

MOTOR SPORT aktuell

NR. 49 / 20. NOVEMBER 2019

GP Brasilien: Verstappen siegt Die Formel 1 spielt verrückt



MotoGP: Lorenzo-Rücktritt
**Abschied eines
ganz Großen**

Rallye Australien: Absage
**Hyundai kampflös
Weltmeister**

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



MotoGP: Saisonfinale in Valencia
**Márquez gewinnt vor
Quartararo und Miller**



FIA-GT-Weltcup in Macau
**Raffaele Marciello
zähmt die GT-Meute**



NASCAR-Finale in Homestead
**Kyle Busch holt den
zweiten Meistertitel**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** GP Brasilien: Kollision bei Ferrari, Verstappen siegt **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum Rennen in Interlagos **S. 6**
- Formel 1** Wie Red Bull in São Paulo Mercedes schlug **S. 8**
- Formelsport** F1-Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**
- Formelsport** Verschoor gewinnt überraschend Macau GP **S. 12**
- Formelsport** Alle Hintergründe zum Penske-Indy-Deal **S. 14**
- Sportwagen** Marciello gewinnt FIA-GT-Weltcup in Macau **S. 18**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 22**
- Rallye-WM** Die Australien-Absage und was sie bedeutet **S. 24**
- Rallye** Die Lage am WM-Fahrermarkt und Finale der ÖRM **S. 28**
- Tourenwagen** WTCR Macau: Lynk & Co holt drei Siege **S. 30**
- Tourenwagen** NASCAR-Finale Homestead und News **S. 32**
- Aktion** So lief die Saison für die „Super Racer“-Gewinner **S. 34**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez krönt WM-Jahr mit einem Sieg in Valencia **S. 36**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Spanien **S. 38**
- Motorrad-WM** Brad Binder mit Sieg-Hattrick und Vizetitel **S. 40**
- Motorrad-WM** García schafft Premierensieg in der Moto3 **S. 42**
- Straßensport** MotoE-Finale Valencia, SBK-Test Aragón **S. 44**
- Straßensport** Rutter gewinnt Chaosrennen in Macau **S. 46**
- Offroad** Algarve: Team USA siegt beim Six Days of Enduro **S. 48**
- Offroad** Bahnsport-Termine für 2020 und weitere News **S. 50**

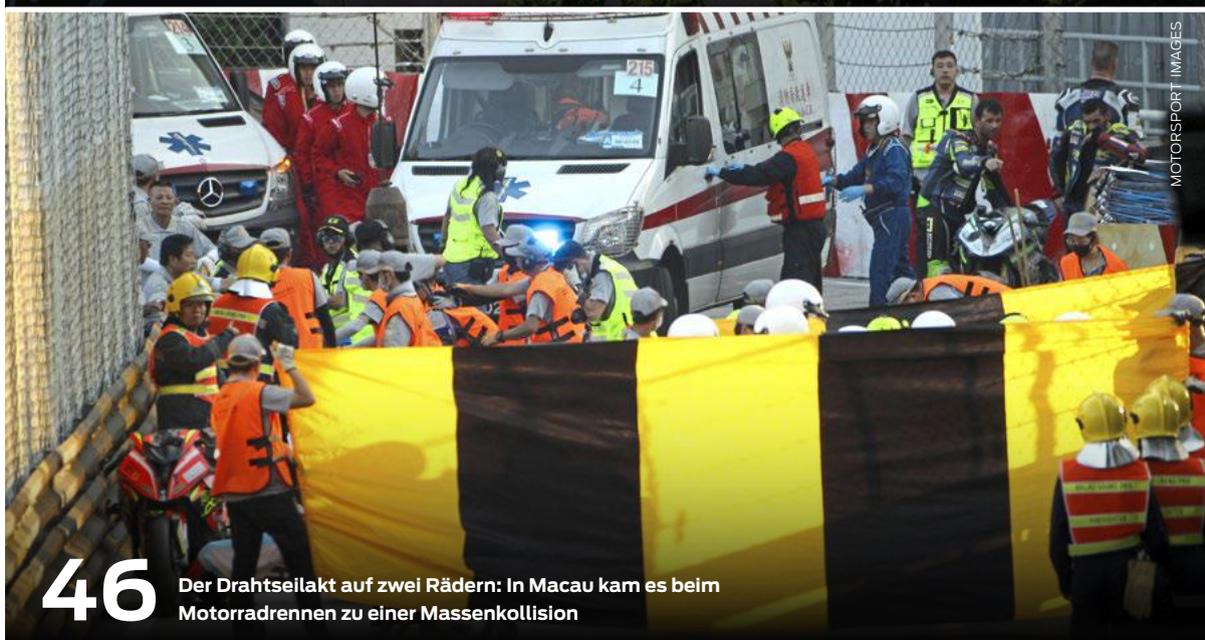
Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**



12

Formel 3 in Macau: Der Nachwuchs kämpfte um die Krone in der chinesischen Zockermetropole



46

Der Drahtseilakt auf zwei Rädern: In Macau kam es beim Motorradrennen zu einer Massenkollision



48

Six Days: An der Algarve wurde die weltgrößte Enduroveranstaltung entschieden. Angus Heidecke nahm Abschied

Editorial

Die Ferrari-Teamkollegen Sebastian Vettel und Charles Leclerc fahren sich in Interlagos gegenseitig in die Kiste. Na und?

Es ist schon ein Reflex geworden. Egal ob Max Verstappen und Daniel Ricciardo im Vorjahr in Baku oder jetzt Sebastian Vettel und Charles Leclerc in Brasilien: Es gibt offenbar keinen größeren Blödsinn, als mit dem Teamkollegen zu kollidieren. So forschen auch die TV-Kommentatoren eifrig, wer denn jetzt wie viel Schuld am Maximal-Malheur trägt. Wieso eigentlich? Dieselben Leute, die sich jetzt über den fehlenden Gemeinsinn der Piloten beklagen, beten sonst eifrig die Plattitüde herunter, dass der erste auf der Liste der zu Besiegenden grundsätzlich der Teamkollege ist.

Dass sich Vettel bei seinem 100. Rennen für die Roten ärgert, von Leclerc kurz vor Rennende überrumpelt zu werden, ist allzu verständlich. Dass er auf der folgenden Geraden versucht zu kontern, auch. Natürlich muss er eigentlich nicht nach innen ziehen, aber als er merkt, dass der Tempoüberschuss nicht reicht, versucht er den Gegner weiter nach innen auf die schlechtere Linie zum Bremsen zu zwingen. Und natürlich will Leclerc diesen Boden nicht preisgeben. Er denkt daher gar nicht daran, nachzugeben, und so knallt es eben. Dass beide im Eifer des Gefechts die Schuld beim anderen suchen, ist nicht ungewöhnlich. In der Ego-shooter-Disziplin Formel 1 ist es für Image und Marktwert eines Fahrers gefährlich, eigenes Verschulden oder

Schwächen zuzugeben. Und ganz ehrlich: Wir Außenstehende provozieren und goutieren doch dieses Verhalten. Von Fans bis Feuilleton beklagt das Volk ständig, dass es dem Sport an kantigen Kerlen fehlt. Wenn die dann die Ellenbogen mal gegen ihren gefährlichsten Kontrahenten, den Teamkollegen, ausfahren, dann fordern wir plötzlich Chorgeist? Natürlich geht es im Konstrukteurspokal am Ende um diverse Millionen Preisgeld, aber Ferrari hatte Platz 2 ohnehin sicher. Wären sich die Williams-Fahrer Robert Kubica und George Russell in Interlagos auf den Rängen 3 und 4 ins Gehege gekommen, hätte ich auch gesagt: Habt ihr sie noch alle?

Dass überhaupt so viel Geld im Spiel ist, verdankt die Königsklasse aber vor allem dem König und den aufmuckenden Thronanwärtern. Dass Herstellern und ihren Marketing-Abteilungen der Konstrukteurstitel immer wichtiger geworden ist, kann man verstehen. Deshalb müssen wir aber die Einstellung, dass der Fahrer seine Interessen denen des Herstellers grundsätzlich unterzuordnen hat, längst nicht teilen. Als Gerhard Berger in seiner ersten McLaren-Saison Renngott Ayrton Senna in einer Kurve absichtlich schnitt, um sich Respekt zu verschaffen, haben wir noch alle gesagt: Donnerwetter, der hat Schneid.



Markus Stier
Redakteur

MSa-Paddock



WER MACHT DAS LICHT AUS?

Die MSa-F1-Reporter Schmidt und Grüner streiten sich im Pressesaal stets mit einem Japaner darum, wer das Licht ausmacht. In São Paulo waren um 23.30 Uhr Ortszeit alle Texte im Kasten.



TRADITION VERPFLICHTET

Die schnellste Kurve auf dem Guia-Kurs in Macau wurde nach dem berühmten Mandarin-Hotel an gleicher Stelle benannt. Heute heißt das Hotel Grand Lapa und erfreut sich wegen der langen Tradition und dank mittlerweile moderater Preise als erste Adresse für Teams, Fahrer, Serienbetreiber – und Journalisten.



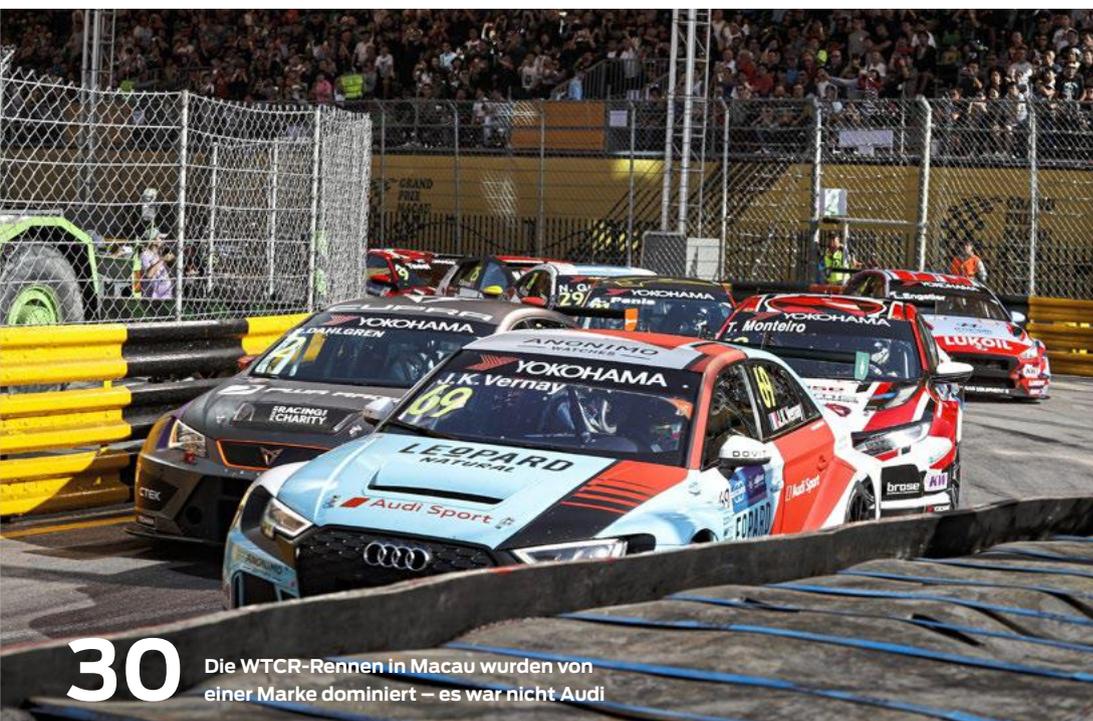
VERKEHRTE WELT

Verheerende Waldbrände, evakuierte Häuser, ein gesperrter Flughafen am Zielort. Nach der Absage des Rallye-WM-Laufs strandete Reiner Kuhn in Sydney, wo sich kurz darauf der Himmel durch die Rauchwolken ebenfalls verdunkelte.



SPORTLICH STRAFFES PROGRAMM

Während MSa-Reporter Imre Paulovits diese Ausgabe fertig schrieb, musste er auch einen Tracktest mit der MotoE absolvieren.



30

Die WTCR-Rennen in Macau wurden von einer Marke dominiert – es war nicht Audi

FIA WTCR

Rote Raketen auf

Max Verstappen hat das vorletzte Saisonrennen in Brasilien gewonnen. Die Fans bekamen einen verrückten Grand Prix mit zwei Safety-Car-Phasen, zahlreichen Zwischenfällen und zwei Überraschungsgästen auf dem Podium geboten.

Von: **Tobias Grüner**

Wie kam Verstappen an Hamilton vorbei?

Mercedes erkannte in São Paulo schnell, dass Max Verstappen mit normalen Mitteln nicht zu schlagen war. Wegen der im Vergleich zum Training deutlich höheren Temperaturen entschied man sich am Kommandostand, Red Bull mit einer aggressiven Zwei-stopp-Strategie und einem frühen ersten Reifenwechsel herauszufordern. „Lewis fuhr ganz knapp im Undercut-Bereich“, erklärte Technikchef James Allison. „Dann half uns auch noch Robert Kubica, der Max in der Boxengasse etwas einbremste. Und schon waren wir auf der Strecke plötzlich vorne.“

Eigentlich dachte man im Mercedes-Lager, dass Hamilton die Führung ähnlich locker verteidigen würde wie zuvor Verstappen. „Doch um den Undercut erfolgreich durchzuführen, musste Lewis auf den schnellen Runden vor und nach dem Stopp fast seine gesamte Elektro-Energie einsetzen. Als es dann auf der Zielgerade den Berg hinaufging, wurde er zur leichten Beute.“

Gerne hätte Mercedes in der ersten Safety-Car-Phase noch einmal einen Angriff per Boxenstopp gewagt. Doch Red Bull kam Hamilton zuvor. Für Teamchef Christian Horner war das keine leichte Entscheidung: „Wir wussten, dass Lewis reinkommt, wenn wir es nicht tun. Aber wenn man mit relativ frischen Reifen in Führung liegt, kostet es etwas Überwindung, die Position freiwillig abzugeben.“ Mit frischen Reifen machte Verstappen beim Restart aber erneut kurzen Prozess mit Hamilton und fuhr am

Ende locker zum dritten Saisonserfolg.

Warum musste das Safety Car auf die Strecke?

Als Valtteri Bottas in Runde 54 mit rauchendem Heck ausrollte, sah es zunächst nicht so aus, als müsse das Safety Car ausrücken. Der Mercedes parkte relativ sicher innen in Kurve vier. Doch die Streckenposten schafften es nicht, das havarierte Auto hinter die Bande zu bugsieren. „Der Mercedes hatte mit dem Unterboden auf einem Erdhügel aufgesetzt“, klärte FIA-Rennleiter Michael Masi auf. „Wir haben die Stelle erst mit doppelten gelben Flaggen gesichert. Mit dem Einsatz des Bergekrans musste dann aber auch das Safety Car raus.“

Die Ursache für den Motorschaden hatte Mercedes direkt nach dem Rennen noch nicht parat. Die Ingenieure bemerkten in den Daten nur, dass der Antrieb überdurchschnittlich viel Öl verbraucht hatte. Weil beim Einsatz eines alten Triebwerks im Saisonfinale von Abu Dhabi das gleiche Schicksal droht, muss Bottas wohl einen neuen V6 einbauen lassen, was eine Startplatzstrafe zur Folge hätte.

Wer war schuld am Ferrari-Crash?

Sebastian Vettel hatte bereits fast 18 Sekunden auf Teamkollege Charles Leclerc herausgefahren, als das Rennen in Runde 54 neutralisiert wurde. Die Strategen nutzten die Safety-Car-Phase, um am Ferrari mit der Startnummer 16 frischen Reifen aufzuziehen. Und so machte Leclerc direkt nach dem Restart Jagd auf das Schwesterauto.

In Kurve 1 presste sich der Youngster vorbei. Doch Vettel gab sich nicht so schnell geschlagen. Beim Versuch des Konters auf der anschließenden Geraden verhakte sich allerdings Vettels linkes Hinterrad mit Leclercs rechtem Vorderreifen. Bei hohem Tempo hatte die kleine Berührung gravierende Auswirkungen. Leclerc musste mit gebrochener Aufhängung in die Auslaufzone. Bei Vettel löste sich der linke Hinterreifen auf, was ebenfalls zur vorzeitigen Aufgabe führte.



Ferrari reiste nach der Kollision seiner beiden Autos mit null Punkten aus São Paulo ab



Verstappen schnappte Hamilton dank frischerer Reifen direkt beim Restart nach der ersten Safety-Car-Phase

MOTORSPORT IMAGES

Kollisionskurs



Leclerc war sich keiner Schuld bewusst: „Ich wusste, dass Seb auf der Außenseite angreift und habe ihm etwas Platz gelassen. Ich bin auf meiner Linie geblieben. Als er dann versucht hat, mich etwas nach innen zu drücken, haben wir uns berührt.“ Die FIA-Kommissare untersuchten den Zwischenfall, kamen aber zu dem Ergebnis, dass beide Fahrer den Unfall hätten verhindern können. Also keine Strafe.

Teamchef Mattia Binotto wollte sich nicht zur Schuldfrage äußern. Die Situation soll in Maranello in Ruhe analysiert werden. Viele fragten sich, warum Ferrari seine Piloten überhaupt gegeneinander fahren ließ? „Wir hatten den zweiten Platz in der Konstrukteurswertung gesichert. Deshalb durften die Piloten um ihre eigene Position in der Fahrer-WM kämpfen. Frei fahren heißt aber nicht, dumme Dinge zu tun“, stellte Binotto klar.

Warum ging Hamilton am Ende noch mal an die Box?

Der Ferrari-Crash löste sechs Runden vor dem Ende die zweite Safety-Car-Phase aus. Bei Mercedes witterte man plötzlich eine Chance, das Rennen doch noch zu gewinnen. Hamilton wurde zum Last-Minute-Boxenstopp gerufen. „Wir dachten, dass wir nur eine Position im Austausch für frische Reifen verlieren würden. Und dass es anschließend noch genügend Runden gibt, um einen Angriff auf die Spitze zu starten. Doch dabei haben wir komplett falsch gelegen. Das war wirklich ein Anfängerfehler“, gab Allison offen und ehrlich zu.

Neben Alex Albon schlüpfte auch Pierre Gasly im Toro Rosso durch. Und als das Safety Car endlich die Bahn freimachte, standen nur noch zwei Runden auf der Uhr. Gasly konnte Hamilton schnell aufschnupfen, doch gegen Albon ging der Weltmeister im Infield etwas zu ungestüm vor. Der Thailänder wurde rüde von der Bahn gekickt. „Das war mein Fehler. Ich muss mich bei Alex entschuldigen“, gestand Hamilton. Weil der Fall so klar war, schickte Mercedes noch nicht einmal einen Vertreter zur FIA-Untersuchung. Die

5-Sekunden-Strafe war keine Überraschung. Sie warf Hamilton von Rang 3 auf Platz 7 zurück.

Wie kamen Gasly und Sainz zum ersten Podium?

Durch die Probleme der Top-Teams wurden zwei Podiumsplätze mit Mittelfeld-Piloten besetzt. Pierre Gasly hielt sich das ganze Rennen über immer an der Spitze der Verfolger und wurde am Ende mit Rang 2 belohnt. Teamchef Franz Tost wollte das Ergebnis aber nicht überbewerten: „Der zweite Platz war natürlich Glück. Ich habe mich schon persönlich bei Binotto bedankt. Aber Pierre ist auch sehr clever gefahren. Er hat vor allem zu Beginn des Rennens die Reifen sehr gut am Leben gehalten. Das war eines seiner besten Rennen.“

Mit Carlos Sainz feierte noch ein zweiter Pilot sein erstes Podium. Der Spanier hatte es nach seinem Motorproblem im Qualifying aber deutlich schwerer, sich vom letzten Startplatz durchs komplette Feld zu tanken. „Wir haben uns für eine riskante Einstopp-Taktik entschieden“, berichtete Teamchef Andreas Seidl. „Das war nicht ganz einfach mit Soft und Medium. Carlos musste einen langen Stint über 41 Runden fahren. Wir haben dann ein bisschen gepokert und ihn während der Safety-Car-Phase einfach draußen gelassen, in der Hoffnung, dass er am Schluss irgendwie überlebt.“

Die letzte Safety-Car-Phase half Sainz, sich vor den Verfolgern auf Platz 4 über den Zielstrich zu retten. Die Hamilton-Strafe bescherzte dem Madrilenen dann nachträglich sogar das erste Podium. Allerdings musste im McLaren-Camp noch kurz gezittert werden. Alfa Romeo hatte der FIA gemeldet, dass Sainz mit offenem DRS-Flügel am havarierten Bottas-Mercedes vorbeigerast war, als doppelt gelb geschwenkt wurde. „Wir haben uns das angeschaut“, verriet Rennleiter Masi. „Carlos hatte zwar den Flügel offen, aber das ergibt nicht automatisch eine Strafe. In den Daten haben wir erkannt, dass er Tempo rausgenommen hat. Das war das Entscheidende.“ ■



Carlos Sainz ließ es sich nicht nehmen, sein erstes Podium später noch auf dem richtigen Podest zu feiern

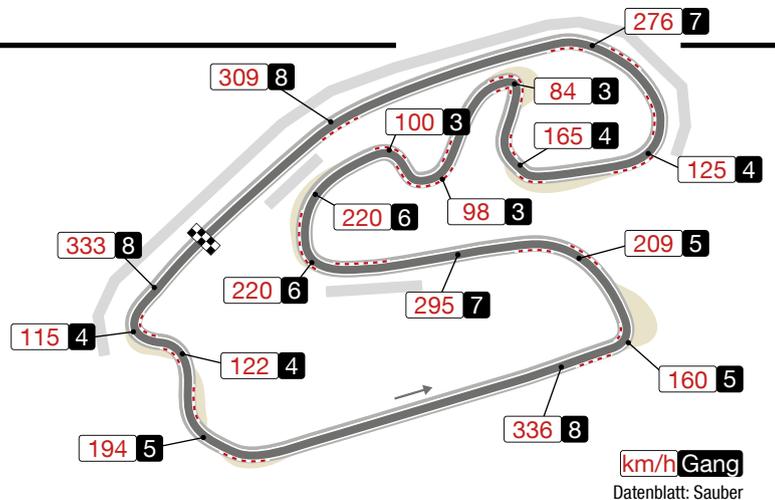
MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

GP BRASILIEN: 20. VON 21 LÄUFEN / 17. NOVEMBER 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: 4,309 km
Runden: 71
Distanz: 305,879 km
Zuschauer: 72 000
Wetter: 20 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation: 331,3 km/h (Leclerc)
Topspeed Rennen: 341,2 km/h (Kvyat)
Gangwechsel/Runde: 32
Volllastanteil: 71 % (1230 m = 16,0 s)
Benzinverbrauch/Runde: 2,08 Liter
Führungswechsel: 6



STARTAUFGSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	33
2	Sebastian Vettel, D	5
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	Valtteri Bottas, FIN	77
5	Alexander Albon, THA	23
6	Pierre Gasly, F	10
7	Romain Grosjean, F	8
8	Kimi Räikkönen, FIN	7
9	Kevin Magnussen, DK	20
10	Lando Norris, GB	4
11	Daniel Ricciardo, AUS	3
12	Antonio Giovinazzi, IT	99
13	Nico Hülkenberg, D	27
14	Charles Leclerc, MC ¹⁾	16
15	Sergio Pérez, MEX	11
16	Daniil Kvyat, RUS	26
17	Lance Stroll, CDN	18
18	George Russell, GB	63
19	Robert Kubica, PL	88
20	Carlos Sainz, E	55

Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Verstappen	71/57 ²⁾	1:33.14,678 min = 196,823 km/h	s/s/m/s	3 (1.08,068 min)	1.10,862 min
2. Gasly	71	+ 6,077 s	s/m/s	2 (46,506 s)	1.12,425 min
3. Sainz	71	+ 8,896 s	s/m	1 (22,770 s)	1.13,158 min
4. Räikkönen	71	+ 9,452 s	s/m/s	2 (47,304 s)	1.13,135 min
5. Giovinazzi	71	+ 10,201 s	s/m/s	2 (46,679 s)	1.13,020 min
6. Ricciardo	71	+ 10,541 s	m/s/s	2 (1.00,251 min)	1.12,733 min
7. Hamilton ⁴⁾	71/6	+ 11,139 s	s/s/m/s	3 (1.09,030 min)	1.11,082 min
8. Norris	71	+ 11,204 s	s/h/m	2 (46,736 s)	1.12,328 min
9. Pérez	71	+ 11,529 s	s/m/s	2 (46,221 s)	1.12,840 min
10. Kvyat	71	+ 11,931 s	m/s/s	2 (46,137 s)	1.12,385 min
11. Magnussen	71	+ 12,732 s	s/m/s	2 (47,370 s)	1.13,262 min
12. Russell	71	+ 13,599 s	m/m/s/s	3 (1.08,140 min)	1.13,752 min
13. Grosjean	71	+ 14,247 s	s/m/s	2 (47,247 s)	1.13,619 min
14. Albon	71	+ 14,927 s	s/m/s	2 (46,144 s)	1.11,087 min
15. Hülkenberg ⁴⁾	71	+ 18,059 s	m/h/s/s	3 (1.09,687 min)	1.12,934 min
16. Kubica	70		m/m/h/s/s	4 (1.41,160 min)	1.14,553 min
17. Vettel	65/8	Unfall (P 4)	s/m/s	2 (46,177 s)	1.11,384 min
18. Leclerc	65	Unfall (P 5)	m/h/s	2 (46,008 s)	1.11,423 min
19. Stroll	65	Aufhängung (P 14)	s/m/s	2 (48,187 s)	1.12,603 min
20. Bottas	51	Motor (P 5)	s/h/m	2 (46,358 s)	1.10,698 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert, 5) 30 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Hamilton	10*	387 Punkte
2. Bottas	4	314 Punkte
3. Verstappen	3	260 Punkte
4. Leclerc	2	249 Punkte
5. Vettel	1	230 Punkte
6. Gasly		95 Punkte
7. Sainz		95 Punkte
8. Albon		84 Punkte
9. Ricciardo		54 Punkte
10. Pérez		46 Punkte
11. Norris		45 Punkte
12. Räikkönen		43 Punkte
13. Hülkenberg		37 Punkte
14. Kvyat		35 Punkte
15. Stroll		21 Punkte
16. Magnussen		20 Punkte
17. Giovinazzi		14 Punkte
18. Grosjean		8 Punkte
19. Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:9
Vettel – Leclerc	10:10
Verstappen – Gasly	11:1
Verstappen – Albon	7:1
Sainz – Norris	10:10
Kubica – Russell	3:17
Pérez – Stroll	16:4
Kvyat – Albon	7:5
Kvyat – Gasly	2:6
Grosjean – Magnussen	10:10
Hülkenberg – Ricciardo	5:15
Räikkönen – Giovinazzi	10:10

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	14*	701 Punkte
2. Ferrari	3	479 Punkte
3. Red Bull-Honda	3	391 Punkte
4. McLaren-Renault		140 Punkte
5. Renault		91 Punkte
6. Toro Rosso-Honda		83 Punkte
7. Racing Point-Mercedes		67 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		57 Punkte
9. HaasF1-Ferrari		28 Punkte
10. Williams-Mercedes		1 Punkt

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Alexander Albon	Red Bull	1.16,142 min	9
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,551 s	10
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,899 s	13
4. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,143 s	13
5. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,644 s	16
6. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,757 s	8
7. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,843 s	9
8. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,958 s	17
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,132 s	16
10. Lando Norris	McLaren	+ 2,417 s	15
11. George Russell	Williams	+ 2,637 s	18
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 3,105 s	10
13. Lance Stroll	Racing Point	+ 3,272 s	6
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 3,390 s	12
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 3,458 s	18
16. Nicholas Latifi	Williams	+ 3,868 s	16
17. Romain Grosjean	Haas	keine Zeit	3
18. Sergio Pérez	Racing Point	keine Zeit	1
19. Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	3
20. Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	3

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.09,217 min	30
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,021 s	35
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,134 s	33
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,156 s	37
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,223 s	39
6. Kevin Magnussen	Haas	+ 0,926 s	38
7. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,977 s	32
8. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,993 s	39
9. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,058 s	31
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,093 s	38
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,108 s	31
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,135 s	26
13. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,202 s	36
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,207 s	34
15. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,226 s	31
16. Romain Grosjean	Haas	+ 1,287 s	38
17. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,351 s	33
18. Lando Norris	McLaren	+ 1,483 s	41
19. George Russell	Williams	+ 2,601 s	36
20. Robert Kubica	Williams	keine Zeit	2

FAHRERNOTEN

-  **05/10** Ø 8,85
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **07/10** Ø 7,95
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **03/10** Ø 7,40
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **03/10** Ø 7,75
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **10/10** Ø 8,25
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **09/10** Ø 7,25
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **05/10** Ø 6,95
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **08/10** Ø 7,25
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **06/10** Ø 6,35
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **08/10** Ø 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **10/10** Ø 7,80
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **07/10** Ø 7,60
Lando Norris
McLaren
-  **07/10** Ø 7,00
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **06/10** Ø 5,45
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **09/10** Ø 6,50
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **08/10** Ø 5,55
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **06/10** Ø 6,55
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **10/10** Ø 6,45
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **05/10** Ø 5,15
Robert Kubica
Williams
-  **08/10** Ø 7,20
George Russell
Williams

GP BRASILIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.08,320 min	17
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,026 s	18
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,291 s	20
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,344 s	22
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,816 s	17
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,881 s	20
7. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,095 s	22
8. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,142 s	20
9. Lando Norris	McLaren	+ 1,265 s	18
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,268 s	21
11. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,299 s	21
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,305 s	19
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,330 s	17
14. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,393 s	18
15. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,441 s	17
16. Romain Grosjean	Haas	+ 1,478 s	20
17. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,675 s	19
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,992 s	16
19. George Russell	Williams	+ 2,523 s	19
20. Robert Kubica	Williams	+ 2,885 s	23

STATISTIK DES WOCHENENDES

2

In Brasilien feierten mit Pierre Gasly und Carlos Sainz gleich zwei Piloten ihre ersten Podiumsplätze in der Formel 1. Das gab es zuletzt beim Deutschland-Grand-Prix 1994, als sich Olivier Panis und Éric Bernard erstmals Pokale abholten. 2014 wäre es in Melbourne auch beinahe zu dieser seltenen Konstellation gekommen. Damals durften Daniel Ricciardo und Kevin Magnussen der Champagner-Zeremonie beiwohnen. Doch Ricciardo wurde nachträglich disqualifiziert. Der Australien-GP 2014 war übrigens auch das letzte Rennen mit McLaren-Fahrern auf dem Podest. Toro Rosso hat nach Platz 3 von Daniil Kvyat erstmals zwei Pokale in einer Saison abgestaubt. Zwei unterschiedliche Teams mit Honda-Motoren unter den ersten drei gab es zuletzt 1987 in Monza mit Williams und Lotus.

ZITAT DES RENNENS

„Charles hatte mich überholt. Ich habe den Konter vorbereitet. Ich dachte, ich sei schon vorbei. Dann sind wir zusammengestoßen.“

Sebastian Vettel



Gasly schaffte mit Toro Rosso, was ihm bei Red Bull verwehrt blieb



Max Verstappen konnte endlich das ganze Potenzial seines Dienstwagens abrufen und in einen Sieg ummünzen

Circus Maximus

Seit dem GP Japan hat Red Bull wieder ein siegfähiges Paket. Doch um Mercedes in Brasilien zu schlagen, musste alles passen. Ein Max Verstappen in Hochform, Honda-Power in dünner Luft und die perfekte Strategie.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes hat einen neuen Gegner. Nicht mehr Ferrari setzt die Silberpfeile unter Druck, sondern Red Bull-Honda. Ferraris große Herbst-Offensive ist eingeschlafen. Das hat viele Gründe. Die letzten drei Streckenlayouts favorisierten eher die Gegner. Mit Fehlern bei der Fahrzeugabstimmung und der Strategie machte sich Ferrari das Leben selbst schwer. Die Kollision zwischen Sebastian Vettel und Charles Leclerc in Brasilien grenzte an Selbstzerstörung.

