierte.

„Solange wir uns nicht gegenseitig in die Kiste fahren, dürfen wir auf der Strecke machen, was wir wollen", sagt der frühere Sportwagen-Held Loïc Duval. Sogar das Push-to-Pass-System (P2P) können die Audi-Fahrer nun nach Gusto benutzen, also auch in markeninternen Duellen. Dies war 2019 noch tabu, da man um die Standfestigkeit der Vierzylinder-Turbomotoren fürchtete. In diesem Jahr beträgt das Leistungs-Plus durch die bei P2P um gut zehn Prozent erhöhte Kraftstoffmenge sogar 60 PS statt wie bisher 30 PS.

> „Wenn die Reifen in die Knie gehen, fühlt sich das an, als würde die Vorderachse im Trockenen fahren, die Hinterachse aber im Nassen."
>
> René Rast

Eine Regeländerung, die sich sofort bewährte. Denn die Scharmützel der Audi-Fahrer untereinander sorgten wenigstens für einen Rest an Spannung. So zum Beispiel die Sieg bringende Attacke von René Rast gegen Müller beim Sonntagsrennen.

Die Fahrer der M4 nahmen an Überholmanövern mit Audi meist nur passiv teil. BMW hatte mit dem Kampf um die Podiumsplätze nichts zu tun. Der beste der Weißblauen traf am Samstag mit einer Verspätung von 36 Sekunden auf den Sieger im Ziel ein. Sonntags, bei weitaus kühleren Temperaturen, waren es immerhin noch 24 Sekunden, die zum Platz an der Sonne fehlten.

Tiefe Analyse nötig

„Ernüchternd" sei sein Rennwochenende gewesen, sagte Ex-Champion Marco Wittmann. Der Bayer kehrte mit nur einem Meisterschaftspunkt aus Belgien zurück. „Wir haben uns mehr erhofft, aber Audi fuhr in einer eigenen Liga. Mit den Reifen haben wir uns speziell am Samstag sehr schwergetan. Wir waren alle sehr überrascht, dass wir sowohl im Training wie auch im Rennen eine Sekunde pro Runde verlieren. Wir müssen tief in die Analyse einsteigen."

Timo Glock, das andere BMW-Urgestein, attestierte seinem M4 eine eigentlich gute Balance: „Das fühlt sich gut an. Aber offensichtlich strapaziert der BMW die Reifen besonders stark." Manchmal geben die Hankooks auch einem Routinier wie Glock unlösbare Rätsel auf: „Am Samstag hatte ich im zweiten Stint neue Reifen und war plötzlich drei Sekunden langsamer."

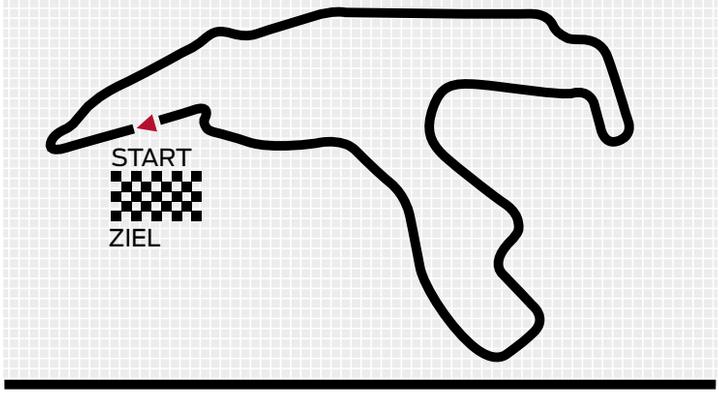
Für BMW-Sportchef Jens Marquardt bleibt so nur die Hoffnung, dass der Lausitzring, Schauplatz der nächsten beiden DTM-Rennen, „nicht so brutal zu den Reifen ist."

Immerhin war BMW beim Topspeed ganz vorne mit dabei. Zum ersten Mal überhaupt knackten die DTM-Renner die 300-km/h-Marke. Philipp Eng, Jonathan Aberdein (BMW) und Fabio Scherer (Audi) wurden mit 302 km/h gemessen. Aber Punkte gibt es dafür natürlich nicht. ■

DTM 2020 RESULTATE

SPA (B) 7,004 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Robin Frijns	2.05,625 min
2.	Nico Müller	+ 0,118 s
3.	René Rast	+ 0,264s
4.	Mike Rockenfeller	+ 0,375 s
5.	Sheldon van der Linde	+ 0,617 s
6.	Timo Glock	+ 0,733 s
7.	Loïc Duval	+ 1,052 s
8.	Marco Wittman	+ 1,125 s
9.	Lucas Auer	+ 1,127 s
10.	Philipp Eng	+ 1,208 s
11.	Jamie Green	+ 1,432 s
12.	Fabio Scherer	+ 1,900 s
13.	Jonathan Aberdein	+ 2,128 s
14.	Robert Kubica	+ 2,245 s
15.	Harrison Newey	+ 2,828 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	René Rast	2.04,199 min
2.	Robin Frijns	+ 0,285 s
3.	Nico Müller	+ 0,598s
4.	Sheldon van der Linde	+ 0,788 s
5.	Mike Rockenfeller	+ 0, 999s
6.	Philipp Eng	+ 1,184 s
7.	Timo Glock	+ 1,336 s
8.	Jamie Green	+ 1,492 s
9.	Marco Wittmann	+ 1,502s
10.	Lucas Auer	+ 1,539 s
11.	Jonathan Aberdein	+ 1,804 s
12.	Robert Kubica	+ 1,970 s
13.	Loïc Duval	+ 2,106 s
14.	Fabio Scherer	+ 2,413 s
15.	Harrison Newey	+ 2,506 s
16.	Ferdinand Habsburg	keine Zeit

ERGEBNIS RENNEN 1

Spa (B): 01.08.2020; 1. von 18 Läufen; 26 Runden à 7,004 km = 182,104 km, 15 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 29 Grad, trocken, sonnig.
Pole-Position:
#4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 2.05,625 min = 200,7 km/h
Schnellste Runde:
#51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 2.09,756 min = 194,322 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Pkte.
1.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	57.58,596 min	25 +2*
2.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 19,502 s	18
3.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 22,839 s	15
4.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 29,234 s	12
5.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	+ 32,023 s	10 +1*
6.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 36,424 s	8
7.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 38,205 s	6
8.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 42,692 s	4
9.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 51,888 s	2 +3*
10.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 54,149 s	1
11.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 54,584 s	0
12.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 57,743 s	0
13.	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	+ 1.11,793 min	0
14.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 1.18,844 min	0
15.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	- 3 Rdn.	0

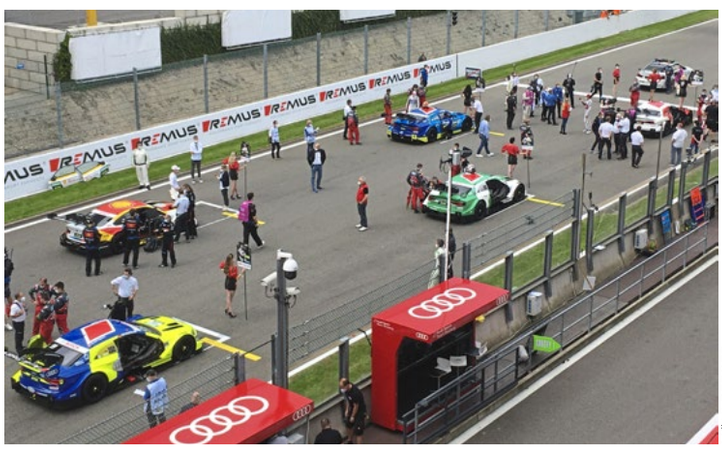
*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Spa (B): 02.08.2020; 2. von 18 Läufen; 26 Runden à 7,004 km = 182,104 km, 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 22 Grad, trocken, sonnig.
Pole-Position:
#33 René Rast (D), Audi RS 5, 2.04,199 min = 203,0 km/h
Schnellste Runde:
#33 René Rast(D), Audi RS 5, 2.08,715 min = 195,893 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Pkte.
1.	René Rast (D)	Audi/Rosberg	57.17,254 min	25 +3*
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Abt	+ 0,483 s	18 +1*
3.	Robin Frijns (NL)	Audi/Abt	+ 5,393 s	15 +2*
4.	Jamie Green (GB)	Audi/Rosberg	+ 11,080s	12
5.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Phoenix	+ 23,435 s	10
6.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/RBM	+ 24,118 s	8
7.	Loïc Duval (F)	Audi/Phoenix	+ 27,128 s	6
8.	Lucas Auer (A)	BMW/RMR	+ 43,098 s	4
9.	Jonathan Aberdein (ZA)	BMW/RMR	+ 43,773 s	2
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/RMG	+ 46,802 s	1
11.	Philipp Eng (A)	BMW/RBM	+ 47,749 s	0
12.	Fabio Scherer (CH)	Audi/WRT	+ 50,134 s	0
13.	Timo Glock (D)	BMW/RMG	+ 54,206 s	0
14.	Robert Kubica (PL)	BMW/ART	+ 1.30,445 min	0
15.	Ferdinand Habsburg (A)	Audi/WRT	+ 1.49,237 min	0
NC	Harrison Newey (GB)	Audi/WRT	- 14 Rdn.	0

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



MÜHLBERGER

In der Startaufstellung ging's wegen Corona ziemlich luftig zu

STAND FAHRER

1.	Müller	46 Punkte
2.	Rast	39
3.	Green	30
4.	Frijns	22
5.	Rockenfeller	22
6.	Duval	21
7.	Auer	10
8.	Eng	8
9.	Van der Linde	8
10.	Glock	4

STAND HERSTELLER

1.	Audi	152 Punkte
2.	BMW	34

STAND TEAMS

1.	Audi Sport Team Rosberg	69 Punkte
2.	Audi Sport Team Abt	68
3.	Audi Sport Team Phoenix	43
4.	BMW Team RBM	16
5.	BMW Team RMR	13
6.	BMW Team RMG	5



Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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



Perfekter Einstand: Neuling Nico Gruber sicherte sich mit einem Sieg und P4 die Tabellenspitze

Der Favoritenschreck

Nico Gruber (Hyundai) schlug bei seiner Premiere in der ADAC TCR Germany ein wie eine Bombe. Ein Sieg und Platz 4 bescheren dem Junior die Tabellenführung. Den zweiten Lauf gewann Dominik Fugel (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Als Gruber im Winter einen Lauf der TCR Malaysia gewann, wussten zumindest schon einmal die dortigen Gegner und natürlich sein Team Engstler Motorsport, wie gut der 18-Jährige im Tourenwagen zurechtkommt. In der Lausitz fand er mit dem Feld der ADAC TCR Germany natürlich eine ungleich stärkere Gegnerschaft vor. Doch nach starken Zeiten bereits beim Test ging er auch im Ernstfall das Tempo der Konkurrenz mit.

Im Qualifying setzte sich dabei zunächst Teamkollege Antti Buri (Hyundai) durch, der in den Augen vieler der große Titelfavorit ist. Dahinter platzierte sich in Form von HP-Racing-Neuzugang Jan Seyffert die zweite Überraschung des Wochenendes.

Am Start zum ersten Rennen am Sonntagmorgen kam aber Gruber vom dritten Startplatz am besten los und hatte in der ersten Kurve die Spitze erobert. Die gab er, auch nach langer Safety-Car-Phase, weil der gestrandete Honda von Albert Legutko umständlich geborgen werden musste, nicht mehr ab. „Es ist verrückt, ich bin sprachlos“, sagte der Österreicher nach seinem unverhofften Premierenerfolg. „Eigentlich liegt mein Fokus auf dem Sieg in der Honda Junior Challenge.“ Nun hat er sowohl in der Nachwuchswertung als auch insgesamt schon den ersten Sieg.

Pech für Halder in Lauf 2

Mike Halder (Honda), der sich nach P6 im Qualifying stark nach vorne kämpfte, überholte nach der Safety-Car-Phase auch noch Buri und feierte den zweiten Platz fast wie einen Sieg. Buri komplettierte das Podest. „Der Start war schlecht, und nach dem Safety Car hatte ich Probleme mit den Vorderreifen“, analysierte der Finne sein Rennen.

> In der Tabelle ist die erhofft enge Situation entstanden. Zwischen dem Führenden Nico Gruber und dem Viertplatzierten Harald Proczyk sind nur sechs Punkte Unterschied.

Der fuhr im zweiten Lauf erneut auf P3, diesmal aber im Reversed Grid freilich vom zehnten Startplatz aus. Dabei profitierte er auch vom Pech Mike Halders, der auf P2 liegend einen Steinschlag im Kühler zu beklagen hatte und mit steigender Motortemperatur das Rennen vorzeitig aufgeben musste. Ausgerechnet Teamkollege Dominik Fugel (Honda), der kurz nach dem Start die Führung übernommen hatte, schleuderte den Stein hoch. „Wir hätten noch mal dick Punkte machen können“, weiß der Schwabe, der zum Zeitpunkt des Ausfalls schon virtueller Tabellenführer gewesen war.

Durch Fugels Sieg, den zweiten Platz von Altmeister Harald Proczyk, P3 von Buri und P4 von Gruber entsteht nach dem Auftaktwochenende eine extrem spannende Tabellensituation, die wie erhofft auf eine enge Saison hindeutet: Gruber führt mit 39 Punkten vor Buri und Fugel (je 35). Proczyk folgt mit 33.