Und dann schweben da über Ferrari noch die Zweifel an ihrem Motor. Mercedes und Red Bull unterstellen dem Gegner Tricksereien zur Leistungssteigerung.

Red Bull hat sich von Mercedes instrumentalisiert lassen und bei der FIA um Klärung gebeten. Die Informationen zu möglichen Manipulationen mit der Benzindurchflussmenge kamen von Mercedes. Red Bull spielte die Theorie auf dem Prüfstand durch und bekam die Antwort, dass eine solche Praxis illegal wäre. Auch wenn Ferrari seine Unschuld beteuert, hat die Affäre ihre Spuren hinterlassen. Der Vorsprung der Ferrari auf den Geraden ist geschrumpft. Den Umständen geschuldet, behauptet Ferrari, die Reaktion auf die Technischen Direktiven der FIA, mutmaßen die Gegner.

Mercedes hat den einen Gegner gerade etwas abgeschüttelt, da kehrt der andere wie Phoenix aus der Asche zurück. Red Bull ist plötzlich wieder so stark wie in den vier Rennen vor der Som-

„Wir hatten nach der Sommerpause mit zwei Ausnahmen immer ein siegfähiges Paket. Wir konnten es aber erst in Brasilien optimal zur Geltung bringen.“

Helmut Marko

merpause. Danach waren die Autos aus Milton Keynes eine Zeit lang von der Bildfläche verschwunden und dritte Kraft im Feld. Der Eindruck, Red Bull habe den Anschluss verloren, sei falsch, heißt es im Team. „Die zweite Saisonhälfte war besser, als sie aussieht“, stellt Teamchef Christian Horner fest.

Max Verstappen erwähnt die Motorstrafen in Monza und Sotschi, Sportchef Helmut Marko schiebt es auf unglückliche Umstände: „In Spa, Monza, Suzuka und Mexiko wurde Max in Kollisions-

sionen hineingezogen. In Singapur sind wir uns selbst mit dem falschen Setup im Weg gestanden. Nur in Russland waren wir zu langsam. Danach hätten wir immer gewinnen können.“

Honda auf Mercedes-Level

Seit dem GP Japan hat Red Bull wieder ein siegfähiges Paket. Das war das Rennen, in dem Hondas letzte Ausbaustufe mit neuem Benzin die zweite Luft bekam. Seitdem muss sich der Honda-V6-Turbo vor den Motoren von Mercedes und Renault nicht mehr verstecken. „Und auch vor Ferrari nicht, wenn die normal fahren“, schiebt Marko hinterher. Auf 800 Metern über dem Meer in São Paulo spielte Honda die Vorteile seines relativ großen Kompressors aus. Da verlor vor allem Mercedes überproportional viel Leistung.

Das Honda-Heimspiel in Suzuka ließ von Red Bulls Comeback noch wenig erahnen. Verstappens Rennen war schon nach 600 Metern zu Ende. Leclerc hatte den Red Bull von der Strecke ge-



MOTORSPORT IMAGES

rempelt. In Mexiko fiel der nun dreifache Saisonsieger wieder in seine Flegeljahre zurück, ignorierte gelbe Flaggen und wollte zu schnell zu viel. Die Blessuren im Zweikampf mit den Mercedes-Piloten waren hausgemacht. Auch in Austin saß Verstappen in einem beschädigten Auto. Ein Loch im Unterboden kostete Abtrieb und erhöhte den Reifenverschleiß. So hatte Verstappen keine Chance gegen zwei Mercedes.

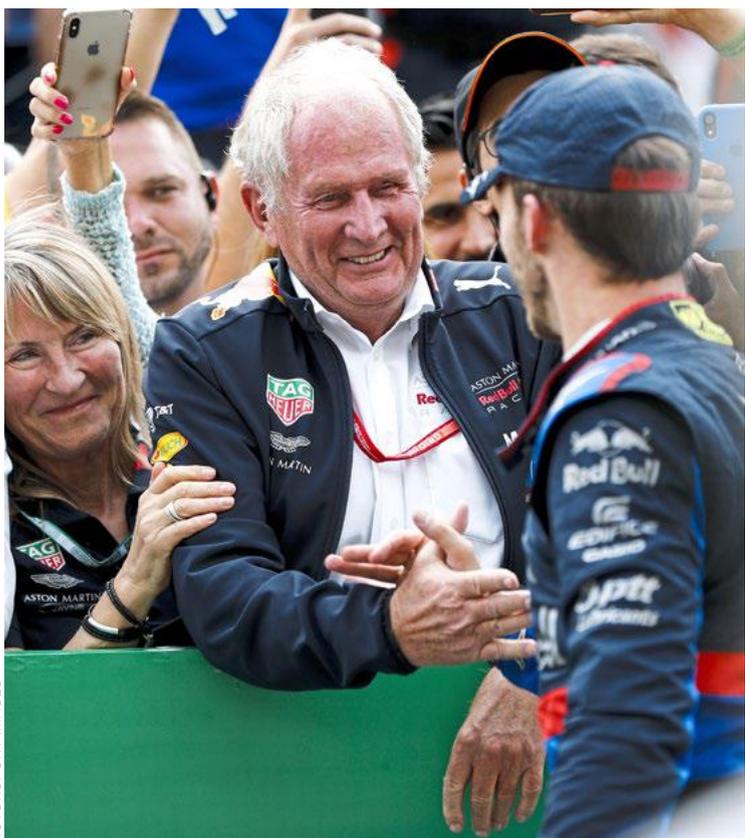
Der neue WM-Dritte musste bis zum GP Brasilien warten, bis er nach Österreich und Deutschland endlich wieder jubeln durfte. Weil der Red Bull-Honda das schnellste Auto im Feld war. Weil die Ingenieure den besten Kompromiss zwischen Abtrieb und Topspeed fanden. Weil Fahrer und Team im Chaos von Interlagos den Überblick behielten. Die Fehler machte die Konkurrenz.

Verstappen deutete schon mit der Pole-Position an, wer der Meister im Ring ist. Die Mercedes waren zu langsam auf den Geraden, die Ferrari verloren die Zeit in den Kurven. Im Rennen hatte Red Bulls Nummer 1 nur einen Gegner. Lewis Hamilton musste jede Runde am Limit fahren, um den Rückstand nie größer als drei Sekunden werden zu lassen. Er hätte schon eine geniale Strategie gebraucht, um Verstappen zu knacken.

Zwei Mal funktionierte es, aber ohne nachhaltigen Erfolg.

Der frühere erste Boxenstopp und der Verzicht auf einen Reifenwechsel in der ersten Safety-Car-Phase brachten Hamilton jeweils kurz die Führung ein. Verstappen holte sie sich beide Male im Senna-S sofort wieder zurück. Dann brachte sich Mercedes durch einen taktischen Fehler auch noch um einen Podiumsplatz. Der letzte Reifenwechsel kostete Hamilton zwei Positionen. Getrieben von der Ungeduld boxte der Engländer den zweiten Red Bull von Alexander Albon aus dem Weg. „Ich war nur darauf fokussiert, Max noch einzuholen“, entschuldigte sich der Weltmeister für seine Aktion, die Albon das erste Podium stahl und ihm eine Fünf-Sekunden-Strafe einbrachte.

Es hätte ein noch schönerer Tag für Red Bull werden können, hätte sich Albon mit einem zweiten Platz belohnt. Der Thailänder darf sich mit der Vertragsverlängerung trösten. Er ist auch 2020 ein Red-Bull-Pilot. Seinen Part auf dem Podium nahm sein Vorgänger Pierre Gasly ein. Der nach der Sommerpause degradierte Franzose blüht bei seinem alten Team Toro Rosso auf und hat wieder Selbstvertrauen getankt. Helmut Marko spricht zufrieden von einer Win-win-Situation. ■



MOTORSPORT IMAGES

Helmut Marko hatte Pierre Gasly im Sommer zu Toro Rosso degradiert



MOTORSPORT IMAGES

Honda war in Sachen Leistung in São Paulo auf Augenhöhe mit Mercedes



MOTORSPORT IMAGES

Zu Saisonbeginn waren Verstappen und Gasly noch Red-Bull-Teamkollegen

AUS DEM FAHRERLAGER

„HÜLK“ WIRD FRAUENARZT

Nico Hülkenberg versucht, seinen vorübergehenden Abschied von der Formel 1 locker zu nehmen. Er machte sich schon mal über mögliche Ersatzjobs Gedanken: „Zur Auswahl stehen Pizzabäcker, Friseur, Zahnarzt, Schönheits-Chirurg oder Frauenarzt.“ Er gibt aber auch zu: „Wenn ich die Rennen am Fernseher verfolgen muss, werde ich sicher traurig sein.“

ERINNERUNGEN AN SENNA

25 Jahre nach seinem Tod ehrten Brasilien und die Formel 1 Ayrton Senna. Viele der aktuellen Piloten haben den Brasilianer gar nicht mehr erlebt, wurden sogar erst nach seinem Tod geboren. „Mein Vater war Senna-Fan. Ich habe ihn durch Bücher, den Senna-Film und die Monaco-Runde aus der Bordkamera kennengelernt“, berichtete Charles Leclerc. Valtteri Bottas meinte: „Er hat uns alle motiviert, ein besserer Rennfahrer zu sein.“ Auch Lewis Hamilton zeigte Ehrfurcht: „Er hat eine ganze Nation bewegt. Welcher Sportler kann das von sich behaupten?“

BRUNDLE IN 54 AUTOS

Martin Brundle feierte in Interlagos einen Rekord. Der McLaren MP4-4 war das 54. Formel-1-Auto, das der Engländer gefahren hat, „den Williams-Sechsrädler mit eingeschlossen.“ Ayrton Sennas Meisterauto von 1988 stand auf Brundles Wunschliste ganz oben. „Jetzt fehlt mir nur noch Nigel Mansells Williams FW14B von 1992. Dann habe ich meine persönlichen Ikonen zusammen.“ Zum McLaren meinte der TV-Experte: „Die Bremsen hatten ein



Brundle im alten Senna-McLaren

bisschen Fading, die Gaspedalsteuerung war nicht perfekt, aber trotzdem habe ich einen Eindruck

bekommen, was Senna gefühlt haben muss. Unglaublich, wie weit Kopf und Schultern aus dem Cockpit ragten. Wie haben die damals nur Unfälle überlebt?“

VETTEL ALS FAN

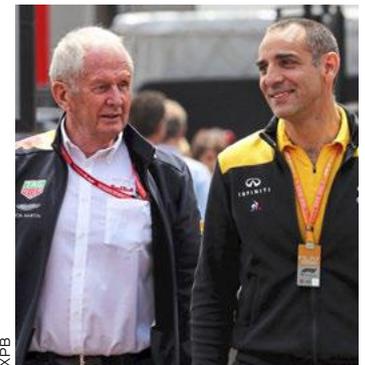
Sennas McLaren parkte in einem Unterstand hinter Kurve drei. Sebastian Vettel nahm den weiten Weg auf sich, nur um das Auto zu sehen und zu studieren. Der Plan, ihn mit Brundles Overall und neutralem Helm fahren zu lassen, scheiterte an Sponsor-konflikten. Brundle lobte: „Seb lebt Formel-1-Geschichte. Er ist mit dem Herzen dabei.“ In seinem privaten Fuhrpark hat Vettel einen McLaren MP4-8 von 1993.

NORRIS ODER LECLERC?

Lando Norris hat am Donnerstag vor dem Grand Prix seinen 20. Geburtstag in einem Steak-Restaurant gefeiert. Ein Besucher machte ein Selfie mit dem McLaren-Rookie, zeigte das Bild anschließend dem MSA-Reporter und fragte: „Ist das Charles Leclerc?“ Darauf angesprochen grinste Norris: „So was passiert mir nicht zum ersten Mal.“

REICH MIT WETTEN

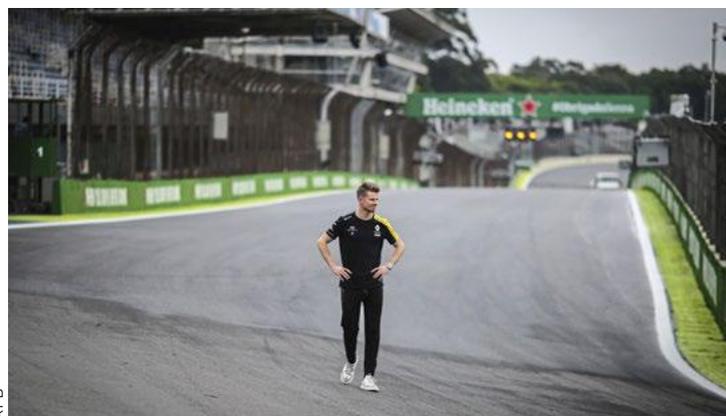
Renault-Teamchef Cyril Abiteboul muss an Red-Bull-Sportdirektor Helmut Marko fünf Flaschen Champagner zahlen. Es handelt sich um Wettschulden. Dabei ging es darum, welcher Motor in dieser Saison mehr WM-Punkte einfährt: Honda oder Renault? Marko setzte natürlich auf Honda. „Es ist gefährlich, mit mir zu wetten. So verdiene ich hier mein Geld. Auch Ricciardo muss zahlen.“ Abiteboul konterte: „Ich begleiche meine Schulden natürlich. Aber wir haben zum Glück nicht ausgemacht, welche Qualität der Champagner haben muss.“



Helmut Marko (l.) wettet erfolgreich

KOMMENTAR

Eigentlich sollten in der Formel 1 die besten 20 Fahrer unterwegs sein. Doch das ist eine Illusion. Williams braucht mindestens einen Fahrer mit Geld. Racing Point musste sich von einem milliardenschweren Kanadier retten lassen und dafür die bittere Pille schlucken, dass eines der beiden Cockpits für dessen Sohn reserviert ist. Red Bull und Toro Rosso nehmen nur Fahrer aus ihrem eigenen Pool, auch wenn bessere Piloten auf dem Markt sind. Bei Haas hat ein Fahrer ein Cockpit, dessen Zeit längst abgelaufen ist. Und Alfa Romeo muss Auffanglager für Piloten spielen, die bei Ferrari im Juniorprogramm sind. Bei Romain Grosjean, Daniil Kvyat, Antonio Giovinazzi, Lance Stroll und dem möglichen Williams-Neuzugang Nicholas Latifi muss man sich die Frage stellen, ob sie ein Formel-1-Cockpit verdient



Nico Hülkenberg ging bei der Cockpit-Vergabe für 2020 leer aus

haben, wenn Fahrer wie Fernando Alonso und Nico Hülkenberg ohne Job dastehen. Gut, Alonso hat sein Schicksal selbst bestimmt. Der Spanier will nur noch Siegerautos fahren, und er ist wegen seiner egozentrischen Art fast nicht mehr vermittelbar. Selbst bei Toyota in der WEC gab es Stunk. Nico Hülkenberg

fiel zwischen alle Stühle. Haas bezahlte Grosjean für dessen Loyalität und konnte auch nur einen Einjahresvertrag bieten, weil die Amerikaner noch nicht wissen, ob sie 2021 überhaupt dabei sind. Williams ist keine attraktive Adresse mehr, hat sich bei Hülkenberg aber auch nicht gemeldet. Der Deutsche kostet

Geld. Williams sucht Fahrer, die zahlen. Alfa Romeo erstickt in seiner Abhängigkeit zu Ferrari. Teamchef Frédéric Vasseur hätte Hülkenberg genommen, musste sich aber dem Druck seines Motorpartners beugen. In diesem Fall kann ich Ferrari nicht verstehen. Giovinazzi ist ein ordentlicher Pilot, aber kein zweiter Leclerc. Damit ist das Experiment gescheitert. Die nächsten Ferrari-Junioren haben noch keine Formel-1-Reife. Da hätte man auch eine Saison lang Hülkenberg nehmen können. Als Messlatte für das Talent, das 2021 eine Chance bekommt. ■



Michael Schmidt Redakteur

Verdient Hülkenberg einen Platz in der Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

„Kein Rücktritt“

Seit dem GP USA weiß Nico Hülkenberg, dass er 2020 kein Formel-1-Cockpit hat. Für die Zukunft gibt es noch keinen Plan. Nur eines stellt er sicher: „Ich bin nicht zurückgetreten.“

Von: **Michael Schmidt**

Nico Hülkenberg ist 2020 kein Formel-1-Fahrer mehr. Mit der Verpflichtung von Antonio Giovinazzi bei Alfa ist die letzte Tür zugefallen. Hülkenberg nimmt es locker: „Ich bin im Frieden mit mir selbst. Jetzt werde ich erst mal wie immer in die Winterpause gehen und mir im Frühjahr Gedanken machen, wie es weitergeht. Ich bin nicht zurückgetreten, und mein Ziel ist es, 2021 wieder dabei zu sein.“ Zunächst will der 32-jährige Rheinländer raus aus

dem Trott, der ihn zehn Jahre gefangen hielt. Und mal Dinge tun, für die er bislang keine Zeit hatte: „Zum Beispiel mir die Australian Open live anschauen.“

Im Motorsport will sich Hülkenberg in Ruhe umschauen. „Bis jetzt habe ich mit niemandem ernsthaft geredet. Es gab ein paar Anfragen, mehr nicht.“ Als Simu-

latorfahrer will der Renault-Pilot nicht enden: „Da würde mir das Herz bluten.“ IndyCar vielleicht, aber mit einer Einschränkung: „Ovalrennen fahre ich nicht.“ Hülkenberg ist gespannt, was ihn in seinem Interimsjahr erwartet: „Ein Teil von mir wird traurig sein. Diesen Adrenalin-Kick werde ich ersetzen müssen.“ ■



Nico Hülkenberg hat noch keinen Plan, wo er im Jahr 2020 fahren wird

XPB

Formel 1

Mercedes bleibt

Aufatmen im Fahrerlager. Mercedes setzt sein Formel-1-Engagement trotz rigoroser Sparpläne im Konzern fort. Das ist auch für Honda und Renault ein positives Signal.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes muss sparen, bleibt aber in der Formel 1. Der Vorstandsvorsitzende Ola Källenius erklärte anlässlich eines Investorentreffens in London, warum das F1-Engagement trotz Einsparungen von 1,4 Milliarden Euro bis 2022 im Konzern nicht betroffen ist: „Wir haben die Weltmeisterschaft sechs Mal in Folge gewonnen. Das ist einzigartig und hat sich im Marketing mehr als ausgezahlt. Berechnungen haben ergeben, dass durch die Übertragung der Rennen ein Marketingwert von einer Milliarde entsteht. Damit ist es für uns ein lohnendes Investment.“ Das ist ein generelles Bekenntnis zur Formel

1, bedeutet aber noch nicht, dass Mercedes damit automatisch den neuen Formel-1-Vertrag von 2021 bis 2025 unterschreibt. Da wird noch verhandelt.

Im Fahrerlager wurde die Botschaft mit Erleichterung aufgenommen. „Das ist ein positives Signal, auch für die anderen Autokonzerne in der Formel 1“, bekräftigt Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. Red Bull wartet noch auf eine Antwort von Honda: „Im Prinzip sind wir uns einig, aber die

endgültige Entscheidung wird in Japan getroffen.“ Sie soll bis zum Saisonfinale in Abu Dhabi fallen. Auch Renault-Teamchef Cyril Abiteboul fiel ein Stein vom Herzen. Renault gilt als der größte Wackelkandidat. „Wenn Mercedes ausgestiegen wäre, hätte das alle anderen Hersteller mitreißen können. Dann wäre die Formel 1 kollabiert“, malt Abiteboul ein Horrorszenerario an die Wand. Wichtig für Renault: „Die Formel 1 darf uns nichts mehr kosten.“ ■



Die Silberpfeile werden noch ein paar Jährchen in der Königsklasse fahren

WILHELM

NACHRICHTEN

WELCHE REIFEN 2020?

Der Test der 2020er Reifen in Austin ging in die Hose. Die Temperaturen waren zu kalt, um Rückschlüsse ziehen zu können, ob die neuen Pirelli-Reifen weniger schnell überhitzen. Eines steht auf jeden Fall fest: Die 2020er Reifen sind eine Sekunde langsamer. Deshalb haben sich schon einige Fahrer beschwert und eine Rückkehr zum 2019er Produkt gefordert. Pirelli will nach dem Abu-Dhabi-Test entscheiden, wie es weitergeht. „Die Fahrer sollen sagen, was sie wollen“, erklärte Sportchef Mario Isola.

ALFA BAUT VOR

Alfa Romeo tauchte in Interlagos mit einem neuen Frontflügel auf – ungewöhnlich spät in der Saison. Teamchef Frédéric Vasseur erklärte: „Wir suchen nach der Richtung. Wenn er funktioniert, könnte der Flügel beim ersten Winter-Test 2020 als Basis dienen.“

INDY IM PROGRAMM?

Der Grand Prix in Miami scheint gestorben zu sein. Trotzdem könnte es 2021 zwei Grands Prix in den USA geben. Roger Penske, der neue Besitzer des Indianapolis Motor Speedway, soll Interesse gezeigt haben, die Formel 1 nach 2007 nach Indy zurückzuholen.

INTERESSE AN INDYCAR

Auch Liberty war am Kauf der IndyCar-Serie interessiert. Als man hörte, dass Roger Penske zu den Bietern gehörte, ließ man die Finger davon. Man wollte sich nicht mit dem großen, alten Mann der US-Rennszene auf einen Bietstreit einlassen.

ERSTE RENNLEITERIN

Die Formel 2 und die Formel 3 bekommen 2020 eine permanente Rennleiterin. Silvia Bellot ist die erste Frau in einer solchen Position im Motorsport. Die 34-jährige Spanierin ist in der Formel 1 ein bekanntes Gesicht. Sie wird regelmäßig als Sportkommissarin eingesetzt.



Überraschungssieg

Jüri Vips dominierte den Weltcup der Formel 3 in Macau. Doch der Este war ein einziges Mal unaufmerksam. Richard Verschoor nutzte das eiskalt aus und fuhr zum Sieg. Die deutschen Fahrer mischten nicht in der Spitzengruppe mit.

Von: **Andreas Haupt**

Sieben Runden lang hatte Jüri Vips den Sieg vor Augen. Red Bulls Juniorfahrer beging keinen einzigen Fehler. Doch dieser eine Moment raubte ihm den Sieg. Vips schaffte es beim Restart nicht, genügend Abstand zwischen sich und seinen Verfolger Richard Verschoor zu legen.

Der Niederländer profitierte auf der Zielgeraden mit ihrem Links- und Rechtsknick vom Windschatten des vorausfahrenden Autos, saugte sich an und setzte vor Lisboa das entscheidende Überholmanöver. Auf der Außenseite bremste sich der 18-Jährige, der für MP Motor-

sport startete, in Führung. Die Gegenattacken wehrte Verschoor allesamt ab. Vips kam ihm zwar ein paar Mal gefährlich nahe, doch der Este schaffte den Konter nicht. „Er hat unglaublich viel Druck gemacht. Ich musste mich stark konzentrieren und mich jetzt erst einmal erholen“ erklärte Sieger Verschoor. „Es ist ein großartiges Ergebnis für das Team und mich. Wir sind vielleicht noch nicht so erfahren wie die anderen und fahren nicht konstant auf demselben Niveau wie sie.“ Mit anderen Worten: Auch für die Sieger war es ein Überraschungssieg.

Der Restart entscheidet

Alles hatte für Jüri Vips gesprochen. Der 19-Jährige aus Estland dominierte das Rennwochenende der Formel 3 in Macau. Zuerst deklassierte Vips die Konkurrenz in der Qualifikation. In 2.04,997 Minuten lenkte er seinen Rennwagen von Hitech Grand Prix um den 6,12 Kilometer langen Kurs. Nie war ein Formel 3 schneller auf den Straßen von Macau. Im Qualifikationsrennen über zehn Runden konnte nur Robert Shwartzman mithalten. Der Meister der FIA Formel 3 kreuzte

„Ich litt in den letzten Kurven. Ich konnte nicht gut genug herausbeschleunigen, um mich in Position zu bringen und vom DRS zu profitieren“

Jüri Vips

den Zielstrich 1,5 Sekunden später als Vips. Den dritten Platz belegte Christian Lundgaard vor Richard Verschoor.

Im Hauptrennen auf dem Circuito da Guia in der asiatischen Zocker-Metropole waren die Nachwuchsfahrer sofort auf Angriff gepolt. Am Start duellierten sich Shwartzman und Lundgaard, während Vips flüchtete. Es kam zum Kontakt. Shwartzman bezahlte es mit einem kaputten Frontflügel. Der Russe rollte in die Auslaufzone. Einer der Favoriten war nach einem Kilometer raus. Lundgaards Auto überstand die Berührung, doch Verschoor schlüpfte auf der Innenseite durch – und folgte Vips.

Leonardo Pulcini strandete in der vierten Runde nach einem Zweikampf mit Callum Iliott im Reifenstapel der ersten 90-Grad-Rechtskurve, benannt nach dem Lisboa-Hotel. Kurz darauf feuerte DTM-Fahrer Ferdinand Habsburg seinen Rennwagen in die Leitplanke. Die Rennleitung schickte das Safety Car auf die Strecke.

Das bekannteste Formel-3-Rennen wurde in der achten Rennrunde wiederaufgenommen. Verschoor witterte seine Chance – und nutzte sie eiskalt. Vips kämpfte am Restart mit seinem Auto. „Ich habe das perfekte Wochenende hingelegt, bis auf den Restart. Da war irgendwas faul. Ich wusste, dass irgendetwas an meinen Reifen klebte. Vielleicht ein paar Trümmerteile. Ich habe in den letzten zwei Kurven gespürt, dass die Reifen nicht bereit waren. Ich konnte keine Lücke aufreißen. Richard war zu nah dran und konnte mich überholen.“

Flörsch gibt Comeback

So ist es manchmal im Rennsport. Es gewinnt nicht immer der schnellste Fahrer. Vips war schneller als Verschoor. Er hing ihm im Heck. Allerdings ließ sich



Ein großer Erfolg:
Richard Verschoor feiert
den Macau-Triumph

MOTORSPORT IMAGES

der Niederländer in keinen Fehler treiben. Abgezockt wie ein Routinier fuhr der Rookie den Macau-Sieg ins Ziel. „Ich habe Richard im Mittelsektor unter Druck gesetzt. Aber in den letzten beiden Kurven litt ich hinter ihm. Der Unterschied in der Balance war zu groß. Ich konnte einfach nicht gut genug herausbeschleunigen, um mich für die Zielgerade in eine gute Position zu bringen und vom DRS zu profitieren“, fluchte der Zweitplatzierte.

Das Duell um den letzten Podestplatz entschied Logan Sargeant von Carlin Buzz Racing für sich. Der US-Amerikaner überholte Lundgaard in der zehnten von 15 Runden vor Lisboa. Sargeant war vom sechsten Platz gestartet. „Ich hatte einen vernünftigen Start und überholte danach ein paar Gegner. Ich wollte eigentlich mehr. Ich habe leider nach dem virtuellen Safety Car Selbstvertrauen und Reifengrip verloren. Deshalb musste ich mich mit dem dritten Platz abfinden.“

Ein Jahr nach ihrem Horror-Unfall kam Sophia Flörsch zurück nach Macau. Auf Platz 27 in der Qualifikation folgte Platz 21

im Quali-Rennen und ein technisch bedingter Ausfall in der achten Runde. Ein Elektronikproblem stoppte die Münchnerin. Flörsch stellte ihr Auto auf der Zielgeraden ab. Die Rennleitung rief ein virtuelles Safety Car aus. „Ich habe das Rennen von Anfang an als Vorbereitung für das nächste Jahr gesehen. Hier auf einem der anspruchsvollsten Kurse weltweit mit einem neuen Auto zu fahren, war eine große Herausforderung“, sagte Flörsch, die sich 2018 in Macau einen Halswirbel gebrochen hatte und 2019 für HWA fuhr.

Beckmann auf Platz 9

Es war nicht das Wochenende der deutschen Fahrer. David Beckmann erzielte das beste Ergebnis. Er belegte im Quali-Rennen und im Hauptrennen jeweils den neunten Rang. Andreas Estner schaffte es auf den 20. Platz vor David Schumacher. ■

QUALIFYING

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	2.04,997 min
2. Robert Shwartzman	+ 0,379 s
3. Callum Irott	+ 0,583 s
4. Christian Lundgaard	+ 0,672 s
5. Richard Verschoor	+ 0,726 s
6. Jake Hughes	+ 0,777 s
7. Frederik Vesti	+ 0,779 s
8. Arjun Maini	+ 0,817 s
9. Marcus Armstrong	+ 0,958 s
10. Logan Sargeant	+ 1,046 s

QUALI-RENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	25.09,190 min
2. Robert Shwartzman	+ 1,549 s
3. Christian Lundgaard	+ 5,625 s
4. Richard Verschoor	+ 7,402 s
5. Callum Irott	+ 10,767 s
6. Logan Sargeant	+ 11,216 s
7. Alessio Lorandi	+ 11,900 s
8. Ferdinand Habsburg	+ 13,200 s
9. David Beckmann	+ 20,006 s
10. Leonardo Pulcini	+ 25,551 s

MACAU-GRAND-PRIX

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Richard Verschoor	38.10,330 min
2. Jüri Vips	+ 0,792 s
3. Logan Sargeant	+ 1,540 s
4. Christian Lundgaard	+ 2,241 s
5. Alessio Lorandi	+ 5,020 s
6. Callum Irott	+ 5,922 s
7. Liam Lawson	+ 8,594 s
8. Marcus Armstrong	+ 9,365 s
9. David Beckmann	+ 13,239 s
10. Frederik Vesti	+ 13,633 s



Der Start: Vips verteidigt souverän die Spitzenposition

MOTORSPORT IMAGES



Dem Druck standgehalten: Verschoor lässt den schnellen Vips abblitzen

MOTORSPORT IMAGES



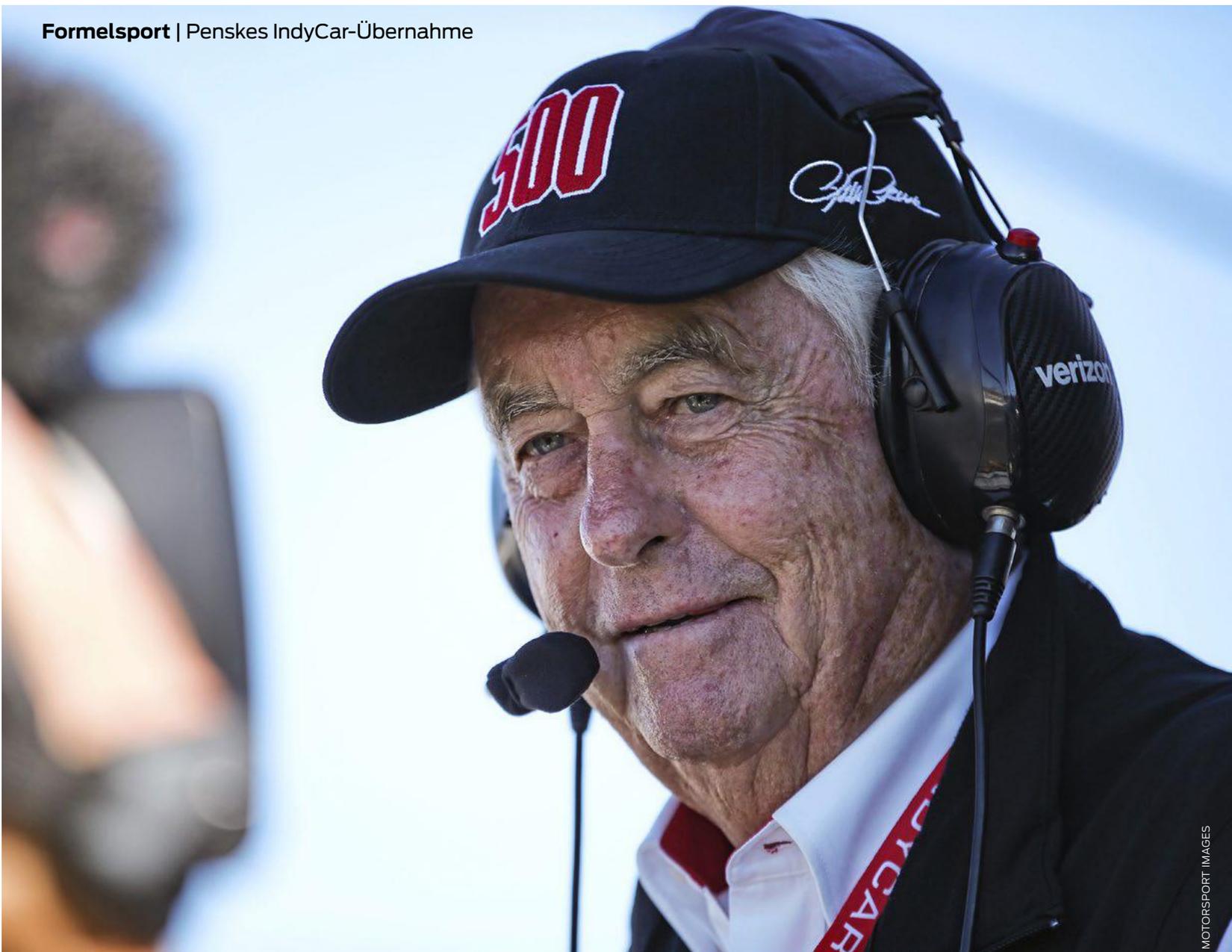
Rückkehr nach Macau: Sophia Flörsch strandete nach Technik-Defekt

MOTORSPORT IMAGES



Das Podest mit Vips (P2), Verschoor (P1) und Sargeant (P3)

MOTORSPORT IMAGES



MOTORSPORT IMAGES

Blockbuster-Deal

Roger Penske, US-Geschäftsmann und Teambesitzer, kauft den Indianapolis Motor Speedway und die IndyCar-Rennserie. Was bedeutet dieser Blockbuster-Deal für den US-Rennsport?