Nachdem das Feld beim Auftakt noch recht dünn besetzt war, deutet sich für den zweiten Event am Nürburgring kleiner Zuwachs an. Wie zu hören ist, soll die Starterzahl in der Eifel von 13 auf 16 Fahrzeuge wachsen – dann wäre man zumindest schon mal auf DTM-Niveau. ■

LAUSITZRING, RENNEN 1

	Fahrer	Rd./Rückstand
1.	Gruber/Hyundai	19 Runden
2.	Mike Halder/Honda	+ 1,028 s
3.	Buri/Hyundai	+ 2,541 s
4.	Proczyk/Hyundai	+ 5,335 s
5.	Seyffert/Hyundai	+ 6,354 s
6.	D. Fugel/Honda	+ 7,594 s
7.	Kircher/Volkswagen	+ 9,769 s
8.	Naumann/Hyundai	+ 10,512 s
9.	Salminen/Volksw.	+ 12,734 s
10.	M. Fugel/Honda	+ 14,486 s

LAUSITZRING, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	D. Fugel/Honda	21 Runden
2.	Proczyk/Hyundai	+ 4,156 s
3.	Buri/Hyundai	+ 7,925 s
4.	Gruber/Hyundai	+ 11,907 s
5.	Mich. Halder/Honda	+ 14,612 s
6.	Seyffert/Hyundai	+ 20,349 s
7.	Kircher/Volkswagen	+ 23,472 s
8.	Salminen/Volksw.	+ 29,529 s
9.	M. Fugel/Honda	+ 34,113 s
10.	Legutko/Honda	+ 34,279 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Nico Gruber (A)	39
2.	Antti Buri (FIN)	35
3.	Dominik Fugel (D)	35
4.	Harald Proczyk (A)	33
5.	Jan Seyffert (D)	23
6.	Mike Halder (D)	20
7.	René Kircher (D)	18
8.	Michelle Halder (D)	17
9.	Harri Salminen (FIN)	16
10.	Marcel Fugel (D)	14

BTCC

Der Meister legt vor

Mit drei Siegern in drei Rennen startete die BTCC in Donington Park in die Saison. Mit Infiniti trug sich auch eine neue Marke in die Siegerliste ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Zu verdanken hat die Nissan-Tochtermarke diesen Erfolg Ex-Champion Ashley Sutton. Der hatte eigentlich gar keinen guten Tag. Im ersten Rennen kollidierte er mit Titelverteidiger Colin Turkington (BMW) und landete nur auf P14. Danach aber legte er zwei feine Aufholjagden hin: Im zweiten Rennen fuhr er von P14 auf P5, im dritten Lauf vom achten Startplatz zum Sieg. „Ich bin hin und weg davon, wie das Auto von Beginn an performt“, freute sich Sutton über den guten Speed. „Nur im Qualifying fehlt noch das letzte Bisschen.“



BTCC

Die Auftaktsieger: Cammish (#27), Sutton (#116) und Turkington (#1)

Sutton muss man also dieses Jahr ebenso beachten wie die beiden weiteren Auftakt-Laufsieger Dan Cammish (Honda) und eben Turkington. Cammish, der 2019 beinahe in letzter Sekunde nach einem Bremsdefekt den Titel verlor, setzte sich in einem sehr actionreichen ersten Lauf durch. Er profitierte dabei von dem Scharmützel, dass sich Sutton und Turkington um die Führung lieferten. Der lachende Dritte war der Honda-Pilot, Turkington blieb nur der zweite Platz.

Doch der Champion schlug im zweiten Lauf zurück und gewann. Platz 10 im dritten Lauf rundete einen starken Saisonauftakt ab. Der Meister der letzten beiden Jahre ist also schon wieder erster Tabellenführer vor Cammish und Sutton. Der mit Sutton punktgleiche Rory Butcher fuhr mit dem neuen Ford Focus zweimal aufs Podest. ■

NACHRICHTEN

WTCR: URRUTIA NEU IM LYNK & CO-QUARTETT

Der vierte Fahrer für das WTCR-Aufgebot von Lynk & Co. ist gefunden: Santiago Urrutia, im vergangenen Jahr Gesamt-Dritter in der TCR Europe, setzte sich in einem Shootout um den letzten freien Platz gegen drei weitere Fahrer durch. Der 23-Jährige aus Uruguay wird im Team Cyan Performance Teamkollege von Thed Björk. Für Cyan Racing treten Yvan Muller und sein Neffe Yann Ehrlacher an.

NASCAR: NEUE SCHIKANE AUF DAYTONA-ROADKURS

NASCAR hat für das Cup-Rennen auf dem Road Course von Daytona (16. August) eine neue Schikane installiert. Zum u. a. von den 24h bekannten Layout kommt nun eine enge Schikane kurz vor der Boxeneinfahrt – diese erinnert stark an die letzte Schikane auf dem Charlotte-Roval.

NASCAR

Keselowski verdienter Sieger

Brad Keselowski (Ford) hat sich in Loudon den dritten Saisonsieg gesichert. Nach zwei Abstauber-Siegen war dieser hochverdient.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Zahlen sprechen für sich: Der Penske-Pilot führte 184 der 301 Runden auf der „Magic Mile“ an und bekam nur von Denny Hamlin (Toyota) dauerhaft Konkurrenz. Die beiden Kampfhähne aus Kansas, wobei dort Hamlin als Sieger hervorging, wechselten sich an der Spitze ab, und genau wie beim letzten Lauf war das Muster: Hamlin schnell auf frischen Reifen, Keselowski schneller auf die längeren Distanzen.

Nachdem Hamlin sich die erste und Keselowski die zweite Stage gesichert hatten, gab es nach einem teils von vielen Gelbphasen zerrütteten Rennen noch mal einen langen Green Flag Run bis zum Fallen der Zielflagge. Das spielte Keselowski in die Hände, der am Ende 1,6 Sekunden Vorsprung verzeichnete.

„Nächster Schritt“

Der Champion von 2012 mausert sich still und heimlich zu einem der Titelfavoriten für 2020. Nach einem schwierigen Saisonstart, als er unzufrieden wirkte und sich mit seinem neu zugewiesenen Crewchief Jeremy Bullins erst finden musste, gab es mittlerweile drei Siege zu feiern. „Vielleicht brauchte ich einfach diesen Tritt in den Hintern“, sagte Keselowski nach seinem Triumph in Loudon. „Und so ein Rennen brauchten wir, um den nächsten Schritt zu machen.“

Konnte man Charlotte 1 und Bristol noch als Abstauber-Siege bezeichnen, steht der 36-Jährige spätestens jetzt auch bei den Buchmachern hoch im Kurs. Platz 2 in der Punktetabelle und zuletzt sehr konstante Ergebnisse zeigen, dass man ihn auf der Rechnung haben muss. ■



NASCAR

Keselowski und seine lebendige Siegertrophäe „Loudon, der Lobster“

NASCAR CUP SERIES

Loudon/New Hampshire (USA)
20. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Joey Logano (USA)	Ford
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Cole Custer (USA)	Ford
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 20 von 36 Rennen

1.	Harvick (Ford)	803 Punkte
2.	Keselowski (Ford)	722
3.	Hamlin (Toyota)	688
4.	Blaney (Ford)	685
5.	Elliott (Chevrolet)	660
6.	Logano (Ford)	653
7.	Truex Jr. (Toyota)	648
8.	Almirola (Ford)	614
9.	Kurt Busch (Chevrolet)	581
10.	Kyle Busch (Toyota)	563



PETRONAS

Nach der letztjährigen MotoGP-Saison freuten sich alle auf den Schlagabtausch zwischen Marc Márquez und Fabio Quartararo in diesem Jahr. Während sich der Weltmeister gleich im ersten Rennen verletzt hat, hat der 21-jährige Franzose bislang zwei Siege eingefahren – und führt nun die WM mit Maximalpunktzahl an. Im MSa-Interview spricht er über die Hintergründe.

Von: **Imre Paulovits**

Sie sind erst der vierte Franzose, der in der Königsklasse gewinnen konnte, und der erste, der es gleich zweimal geschafft hat. Wie stolz sind Sie darauf?
Ich bin schon sehr stolz. Zumal die Saison gar nicht so einfach begann, denn das diesjährige Motorrad fühlt sich anders an als mein letztjähriges, und ich hatte nicht genügend Zeit, mich daran zu gewöhnen. Das meiste habe ich in den Rennen gelernt, denn da lernt man in jeder Runde dazu. Zumal die Bedingungen in den beiden Rennen völlig unterschiedlich waren. Es war auch ein Schlüssel zu meinen Siegen, dass ich es geschafft habe, mich den Bedingungen anzupassen. Der erste MotoGP-Sieg fühlte sich unheimlich gut an, dass der zweite gleich danach kam, machte mich dann noch glücklicher.

Wie schwer war es, sich bei der Hitze in Jerez zu konzentrieren, während Sie zwei Mal vorneweg fuhren?
Es war schon schwierig. 25 Runden bei so einer Hitze sind nie leicht, und sie kommen einem unheimlich lang vor. Als ich bei Rennmitte sah, noch zwölf Runden, habe ich mir gesagt: Oh nein! Sich dabei zu konzentrieren, ist nicht leicht, denn wenn man bereits einen Vorsprung hat, neigt man dazu, langsamer zu werden und zu sehen, was die Verfolger dann machen. Das sind aber genau die Momente, in denen man nicht so voll konzentriert fährt. Man versucht, das Rennen weiterhin zu kontrollieren, aber es können sich gefährliche Fehler einschleichen. Letztes Jahr habe ich auch Rennen



Der Mann im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit: Fabio Quartararo ist der neue Star der MotoGP

PETRONAS



PETRONAS

„Es ist noch etwas früh, um über die WM nachzudenken“

angeführt, sie aber in der letzten Runde an Marc Márquez verloren. Da war es einfacher, sich zu konzentrieren, als jetzt, wo mir die letzten zehn Runden jeweils unheimlich lang vorkamen. Ich habe aber seit letztem Jahr dazugelernt, jetzt kann ich solche Situationen besser kontrollieren, ich kann konzentrierter bleiben, und das ist auch der Aspekt, weswegen ich mit beiden Rennen zufrieden war.

Kam der zweite Sieg leichter als der erste?
Nein. Es war noch heißer als am ersten Wochenende, und die Bedingungen waren dadurch irgendwie anders. Bei Mitte des Rennens waren meine Hände und Füße so heiß, dass es fast nicht auszuhalten war. Deshalb war ich froh, dass ich einen guten Start hatte und vorneweg fahren konnte. Meine Startvorrichtung hat diesmal gut funktioniert. Ich hatte vorher Starts probiert, und sie waren ein Desaster. Eine Woche zuvor hatte ich zwei gute Starts im Training und einen schlechten im Rennen. So habe ich versucht, es jetzt umzukehren, und es ist mir gelungen. Von da an habe ich versucht, meinen Rhythmus zu fahren. Diesmal waren die Bedingungen nach dem Moto2-Rennen besser als die Woche zuvor, aber dann ließen die Reifen nach, und ich hatte vorn kein gutes Gefühl mehr. So hatte ich meine Momente, und das Rennen war noch härter als in der Woche zuvor.

Wie war es, mit Valentino Rossi, der einst Ihr Idol war, auf dem Podest zu stehen?
Es war ein mitreißendes Gefühl. Letztes Jahr hat sich die Situation nicht ergeben, dass wir zusammen auf dem Podest standen, dafür war es jetzt noch viel besser, denn ich konnte es bei einem Sieg mit ihm teilen. Deshalb habe ich im Parc fermé auch als Erstes ein Foto mit ihm gemacht. Es hat sich schon merkwürdig angefühlt, denn das erste Rennen, an das ich mich aus meiner Kindheit erinnern kann, war in Jerez, als er Sete Gibernau in der letzten Kurve überholt hat. Dieses Rennen hat sich wirklich in meinen Kopf eingebrannt, und es hat mir die Motivation gegeben, dafür zu kämpfen, einst selber in der MotoGP zu fahren. Ihm habe ich es zu verdanken, und es ist mir eine Ehre, nun das Podest mit ihm geteilt zu haben.

„Dass ich mit Valentino Rossi auf dem Podest stehen konnte, war ein mitreißendes Gefühl. Er hat mir die Motivation gegeben, MotoGP zu fahren.“

Fabio Quartararo

Worauf waren Sie am meisten stolz?
Es war erst einmal der Start, denn ich hatte mir wegen den zwei schlechten Startversuchen selbst sehr viel Druck gemacht. Am Sonntagmorgen war mein Startversuch schlecht, Samstag hat meine Startvorrichtung nicht funktioniert, am Freitag hatte ich ganz desaströse Starts. Ich habe mir gesagt, versuch trotzdem dein Bestes, und schließlich unter dem Druck des Rotlichts einen richtig guten Start hingelegt. Auch auf meine Konstanz während der 25 Runden unter diesen Bedingungen war ich stolz. Sie waren anders als in der Woche zuvor, deshalb musste ich anders fahren, und ich denke, meine Anpassungsfähigkeit bei diesen Bedingungen war etwas, wo ich mich gegenüber dem Vorjahr stark verbessert habe. Genauso habe ich mich bei der Konstanz des Reifens verbessert. Wir müssen jetzt in diese Richtung weiterarbeiten und versuchen, uns auch den Bedingungen in Brünn und in Österreich schnell anzupassen

Jerez scheint eine gute Strecke für Sie zu sein.
Es ist eine Strecke, die ich gut kenne. In Jerez habe ich meine erste Moto3-Pole-Position herausgefahren, letztes Jahr meine erste MotoGP-Pole-Position, und jetzt habe ich dort gewonnen. Sie hat schnelle Kurven, starke Bremspunkte, das passt gut zu meinem Fahrstil. Dazu haben wohl alle GP-Fahrer in Jerez die meisten Runden, weil wir im Winter dort testen, dazu gibt es normalerweise nach dem Grand Prix noch einen Test. So kennt jeder diese Strecke ziemlich gut. Ich fühle mich zumindest immer gut, wenn ich da hinkomme. Ich habe kein besonderes Verhältnis zu Jerez, es ist einfach die Fahrzeit, die wir dort haben.