Von: **Andreas Haupt**

Das Geschäft blieb bis zur Bekanntgabe verborgen. Die Parteien verhandelten nur in einem kleinen Kreis hinter verschlossenen Türen. Nichts drang an die Öffentlichkeit. Dieses Geschäft war ein gut gehütetes Geheimnis. Vielleicht auch, weil

sich kaum einer vorstellen konnte, dass die Hulman-George-Familie den Indianapolis Motor Speedway jemals verkaufen würde.

Die Nachrichten-Bombe platzte erst am 4. November. An diesem Tag wurde verkündet, dass Penske Entertainment, eine Tochtergesellschaft der Penske Corporation, den Speedway und die IndyCar-Serie kauft. Der Kaufvertrag umfasst auch weitere Bereiche, wie zum Beispiel die Produktionsfirma der berühmten Rennstrecke in Indianapolis (IMS Productions) und das Museumsgebäude, nicht aber dessen Inhalt.

Der Mega-Deal muss noch durch die üblichen Behördenschleifen. Spätestens im Januar 2020 soll alles in trockenen Tü-

chern sein. Die Beteiligten schweigen über den Kaufpreis. Spekulationen reichen von 250 Millionen bis zwei Milliarden US-Dollar. Insider in den USA taxieren das Volumen auf über eine Milliarde Dollar. Die Penske Corporation kann solche Summen stemmen. Der US-Konzern beschäftigt mit seinen Tochterfirmen weltweit mehr als 64 000 Menschen. Der Umsatz aller verwalteten Unternehmen liegt laut Penske bei mehr als 32 Milliarden US-Dollar.

Selbst Rivalen begeistert

Transport-Mogul Roger Penske, der sein Geschäft 1965 als Autohändler mit einer Finanzspritze seines Vaters über 75 000 Dollar startete, ist im US-amerikani-

schon Motorsport eine große Nummer – vergleichbar in etwa mit dem Namen Andreotti. Der 82-Jährige griff früher selbst ins Lenkrad, startete 1961 und 1962 sogar zweimal in der Formel 1 und unterhält seit 1966 Rennteams in den USA. Penske war überall erfolgreich. Der Mann aus Ohio – Spitzname „The Captain“ – gewann mit seinen Teams 18-mal das Indy500, 16-mal die IndyCar-Meisterschaft und zweimal das Daytona 500. Penske hat heute Teams in der IndyCar-Serie, der Nascar, IMSA und australischen Supercars Championship.

Jetzt führt der Ex-Rennfahrer mit seinem Unternehmen auch die Geschicke des Indianapolis Motor Speedways und von Indy-

Car. Sein Team kämpft um die großen Pokale. Ein Interessenkonflikt? Penske sagt dazu: „Ich verstehe die Frage nach der Integrität. Wir müssen eine scharfe Trennlinie ziehen.“

Kritiker führen den Interessenkonflikt an. Das Echo bei Rivalen und Fans ist aber eindeutig. Tenor: Es hätte IndyCar und dem Indianapolis Motor Speedway nichts Besseres passieren können. Penske ist ein Racer durch und durch. Eine lebende Legende. Ein Geschäftsmann, der den Rennsport versteht und weiß, wie man Sponsoren anzieht. Penske promotet mit seiner Firma zum Beispiel auch das Rennen in Detroit. Er ist keine Heuschrecke, die bei jeder Erschütterung zuckt, nur auf Profit aus ist und den Sport schröpft. Penske sollte wissen: Wenn es dem Sport gut geht, geht es auch meinem Unternehmen gut. Laut US-Medien gab es zwei Firmen, mit denen noch verhandelt wurde. Offenbar auch mit Liberty Media, das die Formel 1 verwaltet. Doch die Familie Hulman-George wollte unbedingt an Penske verkaufen. Er begründet seinen Schritt: „Das Produkt war nie besser.“

Partner wie Konkurrenten loben die Übereinkunft zwischen Penske und den bisherigen Eigentümern Hulman & Company. „Das sind großartige Nachrichten“, sagt Chip Ganassi. „Das ist eine Injektion. Für den Rennsport im Allgemeinen und die IndyCar-Serie im Speziellen. Roger ist ein guter Freund und ein klasse Typ. All seine Geschäfte führt er makellos. Ich könnte für alle Beteiligten in unserem Sport nicht glücklicher sein.“ Jay Fray, Präsident von IndyCar, ist voll des Lobes. „Roger ist seit mehr als einem halben Jahrhundert ein Teil dieses Sports. Seine Leidenschaft, seine Vision und sein Scharfsinn für Geschäfte garantieren Wachstum. Das Szenario könnte besser nicht sein.“

Zehn-Punkte-Plan in Arbeit

Zum dritten Mal wechselt der Besitzer des Indianapolis Motor Speedways, der 1909 erbaut wurde und seit 1911 die 500 Meilen von Indianapolis austrägt. Tony Hulman erwarb das Oval nach dem Zweiten Weltkrieg 1945. Seine Firma Hulman & Company war also seit mehr als 70 Jahren in Besitz der berühmten Rennstrecke.

Tony George, Enkel von Hulman und der heutige Vorstandsvorsitzende, erklärt den Verkauf:

„Wir sind auf Roger Penske zugegangen und haben mit ihm an einem Verkauf gearbeitet. Die Hulman-George-Familie hat mehr als 70 Jahre gedient und über den Motor Speedway gewacht. Es war an der Zeit, die Fackel weiterzugeben. Roger ist erst der vierte Besitzer. Es gibt keinen besseren Mann und kein qualifizierteres Unternehmen an der Spitze des Indianapolis Motor Speedways und von IndyCar.“

Das neue Oberhaupt von IndyCar und Speedway, dessen Vermögen Forbes auf 1,6 Milliarden US-Dollar schätzt, verspricht Transparenz. „Es ist eine Teamaufgabe, unseren Sport weiterzuentwickeln.“ Schnellschüsse soll es nicht geben, sondern einzig Entscheidungen, die auf inten-

siven Analysen basieren. Penske glaubt an die Mannschaft, die er bei IndyCar und Indianapolis Motor Speedway vorfindet. Der 82-Jährige verschafft sich mit seinem Unternehmen zunächst einmal einen Überblick. Dann soll ein Zehn-Punkte-Plan für die Meisterschaft und den Nudeltopf ausgearbeitet werden.

Rückkehr der Formel 1?

Der neue starke Mann wünscht sich mehr Teams und einen dritten (Motoren-)Hersteller neben Honda und Chevrolet. Penske ist übrigens auch Anteilseigner von Ilmor, das die Motorenentwicklung für Chevy betreibt. Einen dritten Hersteller anzulocken, daran arbeiten die Verantwortlichen schon länger erfolglos. Die

Übernahme könnte für manchen interessierten Hersteller der entscheidende Anstoß sein. Mit TV-Partner NBC will man an der Übertragung arbeiten.

Im Gespräch sind ein gemeinsames Rennwochenende von IndyCar und Nascar. Penske kann sich vorstellen, die Formel 1 zurückzuholen. Da wird das Formel-1-Management sicher mit spitzen Ohren zugehört haben. Eine weitere Veranstaltung, mit der geliebäugelt wird, ist ein 24-Stunden-Rennen. Dafür müssten allerdings erst einmal Lichtanlagen aufgestellt werden. Sicher ist: Der US-Rennsport wird zukünftig von zwei Männern bestimmt: Roger Penske und Jim France, dem Oberhaupt von Nascar. ■



Kuss für den Brickyard: Simon Pagenaud bescherte Penske in diesem Jahr den 18. Erfolg beim Indy 500



Der große Nudeltopf: Penske will mit seinem Team einen Zehn-Punkte-Plan für den Speedway erarbeiten

**SUPER
RACER**

DEIN EINSTIEG IN DEN MOTORSPORT

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ und
online bei „RaceRoom“ was Du kannst
und werde SUPER RACER!



Motorsport-Partner:

LechnerRacing

Motorsport-Partner:

Team
SchnitzelAlm
Racing

Wir bieten dieses Jahr zwei unterschiedliche Einstiegsmöglichkeiten in den Motorsport: Gesucht wird ein SUPER RACER (m/w/d), der die komplette Rennsaison 2020 im Lechner Racing Team in der Porsche Sprint Challenge Central Europe absolvieren wird und parallel dazu ein komplettes „SUPER RACER Damen-Kart-Team“ mit 5 Fahrerinnen für das Schnitzelalm Racing Team in der German Team Championship (GTC).

Nutze Deine Chance:

Essen Motor Show // 29.11. – 08.12.2019

Oder laufend unter: www.raceroom.com

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.super-racer.me

Eine Aktion von

upgraded
automotive group

RACEROOM

Medienpartner

**auto
motor
sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Wer hat momentan die besten Chancen? Die aktuellen Top-Rankings im Überblick:

Scouting vor Ort auf dem „upracer“ – Simulator

GT4

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70111	Scouting Perfektionstraining 2	1:15:067	---
2	70118	Scouting Porsche Sprint Challenge Salzburgring	1:15:289	+00:222
3	70200	Scouting Perfektionstraining 2	1:15:486	+00:419
4	70012	Scouting Perfektionstraining 2	1:15:535	+00:468
5	70232	Scouting Tuning World Bodensee	1:15:676	+00:609
6	70123	Scouting SimRacing Expo	1:16:679	+00:612
7	71568	Scouting SimRacing Expo	1:15:796	+00:729
8	70446	Scouting SimRacing Expo	1:15:889	+00:822
9	70433	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:944	+00:877
10	70141	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:266	+01:199

Ergebnisse Stand 29.10.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: www.super-racer.me

Kart

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70431	Scouting Perfektionstraining 1	1:20:619	---
2	70424	Scouting Perfektionstraining 2	1:20:666	+00:047
3	70428	Scouting Perfektionstraining 1	1:22:282	+01:663
4	70212	Scouting Tuning World Bodensee	1:22:478	+01:859
5	70421	Scouting Perfektionstraining 1	1:23:205	+02:586
6	70083	Scouting i-mobility	1:25:347	+04:728
7	70060	Scouting Tuning World Bodensee	1:25:648	+05:029
8	70457	Scouting SimRacing Expo	1:27:514	+06:895
9	70455	Scouting SimRacing Expo	1:27:562	+06:895
10	70182	Scouting i-mobility	1:31:939	+11:320

Scouting online bei „RaceRoom“

Endergebnis: RaceRoom SUPER RACER Scouting

POS	Fahrer	Land	Team	Gesamtpunktzahl
1	Kevin Siggý Rebernak	Slowenien	EDGE Esports	303
2	Florian Hasse	Deutschland	EURONICS Gaming	294
3	Jesús Sicilia	Spanien	Triple A eSports	269
4	Moritz Löhner	Deutschland	Williams Esports	212
5	Tim Heinemann	Deutschland	Turn1	209
6	Alexandre Vromant	Frankreich	Triple A eSports	204
7	Daniel Fredriksson	Schweden	Fredriksson Racing	185
8	Robin Fredriksson	Schweden	Fredriksson Racing	181
9	Adam Pinczes	Ungarn	Williams JIM eSports	169
10	Bastian Zenefels	Deutschland	RRVGT	130
11	Jose Iglesias	Spanien	Ford eSports #TeamFordzilla	127
12	Martin Barna	Ungarn	Virtualdrivers By TX3	104
13	Nikita Shaposhnik	Ukraine	TCS Off Racing	102
14	Pavol Nyiri	Slowakei	GFR	83
15	William Dorsch	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	77
16	Kai Heinonen	Finnland	–	66
17	Corentin Pointeau	Frankreich	Virtualdrivers By TX3	65
18	Rafael Alves	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	59
19	Nicolas Claes	Belgien	Racing Team 93 e-sport	53
20	Caryl Vega	Frankreich	DT3Racing-eSport	51

Ergebnisse Stand 29.10.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: game.raceroom.com/championships/30#standings

Du denkst: Das kann ich besser?

Dann komm zum nächsten Scouting-Event und beweise dein Können vor Ort im „upracer“ oder online bei „RaceRoom“ und werde SUPER RACER.

Premium-Sponsor

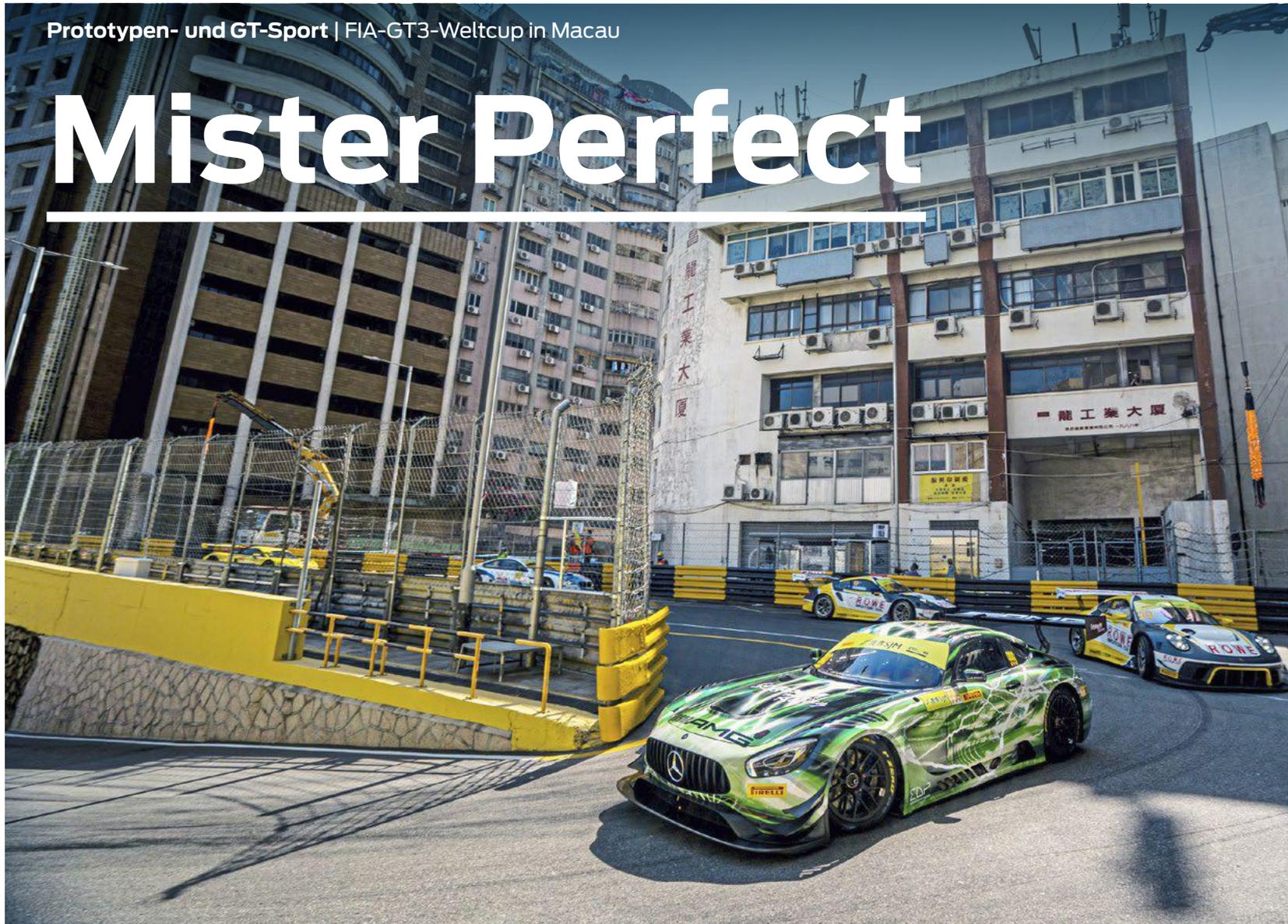


MICHELIN

Classic-Sponsor



Mister Perfect



Bei der 66. Ausgabe des Macau GP konnte sich die GT-Fraktion rühmen, Rennsport auf allerhöchstem Niveau abgeliefert zu haben. Mercedes-Ass Raffaele Marciello benötigte eine makellose Vorstellung und sehr gute Nerven, um die zwei drängelnden Porsche-Piloten hinter sich zu halten.

Von: **Marcus Schurig**

Offene Rechnungen sind bekanntlich immer ein guter Ansporn. Das galt auch für Mercedes-Pilot Raffaele Marciello. Der 24-jährige Italiener stand auf dem berühmten Straßenkurs in Macau bereits zwei Mal auf der Pole-Position: 2013 in der Formel 3, 2018 im GT-Auto. Doch bisher war er nie in der Lage, die beste Startposition in einen Sieg umzumünzen.

„Ich liebe die Herausforderung, auf dieser speziellen Strecke in Macau zu fahren und sie zu bezwingen – umso schöner wäre es, wenn ich hier endlich mal gewinnen könnte“, erklärte Marciello vor dem Qualifying. Eine Stunde später hatte er seine dritte Pole in Macau eingedost – und zwei Tage später endlich auch den ersehnten Rennsieg.

„Im Rennen war er voll konzentriert, denn er hatte die ganze Zeit Druck von hinten, daher war er am Funk wie immer etwas wortkarg“, sagt GruppeM-Ingenieur Alex Zoehling. „Aber schon 100 Meter vor der Zieldurchfahrt brach die Freude am Funk durch – da wurde mir klar, wie viel ihm dieser Sieg bedeutet.“ Die offene Rechnung war beglichen.

Drei Marken in drei Zehnteln

Doch das erforderte einen Marciello in absoluter Bestform, denn das Starterfeld beim GT3-Weltcup mag mit 17 Autos nicht supergroß gewesen sein, aber dafür von erlesener Qualität: Mercedes und Porsche schickten

Im Qualifying wird in Macau besonders scharf geschossen, denn alle wissen: Die Startposition ist der zentrale Faktor für den Erfolg in den beiden Rennen.

jeweils vier topbesetzte GT3-Autos in die ehemalige portugiesische Kolonie, Audi immerhin drei, BMW brachte mit Vorjahressieger Augusto Farfus und dem Schweden Joel Eriksson noch mal zwei Kandidaten – da war in 15 Autos viel Können und Expertise versammelt.

Wie sah aber nun das Kräfteverhältnis in Macau aus? Die Fahrzeugeinstufungen, die beim Macau GP von der FIA vorgenommen werden, wichen nur in wenigen Punkten vom Vorjahr ab – hier ein halber Millimeter mehr Restriktor, dort fünf oder

zehn Kilo rein. Die Grundtangente schien sich kaum verschoben zu haben, die Wahrheit sieht man aber erst im Qualifying. Und dort konnte man Mercedes, Audi und Porsche mit dem sprichwörtlichen Handtuch zudecken: alle drei Marken in den Top 3, getrennt um etwas mehr als drei Zehntel.

Im Qualifying wird in Macau besonders scharf geschossen, denn alle Hersteller und Piloten wissen: Die Startposition ist der zentrale Faktor für den Erfolg. Denn Überholen ist auf der 6,12 Kilometer langen Strecke fast unmöglich, obwohl Macau im Vergleich zu anderen Straßenkursen zwei schnelle Sektoren mit längeren Geraden aufweist, was am Ende vor der langsamen Lisboa-Kurve zumindest eine theoretische Angriffschance eröffnet.

Letztlich schaffte es nur Raffaele Marciello, seine vier besten Sektoren in eine Runde zu stopfen, was allein schon deshalb nicht einfach ist, weil die Verkehrssituation und die allfälligen Trainingsunterbrechungen wegen Mauerküssen oder Abflügen



Raffaele Marciello bestimmte in Macau, wo es lang geht: Der Italiener holte die Pole und gewann beide Läufe

fen schnell in das richtige Fenster zu bekommen“, so Golz.

Andererseits schwört Mercedes-Ingenieur Alex Zoehling Stein und Bein, dass sich am Set-up seines Mercedes AMG GT3 von Polesitter Marciello im Vergleich zum Vorjahr so gut wie gar nichts geändert habe. „Wir wissen genau, was wir tun müssen, um hier schnell zu sein. Dazu passt die Strecke auch zum Charakter des Autos.“ Das stimmt wohl: Marciello holte 2019 den vierten Mercedes-Sieg in fünf Jahren.

Die Rundenzeiten lagen 2019 im Zeittraining übrigens fast eine Sekunde unter dem Vorjahr, was einerseits der erwähnten intensiveren Vorbereitung der Hersteller geschuldet sein könnte, andererseits der Neuasphaltierung einiger Streckenabschnitte.

Der einzige Hersteller, der sich nicht verbessern konnte, war BMW: Vorjahressieger Augusto Farfus landete im Qualifying nur auf Platz 12. „Fast alle Rahmenbedingungen sind im Vergleich zu 2018 identisch, und wir sind exakt die gleichen Zeiten gefahren“, knurrte Farfus. „Die Frage lautet: Wieso sind die anderen um so viel schneller?“

Volles Risiko bei Vanthoor

Polesitter Raffaele Marciello jedenfalls machte beim Qualifying-Rennen am Samstag da weiter, wo er am Vortag im Zeittraining aufgehört hatte: Der Italiener kontrollierte das über zwölf Runden führende Rennen, während sich hinter ihm die Konkurrenz aufarbeitete. Bereits in der Startrunde zerstob die Hoffnung beim zweitplatzierten Audi R8 von Dries Vanthoor: Der Belgier wollte gleich nach dem Start angreifen und pfefferte sein Auto in der schnellen Mandarin-Kurve in die Leitplanke. WRT-Teamchef Vincent Vosse verteidigte seinen Piloten: „Wenn Du gewinnen willst, musst du es gleich am Anfang probieren, wenn die Reifen noch etwas kalt sind. Leider ist da auch das Risiko am größten...“

So entstand nach der ersten Runde an der Spitze die Konstellation, die bis zum Ende des Hauptrennens anhalten sollte: Mercedes-Pilot Marciello vorne, dahinter die beiden Werks-Elfer des Rowe-Teams von Earl Bamber und Laurens Vanthoor, die von den Startplätzen 3 und 4 ins erste Rennen gegangen waren.

Die großen Dramen spielten sich beim Qualifying-Rennen dahinter ab, also bei jenen, die aufholen mussten oder wollten:



Start zum Hauptrennen: Die beiden Porsche versperren den Weg für Farfus



Podest in Macau: Marciello stand immer zwischen Vanthoor und Bamber



BMW-Pilot Augusto Farfus machte das Beste aus seiner Situation: Platz 4



Christopher Haase war im Phoenix-R8 der beste Audi-Pilot in Macau

die Sturmfläufe gegen die Uhr immer wieder jäh unterbrechen.

Prinzipiell hätten auch Audi oder Porsche auf der Pole-Position stehen können. Warum wir auf diesem Thema so auffällig herumreiten? Mindestens zwei der vier deutschen Hersteller haben sich bei Testfahrten gezielt auf eine Quali-Simulation für Macau konzentriert. „Die Startposition ist hier der Schlüssel für alles“, sagt Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Im Quali-Rennen und im Hauptrennen bietet sich nur beim Start sowie bei den Restarts vielleicht eine Überholmöglichkeit. Und bei der Qualität im Feld machen die Fahrer vor dir auch keine Fehler. Daher haben wir bei speziellen Tests einen großen Fokus auf das Qualifying in Macau gelegt.“

Porsche hätte laut Golz die Pole-Zeit von Marciello wohl nicht geknackt, aber auch deshalb, weil das Qualifying 40 Minuten später startete als geplant. „Da gingen dann schon die Außentemperaturen runter, sodass wir Mühe hatten, die Pirelli-Rei-



Nur eine Runde nach dem Restart der ersten Gelbphase scheperte es gleich wieder: Auf der Anfahrt zu Lisboa versuchte Mercedes-Pilot Maro Engel, den Audi von Kelvin van der Linde von Platz 5 zu verdrängen. Der Südafrikaner zog ein wenig herüber, der Deutsche hielt ein wenig dagegen – folglich krachte es in der Abbremszone.

Weil Engel dabei einen Aufhängungsschaden erlitt und obendrein innen auf den Kerb rutschte, konnte er nicht mehr genug Speed abbauen, was dazu führte, dass er den vor ihm fahrenden Team- und Markenkollegen Edoardo Mortara wie eine Billardkugel gleich mit abräumte. Audi-Rutronik-Pilot Kelvin van der Linde musste ebenfalls mit onduliertem Heck und Reifenschaden an die Boxen humpeln. Während viele Beobachter die Kollision zwischen Engel und van der Linde als Rennunfall einstufte, sahen die Stewards den Fehler bei Engel und brummten ihm als Strafe fürs Hauptrennen den Start aus der Boxengasse auf.

Bemerkenswert: Nach nur fünf Rennrunden hatten sowohl Audi als auch Mercedes jeweils zwei ihrer Topautos eingebüßt. Damit war endgültig die Konstellation an der Spitze eingefroren: Mercedes-Star Raffaele Marciello musste sich als Solist gegen die zwei brandschnellen Porsche 911 GT3 R von Earl Bamber und Laurens Vanthoor zur Wehr setzen. Er hatte den Vorteil der Spitzenposition für sich, Porsche den Vorteil der numerischen Überlegenheit. Was die Frage aufwarf: Welche der beiden Trumpfkarten sollte im Finale stechen?

Die Aufholjagd von Farfus

Der Unfall von Engel und van der Linde löste die zweite Gelbphase im Quali-Rennen aus. Beim Restart in Runde 9 konnte Marciello den Platz an der Sonne gegen Porsche verteidigen. „Zu dem Zeitpunkt haben wir es aber auch noch nicht richtig probiert, denn wir wollten im Quali-Rennen das Risiko gering halten, um beim Hauptrennen am Sonntag zu attackieren“, so Earl Bamber.

Im Finalrennen lag Farfus beim Restart für wenige Meter auf Platz 3 – aber für mehr Gefahr war der BMW M6 GT3 in Macau nicht gut genug.

Hinter dem Spitzentrio gab es jedoch eine Entwicklung, die den Führenden noch Sorgen bereiten konnte: Schnitzer-BMW-Pilot Augusto Farfus hatte sich mit intelligenter Fahrt vom 14. Startplatz auf Position 5 nach vorne gehandelt und konnte beim Restart auch Christopher Haase im Phoenix-Racing-Audi R8 überholen. Damit lag der Brasilianer auf Platz 4. Zwar hatte der BMW M6 GT3 nicht den Speed von Mercedes und Porsche, aber er hatte eine gute Topspeed und eine sehr gute Beschleunigung, was er im schnellen ersten Sektor für einen

Überholversuch nutzen konnte. Kurze Rückblende: Im letzten Jahr hatte Farfus den GT3 Weltcup vom zweiten Startplatz aus gewonnen. Damals knackte er den Polesitter Marciello und konnte seine Position bis ins Ziel verteidigen – obwohl die hinter ihm liegenden Autos hätten schneller fahren können.

Natürlich keimte bei BMW nach dem vierten Platz von Farfus im Quali-Rennen so etwas wie Hoffnung auf: „Wir haben das Setup extra noch einmal für die beiden schnellen Sektoren optimiert, denn Topspeed und Beschleunigung sind unsere beiden besten Waffen“, erklärte Farfus am Sonntagmorgen vor dem Start zum Hauptrennen.

Für Mercedes und Porsche war der BMW eine ernste Bedrohung: „Wenn Augusto Farfus beim Start ein oder zwei Plätze gutmacht und dann noch ein weiterer Restart wegen einer Gelbphase dazukommt, dann könnte das für uns zu einem Problem werden“, fürchtete auch Porsche-Pilot Earl Bamber.

Mercedes-Pilot Maro Engel gehörte in Macau zu den Topfavoriten – bis zu seinem spektakulären Abflug nach Feindkontakt mit Audi-Pilot Kelvin van der Linde



MOTORSPORT IMAGES

Nachdem Audi schon im Qualifying mit Dries Vanthoor sein bestes Pferd eingebüßt hatte, rettete Phoenix-Pilot Christopher Haase mit zwei fünften Plätzen die Ehre der Ingolstädter. Haase fand erwartungsgemäß keinen Weg vorbei an Augusto Farfus, der im kurvigen und winkligen Teil der Strecke die Gegner aufhielt, auf den Geraden aber unangreifbar war – weswegen sich in seinem Rückspiegel ein ellenlanger Rückstau an drängelnden Fahrern bildete.

Marciello ohne Fehler

Bei Porsche hatte man sich geschworen, alles zu geben, um endlich den ersten Weltcup-Sieg in Macau zu holen. Durch einen besseren Start übernahm Vanthoor im Hauptrennen den zweiten Platz von Teamkollege Bamber. Zusammen verhinderte man auch einen möglichen Durchbruchversuch von Farfus. Danach hatte man nur noch ein Ziel: Marciello.

Doch der Italiener zog seine Show abgebrüht durch. „Wir hatten in den flüssigen Passagen einen Vorteil“, so Mercedes-Kundensportleiter Stefan Wendt. Im vierten Sektor beim Herausbeschleunigen aus der Melco-Haarnadel und auch in Fisherman's Bend konnte Marciello die Porsche auf Distanz halten. „Mir war schon

vor dem Rennen klar: Wenn ich keine Fehler mache, dann gewinne ich“, hielt Marciello fest.

Nachdem der Italiener die Startphase erfolgreich gemanagt hatte, musste er nur noch zwei Mal kurz die Luft anhalten: Beim Restart nach der einzigen Gelbphase, die durch einen Abflug von Kévin Estre ausgelöst wurde, fuhr ihm Vanthoor beim Anbremsen der Lisboa-Kurve leicht aufs Heck, doch das blieb ohne Konsequenzen. Nachdem Vanthoor sein Pulver verschossen hatte, übernahm Earl Bamber den Schlussangriff: Er markierte in der vorletzten Runde die absolute Bestzeit, im letzten Umlauf titschte er Marciello in der Melco-Haarnadel kurz an. „Das war Absicht, ich wollte ihn aber nicht umdrehen, sondern hoffte, dass er durch den Quersteher schlechter aus der Kurve kommt und ich so noch einmal eine Chance bekomme.“ Da der Angriff fehlschlug, gab Bamber den zweiten Platz wieder an Vanthoor zurück.

„Wir haben es versucht, aber Marciello hat keine Fehler gemacht“, so Porsche-Projektleiter Golz. Porsche-Sportchef Fritz Enzinger lieferte das passende Schlusswort: „Leider hat es mit dem Sieg nicht geklappt. Aber wir kommen 2020 wieder, denn wir haben mit Macau noch eine offene Rechnung!“ ■

KOMMENTAR

WAS MACAU BRAUCHT

Macau ist der beste Platz der Welt, um herauszufinden, wer der beste Fahrer in einem GT3-Auto ist. Das sehen die Piloten so, auch die Hersteller. Das Problem sind weder die Strecke noch die Unfälle. Um diese Jahreszeit ist Macau alternativlos, dazu hat der Event Historie, eine gewisse Exotik und ein begeisterungsfähiges Publikum. Bezogen auf das GT-Rennen gibt es nur ein Problem: Das „Welt“-Finale ist ein deutscher Auswärtslauf. 2018 war wenigstens noch Nissan da, 2019 standen nur Autos von deutschen GT-Herstellern am Start. Es ist ein Witz, dass keine japanische Marke in Macau antritt. GT-Promoter Stéphane Ratel muss schnell einen Kniff finden, wie man mehr Hersteller dazu bringt (oder zwingt), in Macau zu fahren. Denn Macau ist das globale GT3-Schaufenster.



Marcus Schurig
Redakteur

Während im Quali-Rennen zwölf Runden absolviert werden mussten, ging das Hauptrennen am Sonntag wie gewohnt über 18 Runden. Dem GruppeM-Team war klar, was ihnen bevorstand: „Wir brauchen einen absolut fehlerfreien Job von Marciello, um hier zu siegen“, so Ingenieur Alex Zochling. „Die Porsche sind schnell und haben einen großen Vorteil auf der Bremse, erstens weil der Elfer einen Heckmotor hat, zweitens weil sie 80 Kilo weniger wiegen als unsere Autos. Und der BMW kann mit Glück auch eine Rolle spielen.“

Audi hing hinter Farfus fest

Das BMW-Szenario trat nicht ein: Farfus schaffte es immerhin, den vierten Platz zu verteidigen, und wertete das als Erfolg: „Ohne den Ausfall der zwei Mercedes und der zwei Audi wäre ich wohl bestenfalls Achter geworden.“ Im Hauptrennen lag Farfus beim Restart nach der einzigen Gelbphase für wenige Meter kurz auf Platz 3 – für mehr Gefahr war BMW in Macau nicht gut genug.

FIA-GT3-WELTCUP-FINALE IN MACAU

Länge der Strecke: 6,120 Kilometer; **Renndistanz Qualifikations-Rennen:** 12 Runden = 73,440 Kilometer; **Renndistanz Hauptrennen:** 18 Runden = 110,160 Kilometer; **Pole-Position:** Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3 (#999), 2:15,669 min; **Schnellste Rennrunde:** Earl Bamber, Porsche 911 GT3 R (#98), 2:17,182 min

FIA-GT3-WELTCUP MACAU – QUALIFYING-RENNEN

1.	#999	Raffaele Marciello	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	33.05,753 min
2.	#98	Earl Bamber	Rowe Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 0,866 s
3.	#99	Laurens Vanthoor	Rowe Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 1,538 s
4.	#42	Augusto Farfus	Schnitzer Motorsport-BMW M6 GT3	+ 8,744 s
5.	#5	Christopher Haase	Phoenix Racing-Audi R8 LMS	+ 9,521 s
6.	#911	Alexandre Imperatori	Absolute Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 10,377 s
7.	#10	Charles Weerts	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 11,446 s
8.	#912	Kévin Estre	Absolute Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 11,720 s
9.	#91	Joel Eriksson	Fist Team AAI-BMW M6 GT3	+ 14,824 s
10.	#7	Adderly Fong	Zun Motorsport-Mercedes AMG GT3	+ 15,334 s

FIA-GT3-WELTCUP MACAU – HAUPTRENNEN

1.	#999	Raffaele Marciello	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	45.14,442 min
2.	#99	Laurens Vanthoor	Rowe Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 3,818 s
3.	#98	Earl Bamber	Rowe Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 4,700 s
4.	#42	Augusto Farfus	Schnitzer Motorsport-BMW M6 GT3	+ 23,618 s
5.	#5	Christopher Haase	Phoenix Racing-Audi R8 LMS	+ 24,268 s
6.	#77	Edoardo Mortara	Craft Bamboo Racing-Mercedes AMG GT3	+ 25,063 s
7.	#91	Joel Eriksson	Fist Team AAI-BMW M6 GT3	+ 25,978 s
8.	#25	Dries Vanthoor	WRT Team-Audi R8 LMS	+ 26,573 s
9.	#888	Maro Engel	GruppeM Racing-Mercedes AMG GT3	+ 27,170 s
10.	#31	Kelvin van der Linde	Rutronik Team-Audi R8 LMS	+ 28,585 s

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Neue Verhandlungen zur Prototypen-Topklasse

Nach Peugeot jetzt DPI?

Der französische PSA-Konzern hat letzte Woche seiner Sportabteilung das Go für die Entwicklung eines Prototypen nach dem neuen Hypercar-Reglement erteilt. Trotzdem intensiviert der WM-Ausrichter ACO seine Bemühungen, einen Deal mit der IMSA-Serie für eine gemeinsame Plattform voranzutreiben.

Von: **Marcus Schurig**



MOTORSPORT IMAGES

Peugeot fuhr von 2007 bis 2011 in der LMP1 und siegte 2009 in Le Mans

Der vergangene Mittwoch war seit langer Zeit mal wieder ein richtig guter Tag für die WEC-Macher: Der französische PSA-Konzern verkündete, dass die Ampel für den Bau eines Prototypen nach dem Hypercar-Reglement auf Grün steht. Die Ankündigung kam unvermittelt und ohne große Vorwarnung, selbst viele ACO-Manager waren überrascht. Der einzige

kleine Haken an der Geschichte: Der Einstieg erfolgt frühestens zum Start der Saison 2022/23 – also erst in knapp drei Jahren.

Trotzdem sorgt die überraschende Ankündigung für eine gewisse Beruhigung rund um die neue Topklasse der WEC. Aktuell haben sich nur Toyota und Aston Martin zu einem Einstieg bekannt, mit Peugeot ist jetzt im-

merhin mittelfristig ein dritter Hersteller in Sicht. „Wir freuen uns über die Zusage und hoffen natürlich, dass andere Hersteller dies als positives Zeichen werten und sich selbst noch mal mit dem Hypercar-Reglement beschäftigen“, so WM-Chef Gérard Neveu.

Der Franzose weiß aber auch, dass die Topklasse immer noch auf wackligen Beinen steht, zum

Beispiel für den Fall, dass ein No-Deal-Brexit Fragezeichen hinter einem Aston-Martin-Einstieg aufwerfen sollte.

Eine Sensation ist die Peugeot-Zusage nicht: Wie bereits mehrfach in Motorsport aktuell berichtet, geisterte seit dem Le-Mans-Rennwochenende das Gerücht im Fahrerlager herum, dass sich Peugeot mit Oreca und dem Rebellion-Team zusammenschließen könnte, um ein Hypercar-Programm aufzugleisen. Über solche Details will Peugeot aber erst Anfang 2020 neue Auskünfte erteilen.

Der Zutritt von Peugeot hält den ACO nicht davon ab, sich weiter um eine Einigung mit der IMSA-Serie zu bemühen. Am letzten Donnerstag flog eine große ACO-Delegation zu einem Meeting mit den IMSA-Bossen nach Miami. Angeblich soll es eine deutliche Annäherung gegeben haben, um eine technische Verzahnung der beiden Plattformen Hypercars und DPI herzustellen. Das könnte bei Ford, Porsche und Ferrari zu einer Neubewertung (siehe unten) führen. ■

GT3-Sport: Der Kampf um das neue Reglement

GT3-Reform: Rudert die FIA zurück?

Seit Dezember 2018 hat die FIA drei Vorschläge für eine Reform des GT3-Technikreglements vorgelegt, die aber bei den Herstellern auf wenig Gegenliebe trafen. Jetzt kommt offenbar neue Bewegung in die verfahren Situation.

Ein Herstellervertreter verlegte in Macau das Ringen mit der Weltmotorsportbehörde FIA über ein neues GT3-Reglement für die nächste Homologationsperiode ab 2022 mit dem Bohren dicker Bretter. „Aber wir machen jetzt Fortschritte“, hieß es.

Bisher konnten wir in dieser Sache zumeist nur über Rück-

schritte und Zerwürfnisse berichten. Der dritte FIA-Vorschlag vom Juli 2019 sah vor, alle bisher genehmigten technischen Sondergenehmigungen (Waiver) im GT3-Sport als Basis für ein neues Reglement zu nutzen. Damit wäre die GT3-Klasse technisch viel extremer geworden, da man zum Beispiel die Rahmenkonstruktionen vor und hinter der Fahrgastzelle durch Prototypenteile hätte ersetzen können. Ähnlich absurde Freiheiten sollten beim Motor Einzug halten, was zu einer deutlichen Verteuerung in der GT3-Klasse geführt hätte.

Diese Ansätze sind offenbar komplett vom Tisch. Noch ist aber nicht geklärt, wie das Delta zwischen den Plattform-Modellen (z. B. BMW M6) und den zweisitzigen Sportwagen gekittet werden soll. ■ MCS

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Die Zukunft der Prototypen-Topklasse

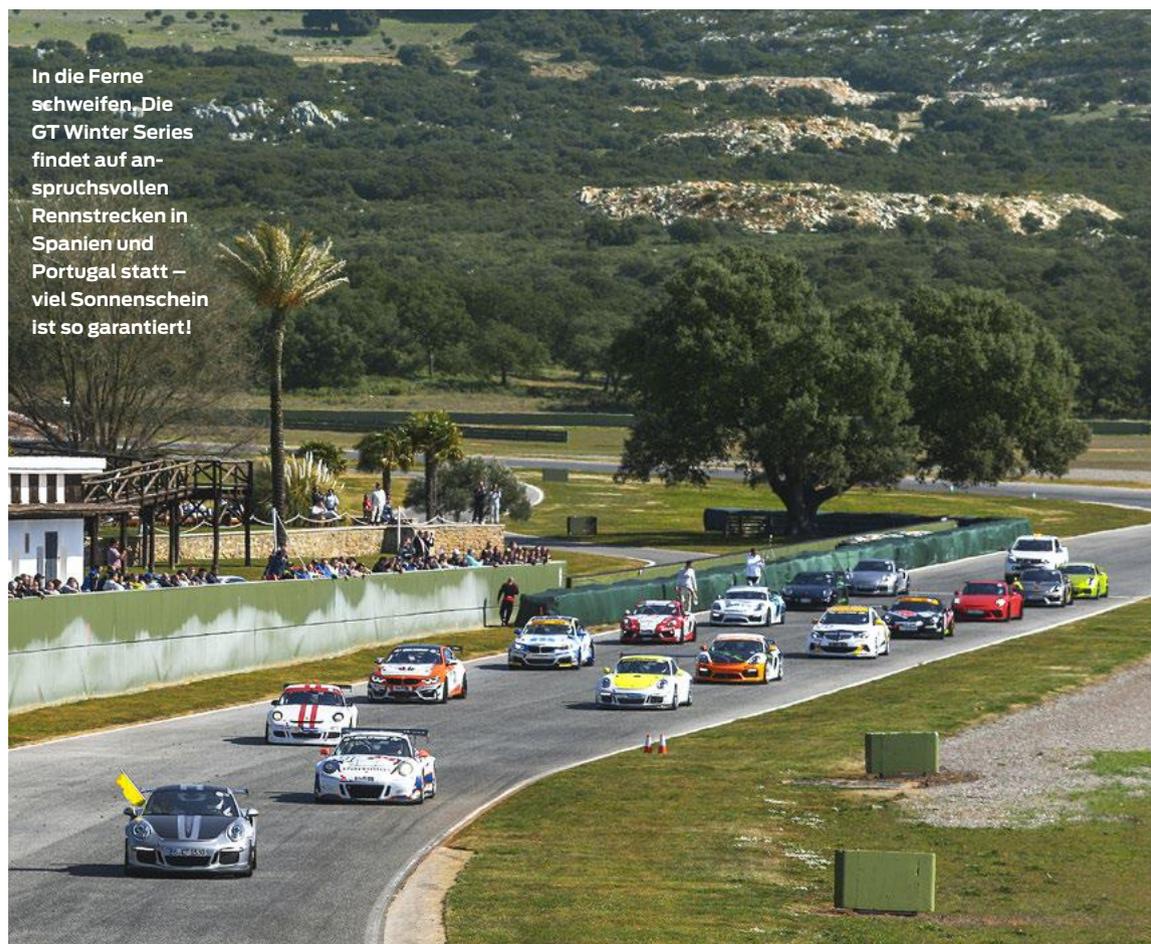
Hersteller erhöhen den Zeitdruck

Eine Einigung zwischen WEC und IMSA bezüglich der Topklassen DPI und Hypercar würde bei drei Herstellern Interesse generieren. Allerdings müssen die notwendigen Voraussetzungen dafür schnell geschaffen werden – der Zeitdruck ist hoch.

Aktuell lassen sich all jene Hersteller, die ein Interesse an einer bezahlbaren Prototypen-Klasse haben, noch nicht in die Karten schauen. Immerhin sind die Kandidaten bekannt: Ford baut nur dann ein DPI-Auto, wenn sie das gleiche Auto in Le Mans einsetzen können. Porsche und Ferrari sind in einer ähnlichen Lage: Beide

Hersteller sehen die Zukunft der GTE-Klasse kritisch. Neue Hersteller sind nicht in Sicht, die Kosten sind hoch, gleichzeitig gibt es eine rationale nicht zu begründende Doppelung im GT-Bereich mit GTE und GT3.

Wenn die GTE-Klasse unter Druck kommt, brauchen Ferrari und Porsche einen Plan B. Wenn zeitnah eine Einigung beim Hybrid-Powertrain für die Topklasse zustande käme und man damit IMSA und WEC bespielen könnte, wäre das für beide Marken eine verlockende Perspektive: Die Entwicklung wäre kaum teurer als bei einem GTE-Auto – mit dem fundamentalen Unterschied, dass man mit dem Prototyp um Gesamtsiege fährt. „Wir brauchen bis Ende Januar Entscheidungen“, so ein Herstellervertreter in Macau. ■ MCS



In die Ferne
schweifen, Die
GT Winter Series
findet auf an-
spruchsvollen
Rennstrecken in
Spanien und
Portugal statt –
viel Sonnenschein
ist so garantiert!

GT WINTER SERIES

Sonne im Herzen

In Mitteleuropa verstummen die Rennmotoren im Winter für sechs Monate. Das könnte sich jetzt ändern – mit der neuen GT Winter Series.

Von: **Marcus Schurig**

Der Winter ist die tote Zeit im Motorsport, zumindest hier in Deutschland: Zwischen Oktober und März passiert wenig bis gar nichts. Der ehemalige Rennfahrer und Instruktor Markus Gedlich will das jetzt ändern. Und er weiß auch wie, denn er veranstaltet mit seiner Firma Gedlich Racing seit über zehn Jahren eine sehr etablierte und beliebte Trackday-Reihe, die den mitteleuropäischen Winter ausbootet, in dem man auf die

Schönwetter-Region in Südeuropa ausweicht. Die sechs Events der Ascari-Trackdayserie Endless Summer werden nun um die GT Winter Series im Winter 2019/2020 ergänzt.

Die Idee: Viele Rennteams buchen die populären Trackdays für Testfahrten oder die Rennvorbereitung. Wer schon mal den Weg nach Südeuropa auf sich genommen hat, kann ja die Events auch gleich dazu nutzen, um Rennen zu fahren – denn Rennen sind bekanntlich durch Testfahrten allein niemals zu ersetzen. Geplant sind für das Debüt der GT Winter Series sechs Veranstaltungen in Spanien und Portugal, die im Zeitraum zwischen Mitte Dezember und Anfang März auf vier verschiedenen Strecken stattfinden.

Sonnenschein und optimale äußere Voraussetzungen sind da-

mit schon mal garantiert. Die neue Serie wendet sich sowohl an Teams, die ihre Rennfahrzeuge im Winter vermieten wollen, wie auch an ein breites Spektrum von Piloten – vom Einsteiger über den Amateur bis zum Profi-Rennfahrer.

Sprint und Langstrecke im Mix

Zwei Rennen finden auf der Ascari-Piste statt, die restlichen Events in Portimão, Aragón sowie auf den 9,2 Kilometern der spektakulären brandneuen Strecke Circuito Iberia. Bei allen Events finden jeweils zwei Sprintrennen sowie ein Langstreckenrennen statt, wobei Punkte in den Wertungsklassen ebenso vergeben werden wie für die Gesamtwertung und die Meisterschaft. Teilnehmer benötigen eine nationale A-Lizenz und können sich über die Rennteilnahme auch für die

internationale C-Lizenz qualifizieren.

Wer neben den Rennen noch das Trackday-Paket bucht, erhält obendrein zwölf Stunden zusätzliche Fahrzeit pro Event. Das Nenngeld liegt pro Renn-Event mit den zwei 25-minütigen Sprintrennen und der Langstreckenwertung, die aus einem 50-minütigen Rennen mit Pflichtboxenstopp besteht, bei 750 Euro. Für die volle Saison fällt eine Einschreibgebühr von 3750 Euro an.

Mitfahren können fast alle Fahrzeugtypen und Autogattungen: vom klassischen Oldtimer über Youngtimer bis hin zu aktuellen GT-Rennwagen wie GT3, GT2 oder GT4. Die Markenpokal-Rennwagen von Porsche, Ferrari, Lamborghini sowie Radical sind ebenfalls startberechtigt, dazu die seriennahen V-Klassen aus der VLN, TCR-Fahrzeuge, Markenpokalflyter wie BMW M240i und Serien-Straßensportwagen, die allerdings über die Rennsport-Basisausrüstung wie Käfig, Sechspunktgurte und Feuerlöscher verfügen müssen. Der Vielfalt sind somit also fast keine Grenzen gesetzt. Für die Sieger gibt es jeweils lukrative Sachpreise, am Ende der Saison findet dazu eine große Meisterfeier an einer besonderen Location statt.

Der Winter als zweite Saison

Geht es nach Markus Gedlich, soll sich so die Nebensaison in Zukunft zu einer zweiten Hauptsaison für Teams und Fahrer entwickeln. Dazu kann das Team von Gedlich auch die komplette Reise sowie Fahrzeugtransporte organisieren oder Fahrerplätze vermitteln.

Der Terminkalender für die GT Winter Series 2019/20 sieht wie folgt aus:

- 14./15. Dezember: Ascari/E
- 20./21. Januar: Circuito Iberia/E
- 29./30. Januar: Autódromo Portimão/P
- 18./19. Februar: Circuito Iberia/E
- 29. Februar/1. März: Ascari/E
- 4./5. März: Motorland Aragón/E

Weitere Informationen zur neuen GT-Winter-Rennserie von Gedlich Racing finden sie auf der Webseite: <https://www.gt-winter-series.com/>

Alle Details zu den Trackday-Veranstaltungen in Spanien sind auf dieser Seite zu finden: <https://gedlich-racing.com/endless-summer-ascari/> ■



Ende mit Schrecken



Die Situation an der australischen Ostküste spitzte sich immer weiter zu. Zwei Tage vor dem finalen WM-Lauf folgte, was folgen musste: Aufgrund verheerender Buschbrände wurde die Rallye Australien abgesagt. Die Teams reisten unverrichteter Dinge wieder ab. Zuvor versuchten sie, der betroffenen Bevölkerung beizustehen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nicht nur Ott Tänak war top motiviert. Ein letztes Mal sollte der frischgebackenen Weltmeister im Toyota Yaris WRC Platz nehmen und wollte sich dabei von seiner besten Seite zeigen. Doch statt eines sportlich heißen Abschieds erwartete die Rallye-WM an der australischen Ostküste eine Feuerhölle. Verheerende Buschbrände hatten die Bundesstaaten Queensland und

New South Wales fest im Griff. Am Wochenende vor dem finalen WM-Lauf sagten die Organisatoren die nationale Rallye ab und präsentierten für die weltweite Topliga einen verkürzten Zeitplan. Gefahren würde nur noch auf vier Strecken, und diese sollten mehrfach genutzt werden. Die Gesamtlänge aller Wertungsprüfungen werde von 324,53 auf 94,37 Kilometer in und um das Rallyezentrum Coffs Harbour verkürzt.

Schwarzer Dienstag

Dabei schien eine Absage schon zu diesem Zeitpunkt unvermeidlich. „Für Dienstag sind 30 Grad vorhergesagt. Wir werden diesen kritischen Tag abwarten und dann gemeinsam mit der Regionalverwaltung entscheiden, was wir machen“, erklärte Streckenchef Brian Everitt, während sich die Lage weiter zuspitzte. Rund 80 Buschfeuer wüteten an der Ostküste, über die Hälfte davon waren außer Kontrolle. Eine Million Hektar, das entspricht der Hälfte von Hessen, brannte. Mindestens vier Tote und rund 50 Verletzte waren zu beklagen,

mehrere Menschen vermisst. Rund 200 Häuser wurden zerstört, doppelt so viele beschädigt. Rauchwolken verdunkelten den Himmel über dem Rallyezentrum in Coffs Harbour, mitunter regnete es Asche. Der Zutritt zum Servicepark wurde verboten, unter anderem das Hotel der Citroën-Mechaniker evakuiert. Mittlerweile haben die Behörden für den Bundesstaat New South Wales den Notstand ausgerufen. 600 Schulen blieben geschlossen.

Aus allen Landesteilen wurden die Feuerwehren an der Ostküste zusammengezogen. Löschflugzeuge flogen Dauereinsätze und warfen zur Prävention Löschpulver auch auf Häuser am Stadtrand von Sydney, wo sich die Feuer bis auf 15 Kilometer näherten.

Daraufhin reagierten auch die Veranstalter der Rallye Australien und sagten 24 Stunden nach Veröffentlichung der verkürzten Veranstaltung das geplante Finale der Rallye-WM ab. „In Anbe-



Die Fahrer begutachten in der Feuerwehr-Leitzentrale die Karte



Ab Mittwoch war der Servicepark wegen möglicher Rauchvergiftungen auch für die Teams geschlossen

„Die Absage war die einzige Möglichkeit, denn es geht um die Sicherheit aller. Unsere Gedanken sind bei den von den Bränden betroffenen Menschen.“

Rallye-Chef
Andrew Papadopoulos

sondere bei den Menschen, die durch die Brände Angehörige, Existenzgrundlagen und Häuser verloren haben. Wir danken der Rallye-WM-Familie für ihr Verständnis und ihre Unterstützung.“

Schreiben für Spenden

Die Teams versuchten auf unterschiedlichste Weise, den örtlichen Kräften beizustehen. Zum einen übergaben sie den Hilfsorganisationen die für das Wochenende gebunkerten Lebensmittel und verteilten diese an Hilfsbedürftige und die im Dauereinsatz befindlichen Helfer. Einige Werksfahrer und ihre Copiloten besuchten die Leitstelle der regionalen Feuerwehr. Zudem spendeten die Teams reihenweise Overalls, Handschule und Caps, um diese für einen guten Zweck zu versteigern. Bei einer spontan organisierten Autogrammsession signierten sie auch zahlreiche Poster, Shirts und Kappen der Rallye Australien. Gemeinsam mit Rallyeleiter Papadopoulos überreichten einige Piloten im Namen der Aktiven dem australischen Roten Kreuz einen Scheck über 11 000 Dollar für Soforthilfe.

Während zahlreiche Teammitglieder mangels Umbuchmöglichkeiten übers Wochen-

ende in Australien blieben, reiste das Groß der Fahrer und Teamchefs noch vor dem Wochenende wieder ab. Die Verbundenheit mit der betroffenen Region scheint dennoch groß. Kaum in Europa angekommen, spendete Sébastien Ogier 10 000 Dollar an die australische Wildtier-Rettungsorganisation WIRES, die unter anderem den wild lebenden Koalas und Kängurus zugute kommen. Die Leiterin eines Naturschutzgebietes südlich von

Coffs Harbour schätzt, dass mindestens die Hälfte der Tiere ums Leben gekommen ist.

Wie sich die Buschfeuer auf das Leben in und um Coffs Harbour auswirkt, werden die WM-Piloten wohl nicht mehr erleben. Steht die Rallye Australien wie geplant 2021 wieder im WM-Kalender, soll sie ihre Zelte woanders aufschlagen. Favorisiert wird Perth an der Westküste, wo die Topliga zwischen 1989 und 2005 bereits 16 Mal gastierte. ■



Im Südwesten von Coffs Harbour wüteten heftige Brände

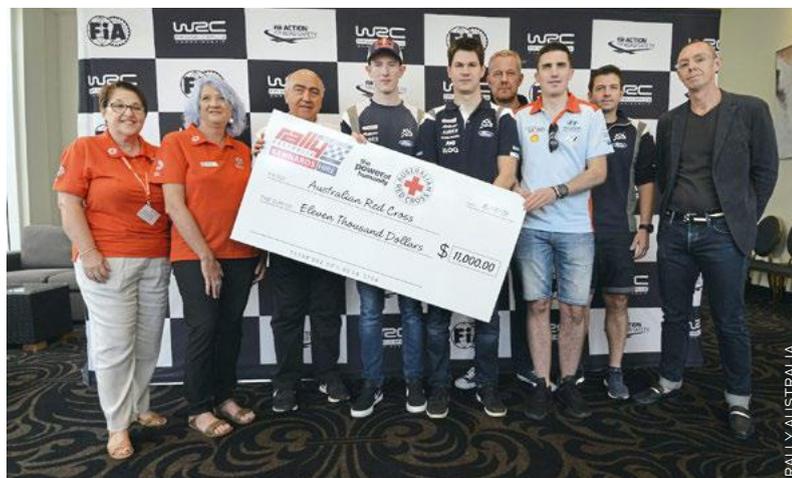


Katastrophenroutine: Hinter jedem Rallyeauto ein Feuerlöscher

tracht des Wohls und der Sicherheit aller an dieser Veranstaltung Beteiligten und natürlich der breiten Öffentlichkeit ist es nicht angebracht, die Rallye durchzuführen. Die Absage der Rallye Australien ist für uns die einzige Möglichkeit, denn es geht um die Sicherheit von mehr als 1000 Menschen, die als Offizielle, Teilnehmer oder Helfer dabei sind“, sagte Rallye-Chef Andrew Papadopoulos. „Unsere Gedanken sind bei der Bevölkerung, insbe-



Für einen guten Zweck signierten die Stars Poster und andere Devotionalien



Die Teams sammelten Spenden: 11 000 Pfund für das Rote Kreuz

Portugal 2001: Auf der iberischen Halbinsel schüttet es so sehr, dass selbst Traktoren nicht mehr durchkommen

Höhere Gewalten

Vorige Woche in Australien war erstmals Feuer der Grund für eine Rallye-Absage. In der 47-jährigen Geschichte der Weltmeisterschaft war sonst meist eher Wasser ein Problem, manchmal aber auch Benzin oder Politik.

Von: **Markus Stier**

Gemessen daran, dass Rallyes nicht selten ein Territorium von mehreren Hundert Quadratkilometern berühren, ist es nicht verwunderlich, dass Wetterextreme den Radius einschränken oder ganze Veranstaltungen bedrohen. Erstaunlich ist eher, wie wenige Rallyes in knapp fünf Jahrzehnten abgesagt werden mussten.

Bei steigenden Durchschnittstemperaturen in Värmland stand die Rallye Schweden in diesem Jahrtausend schon drei Mal kurz vor der Absage, gestrichen wurde sie wegen andauerndem Tauwetter nur einmal im Jahr 1990. Die schwersten Regenfälle seit 60 Jahren, bröckelnde Brücken und fortgeschwemmte Straßen waren 2016 nur die vorgeschobenen Gründe für die Absage der Rallye China. Mit einigen Kürzungen hätte die Rallye durchaus stattfinden können, sie scheiterte am Ende an einer unsoliden Finanzierung und fehlendem politischen Rückhalt.

Immer wieder Politik

Apropos Politik: 1982 fiel die Rallye Codasur in Argentinien durch den Rost, weil die Welt gerade durch den Falkland-Krieg zwischen Argentinien und Großbritannien anderweitig beschäftigt

war. Die Rallye Indonesien war 1996 und '97 zwei Mal Teil des Kalenders, 1998 war nach einem Regimewechsel im Inselstaat Schluss. Einmalig ist der Ausfall der Rallye Frankreich im Elsass im Herbst 2015. Grund: mangelnde Motivation. Ein halbes Jahr vorher fiel der Region plötzlich ein, dass man ohne Lokalheld Sébastien Loeb keine Lust zur Finanzierung mehr hat. Der französische Verband gab das WM-Prädikat zurück. Die FIA nominierte spontan den EM-Lauf auf Korsika nach.

Die häufigsten Bedrohungen kommen von Wetterkapriolen, die aber selten zu kompletten Absagen führen. 2001 ersoff die Rallye Portugal im Regen, selbst Traktoren zur Bergung der Autos kamen nicht mehr durch. Vier Prüfungen wurden gestrichen. Böse zusammengestaucht wurde die Rallye Großbritannien 2008.

In Wales hatte es überraschend geschneit. Alleinausrüster Pirelli hatte den Regeln entsprechend ordnungsgemäß nur zwei Schotterreifentypen im Sortiment. Die erste Etappe wurde auf 50 WP-Kilometer zusammengestrichen.

Sturm und Benzin

Das ist nichts gegen die Rallye Argentinien 2007, wo die WM-Stars zum Auftakt eine Prüfung im River-Plate-Stadion in Buenos Aires absolvierten, wegen eines schweren Sturms aber nicht zum eigentlichen Rallyezentrum ins 700 Kilometer entfernte Villa Carlos Paz zurückfliegen konnten. Mangels Akteuren wurde die erste Etappe komplett gestrichen. Und trotzdem: Das alles ist Kinderkram gegen die WM-Saison 1974, als sechs von 13 Rallyes komplett ausfielen. Hauptgrund war die im Herbst 1973 ausgebrochene Ölkrise. ■



China 2016: Weggebrochene Straßen und geplatze Träume



Großbritannien 2008: Wales hat Schnee, Pirelli nur Schotterreifen



Kampflos und verdient

ROESLER

Die Absage der Rallye Australiens erspart dem Hyundai-Team das große Zittern auf der Ziellinie. Der am Ende kampflos errungene Markentitel geht trotzdem völlig verdient nach Korea.

Von: **Markus Stier**

Der 11. November 2019 ist in der Rallye-WM-Historie ein geschichtsträchtiges Datum, obwohl sich an diesem Tag kein Rad drehte. Aber als der Veranstalter der Rallye Australien verkündet, dass die Strecke des letzten WM-Laufes von rund 350 auf 94 Kilometer gekürzt wird, ist Hyundai praktisch Weltmeister. Verfolger Toyota kann einen Rückstand von 18 Punkten nicht aufholen, wenn



Der lange Weg zum Titel

1998: WM-Einstieg in die Formel 2 mit Coupé Kitcar
2000: Debüt Accent-WRC
2001: Platz 4 in GB
2003: WM-Ausstieg
2014: Rückkehr mit i20 WRC
2014: 1. Sieg in Deutschland
2016: 2 Siege mit viertürigem New Generation-i20
2017: i20 Coupé, 4 Siege
2018: 3 Siege
2019: Marken-Weltmeister

nach der Verkürzung nur noch ein Drittel der Punkte vergeben werden. Als die Rallye einen Tag später komplett abgesagt wird, ist es offiziell: Erstmals in der Automobilsportgeschichte hat ein koreanischer Hersteller einen offiziellen Weltmeistertitel gewonnen.