Machen Ihnen die Motorenprobleme, die die anderen Yamaha-Piloten hatten, Sorgen für den weiteren Verlauf der Weltmeisterschaft?
Da mache ich mir keine Sorgen. Unsere Aufgabe als Fahrer ist, auf der Strecke Leistung zu bringen. Yamaha hat Hunderte von Ingenieuren, die sich um die Technik kümmern. Wenn es ein Problem gibt, haben sie jetzt zwei Wochen, und ich hoffe, dass sie eine Lösung finden. Bislang hatte ich null Probleme mit meinen Motoren, deshalb fühle ich mich gut. Als Fahrer konzentriere ich mich aufs Fahren und befasse mich nicht mit technischen Problemen.

Wie sehen Sie dieses Jahr die Weltmeisterschaft?
Ich denke, es ist noch etwas früh, um über die Weltmeisterschaft nachzudenken. Aber ich denke, Marc Márquez wird in Brünn zurückkommen, Maverick Viñales ist sehr stark, dazu muss man mit Andrea Dovizioso rechnen, und jetzt ist auch Valentino Rossi wieder aufs Podium zurückgekehrt. Wir hoffen auf viele Meisterschaftsanwärter, dann wird es richtig spannend. Wenn es weniger werden, ist es gut für uns.

Es hat viele Talente aus Frankreich gegeben. Was haben Sie anders gemacht, dass Sie weiter gekommen sind als diese?
Es war kein leichter Weg. Nicht nur, um in die MotoGP zu kommen, sondern überhaupt in die Weltmeisterschaft. Als ich sieben Jahre alt war, bin ich mit meinem Vater an jedem Wochenende für Rennen oder zum Training mit dem Transporter zwischen Spanien und Frankreich hin- und hergefahren. Das waren jedes Mal mindestens 1200 Kilometer. Man kann sich vorstellen, wie schwierig das war. Im Alter zwischen 7 und 15, als ich in der WM angekommen bin, reiste ich sehr viel, und ich habe dabei starke Meisterschaften mit starken Fahrern bestritten. Bei den 50-ccm-Rennen in Frankreich hatten wir vier Fahrer in der Meisterschaft, als ich das erste Mal in Catalunya ankam, waren 50 Fahrer gemeldet, wir mussten zwei Vorläufe machen, weil die Strecke nicht so viele zuließ. Es war dasselbe wie heute, nur im Kleinen. Wenn Konkurrenz da ist, pusht man mehr. Da war mein Vater auch sehr schlau. Selbst wenn ich schneller war, hat er mir gesagt, dass ein anderer fünf Zehntel schneller war. Da habe ich noch mehr gepusht, um mich zu verbessern, und schließlich hat mein Vater mir sehr viel geholfen, um meine Grenzen zu finden. Ich habe ihm viel zu verdanken, ohne ihn wäre ich nicht, wo ich bin. ■

Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza/Frankreich
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha, (5.)
2020: MotoGP, Yamaha, (zurzeit 1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike

Motorrad-WM

MotoGP 2020 nur in Europa

Jetzt steht es fest: Es wird am Ende der Saison keine Übersee-Rennen geben, die MotoGP trägt ihren WM-Kampf komplett in Europa aus. Dafür ist nach Valencia noch ein 15. WM-Lauf geplant.

Von: **Imre Paulovits**



GLÄNZEL

Grand Prix von Malaysia: Abgesagt, also nicht das erhoffte WM-Finale 2020

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta hatte angekündigt, dass bis Ende Juli darüber entschieden würde, welche Übersee-Grands-Prix noch ausgetragen werden. Doch pünktlich zur genannten Frist musste er sämtliche Übersee-Rennen für dieses Jahr absagen.

Argentinien, Thailand und Malaysia standen für Ende November / Anfang Dezember noch zur Diskussion. Die derzeitige Corona-Situation in Südamerika hatte schon länger erahnen lassen, dass dort nicht gefahren werden kann, aber es bestand noch Hoffnung für ein würdiges Finale in Asien. Doch der neuerliche weltweite Anstieg an Corona-Infektionen wird noch für eine lange Zeit Reisebeschränkungen mit sich bringen. Es besteht nun keine Chance mehr, dass der WM-Tross nach Asien reisen und dort Rennen vor Publikum fahren kann – und nur diese hätten die Kosten gedeckt. Mit der Absage wurde aber gleichzeitig ein neuer Grand Prix in den Kalender eingebracht, der vom 20. bis zum 22. November stattfinden soll. Er soll den Titel „Großer Preis von Europa“ tragen. Auf welcher Rennstrecke er ausgetragen wird, soll bis nächsten Montag bekannt gegeben werden.

Carmelo Ezpeleta bedauert die Absage der Übersee-Rennen, die in den vergangenen Jahren für viel Spannung und Abwechslung in der WM gesorgt hatten: „Wir sind aber im ständigen Kontakt mit den Veranstaltern und schauen bereits, wo wir diese Grands Prix 2021 im Kalender platzieren können.“ Auch auf weitere Rennen in Asien gibt er einen Ausblick: „Wir haben den Vertrag mit Buriram bis 2026 verlängert.“ ■

MOTORRAD-WM 2020

08.03.	GP Katar/Losail
19.07.	GP Spanien/Jerez
26.07.	GP Andalusien/Jerez
09.08.	GP Tschechien/Brünn
16.08.	GP Österreich/ Red Bull Ring
23.08.	GP Steiermark/ Red Bull Ring
13.09.	GP San Marino/Misano
20.09.	GP Emilia Romagna/ Misano
27.09.	GP Katalonien/Barcelona
11.10.	GP Frankreich/Le Mans
18.10.	GP Aragón/Motorland
25.10.	GP Teruel/Motorland
08.11.	GP Europa/Valencia
15.11.	GP Valencia/Valencia
22.11.	GP Europa/TBA

MotoGP

Motorensorgen bei Yamaha

Der Dreifachsieg in Jerez von Yamaha konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Japaner in tiefer Sorge stecken: An zwei Rennwochenenden verloren sie drei Motoren. Es wird mit Hochdruck an einer Lösung gearbeitet.

Von: **Imre Paulovits**

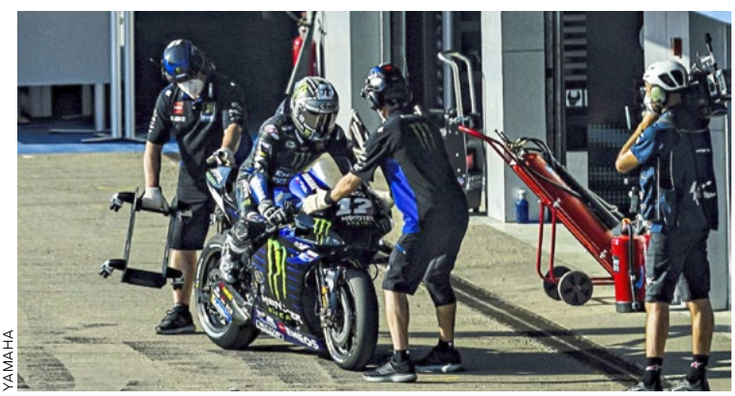
Am ersten Jerez-Wochenende hatte zunächst Maverick Viñales einen Motorendefekt im Training, dann musste Valentino Rossi seinen Motor im Rennen abstellen, als ihm auf der Zielgeraden die Warnleuchte anging. Eine Woche später ereilte Franco Morbidelli das gleiche Schicksal.

Trotz der Traumergebnisse, die die Marke mit den drei gekreuzten Stimmgabeln an den beiden ersten MotoGP-Wochenenden dieses Jahres einfuhr, herrscht Alarmstimmung. Gleich nach dem ersten Rennen wurden die Motoren von Rossi und Viñales nach Japan geflogen und untersucht. Dass gleich ein weiteres Triebwerk die gleichen Symptome aufwies, zeigt klar, dass ein Konstruktions- oder Materialfehler vorliegt. Was es genau ist, darüber hüllt sich Yamaha derzeit noch in Schweigen.

Pro Fahrer stehen den Teams für die verkürzte Saison nur fünf Motoren zu. Während die meisten für die ersten beiden Grands Prix erst zwei davon verwendet haben, wurden bei Rossi, Morbidelli und Quartararo bereits vier, bei Viñales gar alle fünf versiegelten Motoren angebrochen.

Yamaha-Teamchef Lin Jarvis gibt zu, dass er besorgt ist. „Wir haben die Ursache an den Motoren von Rossi und Viñales gefunden und arbeiten nun an der Abhilfe“, so Jarvis. Ob es möglich ist, die Modifikationen so auszuführen, dass die Versiegelung verschlossen bleibt, ließ er offen.

Bei sicherheitsrelevanten Mängeln ist es aber möglich, dass die Motoren in Anwesenheit von MotoGP-Technikdirektor Danny Aldridge geöffnet und die fehlerhaften Teile ausgetauscht werden – vorausgesetzt, alle anderen Hersteller stimmen zu. In diesem Fall ist die Zustimmung sehr wahrscheinlich. ■



YAMAHA

Yamaha-Werksteam (hier Maverick Viñales): Motorschäden schnell aufklären



Marc Márquez schindet sich mit seinem Physiotherapeuten fürs Comeback

MOTOGP

Eiserner Wille

Marc Márquez hat den WM-Titel noch nicht abgeschrieben. Mit täglicher Physiotherapie und Kraftübungen will er bis Brünn wieder bereit sein, um gegen Fabio Quartararo anzutreten.

Von: **Imre Paulovits**

Marc Márquez hat die Zeit seit seiner Rückkehr vom zweiten Jerez-Wochenende ständig mit seinem Physiotherapeuten Carlos Garcia verbracht. Dieser arbeitet täglich mit Elektroden an der Schwellung des operierten Arms. Dazwischen martert sich der Weltmeister mit Kraftübungen, nur eine Bandage an seinem rechten Arm erinnert daran, dass er vor gerade mal zwei Wochen operiert wurde. Die Bilder und Videos auf Márquez' Instagram-Account zeigen, aus welchem Holz man geschnitzt sein muss, um das zu erreichen, was der 27-Jährige bislang erreicht hat. Und welch unstillbarer Siegeswille noch immer da ist, um seine Erfolgsgeschichte nicht abreißen zu lassen.

Es steht außer Zweifel, dass Marc Márquez in Brünn fahren wird. Die Frage ist, was er in dem Zustand, der bis dahin möglich ist, fahrerisch ausrichten kann. Doch man sollte ihn nicht unterschätzen. Zum Glück wurde der Radialnerv, der für die Kraft und die Motorik der Hand zuständig ist, nicht beschädigt. Bei der Vorbereitung, die er nun durchzieht, dürfte er auch nicht zu viel an Kraft einbüßen. Und dass Márquez eine übermenschliche Schmerztoleranz hat, hat er schon vielfach bewiesen. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Während diese Ausgabe in den Druck geht, bereiten sich die Jünglinge des MotoGP Rookies Cup beim Vorsaison-Test auf dem Red Bull Ring auf ihre nun verkürzte, aber umso intensivere Saison vor. Sechs Rennen sind für den 13- bis 17-jährigen Nachwuchs vorgesehen. Selbstverständlich fahren sie bei beiden Heimrennen ihres Ausstatters KTM und ihres Hauptsponsors auf dem Red Bull Ring am 15./16. und am 22./23. August. Dann folgen die beiden Aragón-Runden am 17./18. und 24./25. Oktober sowie die beiden Valencia-Runden am 7./8. und 14./15. November. Die Saison des Asia Talent Cup, der im März in Katar den ersten Lauf hatte, wird 2020 hingegen nicht mehr fortgesetzt. Die Reisebeschränkungen und die damit verbundenen Absagen der Renntermine lassen keine Meisterschaft mehr zu. Die Fahrer sollen 2021 wieder gegeneinander antreten.

MOTO3

Nachdem sich Alonso López in Jerez unwohl fühlte und nach einem Check im Krankenhaus von seinem Team aus dem Rennwochenende zurückgezogen wurde, wird das Team von Peter Öttl und Max Biaggi in Brünn wieder vollzählig vertreten sein. López fühlt sich wieder vollständig gesund.

Vorschau GP Tschechien

ZEITPLAN

GP von Tschechien/Brünn (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 7. August 2020

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

Samstag, 8. August 2020

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

Sonntag, 9. August 2020

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 18 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 19 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 21 Rdn.