Es war ein langer Weg, der 1998 mit einem untermotorisierten Coupé Kitcar in der Formel-2-WM für Fronttriebler und dem Auftrag für den Bau eines World Rally Cars auf Basis des Accent durch den englischen Tuner Motorsport Developments begann.

Zu viel Konkurrenz

In den goldenen Zeiten der WRC-Ära mit sechs Werksteams kamen die Neulinge unter die Räder. Zwei vierte Plätze sind in dreieinhalb Jahren die einzige Ausbeute. Wegen finanzieller Unstimmigkeiten mit MSD zieht Seoul vor Saisonende die Not-

Hyundai hat die bessere Mannschaftsleistung gebracht und die Schwächen des Autos abgestellt, was Toyota nicht gelungen ist.

bremse und nimmt eine FIA-Strafe von 250 000 Dollar in Kauf. Die Summe ist noch gnädig, weil Korea den Aufbau einer eigenen Sportabteilung in Rüsselsheim ankündigt und eine Rückkehr 2006, beides wird nie realisiert.

Erst 2014 wird eine Motorsport GmbH in Alzenau aufgebaut, die erst ein Jahr später vollständig ausgerüstet und bemannt ist. Insofern kommt der erste Sieg in Deutschland durch Thierry Neuville im selben Sommer

überraschend früh. Dem i20 fehlt es an Federweg, das viertürige Auto nach dem Modellwechsel 2016 ist noch nicht der große Wurf. Erst mit dem 2017 verspätet homologierten i20 Coupé kämpft man 2018 endlich um den ersehnten Titel, der schon unter Teamchef Michel Nandan eingefahren worden wäre, hätte Neuville nicht in Monte Carlo und Schweden in Führung liegend das Auto rausgesetzt.

Vier Siege reichen

So muss der gutmütige Franzose zum Jahresende dem energischen Italiener Andrea Adamo weichen, der mit seinen Ingenieuren sukzessive die Defizite des Sportgerätes abstellt, was Kontrahent Toyota nicht gelingt. Und so verlieren die Japaner den Titel trotz sechs Siegen an Hyundai (vier Siege), nicht zuletzt weil die Fahrer in Blau sich als zuverlässiger erweisen. ■



ROESLER

Neuville: Bester Punktelieferant



ROESLER

Teamchef Adamo: Erst Zuckerbrot und Peitsche, am Ende Pulle



Rallye-WM

Warten auf Ogier

Toyota-Teamchef Mäkinen wünscht sich Ogier und Evans wieder als Teamkollegen

MCKLEIN

In der Rallye-WM werden eher stündlich als täglich neue Fahrerwechsel kolportiert – auch weil bei Citroën keiner einen vorzeitigen Ausstieg dementiert.

Von: **Reiner Kuhn**

Hyundai ist außen vor, die Cockpits sind verteilt. Mit der Verpflichtung von Ott Tänak und einem bis Ende 2020

gesicherten Thierry Neuville brachte man in Alzenau aber für alle anderen die Steine ins Rollen.

Noch in Spanien lobte M-Sports Teamchef Richard Millner die Loyalität seiner Fahrer und schickte Elfyn Evans und Teemu Suninen auf dem Weg nach Down Under – zuvor noch zur Streckenbesichtigung nach Japan, wo im kommenden Jahr das WM-Finale ausgetragen wird. Dumm nur, dass Evans zuvor das Toyota-Team in Finnland besucht hatte – und sich dort wohl mit

Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen handelseinig wurde. „Noch ist nichts unterschrieben“, sagt der Finne, aber offensichtlich ist man sich einig. Bei M-Sport hat man sich intern schon von dem Waliser verabschiedet. Mäkinen schraubt unterdessen weiter an Ogier. Heißt, auch der Sitz von Kris Meeke wackelt plötzlich wieder, denn Toptalent Kalle Rovannerä hat sich bereits von Skoda verabschiedet und soll ebenso kommende Woche als Toyota-Neuzugang verkündet werden.

Noch verwirrender ist die Lage bei Citroën. Die Verantwortlichen sind auf Tauchstation, Fragen zum kolportierten Ausstieg oder einem Ogier-Wechsel zu Toyota blieben bis Redaktionsschluss unbeantwortet. Am Freitag sorgte PSA-Sportchef Jean-Marc Finot für Fragen statt Antworten: „Es gibt tatsächlich Diskussionen mit Sébastien Ogier über seine Teilnahme im Jahr 2020. In diesem Stadium sind weitere Gedankenspiele Spekulation.“ Ogier hält sich ebenfalls bedeckt: „Alles ist offen. Aber klar, ich spreche auch mit Tommi Mäkinen oder Malcolm Wilson, das habe ich immer getan.“ Die Rückkehr seines Lieblingsfahrers schließt Wilson indes mangels ausreichenden Budgets aus, aber auch Meeke und Latvala sind in Cumbria kein Thema. ■



Einig: Rovannerä und Mäkinen

KUHN

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rallye W4 (Waldviertel)

Neubauer schnappt sich den Titel

Bruder Simon springt in die Bresche und siegt, nachdem ÖRM-Tabellenführer Julian Wagner seinen Skoda in Führung liegend mit Getriebeschaden abstellen muss. Dumm nur, dass Hermann Neubauer Platz 2 zum Meistertitel reicht.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach Tag 1 ist Julian Wagners Welt noch in Ordnung. Der 24-jährige Tabellenführer führt beim finalen Lauf zur Österreichischen Rallye Meisterschaft (ÖRM) das Feld mit 1,6 Sekunden an. Besser noch: Nicht Titelkontrahent Hermann Neubauer im Ford Fiesta R5 liegt auf Rang 2, sondern Wagners zwei Jahre älterer Bruder Simon (Skoda Fabia R5).

Doch schon in der Frühe folgt das jähe Ende: „Gleich auf der ersten Prüfung des zweiten Tages machten die Gänge 4 und 5 Probleme. Im Ziel ist dann der fünfte Gang stecken geblieben, ausgerechnet an einem Bergaufstück. Als ich wegfahren wollte, brannnte die Kupplung durch“, berichtet der Youngster.

Fortan hat Neubauer nur noch sich selbst zum Gegner, reicht

ihm doch Rang 7 zum zweiten Titel nach 2016. Für den 31-jährigen Salzburger schwierig genug: „Ich habe gar nicht gewusst wie ich damit umgehen soll und nur noch auf die Geräusche im Auto gehört. Ich muss gestehen, voll auf Attacke zu fahren ist einfacher als so eine Situation.“ Umso größer im Ziel die Freude über den zweiten Platz und den erneuten Titelgewinn.

Zumindest der Sieg bleibt im Waldviertel dann doch im Hause Wagner. Mit sieben Bestzeiten am zweiten Tag dominiert Julians älterer Bruder Simon und gewinnt trotz einem Reifenschaden (WP 11) mit 48,5 Sekunden vor Neubauer. Das Podium komplettiert Rekord-Landesmeister Raimund Baumschlager, der nach eineinhalb Jahren sein Comeback hinterm Steuer gab. ■



Zumindest ein Erfolg bleibt in der Familie: „W4“-Sieger Simon Wagner

FESSL



Zweiter Titel nach 2016: Neubauer

FESSL

Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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

Macau sieht Blau

Lynk & Co im Glück:
Yvan Müller (# 100)
und Andy Priaulx
(#111) teilten die
Rennsieg auf



Zwei Siege für Yvan Muller und einer für Andy Priaulx – Lynk & Co geigte beim zweiten Heimspiel der Saison richtig auf. Im Titelkampf spitzt sich die Situation zu: Vor dem Finale in Malaysia liegen jetzt drei Fahrer innerhalb von nur elf Punkten.

Von: **Michael Bräutigam**

Macau bedeutet: Action, Crashes, Stau und 100-prozentige Safety-Car-Gefahr. Doch die Unwägbarkeiten konzentrierten sich beim diesjährigen Auftritt der WTCR auf die Trainingssitzungen. So mussten sechs der 32 genannten Piloten schon wieder einpacken, bevor das erste Rennen am Samstag anstand. Fünf der sechs einheimischen Gaststarter mussten entweder aufgrund von Unfällen oder fehlenden Speeds vorzeitig die Segel streichen. Und auch

Audi-Pilot Gordon Shedden wurde nach einem Unfall im zweiten Qualifying zum Zuschauer.

Guerrieri noch im Rennen

Die Pole-Position für den Samstagslauf hatte sich Rekord-Weltmeister Yvan Muller gesichert. Mit einem Start-Ziel-Sieg vor Norbert Michelisz (Hyundai) und Kevin Ceccon (Alfa Romeo) meldete er sich auch wieder zurück im Titelkampf, nachdem er zuletzt in Suzuka gerade einmal 15 Pünktchen hatte sammeln können. Mit der Pole und dem Sieg waren es in Macau bereits 30.

Im zweiten Rennen am frühen Sonntagmorgen kamen 25 weitere Zähler dazu. Nach einem Bombenstart von Platz 5 ging es bis auf P3 vor. Mit Yann Ehrlacher und Thed Björk hatte er aber zwei Stallgefährten vor sich, die dem 50-jährigen Platz machten und ihn danach abschrmtten. Doch Esteban Guerrieri (Honda) hatte etwas gegen einen Lynk-Dreifachsieg und kämpfte sich an Ehrlacher vorbei, der dabei noch wei-

tere Plätze verlor. Ceccon nutzte den Topspeed-Vorteil seines Alfa, um auch Guerrieri vom Podest zu verdrängen, und fuhr zum zweiten Mal unter die Top 3.

Guerrieri haderte das ganze Wochenende mit Motorenproblemen. Nach einem Motorwechsel musste er das erste Rennen vom letzten Startplatz aufnehmen und blieb punktlos. Am Sonntag überhitzte das Aggregat, was ihn auf der Geraden zur lahmen Ente machte. P4 und P10 bedeuteten unter diesen Umständen aber wichtige Punkte. „Ich habe neun Punkte Rückstand vor Malaysia. Mein Ziel war, dort mit Chancen hinreisen zu können, und das habe ich geschafft“, sagte der argentinische Münnich-Pilot.

Priaulx: Zu alter Stärke

Das Titelrennen wurde nach dem dritten Lauf noch spannender. Michelisz war im zweiten Qualifying mit dem gecrashten Shedden-Audi kollidiert und musste deshalb die beiden Sonntagsläufe aus dem Mittelfeld in Angriff

nehmen. Guerrieri und Muller nahmen die Einladung zum Aufholen an und robbten sich bis auf neun (Guerrieri) respektive elf (Muller) Punkte an den Hyundai-Piloten heran. Dass nun drei Fahrer von drei Marken an der Tabellenspitze liegen, birgt eine gewisse Brisanz. Zumal mit Thed Björk ein zweiter Lynk-Pilot noch Außenseiterchancen hat, falls die drei Top-Piloten Probleme haben.

Wie sehr jeder Hersteller den Titel will, war auch in Macau wieder deutlich zu sehen. Priaulx musste im ersten Lauf sogar auf Platz 3 und somit sein erstes Podium seit seiner Rückkehr verzichten, um sich auf P6 – hinter Björk – zurückfallen zu lassen.

Immerhin ließ man den Briten im dritten Lauf gewähren, als er nach einem guten Start Pole-Mann Rob Huff (VW) kassiert und die Führung übernommen hatte. Priaulx scheint langsam wieder in den Tourenwagen-Groove zu kommen und sich auch mit dem Frontantrieb arrangiert zu haben. In Macau jedenfalls blitzte das



WTCR

Wichtig: Michelisz (l.) holte mit P2 im ersten Rennen die Tabellenführung



HONDA

„Ich habe neun Punkte Rückstand vor Malaysia. Mein Ziel war, dort mit Chancen hinreisen zu können, und das habe ich geschafft.“

Esteban Guerrieri



WTCR

Etappenziel erreicht: Guerrieri reist mit Titelchancen zum Finale nach Sepang

Genie des dreifachen WTCC-Champions endlich wieder auf. Der Sieg war ein gutes Argument für eine Vertragsverlängerung.

Michelisz Spitze, aber ...

Nicht nur Lynk & Co kann übrigens Teamtaktik, wie Hyundai speziell im dritten Rennen zeigte. Nick Catsburg legte ein solches Bummeltempo an den Tag, dass die von ihm angeführte Gruppe im Ziel 20 Sekunden hinter Sieger Priaulx lag. Damit wollte man erreichen, dass Michelisz vielleicht noch ein paar Positionen gutmachen kann, doch auf Platz 12 war Endstation.

Trotzdem liegt der Ungar vor dem Finale an der Tabellenspitze und ist jetzt nur noch einen Schritt davon entfernt, seinen großen Traum vom Titel wahr werden zu lassen. 2017 hatte er den WM-Titel nur knapp gegen Björk verloren, jetzt hat er den Weltcup-Gewinn in der Hand.

Aber es spielen ja noch mindestens zwei weitere Akteure mit. Guerrieri hat als erster Ver-

folger in Macau nicht nur die technischen Probleme gehabt, sondern war als Honda-Einzelkämpfer mehr oder weniger auf sich allein gestellt, während Muller und Michelisz tatkräftig unterstützt wurden. Beim Finale in Malaysia muss also auch die Honda-Mannschaftsleistung besser werden, damit Guerrieri und das Münnich-Team am Ende vielleicht über den Titel jubeln.

Die Teamwertung kann man sich bei den Sachsen aber mehr oder weniger abschmieren, nachdem Néstor Girolami im zweiten Team-Civic gerade einmal zwei Punkte sammeln konnte. Weil auch Gabriele Tarquini als Michelisz' direkter Teamkollege nur zwölf Punkte holte, hat Cyan Racing (Muller/Björk) einen fast uneholbaren Vorsprung. Aber: Der Lynk & Co hatte auf sehr schnellen Strecken wie etwa dem Slovakiaring so seine Probleme. Die Gegner dürfen also hoffen, dass es beim Finale in Sepang nicht zu so einer blauen Dominanz wie in Macau kommt. ■

MACAU (MAC), 1. RENNEN

25. von 30 Läufen, 8 Runden à 6,120 km (26 gestartet, 24 gewertet)

1.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	20.30,047 min
2.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,405 s
3.	Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 1,644 s
4.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 2,153 s
5.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,882 s
6.	Andy Priaulx (GB), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,169 s
7.	Frédéric Vervisch (B), Comtoy Racing	Audi	+ 3,397 s
8.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 4,704 s
9.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 4,918 s
10.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing	Hyundai	+ 5,921 s

Schnellste Runde: 2.31,800 (Vervisch)

MACAU (MAC), 2. RENNEN

26. von 30 Läufen, 8 Runden à 6,120 km (26 gestartet, 22 gewertet)

1.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	20.28,159 min
2.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,455 s
3.	Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 0,932 s
4.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 1,896 s
5.	Johan Kristoffersson (S), Séb Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 5,305 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 8,076 s
7.	Andy Priaulx (GB), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 8,662 s
8.	Frédéric Vervisch (B), Comtoy Racing	Audi	+ 9,010 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 10,222 s
10.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,101 s

Schnellste Runde: 2.31,449 (Catsburg)

MACAU (MAC), 3. RENNEN

27. von 30 Läufen, 11 Runden à 6,120 km (26 gestartet, 25 gewertet)

1.	Andy Priaulx (GB), Cyan Performance	Lynk & Co	27.58,428 min
2.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 0,352 s
3.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 1,193 s
4.	Johan Kristoffersson (S), Séb Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 1,855 s
5.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing	Hyundai	+ 20,030 s
6.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 21,096 s
7.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 21,552 s
8.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 22,194 s
9.	Kevin Ceccon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 22,565 s
10.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 23,506 s

Schnellste Runde: 2.31,712 (Priaulx)

STAND FAHRER

1.	Michelisz	316 Punkte
2.	Guerrieri	307
3.	Muller	305
4.	Björk	288
5.	Ehrlacher	209
6.	Tarquini	205
7.	Azcona	199
8.	Girolami	198
9.	Huff	197
10.	Vernay	196

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing Lynk & Co	593 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	521
3.	ALL-IN-KL.COM Münnich	505
4.	Cyan Perf. Lynk & Co	321
5.	BRC Lukoil Racing	300
6.	Séb. Loeb Racing Volksw.	289
7.	Mulsanne Srl	266
8.	PWR Racing	248
9.	Comtoy Team Audi Sp.	239
10.	Leopard Racing Audi Sp.	229

Zum zweiten Mal NASCAR-König: Kyle „Rowdy“ Busch fuhr mit einem Null-Fehler-Rennen zum Titel

Buschs zweiter Streich

Kyle Busch (Toyota) lieferte beim Cup-Finale in Miami einen Null-Fehler-Job ab und sicherte sich mit einem Sieg den zweiten Titel im NASCAR-Oberhaus. Die Gegner strauchelten.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieser Titel war längst überfällig. Seit 2005 ist Busch Stammpfänger in der ersten NASCAR-Liga, hatte dabei bis zum vorletzten Rennen der Saison 55 Siege eingefahren und konnte gerade mal auf einen Titelgewinn zurückblicken. Zu wenig, befanden viele, im Vergleich zum Speed und Talent des Jüngeren der beiden Busch-Brüder.

Cup-Sieg Nummer 56 – übrigens der erste nach über einem halben sieglosen Jahr – vergangenen Sonntag in Homestead besiegelte den zweiten Titelgewinn nach 2015. Diesmal auch ganz ohne faden Beigeschmack. Damals musste Busch nach einem Crash beim Saisonauftakt die ersten elf Rennen aussetzen. Um sich für die Playoffs zu qualifizieren, muss man aber eigentlich bei allen Rennen der

Regular Season teilgenommen haben. Der Waiver, den die NASCAR „Rowdy“ damals gewährte, spaltete die US-Tourenwagen-Gemeinde. So wie Busch selbst polarisiert: Er erntet fast immer so viele Buh- wie Jubelrufe.

Emotionale Saison

„Dieser Titel geht an die Rowdy Nation“, konnte sich der neue Titelträger einen Seitenhieb nicht verkneifen. „Wir haben ein großartiges Team und einen großartigen Fahrzeugbesitzer“, setzte er seine Dankesrede fort. Für besagten Joe Gibbs ist der Titel das Ende einer ebenso bewegten wie erfolgreichen Saison. Zu Beginn des Jahres verstarb sein Sohn J. D. Gibbs an einer Hirnkrankheit. Denny Hamlin, den der Junior entdeckt und ins

NASCAR CUP SERIES

Homestead/Florida (USA)
36. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Ryan Newman (USA)	Chevrolet
8.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota

Cup-Team befördert hatte, fuhr kurz darauf zum Sieg im Daytona 500 – mit J. D. Gibbs' früherer Startnummer 11.

Es war der erste von letztlich 19 Saisonsiegen für die Gibbs-Truppe, die im Finale mit Busch, Hamlin und Martin Truex Jr. gleich drei der vier im Titelrennen verbliebenen Fahrer stellte.

Der vierte im Bunde, Kevin Harvick (Ford), gesellte sich sowohl in der Startaufstellung als auch in der Frühphase zu den favorisierten Toyotas. Wobei „favorisiert“ gar nicht mal so deutlich ausfiel, wie man denken könnte. Die Buchmacher sahen Harvick aufgrund seiner Stärke bei reifenfressenden Strecken auf Augenhöhe mit dem Gibbs-Trio.

Zunächst sah es auch so aus, als würde Harvick das Rennen

kontrollieren. Doch wie sich herausstellte, war sein Stewart-Haas-Ford nur auf Short Runs schnell, ehe die Toyotas mit ihrer bekannten Long-Run-Stärke uneholbar wurden.

Gibbs patzt zweimal

Bis zur Rennmitte schien Truex unantastbar, als er fast spielerisch dem Feld davonzog. Doch dann vertauschte seine Boxencrew bei einem Stopp die linken und rechten Reifen, wodurch ein Extra-Stopp nötig wurde. Truex fiel eine Runde zurück, fuhr sich aber dank einer – umstrittenen – Gelbphase und mit dem „Lucky Dog“ zurück in die Führungsrunde. Der dominante Speed war mit Einbruch der Dunkelheit allerdings plötzlich dahin. Zwar fuhr er nochmals bis auf rund fünf Sekunden an Busch heran, doch der fuhr Sieg und Titel souverän nach Hause.

Hamlin fiel aus der Führungsrunde, weil das Team zu viel vom Kühleinlass für den Motor abdeckte und auch für Hamlin ein Zusatzstopp nötig wurde. Harvick versuchte eine ähnliche Taktik wie Truex, stoppte später als Busch und hoffte auf eine späte Gelbphase. Doch die kam nicht mehr, und so war der Rückstand nicht mehr aufzuholen. ■

Gesamtwertung
Endstand nach 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	5040 Pkt.
2.	Truex Jr. (Toyota)	5035
3.	Harvick (Ford)	5033
4.	Hamlin (Toyota)	5027
5.	Logano (Ford)	2380
6.	Larson (Chevrolet)	2339
7.	Blaney (Ford)	2339
8.	Keselowski (Ford)	2318
9.	Bowyer (Ford)	2290
10.	Elliott (Chevrolet)	2275

Super GT x DTM Dream Race

Debüt mit 22 Autos

Am Wochenende steht das „Dream Race“ in Fuji an. Sieben DTM-Vertreter treffen dabei auf 15 Autos aus der Super-GT-Serie.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Protagonisten der DTM stehen schon länger fest: René Rast, Mike Rockenfeller, Loïc Duval und Benoît Tréluyer treten für Audi an. Marco Wittmann, Kamui Kobayashi und Alex Zanardi starten für BMW.

Neben Zanardi und Kobayashi sind noch insgesamt drei weitere Fahrer mit einer Formel-1-Vergangenheit in Fuji dabei. Alle drei fahren aber nur am Sonntag: Narain Karthikeyan wird das Rennen mit einem Honda bestreiten, Heikki Kovalainen und Kazuki Nakajima mit je einem Lexus.

Samstags übernehmen die jeweiligen Teamkollegen das Steuer.

Nachdem Ronnie Quintarelli und Tsugio Matsuda bereits beim DTM-Finale in Hockenheim mit dem Werks-Nissan am Start waren, sind sie auch in Fuji dabei und teilen sich erneut die Arbeit. Auch Nick Cassidy und Ryo Hirakawa (Lexus) kennen die deut-

schon Fans bereits. Nicht dabei ist Jenson Button. Seinen Honda NSX wird diesmal Naoki Yamamoto übernehmen.

Die Rennen gehen nach bekanntem Ablauf wie in der DTM vonstatten. Als Reifen kommen die Hankook-Pneus zum Einsatz. Sat.1 überträgt beide Rennen live im Free-TV (siehe rechts). ■



Zweiter Schlagabtausch: In Fuji treten 22 Autos aus DTM und Super GT an

Tourenwagen Junior Cup

Der neue Einstieg

140 PS, keine Fahrhilfen und ein rennfertiges Auto für unter 25 000 Euro – der Tourenwagen Junior Cup soll ab 2020 eine neue Einstiegsplattform für Tourenwagen-Fahrer sein.

Von: **Michael Bräutigam**

Markenpokale als klassische Tourenwagenschule sterben immer mehr aus. In den vergangenen Jahren war an bezahlbaren Varianten mit nennenswertem medialen Interesse nur noch der Renault Clio Cup übrig geblieben. Die Lücke, die zwischen Kartsport und TCR klafft, soll der Tourenwagen Junior Cup füllen.

Als Basis für das Einsatzfahrzeug dient der VW up! GTI, der in der Rennversion 140 PS leistet und ohne elektronische Helferlein auskommen muss. Dazu gibt es eine Bremsanlage auf TCR-Niveau, Slick-Reifen und einige Freiheiten beim Setup.

Die Serie richtet sich an Fahrer von 16 bis 25 Jahren und vor allem an diejenigen, die ähnliche Budgets schon aus den nationalen Kartserien kennen. Angesichts der immer teurer werdenden TCR, die auch in der TCR Germany locker einen sechsstelligen Betrag verschlingt, also eine echte Chance und Alternative.

Hinter dem Projekt steht der ADAC Weser-Ems, wobei Ex-Rennfahrer Matthias Meyer als Serienleiter fungiert. Er war sei-

nerzeit Vizemeister im VW Polo Cup und weiß also, worauf es ankommt. Neben der Rennplattform soll es auch darum gehen, die erfolgreichen Fahrer über verschiedene Kanäle medial bekannter zu machen.

Ein Teil der Serie soll durch die Nähe zum ADAC Weser-Ems im Rahmen der ADAC NATC stattfinden. Ein kompletter Kalender wird in Kürze veröffentlicht. Weitere Infos gibt es im Netz unter: www.tourenwagenjuniorcup.de ■



Rennfertig für 25 000 Euro: Der VW up! GTI für den Tourenwagen Junior Cup

NACHRICHTEN

DTM: DIE SENDEZEITEN ZUM FUJI-WOCHENENDE

Früh aufstehen lohnt sich, denn die Rennen des „Dream Race“ (siehe links) werden am kommenden Samstag und Sonntag jeweils ab 6.25 Uhr auf Sat.1 übertragen. Parallel lanciert die DTM eine eigene Streaming- und OTT-Plattform als Beta-Version auf www.dtm.com. Darüber sollen auch zukünftig alle Rennen zu verfolgen sein, garniert mit einigen interessanten Zusatzeinhalten. Die Registrierung ist kostenlos.

TCR: FILES-TITEL OFFIZIELL

Vergangene Woche wurden die Ergebnisse der Untersuchung von Josh Files' Meister-Motor-Steuergerät aus der TCR Europe (Siehe MSa 44) bekannt. Das Ergebnis: Alles okay! Damit ist der Titel des Briten nun auch offiziell.

MACAU TOURING CAR CUP: PEUGEOT-DOPPELSIEG

Die Hongkong-Chinesen Paul Poon und Alexander Fung sorgten beim „kleinen“ Tourenwagenrennen in Macau für einen Peugeot-Doppelsieg. WTCC-Veteran Filipe de Souza komplettierte mit seinem Audi das Siebertreppchen. Der Macanese holte damit den Sieg in seiner Klasse.

BTCC: HYUNDAI STEIGT EIN

Mit Hyundai ist im kommenden Jahr eine neue Marke im BTCC-Feld vertreten. Das Team Excelr8 entwickelt derzeit einen i30 N Fastback nach NGTC-Regeln. Dank Unterstützung der britischen Importeure wird es sogar ein offizieller Herstellereinsatz.

TCR: AUF NACH BATHURST

Für Ende 2020 ist ein großes TCR-Rennen für Teilnehmer aus aller Welt im australischen Bathurst geplant. Die Starterzahl für das 500-km-Rennen ist auf 55 Autos begrenzt. Im Rahmenprogramm des von der TCR Australien organisierten Events sollen u. a. auch die S5000-Serie- und LMP3-Autos starten.



Meisterlich

Für die beiden „Super Racer“-Gewinner Florian Bodin und Marcel Marchewicz ist die Rennsaison beendet. Beide konnten sich in ihrer Kategorie durchsetzen und damit für höhere Aufgaben empfehlen. Ein Saisonrückblick.

Von: **Michael Bräutigam**

Man könnte sagen: Mission erfüllt. Doch das wäre untertrieben. Sowohl „Profi“ Florian Bodin als auch „Rookie“ Marcel Marchewicz erlebten in der VLN respektive KTM X-Bow Battle eine Traumsaison. Für Bodin hat sich ganz nebenbei ergeben, dass er seine große Liebe gefunden hat. „Für mich ist die VLN alles, ich muss nicht weltweit fahren“, schwärmt der 25-jährige Gießener, der auf eine erfolgreiche Nordschleifen-Saison mit dem Teichmann-KTM zurückblicken kann. Dabei ging es erst holprig los, denn immer wieder verhin-

derten Wetterkapriolen, dass Bodin die nötigen Runden für die Nordschleifen-Permit Stufe A fahren konnte. Erst zum vierten Lauf waren die Kriterien erfüllt, und es ging in die „große“ Version des X-Bow GT4.

Nach dem zweiten Platz bei der Premiere gab es in den letzten fünf Läufen vier Klassensiege – und auch endlich gutes Wetter. „Nach vier oder fünf Rennen wünscht man sich, dass man doch mal im Trockenen fährt“, muss Bodin schmunzeln. Doch auch bei widrigen Bedingungen gab er sich keine Blöße, wie Michael Teichmann bestätigt: „Er kam gut zurecht, auch wenn das Wetter schlecht war. Wir sind mit seiner Leistung sehr zufrieden, meistens war Florian der schnellste Fahrer der Klasse.“

Podium bei GT4-Premiere

Das Team ist für sein Feedback im Nassen sogar sehr dankbar, denn unter anderem Bodins Erfahrungen konnten auch in die Weiterentwicklung des X-Bow GT4 einfließen. „2018 war es immer trocken, aber jetzt sind wir für die nachfolgenden Sai-

„In dieser Saison das eine Highlight zu finden, ist schwierig. Eigentlich gab es mit dem Titelgewinn, dem GT4-Gaststart und dem VLN-Start drei Highlights.“

Marcel Marchewicz

sons noch besser gerüstet“, so Teichmann, der für die Saison 2020 verspricht, dass der KTM innerhalb der eigens ausgeschriebenen Cup-X-Klasse noch schneller wird. Als Sahnehäubchen für die tolle Saison räumte Bodin die Klassensiegetrophäe in der Cup X ab, im KTM X-Bow Cup wurde er Vizemeister.

Der zweite „Super Racer“, Marcel Marchewicz (23), wurde in diesem Jahr ins kalte Wasser geworfen. Als Sieger der Rookie-Kategorie durfte er passenderweise auch in der Rookies Challenge der KTM X-Bow Battle

antreten. Zum Finale an den Hungaroring ging es mit einem beruhigenden Polster, doch der Titelgewinn erfolgte mit Stil.

Mit einem Sieg im Samstagrennen, dem insgesamt vierten Saisonsieg, tütete der Schwetzingen den Titel schon ein Rennen vor Schluss ein. „Es war mit den Regenreifen im Trockenen echt rutschig. Ich wollte am Anfang wegfahren und danach nur noch überleben“, beschrieb Marchewicz den aufregenden Weg zu Rennerfolg und Titel.

Als Prämie für den Meisterschaftsgewinn durfte er beim Finale der ADAC GT4 Germany auf dem Sachsenring einen Gaststart absolvieren – und fuhr da gemeinsam mit Yves Volte im allerersten GT4-Rennen direkt auf den zweiten Platz. „In dieser Saison das eine Highlight zu finden, ist schwierig. Eigentlich gab es mit dem Titelgewinn, dem GT4-Gaststart und dem VLN-Start drei Highlights“, gestand er.

In der VLN trafen die beiden „Super Racer“ beim neunten Lauf also auch auf der Strecke aufeinander, jedoch in unterschiedlichen Klassen. Marchewicz nahm



BRFOTO

Auf zu neuen Ufern: Auch Marcel Marchewicz gab – beim Team Schnitzelalm Racing – mittlerweile sein VLN-Debüt



KTM

Mit Regenreifen auf abtrocknender Strecke zum Titel: Marchewicz auf dem Weg zum Rennsieg beim X-Bow Battle

Von Sieg zu Sieg: Florian Bodin gewann im Teichmann-KTM mehrfach seine Klasse in der VLN

im BMW M240i Racing Cup Platz und überzeugte gleich mit guten Zeiten. „Aber Training und Rennen sind doch noch mal was anderes, das habe ich gemerkt“, so der VLN-Quereinsteiger.

Wie es im kommenden Jahr weitergeht, ist bei beiden Piloten noch offen. Bodin hofft nach seiner Liebeserklärung natürlich auf den Verbleib in der Langstreckenmeisterschaft. Michael Teichmann spricht sich für seinen diesjährigen Schützling aus: „Ich kann mir vorstellen, in Zukunft mit ihm weiterzumachen.“

Die Suche beginnt erneut

Für Marchewicz liegt die Zukunft vermutlich in der ADAC GT4 Germany, entsprechende Gespräche laufen. „Dazu wahrscheinlich ein paar VLN-Starts“, wünscht sich der Nordbadener. Da wird er dem Schnitzelalm-Team treu bleiben.

Apropos Schnitzelalm: Aus dem Mädels-Team in der GTC hat



Haben ihre Visitenkarten hinterlassen: Florian Bodin (l.), Marcel Marchewicz

sich vor allem Charlotte Wilking durch ihre Leistungen zur weiteren Förderung aufgedrängt. Sie soll im kommenden Winter bei der GT Winter Series von Gedlich Racing Erfahrung sammeln.

Jörg Schramm, Geschäftsführer der upgraded Automotive GmbH, ist der geistige Vater der Aktion „Super Racer“, die er 2017 gemeinsam mit sport auto, auto motor und sport, Motorsport aktuell sowie Teichmann Racing aus der Taufe hob. Entsprechend dankbar sind die Gewinner. „Marcel hat mir nach seinem Titelgewinn den Siegerpokal und den Lorbeerkranz überreicht und gesagt: ‚Du hast es verdient‘“, verrät Schramm, der auf der Essen Motor Show ein letztes Scouting zum „Super Racer 2020“ vor sich hat. Dann stehen die Bootcamp-Teilnehmer fest – und Anfang des neuen Jahres der Gewinner. Alle Infos im Internet: www.super-racer.me ■

PRIVAT

Eine Aktion von:

upgraded^{de}
automotive group

RACEROOM

Premium-Sponsor:

MICHELIN

Classic-Sponsor:

KW

Classic-Partner:

KTM

Motorsport-Partner:

TEICHMANNRACING



Finale Dominanz

MotoGP-Weltmeister Marc Márquez ließ auch beim Finale in Valencia den Gegnern keine Chance. Er hat fast alleine gar noch seinem Team den Team-Titel beschert. Und Jorge Lorenzo nahm Abschied.

Von: **Imre Paulovits**

Die Saison verabschiedete sich mit einem Knall – einem ganz großen Knall. Nachdem Marc Márquez, Fabio Quartararo und Jack Miller auf dem MotoGP-Podest den Sekt versprüht hatten, war der Feuerwerksmeister von Valencia an der Reihe, Gas zu geben, und erschoss Böller in den Himmel über dem Circuit Ricardo Tormo, dass sie noch am Hafen von Valencia zu hören waren. Das ganze Boxengebäude bebte, gefühlt am Ende der Richter-Skala.

Doch das Feuerwerk, das zuvor Marc Márquez gezündet hat-

te, riss die 99 000 Zuschauer (Hätte es etwas Passenderes zum Abschied von Jorge Lorenzo geben können?) mindestens so zu Begeisterungstürmen hin. Der MotoGP-Weltmeister hatte auch das letzte Rennen in gleicher Art gewonnen, wie es für die ganze Saison symbolisch war. Wenn Fabio Quartararo und der nun immer stärker werdende Jack Miller auch mächtig Druck machten, an Márquez prallte der ab.

Der Rekordmann

Der 26-Jährige hat wieder neue Rekorde aufgestellt. Er hat als erster Fahrer die 400-Punkte-Marke geknackt und zur absoluten Krönung praktisch im Alleingang die Teamweltmeisterschaft zu Repsol-Honda geholt und damit die Triple-Crown, den Fahrer-, Marken- und Team-Titel, zu Honda gebracht. Was so leicht aussah, war wieder Präzisionsarbeit, die völlig unvermittelten Stürze von Cal Crutchlow, Danilo Petrucci, Johann Zarco, Iker Lecuona, Franco Morbidelli und Andrea Dovizioso zeigten,

„Wir sind gut auf einer Runde im Qualifying, aber mir war von vornherein klar, dass Marc eine bessere Pace hat. Ich wollte nur aufs Podest.“

Fabio Quartararo

wie tückisch die Verhältnisse waren.

Die Vorstellung, es gäbe in Spanien keinen Winter, wird von den Spaniern selbst immer vehement bestritten. Die Weltmeisterschaft hatte viele Jahre lang einfach das Glück, dass am Wochenende des WM-Finals immer gutes Wetter herrschte. Nun wurde Valencia vor einem Jahr wegen des zusätzlichen Übersee-Rennens in Thailand um eine weitere Woche nach hinten verlegt, und während es 2018 mit fiesem Regenwetter einherging, zeigte sich

diesmal Väterchen Frost. Eine Kaltfront streifte die Iberische Halbinsel, 400 Kilometer weiter nördlich fiel Schnee und auch in Valencia lagen die Temperaturen in der Nacht nur knapp über dem Gefrierpunkt. Wenn die Fahrer morgens auf die Strecke gingen, hatte der Asphalt tiefe einstellige Celsius-Werte, aber noch schlimmer war der Wind, der die Luft nicht nur gefühlt noch kälter erscheinen ließ, sondern auch je nach Richtung die Reifen auskühlte und die Motorräder in einigen Schienen tückisch traf. Besonders die Turns 4 und 6 rissen ihre Opfer. „Es ist grenzwertig, bei diesen Temperaturen einen WM-Lauf abzuhalten“, brachte es Valentino Rossi auf den Punkt. „Das Finale hier hat Tradition, aber wir sind hier einfach in Europa, und im November hält dort der Winter Einzug.“

Natürlich suchte jeder an den Trainingstagen nach Grip, die Michelin-Reifen zeigten sich über das gesamte Angebot aber den Verhältnissen erstaunlich gut gewachsen. Von weich bis hart



Das letzte Wheelie der Saison: Marc Márquez feierte mit seinem Team den Abschluss einer furiosen Saison

REPSOL

MOTOGP



Emotionaler Abschied: Die Fans feierten noch einmal mit Jorge Lorenzo



Stark: Quartararo, Márquez, Miller



Nicht gerade zimperlich: Beim entscheidenden Überholmanöver gegen Quartararo (#20) ging es sehr eng zu

MOTOGP

funktionierte alles. „Wir haben den Teams empfohlen, den Luftdruck zu erhöhen, damit die Reifen mehr aufheizen“, erklärte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Früher machte man es andersherum, bei weniger Luftdruck walkte die Karkasse mehr, aber unsere Konstruktion ist so ausgelegt, dass die Auflagefläche bei mehr Luftdruck kleiner wird, und sich so mehr aufheizt.“

Ducati strauchelt

Die Kräfteverhältnisse blieben dennoch sehr ähnlich wie zuletzt bei den Übersee-Rennen. Die Yamaha waren stark, Márquez versuchte an den Trainingstagen alles, um das meiste aus dem Honda-Paket zu holen, hatte dabei auch zwei Stürze. Aber zum Rennen war er bereit. Wenn Fabio Quartararo in den ersten Runden vorn auch die Pace machte, diesmal war ihm klar, dass es nicht lange dauern würde, bis er sich Márquez beugen muss. „Wir sind gut im Qualifying, aber mir war von vornherein klar, dass Marc eine bessere Pace

hat als wir. So hatte ich mir nur das Podest vorgenommen.“

Vor dem Rennen führte noch das Ducati-Werksteam die Teamwertung an, und Teamchef Paolo Ciabatti hatte eine klare Strategie: „Beide Fahrer müssen in die Punkte.“ Doch als Danilo Petrucci stürzte, war diese dahin, und während Jack Miller wieder als bester Ducati-Pilot Jagd auf Quartararo machte, hatte Andrea Dovizioso dahinter alle Hände voll zu tun, sich Álex Rins vom Leib zu halten. „Eigentlich kann ich mit unserer Race-Pace zufrieden sein, sie war gleichmäßig und nicht zu weit weg. Aber Jack ist einfach sehr gut gefahren, an ihn kam ich nicht heran“, gab Dovizioso unumwunden zu.

Aber es war dann doch ein Abschied, der alles überstrahlte: Jorge Lorenzo stach noch einmal seine „Lorenzo-Land“-Flagge ins Kiesbett von Valencia, wo seine Rundenrekorde bis heute unangetastet sind. Die Fans feierten ihn noch frenetischer als seinen Teamkollegen, der hier alles niedergemacht hat. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WAR DAS JETZT DER ABSCHLUSS, WIE SIE IHN SICH VORSTELLEN?

Es war schon eine besondere Saison, bislang die beste in meiner Karriere, und ich weiß nicht, ob es je eine bessere für mich geben wird. Wir haben unser Potenzial gezeigt, und ich denke, die Zahlen und die Statistik sprechen für sich. Und wir haben sie mit dem Sieg in Valencia in der bestmöglichen Art abgeschlossen. Vor allem, weil wir auch noch Teamweltmeister geworden sind. Es ist auch schön, Jorge auf diese Art zu verabschieden. Die Fans werden ihn nun so in Erinnerung behalten: als fünffachen Weltmeister und als Teamweltmeister. Ich werde am Abend mit ihm noch einmal zusammen feiern.

WAS IST AM START PAS-SIERT?

In Malaysia hatte ich den besten Start des Jahres, dafür hier den schlechtesten. Die Startgerade ist abschüssig, das Motorrad begann sich zu bewegen, ich hatte dafür nicht die richtige Körperhaltung – und das war schlecht. Dafür ist es mir danach umso schneller gelungen, mich wieder nach vorne zu arbeiten.

WARUM HABEN SIE FABIO QUARTARARO DIESMAL SO SCHNELL ÜBERHOLT?

Ich hatte es mit Alberto Puig schon vor dem Rennen besprochen. Ich wollte aus technischen Gründen diesmal so schnell es geht an die Spitze. Das ist mir dann auch gelungen, von da an konnte ich das Rennen von vorne kontrollieren.

Lecuona: Brillantes Debüt

Auch wenn ganz am Ende ein Sturz stand: Der KTM-MotoGP-Neuzugang Iker Lecuona übertraf alle Erwartungen. Und alle, die ins Ziel kamen, punkteten.

Von: **Imre Paulovits**

Miguel Oliveira stand mit Armschlaufe in der Box und beobachtete sein Motorrad. Darauf saß Iker Lecuona, der wegen der Operation des verletzten Portugiesen als dessen Ersatzmann vorzeitig sein MotoGP-Debüt bei der Tech3-MotoGP-Mannschaft geben konnte.

Und der 19-jährige Spanier übertraf alle Erwartungen. „Normalerweise beginnt ein MotoGP-Neuling mit 3,5 Sekunden Rückstand und arbeitet sich dann langsam nach vorn“, erklärte Teamchef Hervé Poncharal. „Im ersten freien Training war Iker auch etwas mehr als drei Sekunden hinter der Bestzeit von Fabio Quartararo, aber dann ging alles im Eiltempo. In der Quali war er nur noch 1,6 Sekunden hintendran, und wir mussten ihn eigentlich immer bremsen.“



Iker Lecuona (#27): Hier im Rennen vor Mika Kallio. Doch der Rookie stürzte

Im Rennen legte Lecuona gleich noch einen drauf und war bereits in den Punkterängen, vor KTM-Testpilot Mika Kallio und Jorge Lorenzo. Doch dann wurde er Opfer von Turn 6, wo der Wind die Piste noch weiter abkühlte. Direkt vor ihm waren Danilo Petrucci und Johann Zarco gestürzt. Die KTM des Spaniers traf den durch das Kies stapfenden Franzosen von hinten – es war ein Wunder, dass sich dieser bei dem durch den Aufprall ausgelösten Backflip nicht die Beine brach.

Pol Espargaró versuchte die Traktion zu finden, nach der er

zuletzt in Übersee vergeblich gesucht hatte, die kühlen Temperaturen machten es ihm aber nicht leicht. Trotzdem schaffte er es als Zweitschnellster des Q1 in die Q2, dort musste er allerdings mit einem harten Hinterreifen fahren, es blieb Startplatz 12. Im Rennen hatte er einen unterhaltsamen Dreikampf mit seinem Bruder Aleix sowie der zweiten Aprilia von Andrea Iannone und wurde schließlich Zehnter: „Es gibt nichts zu beschönigen, das ist nicht das, was wir anstreben. Nun müssen wir mit dem neuen Bike die Probleme lösen.“ ■

GASTKOMMENTAR

ES WAR KALT IN VALENCIA.

Auch in Spanien kann Mitte November die Temperaturkeule kommen. Leider haben wir deshalb viele Stürze gesehen. Wenngleich Marc Márquez dem Finale sportlich seinen Stempel aufgedrückt hat – die jungen Wilden, Fabio Quartararo und Jack Miller, sind dran. Mit dem Rücktritt von Jorge Lorenzo kündigt sich nun endgültig ein Generationswechsel an. Das finde ich auch gesund und erfrischend zu sehen. Ich denke, für das nächste Jahr werden wir bei Honda eine Traumbox haben: Zwei Brüder in einem Werksteam – das gab es noch nie. Das wird sicher noch mal eine Motivationspritze für Marc Márquez werden. Ich hoffe aber insgeheim, dass er sich dadurch etwas mehr auf Álex konzentriert und selbst nicht noch besser wird. Dann ist die Hoffnung da, dass die Teams technisch nachlegen und den Anti-Márquez finden.



Alex Hofmann
TV-Experte und
Ex-MotoGP-Pilot

AUS DEM FAHRERLAGER

GUTE SEELE GEGANGEN

Rolf Zimmermann war in den 1950er Jahren MZ-Werksfahrer, nach seiner Flucht in den Westen arbeitete er unter anderem als Journalist und Fotograf. Er fand in Frankfurt seine Wahlheimat und war für Jahre aus dem MotoGP-Fahrerlager nicht wegzudenken. Er half vielen deutschen Journalisten aus, fieberte mit den deutschen Nachwuchsfahrern mit und war allseits bekannt als die gute Seele des Media Centers, zuletzt beim Sachsenring-Grand-Prix. Letzte Woche ist Zimmermann im Alter von 85 Jahren verstorben. Am Samstag gab es im Media Center eine Schweigeminute zum Gedenken an den Tausendsassa.

DUCATI LEGT NACH

Das WM-Finale in Valencia wird

als Abschied für den Tross schon seit Jahren mit allerlei Partys am Samstagabend gefeiert. In den letzten Jahren zeigte sich das Marc-VDS-Team als das fröhlichste und lauteste, sie hatten stets eine Live-Band angeheuert, die auf der Terrasse ihrer Hospi-

talität bis spät in die Nacht hinein für Stimmung sorgte. Diesmal blieb diese Traditionseinlage aus, dafür hatte das Ducati-Werksteam große Geschütze aufgefahren. Auf einer eigens errichteten Bühne gab es eine hochprofessionelle Hip-Hop-

Show, bei der kaum jemand die Beine stillhalten konnte.

SCHALLENDER ABSCHIED

Traditionell wird in Valencia auch die Grand-Prix-Sonderkollektion des Schweizer Uhrenherstellers Tissot präsentiert. Diesmal hatte Tissot-Präsident François Thiébaud ein Problem: Die Jorge-Lorenzo-Edition war schon aufgelegt, als der fünffache Weltmeister seinen Rücktritt bekannt gab. „Was machen wir jetzt?“, fragte Thiébaud Lorenzo bei der Präsentation. „Wir erhöhen einfach den Preis“, empfahl Lorenzo. Der Franzose hatte für den wie er selbst in der Schweiz lebenden Spanier dann auch ein passendes Abschiedsgeschenk: Eine echte Schweizer Kuhglocke. ■ IP



Nicht mehr röhren, sondern läuten: Jorge Lorenzo (M.) mit Kuhglocke

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 17. November 2019 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 22 Fahrer gestartet, 15 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 16 Grad. Schnitt des Siegers: 156,8 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	41.21,469 min	330,5 km/h	1.31,116 min	M/H	25
2. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+1,026 sec	318,3 km/h	1.31,306 min	M/H	20
3. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	27	+2,409 sec	327,4 km/h	1.31,304 min	M/H	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	27	+3,326 sec	330,5 km/h	1.31,361 min	M/H	13
5. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+3,508 sec	325,8 km/h	1.31,350 min	M/S	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+8,829 sec	322,8 km/h	1.31,557 min	M/H	10
7. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+10,622 sec	327,4 km/h	1.31,557 min	M/S	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+22,992 sec	322,8 km/h	1.31,608 min	M/H	8
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+32,704 sec	324,3 km/h	1.32,096 min	M/S	7
10. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+32,973 sec	325,8 km/h	1.32,021 min	M/H	6
11. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	27	+42,795 sec	325,8 km/h	1.32,638 min	M/S	5
12. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	27	+45,732 sec	321,3 km/h	1.32,714 min	M/S	4
13. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	27	+51,044 sec	322,8 km/h	1.32,841 min	M/M	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	27	+1.04,871 min	324,3 km/h	1.32,744 min	M/S	2
15. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	27	+1.16,487 min	321,3 km/h	1.32,141 min	M/S	1
Nicht gewertet:							
Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	26	+1 Runde	324,3 km/h	1.31,949 min	M/H	-
Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	18	+9 Runden	322,8 km/h	1.31,351 min	M/H	-
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	13	+14 Runden	327,4 km/h	1.31,556 min	M/S	-
Johann Zarco (F)	Honda RC 213 V	13	+14 Runden	322,8 km/h	1.32,062 min	M/H	-
Iker Lecuona (E)	KTM RC16	13	+14 Runden	324,3 km/h	1.32,248 min	M/S	-
Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	10	+17 Runden	327,4 km/h	1.31,678 min	M/H	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Quartararo	1.29,978 min
2. Márquez	1.30,010 min
3. Miller	1.30,086 min
4. Viñales	1.30,178 min
5. Morbidelli	1.30,449 min
6. Dovizioso	1.30,511 min
7. Mir	1.30,573 min
8. Rins	1.30,595 min
9. Crutchlow	1.30,726 min
10. Petrucci	1.30,771 min
11. P. Espargaró	1.30,908 min
12. Rossi	1.30,954 min
13. Zarco	1.30,826 min
14. Pirro	1.30,949 min
15. A. Espargaró	1.30,972 min
16. Lorenzo	1.31,295 min
17. Kallio	1.31,383 min
18. Rabat	1.31,507 min
19. Lecuona	1.31,658 min
20. Iannone	1.31,714 min
21. Abraham	1.31,815 min
22. Syahrin	1.31,839 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	420
2. Dovizioso	269
3. Viñales	211
4. Rins	205
5. Quartararo	192
6. Petrucci	176
7. Rossi	174
8. Miller	165
9. Crutchlow	133
21. Bradl	16

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	426
2. Yamaha	321
3. Ducati	318
4. Suzuki	234
5. KTM	111
6. Aprilia	88

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Repsol Honda Team	458
2. Mission Winnow Ducati	445
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	385
4. Petronas Yamaha SRT	307
5. Team Suzuki Ecstar	301
6. Pramac Racing	219
7. LCR Honda	210
8. Red Bull KTM Factory Racing	134
9. Aprilia Racing Team Gresini	106
10. Red Bull KTM Tech3	42

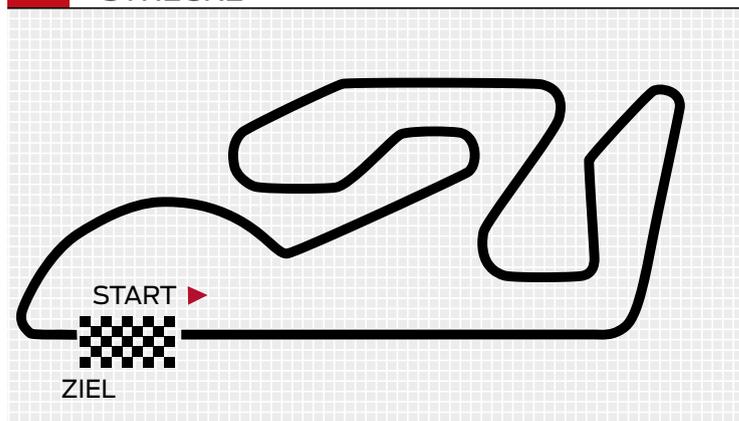
„Weltmeister, Marken-Weltmeister und jetzt auch Teamweltmeister, dazu mein Bruder Titelträger in der Moto2. Mehr geht einfach nicht.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.31,171, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
Topspeed-Rekord: **335,9 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

STRECKE



Der perfekte Traum: Zum Schluss reichte der Márquez-Sieg für den Team-Titel

Der heiße Kampf um den zwei



Auf Biegen und Brechen: Tom Lüthi (innen) und Brad Binder kämpften bis zum Schluss

Tom Lüthi und Brad Binder wuchsen in ihrem Kampf um die Vize-Weltmeisterschaft über sich hinaus, dafür stürzte Weltmeister Álex Márquez.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie eng es zum Saisonabschluss doch geworden war – da musste es zwangsläufig auch Tränen der Freude sowie der Enttäuschung geben. Nicht nur der zweite WM-Rang hinter Álex Márquez musste zwischen Tom Lüthi und Brad Binder entschieden werden, auch der Team-WM-Titel war zwischen dem deutschen Intact-Team und der spanischen Truppe von Sito Pons noch nicht vergeben.

Und es sah richtig gut aus für die blitzsaubere deutsche Box. Lüthi führte, Marcel Schrötter war auf dem 12. Platz mit Tendenz nach vorn, das hätte den Titel für

GLANZEL

Jorge Lorenzo wirft das Handtuch

Es gab viele Gerüchte um die Zukunft von Jorge Lorenzo. Am Donnerstag machte er allen ein Ende, als er seinen Rücktritt bekannt gab. Damit hat wieder eine verrückte Phase begonnen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Rede war rührend. Damit er auch nichts vergessen würde, hatte Jorge Lorenzo alles aufgeschrieben, bevor er vor das Mikrophon trat. Doch dann überschlugen sich seine Gefühle und er musste immer wieder eine Pause machen. Er blickte auf seine lange Karriere zurück, auf die Weltmeistertitel, und dann wurde er ernst. „Als ich in Assen im Kiesbett lag und furchtbare Schmerzen hatte, fragte ich mich bereits, ob es sich für mich noch lohnt, mir das

alles anzutun. Aber ich wollte nicht zu vorschnell eine Entscheidung treffen“, gab der 32-jährige Mallorquiner zu. „Ich wollte bei den Übersee-Rennen sehen, ob ich bei besserer Gesundheit wieder die Motivation

finde, die nötig ist, um auf dem Niveau, das man von mir gewohnt war, wieder fahren zu können. Aber ich kam zu dem Schluss, dass es nicht schaffe, mit letzter Konsequenz den Perfektionismus an den Tag zu

legen, den man von mir gewohnt war und den Honda als weltgrößter Hersteller von mir verdient.“

Dann wirkte er völlig entspannt, kam über das Wochenende trotzdem besser in Fahrt als bei den Rennen davon, und mit seinem 13. Platz tat er noch das Seine dazu, damit Repsol-Honda Teamweltmeister wurde.

Was der Mallorquiner in Zukunft macht, verrät er nicht, nur dass er erst einmal einen langen, sonnigen Urlaub einlegt. Dass aber Yamaha-Teamchef Lin Jarvis auf die Kündigung von Jonas Folger meinte, es könnte bald noch ein schnellerer Testfahrer kommen, spricht Bände.

Bis Redaktionsschluss gab es auch noch keine offizielle Bestätigung, wer Lorenzos Nachfolger wird. Laut Marc Márquez stehen Cal Crutchlow, Johann Zarco und Álex Márquez zur Debatte. Der jüngere Márquez war so lange im HRC-Büro, dass er wohl die größten Chancen hat. ■



Jorge Lorenzo: Seine Karriere ist Geschichte, seine Eltern waren stets dabei

ten WM-Rang

das Enthusiasten-Team aus Memmingen bedeutet. Doch dann schnappte sich Binder Lüthi, und nach einem harschen Manöver von Mattia Pasini musste Schrötter ausweichen, fiel ans Ende der Gruppe und aus den Punkten.

Tom Lüthi hatte aber noch nicht aufgegeben, Binder hatte so seine Probleme mit ihm. „Er war unheimlich spät auf der Bremse. Ich hatte zwar an einigen Stellen eine schnellere Pace als er, aber da kam ich nicht an ihm vorbei“, gab Binder zu. „So habe ich kleine Blockpässe angesetzt, mit denen ich seinen Rhythmus stören und an die Spitze gelangen konnte.“ „Und genau diese kleinen Blockpässe haben Jorge Navarro aufschließen lassen“, wusste Lüthi.

Der Italiener mit der Speed Up, die zum Schluss immer stark ist, kam zwar an den Schweizer nicht heran, aber genauso fuhr Binder vorne davon. Weil Álex Márquez an diesem Wochenende keine Chance hatte, das Tempo der Spitze mitzugehen, kam ihm Binder mit sei-

nem Sieg bis auf drei Punkte nahe. „Wenn ich überlege, wo wir zu Beginn der Saison waren, können wir stolz auf diese drei Punkte sein“, stellte Binder zufrieden fest, bevor er der KTM-MotoGP-Box einen Besuch abstattete.

Lüthi war zwar traurig über den entgangenen Vizetitel, doch er wirkte auch stolz. „Wir können schon stolz sein“, so der Schweizer. „Ich war voll im Kampf um den Sieg dabei, und Brad war sehr stark. So überwiegt die Freude ganz klar. Jetzt müssen wir analysieren, warum wir mit dem breiteren Hinterrreifen so lange gebraucht haben, um wieder den Anschluss an die Leistungen zu finden, die wir zu Saisonbeginn hatten. Da haben wir leider viele Punkte verloren. Jetzt müssen wir es für nächstes Jahr besser machen.“

Sein Teamkollege Marcel Schrötter wirkte dagegen niedergeschlagen: „Es lief so gut, bis ich abgedrängt wurde. Schade, sonst hätten wir den Team-WM-Titel gewonnen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Der Rücktritt von Jorge Lorenzo hat das Transfer-Karussell mitten im Saisonfinale plötzlich wieder losgetreten, nicht nur bei Honda. Johann Zarco, der laut Fahrerlager-Gerüchten bei den letzten drei Rennen in geheimer Mission zur Lorenzo-Nachfolge war, war plötzlich nicht mehr der heißeste Kandidat, als es ernst wurde. Zarco hatte sich aber auch anderweitig umgesehen. Es wurde ihm ein Platz bei Avintia-Ducati angeboten. Er sprach aber davon, nur bei einem Spitzenteam zu unterschreiben, sonst ginge er lieber in die Moto2, wo er in einem solchen unterkommen könnte. Es geht aber auch das Gerücht um, dass Ducati von Danilo Petruccis Leistungen nicht mehr überzeugt ist und Jack Miller ins Werksteam heben will. Da täte sich für Zarco eine Möglichkeit im Pramac-Team auf. Sollte Álex Márquez bei Repsol-Honda

landen, soll auch ein lukratives Angebot von Emilio Alzamora in dessen Moto2-Team auf Zarco warten. Der Redaktionsschluss dieser Ausgabe war am Montagmorgen. Bis Sie, liebe Leser, dieses Heft in den Händen halten, könnte alles entweder gelöst oder sogar noch komplizierter sein.

MOTOGP

Am Dienstag gehen die ersten Tests der MotoGP für die Saison 2020 los. Bereits am Wochenende hatten die Werkteams sorgfältig verhüllte Motorräder in ihren Transportern, die in der Nacht auf Montag in die Boxen gerollt wurden. Ducati hatte Testfahrer Michele Pirro mit einer Wildcard angemeldet, der Italiener fiel im Rennen allerdings mit technischem Defekt aus. KTM kommt mit ganz neuen Motorrädern für den Test. Aprilia hat das komplett neue Motorrad noch nicht fertig.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 17. November 2019 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 64,080 km über 16 Runden à 4,005 km. 32 Fahrer gestartet, 30 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 16 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rdn.	Pkte.
1.	Brad Binder (ZA)	KTM	16	25.30,766 min	1.34,889 min	25
2.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	16	+0,735 sec	1.34,820 min	20
3.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	16	+1,045 sec	1.35,058 min	16
4.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	16	+1,185 sec	1.34,821 min	13
5.	Jorge Martín (E)	KTM	16	+8,066 sec	1.35,431 min	11
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	16	+8,311 sec	1.35,411 min	10
7.	Xavi Vierge (E)	Kalex	16	+9,922 sec	1.35,315 min	9
8.	Luca Marini (I)	Kalex	16	+11,085 sec	1.35,536 min	8
9.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	16	+11,739 sec	1.35,503 min	7
10.	Sam Lowes (GB)	Kalex	16	+12,362 sec	1.35,595 min	6
11.	Mattia Pasini (I)	Kalex	16	+16,620 sec	1.35,881 min	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	16	+17,160 sec	1.35,924 min	4
13.	Jake Dixon (GB)	KTM	16	+17,595 sec	1.35,830 min	3
14.	Enea Bastianini (I)	Kalex	16	+17,624 sec	1.35,856 min	2
15.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	16	+17,835 sec	1.35,948 min	1
16.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	16	+18,090 sec	1.35,894 min	-
17.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	16	+18,251 sec	1.35,873 min	-
18.	Joe Roberts (USA)	KTM	16	+18,434 sec	1.35,535 min	-
19.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	16	+19,829 sec	1.35,737 min	-
20.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	16	+20,278 sec	1.35,857 min	-
21.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	16	+20,298 sec	1.35,877 min	-
22.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	16	+20,362 sec	1.35,832 min	-
23.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	16	+20,280 sec	1.35,859 min	-
24.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	16	+25,732 sec	1.36,365 min	-
25.	Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	16	+28,179 sec	1.36,224 min	-
26.	Philipp Öttl (D)	KTM	16	+28,392 sec	1.36,177 min	-
27.	Tommaso Marcon (I)	NTS	16	+32,617 sec	1.36,699 min	-
28.	Xavi Cardelús (E)	KTM	16	+37,281 sec	1.36,938 min	-
29.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	16	+37,410 sec	1.37,096 min	-
30.	Álex Márquez (E)	Kalex	16	+1.29,344 min	1.35,362 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Márquez	262
2.	Binder	259
3.	Lüthi	250
4.	Navarro	226
5.	Fernández	207
6.	Marini	190
8.	Schrötter	137
22.	Aegerter	19
26.	Raffin	6
29.	Tulovic	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	442
2.	KTM	281
3.	Speed Up	259
4.	MV Agusta	45
5.	NTS	11

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Flexbox HP 40	391
2.	Dynavolt Intact GP	387
3.	Red Bull KTM AJO	353
4.	Estrella Galicia Marc VDS	343
5.	MB Conveyors Speed Up	334

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Navarro	1.34,461 min
2.	Martín	1.34,478 min
3.	Manzi	1.34,633 min
4.	Marini	1.34,646 min
5.	Lüthi	1.34,674 min
6.	Di Giannantonio	1.34,704 min
7.	Binder	1.34,727 min
8.	Fernández	1.34,863 min
9.	Bastianini	1.34,866 min
10.	Lowes	1.34,887 min
11.	Vierge	1.34,899 min
12.	Pasini	1.34,924 min
13.	Locatelli	1.34,945 min
14.	Gardner	1.34,946 min
15.	Márquez	1.34,955 min
16.	Schrötter	1.34,983 min
17.	Dixon	1.35,085 min
18.	Bulega	1.35,385 min
19.	Aegerter	1.35,050 min
20.	Bezzecchi	1.35,061 min
21.	Nagashima	1.35,062 min
22.	Bendsneyder	1.35,082 min
23.	Baldassarri	1.35,258 min
24.	Chantra	1.35,286 min
25.	Pratama	1.35,880 min
26.	Öttl	1.35,967 min
27.	Kelly	1.36,130 min
28.	Marcon	1.36,238 min
31.	Tulovic	1.36,854 min

Moto3

Stürze, Wetterkapriolen und star

Das Rennen musste nach Stürzen abgebrochen werden, auch Weltmeister Dalla Porta kam nicht durch. Dafür brillierten junge Fahrer im Sturz-Inferno.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Arón Canet war motiviert: Er musste als Fünfter ins Ziel kommen, um den zweiten WM-Schlussrang für sich, KTM und das gemeinsame Team von Peter Öttl und Max Biaggi zu sichern. Mit dem vierten Startplatz und der drittschnellsten Zeit im Warm-up schien der 20-jährige Spanier bestens gerüstet. Doch dann brach die Hölle los: Eine Ölleitung hatte sich gelöst, Canet stürzte in Turn 6 über das eigene Öl, und während die Streckenposten eine Reinigung der Stelle in Angriff nahmen, verschob die Rennleitung den Start des Rennens, das bei den niedrigen Tem-

peraturen ohnehin in ein Lotteriespiel auszuarten schien. Vor der Öttl-Box wurde emsig geschraubt, und tatsächlich gelang es, alle beim Sturz beschädigten Teile zu tauschen. Auch der Ölfluss wurde gestoppt. Canet konnte die Aufwärmrunde immerhin aus der Boxengasse und das Rennen vom letzten Startplatz aus aufnehmen.