STATISTIK

GP von Tschechien/Brünn

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

Pole-Position 2019
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 2.18,020 (= 140,9 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.06,787 (= 153,787 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.02,753 (= 158,4 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda, 2.08,451 (= 151,3 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.01,463 (= 160,1 km/h)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki 1.56,912 (= 166,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 2.08,064 (= 151,8 km/h) (2014)
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 2.02,383 (= 158,9 km/h) (2014)
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1.56,027 (= 167,6 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2020

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	50
2.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	40
3.	Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 20	26
4.	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	19
5.	Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	19
6.	Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	16
7.	Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 20	13
8.	Álex Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	12
9.	Johann Zarco (F)	Reale Avintia Racing	Ducati D16 GP 19	12
10.	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	11

Moto2

1.	Tetsuta Nagashima (J)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	50
2.	Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	48
3.	Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	45
4.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Speed Up	30
5.	Lorenzo Baldassarri (I)	Flexbox HP 40	Kalex	28
6.	Jorge Martín (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	26
7.	Sam Lowes (GB)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	26
8.	Remy Gardner (AUS)	Onexox TKKR SAG Team	Kalex	22
11.	Thomas Lüthi (CH)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	15
12.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	15

Moto3

1.	Albert Arenas (E)	Gaviota Aspar Team Moto3	KTM	50
2.	Tatsuki Suzuki (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda	44
3.	John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	40
4.	Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda	36
5.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	30
6.	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	27
7.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	26
8.	Tony Arbolino (I)	Rivacold Snipers	Honda	23
9.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	19
10.	Jeremy Alcoba (E)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	19



FIM/MAURICE BÜLA

Dieter Braun und die 125er-Suzuki: Eigentlich war er zu groß für sie, aber er konnte sich anpassen und gewinnen

Großer Weltmeister

1970 wurde Dieter Braun 125er-Weltmeister. Dass er dies bei seiner Körpergröße als Privatfahrer schaffen konnte, ist eines der wahren Märchen der Motorradgeschichte und wäre heute unvorstellbar.

Von: **Imre Paulovits**

Assen 1970: Zum vierten Mal in Folge wird bei der Siegerehrung der 125er die deutsche Nationalhymne gespielt. Wie bereits in Le Mans, Opatija und auf der Isle of Man ließ Dieter Braun mit seiner mittlerweile fünf Jahre alten ehemaligen Werks-Suzuki die Konkurrenz stehen. Es war schon ein merkwürdiger Anblick: Neben all den kleingewachsenen Spezialisten dieser Klasse wirkte der 188 Zentimeter große Mann wie Schneewittchen unter den sieben Zwergen. Doch nicht nur dies glich einem Märchen: Die Umstände, wie sich der gelernte Kaufmann gegen die Werksfahrer seiner Zeit an die Spitze arbeitete, wirken heute wie aus einer anderen Welt.

Es war auch die Zeit des Umbruchs. Die japanischen Hersteller hatten sich nach ihrer bis dahin beispiellosen Invasion wieder aus der Motorrad-Weltmeisterschaft zurückgezogen, die Privatfahrer und die kleinen europäischen Motorradwerke konnten wieder durchatmen. Dazu trat 1970 die neue Technikregel der FIM in Kraft, nach der die Maschinen der 125er-Klasse nur noch zwei Zylinder und sechs Gänge haben durften.

Im Jahr zuvor hatte Dieter Braun die ehemalige Werks-Suzuki von Hans-Georg Anscheidt gekauft. Mit ihr wurde er 1969 Vizeweltmeister und hatte das Finale im jugoslawischen Opatija gewonnen. Nur hatte das Motorrad ein Zehnganggetriebe, was das neue Regelwerk nicht mehr zuließ. „Ich habe mir überlegt, welche sechs von den zehn Gängen ich brauchte, damit ich mit dem nutzbaren Drehzahlband, das nur 1500 Umdrehungen breit war, einigermaßen hinkomme“, erinnert sich Dieter Braun.

„Meine Klubkameraden Michael Schneider und Rudi Fenzinger, die beide Werkzeugmacher bei KuKa waren, haben mir die Schaltwalze, die Wellen und die ganzen Zahnräder gefertigt, Erwin Norbert in einer anderen Fabrik die restlichen Teile. Das hat alles wunderbar gepasst und auf Anhieb funktioniert. Im Jahr zuvor hatte ich ständig Getriebeprobleme. Die hartverchromte Aluminiumwalze war von Suzuki für höchstens eine Saison ausgelegt worden, ihre Nuten waren im fünften Jahr völlig ausgeschlagen, und so ließen sich die Gänge nur schwer schalten und sprangen ständig heraus. 1969 hatte ich deshalb viele Kolben und Kurbelwellen verschrottet. Die neue Walze aus hochwertigem Stahl war zwar ein wenig schwerer, dafür funktionierte sie einwandfrei. Ich konnte nun weich schalten und die Gänge blieben drin.“

Um für die Saison gerüstet zu sein, ließ sich Braun bei Mahle neue Kolben fertigen. „Doch beim ersten Rennen der Saison auf dem Salzburgring gingen sie bei gleichem Laufspiel wie die Originalkolben ständig fest, weil sie einfach nicht mit den Suzuki-Zylindern harmonierten. Diese Unzuverlässigkeit konnte ich mir nicht leisten, deshalb musste ich die alten Suzuki-Kolben verwenden. Die hatten zwar nicht mehr ihr optimales Spiel, dafür haben sie nicht geklemmt. Ich musste nach jedem Training die Kolbenring-Nuten mit der Diamantenfeile nacharbeiten. Bei Hans-Georg Anscheidt konnte ich noch einmal schauen was er noch hatte und zumindest noch ein paar Kolbenringe finden.“

Der Variationskünstler

Dieter Braun war zwar kein gelernter Mechaniker, er hatte aber bereits im Motocross gelernt, sei-

ne Motorräder selbst vorzubereiten. Dazu gehörte eine Menge Variationsvermögen. „Das Magnesiumgehäuse hatte bereits Risse, das Getriebeöl lief aus und ich musste es vor jedem Rennen mit Uhu Plus Zweikomponentenkleber neu abdichten.“ Der Wunderkleber wurde im Lauf der Saison für immer mehr Gebrechen eingesetzt; nachdem in Brünn ein Zylinderkopf einriss, wurde auch dieser vor den Rennen geklebt. „Dazu war die Grundplatte der Zündung, die mit halber Drehzahl lief und dafür vier Unterbrecher hatte, bereits völlig ausgeschlagen. Ich habe vor jedem Training und jedem Rennen den Unterbrecherabstand und den Zündzeitpunkt ganz penibel nachgestellt, wenn dabei die Platte verrutschte, konnte ich gleich wieder von vorn anfangen. So hatte ich selten vor Mitternacht Feierabend.“

Genauso musste Dieter Braun beim Fahren variieren. „Ich musste mich auf dem kleinen Motorrad völlig zusammenfalten“, erinnert sich Dieter Braun. „Ich habe mich einfach an diese Körperhaltung gewöhnt. Ich hatte nur wenig angepasst, erst als nach der Saison Sepp Schlögl und Toni Mang bei mir als Mechaniker angefangen haben, haben sie das halbe Motorrad auseinandergesägt und die Lenker und Fußrasten so wieder angeschweißt, dass ich plötzlich richtig bequem auf dem Motorrad saß und die Knie und die Ellbogen hinter die Verkleidung brachte.“ Auch das neue Getriebe verlangte Anpassung. „Mit nur noch sechs Gängen musste ich andere Linien fahren. Ich konzentrierte mich darauf, dass ich so in dem Drehzahlband blieb, dass ich in den Kurven früher ans Gas konnte. Das hat ganz gut funktioniert, auf einigen Strecken war ich gar schneller als zuvor die Suzuki-Werksfahrer.“

Welch fahrerische Brillanz dahintersteckte, zeigte Dieter Braun in Opatija. Als er am Start bemerkte, dass der Kupplungszug falsch eingehängt war, ging er an die Box. Bis die Verkleidung abgebaut, der Zug neu eingehängt und die Verkleidung wieder angebaut waren, kam das Feld gerade wieder auf die Zielgeraden. Bei halbnasser Fahrbahn holte der ehemalige Motocrosser den Rundenrückstand wieder auf und gewann! Genauso siegte er als Rookie auf der Isle of Man, was in deren WM-Zeit niemand anderem gelang.

Weltmeister durch Ausfall

Doch nach vier Siegen in Folge wurde die waidwunde Suzuki immer fragiler, und der spanische Derbi-Werksfahrer Ángel Nieto begann eine Aufholjagd. Doch nach Siegen in Spa und auf dem Sachsenring ging seine Derbi in Brünn ein, und Dieter Braun wurde Zweiter hinter Vorjahres-Weltmeister Dave Simmonds. Damals zählten nur die sechs besten Ergebnisse zum WM-Endresultat. Dieter Braun hatte bereits vier Siege und zwei zweite Plätze, und als in Imatra sowohl er als aus Nieto ausfielen, war er vorzeitig Weltmeister. Da halfen dem Spanier auch die beiden anschließenden Siege in Monza und Barcelona nicht mehr.

1971 fuhr Dieter Braun nur noch den WM-Auftakt auf dem Salzburgring mit der Suzuki, dann verkaufte er sie an Harald Bartol. Damit ging ein Kapitel Rennsportgeschichte zu Ende, das so unglaublich war, dass es kein Hollywood-Drehbuchautor, sondern nur das Leben schreiben konnte. ■



FIM/MAURICE BÜLA

Der verwegene Dieter Braun 1970



ARCHIV BRAUN

Große Feier: Empfang von Weltmeister Dieter Braun in Heidenheim

WM-ENDSTAND 1970

125 ccm

1.	Dieter Braun (D)	Suzuki	84 Pkte.
2.	Ángel Nieto (E)	Derbi	72
3.	Börje Jansson (S)	Maico	62
4.	Dave Simmonds (GB)	Kawasaki	57
5.	László Szabó (H)	MZ	34
6.	Toni Gruber (D)	Maico	33
7.	Aalt Toersen (NL)	Suzuki	31
8.	John Dodds (AUS)	Aermacchi	24
9.	Günter Bartusch (DDR)	MZ	22
10.	Heinz Krivanek (A)	Rotax	21



ARCHIV BRAUN

WM-Kontrahenten 1970: Dieter Braun (#5) vor Ángel Nieto (#1). Den Vorsprung, den sich der Deutsche mit vier Siegen sicherte, konnte der Spanier nicht aufholen



Ducati-Tag: Scott Redding (#45) gewann beide Hauptrennen, im zweiten wurde Davies (#7) Zweiter

DUCATI

Rote Glut

In der Hitze von Jerez waren die Ducati eine uneinnehmbare Macht: Im zweiten Rennen sorgten sie für einen Doppelsieg. Scott Redding hat die WM-Führung übernommen.

Von: **Imre Paulovits**

Er war völlig durchgeschwitzt, trank eine Flasche Mineralwasser nach der anderen, aber Scott Redding schwebte auf Wolke sieben. Nach seinem zweiten Sieg an diesem Wochenende hat er nicht nur erneut bewiesen, dass er ein ernst zu nehmender Titelanwärter ist. In einer Saison, deren Ende noch keiner absehen kann, hat er sich wichtige 28 Punkte Vorsprung vor Weltmeister Jonathan Rea gesichert. „Es war eine harte Prüfung“, nahm er tief Luft, als er die Siegerfeierlichkeiten hinter sich hatte. „Ich bin noch immer neu hier, ich hatte keine Ahnung, was mich bei diesen Bedingungen erwarten würde. Aber nach einem Sieg, den ich zum Schluss des ersten Rennens herausgefahren habe, habe ich es auch geschafft, den größten Teil des zweiten Rennens zu führen. Jetzt weiß ich, dass ich hierzu in der Lage bin.“

Der großgewachsene Brite hat auch alles dafür getan, dass er gerüstet ist. Er hat in der Corona-Pause fünf Kilo Gewicht heruntergehungert, damit er die Reifen nicht über Gebühr belastet, sich aber auch so ausreichend Stehvermögen antrainiert, dass er den Belastungen der unerbittlichen Hitze Spaniens gewachsen war. Aus dem einstigen Paradiesvogel des Grand-Prix-Fahrerlagers ist ein ernst zu nehmender Weltmeisterkandidat der Superbike-WM geworden. „Es hat Zeiten gegeben, wo ich mich selbst gehasst habe. Ich wurde für die Hersteller und die Teams der MotoGP uninteressant, ich musste einen Rückschritt in meiner Karriere hinnehmen. In der British Superbike habe ich wieder gelernt, zu kämpfen – und ich tue alles, damit ich wieder ein ernsthafter WM-Anwärter werde. Vor zehn Jahren habe ich hier bei weniger extremen Bedingungen aufgeben müssen, weil mein Körper es nicht mitgemacht hat, jetzt habe ich mir selbst bewiesen, dass ich bereit bin.“

Extrembedingungen

Ducati war in der Hitze von Jerez aber ebenfalls eine Macht. Die Bologneser hatten mit ihren Testpiloten Michele Pirro den Ernstfall probiert, und als es in Jerez wärmer wurde als am Wochenende zuvor bei den MotoGP-Prototypen, ging die Panigale V4 R am schonendsten mit den Reifen um. Um ein Haar hätte Michael Ruben Rinaldi im zweiten Rennen gar eine dritte Ducati aufs Podest gestellt, Toprak Razgatlioglu verhinderte es mit fahrerischer Bravour.

Jonathan Rea blieb nur der Sieg im Superpole-Sprintrennen. „Ich konnte im zweiten Rennen nichts ausrichten“, gestand der Weltmeister. „Die letzten zehn Runden stand ich quer, wenn ich das Gas nur berührt habe. Aber in Jerez waren wir nie gut, diesmal konnte ich lange gegen Scott kämpfen und ihn gar einmal besiegen.“ ■



YAMAHA

Toprak Razgatlioglu: Große fahrerische Leistung, aber einmal Elektronikdefekt



KAWASAKI

Jonathan Rea: Als Trost das Superpole-Rennen überlegen gewonnen

Philipp Öttl wieder auf Podest

Vor zwei Jahren holte Philipp Öttl in Jerez einen Moto3-Sieg, nun konnte er in der Supersport-WM aufs Podest steigen.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Stimme zitterte, und während er sprach, konnte er sein Tränen nicht unterdrücken. Philipp Öttl hat es wieder geschafft. Nach einer völlig hoffnungslosen Rookie-Saison in der Moto2 mit einem unausgereiften Motorrad, nach vielen Selbstzweifeln war er wieder aufs Podest gefahren, hat seinen Teamkollegen Lucas Mahias, immerhin ehemaliger Supersport-Weltmeister, hinter sich gelassen, und damit sich und allen, die an ihn geglaubt haben, bewiesen, dass er doch ein guter Rennfahrer ist.

„Ich wusste es selbst nicht mehr“, gab er zu. „Ich wollte aber einfach alles geben, was ich hierfür geben kann, habe den halben Winter im Transporter gewohnt und mich jeden Tag abgerackert, aber das war es wert. Ich habe jetzt ein Motorrad das funktioniert, ein Team, das hinter mir steht– ich bin so glücklich, dass ich es ihnen auf diese Art danken konnte.“

Im ersten Supersport-Rennen fuhr Öttl gleich nach dem Start mit Andrea Locatelli und Jules Cluzel mit, und bevor Lucas Mahias und Raffaele de Rosa sich von hinten durch die Positionen gekämpft hatten, war er außer Reichweite. „Es war die richtige Taktik, gleich zu Beginn zu pushen“, gestand Öttl. Im zweiten Rennen wurde er zwar von seinem Teamkollegen überholt, doch auch mit dem vierten Platz war der Kawasaki-Pilot zufrieden. „Dass das Rennen verkürzt wurde, hat die Intensität sicherlich auch noch einmal nach oben geschraubt. Es war aber wieder ein gutes Rennen, und ich freue mich schon auf Portimão.“


KAWASAKI

Philipp Öttl: Wieder ein Pokal in Jerez

Aber einer kristallisiert sich immer mehr als WM-Favorit heraus: Andrea Locatelli fuhr auch in Jerez zu zwei Start-Ziel-Siegen. ■

Der Kampf gegen die Elemente

Sandro Cortese lieferte in der Hitze von Jerez zwar eine reife fahrerische Leistung ab, doch Abstimmungsprobleme mit der Elektronik verhinderten Top-10-Platzierungen.

Von: **Imre Paulovits**

Sandro Cortese schaute völlig verschwitzt unter seiner Schirmmütze hervor. „So hart kämpfen musste ich selten für zweimal zwei WM-Punkte“, zog er Bilanz vom Jerez-Wochenende. Wie alle anderen Kawasaki-Piloten kämpfte Cortese mit relativ wenig Grip am Vorderrad, doch den 30-jährigen Deutschen plagten noch mehr Abstimmungsprobleme.

„Mein Team ist noch sehr jung, der Einzige, der schon lange dabei ist, ist der Chefmechaniker, alle anderen konnte Lucio Pedercini erst kurz vor der Saison anheuern, als wir unser Paket endgültig schnüren konnten“, lässt Cortese hinter die Kulissen blicken. „Auch der Elektronik-Ingenieur war noch nicht in der Superbike-WM, und so muss er sich noch in die Kawasaki einarbeiten. Da brauchen wir noch länger, bis wir bei solchen Verhältnissen die komplexe elektronische Abstimmung hinbekommen.“ Um Zeit zu gewinnen, wurde die Abstimmung von Jordi Torres von Jerez aus dem Vorjahr aufgespielt. „Der hat nicht den gleichen Fahrstil wie ich, aber damit kamen wir der Sache zumindest näher“, blickt Cortese zurück.

„Nachdem wir uns so durch die Abstimmungsprobleme gehangelt hatten, haben wir uns am zweiten Renntag gesteigert, dann aber ein Limit erreicht, über das wir nicht hinauskamen. Gegen die Werksfahrer, die in den letzten Monaten noch einmal einen Schritt gemacht haben, haben wir es nun wirklich schwer. Wir müssen Wochenende für Wochenende versuchen, mehr zu verstehen und dann mehr herausholen.“ Cortese hatte aber noch ein anderes unangenehmes Problem: „Bei der Hitze ist der Kleber von meinen Stiefelsohlen geschmolzen, die linke Sohle ist halb aufgegangen und hat mich beim Schalten behindert, die rechte ist ganz weggeflogen, es war furchtbar heiß und ich konnte keinen Druck auf die Raste ausüben.“ ■


TEAM PEDERCINI

Sandro Cortese: Das zweite Rennen ohne Stiefelsohle zu Ende gefahren

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

BMW erlebte ein durchwachsenes Wochenende. Tom Sykes konnte sich in der Superpole zwar in seiner unwiderstehlichen Art für den dritten Startplatz und damit für die erste Startreihe qualifizieren, doch dies war das Highlight des Wochenendes. Im ersten Rennen kämpfte Sykes gerade mit Scott Redding, als seine BMW mit einem Schlag langsamer wurde. Ein Getriebesensor hatte sich verabschiedet. „Dabei hatten wir eine so gute Abstimmung für das Rennende. Ich hätte Podium-Pace gehabt“, ärgerte sich der Yorkshire-Mann. Im Superpole-Race wurde Sykes Sechster, in Rennen 2 wurde er gleich nach dem Start in ein Gemenge verwickelt, in dem er viele Plätze verlor und schließlich als Elfter ins Ziel kam.

SUPERBIKE-WM

Honda beschäftigt sich mit Hochdruck an der Weiterentwicklung der neuen Fireblade RR-R SP. Dabei wurden die Japaner während des Lockdowns daheim von einem ungewohnten Problem eingebremst: Ihr Computersystem war zur gleichen Zeit ausgefallen, fast sechs Wochen stand jegliche Entwicklungsarbeit still. Álvaro Bautista fühlte sich auf dem Motorrad trotzdem besser als beim WM-Auftakt in Phillip Island. „Aber bis wir ein wirklich schlagkräftiges Renn-Superbike haben, werden wir noch Zeit brauchen“, so der Vizeweltmeister.

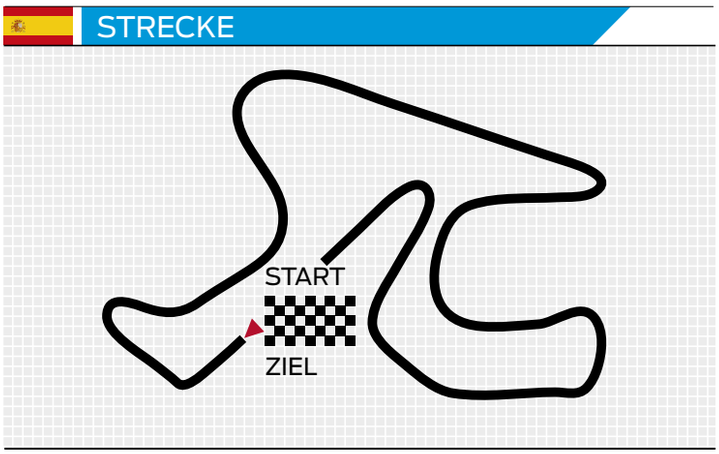
SUPERSPORT-WM

Dem MV-Agusta-Team wurden nachträglich die Resultate von Phillip Island aberkannt. „Wir hatten ihnen erlaubt, an einem Motor die Plomben zu öffnen, weil sie einen Montagefehler vermuteten. Als der Motorenmann dies bestätigt sah, öffnete er kurzerhand alle Motoren, ohne uns zu informieren“, fasste FIM-Technikdirektor Scott Smart zusammen. Randy Krummenacher zog die Konsequenzen: Er kündigte seinen Vertrag.

SUPERBIKE-WM 2020 RESULTATE

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Redding	1.38,736
2.	Rea	1.38,770
3.	Sykes	1.38,776
4.	Van der Mark	1.38,998
5.	Razgatlioglu	1.39,208
6.	Baz	1.39,214
7.	Davies	1.39,568
8.	Bautista	1.39,598
9.	Haslam	1.39,655
10.	Rinaldi	1.39,656
11.	Laverty	1.39,685
12.	Cortese	1.39,869
13.	Caricasulo	1.39,902
14.	Lowes	1.39,980
15.	Gerloff	1.40,141
16.	Forés	1.40,162
17.	Scheib	1.40,403
18.	Ponsson	1.40,425
19.	Melandri	1.40,665
20.	Mercado	1.41,013

WM-STAND FAHRER

1.	Redding	98 Punkte
2.	Rea	74
3.	Lowes	72
4.	Razgatlioglu	66
5.	Davies	57
6.	Van der Mark	47
7.	Baz	37
8.	Bautista	37
9.	Rinaldi	30
14.	Cortese	14

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	100 Punkte
2.	Ducati	98
3.	Yamaha	86
4.	Honda	41
5.	BMW	27

ERGEBNIS 1. RENNEN

Jerez (E) – 1. August 2020 4. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. á 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 37 Grad, Asphalt 59 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	33.58,961	1.40,902	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+1,147	1.40,801	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+2,252	1.40,820	16
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,699	1.41,023	13
5.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	20	+3,301	1.41,104	11
6.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+6,367	1.41,496	10
7.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+10,228	1.41,563	9
8.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+18,713	1.41,731	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+20,421	1.41,801	7
10.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+24,361	1.41,478	6
11.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+26,610	1.42,332	5
12.	Christophe Ponsson (F)	Aprilia RSV4 1000	20	+34,651	1.42,250	4
13.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+34,709	1.42,669	3
14.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	20	+38,138	1.42,755	2
15.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+38,365	1.43,226	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Jerez (E) – 2. August 2020 6. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. á 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 37 Grad, Asphalt 60 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	33.51,855	1.40,545	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+3,082	1.40,937	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	+5,472	1.40,796	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+8,709	1.41,188	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+10,722	1.41,011	11
6.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+12,501	1.41,104	10
7.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+13,760	1.41,241	9
8.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+17,472	1.41,713	8
9.	Marco Melandri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+19,938	1.41,689	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+21,375	1.41,705	6
11.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+23,555	1.41,676	5
12.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+28,209	1.41,664	4
13.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	20	+29,128	1.41,825	3
14.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	20	+35,062	1.42,092	2
15.	Leandro Mercado (RA)	Ducati Panigale V4 R	20	+35,269	1.42,531	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Jerez (E) – 2. August 2020 5. WM-Lauf; 44,230 km über 10 Rdn. á 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 29/43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	16.43,589
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+0,522
3.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+2,701
4.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+4,804
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+6,471
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+8,561
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+11,951
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+14,122
9.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000	+14,285
10.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000	+14,554
11.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+16,337
12.	Xavi Forés (E)	Kawasaki ZX-10RR	+17,268
13.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+17,971
14.	Sandro Cortese (D)	Kawasaki ZX-10RR	+18,741
15.	Maximilian Scheib (RCH)	Kawasaki ZX-10RR	+18,786

SUPERSPORT-WM

Jerez (E) – 1. August 2020 2. WM-Lauf; 75,191 km über 17 Rdn. á 4,423 km; 23 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 38/62 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	29.44,344
2.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+3,052
3.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+7,766
4.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+10,908
5.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+11,979
6.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+17,464
7.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+17,738
8.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+23,083
9.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+23,419
10.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+23,736

WM-STAND FAHRER

1.	Locatelli	75 Punkte
2.	Cluzel	60
3.	Mahias	42
4.	Perolari	35
5.	Öttl	29
6.	Odendaal	28
14.	Hobelsberger	5

SUPERSPORT-WM

Jerez (E) – 2. August 2020 3. WM-Lauf; 48,653 km über 11 Rdn. á 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 34/55 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R6	19.08,331
2.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+1,867
3.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+2,146
4.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+5,553
5.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+7,190
6.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+7,342
7.	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+7,705
8.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+8,676
9.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+8,678
10.	Manuel Gonzáles (E)	Kawasaki ZX-6R	+11,356

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	75 Punkte
2.	Kawasaki	45
3.	MV Agusta	22
4.	Honda	5

SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E) – 1. August 2020 1. WM-Lauf; 44,230 km über 10 Rdn. á 4,423 km; 36 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 39/61 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Unai Orradre (E)	Yamaha YZF-R3	19.09,326
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja	+2,341
3.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja	+2,428
4.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja	+2,483
5.	Thomas Brianti (I)	Kawasaki Ninja	+2,486
6.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+2,614
7.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja	+3,278
16.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+13,132
17.	Jan-Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+14,175
27.	Christian Stange (D)	KTM RC 390 R	+20,986

SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E) – 2. August 2020 2. WM-Lauf; 44,230 km über 10 Rdn. á 4,423 km; 36 Fahrer gestartet, 31 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft/Asphalt 37/60 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	19.13,445
2.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,161
3.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,511
4.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,598
5.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+1,627
6.	Unai Orradre (E)	Yamaha YZF-R3	+1,760
7.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+2,172
17.	Alan Kroh (D)	Yamaha YZF-R3	+7,815
22.	Jan-Ole Jähnig (D)	KTM RC 390 R	+9,383
31.	Christian Stange (D)	KTM RC 390 R	+37,987

WM-STAND FAHRER

1.	Booth-Amos	36 Punkte
2.	Sofuoglu	35
3.	Orradre	35
4.	Carrasco	29
5.	Deroue	29
6.	Brianti	18
7.	Kalinin	14

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	50 Punkte
2.	Kawasaki	40

Supersport-300-WM

Der nächste Sofuoglu

Die Supersport-300-Rennen waren zwei Krimis. Zum Schluss triumphierte ein bekannter Name: Bahattin Sofuoglu gewann seinen ersten WM-Lauf und stieg in die Fußstapfen seines Onkels.

Es war erstaunlich, wie professionell sich der 16-jährige Türke nach seinem Sieg gab. Doch es ist kein Wunder, denn in der Nachwuchsschmiede seines berühmten Onkels, dem fünffachen Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu, wurde er auf seine Zeit in der Weltmeisterschaft vorbereitet. „Kenan hat mir jede nur mögliche Hilfe zukommen lassen, bevor ich in die WM kam“, gestand er in bestem Englisch. „Jetzt habe ich auch ein gutes Team um mich herum, und da dann ich um Siege kämpfen.“ Genauso professionell gab sich Sofuoglu auch auf der Strecke, denn er setzte sich in der letzten Runde des zweiten Rennens an die Spitze und wehrte alle Angriffe ab.

Die meiste Führungsarbeit verrichtete in beiden Rennen Ex-Weltmeisterin Ana Carrasco. Im ersten Rennen wurde sie jedoch beim Anbremsen der Zielkurve angerempelt, musste in den Notausgang und wurde so nur Siebte. Im zweiten Rennen konnte sie sich als Zweite hinter Sofuoglu über den Zielstrich retten. ■ IP

Superbike-WM

Zusätzliches Rennen

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta war bei der Superbike-WM in Jerez zugegen und kündigte noch ein weiteres Rennen an.

Ezpeleta zeigte sich zufrieden damit, wie sich die Superbike-WM eine Woche nach dem Andalusien-GP auf der gleichen Strecke präsentierte. „Ich freue mich, dass es nach den spannenden Rennen in Australien hier nun weitergehen konnte“, so Ezpeleta. Der Dorna-Boss bestätigte, dass hinter der WM-Runde im November in Misano weiter ein Fragezeichen steht, verriet aber, dass in den nächsten Tagen noch ein weiterer Austragungsort bekannt gegeben wird. Dass Aragón, wo Ende August/Anfang September zwei Rennwochenenden stattfinden sollen, nun ein Corona-Brennpunkt ist, ist ihm bekannt: „Wir agieren als sterile Einheit. Sicher bestätigen können wir die Rennen trotzdem erst 14 Tage im Voraus.“ ■ IP



PAULOVITS

Carmelo Ezpeleta: Stolz auf die WM

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Das Wochenende hatte für das Freudenberg-Team, das alle vier KTM RC 390 des WM-Feldes einsetzt, in Jerez einiges zu tun. „Nachdem das Software-Update von der Dorna auf unsere ECU aufgespielt war, bekamen wir Probleme mit der Motorbremse, und das hat sich durch das ganze Wochenende gezogen“, erzählte Maximilian Kappler. Den 22-jährigen Sachsen erwischte es besonders hart. Nach Motorproblemen schaffte er es nicht, durch das Last-Chance-Rennen in die beiden WM-Läufe zu kommen. Immerhin fuhren dort Jan-Ole Jähnig und Christian Stange im Formationsflug an der Spitze und ließen sich erst im Zielspurt von den ersten beiden Rängen verdrängen. Aber auch so mussten sie von der 32. und 34. Startposition in die Rennen gehen. „Da hast du keine Chance. In dem Getümmel wird so hart gekämpft, da reißen dann Lücken auf, und die Gruppen für die vorderen Plätze sind nicht mehr einzuholen“, musste Jan-Ole Jähnig feststellen. Teamchef Michael Freudenberg ließ sich nicht ganz so unterkriegen wie seine Fahrer: „Am Freitag waren wir im ersten Training noch gut dabei, wir hatten sogar den höchsten Topspeed. Aber bei der Hitze haben wir mit den Reifen mehr gelitten als die Zweizylinder von Yamaha und Kawasaki. Wir haben es dann nicht geschafft, das Potenzial von Fahrer und Motorrad im Qualifying auf den Punkt zu bringen. Und wenn man von ganz hinten starten muss, ist es in dieser Klasse extrem schwierig, nach vorn zu kommen. Die Klasse ist auch noch einmal weiter zusammengerückt. Die ersten 30 Fahrer lagen innerhalb von 1,6 Sekunden, letztes Jahr waren es 2,5 Sekunden. Wenn er freie Fahrt hatte, ist Jan-Ole Jähnig in der Rennen auch die Zeiten der Spitzengruppe gefahren. Wir müssen in Portimão daran arbeiten, dass wir optimale Quali-Runden hinbekommen.“

IDM Superbike 1000

Folger auf Podest

Jonas Folger fuhr als Gastfahrer bei der französischen Superbike-Meisterschaft in Magny-Cours mit und wurde nach langer Führung Dritter.

Von: **Anke Wieczorek**

Die IDM-Superbiker Jonas Folger und Marc Moser nahmen als Gastfahrer an der französischen Meisterschaft teil. Das Team von Michael Galinski betrachtete die Teilnahme seiner beiden Piloten als Test. Superbike-Neuling Folger konnte sich im Training mit seiner schnellsten Rundenzeit von 1.38,927 Minuten gleich den zweiten Startplatz sichern. In beiden Läufen führte er das Feld an, bevor er sich einen 16 Runden langen Kampf mit Valentin Debise (Kawasaki), der beide Läufe gewann, und dem Zweitplatzierten Mathieu Gines (Yamaha), lieferte.

Dass Superbike-Rookie Folger auf der für ihn unbekannten Rennstrecke zwei Mal aufs Podium fuhr, ist bemerkenswert. „Die anderen Fahrer konnten hier bereits mehrere Tage testen. Dagegen hatten wir wegen des neuen Asphalts noch Schwierigkeiten, das Fahrwerk mit dem richtigen Reifen abzustimmen. Man konnte es in den Rennen sehen: Am Anfang war ich immer vorne dabei und sogar kurzzeitig in Führung. Etwa zur Halbzeit wurde es dann schwieriger, dem Tempo der anderen zu folgen. Daran müssen wir noch arbeiten“, weiß Folger.

Auch Moser schlug sich gut und platzierte sich beide Male in den Top 10. „Der siebte Platz im ersten Rennen geht in Ordnung, der zehnte im zweiten Rennen war nicht nach meinem Geschmack“, so der 27-Jährige. ■



MGM

Jonas Folger (#4): In beiden französischen Superbike-Rennen geführt

IDM Superbike 1000

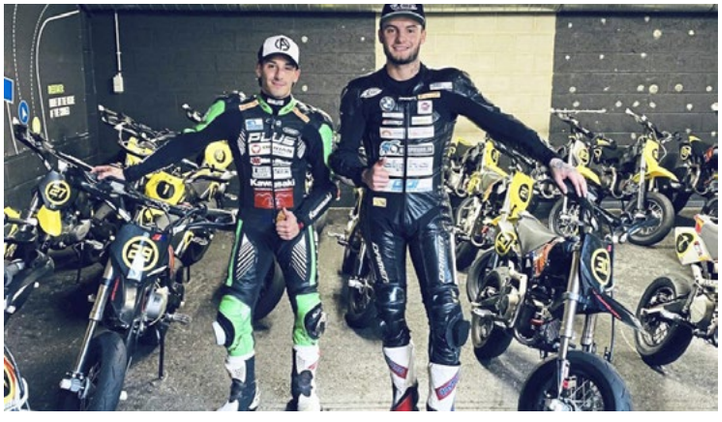
Licciardi mit Mikhalchik

Der Belgier Angelo Licciardi und IDM-Superbike-Champ Ilya Mikhalchik haben sich zusammengetan, um gemeinsam für die IDM-Saison zu trainieren.

Von: **Anke Wieczorek**

Angelo Licciardi und Ilya Mikhalchik kennen sich aus ihrer gemeinsamen Zeit 2015 in der Superstock-600-EM und ein Jahr später in der Supersport-Weltmeisterschaft. Jetzt haben sie sich zusammengetan und fahren in der Halle mit Pitbikes um die Wette. Sie pushen sich hoch und haben das Messer zwischen den Zähnen. Zum Schluss ist der 23-jährige Licciardi einen Wimpernschlag vor dem gleichaltrigen zweifachen IDM-Superbike-1000-Champion. Beim nächsten Mal könnte der Wettkampf auch anders ausgehen. Bis zu drei Mal pro Woche treffen sich die beiden. Jetzt, wo Mikhalchik seine Zelte für die nächsten Wochen in Belgien aufgeschlagen hat und Licciardi nur zehn Minuten bis zu seinem Hotel braucht, bietet sich das an. „Außerdem sind wir befreundet“, erklärt Licciardi.

Während Mikhalchik den IDM-Superbike-1000-Titel verteidigen will, ist Licciardi als IDM-Supersport-300-Gewinner von 2019 in die 600-ccm-Klasse aufgestiegen und will dort als Neuling eine gute Figur machen. ■



LICCIARDI

Gemeinsam für die Saison: Licciardi (l.) und Mikhalchik auf Pitbikes

NACHRICHTEN

ROADRACING

Horst Saiger, einer der weltbesten Roadracer auf gefährlichen Straßenkursen, ist letzte Woche gerade beim Training auf einer sicheren Rennstrecke schwer verunglückt. Der 45-jährige Österreicher testete seine Yamaha R1 auf dem Red Bull Ring, als seine Bremse versagte und er am Ende der Zielgeraden stürzte. Er wurde sofort vor Ort versorgt und ins Krankenhaus gebracht, wo er wegen seiner zahlreichen Verletzungen in ein künstliches Koma versetzt wurde. Seine Lage stabilisierte sich zum Glück, und am Donnerstag wurde die Aufwachphase eingeleitet. Am Samstag kam er wieder zu sich, er hat mindestens zwei schwere Operationen vor sich, mit seinem eisernen Willen denkt er aber bereits über ein Comeback nach. Von unserer Seite wünschen wir ihm gute Besserung und alles Gute.

ENDURANCE-WM

Noch einen Monat, dann soll die abgebrochene Endurance-WM-Saison 2019–2020 wieder aufgenommen werden. Am 29.–30 August soll das ursprünglich für April vorgesehene 24-Stunden-Rennen von Le Mans nachgeholt werden, wenn auch ohne Zuschauer. Drei Wochen später, am 19.–20. September, soll der Bol d'Or in Le Castellet stattfinden, ebenfalls ohne Zuschauer. Am ersten Novemberwochenende sollen dann die 8 Stunden von Suzuka die WM beenden. Ob und wie die Teams nach Fernost kommen, wird von der Corona-Lage bis dahin abhängen.

IDM SUPERSPORT 300

Ein gutes Zeichen für das Niveau der IDM Supersport 300: Tom Booth-Amos, der nach den beiden ersten Rennen in Jerez die Supersport-300-WM anführt, fährt für das IDM-Team von RT Motorsports by SKM-Kawasaki. In der IDM wird das Team von Rob Vennegoor und Frank Krekeler fünf Fahrer einsetzen.

„Motocross ist Lifestyle“

Die Zeit wird knapp für Gautier Paulin. Der 30-jährige Franzose mit der Aura eines Gladiators fährt seine 14. WM-Saison und gilt als ewiger Zweiter. Kann Paulin 2020 auf der Monster Energy-Werks-Yamaha noch MXGP-Champion werden? Beim Sandrennen in Arnheim hinterließ der Routinier als Tagesdritter schon mal einen guten Eindruck.

Von: **Frank Quatember**



QUATEMBER

Gautier Paulin

Geburtstag: 26. März 1990
Geburtsort: Draguignan (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2007: EMX 250 Platz 1
2009: Vizeweltmeister MX2
2012: MXGP-WM Platz 3
2014: MXoN Platz 1
2015: Vizeweltmeister MXGP, MXoN Platz 1
2016: MXoN Platz 1
2017: MXGP-WM Platz 3, MXoN Platz 1
2018: MXoN Platz 1
2019: MXGP-WM Platz 4

HOBBYS
BMX, Tennis, Boxen, Ski

Wie haben Sie die Zeit nach dem letzten WM-Lauf in Valkenswaard verbracht?
Ich war zunächst in Quarantäne und bin viel Rad gefahren. Motorrad bin ich gar nicht gefahren, fast zwei Monate lang. Ich hatte natürlich auch viel Zeit, über Dinge neben dem Sport nachzudenken. Nach Valkenswaard war mir schnell klar, dass es eine ernste Sache ist. Wie ernst, hatte ich allerdings niemals erwartet. Von einem Tag zum anderen erkennt man, wie unwichtig manche Dinge sind. Meine Frau Clementine und meine Tochter waren immer bei mir, und ich habe mich genau an alle Vorgaben, was Corona betrifft, gehalten, um meine Familie zu schützen. Ich achte sehr darauf, die Sicherheitsmaßnahmen einzuhalten, was Abstände, Masken und alles andere betrifft. Die größten Sorgen macht mir, wenn es jetzt in Kegums losgeht und das Virus immer noch so große Probleme macht. Es wäre ein Alptraum für mich, krank zu werden. Es ist kein normales Leben im Moment, und das wird noch einige Zeit dauern. Ich versuche, positiv zu denken, und das Negative auszublenden. Ich bin letztes Jahr Vater geworden, und das ist das wahre Glück. Meiner Familie geht es gut, das Baby wächst und gedeiht, und ich kann nicht beschreiben, wie schön es ist, das mitzuerleben.

Die Motocross-WM wird am Wochenende in Kegums, Lettland, fortgesetzt. Sind Sie glücklich darüber?

„Sand, Hartboden oder Schlamm – egal welcher Untergrund. Ich kann überall gewinnen.“

Gautier Paulin

Ja, das macht mich glücklich. Es ist total positiv, dass wir wieder fahren und hoffentlich eine gute Serie haben werden. Ich freue mich für all die Jungs vom Team, die ihr Leben dem Sport gewidmet haben. Mechaniker, Truckfahrer, Manager, Sponsoren – für alle geht das Leben jetzt weiter. Der Kontakt mit meinem Team in den letzten Monaten war immer da, schließlich ist Motocross ein Lifestyle und keine Routine. Wir arbeiten nicht nur zusammen, es sind meine Jungs und mein Team.

In Arnheim waren keine Zuschauer erlaubt. War das ein komisches Gefühl?
Als Rennfahrer macht es keinen Unterschied, Rennen ist Rennen. Aber wir vermissen die Fans, und natürlich ist es auch ein Kreislauf. Fahre ich gut und bin erfolgreich, kaufen die Leute mein Motorrad, weil sie mich mögen. Und ich möchte meinen Erfolg mit ihnen teilen. Es ist eine schwere Zeit für die Fans, weil sie nicht an die Strecke dürfen. Letzte Woche in Faenza, in Italien, gab es einen Livestream, sodass die Fans in der ganzen Welt die Rennen verfolgen konnten. Den Livestream haben wir auch in der WM, und das ist in dieser verrückten Saison besonders wichtig.

Wie war Ihr Rennsonntag in Arnheim?
Mein Start in Lauf 1 war schlecht, in der zweiten Kurve wurde ich eingeklemmt und schaffte es gerade noch so, mich auf dem Motorrad zu halten. Ich konnte mich dann aber schnell konzentrieren, meinen Rhythmus finden und immerhin die zweitschnellste Rundenzeit fahren. Im zweiten Lauf hatte ich mehr Glück am Start und anschließend einen schönen Kampf mit Febvre bis zum Ziel. Ich konnte ihn passieren, machte dann leider einen kleinen Fehler, und er quetschte sich wieder vorbei. Aber mit dem Podiumsplatz kann ich gut leben. Der Speed war gut. Und es ist ja noch etwas Zeit bis zum WM-Auftakt. Meine Kontrahenten aus der WM haben sich auch in Arnheim zurückgehalten und das Rennen als Training genommen. Das war gut so.

Was halten Sie von den Triple-GPs, von denen wir am Wochenende in Kegums den ersten erleben werden?
Ich finde die Idee mit den Triple-GPs sehr gut. Leider haben wir keinen WM-Lauf in Frankreich dieses Jahr. Ein bisschen schade ist auch, dass wir hauptsächlich Sandrennen fahren werden. Bei einer WM sollten alle Arten Untergrund vertreten sein. Aber ich habe schon in Lierop und Valkenswaard gewonnen und auch in Loket oder Fermo. Also Sand oder Hartboden, Schlamm oder egal welcher Untergrund – ich kann überall gewinnen. Mir gefällt auch die Tatsache, dass wir dieses Jahr nur am Sonntag und am Mittwoch Rennen fahren. Ich kam morgens nach Arnhem, kannte die Strecke nicht und brauchte fünf Minuten, um eine schnelle Runde zu fahren. Gegen Jungs, die hier jeden Tag trainieren und das Jahr für Jahr. Ich brauche keine Zeit, um eine Strecke kennenzulernen.

Sie sind jetzt 30 Jahre alt. Gibt es für Sie bereits einen Plan nach der sportlichen Karriere?
So lange wie ich Rennen gewinnen kann, werde ich fahren. Ich habe keinen Plan für die Zukunft. An dem Tag, an dem ich einen Plan habe, höre ich sofort mit Motocrossfahren auf. Denn dann bin ich nicht mehr hundertprozentig mit dem Kopf dabei. ■



Entscheidung im letzten Heat: Erster EM-Titel für Robert Lambert

PABIJAN

Speedway-EM in Torun

Der erste Brite

Das SEC-Finale im polnischen Torun entwickelte sich zu einem unglaublichen Zweikampf zwischen Robert Lambert und Leon Madsen, der erst im letzten Lauf entschieden wurde. Lambert ist der erste Brite, der den Europameister-Titel gewinnen konnte. Kai Huckenbeck zeigte ein extrem starkes Rennen und fuhr in Torun fast so viele Punkte ein wie in allen SEC-Runden zuvor!

Von: **Andreas Fahldiek**

Lambert ging mit zwei Punkten Vorsprung vor Madsen in dieses fünfte und letzte Rennen der Speedway-EM. Bereits in Lauf 1 trafen beide aufeinander. Der Brite fuhr hochkonzentriert, ließ dem Dänen keine Chance und baute seine Führung auf drei Punkte aus.

Lambert hätte in seinem zweiten Lauf schon eine Vorentscheidung herbeiführen können, weil Madsen einen Lauf zuvor nur einen Punkt einfahren konnte. Doch auch Lambert schwächelte in diesem und seinem nächsten Lauf und wurde jeweils nur Dritter. Aber der Engländer zeigte sich äußerst couragiert. Es folgten zwei Laufsiege und damit der direkte Einzug in das Finale. „Es ist unglaublich, nach zwei dritten Plätzen sich wieder so zu erholen. Noch im vergangenen Jahr wäre mir so etwas nicht möglich gewesen“, sagte Lambert.

Madsen konnte sich erst über den notwendigen Umweg im Last-Chance-Heat mit Timo Lahti für den Endlauf qualifizieren. Für den Titelgewinn hätte „Lambo“ im Finale nur hinter Madsen ins Ziel kommen müssen. Aber der Engländer ging auf Nummer Sicher. Auf der blauen Bahn hatte er trotz eines leichten Aufsteigers den besten Start und fuhr einem überragenden Start-Ziel-Sieg entgegen. Madsen hatte zu Beginn viel Mühe und konnte erst in der zweiten Runde auf Rang 2 vorfahren. „Ja, es war eng zwischen uns beiden. Alles, was ich tun musste, war, mich auf den Start zu konzentrieren. Und das ist mir gelungen“ sagte der glückliche Sieger.

Startplatz im GP 2021

Es ist der größte Triumph in seiner Karriere. Der 22-Jährige ist der erste Brite, der Europameister werden konnte. „Es ist ein unglaubliches Gefühl. Es hat viel Arbeit gekostet. Während des Rennens habe ich mein Motorrad immer besser abstimmen können und wurde immer schneller“, so der Europameister.

Der SEC-Sieg sichert Lambert automatisch einen Startplatz in der Grand Prix-Serie 2021. Da nur die besten fünf einen fixen Startplatz in der SEC 2021 bekommen konnten, entbrannte ein harter Kampf um die Plätze 4 und 5.

Grigorij Laguta hatte seinen dritten Platz schon sicher. Mikkel Michelsen konnte sich aus eigener Kraft auf Rang 4 platzieren. Nicki Pedersen und Bartosz Smektala mussten mit insgesamt je 45 Punkten um das letzte SEC-Ticket ein Stechen fahren, das der Pole eindeutig gewann.

Ein schier unglaubliches Rennen fuhr Kai Huckenbeck. Der Deutsche glänzte mit drei Laufsiegen und qualifizierte sich als Punktbester (!) direkt für das Finale. Er gab lediglich drei Punkte an Madsen, Pedersen und Lambert ab. Der Werlter fuhr das vielleicht beste Rennen seines Lebens. Unglaublich, mit welcher Leichtigkeit er die 318 Meter lange Bahn beherrschte.

Knapp am Podium vorbei

Leider blieb Huckenbeck ein Platz auf dem Treppchen verwehrt. Im Finale starte er auf der Erfolg versprechenden Innenbahn. Doch diesmal kam er erstmalig nicht so gut aus den Bändern. Trotz aller Bemühungen konnte er Lahti nicht vom dritten Platz verdrängen.

Veranstalter One Sport konnte mit dieser SEC-Serie zufrieden sein. Ähnlich wie im letzten Jahr fiel die Titelentscheidung erst im letzten Lauf. Anders als beim SEC-Auftakt an gleicher Stelle, war die Bahn jetzt viel besser präpariert und ließ etliche spannende Läufe zu. Leider kamen nur knapp 1000 Zuschauer in die Motoarena. Die Hygienevorschriften im Rahmen der Covid-19-Restriktionen hätten 3900 Zuschauer zugelassen. ■



PABIJAN

Ganz starker Auftritt: Kai Huckenbeck zum Abschluss Vierter

SPEEDWAY-EM

Torun (PL), 29. Juli

1. Robert Lambert (GB)	14 Punkte
2. Leon Madsen (DK)	13
3. Timo Lahti (FIN)	11
4. Kai Huckenbeck (D)	12
5. Nicki Pedersen (DK)	10
6. Bartosz Smektala (PL)	10
7. Pawel Przedpelski (PL)	10
8. Kacper Woryna (PL)	9
9. Mikkel Michelsen (DK)	8
10. Grigorij Laguta (RUS)	8
11. Krzysztof Kasprzak (PL)	5
12. Peter Ljung (S)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Rennen

1. Robert Lambert	67 Punkte
2. Leon Madsen	64
3. Grigorij Laguta	52
4. Mikkel Michelsen	46
5. Bartosz Smektala	45
6. Nicki Pedersen	45
7. Timo Lahti	43
8. Kacper Woryna	33
9. David Bellego (F)	31
10. Vaclav Milik (CZ)	26
11. Bartosz Zmarzlik (PL)	25
13. Kai Huckenbeck	25

Grasbahn-EM-Finale Tayac

Erstmals Trésarrieu

Der haushohe Favorit Mathieu Trésarrieu gewann nahe seiner Heimat in Tayac seinen ersten EM-Titel. Max Dilger wurde im Finale Fünfter.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war das erste Langbahn-Prädikat in der weitgehend ausgefallenen Corona-Saison 2020. Ex-Weltmeister Mathieu Trésarrieu zeigte im Rennen keine Schwäche und gab lediglich einen einzigen Punkt an Landsmann Gaetan Stella (8.) ab. Der Niederländer Romano Hummel, zwei Wochen vorher in Marienbad noch blass, schaffte es trotz eines Ausfalls direkt ins A-Finale und holte seinen ersten Vizetitel vor Landsmann Dave Meijerink und Mathieus Bruder Stéphane Trésarrieu.

Meijerink war die Überraschung des Rennens: Der 20-Jährige begann mit einem Sturz, kam aber direkt ins A-Finale und gewann seine erste Medaille überhaupt. Max Dilger musste den Weg über das B-Finale (2.) gehen und wurde im A-Finale Fünfter: „Es war ein anstrengendes Rennen. Ein Sturz und ein Plattfuß kosteten mich dazu noch wertvolle Punkte. Trotzdem haben wir es ins A-Finale geschafft. Vom weißen Startplatz war dann aber nicht mehr viel zu machen.“ Bernd Diener und der 20-jährige Fabian Wachs erreichten das C-Finale nicht. ■



VELDHUIZEN

Tressarieu überragend zum Titel, Vize Hummel (#11) strauchelt

GRASBAHN-EM

Finale Tayac (F), 1. August

1.	Mathieu Trésarrieu (F)	19 Punkte
2.	Romano Hummel (NL)	14
3.	Dave Meijerink (NL)	13
4.	Stéphane Trésarrieu (F)	13
5.	Max Dilger (D)	12
6.	Jacob Bukhave (DK)	14
7.	James Wright (GB)	12
8.	Gaetan Stella (F)	13
9.	Josef Franc (CZ)	13
10.	James Shanes (GB)	10
16.	Bernd Diener (D)	3
17.	Fabian Wachs (D)	3

Motocross Axel

Herlings geschlagen

Nur eine Woche nach dem Geisterrennen in Arnheim folgte in Axel das zweite holländische Sandrennen unter Corona-Auflagen. Statt Zuschauern gab sich Jeffrey Herlings die Ehre.

Von: **Frank Quatember**

Bei Sonnenschein und milden Temperaturen begann der erste Lauf mit einem Turbostart von Glenn Coldenhoff, knapp dahinter Topfavorit Herlings. Nach dem heftigen Abflug eines Fahrers musste neu gestartet werden, das nutzte Herlings zum Start-Ziel-Sieg.

Nach einem intensiven Rennen folgten Romain Febvre und Jeremy Seewer dem KTM-Star auf den Plätzen. In Lauf 2 krachten Seewer und Julien Lieber am Start zusammen, Herlings konnte nicht ausweichen und musste als Letzter den Kampf aufnehmen. Im Ziel lag Febvre in Front vor dem starken Brian Bogers und Arminas Jasikonis. Das Tagespodium lautete Febvre vor Herlings und Coldenhoff.

Yamaha-Pilot Henry Jacobi zeigte in Lauf 2 eine starke Leistung als Achter und wurde Tageszehnter. In der 250er-Klasse stürzte Simon Längenfelder heftig und wurde vom eigenen Motorrad getroffen. Teamchef Amian gab aber Entwarnung: „Es ist nur eine Oberarmprellung!“ ■



SZABADFI

Erster MXGP-Start: Coldenhoffs GasGas vor Herlings KTM (#84)

NACHRICHTEN

SPEEDWAY-GP IN POLEN UND PRAG

Was MSa-Leser schon länger wissen, wurde letzte Woche offiziell: Außer Prag und Torun wurden jetzt alle geplanten GP-Rennen gestrichen und durch einen neuen Kalender mit acht Rennen auf vier Bahnen ersetzt. Außer Prag sind alle Rennen in Polen und Doppel-GPs freitags und samstags. Der 02.10. ist noch nicht bestätigt, dürfte aber wie das Finale am nächsten Tag in Torun sein. In Prag dürfen nach aktuellen Corona-Verordnungen 5000 Fans eingelassen werden, in Polen dürfen 50 Prozent der Stadien gefüllt werden.

Speedway-GP 2020

28./29.08.	Wroclaw (PL)
11./12.09.	Gorzow (PL)
18./19.09.	Prag (CZ)
02.10.	N.N.
03.10.	Torun (PL)

SMOLINSKI VERZICHTET AUF GP-CHALLENGE

Speedway-GP-Fixstarter Martin Smolinski hat wegen seiner Verletzung auf die Teilnahme am GP-Challenge am 22.08. in Gorican (HR) verzichtet. Dort qualifizieren sich die ersten drei für den GP 2021. Als deutscher Speedway-Meister hätte ihm der DMSB-Startplatz zugestanden. Neu startberechtigt wäre nun Erik Riss.

FIENHAGE UND BLÖDORN IM U21-EM-FINALE

Mit den Plätzen 4 bzw. 5 qualifizierten sich der Lohner Lukas Fienhage (20) und der Brokstedter Norick Blödorn (16) am Samstag in Divisov (CZ) für das Finale der U21-Speedway-Europameisterschaft am 12.09. in Nagyhalasz (H). Die ersten neun kamen ins Finale, für das sieben weitere Piloten gesetzt sind.

WITTSTOCKER FEHLSTART

Am Sonntag hätte Wittstock sein erstes polnisches Liga-rennen in Poznan bestreiten sollen. Da drei Wittstocker Fahrern die notwendigen Lizenzen fehlten, wurde das Match abgesagt und 0:40 gegen Wittstock gewertet.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



R8 Spyder 5,2 Liter V10, EZ 06/2019, 18900 km, 456 kW (620 PS), Exterieur-Paket Carbon, Schalensitze Feinnappa, Technologie-Paket, Magnetic Ride, virt. cockpit, uvm., 158.880,- € (MwSt. awb.). Gelder & Sorg GmbH & Co. KG, Ohmstr. 4, 97437 Haßfurt, Tel. 09521/92200, www.gelderundsorg.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53655

BMW



1963 Bentley S3 Continental Flying Spur, nur 98 Exemplare! Fantastische Ausstrahlung € 185.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H



M240i Cabrio, EZ 03/2019, 9740 km, 250 kW (340 PS), M Aerodynamikpaket, M Lederlenkrad, M Sportbremse, M Sportfahrwerk, UPE 63.259 jetzt für € 39.450,- € (MwSt. awb.). BMW Autohaus J.B. Lell GmbH Wunsiedel, Kemnather Straße 55, 95632 Wunsiedel, Tel. 09232-9965-0, www.lell-bmw.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53595

Softwareoptimierung by MS-Tuning mit TÜV-Eintragung für alle BMW, VAG, Mercedes AMG uvw. ... Allradleistungsprüfstand, HJS Downpipes, Remusabgasanlagen, Akrapovicabgasanlagen, Wagnertuningteile, BMW Performanceteile uvm. ... www.ms-tuning.de H

M3 (E90) Lim., spacegrau, EZ Dez. 2010, 39000 km, 420 PS, Vmax 280 km/h, 38.900,- €; **Z4M Roadster (E85),** imolarot, EZ Dez. 2007, 25000 km, 343 PS, 41.900,- €. Tel. 089/31606811

Jaguar



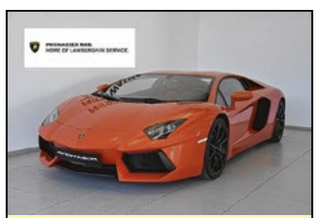
1967 Jaguar E Serie 1 ½ Roadster, erstes Leder! 1A Original! Matching Numbers! € 138.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

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

Arden

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

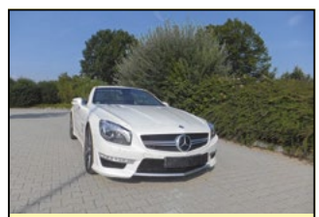
Lamborghini



Aventador LP 700, € 269.000,-, V12, 700 PS, EZ 04/2012, 50370 km, Servicegepflegt. www.lamborghini-ried.at, Hr. Priewasser, +43/664/3208797, Autohaus Priewasser GmbH, Salzburger Straße 24, 4910 Ried (Österreich) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53739

Mercedes



SL 63 AMG Unikat, 46500 km, 463 kW (630 PS), 1050 Nm, EU 6, TÜV eing., Drivers Package Vmax >300, Vollausstattung, designo diamantweiß, Klima, Nappa Ledersitze, Panorama Variodach, 82.950,- € Raum Regensburg, Tel. 0171/7246712.

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53685



GLC 350 d 4Matic, EZ 07/2017, 145000 km, schwarz, 1. Hand, Inzahlungnahme, 29.990,- € (MwSt. awb.). SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53579

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



SL 500 Mille Miglia, Limited Edition, 26500 km, 335 kW (455 PS), weiß, Leder designo, Klima, das Fahrzeug spricht für sich, makellos und unfallfrei, Gebote ab 90.000,- €. Chiffre 3674250

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53545

Mini

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

Morgan



Plus 4, 24570 km, 106 kW (144 PS), rot, VB 39.800,- €. Göran Anderberg, 29143 Kristianstad, Tel. +46/706/248355

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53691

Oldtimer



1951 Allard J2, Mille Miglia Teilnehmer mit Historie seit Tag 1! Kraftvoller V8 Motor € 379.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Porsche

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Panamera GTS Sport Turismo, 6d-TEMP, EZ 03/2019, 42170 km, 338 kW (459 PS), 360° Kamera, Clubleder Trüffelbraun, Pano, Massagesitze, BOSE Surround, Interieur-Paket Carbon, Matrix, 21 " Designräder, uvm., 109.990,- € (MwSt. awb.) Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53645

Renn/Rallye

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

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

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

VW



T1 Doka (TÜV, Restauration, H-Zulassung), EZ 02/1961, 12048 km, 25 kW (34 PS), Dova Blue, 59.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, 0160/8209368, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53631



T1 Typ 2 (TÜV, Restauration, Tageszul.), EZ 09/1972, 87180 km, 33 kW (45 PS), blau, 41.900,- €. Hangar 426 GmbH, Emmericher Str. 108, 47138 Duisburg, Tel. 0160/8209368, www.hangar426.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 53632

Verschiedenes

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

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER



Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

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

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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 34/20

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



FRANKE

Neuer Weltrekord: FMX-Weltmeister Luc Ackermann springt zehn Backflips in 30 Sekunden

Kopieren erlaubt?

Zum Fall Racing Point
MSa 33/2020

Das Kopieren war schon immer präsent in der Formel 1. Aber der Fall Racing Point geht meiner Meinung nach zu weit. Es verletzt den Fairplay-Gedanken. Kopieren von Kleinigkeiten muss erlaubt sein. Am Ende sollte aber die Ingenieurskunst den Ausschlag geben und nicht das beste Kopieren. Das Fast-Verbot von Entwicklungen am Auto ist auch nicht förderlich. Der Markt funktioniert am besten ohne Eingriffe. Insolvenzen gehören leider auch im wahren Leben dazu.

Christopher Hachenberg
per E-Mail

Meiner Meinung nach sollte Kopieren in einem reglementierten Rahmen erlaubt sein. Die Teams: Haas, Racing Point, Alpha Tauri und Alfa Romeo kommen so näher an die führenden Teams ran. Das Geld, das die Investoren ausgeben, muss auch Erfolge garantieren. Gerade in der jetzigen Zeit. Auch für uns Fans wird es interessanter. Spannendere Rennen bringen mehr Zuschauer und dadurch auch wieder mehr Einnahmen für die Teams.

Andreas Rösner
per E-Mail

Mein Vorschlag gegen teure Entwicklung im Detail: Man ändert einfach regelmäßig mit kurzem Vorlauf das Reglement. Wenn von einem Rennen aufs nächste die Breite des Frontflügels geändert wird, macht es überhaupt keinen Sinn, mühsam kleinste Verbesserungen am aktuellen Modell zu erarbeiten. Sollte ein Konzept floppen, macht das auch nichts. Nach der nächsten Regeländerung werden die Karten neu gemischt. Abkupfern macht dann auch keinen Sinn mehr: Wer weiß, ob das kopierte Teil noch legal ist, wenn es an der Rennstrecke ankommt. Damit sind Leute gefragt, die die richtigen Ideen haben, und Teams, die effizient und schlagkräftig arbeiten. Und das sind nicht unbedingt die großen Werksteams!

Jörg Grebert
per E-Mail

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 05. August / Donnerstag, 06. August

je 18.45	Formel E Berlin, Quali (Zus.) & R1/R2 **LIVE**	Eurosport 1

Freitag, 07. August

11.55	Formel 1 Silverstone, FP1 **LIVE**	Sky Sport 1*
13.50	Formel 2 Silverstone, Training **LIVE**	Sky Sport 1*
15.55	Formel 1 Silverstone, FP2 **LIVE**	NTV/ORF1/Sky*
17.55	Formel 2 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*

Samstag, 08. August

10.20	Formel 3 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
11.55	Formel 1 Silverstone, FP3 **LIVE**	Sky Sport 1*
14.00	F1 Silverstone, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**	RTL
14.45	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport 1*
ca. 14.50	Formel 1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
16.40	Formel 2 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
18.45	Formel E Berlin, Quali (Zus.) & R3 **LIVE**	Eurosport 1
21.30	NASCAR Cup, Michigan 1 **LIVE**	Sport 1+*

Sonntag, 09. August

ab 09.40	F3 & F2 Silverstone, je 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport 1*
ca. 12.15	Supercup Silverstone, Rennen **LIVE**	ES1/Sp. 1/Sky*
14.00	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/ORF/Sky*
ca. 14.50	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
18.45	Formel E Berlin, Quali (Zus.) & R4 **LIVE**	Eurosport 1
22.00	NASCAR Cup, Michigan 2 **LIVE**	Sport 1+*
23.20	Audi R8 Cup Nürburgring, Highlights	Sport 1

Motorrad

Samstag, 08. August

11.00	Superbike-WM Jerez, Superpole **LIVE**	Eurosport 2*
ab 12.25	Motorrad-WM Brünn, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
15.00	Superbike-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.55	Superbike-WM Portimão, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV

Sonntag, 09. August

ab 10.20	Motorrad-WM Brünn, alle Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	SBK-WM Portimão, Superpole Race **LIVE**	Eurosport 2*
12.05	Moto2-WM Brünn, Rennen **LIVE**	SRF 2
13.50	MotoGP Brünn, Rennen **LIVE**	SRF 2
ab 13.00	MX-GP Kegums & SBK-WM 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.55	Superbike-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV
23.00	Supersport-WM Portimão, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Internet/Livestreams

Freitag, 07. August bis Sonntag, 09. August

–	F1/F2/F3/Supercup Silverstone, alle Sessions **LIVE** www.f1tv.com* (alternativ: f1tv.formula1.com*)	
–	Motorrad-WM Brünn, alle Sessions **LIVE** auch: www.servus.com** / www.motogp.com*	dazn.de*

Samstag, 08. August

ca. 19.00	GTWC Europe Misano, 1. Rennen **LIVE** www.gt-world-challenge-europe.com	
ca. 20.30	IndyCar Mid-Ohio, 1. Rennen **LIVE**	dazn.de*

Sonntag, 09. August

ca. 10.40	European LM Series Spa, Rennen **LIVE** auch: www.europeanlemansseries.com	motorsport.tv*
ca. 11.00	GTWC Europe Misano, 2. Rennen **LIVE**	(wie Sa.)
ca. 14.45	GTWC Europe Misano, 3. Rennen **LIVE**	(wie Sa.)
ca. 19.30	IndyCar Mid-Ohio, 2. Rennen **LIVE**	dazn.de*

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

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Gibt es beim zweiten Silverstone-Rennen noch einmal so einen Thriller?



MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Auf dem Flugfeld von Tempelhof beginnt der Elektro-Saisonendspurt



REPSOL

MotoGP: In Brünn will Weltmeister Marc Márquez das Comeback wagen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

05.–13.08.	Formel E, Berlin (6 Rennen)	D
07.-09.08.	AvD Oldtimer GP, Nürburgring (+ R8 Cup)	D
08./09.08.	IndyCar Series, Lexington/Ohio	USA
08./09.08.	GT World Series Europe (Sprint), Misano	I
08./09.08.	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA
08./09.08.	Supercars Australien, Darwin	AUS
09.08.	Formel 1, Silverstone (+ F2/F3/Supercup)	GB
09.08.	European Le Mans Series, Spa	B
09.08.	Super GT, Fuji	J
09.08.	Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch	GB

Motorrad

07.08.	Speedway (Poln. Liga/ Rzeszow), Wittstock	D
08./09.08.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
09.08.	Motocross-WM, Kegums	LV
09.08.	Motorrad-WM, Brünn	CZ

IDM

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY PIRELLI

MOTORRAD

PS sport motorrad magazin

MOTOR SPORT aktuell

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

SCAN MICH



14.-16.08.2020
TT Circuit Assen / NL

07.-08.09.2020
Sachsenring

25.-27.09.2020
Hockenheim

11.-13.09.2020
Lausitzring

***Alle Rennen finden ohne Zuschauer vor Ort statt.**

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

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