Dann hatte er Glück im Unglück: Als Jeremy Alcoba, Niccolò Antonelli, Carlos Tatay, Makar Yurchenko und Dennis Foggia in der zweiten Runde stürzten und Letzterer regungslos liegen blieb, wurde das Rennen abgebrochen und 12 Minuten später fortgesetzt. Was mit Foggia war, wusste zu diesem Zeitpunkt nur das Personal des Medical Centers. Doch Foggia kam wieder zu sich, und wie durch ein Wunder hatte er sich nur Prellungen und eine Gehirnerschütterung zugezogen.

Als wieder gestartet wurde, konnte Canet seinen ursprünglichen Startplatz wieder einnehmen. Von dort aus fuhr er ein si-

cheres Rennen, das er auf P6 beendete, was ihm zum Vize reichte.

Um den Sieg führen andere. Andrea Migno hatte die Pole-Position herausgefahren und wollte seinem Team, das sich nach diesem Rennen aus der WM zurückzieht, noch einen Sieg schenken. Doch in der letzten Kurve kam er nicht an Sergio Garcia vorbei. „Er ist diese Kurve unheimlich gut gefahren, er hat es verdient. Aber natürlich bin ich etwas traurig, diesen letzten möglichen Sieg für das Team so knapp verpasst zu haben“, sagte Migno, der nun zu VR46 zurückkehrt. Garcia, der schon in der Junior-WM in Valencia gewonnen hatte, strahlte. Der Estrella-Galicia-Schützling hat während dieser Saison eine unheimliche Steigerung hingelegt. Und dem zweiten Platz in Malaysia ließ er nun den Sieg folgen.

Aber es kommt noch ein Fahrer nach: Xavier Artigas, der das Podium vollmachte, fuhr bislang in der Junior-WM. ■

Starker Nachwuchs im Anmarsch: Nach seinem zweiten Platz in Sepang gewann Sergio Garcia in Valencia



MOTO3

NACHRICHTEN

MOTO2/MOTOE

Dominique Aegerter konnte sich nicht mit MV Agusta über eine Weiterführung seines Vertrages einigen. Dafür unterschrieb er beim Team von Intact für den nächstjährigen MotoE-Cup. Sollten sich Tom Lüthi oder Marcel Schrötter verletzen, wird er deren Ersatzfahrer in der Moto2: „Ich freue mich auf diese Aufgabe. Ich denke, das wird ein spannendes Abenteuer, und es ist eines der professionellsten Teams des Fahrerlagers. Ich hoffe, dass ich gute Ergebnisse erzielen kann und sich so auch eine Rückkehr in die Moto2-WM wieder öffnet.“ Bei seinem letzten Rennen für MV Agusta lief es für den Schweizer wieder gut. Er fuhr vom 19. Startplatz los und wurde schließlich 12. „Es war für mich ein sehr emotionales Wochenende. Der Abschied aus der Moto2-Klasse fällt mir nicht leicht“, gab Aegerter zu. „Für mein letztes Rennen habe ich

noch einmal Punkte sammeln sowie überhaupt ein starkes Rennen fahren. Ich denke, das ist beides gelungen.“

MOTO2

Forward-Teamchefin Milena Koerner war den Tränen nahe. Stefano Manzi, der seit Saisonmitte fahrerisch extrem zugelegt hat, fuhr sich im ersten freien Training und im Warmup an die Spitze der Zeitentabelle und schaffte es auch im Qualifying, die MV in die erste Startreihe zu stellen. Doch nachdem er beim



Start zurückgefallen war, schien es im Rennen nicht mehr so rund zu laufen. Dann jedoch fuhr der Italiener eine schnelle Runde nach der anderen und kam der Spitze immer näher. Er kam bis auf Jorge Navarro heran, überholte den Speed-Up-Piloten gar noch in der letzten Runde, und das erste MV-Agusta-Podium seit 1976 war in Sichtweite. Doch dann konnte Navarro kontern. „Schade, ich sah das Podest schon vor meinen Augen“, bekannte Manzi. „Aber es zeigt unsere Entwicklung. Und auf diesem Weg müssen wir für nächstes Jahr weiterarbeiten.“

MOTO2

Philipp Öttl kam bei seinem letzten Einsatz auf der Tech3-KTM auf Platz 26. „Wenn das Rennen auch deutlich schwieriger war als die Trainings, kann ich doch sagen, dass ich zum Schluss noch einmal viel gelernt habe und ein positives Wochenende

hatte“, fasste der 23-Jährige zusammen. Seinen Umstieg in die Supersport-WM bereitet der Jerez-Moto3-Sieger sehr sorgfältig vor. „Ich werde mit meiner privaten Testmaschine noch Ende dieser Woche in Valencia fahren, bevor ich in der nächsten Woche in Jerez erstmals die Supersport-Kawasaki testen werde“, verriet Öttl.

MOTO2

Lukas Tulovic hatte sich sein Saisonfinale auf der Strecke, die er aus der Spanischen Meisterschaft gut kannte, anders vorgestellt. Ein Defekt in der Schaltelektronik beendete sein Rennen vorzeitig.

MOTO2

Ab Freitag testen die Moto2- und Moto3-Teams in Valencia. Für die mittlere Klasse wird es einen neuen Vorderreifen geben. Die Chassis-Hersteller haben diesen Winter viel zu tun. ■ IP

ker Nachwuchs



Moto3

Ende gut, alles gut für Filip Salac

Die aufsteigende Tendenz von Filip Salac setzte sich auch in Jerez fort. Der 17-Jährige fuhr in der Spitzengruppe mit und landete in den Top 5.

Schon im Qualifying sorgte der jüngere der beiden Prüstel-GP-Tschechen für viel Freude: Er schaffte es in die zweite Startreihe, während sein erfahrener Teamkollege nur auf dem 29. Startplatz landete. Im Rennen behielt Salac bei den Stürzen und Abbrüchen die Nerven, fuhr bis zum Schluss in der Spitzengruppe mit und wurde schließlich Fünfter. Und Kornfeil holte einen Punkt. „Ich bin einfach super glücklich nach diesem Rennen“, freute sich Salac. „Im Warmup hatte ich das Gefühl, dass ich ein sehr gutes Tempo gehen kann. In der letzten Runde hatte ich kein hundertprozentiges



Kornfeil gratuliert Salac zu P5

Vertrauen mehr in meinen Reifen, aber so nah am Podium, das ist Wahnsinn.“

Jetzt nimmt Teamchef Florian Prüstel die nächste Herausforderung an. Da der Junior-WM-Vierte Barry Baltus erst in Jerez 16 wird, wird das Team die ersten Rennen in Übersee vermutlich mit einem Spanier aus der Junior-WM fahren. ■ DIS

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 17. November 2019 19. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 60,075 km über 15 Runden à 4,005 km. 26 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 13 Grad, Asphalt 15 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Sergio Garcia (E)	Honda	15	25.17,918 min	1.40,093 min	25
2. Andrea Migno (I)	KTM	15	+0,005 sec	1.40,025 min	20
3. Xavier Artigas (E)	Honda	15	+0,180 sec	1.40,121 min	16
4. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	15	+0,246 sec	1.39,948 min	13
5. Filip Salac (CZ)	KTM	15	+0,328 sec	1.40,045 min	11
6. Arón Canet (E)	KTM	15	+3,016 sec	1.40,515 min	10
7. Marcos Ramírez (E)	Honda	15	+3,032 sec	1.40,420 min	9
8. Celestino Vietti (I)	KTM	15	+9,666 sec	1.40,742 min	8
9. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	15	+9,747 sec	1.40,631 min	7
10. Ai Ogura (J)	Honda	15	+9,859 sec	1.40,737 min	6
11. Stefano Nepa (I)	KTM	15	+9,975 sec	1.40,672 min	5
12. Can Öncü (TR)	KTM	15	+10,223 sec	1.40,682 min	4
13. Kaito Toba (J)	Honda	15	+10,537 sec	1.40,556 min	3
14. Riccardo Rossi (I)	Honda	15	+10,712 sec	1.40,614 min	2
15. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	15	+12,661 sec	1.40,772 min	1
16. Kazuki Masaki (J)	KTM	15	+14,116 sec	1.41,115 min	-
17. Romano Fenati (I)	Honda	15	+17,669 sec	1.41,005 min	-
18. Tom Booth-amos (GB)	KTM	15	+31,008 sec	1.41,963 min	-
19. Ayumu Sasaki (J)	Honda	15	+43,939 sec	1.42,882 min	-
20. Albert Arenas (E)	KTM	14	+1 Runde	1.40,609 min	-
21. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	12	+3 Runden	1.41,447 min	-
Nicht gewertet:					
Alonso Lopez (E)	Honda	9	+6 Runden	1.41,673 min	-
Raúl Fernández (E)	KTM	6	+9 Runden	1.41,307 min	-
Tony Arbolino (I)	Honda	3	+12 Runden	1.41,824 min	-
John McPhee (GB)	Honda	3	+12 Runden	1.41,525 min	-
Darryn Binder (ZA)	KTM	2	+13 Runden	1.41,951 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	279
2. Canet	200
3. Ramírez	183
4. Arbolino	175
5. McPhee	156
6. Vietti	135
7. Antonelli	128
8. Suzuki	124
9. Masia	121
10. Ogura	109

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	439
2. KTM	347

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	462
2. SIC58 Squadra Corse	252
3. VNE Snipers	251
4. Sky Racing Team VR46	232
5. Petronas Sprinta Racing	218
6. Sterilgarda Max Racing Team	200
7. Mugen Race	199
8. Honda Team Asia	172
9. Gaviota Angel Nieto Team	168
10. Estrella Galicia 0.0	147

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Migno	1.38,683 min
2. Ramírez	1.39,957 min
3. Masia	1.39,107 min
4. Canet	1.39,140 min
5. Garcia	1.39,141 min
6. Salac	1.39,156 min
7. Dalla Porta	1.39,280 min
8. Suzuki	1.39,284 min
9. Binder	1.39,341 min
10. Fenati	1.39,368 min
11. Tatay	1.39,448 min
12. Arbolino	1.39,603 min
13. McPhee	1.39,706 min
14. Antonelli	1.39,708 min
15. Lopez	1.39,748 min
16. Fernández	1.39,988 min
17. Artigas	1.40,238 min
18. Rossi	1.39,958 min
19. Alcoba	1.39,965 min
20. Arenas	1.40,003 min
21. Toba	1.40,130 min
22. Yurchenko	1.40,241 min
23. Sasaki	1.40,284 min
24. Nepa	1.40,285 min
25. Ogura	1.40,578 min
26. Foggia	1.40,590 min
27. C. Öncü	1.40,610 min
28. Vietti	1.40,689 min
29. Kornfeil	1.40,773 min



Knaller zum Schluss

MICHELIN

Bradley Smith und Eric Granado lieferten sich zwei packende Rennen, doch der erste MotoE-Weltcup-Sieger heißt Matteo Ferrari. Jesko Raffin hatte vom viertem Startplatz aus mehr gewollt.

Von: **Imre Paulovits**

Aller Anfang ist schwer. Feuer in Jerez, noch einmal Feuer in Spielberg, Probleme mit der Renndistanz: An Spott fehlte es gegenüber der MotoE in ihrer ersten Saison nicht. Doch beim Finale in Valencia boten die E-Bikes Rennsport vom Feinsten, und mit Matteo Ferrari wurde einer zum ersten Weltcup-Sieger der Geschichte gekürt, mit dem zu Beginn der Saison niemand gerechnet hatte.

Auch an Dramen fehlte es nicht: Héctor Garzo, der vor den beiden Finalrennen noch Chancen auf den Titel hatte, wurde

nach dem ersten Rennen disqualifiziert, nachdem er sich das ganze Rennen hindurch einen packenden Kampf mit Eric Granado geliefert und sich als Zweiter noch weiter auf Titelkurs gefahren hatte. Der Reifendruck an seiner Energica war zu niedrig. Durch seinen Ausschluss stieß Matteo Ferrari auf Platz 3 vor und war nun voll auf Titelkurs.

Im zweiten Rennen führte dann Bradley Smith die meiste Zeit, doch in der letzten Runde überholte ihn Granado. Smith hatte eine Antwort, doch die hatte auch der Brasilianer wieder. In der letzten Kurve startete Smith noch einen verzweifelten Versuch, doch er wurde herausgetragen und Granado fuhr seinem zweiten Sieg an diesem Wochenende entgegen, während sich Ferrari als Fünfter den Titel holte.

Hindernisse für Raffin

Jesko Raffin hielt in der E-Pole lange Zeit die Spitze, zum Schluss reichte es für Startplatz 4. Von dort aus wollte sich der Schweizer

bei seinem letzten MotoE-Rennen für das Intact-Team zu großen Taten aufschwingen. Doch wieder fiel er beim Start seinem Gewicht zum Opfer: „Es ist schon frustrierend, wenn ich bis zur ersten Kurve zwei oder drei Plätze verliere, nur weil andere leichter sind“, stellte der Schweizer fest. Doch dann passierte ihm auch in Turn 4 ein Fehler, und bei der kurzen Renndistanz rächt sich so etwas. „Klar ist es enttäuschend, vom vierten Startplatz, von so einer guten Ausgangslage“, ärgerte sich Raffin.

Im zweiten Rennen kam der Intact-Pilot dann besser weg, doch in der ersten Runde konnte er dem Massensturz von Xavier Siméon, Niccolò Canepa und Josh Hook nur mit Glück ausweichen, so wurde er schließlich Zehnter. „Für das letzte MotoE-Rennen hätte ich mir so sehr ein Podium gewünscht, auch als Dankeschön an das Team für die harte Arbeit das ganze Jahr. Leider war dieses Ziel nach Kurve 4 nicht mehr möglich“, verabschiedete sich Raffin von der MotoE. ■

E-POLE

Valencia (E): 16. November 2019

Fahrer	Zeit
1. Eric Granado (BR)	1.40,615
2. Matteo Ferrari (I)	1.40,956
3. Bradley Smith (GB)	1.41,196
4. Jesko Raffin (CH)	1.41,281
5. Héctor Garzo (E)	1.41,390
6. Xavier Siméon (B)	1.41,473
7. Niccolò Canepa (I)	1.42,042
8. Sete Gibernau (E)	1.42,119
9. Alex de Angelis (RSM)	1.42,226
10. Joshua Hook (AUS)	1.42,408

ERGEBNIS 1. RENNEN

Valencia (E): 16. November 2019

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Eric Granado (BR)	11.49,900
2. Bradley Smith (GB)	+0,706
3. Matteo Ferrari (I)	+3,213
4. Xavier Siméon (B)	+6,310
5. Alex de Angelis (RSM)	+7,383
6. Niccolò Canepa (I)	+7,732
7. Jesko Raffin (CH)	+8,888
8. Joshua Hook (AUS)	+9,634
9. Mattia Casadei (I)	+10,676
10. Mike di Meglio (F)	+10,932

ERGEBNIS 2. RENNEN

Valencia (E): 17. November 2019

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Eric Granado (BR)	11.52,860
2. Bradley Smith (GB)	+0,458
3. Héctor Garzo (E)	+4,124
4. Alex de Angelis (RSM)	+7,003
5. Matteo Ferrari (I)	+7,405
6. Mike di Meglio (F)	+9,475
7. Sete Gibernau (E)	+9,513
8. Mattia Casadei (I)	+10,503
9. Nico Teröl (E)	+14,613
10. Jesko Raffin (CH)	+14,711

CUP-ENDSTAND

1. Ferrari	99 Punkte
2. Smith	88
3. Granado	71
4. Garzo	69
5. di Meglio	63
6. Siméon	58
7. de Angelis	47
8. Raffin	47
9. Canepa	46
10. Casadei	39



MICHELIN

MotoE-Weltcupsieger Matteo Ferrari



MICHELIN

Freude wie beim Karneval in Rio: Doppelsieger Granado



GLÄNZEL

Jesko Raffin: Gewicht und andere Hindernisse

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

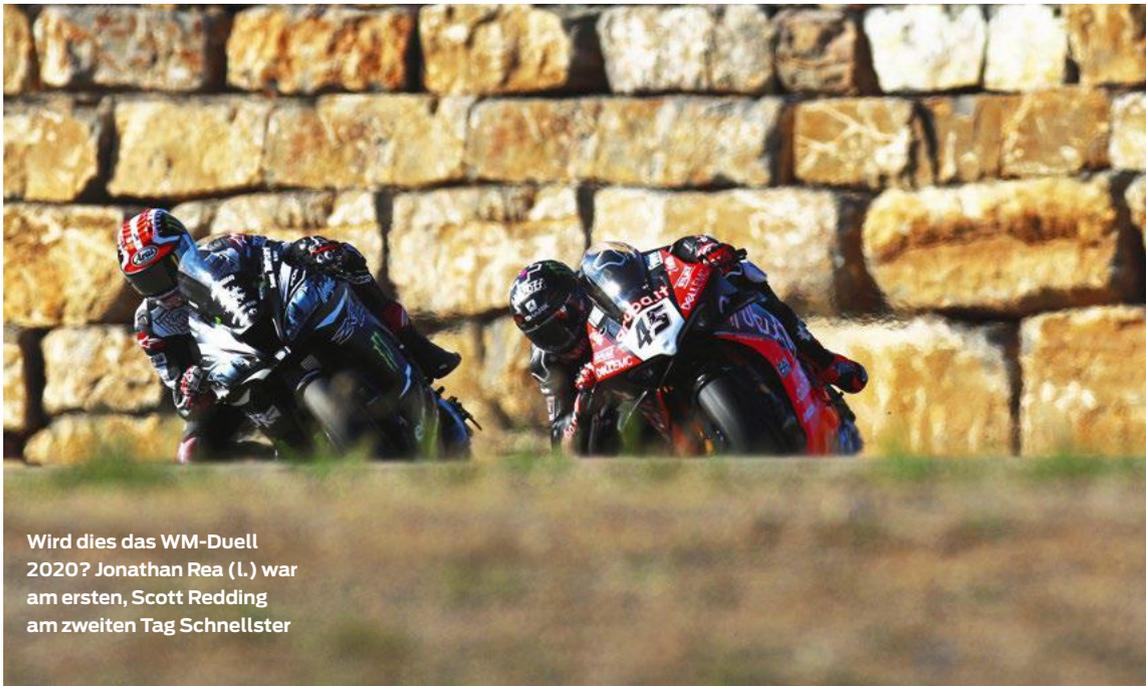
Nach zwei Jahren Pause wird es wieder einen deutschen Superbike-WM-Lauf geben! Dorna-SBK-Direktor Gregorio Lavilla und Ralph Bonhorst, Exekutiv-Direktor der Motorsport Arena Oschersleben, haben sich geeinigt, dass die Rennstrecke in der Börde, wo die Superbike-WM bereits zwischen 2000 und 2004 gastierte, vom 31. Juli bis zum 2. August 2020 wieder Austragungsort eines Superbike-WM-Laufes sein wird.

SUPERSPORT-WM

Zwar wartet Teamchef Jochen Kiefer auch weiter auf eine schriftliche Zusage für sein zukünftiges Supersport-WM-Team, doch er ist zuversichtlich, dass er dort 2020 ein Zweimann-Team führen wird. „So zuversichtlich, dass ich mittlerweile die Motorräder bestellt habe“, gab Kiefer mit einem erleichterten Lächeln preis. Wenn sein Traum Wirklichkeit wird, will Kiefer Lukas Tulovic mitnehmen. „Ich hatte mit ihm einen Dreijahres-Plan, und den würden wir dann in der Supersport-WM weiterführen“, so Kiefer. Für den zweiten Fahrerplatz verhandelt Kiefer mit mehreren Piloten, unter anderem mit Jonas Folger, der sein Wunschpilot für das neue Abenteuer wäre.

SUPERBIKE-WM

Neben dem offiziellen Honda-Werksteam mit Álvaro Bautista und Leon Haslam wird Althea-Eigner Genesio Bevilacqua wie in diesem Jahr noch das Mie Racing Team mit Honda-Motorrädern einsetzen. Allerdings wird die Mannschaft nächstes Jahr zwei Fahrer haben. Der erste hat seinen Vertrag bereits unterschrieben, und es ist kein Geringerer als Honda-Testpilot Takumi Takahashi, 2017 japanischer Superbike-Meister. Der 29-jährige Japaner wird nach zehn Jahren auf höchstem Niveau in seiner Heimat erstmals eine komplette WM-Saison in Angriff nehmen. Der zweite Fahrer ist noch offen.



Wird dies das WM-Duell 2020? Jonathan Rea (l.) war am ersten, Scott Redding am zweiten Tag Schnellster

WORLDSEBK

Superbike-WM

Neues Duell in Sicht

Scott Redding hat gleich bei seinem ersten Test mit der Werks-Ducati die Bestzeit markiert. Doch bei Regenwetter hatte Jonathan Rea auf den zweiten Testtag verzichtet.

Von: Imre Paulovits

Man hat Jonathan Rea selten so aufgekratzt gesehen wie nach dem vorzeitigen Gewinn der diesjährigen Superbike-WM gegen den zunächst übermächtigen Gegner Álvaro Bautista auf der Ducati Panigale V4 R. Doch dass die nächste Saison noch viel schwieriger wird, ist dem fünffachen Weltmeister und der Kawasaki-Werkstruppe klar. Deshalb haben sie sich auch sehr gewissenhaft auf den ersten Test für die neue Saison im Motorland Aragón vorbereitet. Sehr viel konnten sie dann leider nicht ausprobieren, denn heftige Regengüsse und

böige Winde machten die beiden Testtage in der letzten Woche zu einem Geduldsspiel. Rea wartete am ersten Tag erst ab, bis die Piste ganz abtrocknete. Zwar fuhr er am Nachmittag auch nur 27 Runden, doch zum Schluss stand er mit 1.50,416 ganz oben auf der Zeitentabelle vor dem neuen Ducati-Werkspiloten Scott Redding, der sich nach 51 Runden 1.50,868 gutschreiben ließ. Damit war der Kampf, auf den alle schon warten, eröffnet.

Als das Wetter am zweiten Tag noch schlechter wurde, zog es der Weltmeister mit seiner Mannschaft vor, diesen Testtag komplett auszulassen, man hofft nun auf bessere Bedingungen in der nächsten Woche in Jerez.

Der neue Mann

Scott Redding hat die britische Meisterschaft in einem dramatischen Finale mit 697 zu 692 Punkten gegen seinen Teamkollegen Josh Brookes für sich entschieden und soll nun als Nachfolger von Álvaro Bautista das

vollbringen, was dem Spanier verwehrt blieb. Obwohl er an einer Lebensmittelvergiftung litt, hielt ihn das nicht davon ab, sein neues Arbeitsgerät sowohl im Regen als auch im Trockenen ausgiebig zu testen. Nach 111 Runden in zwei Tagen stand er dann ganz oben – vor seinem Teamkollegen Chaz Davies.

Die Umsteiger Alex Lowes, nun in Kawasaki-Diensten, und Toprak Razgatlioglu, der den Platz des Briten auf der Werks-Yamaha übernommen hat, bekannten zwar, dass sie sich noch an ihre Motorräder gewöhnen müssen, brachten aber gleich konkurrenzfähige Zeiten zustande.

Leon Camier war am ersten Tag mit der Ducati auch gleich schnell, doch am zweiten Tag fiel der Brite bei einem Highsider auf seine im Juli operierte Schulter. Die Untersuchung in der Klinik von Alcañiz zeigte zum Glück keine neuen Schäden. Erstaunlich gut schlugen sich auch die Yamaha-Neulinge Garrett Gerloff und Federico Caricasulo. ■

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM ARAGÓN

Superbike-WM-Test Motorland Aragón (E), 13./14. November 2019

Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1. Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.49,929	111
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.50,185	67
3. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.50,416	27
4. Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.50,653	87
5. Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.50,657	83
6. Michael v. d. Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	1.50,941	59
7. Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.51,133	77
8. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R1	1.52,477	96
9. Leon Camier (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.52,902	41



Alex Lowes mit der Kawasaki

WORLDSEBK



Chaos-Sieger Rutter

Michael Rutter wurde beim 53. Macau-Motorrad-Grand-Prix nach zwei Abbrüchen der Sieg zugesprochen. Die wichtigste Nachricht: Keiner der insgesamt acht gestürzten Piloten hat lebensbedrohliche Verletzungen davongetragen.

Von: **Toni Börner**

Es ist eine wahre Überraschung, dass der Sieger des Macau-Motorrad-Grand-Prix 2019 Michael Rutter heißt, denn Peter Hickman hatte die Woche in der chinesischen Spielmetropole dominiert. Vom ersten Training an drückte er die

Zeiten in die Asphalthöhle und distanzierte die Konkurrenz klar. Erst im zweiten Qualifying schob sich Rutter bis auf knappe drei Zehntelsekunden heran – doch Hickmans Zeit von 2.25,100 Minuten aus Q1 war nicht zu knacken und stellte den BMW-Piloten auf die Pole-Position. Stark waren auch die PBM-Ducati-Teamkollegen Davo Johnson und John McGuinness, die sich die Startplätze 3 und 4 gesichert hatten. Der Österreicher Horst Sailer landete mit seiner Yamaha auf dem sechsten Startplatz. Für das deutsche Team von Rico Penzkofer hielt der finnische IRRP-Pilot Erno Kostamo die Fahnen hoch und holte Startplatz 7, der deutsche Didier Grams qualifizierte sich mit seiner BMW als Elfter.

Das Rennen wurde am Samstag wie geplant gegen 16 Uhr Ortszeit gestartet, sollte aber eine wahre Farce werden. Bereits in der ersten Runde kam es zum ersten Crash: Der Portugiese André Pires flog Ausgangs der Melco-Haarnadel per Highsider ab. An der langsamsten Stelle der Strecke blieb das aber ohne Konsequenzen, und er konnte seine R1 selbst wieder aufheben, wengleich das Rennen für ihn gelaufen war.

Sturzorgie

Vorn hatte sich Peter Hickman die Führung geschnappt und sich von den Verfolgern bereits abgesetzt. Den besten Start hatte Davey Todd produziert, der Penz-BMW-Pilot kam von Startplatz 12 und lag an fünfter Stelle. Dann kam es

zum ersten Crash-Abbruch. Robert Hodson rutschte in Paoli das Vorderrad weg, der britische BMW-Pilot reagierte blitzschnell und schob das Motorrad so von sich weg, sodass er an der Mauer vorbeischießen konnte. Allerdings warf es die RR zurück auf die Piste, und sie traf dabei noch ihren Piloten. Noch schlimmer erwischte es dann den Tschechischen BMW-Piloten Marek Cerveny, der keine Chance hatte und ebenfalls abspringen musste, da ihm die Hodson-BMW vor das Vorderrad geflogen kam. Cerveny selbst schlug in die Mauer ein und rutschte an ihr entlang. Wenig später stand er allerdings wieder, doch Hodson stand gleich wieder auf seinen Füßen.

Das Rennen sollte erneut gestartet werden, doch dann kam

Das Glück zwischen den Leitplanken: Michael Rutter wurde zum neunten Mal Sieger in Macao – wenn diesmal auch nur dank des frühen Abbruchs

Glück im Unglück

Lebensbedrohliche Verletzungen trug zum Glück keiner der involvierten Fahrer davon. Sheils und Crowe erlitten Gehirnerschütterungen und waren wenige Stunden später wieder im Fahrerlager anzutreffen. Sweeny zog sich eine Schulterverletzung zu, Kruger brach sich das Fußgelenk. Kostamo erlitt ersten Informationen zufolge Knochenbrüche, ihm geht es aber den Umständen entsprechend gut. „Erno hat sich ‚nur‘ einen Wirbel gebrochen“, gab Penzkofer am Sonntag noch ein Update zu Kostamo. „Er ist letzte Nacht operiert worden, es ist alles gut verlaufen und er ist okay. Ansonsten hat er nichts.“

„Heute tut mir alles weh, von der kleinen Zehe bis zum Kopf“, sagte Grams am Sonntag. „Die Trainings waren hier sehr gut, da gab es auch keine Stürze und gar nichts. Aber dann im Rennen kam es eben umso heftiger. Mir geht es den Umständen entsprechend, die Knochen sind heile, aber die Muskeln und Bänder sind alle etwas am schmerzen. Heute Morgen konnte ich kaum aufstehen.“

Teams und Fahrer wollten schließlich eine Fortsetzung des Rennens am Sonntag erwirken, doch dem wurde aus mehreren Gründen nicht stattgegeben. Mit dem Formel-3-Grand-Prix, zwei WTCR-Läufen und dem Finale des GT-Weltcups war der Zeitplan am Sonntag einfach zu voll. Des Weiteren hatten die meisten Fahrer keine Reifen mehr übrig, denn trotz der nur einen gewerteten Runde war ja am Samstag mit den ganzen Out-Laps und Rückrechnungen schon fast ein ganzes Rennen gefahren worden.

Wer hat gewonnen?

Offen blieb lange die Frage, ob das Rennen gewertet werden würde oder nicht. Früher waren einmal 75 Prozent der Distanz im FIM-Reglement für ein internationales Rennen vorgeschrieben. Seit nach Abbrüchen der besseren Verfolgbarkeit wegen die Teilrennen nicht mehr addiert werden, sollten es wenigstens drei Runden für eine Wertung sein. In Macao aber ist im Reglement des Einladungsrennens verankert, dass auch nach einer Runde gewertet werden kann. Damit sah das Ergebnis dann ziemlich verzerrt aus: Hickman hatte nach dem ersten Start einen Vorsprung von über fünf Sekunden herausgefahren, nach dem Re-



Bild des Schreckens: Der Massensturz, der zum Abbruch führte



Horst Saiger: „Ein fünfter oder sechster Platz wäre möglich gewesen.“



Didier Grams: „Mir tut alles weh, von der kleinen Zehe bis zum Kopf.“

Start hatte Rutter den Holeshot erwischt und Hickman konnte erst Eingangs Runde 2 in Lisboa an ihm vorbeigehen – und sich direkt wieder absetzen. Damit kam „Mr. Macau“ zu seinem neunten Triumph auf dem Guia Circuit wie die

sprichwörtliche Jungfrau zum Kinde. Zum fünften Mal gewann er für Honda, zum ersten Mal mit der RC213V-S, dem Straßenableger der MotoGP-Maschine. Horst Saiger wurde als Siebter bester Deutschsprachiger. ■

RENNERGEBNIS MOTOGP

53. Macao-GP, 16.11.2019, 6,120 km über 1 Runde à 6,120 km
23 Fahrer gestartet, 23 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Rutter (GB)	Honda RC213V-S	2.31,724 min
2. Peter Hickman (GB)	BMW S 1000 RR	+0,298 s
3. Davo Johnson (AUS)	Ducati Panigale V4 R	+0,861 s
4. Davey Todd (GB)	BMW S 1000 RR	+1,553 s
5. Lee Johnston (GB)	BMW S 1000 RR	+1,937 s
6. Ian Hutchinson (GB)	BMW S 1000 RR	+2,249 s
7. Horst Saiger (A)	Yamaha YZF-R1	+2,461 s
8. Gary Johnson (GB)	BMW S 1000 RR	+3,682 s
9. Erno Kostamo (FIN)	BMW S 1000 RR	+4,083 s
13. Didier Grams (D)	BMW S 1000 RR	+6,099 s

es noch dicker. Rutter hatte den besten Start erwischt und die erste Runde über die Ziellinie geführt, Hickman schnappte sich den Honda RC213V-Piloten in der Lisboa-Kurve und setzte sich sofort ab. In der Police-Bend vor Moorish-Hill rutschte Penz-Pilot Erno Kostamo das Vorderad weg, er schlug zusammen mit dem Bike in die Reifenstapel ein und wurde auf die Strecke zurückkatapultiert. Da das Feld in der zweiten Runde noch sehr eng zusammenlag, löste dies eine der Kettenreaktionen aus, die bislang in Macao glücklicherweise immer den Autos vorbehalten war: Fünf weitere Fahrer konnten nicht ausweichen und stürzten: Derek Sheils, Michael Sweeney, Phillip Crowe, Didier Grams und Dan Kruger.

Matchwinner für die USA: Taylor Robert holte die Trophy zurück nach Amerika



Wachablösung an der Algarve

Die Amerikaner nahmen den Titelverteidigern aus Australien bei den Sixdays zwei der drei begehrten Mannschafts-Preise ab. Dafür gewannen die aber erstmals die Junior-Trophy.

Von: **Robert Pairan**

Die Mannschaftsweltmeisterschaften der Endurofahrer wurden mit über 500 Teilnehmern rund um das südportugiesische Autódromo Internacional do Algarve in Portimão ausgetragen. Vom Start weg gab erst mal Australien den Ton in der Trophy-Wertung an.

Allen voran Daniel Sanders, der seinen absoluten Erfolg des Vorjahres fortsetzte. Auf der großen 500er Husqvarna beherrschte er täglich das Fahrerfeld.

Einzig der Spanier Josep Garcia konnte dem späteren Gesamtsieger Sanders mit der hubraumkleineren 250er KTM ernsthaft Paroli bieten und auch einige Tageswertungen gewinnen. Der Ex-Enduro-Weltmeister war erst 14 Tage zuvor zum zweiten Mal Spanischer Meister geworden, doch seine Mannschaftskollegen konnten zusammen gerade einmal den vierten Rang erreichen.

Die USA brauchten bis zur Halbzeit, um den Australiern etwas in geschlossener Mannschaftsleistung entgegenzusetzen zu

können. Sie waren zwar die ersten beiden Tage in Schlagdistanz geblieben, doch erst danach fanden sie Möglichkeiten, die Jungs aus Down Under zu überholen.

Die hatten mit Ex-Weltmeister Matthew Phillips als viertem Mann auf das falsche Pferd gesetzt. Nach seiner Rennpause hat er offensichtlich nicht mehr das internationale Niveau und fiel am vorletzten Tag nach einem Sturz auch noch verletzt aus. Stattdessen führte Taylor Robert seine drei US-Teamkollegen immer weiter nach vorne. Am letzten Tag beim Abschluss-Motocross konnten sie nicht mehr eingeholt werden.

Die deutsche Trophy-Truppe bot eine geschlossene Mann-

schaftsleistung und beendete die Sixdays ohne einen einzigen Ausfall auf Platz 7. Herausragender Fahrer war Angus Heidecke, der als Quereinsteiger vom Motocross seine ersten ISDE fuhr. Auf der großen 500er kämpfte er sich nicht einfach nur über die Tage über das teilweise anspruchsvolle Terrain in den Bergen, sondern ließ auch in den Sonderprüfungen aufhorchen! Gleich zu Beginn konnte er auf dem frischen Crosstest mit einer vierten Zeit in der Gesamtwertung punkten. Am Ende belegte er Platz 5 in der E3-Klasse und Platz 21 in der Gesamtwertung direkt hinter Europameister Roni Kytönen.

Leider war diese Team-Weltmeisterschaft gleich auch die Ab-



Erste Sixdays, bester Deutscher und jetzt Rücktritt: Angus Heidecke



Junior-Trophy nach Down Under: Aussie Faser Higlett

schiedsvorstellung des Ex-Crossers. Heidecke hängt seinen Helm an den Nagel und wird wohl keine Wettbewerbe mehr bestreiten.

Am letzten Tag wurde er noch von Eddi Hübner getoppt: Der gewann beim Abschluss-Cross in seiner Startgruppe und wurde Tages-Fünfter in seiner Klasse sowie 13. in der Gesamtwertung.

Starke Aussie-Junioren

Bei den Junior-Trophys drehte Australien den Spieß um: Von Anfang an lagen die Fahrer mit den grün-gelben Trikots in Führung. Täglich konnten sie ihren Abstand zu den US-Amerikanern ein klein wenig ausbauen.

Die favorisierten Italiener verloren auf dem dritten Platz liegend alle Chancen, als das Motorrad von Junioren-Weltmeister Andrea Verona am vierten Mor-

Die favorisierten Briten erlitten an der Algarve einen Totalausfall. Das vorher totgesagte Damenteam von der Insel holte Bronze – geschlagen von den USA und den deutschen Damen.

gen nicht mehr anspringen wollte. Selbst der Versuch, es im Fahrerlagertunnel bergab anrollen zu lassen, scheiterte. Ähnliche technische Probleme ließen die deutsche Junior-Trophy noch schneller zum Außenseiter werden – schon am ersten Tag fiel Mike Kunzelmann und am Donnerstag auch noch Jan Allers aus. Beide hatten elektrische Probleme, aber jeder ein anderes. Weil es bei den Junioren kein Streichergebnis gibt, waren die Deutschen vom ersten Tag an Letzter. So blieb es dem verbliebenen Fahrer Yanik Spachmüller überlassen, sein internationales Niveau zu beweisen.

Deutsche Damen top

Das beste deutsche Ergebnis brachte die Damen-Trophy nach Hause. Die Ex-Enduro-Weltmeisterin Maria Franke bestritt nach einer Babypause ihren ersten internationalen Wettbewerb. Von Anfang an zeigte die KTM-Fahrerin, dass sie nichts verlernt hat und kämpfte mit der US-Ame-

rikanerin Brandy Richards um jeden einzelnen Tagessieg. Nach fünf Tagen hatte die Deutsche dann über eine Minute Vorsprung und fuhr diesen beim Abschluss-Motocross sicher nach Hause. Damit war Franke die welt schnellste Enduro-Dame, denn auch die aktuelle Weltmeisterin Jane Daniels aus England musste sich hinter ihr einreihen.

Als Ersatzfahrerin kam die 27-jährige Anne Borchers aus Leps zum Einsatz, die kurzfristig für die verletzte Tanja Schlosser eingesprungen war. Borchers hat zwar die diesjährige Motocross-WM auf Platz 9 beendet, bestritt in Portugal aber ihren ersten Enduro-Wettbewerb. Willig nahm sie alle guten Ratschläge des Teams und ihrer Freundin Maria Franke an und setzte diese so gut um, dass sie ohne Zeitstrafpunkte auf Platz 6 der Damenwertung kam.

Die dritte Dame im Team, Selina Schittenhelm, kämpfte sich trotz heftiger Schmerzen als sicheres Backup für das Team täglich ins Ziel. Sie hatte sich am ersten Tag bei einem Sturz das rechte Handgelenk verletzt. „Im Verlauf der Woche wusste ich bei den steilen Abfahrten manchmal nicht, wie ich die Vorderrad-Bremse ziehen sollte, so weh hat das getan“, gestand sie anschließend.

Die britischen Damen hatten von ihrer Föderation keine Unterstützung erhalten. Ihrem Teammanager war wörtlich mitgeteilt worden, dass dies rausgeschmissenes Geld sei, sie würden sowieso nicht ins Ziel kommen. Tatsächlich aber kamen alle drei Ladies ins Ziel – und zwar auf dem dritten Platz!

Der sportliche Brexit

Nicht ins Ziel hingegen kamen ihre männlichen Kollegen von der britischen Trophy. Auch die Junior-Trophy landete mit einem Ausfall nur auf dem zehnten Rang. Die Trophy-Truppe wurde unter Wert geschlagen: Vor dem Wettbewerb noch haushoher Favorit, verletzte sich Enduro-Weltmeister Steve Holcombe beim Training an der Schulter und fiel deshalb aus. Gleich am ersten Fahrtag hatte Enduro-Champion Brad Freeman einen Sturz, bei dem er sich den rechten Unterarm brach. Das konnte vom Team zunächst noch aufgefangen werden, weil die Trophy-teams täglich einen Fahrer als Streichresultat benennen können. Aber als sich an Tag 3 auch noch Joe Wootton bei einem Sturz die Schulter auskugelte,



Schnellste Frau an der Algarve: Maria Franke holte mit den Damen Silber

spielte auch der Ausfall von Alex Snow keine Rolle mehr, das Team belegte den letzten Platz.

In der erstmals offiziell ausgeschrieben Vintage Trophy mit historischen Motorrädern gewann Italien mit den Altmeistern Giovanni Sala, Mario Rinaldi und Stefano Passeri vor der Mannschaft aus Deutschland mit Jens Oestreich, Johannes Steinel

und Uwe Weber, der als einziger der über 100 Teilnehmer eine historische MZ an den Start brachte!

Die Sixdays sind bekanntlich der älteste Motorradwettbewerb der FIM, deshalb wurden die ISDE 2019 auf die Klassiker ausgeweitet. Allerdings fahren die Vintage-Fahrer nur die letzten drei der sechs Tage und täglich nur die Hälfte der Strecke. ■

ISDE ALGARVE – TROPHY

Team	Zeit/Rückstand
1. USA: Ryan Sipes, Kailub Russell, Taylor Robert, Steward Baylor	13:44,17,77 h
2. Australien: Matthew Phillips, Daniel Sanders, Joshua Green, Luke Styke	+ 1.45,34 min
3. Italien: Davide Guarneri, Matteo Cavallo, Thomas Oldrati, Rudy Moroni	+ 12.37,50 min
4. Spanien: Kirian Mirabet, Cristobal Guerrero, Toshi Schareina, Josep Garcia	+ 16.53,05 min
5. Finnland: Eero Remes, Eemil Pohjola, Roni Kytönen, Aleks Jukola	+ 22.14,01 min
6. Frankreich: Antoine Basset, Anthony Geslin, David Abgrall, Jeremy Carpentier	+ 24.54,66 min
7. Deutschland: Edward Hübner, Robert Riedel, Björn Feldt, Angus Heidecke	+ 39.12,90 min
8. Schweden: Albin Norrbom, Albin Elowson, Noa Lergen, Rikard Hansson	+ 40.15,24 min
9. Portugal: Joao Lourenco, Diogo Ventura, Diogo Vieira, Goncalo Reis	+ 49.8,60 min
10. Belgien: Jeremy Herinne, Gauthier Lillo, Jerome Martiny, Mathias V. Hoof	+ 1:11.04,06 h
12. Schweiz: Alexandre Vaudan, Kelien Michaud, Jerome Müller, Luc Hunziker	+ 1:37.41,26 h

ISDE ALGARVE – JUNIOR-TROPHY

Team	Zeit/Rückstand
1. Australien: Michael Driscoll, Fraser Higlett, Lyndon Snodgrass	13:57,03,10 h
2. USA: Grant Baylor, Joshua Toth, Ben Kelly	+ 9.13,94 min
3. Spanien: Marc Sans, Sergio Navarro, Tomás Pau	+ 28.49,31 min
4. Portugal: Tomás Clemente, Rodrigo Belchior, Manuel Teixeira	+ 1:17.35,65 h
5. Belgien: Mika Vanderheyden, Erik Willems, Antoine Magain	+ 1:23.09,30 h
6. Chile: Sebastián Taverne, Sebastián Pakciarz, Lukas Valdebenito	+ 1:23.24,71 h
7. Kanada: Ryder Heacock, Theo Lepley, Owen McKill	+ 2:07.46,84 h
8. Italien: Andrea Verona, Matteo Pavoni, Claudio Spanu	+ 5:04.57,09 h
9. Frankreich: Théo Espinasse, Léo Le Quéré, Till de Clercq	+ 7:06.22,75 h
14. Deutschland: Jan Allers, Yanik Spachmüller, Mike Kunzelmann	+ 20:44.46,61 h

EINZELWERTUNG

1.	Daniel Sanders (AUS), HVA	4:28.56,13 h
2.	Josep Garcia (E), KTM	+ 1.53,23 min
3.	Taylor Robert (USA), KTM	+ 4.22,34 min
4.	Kallub Russell (USA), KTM	+ 6.02,99 min
5.	Daniel McCanney (GB), TM	+ 7.30,46 min
6.	Ryan Sipes (USA), KTM	+ 7.31,50 min
7.	Lyndon Snodgrass (AUS), KTM	+ 8.10,41 min
21.	Angus Heidecke (D), KTM	+ 13.33,43 min
44.	Edward Hübner (D), KTM	+ 21.18,20 min
47.	Björn Feldt (D), KTM	+ 22.34,48 min



Einzelsieger: Daniel Sanders



Kurze Langbahn

Nach 2013 wird die Langbahn-WM auch nächstes Jahr auf einer Speedwaybahn entschieden – in Polen. Bei der Vergabe der Wildcards ging Deutschland leer aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Überraschend gingen die drei FIM-Wildcards für die Langbahnsaison 2020 an den Schweden Thomas H. Jonasson, den Dänen Kenneth Kruse Hansen sowie an den Briten James Shanes. Shanes war wegen einer Verletzung aus den Top 8 2019 herausgefallen.

Doch der ebenfalls verletzte Romano Hummel (4. Ersatz), Europameister Zach Wajtknecht (2. Reserve) und Max Dilger (3. Reserve) rutschten durchs Sieb. Für die FIM waren offenbar zwei Skandinavier im GP wichtiger (es sind jetzt acht Nationen vertreten), als nach Smolinski (WM-2.), Lukas Fienhage (WM-4.), Bernd Diener und Stephan Katt (beide im Challenge qualifiziert) ein fünfter Deutscher.

Polnische Fahrer sind auf der Langbahn nicht dabei. Umso überraschender ist es, dass mit Rzeszow (wie 2013) wieder ein GP in Polen angesetzt wurde – und

diesmal sogar als Finale. Schon vor sechs Jahren hielt sich das Interesse im Speedway-verrückten Polen in Grenzen, zumal der fällige polnische Wildcard-Fahrer in Rzeszow beim fünften GP nicht mehr in die WM-Wertung eingreifen kann.

Offenbar hat die FIM noch immer kein Konzept, die Langbahn-WM besser zu vermarkten. Polen wäre ein wichtiger Markt, dann aber bitte auf einer Langbahn.

In Skandinavien gibt es nur den GP im finnischen Forssa, obwohl in Schweden und Dänemark Langbahnen existieren. Und von Übersee-Rennen ist seit dem GP in Neuseeland (zuletzt 2004) keine Rede mehr.

Erstmals in der Historie findet ein Speedway-GP in Russland statt. Promoter BSI Speedway vergab den achten von zehn GP nach Togliatti, wo die Russen dieses Jahr bereits das Speedway of Nations gewannen. Da Krsko (SLO) durchs Raster fiel, bleibt es auch 2020 bei zehn GP-Rennen. Und alle innerhalb des alten Europa.

Deutschland ist im FIM- und FIM-Europe-Prädikatskalender nur dreimal prominent vertreten: Mit dem Speedway-GP in Teterow erstmals am Pfingstsonntag sowie mit den Langbahn-GP-Rennen in Herxheim (21.05.) und Mühlendorf (05.07.). Dazu kommen die Eisspeedway-Highlights in Inzell

(14./15.03., GP) und Berlin (29.2./01.03., Team-WM). Immerhin gibt es wichtige Nachwuchsprädikate im Inland: Erstmals in Diedenbergen (13.06.) die FIM Youth Gold Trophy der 125er-Klasse und auch erstmals in Cloppenburg die Jugend-WM mit 250-ccm-Bikes. ■

BAHNSPORT-TERMINE 2020 SPEEDWAY-WM

- 16.05. GP Warschau (PL)
- 25.05. GP-Quali Abensberg (D)
- 30.05. GP Teterow (D)
- 06.06. U21-Quali Ludwigslust (D)
- 13.06. GP Prag (CZ)
- 18.07. GP Cardiff (GB)
- 25.07. GP Hallstavik (S)
- 01.08. GP Wroclaw (PL)
- 15.08. GP Malilla (S)
- 29.08. GP Togliatti (RUS)
- 12.09. GP Vojens (DK)
- 03.10. GP Torun (PL)

LANGBAHN-WM

- 21.05. GP Herxheim (D)
- 20.06. GP La Réole (F)
- 05.07. GP Mühlendorf (D)
- 08.08. GP Forssa (FIN)
- 23.08. GP-Quali Scheeßel (D)
- 20.09. GP-Challenge Roden (NL)
- 26.09. GP Rzeszow (PL)

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

- 12.04. Speedway-Quali Pocking
- 06.09. Seitenwagen-Finale Pfarrkirchen
- 26.09. U19-Paar-Cup Güstrow

NACHRICHTEN

KTM-GRUPPE TRITT 2020 AUCH MIT GASGAS AN

KTM erweitert sein Portfolio: die Mattighofener fügen nach Husqvarna als dritte Marke die spanische Traditionsfirma GasGas hinzu. Das neue Joint Venture wirkt sich auch auf die Motocross-WM aus. Der belgische Rennstall „Standing Construct“ unter Tim Mathys wird kommendes Jahr zum ersten offiziellen GasGas-Werksteam mit den Piloten Glenn Coldenhoff und Ivo Monticelli. Aber auch weitere Koryphäen der KTM-Offroad-Szene werden 2020 auf eine rote GasGas verpflanzt: Im Cross Country wird die Grand Dame der Szene, die Spanierin Laia Sanz (beste Dakar-Dame aller Zeiten) die Dakar 2020 in Saudi-Arabien auf GasGas bestreiten. Ex-SuperEnduro-Weltmeister Taddy Blazusiak, der sich nach seinem „Rücktritt vom Rücktritt“ dieses Jahr stark zurückgekämpft hat, wechselt in der „WESS-Weltmeisterschaft“ 2020 ebenfalls von Orange auf Rot.

TONI BOU GEWINNT SAISONERÖFFNUNG

Toni Bou, seit mehr als einem Jahrzehnt weltbesten Trialfahrer, amtierender In- und Outdoor-Weltmeister, startete auch die X-Trial-Saison 2020 als Sieger. Der Katalane gewann den ersten WM-Lauf in Saint-Denis auf der Insel La Réunion vor seinen Landsmännern Adam Raga (TRRS), Jaime Busto, Miquel Gelabert (beide Vertigo) und Jorge Casales (GasGas). Das Finale gegen Raga gewann der Montesa-Honda-Pilot mit 10:17.

SPEEDWAY-GP MIT NEUEM PUNKTESYSTEM

Der Speedway-Weltmeister wird ab 2020 seine Punkte nicht mehr aus den einzelnen Heats mitnehmen. Die Punktevergabe erfolgt wie in allen anderen Motorsportserien nach der Platzierung, hier: 20-18-16-14-12-11-10-9 usw. Bisher nahmen GP-Sieger regelmäßig weniger WM-Punkte mit als andere. ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



*Autos die Spaß machen
since 1966*

Virage V12, 24000 km, neuwertig, Inzahlungnahme möglich, 99.900,- €. F1 Automobile GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51128

Audi



A8 50 TDI quattro, EZ 01/2019, Tiptr., 8990 km, 210 kW, HUD, Pano, Matrix, 91.960,- € (MwSt. awb.). A&S PIA GmbH, Olympiastr. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51105

BMW



340i T Aut. M Sport, EZ 07/2016, 15765 km, 240 kW (326 PS), raucht opas-metallic, Leder, Pano, AHK, 39.980,- €. Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51064

Ferrari

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

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und geb., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419



F-Type SVR, EZ 05/2018, 13183 km, 423 kW, 1. Hd. Jaguar, UVP 162.000,- jetzt 94.990,- € (MwSt. awb.). Dieter Wiedemeyer, Nielandstraße 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51102

Arden

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

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Maserati

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

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung.
0211/9217273, www.brueggemann.de

Mercedes



blackSportsCarrier: Sprinter 316 CDI Kombi - „SP Stream Umbau“, 9-Sitzer Vorführwagen, EZ 03/2019, ca. 1000 km, Euro 6 D, SP Stream Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Sportlenkrad, Interieurteile in Hochglanz, 360° Kamera, MBUX Multimediasystem, DISTRONIC, alle Assistenten, NAVI Comand online, el. Schiebetür mit Trittsstufe, Klima u.v.m., Verbr. l/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 6,4; komb. 6,9; CO2 komb. 181 g/km, CO2-Effizienz: D, 77.350,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51056

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL III "V 250 - HARTMANN VP Spirit", EZ 01/2018, ca. 8650 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Tieferlegung -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST 1 u.v.m., Avantgarde Exclusive mit toller AUSSTATTUNG! Mittelarmlehne mit Kühlbox, DISTRONIC, div. Interieur-Pakete, Panoramadach, Allrad (4Matic), Standhgz., NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 72.999,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51055

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



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298

Mercedes

PREMIUM-INSERTAT



Mercedes AMG GT R *NEUES MODELL*DISTRONIC*COMAND*

• Bj. 2019 • km 3.000 • Farbe Schwarz • € 159.998,- • MwSt. auswb. ✓

EZ 09/2019, 3000 km, 430 kW (584 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, LED, SHZ, NR-Fzg., 159.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394

Nord-Ostsee Automobile

Lust auf Leistung

AMG

GmbH & Co. KG

Lehfeld 6

21029 Hamburg-Bergedorf

Tel. 040 7257070

nord-ostsee-automobile.de

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

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

GA Rennsport-Ausrüster
 Tel. 08678/246
 www.ga-racing.com

Rennttransporter



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

Seat

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



Arteon 2.0 TSI R-Line, EZ 04/2018, 38000 km, 206 kW, Virtual Cockpit, 360° Kamera, 45.900,- € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51100



VW & Audi Anhängerkupplungen auch für Sondermodelle. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



Golf R 2.0 TSI 4M DSG, EZ 06/2018, 21856 km, 228 kW (310 PS), deep black perlfeffekt, 35.941,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51065

memminger
 www.feine-cabrios.de

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



Golf VII R 2.0 TSI, EZ 01/2019, 17000 km, 221 kW, Topausstattung, Sportsitze, DCC, 42.900,- € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51101

Veranstaltungen

17th Int. SUPERCROSS Chemnitz
29. & 30.11.2019
Messe Chemnitz
 TICKETHOTLINE: 0371 4508-722 (Mo. - Fr. 10 - 17 Uhr)
 www.supercross-chemnitz.de

Autotransporter



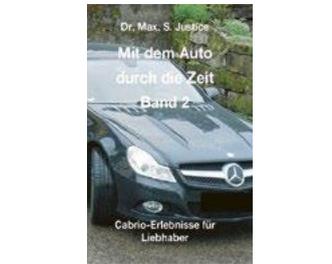
Exklusive Fahrzeugtransporte SENZ
 Mit unserer Flotte von über 50 LKWs, bieten wir von unserem Hauptsitz in Düsseldorf aus offene & geschlossene Fahrzeugtransporte - EUROPaweit - exklusiv@senz.de, www.senz.de H

Geschäftsverbindungen

BestWater

Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für unsere Vertriebspartner! Tel. 01523/3752139, 168@bestwater.de H

Literatur



„Mit dem Auto durch die Zeit“ Die Geschenkbücher für Auto-Liebhaber. Lesen Sie die Erlebnisse eines Auto-Liehabers, Freud und Leid, und erfahren Sie, wie es zum Tod der German Autobahn kam. Einfach den Titel bei Google eingeben und reinschnuppern. Info: dr.justice@t-online.de

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Motorsportreisen, 0221/4912598, rcam.de

Verschiedenes

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

Versicherungen



www.clickvers.de

MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko Veranstalterhaftpflicht
 sportvers.de

Zubehör

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

Motorradmarkt

KTM

www.hertrampf-gruppe.de H

Rennmaschinen

www.hpc-power.de H

Zubehör

www.yoshimura-deutschland.de H

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 Brätigam, 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 Wiczorek
 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 20
 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 €

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
 © 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Abenddämmerung in Florida: Beim NASCAR-Finale in Homestead-Miami gab es besonders stimmungsvolle Bilder

Hamilton hilflos

Zu „Champions-Runde“
MSa 48/2019

Aus meiner Sicht gehört Hamilton nicht einmal zu den zehn besten Fahrern des Jahrzehnts. Er hat es nie geschafft, einen Formel-1-Wagen zu einem Siegerfahrzeug zu machen. Bei Mercedes haben das Schumacher und Rosberg gemacht. Am Anfang brauchte er sogar Rosbergs Abstimmung. McLaren hat er in den Abgrund gestürzt. Ohne Anweisung von der Box wäre er hilflos. Für mich ist er wie Raikkönen. Mit einem Siegerwagen kann er alles in Grund und Boden fahren, aber einen mittelmäßigen Formel-1-Wagen wird er nicht nach vorne bringen. Das ist übrigens mit Ausnahme von Surtees die Krankheit der englischen F1-Champions.

**Josef Mertens,
 D-53844 Troisdorf**

In Motorsport aktuell, Heft 48 auf Seite 5, ist nicht Juan Manuel Fangio abgebildet. Dieses Foto wurde während des GP von Belgien 1955 aufgenommen und zeigt Stirling Moss im Mercedes mit der Nummer 14.

**Luzius Räth,
 CH-7000 Chur**

Anm. der Redaktion: Leser Räth hat recht. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen.

WEC in China vor leeren Tribünen

Zur WEC-Berichterstattung
MSa 48/2019

Hallo Herr Schurig, mutig, Ihr Kommentar zur WEC-Serie, aber wahrscheinlich bekommen Sie jetzt keine Akkreditierung mehr! Ich sage schon lange: Wenn in der VLN-Serie ein alter Fiesta siegt, sehe ich nicht mehr zu.

**Hans-Joachim Retterath,
 D-53520 Döttinger Höhe**

Bei den TV-Übertragungen der Sportwagen-WM in Shanghai war unschwer erkennbar, dass dort vor leeren Zuschauertribünen gefahren wurde. Warum startet man auf solchen Rennstrecken? Dem Motorsport tut man damit keinen Gefallen. Auf dem Lausitzring oder dem Sachsenring hätte man volles Haus und könnte die Daseinsberechtigung des Motorsports mit hohem Zuschauerinteresse begründen. Aber wahrscheinlich lässt man lieber vor TV-Kameras fahren, da das Publikum eh nur Probleme bereitet. Ob so etwas den Fahrern Spaß macht?

**Stefan Friebe,
 D-09328 Lunzenau**

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

23. November DSK – Freies Fahren Bilster Berg

30. Nov.–8. Dez. Essen Motor Show

07. Dezember DSK – Rallye Performance Training auf Schotter

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 21. November

23.30 Formel E, Rück- und Ausblick Eurosport 1

Freitag, 22. November

08.55 Formel E Riad, 1. Qualifying **LIVE** Eurosport 1

13.00 Formel E Riad, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 1

Samstag, 23. November

06.25 DTM x SGT Fuji, 1. Rennen **LIVE** SAT.1

08.55 Formel E Riad, 2. Qualifying **LIVE** Eurosport 1

13.00 Formel E Riad, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 1

Sonntag, 24. November

06.25 DTM x SGT Fuji, 2. Rennen **LIVE** SAT.1

17.0 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

19.35 Goodwood FoS 2019 (Zus./Wh.) Motorvision TV*

21.10 Goodwood Revival 2019 (Zus./Wh.) Motorvision TV*

Dienstag, 26. November

20.15 Formel E Riad, Highlights Eurosport 1

21.15 FIA-GT-Weltcup Macau, Highlights Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 22. November

20.55 Enduro-WM, Serres (Zus./Wh.) Motorvision TV*

21.20 Trial-WM, Comblain-au-Pont (Zus./Wh.) Motorvision TV*

21.45 Motocross-WM, Pietramurata (Zus./Wh.) Motorvision TV*

22.15 ADAC MX Masters, Holzgerlingen Zus./Wh.) Motorvision TV*

Samstag, 23. November

21.45 IoM TT 2019, Classic-TT-Rennen (Wh.) Motorvision TV*

Streams / Internet

Freitag, 22. November

10.55 Jaguar eTrophy Riad, 1. Qualifying **LIVE** ran.de

13.00 Jaguar eTrophy Riad, 1. Rennen **LIVE** ran.de

13.45 IGTC 9h Kyalami, Qualifying **LIVE**
www.intercontinentalgtchallenge.com

Samstag, 23. November

01.20 DTM x SGT Fuji, 1. Qualifying **LIVE** dtm.com

05.40 Jaguar eTrophy Riad, 2. Qualifying **LIVE** ran.de

ca. 06.25 DTM x SGT Fuji, 1. Rennen **LIVE** dtm.com

10.50 Jaguar eTrophy Riad, 2. Rennen **LIVE** ran.de

11.15 IGTC 9h Kyalami, Vorber. & Rennen **LIVE**
www.intercontinentalgtchallenge.com

Sonntag, 24. November

00.55 DTM x SGT Fuji, 2. Qualifying **LIVE** dtm.com

ca. 06.25 DTM x SGT Fuji, 2. Rennen **LIVE** dtm.com

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

22./23.11. Formel E, Riad (+ Jaguar i-Pace eTrophy) KSA

23.11. Intercontinental GT Challenge, 9h Kyalami ZA

23./24.11. DTM x Super GT Dream Race, Fuji J

23./24.11. Supercars Australien, Newcastle AUS

24.11. Asian Le Mans Series, Shanghai RC

Motorrad

23.11. X-Trial-WM, Rennes F

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Die Formel E beim Saisonauftakt in Saudi-Arabien: Wer kann Vergne schlagen?



PORSCHE

IGTC-Finale in Kyalami: Audi, Mercedes und Porsche jagen in Südafrika die Titel



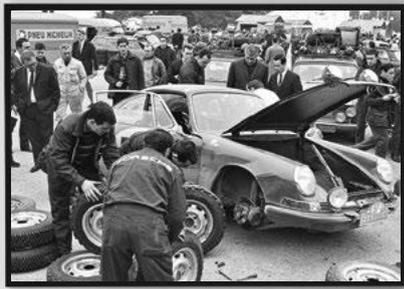
WILHELM

DTM und Super GT gemeinsam auf der Strecke: Das „Dream Race“ in Fuji



MOTOGP

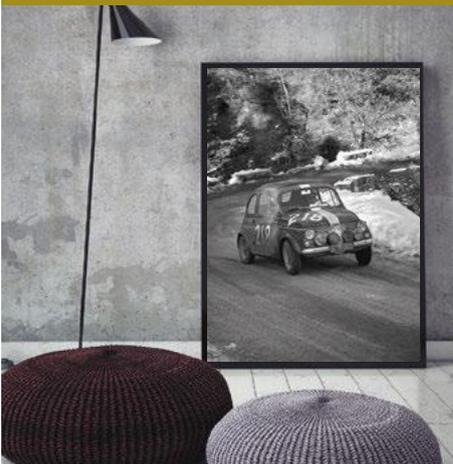
Nach der Saison ist vor der Saison: Alles zu den MotoGP-Testfahrten in Valencia



JETZT NEU:

MONTE Rallye CARLO

Mit vielen neuen Bildern: Hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Sichern Sie sich jetzt ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunschformat!



www.art-archive.de

auto
motor
sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT