

Márquez gewinnt am Sachsenring
**Zehnte Pole,
zehnter Sieg!**

NR. 30 / 10. JULI 2019



Moto2 am Sachsenring
**Márquez-Jubel
auch in Liga zwei**

Moto3 am Sachsenring
**Dalla Porta siegt
nach Krimi-Finale**

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



DTM am Norisring
**Stadtkurs-Pokale für
Rast und Spengler**



Superbike-WM in Donington
**Rea nach Triple-Sieg
wieder Tabellenführer**



WTCC in Vila Real
**Monteiro-Märchen
mit Heim-Happy-End**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Warum Red Bull trotz Sieg unter Druck steht **S. 4**
- Formel 1** Interview mit McLaren-Chef Zak Brown **S. 6**
- Formelsport** FI-Kolumne und aktuelle Formel-News **S. 8**
- Historie** Hondas Wundermotor aus der FI-Saison 1988 **S. 10**
- Sportwagen** Prototypen: Gelingt doch die Annäherung? **S. 12**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 14**
- Rallye** Rallycross-WM in Höljes und weitere Nachrichten **S. 16**
- Tourenwagen** Monteiro schafft Heimsieg bei der WTCR **S. 18**
- DTM** Rast und Spengler triumphieren am Norisring **S. 20**
- Tourenwagen** Aktuelles aus u.a. Supercars und NASCAR **S. 23**
- Historie** Rekordjagd am Schauinsland im Jahr 1979 **S. 24**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez holt am Sachsenring 10. Sieg in Folge **S. 26**
- MotoGP** Zahlen, Daten und Fakten zum Deutschland-GP **S. 29**
- Motorrad-WM** Wie der Bruder: Márquez Moto2-Sieger **S. 30**
- Motorrad-WM** Moto3: Erster Saisonsieg für Dalla Porta **S. 32**
- Motorrad-WM** Aus dem Fahrerlager und Gastkommentar **S. 34**
- MotoE** Alles zum Premierenrennen der Elektro-Serie **S. 35**
- Superbike-WM** Rea nach Triple-Sieg WM-Führender **S. 36**
- Straßensport** ADAC Junior Cup am Sachsenring **S. 39**
- Motocross-WM** Gajser schon wieder Tagessieger **S. 40**
- Offroad** Langbahn-GP, Speedway-GP und weitere News **S. 42**

Leserservice:

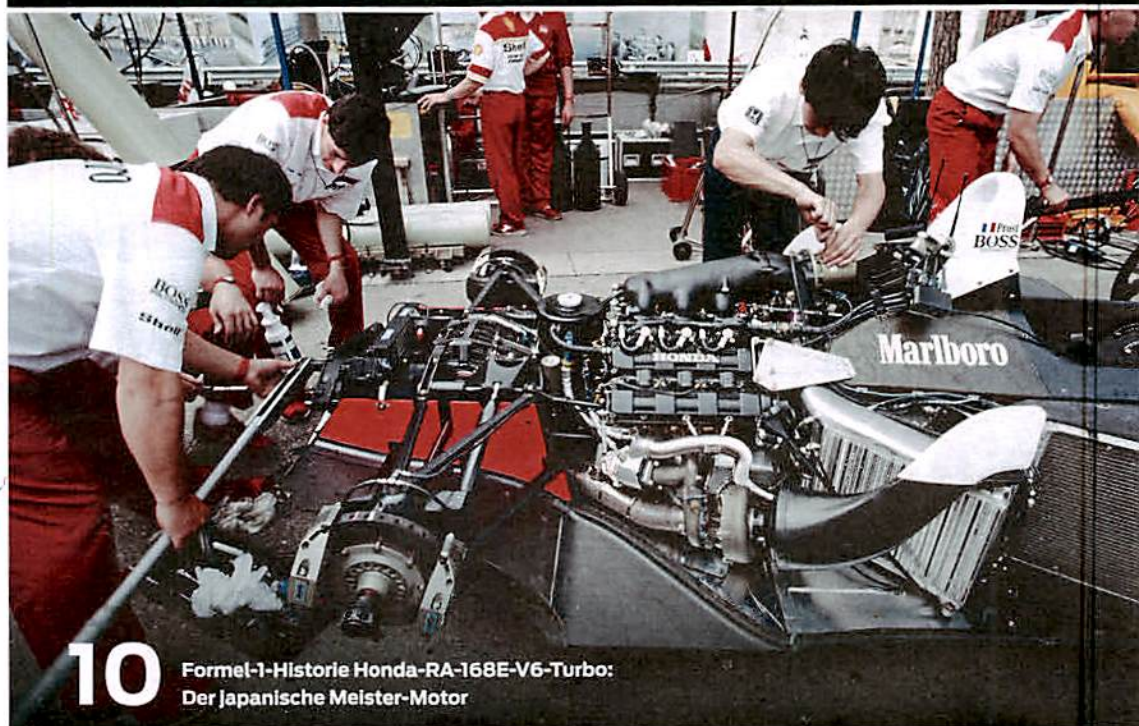
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



16 Rallycross-WM in Höljes:
Fünfter Sieger im sechsten Lauf



14 Nachspiel zum 24h-Rennen am Nürburgring:
Porsche verliert Platz 2 am grünen Tisch



10 Formel-1-Historie Honda-RA-168E-V6-Turbo:
Der japanische Meister-Motor



MOTORSPORT IMAGES

30 Moto2-WM am Sachsenring:
Lüthi nach Kollision nicht mehr WM-Spitze



BREU

42 Langbahn-Grand-Prix Mühldorf:
Die Paradestrecke von Martin Smolinski



MSa-Paddock



TOP-FITTE OLDIES

Zum 40. Jubiläum der Procar-Serie trafen sich in Nürnberg 13 BMW M1 (470-PS-Mittelmotor). Mit dabei: der damalige BMW-Rennleiter und Procar-Erfinder Jochen Neerpasch, 80 (mit Redakteur Mühlberger).



WAS FÜR EIN THEATER

Zum letzten Europa-Rennen der WTCR ging es für Michael Bräutigam nach Vila Real. Besonders exklusiv bei diesem Stadttrennen: das Media Center auf der Bühne des städtischen Teatro de Vila Real.



DIE GEISTER DER VERGANGENHEIT

Am Eingang des Fahrerlagers waren wieder die Hochsitze zu sehen, die vor 50 Jahren das Bild des Sachsenrings prägten, aber verboten wurden. Diesmal saßen allerdings nur Stoffpuppen auf ihnen.



Zeitdruck bei Red Bull

Max Verstappen ist der dritte Sieger des Jahres. Das ist schön für ihn, für die Formel 1 und für Red Bull. Hingegen auf Dauer nur dritter Sieger zu sein, das ist ganz sicher nicht das, warum Dietrich Mateschitz diesen Rennstall betreibt.

Von: Elmar Brümmer

Natürlich war es kein geschenkter Sieg, sondern ein knallhart herausgefahrenes, eine Erlösung vor allem für Motorenpartner Honda. Die Luft war buchstäblich dünn geworden, nicht nur der Höhenme-

ter in Spielberg wegen. Nach der ersten Euphorie, den ungeliebten Partner Renault losgeworden zu sein, kamen schon wieder die üblichen Uns-fehlt-Power-Meuteereien aus Milton Keynes.

Was macht Verstappen?

Honda-Manager Masashi Yamamoto sprach von einer „schwierigeren Saison als angenommen“. Er gibt zu, überrascht worden zu sein von dem erneut großen Schritt, den Mercedes nach vorn gemacht habe. Das klingt schon ein bisschen wie das Nichterfüllen eines Zieles, und so was in die Zentrale nach Fuschl am See zu melden, ist fast schon Befehlsverweigerung.

Konzernlenker Mateschitz ist sehr konsequent in seiner Er-

folgsdenke und bekannt für ein schnelles und konsequentes Durchgreifen. Sein eigenes Siegerimage und das seiner Unternehmungen darf nicht dauerhaft in Gefahr geraten. Das Formel-1-Engagement mit seinem Top-team und dem Talentschuppen Toro Rosso ist bis Ende 2020 gesichert. Dann fängt der Poker und die Unsicherheit an. Christian Horner und Helmut Marko machen die Entscheidung über einen Verbleib von den Rahmenbedingungen durch das neue sportliche und finanzielle Reglement abhängig, aber das sind nur die äußeren Bedingungen. Bis dahin muss aber auch klar sein, dass es intern stimmt: Ist die Konstruktionsabteilung wirklich noch die beste der Branche? Ist



Nach fünf vierten Plätzen war der Sieg ein Befreiungsschlag für Red Bull und Verstappen. Die Frage ist nur, wie der Aufwärtstrend fortgesetzt werden kann. Red Bull muss raus aus dem Niemandsland.



WILHELM



Erster Saisonsieg: Verstappen lässt Red Bull beim Heimspiel jubeln

WILHELM



Der RB15 ist schneller geworden. Alle Defizite sind aber noch nicht behoben

WILHELM



Das Sorgenkind: Gasly steht nach durchwachsenen Leistungen unter Druck

WILHELM

braucht einen Neustart. Er sieht an jedem Wochenende, was sein Teamkollege mit dem Auto schafft, und das setzt ihn zusätzlich unter Druck. Wir wissen aber, dass er das Talent und die nötige Schnelligkeit hat, er muss es nur aus sich herausholen.“

Der größere Druck liegt auf dem Team. Zweiter – Vierter – Zweiter – Dritter – Dritter lautet die Bilanz in der Konstrukteursweltmeisterschaft seit Vettels letztem Titel 2013. Fünf Siege hat Marko vor der Saison vollmundig angekündigt, das wären einer mehr als in der vergangenen Saison und überhaupt so viele, wie Max Verstappen vor Spielberg in seiner Formel-1-Karriere geholt hat. Der Anspruch bleibt, auch wenn das Ziel, aktiv um den WM-Titel mitzufahren, noch in weiter Ferne liegt. Aber die Zeit wird knapp. Spätestens 2020, das haben auch die Honda-Ingenieure ihrem Vorstand in Tokio versprechen müssen, sei man wirklich titelfähig. Und noch sind es 30 PS, die da fehlen – und auch eine höhere Standfestigkeit. Im Entwicklungszentrum Sakura muss das Rezept dafür gefunden werden.

Die allgemeine Unsicherheit greift sogar auf den als „Herrn der Lüfte“ verehrten Konstrukteur Adrian Newey über. Das Chassis ist nicht mehr das überlegene, es fehlt Abtrieb. Aber der Weltmeistermacher ist zu erfahren, um sich nervös machen zu lassen. Die kleine Änderung an der Einstellung des Frontflügels, die bei der Reifennutzung und in den Kurven von Spielberg den Ausschlag gegenüber Ferrari gegeben hat, macht Mut, dass eben doch mehr drin ist. Dennoch hat auch den Briten eine gewisse Grundnervosität erfasst, er macht konform zur Rennstall-Sprachregelung die Regelhüter und die Konkurrenz dafür verantwortlich, dass seine Möglichkeiten eingeschränkt seien, dass man größere Nachteile habe als die anderen. Hybridmotoren, Reifenvorteile, immer sind die anderen schuld. Jammern verleiht auf Dauer sicher keine Flügel.

Ändert der überraschende Erfolg beim Heimspiel etwas? An der Leistung zunächst vermutlich nicht, sicher aber beim Selbstvertrauen. Dem Upgrade von Frankreich und dem Aufschwung von Spielberg müssen zwingend weitere Schritte folgen. Und die Konzentration darauf, dass zunächst Ferrari und nicht Mercedes der Gegner ist. ■

Honda wirklich fähig, den Rest an PS-Defizit gegenüber Mercedes und Ferrari wettzumachen?

Kann Max Verstappen im Wartemodus gehalten werden, oder macht er von einer Ausstiegsklausel Gebrauch? Diese ist an einen bestimmten Platz gebunden, auf dem er bis zur Sommerpause liegen muss. Es ist davon auszugehen, dass es eben dieser dritte WM-Rang ist, auf den er sich durch den Österreich-Erfolg vorerst geschoben hat.

Aus all diesen Gründen war der erste Erfolg eines nicht silbernen Autos seit Mexiko 2018 so wichtig, auch wenn man ihn selbst nicht so richtig erklären konnte. „Offensichtlich wirken sich die Updates, die wir in den letzten Rennen ans Auto ge-

bracht haben, positiv aus. Aber dieses Rennen wurde durch harte Arbeit gewonnen“, gesteht Teamchef Christian Horner.

Ferrari als großer Gegner

Red Bull konnte sich für den Moment wieder wie jener Underdog fühlen, als der er zu Beginn des Jahrzehnts die Etablierten ärgern konnte. Nach fünf vierten Plätzen war das auch für Verstappen ein wichtiger Befreiungsschlag. Die Frage ist nur, wie der Aufwärtstrend jetzt fortgesetzt werden kann. Red Bull muss dauerhaft raus aus dem Niemandsland.

Dazu gehören aber auch zwei auf der Fahrerseite. Verstappen ist über jeden Zweifel erhaben, aber Pierre Gasly steckt immer noch im mentalen Beförderungstau.

Der Franzose fährt, wenn er Glück hat, unter den ersten Zehn mit. Das ist zwar achtbar, aber natürlich zu wenig für die Ansprüche bei den großen Bullen. Der Druck wird nicht kleiner, wenn öffentlich sogar über eine mögliche Rückkehr von Daniil Kvyat oder sogar Sebastian Vettel spekuliert wird und wenn Gasly als einziger Hauspilot nicht beim Schaulaufen in Graz teilnehmen darf, sondern im Simulator nachsitzen muss. Helmut Marko sagt: „Natürlich hat er keinen Freibrief. Er muss – wie alle anderen – in Zukunft seine Leistung steigern.“ Das klingt schon mehr nach Abmahnung als nach Mahnung. Horner hatte gestanden, dass es „frustrierend“ sei, nur mit einem Auto kämpfen zu können. „Pierre

„Kein Cockpit frei für Alonso“

McLaren-Chef Zak Brown erzählt uns im Interview, was bei McLaren in diesem Jahr besser läuft, warum er mit seinen zwei Fahrern happy ist und deshalb im Moment kein Sitz für Fernando Alonso frei wird.

Von: **Michael Schmidt**

McLaren steht nach neun Rennen auf Platz 4. Mit welcher Position hatten Sie vor der Saison gerechnet?

Das hatten wir uns so erhofft. Von Erwartungen will ich nicht sprechen. Wir wollten uns verbessern. Platz 4 ist schön, aber Vorsicht! Der Abstand zu Platz 9 ist gering. Das geht im Mittelfeld so eng zu, dass du innerhalb von zwei Rennen Achter sein kannst.

Während der Wintertests sah es aber nicht so gut aus. Was funktioniert jetzt besser, als man es im März glauben musste?

Eine Vielzahl von Dingen. Das Team macht einen exzellenten Job. Wir haben im Durchschnitt nicht das viertschnellste Auto. Eher das sechstschnellste. Erst in den letzten beiden Rennen haben wir auch den Speed gefunden, um aus eigener Kraft das Mittelfeld anzuführen. Unsere Boxenstopps, unsere Strategien, unsere Zuverlässigkeit und unsere Fahrer sind bis jetzt wirklich gut. Andere haben uns mit ihren Fehlern geholfen. Es waren das Team und die Fahrer, die uns auf Platz 4 gebracht haben. Unser Rennteam hat einen großen Schritt vorwärts gemacht.

Was haben Sie über den Winter geändert?

Ein Wort: Fokus. Ich habe unserem Teammanager gesagt, dass ich dieses Jahr bessere Boxenstopps sehen will, dass wir Zeitpläne einhalten müssen, dass wir bei den Testfahrten das erste Auto auf der Strecke sind. Wir haben jetzt im Team eine klare, etwas traditionellere Formel-1-typische Struktur. Wir haben unsere Boxenstopp-Ausrüstung verbessert. Jeder weiß, was er zu tun hat, jeder hat sich verbessert. In



MOTORSPORT IMAGES

den letzten Jahren hatte sich so eine Mentalität eingeschlichen, nach dem Motto: Das Auto ist nicht das beste, warum müssen wir dann die Besten sein? Ich habe auf Williams verwiesen. Die hatten in den letzten Jahren auch nicht das beste Auto, zählten aber immer zu den Teams mit den besten Boxenstopps. Auf die Einstellung kommt es an, und die muss lauten: Jede Kleinigkeit zählt. Wenn das Auto mal in der Lage sein sollte zu gewinnen, müssen alle anderen Disziplinen schon funktionieren.

Waren Teamchef Andreas Seidl und Technikdirektor James Key die letzten Steine im Puzzle, die noch eingesetzt werden mussten?

Mein Job ist getan. Andreas ist jetzt der Chef des Rennteams, und er darf autark handeln und das tun, was er für notwendig hält. Ich glaube, sein erster Eindruck ist, dass wir eine großartige Truppe haben. Wir brauchen keine bedeutsamen Änderungen mehr, aber der ein oder andere Neuzugang mag trotzdem dabei sein. Das ist jetzt seine Baustelle.

Die Ingenieure sagen, dass der McLaren noch Schwächen hat. Wo liegen die?

Das Auto ist in den schnellen Passagen besser als in den langsamen. Wir arbeiten permanent daran, die Schwachpunkte abzustellen, und machen seit Montreal Schritt für Schritt Fortschritte. Unser Ansatz sind lieber kleine Entwicklungsschritte als ein großes Upgrade, bei dem hinterher keiner mehr durchblickt. Es hat sich schon so oft gezeigt, dass es nichts bringt, das halbe Auto umzukrempeln und auf das große Wunder zu warten. Je kleiner die Änderungen, umso präziser das Feedback der Fahrer.

Wie schätzen Sie Ihre Fahrer ein?

Sie haben einen großartigen Job getan. In 50 Prozent der Fälle haben sie es bis ins Q3 geschafft. Sie kommen gut miteinander aus. Wir haben eine gute Arbeitsteilung. Carlos übernimmt mit seiner Erfahrung die Entwicklungsarbeit. Ich muss nicht zittern, wenn sie gegeneinander kämpfen. Zum Beispiel Baku. Ich hatte nie Angst, dass sie sich so in die Haare kriegen wie Magnussen und Grosjean in Barcelona. Lando hat noch keinen Rookie-Fehler gemacht. Carlos blüht bei uns auf. Bis jetzt ist er immer nur mit Einjahresverträgen gefahren. Bei uns kann er weiter vorausplanen.

Das macht ihn locker. Bei Red Bull herrschte viel mehr Druck. Ich glaube, dass unser Weg mehr Leistung aus den Fahrern herausholt.

Was machen Sie, wenn Alonso anruft?

Dann muss ich bei Chase Carey fragen, ob ich drei Autos einsetzen darf. Wir haben beide unsere Fahrer unter längerfristigen Verträgen – und wir sind happy mit ihnen. Zum Glück hat Fernando noch nicht angerufen.

Und wenn doch?

Im Augenblick sind bei McLaren keine Cockpits verfügbar.

Die FIA hat das Reglement für 2021 präsentiert. Sind Sie zufrieden damit?

Nichts in diesem Papier war eine Überraschung. Wir reden ja schon seit geraumer Zeit über diese Regeln. Natürlich gibt es Dinge, die ich gerne anders sehen würde. Ich glaube, den anderen geht es auch so. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass da noch viel geändert wird. Es gibt höchstens noch Feintuning. Wir sollten die Sache besser jetzt in die Hand nehmen und sie umsetzen. Es macht keinen Sinn, um Änderungen zu kämpfen, wo es keine Änderungen mehr geben wird. Das ist verschwendete Energie.

Sind Sie zufrieden mit der Höhe der Budgetdeckung?

Mit all den Ausnahmen ist es immer noch eine große Summe. Das Wichtigste ist es doch, den Fans eine gute Show zu liefern. Ich glaube nicht, dass es so viel Geld braucht, um das zu bewerkstelligen. Warum also nicht die zehn Teams mit einem vergleichbaren Budget gegeneinander antreten lassen? Das würde den Sport weniger berechenbar machen, mehr Überraschungen bringen. Am Ende werden so oder so die Besten gewinnen. Schauen Sie sich IndyCar an. Die Penskes, Ganassis und Andrettis gewinnen immer noch die Meisterschaft. Aber sie gewinnen nicht alle Rennen. Es gibt hin und wieder Sieger aus anderen Teams. Und das ist gut für den Sport. Eine niedrigere Budgetdeckung würde das begünstigen. ■



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.

Spannend und entspannend



„Formel fad“. Das haben sich die österreichischen Zeitungen schön ausgedacht – vor dem Rennen in der Steiermark. Dann kommt auf der Berg- und Talbahn allerdings ein Rennen zustande, das so keiner hätte vorhersehen können. (Zum wiederholten Mal im Übrigen.) Formel furios. Denken wir uns das unwürdige Nachspiel hinterher mal weg, dann war das ein ganz ordentlicher Nachmittag. Man ist als langjähriger Beobachter tatsächlich geneigt, großväterlich anzumerken: fast so wie früher.

Von: **Elmar Brümmer**

Denkt mal drüber nach und entspannt euch“, hat Weltmeister Lewis Hamilton uns Journalisten geraten. Immerhin: Er hat uns nicht auch noch die Schuld gegeben, dass diese Saison gelegentlich das Potenzial für die RTL-Show „Die 10 langweiligsten Verkehrserlebnisse des Jahrtausends“ hat. Die gibt er lieber den Regelhütern, was ja immer eine Option ist. Wahlweise bekommt auch Pirelli ordentlich eins mit, so geschehen auch am Freitag vor Spielberg. Am Sonntagnachmittag, nach dem bisher extremsten Rennen des Jahres, waren alle voll des Lobes für die italienischen Gummis, auch der Verlierer Toto Wolff. Vergessen der Aufstand, die Vorjahrespeus wiederhaben zu wollen.

Tatsächlich sind auch nicht alle Rennen, bei denen die Siegerpfeile vorn standen, so langweilig gewesen, wie es die Ergebnislisten weismachen wollen. Und selbst wenn das Mittelfeld in gebührendem Abstand folgt, gibt es da ein paar Verschiebungen, die über Spielberg hinaus Hoffnung machen. Wer weiß schon, was Lando Norris und Carlos Sainz junior noch anstellen? Wird Alfa Romeo (Sauber)

weiter mit nunmehr beiden Fahrern nach vorn drängen?

Und irgendwann wird Charles Leclerc der Sieg auch nicht mehr kurz vor dem Ende durch die Finger gleiten, wie schon in Bahrain und jetzt wieder passiert. Die jüngste erste Startreihe der Geschichte hat uns Appetit und Hoffnung gleichermaßen ge-

Es gibt keine andere Profi-Sportart auf höchstem Niveau, die ihr eigenes Produkt so stranguliert und schlechtredet wie die Formel 1.

macht. Soll heißen: Die Formel 1 ist nicht so betrüblich, wie sie manchmal scheint. Immer vorausgesetzt, man lässt sie einfach fahren. Wäre schön, wenn die Rennkommissare ihre Lektion lernen würden und die langwierigen Unfallanalysen durch schnelle Tatsachenentscheidungen ersetzen könnten.

Für die Action ist es nicht schlecht, wenn einer wie Max Verstappen den Start verpennt, wenn Lewis Hamilton mit seinem Auto zu kämpfen hat und Sebastian Vettel zu waghalsigen Aufholjagden gezwungen wird. Es mischt sich durch, und dazu gehört selbst die unauffällige Präsenz von Valtteri Bottas. Eine bunte Startaufstellung führt auch meistens zu einem facettenreichen Rennen. Klar hat man schon rein topographisch nicht solche Höhen und Tiefen wie in Österreich, doch das Zeichen, dass die Mercedes-Rennwagen nicht unschlagbar sind, ist gesetzt.

Eigenwerbung kann die Formel 1 ganz gut brauchen, es gibt keine andere Profi-Sportart auf höchstem Niveau, die ihr eigenes Produkt so stranguliert und unnötigerweise schlechtredet. Das schier unendliche Gezerre, Gezeter und Gejammer um Budgetdeckel, um sportliche Reglements und technische Richtlinien nervt schon genug, weil es selten um Lösungen, bestenfalls um Kompromisse, hauptsächlich aber um Egos geht. Die haben wir aber lieber auf der Strecke, weshalb wir uns wün-

schen, dass Haas wieder konkurrenzfähig wird, da Kevin Magnussen und Romain Grosjean durchaus einen Unterhaltungsfaktor haben. Auch Nico Hülkenberg in seinem Kampf um den Verbleib in der obersten Renn-Liga wird noch für die ein oder andere überraschende oder verzweifelte Situation gut sein.

„Was hilft gegen die Langeweile?“, wurde in unserem Video-Format „Formel Schmidt“ nach dem Rennen in Frankreich gefragt. Nach Österreich können wir sagen: Optimismus. Über Boxenfunk würde die Anweisung lauten: „Push hard!“ Wir hoffen nur, dass sie auch von allen ernst genommen wird. Auch von den Fans. Die Formel 1 hat eine Chance verdient, nachdem man gesehen hat, zu welcher Spannung sie immer noch fähig ist. Im Sichselbst-neu-Erfinden ist und bleibt sie eine Königsklasse. ■

RETURN TO SENDER

Formel 1 zwischen fad und spannend

Wie empfinden Sie die Renn-Action? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribune@motorpresse.de



Aufholjagden und ein Mercedes außerhalb der Komfortzone: Der GP Österreich hatte höchsten Unterhaltungswert

NACHRICHTEN

ANGST VOR LONDON

Der neue Vertrag für Silverstone liegt unterschreibtsreif auf dem Tisch, doch die Veranstalter zögern. Silverstone hat Angst, Liberty Media könnte in der nächsten Vertragsperiode noch einen Grand Prix in den Londoner Docklands veranstalten. Die Stadtoberen zeigten Interesse, nachdem sie der Formel E an gleicher Stelle grünes Licht gegeben hatten. Zwei Grands Prix in kurzer Folge und in 150 Kilometern Entfernung könnte Silverstone Zuschauer kosten.

AUFTAKT-TERMIN STEHT

Der F1-Kalender für 2019 ist immer noch eine Baustelle. Doch immerhin haben die Verantwortlichen nun den Termin für den traditionellen Saisonstart in Melbourne bekannt gegeben. Am 15. März feiern die Fans in Down Under ein Jubiläum: Es wird das 25. Formel-1-Rennen im Albert Park sein.

TICKTUM FLIEGT RAUS

Red Bull hat sich von seinem schwierigen Talent Daniel Ticktum getrennt. Sportchef Helmut Marko dementierte Gerüchte, der 20-jährige Engländer habe mal wieder über die Stränge geschlagen. „Es ist eine leistungsbezogene Entscheidung. Ticktum war Vorletzter, sein Teamkollege Dritter.“ Seinen Platz nimmt Patricio O'Ward ein.

TEAMS RÜSTEN AUF

Das Wettrüsten im Formel-1-Feld geht weiter. Alfa Romeo will beim GP England ein großes Aero-Paket an den Start bringen, Renault Teil zwei des Frankreich-Upgrades. Mercedes kündigt für Silverstone kleinere, für Hockenheim größere Änderungen an. Ferrari reagiert bis Hockenheim auf die Auswertung der Unterboden-Tests. Racing Point verteilt seine B-Version des RP19 in zwei Portionen auf Hockenheim und den Hungaroring. Williams bringt in Silverstone und Hockenheim neue Teile.

Formel 1

F1-Rekord geknackt

Volkswagen hat mit der Elektro-Rakete ID.R den Rekord beim Goodwood-Bergrennen geknackt, den Nick Heidfeld 1999 in einem McLaren-Mercedes MP4/13 Formel-1-Renner aufgestellt hatte.

Leistungsabgabe setzte Romain Dumas nach dem Rekord am Pikes Peak sowie der Elektro-Bestzeit auf der Nordschleife auch eine neue Spitzenmarke in Goodwood. Der alte Rekord von Nick Heidfeld aus dem Jahr 1999 ist Geschichte. Der Mönchengladbacher bewältigte die Strecke damals mit einem McLaren F1-

Renner in 41,6 Sekunden, Dumas war nun noch einmal 1,7 Sekunden schneller. „Weil die Strecke so kurz ist, durfte ich mir nicht den kleinsten Fehler erlauben. Und auch bei der Abstimmung musste jedes Detail passen. Das war nicht einfach, weil wir vorher nicht auf der Strecke testen konnten,“ erklärte der Rekord-Mann stolz. ■



Die Leichtbau-Version des VW ID.R setzte in Goodwood neue Maßstäbe

MOTORSPORT IMAGES

Von: Tobias Grüner

Beim Goodwood Festival of Speed war auch dieses Jahr wieder jede Menge F1-Prominenz vor Ort. Doch ein Elektro-Auto stahl den konventionell angetriebenen Grand-Prix-Klassikern ausnahmsweise die Show. Volkswagen hatte seinen ID.R speziell für die 1,86 Kilometer lange Hatz auf den Hügel vorbereitet. Mit kleineren Batterien sowie einer verbesserten

Formel 1

Gasly unter Druck

Beim GP Österreich wollte Pierre Gasly seine Saison neu beginnen. Doch er kam eine Runde hinter Max Verstappen ins Ziel. Jetzt macht die Teamleitung Druck.

Von: Michael Schmidt

Vor dem GP Österreich gelobte Pierre Gasly Besserung: „Ich muss meinen Fahrstil ändern und dem Auto besser anpassen. Die Ingenieure wollen gleichzeitig versuchen, mir etwas entgegenzukommen.“ Es blieb beim guten Vorsatz. In der Qualifikation kostete ein Fehler in Kurve 1 drei Startplätze. Auf Teamkollege Max Verstappen fehlten Gasly sieben Zehntel. Im Rennen kam der Franzose eine Runde hinter Sieger Verstappen ins Ziel. Nach Punkten steht es 126:43 für den Holländer.

Jetzt steigt der Druck auf Gasly auch innerhalb des Teams. Teamchef Christian Horner verordnete

seinem Sorgenkind einen kompletten Neustart: „Wir wissen ja, was er kann. Wir müssen nun bei ihm im Kopf Steuerung-Alt-Entfernen drücken und ganz neu starten. Ich denke auch, dass die wöchentlichen Leistungen von Max ein Problem für ihn sind. Das setzt ihn zusätzlich unter Druck.“ Sportchef Helmut Marko bezeichnete die Leistungen Gaslys als „nicht ausreichend“. Das klingt schon fast wie ein Ausmusterungsbescheid.

Horner beteuert, dass es aktuell keine Absichten gebe, Gasly auszutauschen: „Wir arbeiten daran, das Beste aus ihm rauszuholen.“ Eine Arbeitsplatzgarantie für 2019 wollte er aber auch nicht geben. Da es im eigenen Kader derzeit keine Alternativen gibt, streckt Red Bull seine Fühler auch außerhalb seines Fahrer-pools aus. Da fallen Namen wie Nico Hülkenberg oder Sergio Pérez. Beide sind aber frühestens in der Saison 2020 verfügbar. ■



Pierre Gasly profitiert davon, dass Red Bull aktuell keine Alternativen hat

RED BULL



Honda RA168E V6-Turbo

Das Sparwunder

Honda gewann mit dem V6-Turbo 40 Grands Prix und zwei Weltmeisterschaften. Der letzte Vertreter aus dem Jahr 1988 war der erfolgreichste Motor aus dieser Baureihe. Und er war selbst gemessen an der Neuzeit ein echtes Sparwunder.

Von: **Michael Schmidt**

Die Saison 1988 hat einen Sonderstatus in der Geschichte der Formel 1. McLaren-Honda gewann 15 von 16 Rennen. Doch nicht nur das. Die Überlegenheit drückt sich in beeindruckenden Zahlen aus. 16 Starts, 15 Siege, 15 Mal Pole-Position, 10 schnellste Runden, 4622 Führungskilometer, 9003 Rennkilometer, 25 Podiumsplatzierungen, nur fünf Ausfälle, 199 Punkte. Und die anderen? Alle zusammen kamen auf 201 WM-Zähler. Ferrari gewann ein Rennen mit Glück. Gerhard Berger eroberte eine Trainingsbestzeit, er führte 199 Kilometer, Ivan Capelli 400 Meter.

Honda beklagte nur einen Motorschaden. Ausgerechnet bei jenem Rennen, das man nicht gewinnen sollte. Alain Prost stell-

te beim GP Italien seinen McLaren in der 35. Runde mit geplatzt Motor ab. Honda hatte seine Piloten wegen des unerwartet hohen Benzinverbrauchs angewiesen, den Ladedruck zurückzunehmen und das Benzin-gemisch abzumagern. Das vertragen die Motoren nicht. Ein Kolben brannte durch. Senna bekam daraufhin den Befehl: Gemisch wieder anreichern, langsam fahren! Es brauchte dann aber doch noch Williams-Pilot Jean-Louis Schlesser, um Senna von der Strecke zu rempeln.

Honda hatte in diesem Jahr alles richtig gemacht. Die Antwort auf die Frage, welcher Motortyp im letzten Turbo-Jahr das Rennen machen würde, hieß Turbo. Obwohl das Reglement den 3,5-Liter-Saugmotoren weitere Geschenke hatte zukommen lassen. Die Turbos mussten mit nur noch 150 Litern Benzin auskommen, und der Ladedruck wurde von 4,0 auf 2,5 bar reduziert. Autos mit Saugmotoren durften 40 Kilogramm leichter sein, und sie kannten kein Spritlimit. Ein Ford Cosworth V8 oder ein Judd-Achtzylinder konsumierten zwischen 180 und 200 Liter auf eine Renndistanz, was das geringere Mindestgewicht kompensierte. Wenigstens in der ersten Phase des Rennens, als der Tank noch relativ voll war. Die

besten Saugmotoren kamen auf knapp über 600 PS. Man konnte mit ihnen zuverlässig punkten, elf Mal auf das Podium fahren, aber nicht gewinnen.

Honda hatte für 1989 bereits einen Zehnzylinder-Sauger in Planung, doch alle Berechnungen sagten den Ingenieuren, dass die Erfolgsaussichten höher sein würden, wenn man die Turbo-Baureihe, die 1983 mit dem Typ RA183E und 600 PS begonnen hatte, fortsetzen würde. 1986 erreichte das Wett-rüsten seinen Höhepunkt. Honda las bei seiner Motorversion RA168E auf den Prüfständen des Wako-Centers in Tokio 1160 PS bei 12 000/min ab.

Für das letzte Turbo-Jahr warfen die Japaner noch einmal alles in die Schlacht, was gut und teuer war: Bohrung/Hub, Kompression, Brennräume – alles neu. Der Brennraum war kompakter, die Verdichtung wurde von 7,2:1 auf 9,4:1 angehoben, die Bohrung von 80,0 auf 79,0 Millimeter reduziert, der Hub entsprechend auf 50,8 Millimeter vergrößert. Die Ventile wurden wie schon beim 1968er-Zwölfzylinder über Schleppebel betätigt, die zwischen Einlass- und Auslassventil platziert waren. Das erlaubte Drehzahlen von bis zu 13 500/



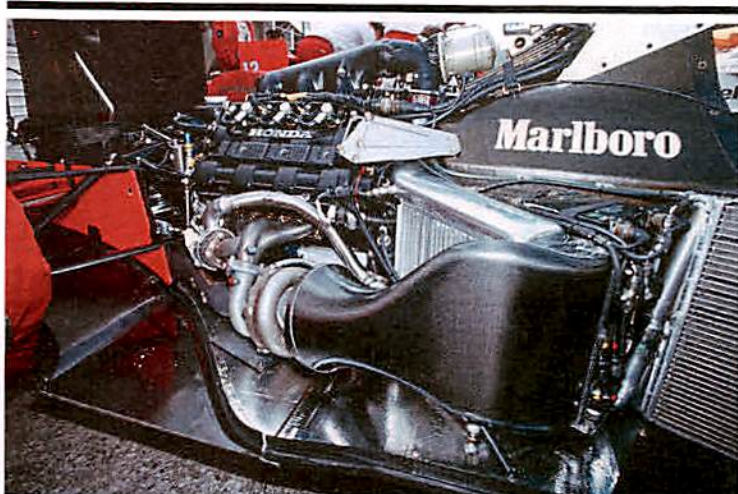
DIE ERFOLGE



WILHELM

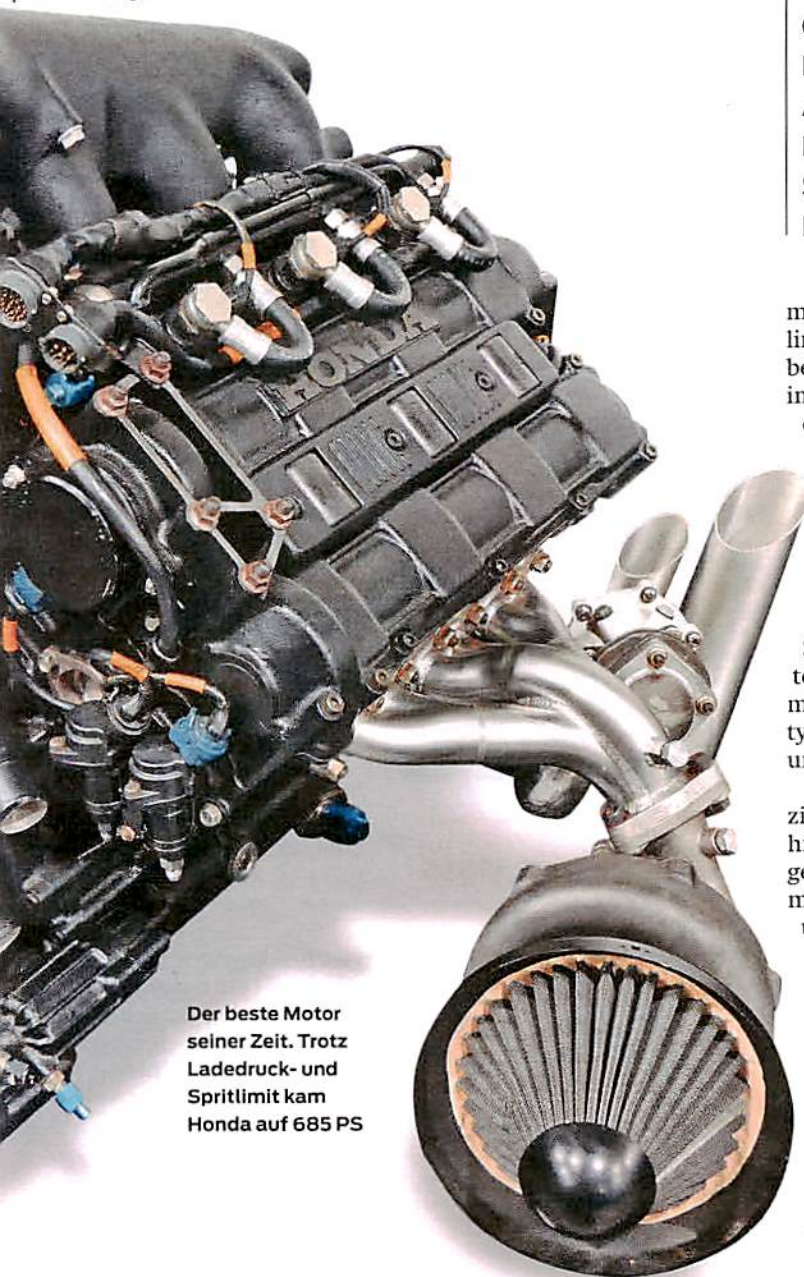
Debüt:	GP Brasilien 1988
Einsatzzeitraum:	1988
Team:	McLaren, Lotus
GP-Starts:	16
WM-Punkte:	222
GP-Siege:	15

DIE TECHNIK



WILHELM

Bauart:	V6-Biturbo, 80 Grad
Einbau:	längs
Hubraum:	1494 cm ³
Bohrung x Hub:	79,0 * 50,8 mm
Ventiltrieb:	24, Ventildfedern
Verdichtung:	9,4:1
Gewicht:	146 kg
Leistung:	685 PS
Abmessungen:	517 * 626 * 672 mm
Maximaldrehzahl:	13500/min
Steuerung:	Stirnrad
Konstrukteur:	Michio Kawamoto



Der beste Motor seiner Zeit. Trotz Ladedruck- und Spritlimit kam Honda auf 685 PS

min. Die Kurbelwelle lag 25 Millimeter tiefer im Block. Der Block bestand nach Honda-Tradition immer noch aus Grauguss. Bei den Turbinen der IHI-Lader kam viel Keramik zum Einsatz, um das Trägheitsmoment zu verringern und das Ansprechverhalten zu verbessern. Mit 146 Kilogramm lag der Honda V6-Turbo auf dem Gewicht der Saugmotoren. Honda setzte unter dem neuen Rennleiter Osamu Goto sogar je nach Streckentyp die zwei Motorentypen XE2 und XE3 ein.

Der Typ RA 168E war das effizienteste Triebwerk, das bis dahin je an einem Grand Prix teilgenommen hatte. Es kann sich mit einer Leistung von 685 PS und einem Drehmoment von 424 Newtonmetern bei einem Benzinverbrauch von 150 Litern über durchschnittlich 300 Kilometer auch im Vergleich zu den heutigen Triebwerken noch sehen lassen. Ganz ohne Hybrid. Dafür mit einem ausgeklügelten Kühlsystem, das Hitzesterne im Brennraum verhindert und damit eine effiziente Ver-

brennung erlaubt. Dazu kam Spezialbenzin von elf, das einen hohen Toluol-Anteil aufwies, um eine punktgenaue Verbrennung zu ermöglichen. Der Kraftstoff wurde vorgewärmt, bevor er über je zwei Einspritzdüsen in die Zylinder gepresst wurde.

Hondas Meisterwerk war neben dem ultraflachen Chassis und dem extrem verwindungssteifen Fahrwerk des MP4-4 der Matchwinner der Erfolgskombination. Im Schnitt fuhren Ayrton Senna und Alain Prost der Konkurrenz um ein bis zwei Sekunden pro Runde davon. Ferrari modifizierte 1988 lediglich sein Auto und seinen Motor von 1987. Das konnte nicht gut gehen. Die Fahrer mussten im Rennen vom Gas. Der Ferrari V6-Turbo war zu durstig. Alle anderen hatten schon auf Saugmotoren umgeschwenkt und waren von vornherein chancenlos. Nachdem sich Honda 1992 vorübergehend aus der Formel 1 zurückgezogen hatte, gaben die sonst so zugeknöpften Japaner alle Geheimnisse ihrer Motoren preis. Sie veröffentlichten Konstruktionszeichnungen und technische Daten in einem Buch. ■



DPI (IMSA)
Die DPI könnten schon jetzt die Performance-Ziele der neuen Hypercar-Klasse erreichen. Das gilt erst recht ab 2022, wenn auch die DPI-Klasse mit Hybridtechnik aufgerüstet wird.

Die Suche nach Nähe

Seit dem 24h-Rennen in Le Mans wissen wir: Die Sportwagen-WM setzt bei ihrer neuen Topklasse auf das diffuse Hypercar-Regelwerk; die amerikanische IMSA-Serie verfeinert ihr DPI-Konzept für 2022. Die Trennung bei den Topklassen war also beschlossen. Doch jetzt pushen zwei Hersteller für eine erneute Annäherung.

Von: **Marcus Schurig**

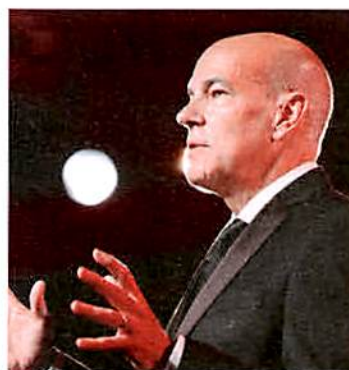
Die Katze war endlich aus dem Sack, zumindest hatten wir das alle gedacht. Die WEC macht nicht Super-GTE, auch nicht DPI, sondern sie bleibt beim Hypercar-Reglement, so wurde es in Le Mans verkündet. Allerdings mit einer ziemlich diffusen Erweiterung: Prototypen mit und ohne Hybrid sind ebenso

startberechtigt wie Straßenwagen mit und ohne Hybrid – ACO und FIA haben alle Türen weit aufgerissen, um Hersteller zum Mitmachen zu bewegen. Zwei haben am Ende zugesagt: Toyota und Aston Martin.

Die Langstreckenszene atmete auf: Endlich eine Entscheidung! Sogar die Amis waren zuerst froh und glücklich: „Wir hatten schon vorher gesagt, dass das Hypercar-Reglement für den US-Markt aus Kosten- und Performance-Gründen nicht passt“, sagte IMSA-Boss Scott Atherton in Le Mans. „Wir werden nun so schnell wie möglich unsere DPI-Richtung für 2022 aufsetzen.“

Gleichstand beim Gewicht?

Die Fronten waren geklärt und alle Unklarheiten beseitigt. Zwei Wochen später, beim IMSA-Rennen in Watkins Glen, dann plötzlich neue Einsichten: Einige Hersteller hatten in den internen Meetings mit der IMSA-Serie darauf hingewiesen, dass die Regelwerke für Hypercar und DPI doch



„Wir hatten schon vorher gesagt, dass das Hypercar-Reglement für den amerikanischen Markt aus Kosten- und Performance-Gründen nicht wirklich passt.“

IMSA-Boss Scott Atherton

gar nicht so weit auseinanderlägen. Deklinieren wir die These mal kurz durch: Die IMSA-Serie schwenkt 2022 auf Hybrid, mit 400 Volt und 90 kW Leistung. Das Hybridsystem wiegt 60 Kilo. Das bedeutet, dass die IMSA-Autos bei etwa 1050 Kilo landen würden. Die Hypercars der WEC liegen bei 1100 Kilo – und beim Gewicht herrschte bislang die größte Diskrepanz der beiden Konzepte.

Schon die aktuellen IMSA-DPI ohne Hybrid sind bezogen auf das Sebring-Rennen im März nur zwei Sekunden langsamer als die privaten LMP1 ohne Hybrid – damit liegen sie Performance-technisch schon jetzt de facto im gleichen Korridor, denn auch die privaten LMP1 werden ab September 2020 in der neuen Hypercar-Klasse startberechtigt sein. Dazu wird im Hypercar-Reglement auch Hinterachs-Hybrid ausdrücklich erlaubt sein – so wie bei den DPI ab 2022.

Bleiben noch drei kleine, aber wichtige Differenzen: Bei der Wahl des Verbrennungsmotors

setzt die WEC auf komplizierte Zulassungsmechanismen, erlaubt aber immerhin sowohl reinrassige Rennmotoren als auch Straßentriebwerke – je nachdem, ob man einen Prototypen oder ein Straßenauto baut.

Diese Powertrain-Frage ist für einige Hersteller kriegsentscheidend: „Im Optimalfall sollte man den Motor in beiden Serien einsetzen können“, so ein deutscher Herstellervertreter. Das macht Sinn, weil sich der Vorstand dann zwischen Le Mans und WEC oder IMSA entscheiden kann – und das Triebwerk zweitens Konzernübergreifend von einem weiteren Hersteller in der anderen Serie verwendet werden könnte.

Tankgröße als Thema?

Doch es kommt noch besser: Welche Unterschiede würden denn überhaupt noch verhindern, dass am Ende aller Tage doch noch Hypercars und DPI in einer Klasse in Le Mans antreten können? Es bleibt nur eine Differenz, die allerdings zwei Aspekte umfasst: das Chassis und mit ihm die Tankgröße. Die IMSA-Autos bauen aktuell auf den LMP2-Chassis auf. Das ist zwar einerseits günstig, aber zweitens auch ein Kompromiss, denn die Hoheit über die LMP2-Klasse haben ACO und FIA – und nicht die IMSA.

Wenn sich IMSA für 2022 von der LMP2-Basis lösen sollte und

ein eigenes Chassis-Reglement aufsetzt, könnte man erneut über einen Schulterchluss mit der WEC sprechen, wo es ja auch Hypercars auf „neutraler“ Prototypenchassis-Basis geben wird. Würde man sich einigen, könnte auch der letzte Stolperstein für gemeinsame Rennen fallen – nämlich die Tankgröße.

Die Tankgröße ist bei den DPI wegen der LMP2-Basis viel kleiner. In Le Mans müssten die aktuellen DPI alle 20 Minuten zum Boxenstopp abbiegen. Würde die IMSA-Serie 2022 auf ein Prototypen-Reglement umsatteln, könnten die DPI problemlos in Le Mans mitgeigen.

Neu an dieser Konstellation ist, dass sich hier nicht IMSA und ACO/FIA aus alter Antipathie gegenüberstehen, sondern dass die Hersteller, um die es eigentlich geht, Druck machen. An vorderster Front stehen hier Porsche und Ford – mit durchaus unterschiedlichen Motivlagen.

Ford-Motorsportboss Mark Rushbrook hat immer betont, dass er sich für eine globale und einheitliche Prototypen-Plattform einsetzt. Jetzt spannt Ford mit Porsche zusammen, um die verfeindeten Organisationen doch noch zu einem gewissen Einlenken zu bewegen. Rushbrook hat dem Ganassi-Einsatzteam und den Piloten in Watkins Glen klargemacht, dass es keine Entschei-

dung für einen DPI-Einstieg vor September 2019 geben wird. Bis dahin will Rushbrook möglichst viele Forderungen in Richtung Annäherung und technische Angleichung der beiden Topklassen durchdrücken. Als Pfand hat er in der Hinterhand, dass IMSA den Eintritt von Ford benötigt, um die Zukunft der DPI-Klasse zu stabilisieren.

Minus GTE, plus Hypercar?

Porsche verfolgt eine ähnliche Strategie, aber aus anderen Gründen: Die Schwaben haben überbissen, dass der Luxus mit zwei GT-Klassen, also GTE und GT3, auf Dauer keinen Bestand haben wird. Daher bereitet man sich jetzt auf die Zeit danach vor. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird es die GTE-Klasse erwischen.

Weil die neue Hypercar-Klasse auf dem Papier viel günstiger ausfällt als die alte LMP1-Hybridklasse, will die Motorsportabteilung bei Porsche einen Motor für die Topklassen bauen, der in beiden Serien (WEC und IMSA) zum Einsatz kommen könnte.

Doch dafür müssen die beiden Klassen und mit ihnen die beiden Serien enger zusammenrücken, auch technisch. Porsche benötigt für die neue Formel, egal ob Hypercar oder DPI, ein neues Triebwerk. Will man ab 2022, wenn es womöglich nur noch eine GT-Klasse gibt, wieder ganz vorne

mitspielen, müssen jetzt die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Könnte Porsche hier womöglich noch eine Verwendung für den fertig entwickelten F1-Motor finden? Ja und nein. Das Triebwerk müsste vermutlich stark modifiziert werden, weil es komplett auf das F1-Reglement zugeschnitten war.

Entscheidend ist ein anderer Punkt: Porsche könnte statt der GT-Einsätze ab 2022 in Le Mans wieder um Gesamtsiege mitfahren – und eine Konzernschwester könnte das gleiche Triebwerk mit anderem Branding womöglich in der IMSA-Serie verwenden.

Dem Porsche-Vorstand könnte man das Konzept unter den Aspekten Synergien und Kosten schmackhaft machen. Porsche führe dann wieder an der Spitze, zu leicht höheren Kosten als bisher bei den GTE-Einsätzen.

Gleichzeitig könnte eine VW-Konzerntochter dasselbe Triebwerk für einen IMSA-Einsatz verwenden – so könnte man vermutlich sogar den VW-Konzernvorstand von der Idee begeistern. Die ersten Aspiranten bringen sich schon jetzt in Stellung: Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna warf in Watkins Glen den Handschuh schon mal in den Ring: „Wir verkaufen in Amerika viele Autos, daher wäre ein DPI-Projekt ein interessantes Szenario für Lamborghini!“ ■

HYPERCARS
Die neue Topklasse für Le Mans und die WEC wurde bei der Rundenzeit eingebremst, womit der Abstand zu den DPI schrumpft. Das bietet Anknüpfungspunkte.



24h-Rennen Nürburgring

Porsche disqualifiziert

Knapp zwei Wochen nach dem 24h-Rennen Nürburgring wurde der zweitplatzierte Manthey-Porsche #911 disqualifiziert. Der Grund: Die in der BOP festgelegte Leistung von 494 PS auf dem Rollenprüfstand wurde überschritten.

Von: **Bianca Leppert**

Wer nach dem 24h-Rennen Nürburgring etwas länger im Fahrerlager weilte, konnte beobachten, wie die drei Erstplatzierten Autos von Audi, Porsche und Mercedes auf Abschleppwagen gehievt wurden. Zum ersten Mal seit längerer Zeit machte man Gebrauch von der im Reglement in Artikel 1.3.2 festgelegten Möglichkeit, die Autos auf dem Rollenprüfstand zu untersuchen.

Nach einigen Tagen wurde gemunkelt, es habe Unregelmäßigkeiten am Manthey-Porsche #911 gegeben. Rund eine Woche später



Der zweitplatzierte Manthey-Porsche wurde disqualifiziert

kam es zu einer erneuten Überprüfung, die von den Sportkommissaren im Rahmen einer Verhandlung auf Wunsch des Teams mit einer veränderten Messmethode angesetzt worden war. Dabei wurden ebenfalls die in der BOP vorgeschriebenen Werte – 494 PS (inklusive vier Prozent Toleranz) bei Überprüfung auf dem Rollenprüfstand – über-

sritten. Daraufhin disqualifizierte man das Team Manthey Racing (Bewerber) im schriftlichen Verfahren.

Am Montag (8.7.) nahm Manthey Racing in einem Statement Stellung: „Der Motor unseres überprüften Fahrzeuges mit der Startnummer 911 entsprach in allen Eckpunkten der Homologation. Lediglich der vom ADAC-

Technikausschuss berechnete Leistungswert passte nicht zu der uns vorgeschriebenen und auch verwendeten Restriktorgröße von 2 x 34,6 Millimetern Durchmesser. Wir müssen uns vorwerfen, diesen vom Veranstalter errechneten Wert weder auf dem Leistungsprüfstand in Weissach noch auf unserem Rollenprüfstand in Meuspath auf Plausibilität überprüft zu haben. Wir akzeptieren das Urteil und verzichten auf eine Berufung.“

Wer sich wundert: Das Verfahren hat so lange gedauert, weil eine zweite Untersuchung und damit ein zweiter Prüfstandstermin nötig waren, zum anderen weil es ein schriftliches Verfahren war. Bei den Daten war außerdem nichts Auffälliges zu erkennen, es ging speziell um den Test auf dem Prüfstand.

Was diesen betrifft, wurde im Hintergrund über die Messgenauigkeit diskutiert. Jedoch muss man dagegenhalten, dass Audi und Mercedes im Fenster waren und man laut Statement von Manthey versäumte, den Restriktor zu checken. ■

IMSA

Mazdas zweiter Streich in Kanada

Mazda feierte im kanadischen Motorsport Park seinen zweiten Sieg in Folge. In der GTLM-Klasse war Porsche wieder einmal nicht zu schlagen.

Die Entscheidung fiel mit den letzten Boxenstopps. Da übernahmen Oliver Jarvis und Tristan Nunez die Führung und brachten den Sieg vor ihren Teamkollegen Harry Tincknell und Jonathan Bomarito ins Ziel. „Eigentlich machen wir nichts anders als vorher. Das Auto passt nur zu den Strecken“, meinte Jarvis. „Im Vergleich zum Vorjahr haben wir sicher einen besseren Motor im Renntrimm.“

Die Zweitplatzierten Tincknell und Bomarito, die zuvor in

Watkins Glen triumphiert hatten, kostete ein Problem mit dem Luftwagenheber einen möglichen Sieg. Die beiden Mazda trennten nach 125 Runden gerade einmal 1,699 Sekunden. Die letzten 17 Minuten wurden zu einem Sprint. Ein schwerer Unfall von Victor Franzoni im Juncos Racing Cadillac hatte die Rennleitung zu einer Unterbrechung gezwungen.

Bei den GT setzte sich zum fünften Mal in Serie Porsche durch – ein neuer Rekord. Earl Bamber und Laurens Vanthoor feierten ihren dritten Saisonserfolg und übernahmen gleichzeitig die Führung in der Fahrermeisterschaft. Das BMW-Duo Jesse Krohn und John Edwards, das die Pole geholt hatte und im ersten Stint führte, belegte den zweiten Rang. ■ AC/AHA

Audi R8 LMS GT2

Audi präsentiert GT2-Version für 2020

Audi zeigte beim Festival of Speed in Goodwood die neue GT2-Variante, die mit 640 PS die leistungsstärkste R8-Version ist.

Mit der GT2-Klasse, die für Amateur-Rennfahrer ab 2020 eine neue Spielweise sein soll, hat die SRO eine neue Kategorie geschaffen. Und neben Porsche, die sich ebenfalls schon dazu bekannt haben, springt nun auch Audi auf den Zug auf.

Beim Festival of Speed im südenglischen Goodwood präsentierte man den Audi R8 LMS GT2. Der vierte Kundensportrenner im Programm der Ingolstädter ist die leistungsstärkste Variante des R8 LMS. Der 5,2-Liter-V10-Motor bietet 640 PS – und damit deutlich mehr als die GT3-Version,

die bisher in offener Variante rund 585 PS leistete, aber reglementbedingt auf rund 500 PS gedrosselt ist. Die Leistungssteigerung erreichte man durch eine angepasste Software des Motormanagements und den auffälligen Luftsammler auf dem Dach. Dazu kommt ein Leergewicht von 1350 Kilogramm. Die GT2-Klasse soll höhere Spitzengeschwindigkeiten erreichen, hat aber auch weniger Aerodynamik als ein GT3-Auto. Einsatzgebiet sollen neben der neuen SRO-Serie vor allem Track Days sein.

Die GT2-Version kann zu einem Preis von 338 000 Euro (zzgl. MwSt.) ab sofort bestellt werden und liegt damit zwischen den GT3- und GT4-Modellen von Audi. Ausgeliefert wird ab Dezember. ■ BLE

Neuer Porsche 911 RSR

Porsche stellte auf dem Goodwood Festival of Speed seinen neuen Rennwagen für die Sportwagen-Weltmeisterschaft und die IMSA-Serie vor. Im 911 RSR schlägt ein 4,2 Liter großer Boxermotor.

Von: **A. Cotton; A. Haupt**

Porsche erfindet den erfolgreichen RSR neu. Der GTE-Rennwagen, der sein Renndebüt beim ersten Saisonlauf der Sportwagen-WM in Silverstone am 1. September geben wird, übernimmt nur wenige Teile von seinem Vorgänger. Das wären die Scheinwerfer, Bremsanlage, Kupplung, den Fahrersitz und Teile des Fahrwerks. 95 Prozent des Autos seien hingegen neu, sagt Porsches GT-Chef Pascal Zurlinden.

Ganz oben im Lastenheft standen die für den Langstreckensport üblichen Parameter: Fahrbarkeit, Effizienz, Standfestigkeit

und Servicefreundlichkeit. Das neue Auto basiert auf dem Straßenmodell 991 GT3 RS.

Es wird im Gegensatz zum alten RSR von einem Boxermotor mit 4,2 statt 4,0 Litern Hubraum angetrieben. Der Sechszylinder ist der größte Boxer, der je in einem Werks-Elfer steckt. Porsche gibt die Leistung mit 515 PS an. Diese ist jedoch abhängig von der Fahrzeugeinstufung (BOP). „Dieses Auto ist mehr als eine Evolution. Der Motor ist brandneu. Die Drehmomentkurve ist flacher“, erklärt Zurlinden. Der angepasste Drehmomentverlauf soll den RSR noch fahrbarer machen. Und es soll der Langlebigkeit der Hinterräder dienen. „Der Spritverbrauch ist ein bisschen besser. Aber das ist zweitrangig, weil die Balance of Performance und die Fahrbarkeit zählen.“

Der neue Motor geht einher mit einer geänderten Aerodynamik. Die Entwicklungsabteilung verlegte den Auspuff vor die Hinterräder. Das spart Gewicht und schafft Platz im Heck. Ohne dort untergebrachte Endrohre kann Porsche den Diffusor effizienter



Der neue 911 RSR tritt das erfolgreiche Erbe seines Vorgängers an

gestalten. Das Ergebnis: mehr Anpressdruck.

Porsche ist der einzige Hersteller, der Werksprogramme in der Sportwagen-WM und der IMSA betreibt. Ein Entwicklungsziel war es deshalb, den RSR auf noch mehr verschiedenen Streckentypen konkurrenzfähig zu machen. Die Einsatzteams der jeweiligen Rennserien testeten den neuen

RSR bei einem 30-Stunden-Dauerlauf in Paul Ricard im März.

Porsches neues Rennauto wird für die nächsten zweieinhalb Jahre bis 2022 homologiert – und nicht wie im GT-Rennsport üblich für drei Jahre. „Wir sind ein Jahr später dran als die anderen, weil wir nicht bei der ersten Generation der neuen Autos dabei waren“, erklärt Zurlinden. ■

Blancpain GT Series Endurance Cup

Dinamic bei Spa-Test vorn

Beim traditionellen Test der Blancpain-Serie vor dem 24h-Rennen in Spa am Dienstag und Mittwoch (2./3. Juli) waren über 60 Autos gemeldet. Das Team Dinamic setzte die Bestzeit mit dem Porsche 911 GT3 R. Für das Rennen sind 72 Starter gemeldet – ein neuer Rekord.

Von: **Bianca Leppert**

Das 24h-Rennen Spa (25.–28. Juli) ist der Saisonhöhepunkt der Blancpain-Serie und zählt zur Intercontinental GT Challenge. Und es ist beliebter denn je. Mit einem Rekordstarterfeld von 72 Autos und 28 no-

minierten Autos für die Intercontinental GT Challenge platzt der Ardennen-Klassiker aus allen Nähten. Beim offiziellen Vortest auf der 7,004 Kilometer langen Strecke bereiteten sich die Teams auf die Herausforderung vor.

Die Tagesbestzeit am Dienstag ließ sich SMP Racing mit dem #72 Ferrari 488 GT3 mit 2.19,127 Minuten notieren. Damit verdrängte man den #117 KÜS Team 75 Bernhard Porsche 911 GT3 R knapp auf den zweiten Platz. Noch schneller war am Mittwochmorgen der #54 Dinamic-Porsche mit einer Rundenzeit von 2.18,833 Minuten. In der Nachmittagssitzung gab Bentley mit dem #107 Continental GT3 mit einer Zeit von 2.19,316 Minuten den Ton an.

Inzwischen haben die meisten Hersteller und Teams auch ihre Line-ups vorgestellt. Eine der Überraschungen: Toyota-Pilot José-

María López macht einen Ausflug in die GT3 und geht an der Seite von Ricardo Feller und Christopher Mies für Land Motorsport im Audi R8 LMS ins Rennen. Daneben schickt Audi zwei weitere für die IGTC nominierte R8 von WRT und einen von Saintéloc ins Rennen. Hinzu kommen die Stammgäste aus dem Endurance Cup – insgesamt sechs Pro-Autos.

Bei Porsche setzt man ebenfalls auf sechs Pro-Autos, davon gleich drei von Rowe Racing. Hinzu kommt ein Auto vom KÜS Team 75 Bernhard, der Dinamic-Porsche und ein Elfer von GPX. Mercedes ist ebenfalls mit sechs Pro-Autos dabei: zwei von Strakka, jeweils ein AMG GT3 von Goodsmile, Black Falcon, AKKA und Gruppe M.

Bentley stellt vier Pro-Autos, Ferrari drei, Lamborghini und Aston Martin ebenfalls drei, BMW und Nissan jeweils zwei. ■

WEC

SMP-Ausstieg

SMP Racing zieht sich mit sofortiger Wirkung aus der Sportwagen-Weltmeisterschaft zurück.

Nur sechs Autos von Toyota, Rebellion und Ginetta werden in der Saison 2019/2020 in der LMP1 starten. SMP Racing hat acht Wochen vor dem Saisonstart sein Programm eingestellt. Das russische Team, das den Bau des BR1 bei Dallara finanziert, begründet das damit, unter dem aktuellen Reglement nicht gegen Toyota konkurrieren zu können. Das Team fühlt sich mit seinem Turbomotor bei der BOP benachteiligt. „Unser Ziel war einzig der Sieg. Wir glauben, dass wir diesen Sieg unter den gegebenen Umständen erreicht haben“, sagt SMP-Gründer Boris Rotenberg. SMP belegte in Le Mans 2019 den dritten Gesamtrang. ■ AC



Sebastian Eriksson hielt sich von den Pollern fern

Eriksson kam, sah und siegte

Neben den sechzehn fest eingeschriebenen Fahrern kam in Schweden ein Haufen Gaststarter dazu, von denen einer mächtig abräumte.

Von: **Sven Kopf**

Durch die Wildcard-Inhaber wurde erstmals in diesem Jahr die Höchstgrenze von 25 Teilnehmern erreicht. Neun schlagkräftige Gäste, überwiegend Skandinavier, hatten sich vorgenommen, dem Stammpersonal ordentlich dazwischenzufunken.

Um die unglaubliche Dramatik der ersten beiden Qualifikationsläufe am Samstag verstehen zu können, ist ein wenig Regelkunde nötig: Die Startgruppen im ersten von vier Qualifikationsläufen werden ausgelost. Ab Q2 treffen stets diejenigen aufeinander, die im vorausgegangenen Lauf halbwegs gleich schnell gewesen sind. Das verspricht spannendere Rennen. Seit diesem Jahr wird durch Auslosung entschieden, ob in den Qualifikationsläufen 2 und 3 die schnellsten fünf oder die Nachzügler zuerst loslegen.

Vorsicht Wetter!

Wie bei der Rallye auch, verbessern die Straßenfeger die Beschaffenheit der Ideallinie, so werden die Zeiten von Rennen zu Rennen schon durch die Pistenverhältnisse schneller, es sei denn, man hat Pech mit dem

Wetter. Bestes Beispiel am Wochenende: Reinis Nitiss. Im ersten Qualifikationslauf flog er in der berühmtesten ersten Kurve in Höljes spektakulär mit Überschlag ab. Andreas Bakkerud (Audi) holte die Bestzeit. Der Zufall wollte, dass im Q2 die Schnellsten zuerst an der Reihe waren – doch es hatte kurz zuvor in Strömen geregnet. Die Topfavoriten mussten die Fluten teilen und ebneten den Nachzügler den Weg. So kam es, dass Nitiss plötzlich die Bestzeit markierte und Bakkerud nur als Zwölfter gewertet wurde. Kurz gesagt, jeder der im Q1 ein gutes Ergebnis eingefahren hatte, brachte in Q2 nichts zustande – und umgekehrt.

Dadurch war das Feld enger zusammengerückt als je zuvor, jeder kleinste Fehler oder Ausreißer musste fatale Folgen haben. Am Sonntag ging es daher richtig zur Sache. Timo Scheider (Seat) zeigte, wie es nicht geht: In Führung liegend leistete er sich einen Dreher und verlor viel Zeit, für Q4 handelte er sich zu allem Überfluss auch noch eine Disqualifikation ein und war ganz aus den Punkterängen geworfen. Er hatte mehrfach die knallroten Begrenzungspoller angerempelt, wofür es für Wiederholungstäter Zeitstrafen von fünf Sekunden setzte und für notorische Poller-Schubser die Streichung des Ergebnisses.

Den Wetterkapriolen und der zahlreichen Strafen geschuldet, mischten sich einige spektakuläre Gaststarter unter die Alteinge-



Kevin Hansen: Wieder Tabellenspitze

sessen, und der ein oder andere schaffte es gar ins Finale. Quali-Sieger Bakkerud konnte seine Hoffnungen bereits im Se-

HALBFINALE 1

- | | |
|----------------|--------------|
| 1. K. Hansen | Peugeot 208 |
| 2. T. Hansen | Peugeot 208 |
| 3. Abbring | Skoda Fabia |
| 4. Marklund | Renault Clio |
| 5. K. Eriksson | Ford Fiesta |
| 6. Bakkerud | Audi S1 |

HALBFINALE 2

- | | |
|----------------|--------------|
| 1. S. Eriksson | Ford Fiesta |
| 2. Grönholm | Hyundai i20 |
| 3. Nitiss | Hyundai i20 |
| 4. Baumanis | Ford Fiesta |
| 5. Kalliokoski | Ford Fiesta |
| 6. Bacijska | Renault Clio |

FINALE

- | | |
|----------------|-------------|
| 1. S. Eriksson | Ford Fiesta |
| 2. K. Hansen | Peugeot 208 |
| 3. Nitiss | Hyundai i20 |
| 4. Abbring | Skoda Fabia |
| 5. Grönholm | Hyundai i20 |
| 6. T. Hansen | Peugeot 208 |

mifinale begraben, als eine Antriebswelle am Audi abriß. Seine direkte Konkurrenz, die Hansen-Brüder, schienen es leichter zu haben, sie zogen mit Kevin Abbring (Skoda) ins Finale ein. Niclas Grönholm verpasste seinen Semifinalsieg im Hyundai aufgrund eines kleinen Fahrfehlers kurz vor dem Ziel, als Gaststarter Sebastian Eriksson (Ford) vorbeischlüpfen und damit die Pole-Position im Finale ergattern konnte.

Joker bringt kein Glück

Überraschend hatte es auch Nitiss noch ins Endspiel geschafft, das für weitere Überraschungen sorgte. Vier der sechs Teilnehmer bogen direkt nach dem Start gleichzeitig in die Jokerlap ab, was für Gedränge sorgte und Grönholm auf Abwege trieb. Und möglicherweise den Plattfuß verursachte, der ihn später einbremste. Auch Timmy Hansen und Kevin Abbring litten unter Luftlosigkeit eines Reifens und mussten hilflos zusehen, wie sie durchgereicht wurden.

Schließlich sah das sechste Rennen der Saison mit Sebastian Eriksson seinen fünften Sieger – und weil Nitiss es tatsächlich noch auf Rang 3 schaffte, standen zwei Gäste auf dem Podium und rahmten einen begeisterten Kevin Hansen ein, der zwar trotz aller Bearbeitung des Fiesta am nervenstarken Eriksson nicht vorbeikam, seinem Bruder aber als Zweiter die Tabellenführung wieder abgeluchst hat. ■

WM-STAND FAHRER

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. Kevin Hansen | 131 Punkte |
| 2. Timmy Hansen | 125 |
| 3. Andreas Bakkerud | 109 |
| 4. Niclas Grönholm | 96 |
| 5. Janis Baumanis | 89 |
| 6. Timur Timerzyanov | 78 |

WM-STAND TEAMS

- | | |
|-----------------------------|------------|
| 1. Team Hansen MJP | 213 Punkte |
| 2. GRX Taneco | 195 |
| 3. Monster Energy RX Cartel | 166 |



Grönholm: Chance verpasst

Rallye-WM

Schlüsselfigur Tänak



ROESELER

Das Fahrerkarussell nimmt früh Fahrt auf – auch weil der Vertrag von WM-Leader Ott Tänak ausläuft. Neben M-Sport soll nun auch Hyundai Interesse an einer Verpflichtung des Toyota-Piloten haben.

Von: **Reiner Kuhn**

Wer in einem Topauto sitzt, will gewinnen, am liebsten Titel. Das gilt für Weltmeister Sébastien Ogier und den viermaligen Vize Thierry Neuville ebenso wie für den aktuellen Tabellenführer Ott Tänak.

Der Unterschied: Anders als beim Franzosen oder dem Belgier läuft beim Esten nach zwei Jahren der Toyota-Vertrag aus.

Schon im Mai warf sein ehemaliger Arbeitgeber M-Sport den Hut in den Ring. „Für 2020 sind einige Fahrer auf dem Markt. Aber es gibt nur einen, von dem wir glauben, dass er unser Team verstärken könnte, und das ist Ott“, sagte M-Sport-Teamchef Rich Millener. Sah man das frühe Werben der britischen Rallyeschmiede um seine Nummer eins bei Toyota nach den Siegen in

Rallye-WM

Paddon zurück im WRC

Kaum nominierte Hyundai für Finnland Craig Breen, meldet M-Sport die Verpflichtung von Ex-Hyundai-Pilot Hayden Paddon.

Doppelte Überraschung bei der kommenden Rallye Finnland (1. bis 4. August): Statt das dritte Werkscockpit neben Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen mit Sardinien-Sieger Dani Sordo, Rekordchampion Sébastien Loeb oder dem heimischen Werksjunior Jari Huttunen zu besetzen, zauberte Hyundai Craig

Breen aus dem Hut. Einen traf diese Entscheidung besonders: Hayden Paddon, der in der vergangenen Saison in Australien ebenso auf dem Podium stand wie in der Türkei. Doch nach der kurzfristigen Verpflichtung von Loeb hatte man ihm nur noch einen WM-Lauf angeboten – das Aus für den Neuseeländer.

Jetzt musste der 32-Jährige verdauen, dass man Breen den Vorzug gab, anstatt ihn anzurufen. Aufgeben kam für Paddon, der in seiner Karriere bereits mehrere Rückschläge verkraften musste, jedoch nicht infrage.

Er griff zum Telefonhörer und rief bei M-Sport an. Beide Seiten wurden schnell handelseinig: Paddon sitzt beim Schotterklassiker im dritten Ford Fiesta WRC. „Wir werden bei dieser Rallye alles geben. Eine Top-5-Platzierung ist das Minimalziel, aber ich will wie immer mehr“, so Paddon, der im Vorjahr Vierter wurde. Aus dem einmaligen Gastspiel könnte im Erfolgsfall womöglich mehr werden, im Idealfall ein Vollzeitprogramm für 2020. ■ RK



AT WORLD

Paddon: Zurück im Zorn

Rallye-WM

Chaotische WM-Probe

Die WM-Rückkehr der Safari Rallye hat einen Dämpfer erhalten. Die Generalprobe offenbarte mitunter gravierende Mängel.

Schon im Vorfeld der WM-Generalprobe hatten die kenianischen Veranstalter und ihre internationalen Helfer mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Wegen schlechtem Wetter hatte die Strecke geändert und eine Prüfung abgesagt werden müssen. Doch auf der Zielgeraden versank der kontinen-

tale FIA-Lauf im Chaos. Nur zwei Teams bewältigten die letzte Prüfung ohne fremde Hilfe, der Rest blieb stecken. Größter Leidtragender war vor den Augen zahlreicher FIA-Funktionäre und Beobachter der WM-Teams der führende Skoda-Pilot Manvir Baryan, der so auf Rang 3 zurückfiel. Den Sieg schnappte sich Mitsubishi-Pilot Baldev Chager.

Noch in dieser Woche soll der WM-Kalender 2020 verkündet werden. Während Japan als neuer WM-Lauf gesetzt ist, könnte Kenia nun nochmals zurückgestellt werden. ■ RK



YASIR RAM

Bei der Safari-Generalprobe kam eher Dakar-Feeling auf



Tausende Fans bejubeln ihren Helden: Tiago Monteiro schaffte das Wunder vom Heimsieg

Das Monteiro-Wunder

Im September 2017 sprang Tiago Monteiro (Honda) dem Tod bei einem Testunfall gerade so von der Schippe. Nach langer Reha ist er jetzt wieder voll da – mit einem emotionalen Heimsieg in Vila Real.

Von: **Michael Bräutigam**

Mehr Emotion geht nicht. Was die portugiesischen Fans Jahr für Jahr an Stimmung aus dem Hut zaubern, ist in Deutschland nur denkbar, wenn die Fußball-Nationalmannschaft ein WM-Finale gewinnt. Am besten ist natürlich, wenn einer der Ihren den Pokal holt, auf diesen Sieger hätten aber wohl die wenigsten gesetzt. Rückblende: September 2017, Circuit de Barcelona-Catalunya. Der damalige WTCR-Tabellenführer ist bei einem Test unterwegs und fährt ein letztes Outing.

Start-/Zielgeraden versagen bei 255 km/h die Bremsen, der Honda fliegt ab und knallt fast ungebremst mit der Beifahrerseite in die Streckenbegrenzung. Wie erst Monate später bekannt wird, kämpfen Ärzte tagelang um Monteiros Leben. Zahlreiche Knochenbrüche, schwere Kopfverletzungen und eine ausgeprägte Diplopie durch das Überdehnen des Sehnervs führten schnell zu der Annahme: Das war's mit der Rennkarriere!

„Es gab so viele Zweifel und Fragezeichen. Kann ich zurückkommen? Kann ich wieder fahren? Kann ich wieder auf ein Top-Niveau kommen?“, sagte Monteiro, als die Freudentränen und der Champagner im Overall langsam getrocknet waren. Zuvor hatten Tausende Fans auf der Außentribüne des städtischen Theaters ihrem „Ti-a-go“ Sprechchöre und die Nationalhymne entgegengeschmettert.

„Aber in meinen 22 Jahren als Rennfahrer hatte ich viele Tiefpunkte und ich liebe es, mich

zurückzukämpfen“, rang der Nationalheld weiter um Worte. Tragischer Held in Monteiros Erfolgsgeschichte ist ausgerechnet Teamkollege Attila Tassi. Der hatte sich für das dritte und abschließende Rennen knapp vor Monteiro die Pole-Position gesichert und im Sonntags-Qual mal eben die schnellste je mit einem TCR-Auto in Vila Real gemessene Zeit notieren lassen. Eine defekte Zündkerze ließ den Honda des 20-jährigen Ungarn erst von der Spitze zurück- und letztlich komplett ausfallen. Tassi gehörte – unter Freudentränen – zu den ersten Gratulanten Monteiros. „Vieles, was er durchmachen musste, weiß die Öffentlichkeit gar nicht“, konnte er sich auf richtig für Monteiro freuen.

Familien-Podium

Wie nah Freud und Leid beieinanderliegen, erlebte auch Cyan Racing. Die Einsatzmannschaft von Lynk & Co verlor am Samstag ein erst 21-jähriges Teammitglied, das urplötzlich zusammen-

gebrochen war. Sämtliche Reanimationsversuche der schnell herbeigerufenen Rettungskräfte scheiterten, der Techniker starb am Abend im Krankenhaus. Zu seinen Ehren gab es von der WTCR-Familie vor dem zweiten Rennen eine Schweigeminute, auch die Champagnerdusche fiel für das Reversed-Rennen aus.

Yann Ehrlacher, der auch schon im Samstagsrennen aufs Podest fuhr, holte im Abschlussrennen P3 und konnte sich gar nicht richtig freuen. „Wir haben einen Kollegen und Freund verloren“, so der Cyan-Pilot, der erstmals gemeinsam mit seinem Onkel Yvan Muller aufs Podest klettern durfte. „Als ich mit Rennfahren angefangen habe, war er noch gar nicht geplant“, scherzte der Rekord-Weltmeister mit seinem gewohnt knochentrockenen Humor. Auch dem 49-jährigen war aber anzumerken, dass es im Kopf arbeitete. So wie auf dieser Pressekonferenz hat er seine wie üblich mitgereiste Frau Justine und das gemein-



Sieg am Samstag und Abstand zu Guerrieri fast halbiert: Norbert Michelisz



Rekordrunden und erster Sieg: Mikel Azcona feierte jedoch gedämpft

same Töchterchen selten öffentlich angelächelt.

Bei all den Emotionen – die Nachricht vom Tod des Cyan-Technikers, das erste Onkel-Neffe-Podest und natürlich der vielumjubelte Monteiro-Sieg – gingen zwei Sachen fast unter.

Zum einen der erste Sieg von Cupra-Pilot Mikel Azcona. Der Spanier, seines Zeichens amtierender TCR-Europameister, war zum ersten Mal in Vila Real unterwegs und verlieh dem Stadtkurs das Prädikat: furchteinflößender als die Nordschleife! Übrigens eine Meinung, die fast alle der neun Vila-Real-Debütanten im 26-Fahrer-Feld teilen.

Titelrennen wird enger

Dafür machte der Fahrer des PWR-Teams perfekt. Im zweiten Rennen nutzte er das Reversed Grid perfekt aus. Als Esteban Guerrieri (Honda) in seine wie immer in Vila Real exklusiv eingesetzte Joker Lap ging und von Nick Catsburg (Hyundai) aufgehalten wurde, gab Azcona Gas

und blieb nach seiner Joker Lap vor dem Tabellenführer. Danach gab's zwei Rekordrunden und als Reversed-Pole-Mann Qinghua Ma (Alfa Romeo) in die Joker Lap ging, war die Lücke schon zu sehr geschrumpft, als dass Ma die Spitze hätte halten können. „Ein unglaubliches Gefühl!“ Nur seine erste Champagnerdusche als Sieger muss eben noch warten.

Zum anderen der Titelkampf, der in einem fast langweiligen Samstagsrennen richtig eng wurde. Guerrieri hatte eine Nullrunde, weil etwas Speed fehlte und die möglichen wenigen Pünktchen noch durch denselben Defekt wie bei Tassi tags darauf zum Teufel gingen. Norbert Michelisz (Hyundai) holte wie auf der Nordschleife Pole und Sieg in Rennen 1, wodurch sich die Lücke von 45 auf 15 Punkte verkleinerte. Glück für Guerrieri: Er schaffte es am Sonntag ins Reversed Grid, Michelisz überraschend nicht einmal ins Q2, und so ging die Schere vor der Sommerpause wieder auf 24 Zähler auf. ■

„Es gab so viele Zweifel und Fragezeichen. Kann ich wieder fahren? Kann ich wieder auf Top-Niveau kommen?“

Tiago Monteiro



VILA REAL (P), 1. RENNEN

16. von 30 Läufen, 11 Runden à 4,790 km (26 gestartet, 25 gewertet)

1. Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	22:40,936 min
2. Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 2,291 s
3. Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 3,009 s
4. Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 3,538 s
5. Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 7,630 s
6. Aurélien Paris (F), Comtoy DHL	Cupra	+ 8,437 s
7. Johan Kristoffersson (S), Séb Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 10,344 s
8. Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 11,349 s
9. Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 16,051 s
10. Néstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 19,081 s

Schnellste Runde: 2.02,879 (Ehrlacher)

VILA REAL (P), 2. RENNEN

17. von 30 Läufen, 11 Runden à 4,790 km (26 gestartet, 22 gewertet)

1. Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	22:36,529 min
2. Qinghua Ma (RC), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 4,832 s
3. Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 5,538 s
4. Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 6,812 s
5. Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+ 7,482 s
6. Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,221 s
7. Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 9,537 s
8. Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 11,374 s
9. Néstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 14,253 s
10. Tiago Monteiro (P), KCMG	Honda	+ 14,626 s

Schnellste Runde: 2.02,360 (Azcona)

VILA REAL (P), 3. RENNEN

18. von 30 Läufen, 14 Runden à 4,790 km (26 gestartet, 19 gewertet)

1. Tiago Monteiro (P), KCMG	Honda	29:49,833 min
2. Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,295 s
3. Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 2,647 s
4. Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 2,959 s
5. Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 6,999 s
6. Néstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 10,041 s
7. Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 12,507 s
8. Qinghua Ma (RC), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 22,317 s
9. Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 22,596 s
10. Johan Kristoffersson (S), Séb Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 23,570 s

Schnellste Runde: 2.02,423 (Azcona)

STAND FAHRER

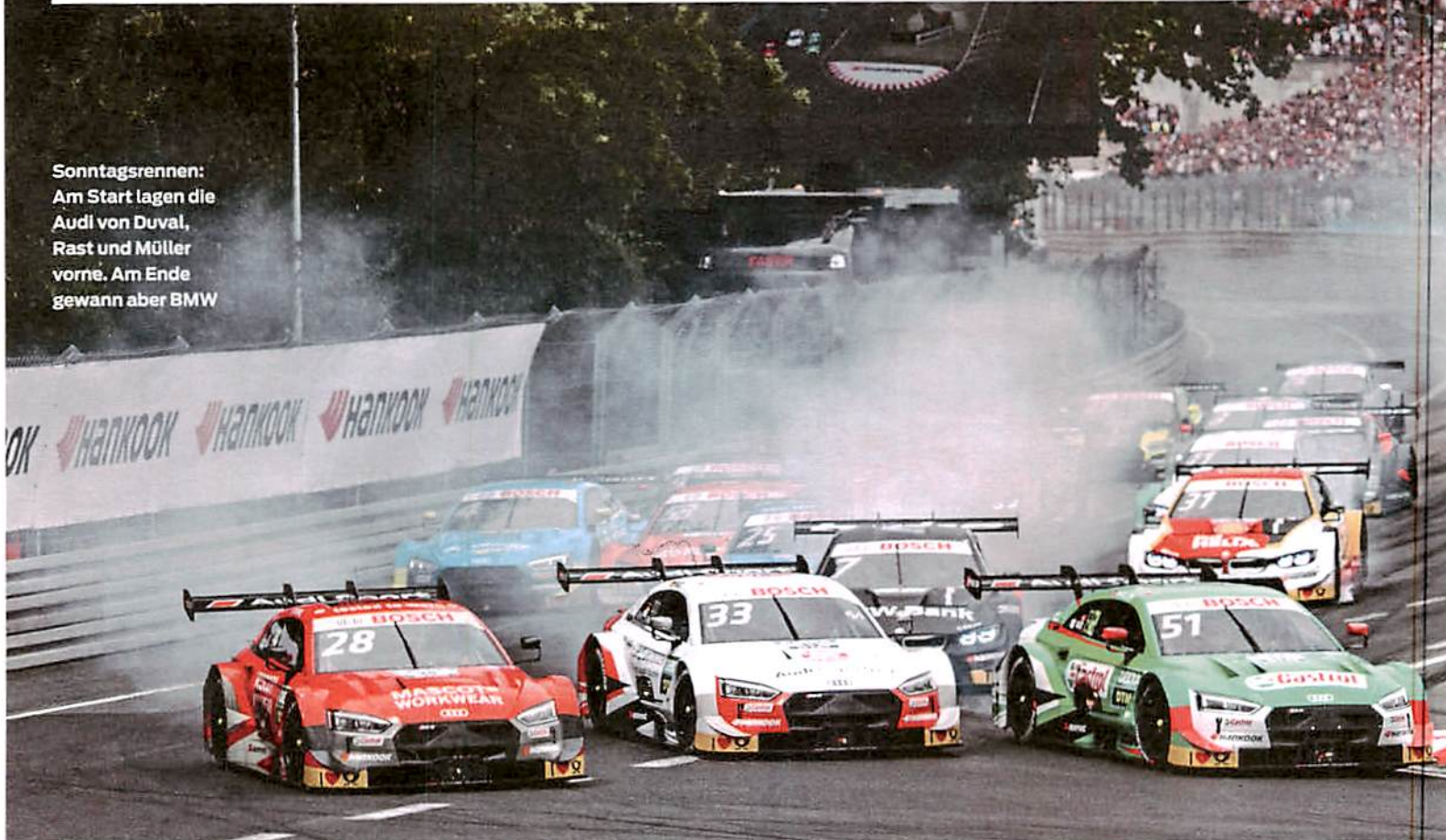
1. Guerrieri	231 Punkte
2. Michelisz	207
3. Björk	181
4. Girolami	177
5. Azcona	169
6. Muller	154
7. Ehrlacher	148
8. Vervisch	136
9. Vernay	123
10. Tarquini	120

STAND TEAMS

1. ALL-INKL.COM Münnich	408 Punkte
2. Cyan Racing	335
3. BRC Squadra Corse	327
4. BRC Lukoil Racing	236
5. PWR Racing	204
6. Cyan Performance	191
7. Séb. Loeb Racing Volksw.	182
8. Comtoy Team Audi Sp.	168
9. Mulsanne Srl	152
10. Leopard Racing Audi Sp.	152

Der „Bayern-Dusel“

Sonntagsrennen:
Am Start lagen die
Audi von Duval,
Rast und Müller
vorne. Am Ende
gewann aber BMW



René Rast, erstmals mit FC-Bayern-Sponsoring unterwegs, hatte das Glück, das den Münchner Fußballern nachgesagt wird. Der Audi-Pilot triumphtierte am Samstag mit Rekordvorsprung, obwohl er beim Start den Motor abgewürgt hatte. Der Schlüssel zum Sieg war eine Safety-Car-Phase. Sonntags glückte BMW die Revanche. Nach Kollision der Audi-Platzhirsche Rast und Nico Müller war der Weg frei für Bruno Spengler.

Von: **Claus Mühlberger**

Was wurde vor der Saison nicht alles geredet über die neuen Turbomotoren. Wie schwierig wird das Anfahren? Speziell, nachdem jetzt die bislang übliche Feststellbremse verboten ist? So können die

Fahrer das Auto beim Start nicht mehr vorspannen, was das Risiko eines Schneckenstarts deutlich minimiert. Und was passierte? Gar nichts. Bei den ersten sechs Rennen des Jahres kamen fast alle immer gut weg vom Start

Jetzt hats doch einen erwischt. Kurios, dass es ausgerechnet Tabellenführer René Rast war, der seinem Vierzylinder-Turbo am Start den Kragen umdrehte. Der Tabellenführer stand in Startreihe eins neben seinem Audi-Kollegen Nico Müller. Nach der ersten Runde war er Letzter. „Reines Unvermögen“, ärgerte er sich. „Ich dachte, mein Rennen sei gelaufen. Ich versuchte, einen kühlen Kopf zu bewahren.“

Rast machte das, was in der DTM als „Verzweiflungstaktik“ bekannt ist. Er fuhr sofort an die Box, um den obligatorischen Boxenstopp hinter sich zu bringen. Ab dann galt für ihn das Prinzip Hoffnung. Die Hoffnung auf das Safety Car. Und schon eine Minute später rückte das Führungsfahrzeug aus, weil Pietro Fittipaldi seinen havarierten Audi an einer

„Eigentlich hätte ich beide Rennen gewinnen können oder sogar gewinnen müssen. Frustrierend, wenns dann nur für die Plätze 2 und 8 reicht.“

Nico Müller, Abt-Audi

ungeschickten Stelle abstellte. „Dadurch habe ich rund 40 Sekunden gewonnen“, gab Rast zu.

Debatten ums Safety Car

Der Tabellenführer eilte einem ungefährdeten Sieg entgegen. Am Ende hatte er mächtige 34,498 Sekunden Vorsprung auf den Zweiten, Nico Müller. Der Schweizer knöpfte sich in der allerletzten Kurve noch Joel Eriksson im BMW vor. Der brave Schwede durfte sich danach

Kritik aus dem eigenen Lager anhören. „Etwas energischer hätte er sich vielleicht schon verteidigen können“, wurde gemeckert.

Auch für Aston Martin fielen aufgrund der frühen Safety-Car-Phase ein paar Krumen vom DTM-Kuchen ab. Daniel Juncadella eroberte Platz 6. Der Spanier hatte ebenso wie Rast in der ersten Runde gestoppt. Aston-Martin-Teamchef Florian Kamelger freute sich riesig über das „schöne Ergebnis, das aber nicht korrekt widerspiegelt, wo wir wirklich stehen. Für die Moral der Mannschaft ist es aber extrem wichtig.“

Der promovierte Mediziner ist Realist. Entsprechend nüchtern ordnete er das bislang beste Ergebnis in der noch jungen DTM-Geschichte des britischen Herstellers ein: „Uns fehlt noch der Speed im Rennen. Beim Motor haben wir Nachholbedarf. Aber strategisch haben wir richtig reagiert. Und Daniel hat eine tolle Leistung gezeigt.“ Der Spanier, der in Mercedes-Diensten 2018 ein DTM-Rennen gewann, stimmte zu: „Das war beste Rennen meines Lebens.“



Millimeterarbeit: Juncadella im Aston Martin holte am Samstag Platz 6



Rast mit Reporterin Andrea Kaiser



Nach langer Durststrecke endlich wieder ein Sieg: BMW-Fahrer Bruno Spengler gewann am Sonntag souverän

Natürlich wurde nach diesem kuriosen Rennen erneut ausgiebig über Sinn und Unsinn von Safety-Car-Einsätzen debattiert. Einige klagten bitter („Ausgerechnet ich habe immer Pech“), aber die meisten nahmen die Entscheidungen der Rennleitung fatalistisch auf. „Mal hat man Glück, mal hat man Pech“, meinte BMW-Sportchef Jens Marquardt gelassen. „Rast hat in dieser Saison zweimal profitiert. Zweimal sind aber auch wir begünstigt worden.“ DTM-Chef Gerhard Berger verteidigte die Regel bis aufs Messer: „Gut für die Zuschauer, gut für die Show.“

Das Sonntagsrennen war untypisch für die DTM 2019, da es keinen Einsatz des Safety Cars gab. Ihren Höhepunkt erlebte die Wettfahrt nach nicht mal 20 Sekunden: Im Schöller-S drehte sich René Rast nach einem leichten Kontakt mit dem hinter ihm fahrenden Nico Müller. Sportchef Dieter Gass schluckte die Kröte des teaminternen Crashes und freute sich über die Plätze 2 und 3 für seine Schützlinge Jamie

Green und Mike Rockenfeller. Und der Schubser, Herr Gass? „Rast hat eingelenkt, da war Nico schon ein bisschen da. So etwas passiert halt.“

Die Kommissare sahen dies humorfrei und verpassten Müller eine Durchfahrtsstrafe. Der konnte danach froh, sein, dass er als Achter hinter Rast noch ein paar Pünktlein erhaschen konnte. Seine Unfallshilderung: „Vor der Kehre lag ich in Führung. Beim Bremsen blieb die Hinterachse kurz stehen. Deswegen habe ich den ersten Gang nicht reinbekommen. So kam Spengler an uns ran.“ Diese Vorgeschichte ist entscheidend für das Schlamassel, das 300 Meter später passierte, als es in der S-Kurve allzu eng wurde. „René hat etwas optimistisch nach rechts gezogen“, sagte Müller. „Ich kann mich doch nicht in Luft auflösen.“

Müllers Fazit: „Eigentlich hätte ich beide Rennen gewinnen können oder sogar müssen. Es ist schon sehr frustrierend, wenn dann bloß die Plätze 2 und 8 rauspringen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

DEUTLICH SCHNELLER

Die 100 Mehr-PS der neuen DTM-Autos schlagen sich in den Rundenzeit deutlich nieder: Am Sonntag schaffte Nico Müller den schnellsten Umlauf: 46,618 Sekunden, (= 177,614 km/h). Damit war der Schweizer im Abt-Audi um 1,7 Sekunden schneller als der bisherige Rekordhalter Jamie Green (Audi, 2018, 48,311 Sekunden).

DER KOLOSS BLEIBT

Viele Jahre lang wurde um die baufällige Haupttribüne am Norisring gestritten: Abriss oder Restaurierung? Jetzt steht fest: Das mehr als 300 Meter lange Kolossalbauwerk wird für 85 Millionen Euro revidiert und bleibt als Mahnmal der Nazi-Schreckensherrschaft erhalten. „Alles andere wäre auch geschichtvergessen gewesen“,

sagte Bayerns Ministerpräsident Markus Söder. Für die Veranstalter des traditionsreichen Rennens auf dem Norisring ist dies natürlich eine gute Nachricht. Ohne die Steintribüne wäre ein Rennen in Nürnberg künftig wohl kaum denkbar.

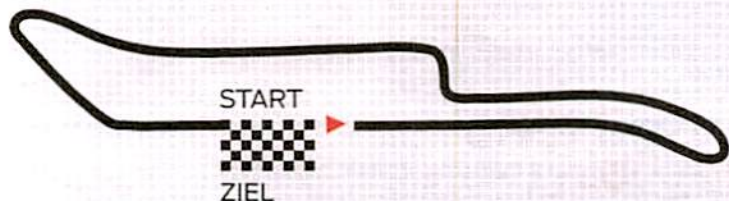
DTM IN MONACO?

Spaß oder Ernst? Gerhard Berger findet großen Gefallen an der Idee, ein DTM-Rennen in Monaco zu veranstalten. „Das wäre schon toll“, meinte der listige Tiroler, der am Norisring Fürst Albert als Ehrengast begrüßen durfte. Das monegassische Kleinststaatsobershaupt wiegelte ab: „Ich habe mit Gerhard darüber geredet. Vielleicht ist es möglich. DTM ist eine Serie, die sich gut verkaufen lässt. Wir müssten aber noch ein paar Dinge ausräumen.“

DTM 2019 RESULTATE

NORISRING (D) 2,300 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Norisring (D): 6. Juli 2019; 7. von 18 Läufen; 69 Runden à 2,3 km = 158,700 km
18 Fahrer gestartet, 13 gewertet; Wetter: 31 Grad, sonnig, trocken.

Pole-Position:

#51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 46,337 s = 178,600 km/h

Schnellste Runde:

#51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 47,391 s = 174,717 km/h

Fahrer	Marke	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi RS 5	57:31,554 min	25
2. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 34,498 s	18 +3
3. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 34,692 s	15
4. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 39,521 s	12 +1
5. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 42,111 s	10
6. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 42,457 s	8
7. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 43,581 s	6 +2
8. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 45,357 s	4
9. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	- 1 Rd.	2
10. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	- 1 Rd.	1
11. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	- 1 Rd.	0
12. Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	- 2 Rd.	0
13. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	- 3 Rd.	0
NC Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	- 31 Rd.	0
NC Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	- 41 Rd.	0
NC Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	- 44 Rd.	0
NC Timo Glock (D)	BMW M4	- 60 Rd.	0
NC Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	- 69 Rd.	0

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

QUALIFYING RENNEN 1

1. Nico Müller	46,337 s
2. Philipp Eng	+ 0,075 s
3. Bruno Spengler	+ 0,155 s
4. René Rast	+ 0,187 s
5. Joel Eriksson	+ 0,190 s
6. Marco Wittmann	+ 0,195 s
7. Jonathan Aberdein	+ 0,280 s
8. Jamie Green	+ 0,391 s
9. Robin Frijns	+ 0,445 s
10. Sheldon van der Linde	+ 0,478 s
11. Daniel Juncadella	+ 0,556 s
12. Timo Glock	+ 0,561 s
13. Pietro Fittipaldi	+ 0,692 s
14. Paul di Resta	+ 0,788 s
15. Ferdinand Habsburg	+ 0,884 s
16. Jake Dennis	+ 0,939 s
17. Mike Rockenfeller	keine Zeit
18. Loïc Duval	keine Zeit

QUALIFYING RENNEN 2

1. René Rast	46,146 s
2. Nico Müller	+ 0,007 s
3. Loïc Duval	+ 0,040 s
4. Philipp Eng	+ 0,046 s
5. Bruno Spengler	+ 0,227 s
6. Sheldon van der Linde	+ 0,344 s
7. Jamie Green	+ 0,007 s*
8. Marco Wittmann	+ 0,368 s
9. Jonathan Aberdein	+ 0,4218 s
10. Robin Frijns	+ 0,445 s
11. Mike Rockenfeller	+ 0,111 s*
12. Joel Eriksson	+ 0,458 s
13. Daniel Juncadella	+ 0,566 s
14. Paul di Resta	+ 0,599 s
15. Ferdinand Habsburg	+ 0,604 s
16. Pietro Fittipaldi	+ 0,631 s
17. Jake Dennis	+ 0,804 s
18. Timo Glock	+ 5,737 s

* Jeweils 5 Startplätze nach hinten versetzt

ERGEBNIS RENNEN 2

Norisring (D): 7. Juli 2019; 8. von 18 Läufen; 70 Runden à 2,3 km = 161,000 km
18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 24 Grad, leicht bedeckt, trocken.

Pole-Position:

#33 René Rast (D), Audi RS 5, 46,146 min = 179,400 km/h

Schnellste Runde:

#51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 46,618 s = 177,614 km/h

Fahrer	Marke	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	56:15,610 min	25
2. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 5,785 s	18
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 6,833 s	15
4. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 11,695 s	12
5. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 16,365 s	10
6. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 17,590 s	8 +1
7. René Rast (D)	Audi RS 5	+ 25,480 s	6 +3
8. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 29,080 s	4 +2
9. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 33,536 s	2
10. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 37,941 s	1
11. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 39,516 s	0
12. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	- 1 Rd.	0
13. Joel Eriksson (S)	BMW M4	- 1 Rd.	0
14. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	- 1 Rd.	0
15. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	- 2 Rd.	0
16. Marco Wittmann (D)	BMW M4	- 6 Rd.	0
NC Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	- 19 Rdn.	0
NC Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	- 26 Rdn.	0

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



Fürst Albert (2.v.l.) mit Berger, Aston-Pilot Habsburg, Teamchef Kamelger (v.l.)

STAND FAHRER

1. Rast	127 Punkte
2. Müller	102
3. Eng	101
4. Spengler	76
5. Wittmann	72
6. Rockenfeller	66
7. Duval	58
8. Frijns	57
9. Green	45
10. Eriksson	43
11. Van der Linde	25
12. Glock	23
13. Fittipaldi	13
14. Aberdein	13
15. Juncadella	11

STAND HERSTELLER

1. Audi	457 Punkte
2. BMW	338
3. Aston Martin	27

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	180 Punkte
2. Audi Sport Team Abt	160
3. BMW Team RMG	148
4. Audi Sport Team Phoenix	125
5. BMW Team RMR	124
6. BMW Team RBM	68
7. R-Motorsport 1	21
8. WRT Team Audi Sport	16
9. R-Motorsport 2	14

TCR ASIA: ENGSTLER SIEGT UND IST AUF TITELKURS

Titelverteidiger Luca Engstler (Hyundai) machte mit einem Sieg sowie P3 in Zhejiang weitere wichtige Schritte auf dem Weg zum erneuten Titelgewinn. Nach sechs Engstler-Siegen in den ersten sieben Rennen schaffte im zweiten Zhejiang-Lauf Teamkollege Diego Morán seinen zweiten Saisonsieg. Engstler liegt jetzt 27 Punkte vor Morán und 52 vor Pepe Oriola (Cupra).

SUPERCARS: TRIPLE EIGHT BLEIBT HOLDEN-TEAM

Während das DJR/Penske-Team seine Fahrer für nächstes Jahr bestätigte (siehe links) haben auch die Rivalen vom Triple-Eight-Team wichtige Weichen gestellt. Die erfolgreiche Mannschaft hat die Deals mit Holden und Hauptsponsor Red Bull bis 2021 verlängert und bleibt gleichzeitig Holden-Werksteam.

Ford-Serie gestoppt

Scott McLaughlin (Ford) holte in Townsville seinen sechsten Sieg in Folge. Im zweiten Rennen beendete Shane van Gisbergen (Holden) die Serie.

Von: Michael Bräutigam

Die Ford-Dominanz scheint beendet! David Reynolds (Holden) entzauberte die Mustang-Piloten schon im ersten Qualifying, als er sich vor den Ford-Piloten Chaz Mostert und Scott McLaughlin seine erste Pole-Position des Jahres sicherte.

Im ersten Rennen schlug Tabellenführer McLaughlin nochmal zurück. Reynolds verlor seine durchaus vorhandene Siegchance, als bei einem Stopp eine Radmutter verkantete. „Das hat uns zehn Sekunden gekostet“, ätzte der Holden-Fahrer. Derweil hatte Jamie Whincup (Holden) mit einem Undercut und guter



Shane van Gisbergen beendete in Townsville die McLaughlin-Siegesserie

Pace die Führung vor McLaughlin übernommen. Der nutzte seine besseren Reifen zum Ende aber, um die Führung zu übernehmen und zu siegen.

Für das nasse Sonntagsrennen hatte Cameron Waters (Ford) die Pole-Position. Der einsetzende Regen in der Einführungsrunde machte es für das komplett mit Slicks bereifte Feld zu einer rutschigen Angelegenheit. Allgemein machte die abtrocknende

Strecke und wieder einsetzender Regen das Sonntagsrennen zu einer Lotterie. Regenspezialist van Gisbergen machte das Beste daraus und übernahm die Spitze, bevor das Rennen unter Safety Car – ausgerechnet ein Mustang – zu Ende ging. Zweiter wurde Fabian Coulthard (Ford), der wie McLaughlin unter der Woche seine Vertragsverlängerung erhielt. In der Tabelle hat „Scotty“ aktuell 292 Punkte Vorsprung. ■

Erster Sieg beim dritten Start

Justin Haley (Chevrolet) gewann bei seinem erst dritten Start in der ersten NASCAR-Liga. Dabei hatte er jedoch großes Glück in der Regenlotterie.

Von: Michael Bräutigam

Haley ist mit seinen 20 Jahren kein unbeschriebenes Blatt. Mit drei Siegen belegte er 2018 den dritten Tabellenrang in der Truck-Serie. Seit seinem diesjährigen Aufstieg in die zweite Liga, also die Xfinity-Serie, hat er schon zwölf Top-10-Ergebnisse eingefahren. Dank seiner guten Ergebnisse durfte er schon in Talladega und Sonoma im NASCAR-Oberhaus antreten. In Daytona absolvierte der Fahrer des ebenfalls in diesem Jahr neuen Spire-Teams also erst seinen dritten Cup-Start überhaupt.

Zunächst musste beim dritten Ovalrennen in Folge das Rennen nach hinten geschoben werden,

weil das Wetter nicht mitspielte. So ging das 400-Meilen-Rennen in Daytona erst am Sonntag statt Samstag über die Bühne.

„Big One“ kurz vor Schluss

Anfangs dominierten die Ford-Piloten das Geschehen, in Stage 1 gab es einen Mustang-Vierfachsieg. Doch nach und nach sorgten Dreher und Kollision dafür, dass die Ford-Streiter arg gerupft waren. Ab der zweiten Stage bestimmten also die Chevrolet-Piloten das Geschehen.

Ein Massencrash mit 19 Autos zu Beginn des letzten Rennviertels – mit einigen prominenten Opfern – lockte fast das gesamte Feld an die Box. Haley kam beim „Big One“ unbeschadet durch und sein erfahrener Crewchief Peter Sospenzo spekulierte auf Track-Position. Noch in derselben Gelbphase setzte wieder Regen ein. Aus einer Unterbrechung wurde nach über zwei Stunden ein Abbruch. Gewertet wurde trotzdem voll – mit einem 20-jährigen Premiersieger. ■



Eine Sensation: Justin Haley gewann das Abbruch-Rennen in Daytona

NASCAR CUP SERIES

Daytona/Florida (USA)

18. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
4.	Ty Dillon (USA)	Chevrolet
5.	Ryan Newman (USA)	Ford
6.	Corey LaJoie (USA)	Ford
7.	Aric Almirola (USA)	Ford
8.	Matt DiBenedetto (USA)	Toyota
9.	Matt Tifft (USA)	Ford
10.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 18 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	700 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	682
3.	Harvick (Ford)	625
4.	Keselowski (Ford)	613
5.	Truex Jr. (Toyota)	597
6.	Hamlin (Toyota)	588
7.	Elliott (Chevrolet)	585
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	564
9.	Bowman (Chevrolet)	534
10.	Almirola (Ford)	512

Schauinsland-Bergpreis 1979

Der Rekordjäger



Schneller Leihwagen: Ketterer fuhr den Cassani-Ralt Formel 2 nur bei diesem Rennen am Schauinsland

Am 8. Juli 1979 musste alles passen: die Strecke, das Auto und auch Fahrer Mario Ketterer. Der Freiburger machte am Schauinsland Jagd auf die Schallmauer von fünf Minuten.

Von: **Dirk Johae**

Mario Ketterer jagte seinen eigenen Streckenrekord. Im Vorjahr hatte der Freiburger auf seiner 11,15 Kilometer langen Heimstrecke am Schauinsland bereits einen neuen Rekord aufgestellt. Mit dem TOJ-Sport-Prototyp erreichte er die Bestmarke von 5.01,28 Minuten. Doch mit dem Gruppe-6-Sportprototyp rechnete sich der ehrgeizige Lokalheld keine großen Chancen mehr aus. Zumal die schnellen Schweizer Bergspezialisten, allen voran Fredy Amweg

und André Chevalley, mit schnellen Formel-2-Monoposti auf Zeitenjagd gingen. „Mein Mechaniker hat mir damals das Auto besorgt“, erinnert sich Ketterer 40 Jahre nach dem Rennen.

In der Teamgarage des Münchner Rennstallbesitzers Manfred Cassani steht neben dem BMW M1 Procar von Hans-Joachim Stuck ein knalloranger Ralt RT1. Zuletzt sorgte dieses Auto Ende April beim Eifelrennen auf dem Nürburgring für Aufsehen.

Da saß der ehemalige BMW-Junior Manfred Winkelhock am Steuer. Der Waiblinger wurde hinter seinem ehemaligen Teamkollegen Marc Surer und dem Briten Brian Henton Dritter. Der Schwabe musste sich auf der Nordschleife nur dem späteren Europameister Surer und dem EM-Zweiten Henton beugen.

Vor dem scharfen Einsatz auf der Bergrennstrecke bekam Mario Ketterer kurz die Gelegen-

ZAHL DES RENNENS

1,92

Sekunden war Mario Ketterer 1979 schneller als bei seiner alten Rekordzeit im TOJ-Sport-Prototyp aus dem Vorjahr.

heit, sich an den Ralt zu gewöhnen: „Wir waren nur einmal in Hockenheim testen“, berichtet er. Eigentlich zu wenig, um sich mit dem für ihn neuen Auto vertraut zu machen. Damit hatte der Freiburger einen Nachteil gegenüber den Formel-2-Spezialisten aus der Schweiz. Dazu zo-

gen am Renntag Regenwolken über dem Schauinsland auf. Es fielen sogar ein paar Tropfen. Doch als Ketterer im 300 PS starken Ralt zur Startlinie rollte, war die Strecke trocken. Der Himmel an dem Sommertag blieb bedeckt. Der Reporter von Motorsport aktuell vermerkte mittlere Temperaturen.

Kein Platz für Fehler

In der Startreihe der schnellsten Autos dieses 12. Schauinsland-Bergpreises hatte Ketterer einen Tunnelblick. In den folgenden fünf Minuten musste alles auf den Millimeter passen. Kein Gedanke mehr an die bisher glücklose Saison in der Deutschen Rennsportmeisterschaft im Ford Escort Turbo. Bislang sprang für Ketterer nicht mehr als ein dritter Platz beim Lauf auf dem Salzburgring heraus. Weit mehr beflügelte ihn der Gedanke an den Sportwagen-WM-Lauf in Dijon

DIE TECHNIK



Bezeichnung:

Ralt RT 1-BMW
Kunststoff auf Alu-Monocoque

Motor: BMW M12/7,
300 PS bei 9500/min

Getriebe: 5-Gang (Hew-
land FGA 300)

Vorderachse:
2 Dreieckslenker

Hinterachse:
je 1 Querlenker oben und
unten, 2 Schubstreben

Reifen: Pirelli

Felgen: vorn 10x13, hinten
15x13 Zoll

Länge: 4064 mm

Breite: 1778 mm

Höhe: 914 mm

Radstand: 2438 mm

Spur vorne: 1282 mm

Spur hinten: 1387 mm

Gewicht: 500 kg

im Porsche 908/4 von Reinhold Joest aus dem Odenwald.

Zusammen mit dem Teamchef und Rennfahrer in Personalunion und dem zweiten Fahrer Volkert Merl stand Ketterer beim 6-Stunden-Rennen ganz oben auf dem Siegerpodest. Doch das war schon wieder einige Wochen her. Der BMW-Formel-2-Motor heult auf. „Der Mario hat einen dicken Hals“, betonte sein Teamchef Bernd Klein. Heißt: Sein Fahrer wollte an diesem Tag unbedingt gewinnen. Der Weg führte über

das Knacken der Schallmauer von fünf Minuten. Der Zweiliter-Vierzylinder brüllte auf. Der orangefarbene Renner schoss wie ein Katapult über die Startlinie: Diesentobel-S, Tiefenbach-Kurve, Kurve am Brünnele, Holzschlägermattenkurve. Die vielen Menschen auf der Naturtribüne nahm Ketterer gar nicht wahr. Durch die beiden Schlitze in seinem Vollvisierhelm hatte er nur Augen für die Streckenpunkte mit insgesamt 120 Kurven. Er jagte im nur 500 Kilogramm schweren Ralt über die Piste.

Neue Bestmarke

Bei 4.59,2 blieb die Stoppuhr stehen: Bestzeit im ersten Lauf und neuer, offizieller Streckenrekord. Der Schweizer Fredy Amweg schaffte im neuen Martini nur 5.02,1 Minuten, Chevalley im aktuellen Formel-2-March sogar nur 5.10,72 Minuten. Dieser Vergleich zeigte, welche Fabelzeit Ketterer gelungen war. Doch die Schlacht um den Gesamtsieg war noch nicht geschlagen: Zumindest Amweg würde einen Konter setzen. So kam es: Im zweiten Lauf durchbrach auch der Ammerswiler die Fünf-Minuten-Grenze. Aber Ketterers Rekordmarke blieb bestehen: Der Schweizer war um 55 Hundertstel zu langsam. Trotzdem spürte Ketterer den großen Druck. Der zweite Durchgang gelang ihm nicht optimal. „Einmal bin ich total quergestanden“, berichtete er. Eine Zeitverbesserung war nicht mehr drin. Mit 5.00,96 Minuten verfehlte er die Zeit von Amweg. Doch der Vorsprung aus dem ersten Lauf reichte für den Gesamtsieg. In der Addition war Mario Ketterer 1,69 Sekunden schneller als sein schnellster Verfolger Fredy Amweg. Zehn Jahre nach seinem ersten Autorennen an gleicher Stelle war Ketterer der Bergkönig vom Schauinsland. Seine Rekordzeit wurde nie mehr erreicht. Bis zum letzten Rennen auf der traditionsreichen Strecke im Jahr 1984 war kein Pilot mehr schneller als der pfeilschnelle Lokalheld aus Freiburg. ■

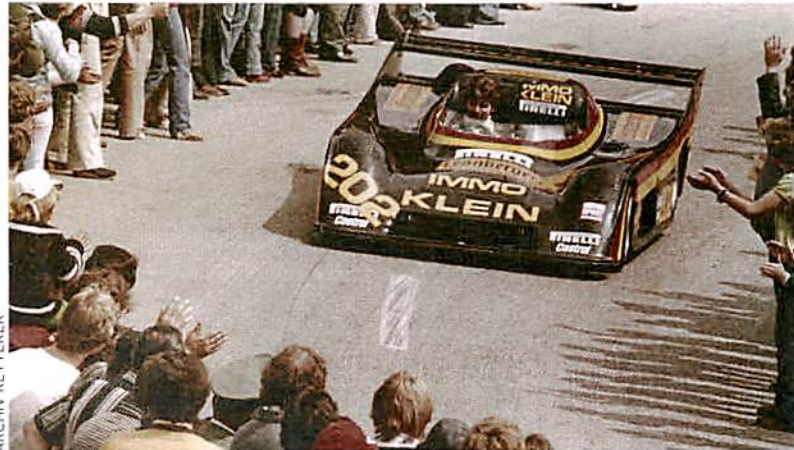
RENNERGEBNIS

Fahrer	Auto	Gesamtzeit
1. Mario Ketterer (Freiburg)	Ralt RT1-BMW	10.00,16 min
2. Fredy Amweg (CH)	Martini MK22-BMW	10.01,85 min
3. André Chevalley (CH)	March 792-BMW	10.20,74 min
4. Horst Deutsch (Freiburg)	TOJ SC206-BMW	10.37,12 min
5. Peter Stürtz (Grafing)	Lola-BMW (Gr.6)	10.47,21 min
6. Jürg Lienhard (CH)	March 793-Toyota	10.49,32 min

Schnellste Zeit: Ketterer, 4.59,20 min = 134,229 km/h (Streckenrekord)



Siegerlächeln: Mario Ketterer genießt den Heimsieg



Gute Vorarbeit: 1978 gelingt der Sieg im TOJ-BMW von Jörg Obermoser



Mit Siegerkranz im Fahrerlager: Der Ralt Formel 2 inmitten von Tourenwagen



Tunnelblick: Höchste Konzentration vor dem Start



Freihändig zum Sieg

Weltmeister Marc Márquez gewann auf dem Sachsenring wie schon in den letzten sechs Jahren das MotoGP-Rennen. Diesmal hatte die Konkurrenz nicht die geringste Chance.

Von: **Imre Paulovits**

Marc Márquez hatte seine Auslaufrunde noch nicht beendet, da konnte er schon eine Flasche Champus aufmachen und vor der Tribüne mit seinen Hardcore-Fans anstoßen.

Es war unglaublich, was er über das ganze Wochenende vorgeführt hatte. Bereits in Mugello hatte er mit 65 Grad einen neuen Schräglagenrekord erreicht, auf dem Sachsenring brach er ihn wieder und war in Turn 3 regelmäßig mit 66 Grad unterwegs! „Ich weiß nicht, wie er das macht“, gab auch LCR-Honda-Pilot Cal Crutchlow zu. „Diese Schräglage erreiche ich erst, wenn ich stürze.“

Der siebenfache Weltmeister gibt so einige Rätsel auf, die seine Konkurrenten gerne lösen würde. Aber warum er gerade auf dem Sachsenring so überlegen ist, da-

für haben sie Erklärungen. „Er trainiert seit seiner Kindheit auf dem Dirt Track“, weiß Dauer-Rivale Andrea Dovizioso. „Durch hat er in Linkskurven so viele unterschiedliche Situationen und Gripverhältnisse erlebt, dass er auf praktisch alles reagieren kann. Auch muss man von Turn 3 bis Turn 11 nie wirklich bremsen, sondern nur das Gas zuzumachen, und man ist fast immer in Schräglage. Dort balanciert er mithilfe dieser angelesenen Instinkte herum und holt unheimlich viel Zeit rein. Er kann hier alles mit dem Heck kontrollieren und fühlt sich nie unsicher.“

Und so holte sich der Spanier auf dem engen Linkskurs bei Hohenstein-Ernstthal seinen siebten MotoGP-Sieg in Folge. Seitdem er 2010 beim Deutschen Grand Prix mit der 125er Derbi zum ersten Mal ganz oben auf dem Podest stand, konnte er beim Deutschen Grand Prix zehnmal hintereinander nicht besiegt werden.

Márquez selbst gab noch eine weitere Erklärung. „In Assen war die Yamaha das passende Motorrad für die Strecke. Hier ist es die Honda. Wir haben ein gutes Einlenkverhalten und können in engen Kurven die Linien halten. Allerdings brauchen wir für den



REPSOL



MICHELIN

Kampf fast bis zum Schluss: Cal Crutchlow (#35) setzte Viñales unter Druck ...



YAMAHA

... dann machten sie beim Sektverspritzen auf dem Siegerpodest weiter



REPSOL

Der Sachsenring von seiner schönsten Seite: MotoGP-Feld vor vollen Tribünen

Kurvenspeed zu viel Schräglage. Daran müssen wir arbeiten. Und deshalb sind uns die Yamaha und die Suzuki in schnellen Kurven überlegen.“

Weniger Stürze

Eines ist klar: Letztes Jahr wurde der Honda-Werkspilot so gefordert, dass er neben seinem Titel auch eine Rekordzahl von Stürzen hatte. Dieses Jahr hält er sich damit zurück. „Wenn man die Saves dazurechnet, hab ich genau so viele Stürze wie letztes Jahr, nur kann ich sie halt diesmal abfangen“, grinste Márquez darauf angesprochen. Was er wieder mit

„Ich weiß nicht, wie Marc Márquez 66 Grad Schräglage fährt. Das schaffe ich nur, wenn ich stürze.“

Cal Crutchlow

seinem jugendhaften Witz abtut, zermürbt die Konkurrenz. Er hat sich so sehr an die Honda angepasst und eine derart auf den Titel ausgerichtete Mentalität angeeignet, dass er bis auf seinen

Sturz in Austin wirklich das Maximum aus seiner bisherigen Saison herausgeholt hat. So geht er mit 58 Punkten Vorsprung in die Sommerpause.

Dabei hat Honda die nächste Waffe eigentlich schon bereitstellen. Márquez hatte ein Motorrad mit dem neuen und eines mit dem alten Fahrwerk in der Box stehen und fuhr beide sogar im Qualifying: „Das neue Fahrwerk hat einige Vor- und Nachteile. Ich setze es aber noch nicht im Rennen ein, weil wir beim alten wissen, was uns über die Renndistanz erwartet. Da wollen wir auf Sicherheit gehen.“ Aber es wird nur

eine Frage der Zeit sein, bis auch für den neuen Rahmen, der sich beim Einlenken noch einmal kontrollierter verhalten soll, ausreichend Daten zur Verfügung stehen und die Honda-Truppe gelassen zusehen kann, wie sich die Konkurrenz von Yamaha und Suzuki weiter steigert.

Die Kräfteverhältnisse von Assen blieben auch auf dem Sachsenring erhalten. Maverick Viñales, Fabio Quartararo und Álex Rins waren es wieder, die am nächsten an die Pace des Weltmeisters herankamen und versuchten, ihn auf seiner Pardestrecke herauszufordern. >>

„Wir haben unsere Stärken. Aber wenn wir um den Titel fahren wollen, müssen wir dringend an unserem Speed in der Kurvenmitte arbeiten.“

Andrea Dovizioso

Doch Quartararo zahlte einen hohen Preis: In FP3 hatte das Supertalent aus Frankreich versucht, die Ralf-Waldmann-Kurve mit Vollgas zu nehmen. „Das geht nie und nimmer“, beteuerten seine Konkurrenten geschockt.

Es ging auch nicht. Die Yamaha keilte aus und schlug mit dem Lenker dreimal von Anschlag zu Anschlag. Quartararo blieb zwar im Sattel, renkte sich jedoch die linke Schulter, die ihm bereits 2015 und 2017 herausgesprungen war, teilweise aus. Er wurde sofort in der Clinica Mobile verarztet, setzte seine Fahrt aber mit unglaublichen Schmerzen fort. Was ihn allerdings nicht davon abhielt, Jagd auf die Pole-Position zu machen. Nur ein neuer absoluter Rundenrekord von Márquez konnte ihn davon abhalten, diese auch zu bekommen.

Maverick Viñales war nur sechs Tausendstel langsamer als sein junger Markenkollege, auch Alex Rins hatte wieder eine unheimlich schnelle Pace.

Im Rennen war es dann wieder Rins, der am nächsten an Márquez dranbleiben konnte. Doch dann hatte der Suzuki-Werkspilot seinen zweiten Rennsturz binnen einer Woche. Teamchef Davide Brivio fasste sich nur an den Kopf. „Ich hatte die gleiche Linie wie all die Runden zuvor, ich bin aber zwei km/h schneller gewesen, da habe ich die Front verloren“, entschuldigte sich Rins.

Quartararo war schon vorher im Omega gestürzt, und Johann Zarco machte eine Runde später die französische Tragödie in diesem Streckenabschnitt perfekt.

Zum Schluss konnte Viñales Cal Crutchlow abhängen, der nach einem bösen Vorderrad-Rutscher auf einen Schlussanriff verzichtete. „Nach dem, was ich meiner Mannschaft in den letzten Rennen alles angetan habe, wollte ich diesmal unbe-

dingt aufs Podest. Und das Podest war ja nicht gefährdet“, begründete Crutchlow seine Zurückhaltung.

Maverick Viñales hingegen ist nun dort, wo man den Yamaha-Werksfahrer schon lange erwartet. „Der harte Hinterreifen hatte den richtigen Grip, ich habe dann meine Karten ausgespielt“, lehnte sich Viñales zufrieden zurück. „Es war aber nicht einfach, denn ich musste gegen Cal Crutchlow ständig alle Türen dichtmachen. Aber ich habe jetzt ein Motorrad, mit dem ich mich wirklich wohlfühle.“

Daniilo Petrucci, der in FP4 in Turn 11 böse abflog und sich mit üblen Prellungen über die Distanz schleppte, Andrea Dovizioso und Jack Miller lieferten sich mit den drei Werks-Ducatis zwar sehenswerte Positionskämpfe, aber das änderte nichts an ihrem Rückstand gegenüber Márquez. „Die Konkurrenz hat Riesenschritte gemacht“, zog Dovizioso Bilanz. „Wir haben unsere Stärken. Aber wenn wir um den Titel fahren wollen, müssen wir dringend an unserem Speed in der Kurvenmitte arbeiten.“

Wo blieb der Grip?

Pol Espargaró hatte diesmal zwar nicht so sehr mit seinem Handgelenk zu kämpfen wie in Assen, wurde am Ende des Rennens aber zur leichten Beute für Stefan Bradl. „Der Hinterreifen hat gerade die Hälfte der Renndistanz gehalten“, sinnierte der Spanier hinterher. „In den letzten fünf Runden war ich dann völlig wehrlos, ich habe mich nur noch ins Ziel gerettet.“

Stefan Bradl, der als Ersatz für den verletzten Jorge Lorenzo einsprang, probierte als Testfahrer einige neue Teile am Motorrad des Mallorquiners und zeigte als Zehnter eine reife Leistung bei seinem Heimrennen. „Mit meiner Pace kann ich wirklich zufrieden sein. Ich war aber in den ersten sechs Runden etwas zu langsam. Da ist der Rückstand auf die Gruppe vor mir entstanden. Zum Schluss habe ich aber Pol Espargaró vor mir gesehen und ihn einholen können.“

Während sich die meisten nun auch die Sommerpause freuen, hat der deutsche Honda-Testpilot ein Mammut-Programm vor sich: In dieser Woche fährt er zum Test für die 8 Stunden von Suzuka, nach dem Rennen folgt noch ein Test mit der MotoGP-Honda, und gleich nach der Sommerpause fährt er einen Wildcard-Einsatz in Brunn. ■



Stefan Bradl (#6) vor Pol Espargaró: P10 beim Heim-GP für Lorenzo-Vertretung



66 Grad Schräglage: Márquez verschiebt die Grenzen immer weiter

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



MUSSTEN SIE IN DIESEM RENNEN ÜBERHAUPT IRGENDWANN EIN RISIKO EINGEHEN?

Ich hatte einen Plan, den ich mit dem Team aufgestellt habe, und den habe ich befolgt. Ich wollte das Rennen vom Start bis zum Ziel anführen. Dann bin ich aber nicht so gut weggekommen und musste in der ersten Kurve viel riskieren. Danach habe ich die ersten Runden gepusht und konnte einen Vorsprung herausfahren. Nach dem Warm-up haben wir uns für den mittleren Hinterreifen entschieden, und das war die richtige Entscheidung, ich habe mich damit wohlgefühlt. Jetzt kommt die Sommerpause, und die wird für uns wirklich gut, denn auch mein Bruder hat gewonnen, und wir sind beide WM-Leader.

ES SAH SO AUS, ALS HÄTTEN SIE NOCH MEHR RESERVEN GEHABT.

Ich habe zehn Runden lang gepusht und dann die Reifen geschont. Ich hätte noch Reserven gehabt, aber ich hatte Austin im Kopf, wo ich in Führung liegend gestürzt bin. Ich wollte es wie in Argentinien machen.

HÄTTEN SIE ZU DIESEM ZEITPUNKT 58 PUNKTE VORSPRUNG AN DER WM-SPITZE ERWARTET?

Seit Barcelona ist die WM anders als davor. Zu Beginn war es ein Zweikampf zwischen mir und Andrea Dovizioso, aber jetzt sind Maverick Viñales und Fabio Quartararo auf den Yamahas die Schnellsten. Wir müssen weiter pushen, weiter hart arbeiten und uns auf uns selbst konzentrieren. So wie hier am Sachsenring.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sachsenring (D) – 7. Juli 2019 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km. 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 32 Grad. Schnitt des Siegers: 160,6 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	30	41.08,276 min	293,9 km/h	1.21,228 min	H/M	25
2. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	30	+4,587 s	291,4 km/h	1.21,863 min	M/H	20
3. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	30	+7,741 s	293,0 km/h	1.21,693 min	H/M	16
4. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	30	+16,577 s	292,7 km/h	1.22,104 min	M/H	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	30	+16,669 s	295,8 km/h	1.21,984 min	M/H	11
6. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	30	+16,836 s	296,7 km/h	1.21,846 min	M/S	10
7. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	30	+17,156 s	294,3 km/h	1.22,075 min	M/H	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+19,110 s	292,4 km/h	1.22,007 min	M/M	8
9. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	30	+20,634 s	290,7 km/h	1.22,050 min	M/M	7
10. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	30	+22,708 s	292,3 km/h	1.22,282 min	M/S	6
11. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	30	+26,345 s	292,1 km/h	1.22,309 min	M/H	5
12. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	30	+26,574 s	296,0 km/h	1.22,187 min	M/H	4
13. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	30	+32,753 s	291,6 km/h	1.22,502 min	M/S	3
14. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	30	+32,925 s	287,9 km/h	1.22,310 min	H/S	2
15. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	30	+37,934 s	292,0 km/h	1.22,316 min	M/H	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	30	+41,615 s	291,7 km/h	1.22,491 min	M/H	-
17. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	30	+56,189 s	295,4 km/h	1.22,623 min	M/H	-
18. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	30	+57,377 s	289,8 km/h	1.22,149 min	M/H	-
Nicht gewertet:							
Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	28	+2 Runden	293,7 km/h	1.22,068 min	H/H	-
Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	18	+12 Runden	292,3 km/h	1.21,355 min	M/H	-
Johann Zarco (F)	KTM RC16	2	+28 Runden	282,8 km/h	1.23,265 min	M/H	-
Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1	+29 Runden	288,5 km/h	1.25,030 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.20,195 min
2. Quartararo	1.20,400 min
3. Viñales	1.20,406 min
4. Rins	1.20,531 min
5. Miller	1.20,690 min
6. Crutchlow	1.20,857 min
7. Morbidelli	1.20,964 min
8. P. Espargaró	1.21,023 min
9. Mir	1.21,061 min
10. Nakagami	1.21,104 min
11. Rossi	1.21,137 min
12. Petrucci	1.21,486 min
13. Dovizioso	1.21,105 min
14. Bradl	1.21,227 min
15. A. Espargaró	1.21,313 min
16. Iannone	1.21,433 min
17. Bagnaia	1.21,446 min
18. Syahrin	1.21,465 min
19. Zarco	1.21,637 min
20. Oliveira	1.21,683 min
21. Abraham	1.21,796 min
22. Rabat	1.22,119 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	185
2. Dovizioso	127
3. Petrucci	121
4. Rins	101
5. Viñales	85
6. Rossi	80
7. Miller	70
8. Quartararo	67
9. Crutchlow	67
20. Bradl	12

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	191
2. Ducati	157
3. Yamaha	153
4. Suzuki	118
5. KTM	56
6. Aprilia	45

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	248
2. Repsol Honda Team	210
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	165
4. Team Suzuki Ekstar	140
5. Petronas Yamaha SRT	119
6. LCR Honda	117
7. Pramac Racing	81
8. Red Bull KTM Factory Racing	72
9. Aprilia Racing Team Gresini	52
10. Red Bull KTM Tech3	18

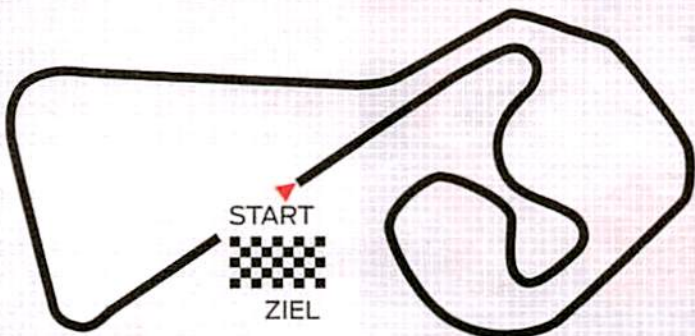
„Die WM ist gelaufen. Marc Márquez ist stärker als letztes Jahr und Andrea Dovizioso schwächer.“

Cal Crutchlow

Rundenrekord: **1.21,228, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.20,195, Marc Márquez (Honda), 2019**
Topspeed-Rekord: **298,2 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

SACHSENRING (D) 3,671 KM

STRECKE



Marc Márquez: 10 Siege am Sachsenring, 7 in der MotoGP, Rossis Rekord eingestellt

Álex Márquez macht es seinem

Sieg und WM-Führung: Álex Márquez konnte auf dem Sachsenring umsetzen, was er sich an der Karriere seines Bruders lange hat anschauen können. Marcel Schrötter fuhr aufs Podest, Lüthi bekam eine Durchfahrtsstrafe.

Von: **Imre Paulovits**

Es ging rau zu am Sachsenring. Während vorne der erstaunliche Iker Lecuona mit der allerersten Version der KTM-Moto2 mit Werkspilot Brad Binder, Marcel Schrötter und den Marc-VDS-Piloten Álex Márquez und Xavi Viège um die Führung stritt, holte Tom Lüthi vom zwölften Startplatz aus mit Siebenmeilenstiefeln auf. Doch als er sich am Ende der Zielgeraden an Viège vorbeibremsten wollte, wurde er herausgetragen, berührte den Spanier und dieser kam zu Fall.

Daraufhin bekam Lüthi eine Durchfahrtsstrafe durch den langen Bogen in Turn 1, und wenn er auch nur einen Platz dabei einbüßte, der Anschluss an die Spitze war abgerissen. So war der fünfte Platz das Beste, was der Schweizer ins Ziel retten konnte, die WM-Führung ging wieder an Álex Márquez, der sich zum Schluss erneut vorne absetzen konnte.

„Ich hatte ein super Gefühl für den Vorderreifen“, erzählte Lüthi hinterher. „An dem Zusammenstoß mit Xavi Viège war dieser nicht ganz unbeteiligt. Er hat mich gesehen, hat aber trotzdem außen die Bremse gelöst. Ich musste so die Bremse ebenfalls lösen, und wir waren beide zu schnell. Als mir das Vorderrad beinahe eingeklappt wäre, musste ich einen weiten Bogen machen. Jetzt haben wir die WM-Führung wieder an Marquez abgegeben. Er war wirklich stark. Aber die Saison ist noch lang.“

Marcel Schrötter kämpfte bis zum Schluss mit Binder und Le-

cuona, konnte den Südafrikaner zwar nicht mehr schnappen, hatte in der letzten Kurve aber einen sicheren Vorsprung vor dem Spanier, der es dann übertrieb und wenige Meter vor dem Ziel im Kies landete. „Mein erstes Podium hier zu Hause, das ist fantastisch“, strahlten seine blauen Augen. „Wir hatten kein einfaches Wochenende, und ich habe auch noch nicht das Gefühl wieder, das wir zu Beginn der Saison hatten, aber es geht wieder vorwärts.“

Jonas Folger fuhr in FP1 mit Schrötter zusammen und fuhr Bestzeit, doch dann wurde es für den Ersatzfahrer des Petronas-Teams zäh und er beendete das Rennen als 17. Auch Dominique Aegerter kam diesmal nicht in die Punkte, und Lukas Tulovic konnte als 24. seine Heldenfahrt von Assen nicht wiederholen. Aber jetzt gehen sie in die Sommerpause, Aegerter führt in Suzuka, und in Brünn werden die Karten wieder neu gemischt. ■



Marcel Schrötter (#23) vor Álex Márquez (#73) und Xavi Viège (#97): Endlich wieder aufs Podest

GOANZEL

Der Junior-Cup ist tot, es lebe der neue Cup

Beim Deutschland-Grand-Prix wurde der Northern Talent Cup vorgestellt. Er löst den ADAC Junior Cup ab und soll Talenten den Weg in die WM ebnen.

Von: **Imre Paulovits**

Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta, ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk und KTM-Rennleiter Pit Beirer hatten funkelnde Augen, als sie ein neues Motorrad und ein neues Konzept vorstellten, mit dem die Lücke, die zwischen dem unerschöpflichem Nachwuchs, der aus Spanien und Italien heranzieht, und dem immer rarer werdenden Gegenspielern aus dem nördlichen Europa klafft. Es gab bereits vor einigen Jahren den Northern Europe Cup, den der ADAC mit Moto3-Bikes ins Leben gerufen hatte aber wieder einstellen musste, die neue KTM

RC4R soll nun das Gerät werden, mit dem sich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen lassen.

Nicht so schwer wie die KTM RC 390, mit der der ADAC Junior Cup in den letzten Jahren bestritten wurde, und preislich doch

deutlich unter dem einer Moto3. Darüber hatte sich Pit Beirer mit seinen Technikern viele Gedanken gemacht. Herausgekommen ist eine 250er, deren Motor 45 PS hat und viele käufliche Teile der Offroad-Typen verwendet und

dazu über einen Anlasser verfügt. Auch das Fahrwerk wurde möglichst preiswert gestaltet, hat bei den Federelementen aber die Qualität des MotoGP-Rookies-Cup-Motorrades. Sie ist größer als eine Moto3, wiegt mit 92 Kilogramm aber nur acht mehr als ein Moto3-Production-Racer.

Für den Cup zugelassen werden Jugendliche zwischen 12 und 17 Jahren, die besten bekommen eine Chance im MotoGP Rookies Cup. Die Rennen sollen 2020 in Assen, am Lausitzring, in Oschersleben, auf dem Sachsenring, in Brünn, auf dem Red Bull Ring und auf dem Hockenheimring stattfinden. Aktuelle Infos, die immer aufgefrischt werden, finden sich unter www.northern-talentcup.com.

Pit Beirer betonte, dass er die finanziellen Möglichkeiten und die Infrastruktur von jungen Familien vor Augen hatte, die sich in den Offroad-Klassen beteiligen, als sie das Paket der RC4R entwickelt haben. ■



KTM RC4R für den Nachwuchs: 92 Kilogramm, 45 PS, um die 10 000 Euro

Bruder gleich



NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Sachsenring-Grand-Prix 2020 wird am Wochenende vom 19. bis 21. Juni stattfinden, eine Woche vor der Dutch-TT in Assen. Der Ticketverkauf an den Kassen hatte bereits am Sonntag begonnen, der Online-Ticketverkauf am Montagabend. Die diesjährigen Preise gelten auch im nächsten Jahr, die günstigste Tageseintrittskarte kostet 29 Euro, das Wochenende ab 99 Euro, es gibt auch Spezial-Pakete für Familien. Die Preise gelten bis Februar 2020. Der Vertrag mit der Dorna gilt bis 2021, die Verhandlungen und die Verlängerung um weitere fünf Jahre bis 2026 wurden bereits am Wochenende begonnen.

MOTOGP

Ducati hat letzte Woche den Vertrag mit Danilo Petrucci verlängert, Andrea Dovizioso hat noch einen Vertrag für das nächste Jahr, so wird das Werksteam der

Roten unverändert weitergeführt. Auch die Verhandlungen mit Jack Miller sind weit fortgeschritten, und Peco Bagnaia hat einen bis Ende 2020 laufenden Vertrag bei Pramac, der ihm nächstes Jahr Werksmaschinen garantiert. So hat Ducati bereits mit der Aufstellung der Logistik begonnen, um im nächsten Jahr vier Desmosedici GP20 einzusetzen.

Bei KTM deuten alle Zeichen darauf, dass Brad Binder nächstes Jahr in die MotoGP aufsteigt. Am Wochenende war sein Manager häufig und lange in der großen Hospitality mit KTM-Rennleiter Pit Beirer zu sehen.

MOTO3

Dirk Geiger fuhr am Sachsenring bei seinem Wildcard-Einsatz im Design und mit der Startnummer 28 von Ralf Waldmann. Der 17-Jährige strahlte wie ein Kind zu Weihnachten und schlug sich bei seinem ersten GP achtbar.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 7. Juli 2019 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,788 km über 28 Runden à 3,671 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Kalex	28	39.35,101 min	1.24,317 min	25
2. Brad Binder (ZA)	KTM	28	+1,208 sec	1.24,386 min	20
3. Marcel Schrötter (D)	Kalex	28	+1,630 sec	1.24,402 min	16
4. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	28	+4,116 sec	1.24,604 min	13
5. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	28	+5,191 sec	1.24,347 min	11
6. Augusto Fernández (E)	Kalex	28	+6,332 sec	1.24,608 min	10
7. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	28	+6,526 sec	1.24,620 min	9
8. Jorge Navarro (E)	Speed Up	28	+8,177 sec	1.24,620 min	8
9. Jorge Martín (E)	KTM	28	+10,538 sec	1.24,867 min	7
10. Luca Marini (I)	Kalex	28	+13,591 sec	1.24,711 min	6
11. Sam Lowes (GB)	Kalex	28	+13,656 sec	1.24,753 min	5
12. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	28	+13,836 sec	1.24,668 min	4
13. Remy Gardner (AUS)	Kalex	28	+13,996 sec	1.24,839 min	3
14. Enea Bastianini (I)	Kalex	28	+15,064 sec	1.24,747 min	2
15. Andrea Locatelli (I)	Kalex	28	+17,234 sec	1.24,693 min	1
16. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	28	+18,077 sec	1.24,069 min	-
17. Jonas Folger (D)	Kalex	28	+18,232 sec	1.24,909 min	-
18. Nicolò Bulega (I)	Kalex	28	+19,852 sec	1.24,645 min	-
19. Marco Bezzecchi (I)	KTM	28	+26,424 sec	1.25,070 min	-
20. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	28	+30,791 sec	1.25,284 min	-
21. Simone Corsi (I)	Kalex	28	+36,693 sec	1.25,270 min	-
22. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	28	+37,502 sec	1.25,336 min	-
23. Steven Oldendaal (ZA)	NTS	28	+37,655 sec	1.25,380 min	-
24. Lukas Tulovic (D)	KTM	28	+38,526 sec	1.25,311 min	-
25. Joe Roberts (USA)	KTM	28	+48,740 sec	1.25,823 min	-
26. Xavi Cardelus (E)	KTM	28	+1'15,427 min	1.26,531 min	-
Nicht gewertet:					
Iker Lecuona (E)	KTM	27	+1 Runden	1.24,473 min	-
Xavi Vierge (E)	Kalex	11	+16 Runden	1.24,593 min	-
Jake Dixon (GB)	KTM	0	+28 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	136
2. Lüthi	128
3. Fernández	102
4. Baldassarri	97
5. Navarro	97
6. Schrötter	97
7. Marini	90
19. Aegerter	12
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	225
2. Speed Up	112
3. KTM	88
4. MV Agusta	15
5. NTS	7

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Dynavolt Intact GP	225
2. Flexbox HP 40	212
3. Estrella Galicia Marc VDS	175

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.23,585 min
2. Marini	1.23,664 min
3. Schrötter	1.23,667 min
4. Di Giannantonio	1.23,781 min
5. Fernández	1.23,823 min
6. Lecuona	1.23,833 min
7. Martín	1.23,868 min
8. Vierge	1.23,881 min
9. Gardner	1.23,883 min
10. Baldassarri	1.23,928 min
11. Navarro	1.23,944 min
12. Lüthi	1.24,027 min
13. Lowes	1.24,136 min
14. Locatelli	1.24,229 min
15. Bendsneyder	1.24,327 min
16. Bulega	1.24,329 min
17. Binder	1.24,353 min
18. Nagashima	1.24,474 min
19. Bezzecchi	1.24,231 min
20. Folger	1.24,233 min
21. Aegerter	1.24,334 min
22. Corsi	1.24,521 min
23. Manzi	1.24,580 min
24. Bastianini	1.24,773 min
25. Roberts	1.24,861 min
26. Dixon	1.25,037 min
28. Tulovic	1.25,233 min

Moto3

Lorenzo Dalla Porta holt Sieg und



Wie immer wurde es im Zieleinlauf knapp: Lorenzo Dalla Porta (#48) und Marcos Ramírez (#42) holten Leopard-Doppelsieg

Leopard holte am Sachsenring mit Lorenzo Dalla Porta und Marcos Ramírez einen Doppelsieg. Und das Team, das bereits zwei Weltmeister stellte, liegt wieder ganz vorn. Doch die Nerven liegen blank.

Von: Imre Paulovits

Arón Canet mag manchmal etwas introvertiert und knurrig wirken, doch am Sachsenring brannte er ein Feuerwerk ab, mit dem er sich in alle Herzen fuhr. Vom 22. Startplatz aus losgefahren, brauchte er relativ lange, bis er sich an die Spitze der Verfolgergruppe gefahren hatte – da schien die Spitze bereits enteilt zu sein. Doch dann fuhr der 19-jährige Spanier aus dem Team von Peter Öttl und Max Biaggi die Lücke wieder zu und war drei Runden vor Schluss mitten im Kampf

Moto3

Falsche Reifenwahl kostete Kornfeil Podest

Nach seinem dritten Platz in Assen war Prüstel-Pilot Jakub Kornfeil auch am Sachsenring einer der Hauptakteure – aber auf falschen Reifen.

Nachdem Jakub Kornfeil von Beginn an in der Führungsgruppe mitgemischt und beim Heim-GP seines Teams, dessen Hauptquartier nur wenige hundert Meter von der Strecke entfernt liegt, zwischenzeitlich auch die Führung innehatte, begann zum Schluss sein Hinterreifen nachzulassen, und er war froh, das Rennen in Sichtweite des Siegers zu beenden. „In der Startaufstellung sind wir ein Risiko eingegangen und haben uns für den weichen Hinterreifen entschieden“, verrät der 26-jährige Tscheche. „In den letzten acht Runden war mein Reifen komplett durch. Dafür ist der zehnte Platz wirklich gut.“

Auch Youngster Filip Salac war gut dabei und ließ einem 13. Startplatz ein ebensolches Rennergebnis folgen. „Ich war bereits Achter in der ersten Kurve, aber in der dritten Kurve stürzten zwei Fahrer. Ich musste durch den Kies ausweichen“, so Salac. „Wir haben noch ein paar Punkte gesammelt, es hätte aber noch viel besser werden können. Mein Rennen wurde gleich am Anfang zerstört.“ ■



Kornfeil (#84), hier noch ganz vorn

MotoGP Rookies Cup

Zweimal geschlag

Die Siege gingen an Pedro Lacosta und den Verfolger Yuki Kunii. Doch der Spanier Carlos Tatay hat seine Tabellenführung ebenso behauptet wie Jason Dupasquier seinen fünften Platz. Phillip Tonn fiel einmal runter.

Eine Riesengruppe mit acht Fahrern kämpfte unermüdet an der Spitze, und jeder von ihnen hätte dieses erste Rennen des MotoGP Rookies Cup auf dem Sachsenring gewinnen können. Doch dann stürzte der Kolumbianer Nicolas Hernandez, und das Rennen wurde in der 14. der geplanten 19 Runden mit der roten Flagge abgewunken. Daher war der 15-jährige Spanier Pedro Acosta der Glückliche, der gerade vor dem 16-jährigen Yuki Kunii und Tabellenführer Carlos Tatay

an der Spitze gelegen hatte und so als Sieger gewertet wurde.

Im zweiten Rennen hatte sich Tatay wieder einmal einen ordentlichen Vorsprung herausgearbeitet. Doch Kunii hatte am hinteren Bergabstück einen optimalen Windschatten, kam an den Tabellenführer heran, drückte sich innen rein und konnte seine Führung bis ins Ziel behaupten. Nun ist er der Jäger des Spaniers um den Titel.

Jason Dupasquier holte sich im ersten Rennen einen achten und im zweiten einen sauberen fünften Platz. „Die Strecke ist schwierig, und die Reifen gehen auf der linken Seite über die Distanz kaputt“, konstatierte der 17-jährige Schweizer. „Im ersten Rennen hatte ich einen schlechten Start und war zunächst nur 12., dann habe ich mich Platz für Platz nach vorn gekämpft. Ich war schon Sechster, aber dann kam die rote Flagge und es zählte die Runde zuvor. Im zweiten Rennen habe ich dann einen

WM-Führung

um die Spitze. Dass dabei so ziemlich jeder, der ihm bis dahin begegnete, etwas Farbe von seiner KTM abbekam, bremste seinen Tatenrang nicht.

In der letzten Runde setzte sich der Spanier dann entschlossen an die Spitze. Doch in der Senke nach der Ralf-Waldmann-Kurve drückte sich Lorenzo Dalla Porta innen rein, wobei auch noch dessen Teamkollege Marcos Ramírez durchschlüpfte. Das doppelte Leopard-Honda-Bollwerk war für den KTM-Star dann nicht mehr zu durchbrechen.

Wie sehr die Nerven in diesem Kampf um die Krone blank liegen, zeigte sich im Parc fermé: Leopard-Teamchef Christian Lundberg meinte, keine Markierungsaufkleber an Canets Motorrad zu sehen, und der verbale Schlagabtausch mit Canets Mechanikern wäre um ein Haar ausgeartet.

Wenn Canet seine WM-Führung nun auch verloren hat, kann er nach dieser kämpferischen Leistung nicht traurig sein. „Ich hatte

zu Beginn kein gutes Gefühl mit dem Hinterrad“, erzählte Canet. „Dann habe ich mich daran gewöhnt. Und in den letzten fünf Runden habe ich mir gesagt: Jetzt wird es Zeit, wieder den jungen Arón Canet auszupacken. Und ich habe gepusht, was nur ging. Gut, KTM ist etwas in Rückstand gegen Honda geraten, und es war nicht leicht. Ich konnte auch zum Schluss Lorenzo und Marcos nicht überholen. Aber ich denke, KTM wird im Sommer hart arbeiten, und wir werden für die zweite Saisonhälfte gerüstet sein.“

Dalla Porta freute sich wie ein Kind über seinen ersten Sieg in diesem Jahr. „Es ist fantastisch, nach vier zweiten Plätzen endlich ganz oben zu sein“, so der neue WM-Leader. „Ich hatte keine besonders gute Pace, hatte aber auch gesehen, dass die anderen nicht wegfahren konnten. Ich wusste, dass ich die letzte Runde als Zweiter beginnen musste, um zu gewinnen. Darauf hatte ich mich eingrichtet, und es hat geklappt!“ ■

en, trotzdem vorn

guten Start erwischt und das ganze Rennen hindurch gepusht. Ich war kurz vor dem Ziel Dritter, doch ich habe in der letzten Kurve einen kleinen Fehler gemacht, und der hat mich zwei Plätze gekostet.“

Phillip Tonn freute sich auf sein Heimrennen. „Es ging auch richtig gut, in einem Training war ich sogar mal Achter“, so der Benjamin des Rookies-Cup-Feldes. „Im ersten Rennen hatte ich zwar keinen guten Start, aber einen richtig guten Kampf mit Van den Goorbergh. Im zweiten Rennen konnte ich einen Highsider gerade abfangen, musste aber ins Kiesbett, und da bin ich umgefallen.“ ■ NSN

CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Carlos Tatay (E)	156
2. Yuki Kunii (J)	109
5. Jason Dupasquier (CH)	70
22. Phillip Tonn (D)	5
25. Noah Dettwiler (CH)	1



Japanischer Jäger: Yuki Kunii (#92)



Jason Dupasquier: Nur kleine Fehler

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 7. Juli 2019 9. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 22 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	27	39,29,348 min	1,26,986 min	25
2. Marcos Ramírez (E)	Honda	27	+0,072 sec	1,27,173 min	20
3. Arón Canet (E)	KTM	27	+0,120 sec	1,26,951 min	16
4. Romano Fenati (I)	Honda	27	+0,185 sec	1,26,846 min	13
5. Raúl Fernández (E)	KTM	27	+0,323 sec	1,26,891 min	11
6. John McPhee (GB)	Honda	27	+0,445 sec	1,26,780 min	10
7. Ai Ogura (J)	Honda	27	+0,678 sec	1,27,130 min	9
8. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	27	+0,749 sec	1,26,983 min	8
9. Ayumu Sasaki (J)	Honda	27	+0,829 sec	1,27,083 min	7
10. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	27	+0,955 sec	1,27,110 min	6
11. Sergio Garcia (E)	Honda	27	+1,064 sec	1,26,822 min	5
12. Niccolò Antonelli (I)	Honda	27	+2,239 sec	1,26,723 min	4
13. Filip Salac (CZ)	KTM	27	+6,379 sec	1,26,788 min	3
14. Can Onçü (TR)	KTM	27	+6,648 sec	1,26,714 min	2
15. Tony Arbolino (I)	Honda	27	+6,652 sec	1,26,933 min	1
16. Jaume Masia (E)	KTM	27	+6,685 sec	1,27,015 min	-
17. Kazuki Masaki (J)	KTM	27	+18,243 sec	1,27,232 min	-
18. Stefano Nepa (I)	KTM	27	+33,859 sec	1,27,554 min	-
19. Andrea Migno (I)	KTM	27	+33,882 sec	1,27,613 min	-
20. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	27	+36,088 sec	1,28,383 min	-
21. Albert Arenas (E)	KTM	27	+36,123 sec	1,27,013 min	-
22. Riccardo Rossi (I)	Honda	27	+36,859 sec	1,28,164 min	-
23. Dirk Geiger (D)	KTM	27	+1,17,087 min	1,29,155 min	-
24. Tom Booth-amos (GB)	KTM	27	+1 Runde	1,29,461 min	-
Nicht gewertet:					
Dennis Foggia (I)	KTM	18	+1 Runde	1,27,086 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	125
2. Canet	123
3. Antonelli	87
4. Ramírez	78
5. Arbolino	77
6. McPhee	68
7. Vietti	68
8. Masia	65
9. Kornfeil	52
10. Toba	51

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	204
2. KTM	166

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	203
2. SIC58 Squadra Corse	126
3. Sterilgarda Max Racing Team	123
4. VNE Snipers	111
5. Sky Racing Team VR46	111
6. Bester Capital Dubai	105
7. Petronas Sprinta Racing	97
8. Honda Team Asia	97
9. Sama Qatar Angel Nieto Team	71
10. Redox Prüstel GP	58

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Sasaki	1,26,135 min
2. Toba	1,26,192 min
3. Ramírez	1,26,306 min
4. Dalla Porta	1,26,460 min
5. Fenati	1,26,492 min
6. Kornfeil	1,26,588 min
7. Arenas	1,26,686 min
8. Foggia	1,26,729 min
9. Rodrigo	1,26,806 min
10. McPhee	1,26,853 min
11. López	1,26,854 min
12. Onçü	1,26,860 min
13. Salac	1,26,883 min
14. Suzuki	1,27,002 min
15. Fernández	1,27,040 min
16. Ogura	1,27,188 min
17. Antonelli	1,27,260 min
18. Garcia	-
19. Arbolino	1,26,780 min
20. Nepa	1,27,111 min
21. Masia	1,27,154 min
22. Canet	1,27,164 min
23. Masaki	1,27,241 min
24. Vietti	1,27,278 min
25. Binder	1,27,548 min
26. Yurchenko	1,27,825 min
27. Rossi	1,27,879 min
28. Migno	1,28,072 min
29. Booth-amos	1,28,424 min
30. Geiger	1,29,318 min

AUS DEM FAHRERLAGER

GROSSE EHRUNG FÜR DEN KÖNIG DER KLEINEN

Stefan Dörflinger, 50er-Weltmeister 1982 und '83 und 80er-Weltmeister 1984 und '85 wurde am Freitag am Sachsenring in der Kreis der Grand-Prix-Legenden aufgenommen. Der in Deutschland geborene Schweizer hatte schon längere Zeit keinen Grand Prix mehr besucht, sich aber über das Fernsehen und Fachzeitschriften auf dem Laufenden gehalten. Umso erstaunter war er über das Wiedersehen mit seinem alten Metier. Der Sammler Thomas Hofstetter brachte die originale Kreidler, mit der Dörflinger 1983 den letzten 50er-Titel einfuhr, genauso mit wie die originale Werks-Zündapp, mit der der erste 80er-Titel eingefahren wurde. Als sie später im Fahrerlager ausgestellt wurden, wunderten sich die heutigen Fahrer nicht wenig, wie klein Rennmotorräder einst waren.

Zur Zeremonie kam auch Dörflingers ehemaliger Konkurrent und Markenkollege Peter Öttl, durch dessen Sturz Dörflinger 1989, im letzten Jahr der 80er-WM, noch an dem Deutschen vorbei zur Vizeweltmeisterschaft fuhr. Dominique Aegerter schaute auch nach seinem 70-jährigen Landsmann und die beiden Schweizer Enthusiasten tauschten noch lange nach der Feier ihre Erfahrungen mit Rennmotorrädern aus.



Kaum verändert: Fahmi Khairuddin



Peter Öttl, Aegerter, Stefan Dörflinger, Ezpeleta: Ehre, wem Ehre gebührt

WALDI IMMER PRÄSENT

Im ADAC-Turm gab es eine Ausstellung, in der die Motorräder von Ralf Waldmann zu sehen waren. Sammler Dieter Wolff, der Waldi 2017 die Honda NSR 250 in HB-Lackierung für die Sachsenring Classic zur Verfügung gestellt hatte und mit der Waldmann damals in der heute nach ihm benannten Kurve gestürzt war, hatte das Motorrad danach repariert, aber nach dem Tod des beliebten Ennepetalers die Verkleidung mit den Kratzern vom Sturz wieder montiert, die so eine weitere Geschichtsepisode erzählt.

SPÄTE EHRE FÜR BILL IVY

Am Samstagnachmittag wurde eine Gedenktafel zu Ehren von Bill Ivy aufgestellt, an der Stelle, wo der 125er-Weltmeister von 1967 vor 50 Jahren sein Leben verlor. Initiiert haben es der Fotograf Bernd Fischer, der an diesem schwarzen 12. Juli 1969 mit dabei war, und der britische Bill-Ivy-Fan Tim Clinton. Die neuen Anwohner zeigten sich sehr hilfsbereit, sodass die Gedenkstätte an ihren Zaun angebracht werden konnte.

STRESS BEIM HEIM-GP

Lukas Tulovic und Wildcard-Fahrer Dirk Geiger konnten nun zum ersten Mal am eigenen Leib miterleben, was es heißt, am Sachsenring einen Heim-Grand-Prix zu fahren. „Der Rummel ist schon gewaltig und setzt einen schon unter Druck“, stellte Tulovic fest. Geiger konnte es einfach nicht fassen und rannte das ganze Wochenende mit einem Dauerlächeln im

Gesicht herum. Für die Teamchefs war alles noch anstrengender. Das Intact-Team musste zum Beispiel 180 Gäste bewirten.

WEIT GEREIST

Bei Petronas war ein Mann zu Gast, den man seit seinem Rücktritt nicht mehr in Europa gesehen hat: Zufahmi Khairuddin, einst die große Hoffnung Malaysias, ist heute damit beschäftigt, in den Meisterschaften des Landes die Talente zu finden und dann in den Nachwuchs-Serien aufzubauen, damit sie einst das fortführen können, was ihm selbst verwehrt blieb. „Es ist sehr schön, wieder hier am Sachsenring gewesen zu sein, wo ich während meiner Karriere viele Freunde gefunden habe“, freute sich der immer fröhliche und freundliche Malaysier.

EWIGER FAN

Beim Kiefer-Team war Günther Zwafink zur Gast, der einst Chefmechaniker im Team seines Bruders bei Ralf Waldmann war. Zwafink wird am Nürburgring bald eine große Ausstellung zu Ehren Waldmanns und anderer Motorsport-Größen eröffnen.



Günther Zwafink: Mit Herz dabei

GASTKOMMENTAR

ES WAR EINE GROSSE EHRE,

dass ich in die Reihe der Legendären aufgenommen wurde. Das war auch der Grund, warum ich nach so vielen Jahren wieder einen Grand Prix vor Ort besucht habe. Die Zeremonie war überwältigend, aber so richtig gewundert habe ich mich, was aus der Motorrad-WM geworden ist. Es ist unglaublich, wie groß das alles geworden ist. Die Trucks, die Hospitalities, das ist auf Formel-1-Niveau. Auch diese Professionalität, die an den Tag gelegt wird, mit Riding Coach und Physiotherapeut, das ist ganz anders als zu meiner Zeit. Dazu kommt der Sound der Viertakter, das ist Musik in meinen Ohren und unglaublich respektinflößend. Die Ausgeglichenheit, mit der es in allen Klassen zugeht, wo zwischen dem ersten und dem 15. gerade mal eine Sekunde liegt, macht es zum Motorsport vom Allerfeinsten. Dazu diese Massen auf dem Sachsenring, das war sehr eindrücklich.

Zu meiner Zeit hätte man diese Entwicklung nicht abschätzen können. Aber wenn wir von unserer Generation zu der von Luigi Taveri zurückschauen, war das auch ein Riesensprung. Jetzt ist dies einfach noch extremer passiert. Ich weiß nicht, wie sich das in Zukunft noch entwickeln wird, aber es ist bereits ein Punkt erreicht, wo es unglaublich professionell ist. Ich bin auch mal an die Strecke gegangen, um mir von dem heutigen Fahren ein Bild von ganz nah zu machen. Es ist unglaublich, wie nah die Fahrer mit dem Oberkörper an dem Curb sind, da wird jeder Millimeter ausgenutzt. Man wundert sich auch, wie schnell sie in Wirklichkeit um die Kurven fahren, das kommt im Fernsehen gar nicht so rüber. Um da das richtige Bild zu bekommen, muss man einfach vor Ort dabei gewesen sein.



Stefan Dörflinger vierfacher Weltmeister



Gleich richtig viel los

Über Langeweile konnte man sich beim ersten MotoE-Rennwochenende der Geschichte nicht beklagen. Aber es waren eher die atemberaubenden Aktionen der Akteure, als irgendwelche Pannen, die für immer in Erinnerung bleiben werden. Und der Finne Niki Tuuli ist der erste MotoE-Sieger.

Von: Imre Paulovits

Manchem mag das hintere Ende des oberen Fahrerlagers wie bei einer Militärübung vorgekommen sein. Ein Spezial-Feuerwehrwagen stand mit einem mit versiegeltem Visier behelmten Bereitschaftsmann gleich an der Streckenzufahrt, seine Kollegen patrouillierten mit Wärmebildkameras an den Ladestationen und vor den Boxen. Das Feuer beim Test in Jerez hat seine Spu-

ren hinterlassen und die Dorna traf alle Sicherheitsvorkehrungen, damit im Beisein von über 100 000 Menschen keine Katastrophe passiert. Auch Energielieferant Enel musste umdisponieren. Ihre Schnelllade-Stationen, in denen eine riesige Batterie von Öko-Strom aufgeladen wird, und die ihre Energie dann an die Akkus der Motorräder übergibt, müssen jetzt weiter in den Labors ihre Zuverlässigkeit beweisen, bevor sie wieder eingesetzt werden. Am Sachsenring standen herkömmliche Ladestationen, die von sechs Diesel-Generatoren gespeist wurden, die immerhin mit einem Gemisch von 50% Diesel und 50% Bio-Sprit befeuert wurden.

Doch in den Boxen standen fein aufgereiht wieder die 18 Motorräder, deren Vorgänger im März den Flammen zu Opfer gefallen waren. Und die Fahrer gaben mit ihnen richtig Gas.

600er-Spezialisten vor

Was sich schon in Valencia abzeichnete: Fahrer mit 600er-Er-

fahrung sind mit den E-Bikes im Vorteil. Und die, die viel Fahrrad oder Roller fahren ebenfalls. Denn nun wurde erlaubt, die Hinterbremse an die linke Hand zu legen, und wer damit bereits früher Erfahrung gesammelt hat, fand schnell heraus, wie man sich damit einen Zeitvorteil verschafft. Allen zuvorderst der Finne Niki Tuuli aus dem Team von Aki Ajo, der in der E-Pole die schnellste Zeit herausfuhr.

Wenn sich Bradley Smith im Rennen mit einem Raketenstart auch an die Spitze setzte und das bunte Feld der wie hochdrehende Elektrogeräte klingenden Bikes anführte, hatte sich Tuuli wieder schnell durchgesetzt und begann sich vorne aus dem Staub zu machen. Doch dann stürzte Lorenzo Savadori, seine Energica schlug mit der Energie von auf ordentlich Tempo gebrachten 260 Kilogramm in den Airfence ein, riss ein Loch auf, was dazu führte, dass das Rennen nach fünf Runden abgebrochen wurde.

Die, die auf der abtrocknenden Strecke eine Aufholjagd star-

E-POLE

Sachsenring (D): 6. Juli 2019

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Niki Tuuli (FIN)	1.27,456
2. Héctor Garzo (E)	1.28,243
3. Eric Granado (BR)	1.28,254
4. Mike di Meglio (F)	1.28,384
5. Xavier Siméon (B)	1.28,389
6. Matteo Ferrari (I)	1.28,792
7. Bradley Smith (GB)	1.28,858
8. Nico Terol (E)	1.28,982
9. Alex de Angelis (RSM)	1.29,553
10. Mattia Casadei (I)	1.29,905
11. Lorenzo Savadori (I)	1.29,959
12. Niccolò Canepa (I)	1.30,376
13. Sete Gibernau (E)	1.30,524
14. Kenny Foray (F)	1.30,711
15. Randy de Puniet (F)	1.31,479
16. Joshua Hook (AUS)	1.31,831
17. Jesko Raffin	-

ERGEBNIS RENNEN

Sachsenring (D): 7. Juli 2019; 1. Lauf

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Niki Tuuli (FIN)	7.27,862
2. Bradley Smith (GB)	+0,442
3. Mike di Meglio (F)	+0,567
4. Héctor Garzo (E)	+0,991
5. Matteo Ferrari (I)	+2,095
6. Alex de Angelis (RSM)	+4,048
7. Xavier Siméon (B)	+4,304
8. Eric Granado (BR)	+8,118
9. Sete Gibernau (E)	+9,254
13. Jesko Raffin (CH)	+9,828

CUP-STAND

1. Tuuli	25 Punkte
2. Smith	20
3. di Meglio	16
4. Garzo	13
13. Raffin	3

teten, ärgerten sich über das frühe Ende, wie auch Jesko Raffin, der sein Zeitfenster in der E-Pole verpasst hatte, und so aus der letzten Reihe losfahren musste. „Eigentlich schade, denn von den Zeiten her war ich wirklich gut dabei. Aber immerhin habe ich ein paar Punkte mitgenommen, und ich freue mich schon auf die Fortsetzung auf dem Red-Bull-Ring“, so der Schweizer. ■



Jesko Raffin musste ganz von hinten losfahren



Der erste MotoE-Laufsieger: der Finne Niki Tuuli



Sicherheit geht vor: Spezialfeuerwehrmann



Etappenziel erreicht: Jonathan Rea ist an der WM-Spitze – vor Álvaro Bautista. Folgt jetzt der fünfte Titel?

Wo die „1“ ist, ist vorn

Zum ersten Mal in diesem Jahr gab es in der Superbike-WM einen Führungswechsel in der Gesamtwertung. Und BMW erlebte in Donington alle Stationen zwischen Himmel und Hölle.

Von: **Anke Wiczorek**

Überall in Europa hatte die Sonne den Planeten Erde fest im Griff. Mit einer Ausnahme: Donington. Dort war das Wetter very british. Im ersten Superbike-Lauf rückte das komplette Feld mit Regenreifen aus. Tom Sykes begeisterte mit einem fulminanten Start. Er hatte die neue BMW S 1000 RR zuvor zum ersten Mal auf die Pole-Position gebracht. Johnathan Rea war am Ende trotzdem nicht zu schlagen. Einmal an Sykes vorbei, fuhr der Kawasaki-Held auf und davon.

Und als Álvaro Bautista nach 13 Runden stürzte, warf der Spanier damit gleichzeitig die WM-Führung weg. Für Ducati war dies bitter in zweierlei Hinsicht, denn der bisherige WM-Leader verlor in Donington nicht nur die Spitze, sondern konnte seiner Mannschaft auch keinen Sieg in Donington bescheren. Seit 2001 ist Ducati dort glücklos.

Am Ende des ersten Laufes standen mit Rea, Sykes und Leon Haslam drei Briten auf dem Podest und feierten den Triumph in ihrem Wohnzimmer. Extra für Rea hatte sich ein stattlicher Fantrupp aus Nordirland auf den Weg nach Donington gemacht.

Sensationell schlug sich auch Loris Baz auf der Ten-Kate-Yamaha. Das Team hatte im letzten Jahr so spät die Kündigung des langjährigen Partners Honda erhalten, dass ein Start in diesem Jahr generell infrage gestanden hatte. Nach dem neuen Bündnis mit Yamaha ist Ten Kate aber zur Saisonmitte eingestiegen. Baz war im ersten Lauf sogar in den Kampf um die Podiumsplätze verwickelt.

Peter Hickman, Ersatzfahrer für den erkrankten Markus Reiterberger im BMW Motorrad WorldSBK Team, wurde Siebter. Es war ziemlich klar, dass der 31-jährige Brite auf seiner Heimstrecke ziemlich gut sein würde, er ist eingefleischter Tourist Trophy- und BMW-Kenner.

Sandro Cortese stürzte auf P11 liegend, Marco Melandri wurde überrundet.

Tipps für den Rivalen

Am Rennsonntag kochten die Emotionen hoch. Im Superpole Race wurde Tom Sykes der zweite Platz aberkannt. Er musste vom zehnten Startplatz ins Hauptrennen gehen. Was vorne passierte,

bekam er nicht mit. Toprak Razgatlioglu übernahm die Führung und lange sah es so aus, als würde erstmals ein Türke einen WM-Sieg holen. Vor einem Jahr hatte Razgatlioglu seinen ersten Podiumsplatz in Donington geschafft und sich vorher noch Tipps bei Rea

geholt. Nun bereute der Weltmeister vermutlich jeden einzelnen. Razgatlioglu war extrem spät an der Bremse, Rea siegte aber trotzdem. Mit 16 Punkten Rückstand war er nach Donington gekommen, mit 24 Zählern Vorsprung schloss er sein Wohnzimmer ab. ■



Noch nie gewann ein Türke einen WM-Lauf, aber Toprak Razgatlioglu lauert bereits



Einer wie keiner: Jonathan Rea drehte in zwei Tagen den Spieß komplett um

Mit Lachen in die Pause

Randy Krummenacher hat sich in Donington fast selbst übertroffen. Die achte Runde in der FIM Supersport-WM wurde zur bärenstarken Aufholjagd des Schweizer, der damit die WM-Führung behält.

Von: **Anke Wiczorek**

Gestartet von Position 11, ins Ziel gekommen als Vierter. In der Supersport-600-WM ist das keine Selbstverständlichkeit. „Die Fahrer vor mir waren sehr aggressiv. Es hat eine Weile gedauert, bis ich an ihnen vorbeikam“, berichtete Krummi. Es verstrich zu viel Zeit, um noch in Schlagdistanz für die Podiumsringe zu kommen. „Als ich die Spitzengruppe erreicht hatte, waren meine Reifen schon

zu abgenutzt. Auf dem Podium schafften es Sieger Jules Cluzel, Federico Caricasulo und Lucas Mahias. Krummenacher hat jetzt noch 15 Punkte Vorsprung auf seinen Evan-Bros-Teamkollegen Caricasulo. Das interne Duell geht also weiter, vier Rennen stehen noch aus. Jetzt geht es in die Sommerpause. Im August starten die Fahrer dann zu einem zweitägigen Test nach Portimão, auf dem portugiesischen Algarve International Circuit wird im September ein Rennen gefahren.

Das typische England-Wetter brachte auch Thomas Gradinger nicht das erhoffte Ergebnis. Ständig einsetzender Regen und ein starker Umbau am Fahrwerk der Yamaha machten die Jagd nach der Superpole zum Glücksspiel. Für den Oberösterreicher sprang nur ein Platz in der fünften Startreihe heraus. „Ich brauchte mehrere Runden, um mich nach



YAMAHA

Entspannt: Randy Krummenacher

vorne zu arbeiten. Es war sehr mühsam, weil das Überholen in Donington sowieso nicht einfach ist. Ich konnte mich zwischen gut an Randy anhängen, doch er ist ein paar Mal schneller an seinen Vorderleuten vorbeigegangen als ich. Meine Pace war aber ungefähr gleich wie seine“, zog der 22-Jährige sein Fazit. ■

Das Regelbuch war stärker

So stinksauer hat man Tom Sykes selten gesehen. Im BMW Motorrad World SBK-Team überschlugen sich in Donington die Ereignisse. Und Markus Reiterberger waren auf dem Sofa die Hände gebunden.

Von: **Anke Wiczorek**

Es spielte alles zusammen, als Tom Sykes der zweite Platz im Superpole Race gestrichen wurde. Er hatte das Rennen vier Runden lang angeführt, bevor Jonathan Rea die Spitze übernahm. Drei Runden waren noch zu fahren, als Peter Hickman Öl an seiner S 1000 RR verlor. Mehrere Fahrer stürzten. Das Rennen wurde abgebrochen. Als die rote Flagge geschwenkt wurde, bewegte sich das Feld in Richtung Boxengasse zurück. Dabei rutschte auch Sykes auf der Ölspur aus. Weil er das Bike nicht innerhalb der im Regelbuch vorgeschriebenen fünf Minuten ins Fahrerlager zurückbringen konnte, wurde ihm der zweite Platz in der Wertung aberkannt. Er musste

von P10 starten. Sykes stiefelte wutentbrannt zur Rennleitung, doch es brachte nichts. „Als wir nach der roten Flagge über die Kuppe Richtung Melbourne Loop kamen, stand da ein Auto direkt am Asphaltstrand, da waren Fahrer, Bikes und Marshals. Also habe ich aufgeschaut, um zu sehen, ob jemand auf die Strecke kommt. Dann bin ich aufs Öl geraten“, war Sykes not amused. Teamchef Shaun Muir dazu: „Nach der Innerhalb-fünf-Minuten-zurück-zur-Box-Regel bestraft zu werden, war nach unserem Gefühl unter den Umständen sehr hart. Aber es gibt

im Regelbuch nichts, was einen anderen Ausgang ermöglicht hätte.“

Im Rennen am Nachmittag wurde Sykes Siebter und Peter Hickman Elfter. In Laguna Seca am kommenden Wochenende übernimmt Markus Reiterberger wieder die BMW. Hohes Fieber, Schüttelfrost und extrem starke Gliederschmerzen hatten ihn für Donington aus dem Rennen geworfen. Reiti musste sogar ins Krankenhaus, wo die Ärzte einen schweren bakteriellen Infekt sowie eine Mandelentzündung feststellten. ■



BMW

Zweiter im ersten Lauf und dann ein bitterer Nachgeschmack: Tom Sykes

NACHRICHTEN

ERSTE EINSCHRÄNKUNG

Noch nie hat sich Álvaro Bautista über die neue Ducati V4 beklagt. Neun Rennen hat er damit in diesem Jahr gewonnen. Im Sieger-Interview ließ er aber dann doch durchblicken, dass es nicht an ihm gelegen habe, Ducati einen weiteren Sieg zu schenken. Die Bodenwellen, mangelnder Grip und das Streckenlayout seien dem Motorrad nicht entgegengekommen. Trotzdem meldete sich Bautista in Lauf zwei auf dem Podium zurück.

REA LIEFERT ZAHLEN

Jonathan Rea stellt neue Rekorde auf. Er fuhr in Donington zum 33. Mal in Folge in die Punkteränge. Der Brit holte in Donington seinen 77. und 78. Sieg. Er hat bereits vier WM-Titel wie Superstar Carl Fogarty – nur noch keine eigene Kurve wie Foggy.

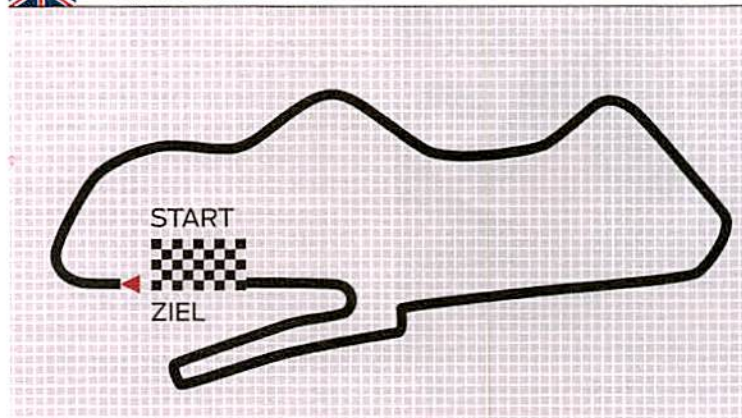
SSP-300-WM: STURZORGIE

In der Superpole ging es wegen des Regens in Donington drunter und drüber. WM-Leader Manuel Gonzales stürzte so heftig, dass er sich die rechte Schulter ausrenkte und ihn die Ärzte anschließend nicht mehr fahren ließen. In Sachen WM-Führung tat das Gonzales keinen Abbruch. Sein Vorsprung war mit 43 Punkten so groß, dass ihn Verfolgerin Ana Carrasco nicht einholen konnte. Die Superpole ging überraschend an einen Brasilianer, dessen Freude kurz währte. Wegen zu geringen Luftdrucks auf der Yamaha wurde Ton Kawakami ans Ende des Feldes zurückversetzt. Maximilian Kappler vom Freudenberg WorldSSP Team qualifizierte sich für Platz 16. Jan Ole Jähmig war nur an der 31. Stelle zu finden. Im Rennen gab es das übliche Gerangel in der Nachwuchsklasse. Carrasco stürzte. Jähmig pflügte durchs Feld und war nach sieben Runden Siebter. In Runde 12 ging er in Führung, wurde in eine Kollision verwickelt – und rutschte auf den fünften Platz zurück. Kappler stürzte.

SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM

 **STRECKE**



ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB): 6. Juli 2019; 20. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. á 4,023 km; 17 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: nass, 16 Grad; Asphalt: 18 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	38.22,405	1.39,513	25
2. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	23	+11,348	1.39,455	20
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+23,071	1.39,711	16
4. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	23	+29,935	1.40,363	13
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+37,641	1.40,030	11
6. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	23	+46,917	1.40,594	10
7. Peter Hickman (GB)	BMW S 1000 RR	23	+1.00,135	1.41,599	9
8. Michael Van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	+1.07,062	1.41,339	8
9. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+1.10,752	1.41,009	7
10. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	+1.11,453	1.41,214	6
11. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+1.15,161	1.41,152	5
12. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+1.24,259	1.41,587	4
13. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	23	+1.26,777	1.42,373	3
14. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	22	+1 Runde	1.42,499	2

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Donington (GB): 7. Juli 2019; 21. WM-Lauf; 28,161 km über 7 Rdn. á 4,023 km; 17 Fahrer gestartet, 11 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 17/33 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	10.15,862
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+1,174
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,666
4. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+2,289
5. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+2,784
6. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+3,824
7. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+7,748
8. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+8,050
9. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	+9,310
10. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	+10,188
11. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+17,338

Nicht gewertet:
 Tom Sykes (GB) BMW S 1000 RR
 Peter Hickman (GB) BMW S 1000 RR
 Sandro Cortese (D) Yamaha YZF-R1

SUPERSPORT-WM

Donington (GB): 7. Juli 2019; 21. WM-Lauf; 80,460 km über 20 Rdn. á 4,023 km; 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 18/36 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	30.32,271
2. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+0,114
3. Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+0,436
4. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+0,804
5. Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+10,717
6. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+13,723
7. Jack Kennedy (IRL)	Yamaha YZF-R6	+14,024
8. Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+15,479
9. Brad Jones (GB)	Yamaha YZF-R6	+19,013
17. Christian Stange (D)	Honda CBR 600 RR	+51,413

WM-STAND

1. Krummenacher	173 Punkte
2. Caricasulo	158
3. Cluzel	132
4. Mahias	82
5. Okuba	73
6. Gradinger	70
7. De Rosa	69

SUPERPOLE

1. Sykes	1.27,619
2. Rea	1.28,612
3. Haslam	1.29,198
4. Hickman	1.29,348
5. Baz	1.29,521
6. Bautista	1.29,561
7. Razgatlioglu	1.29,582
8. Lowes	1.29,627
9. Melandri	1.29,781
10. Davies	1.30,098
11. Torres	1.30,210
12. Cortese	1.30,248
13. Kiyonari	1.30,997
14. Mercado	1.31,080
15. Rinaldi	1.32,602
16. Van der Mark	1.35,216
17. Delbianco	1.36,136

WM-STAND FAHRER

1. Rea	376 Punkte
2. Bautista	352
3. Van der Mark	206
4. Lowes	192
5. Haslam	187
6. Razgatlioglu	153
7. Sykes	139
8. Davies	130
10. Cortese	96
14. Reiterberger	56

WM-STAND HERSTELLER

1. Ducati	382 Punkte
2. Kawasaki	378
3. Yamaha	280
4. BMW	156
5. Honda	52

ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB): 7. Juli 2019; 22. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. á 4,023 km; 17 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 20 Grad; Asphalt: 42 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	33.51,931	1.27,851	25
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	23	+0,365	1.27,773	20
3. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	23	+5,930	1.28,020	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	23	+6,334	1.28,141	13
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+6,833	1.28,013	11
6. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	23	+7,441	1.28,172	10
7. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	23	+8,542	1.27,947	9
8. Michael Van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	23	+14,850	1.28,516	8
9. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	+18,124	1.28,243	7
10. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	23	+29,115	1.28,634	6
11. Peter Hickman (GB)	BMW S 1000 RR	23	+34,620	1.29,313	5
12. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+34,824	1.29,045	4
13. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	23	+51,627	1.29,885	3
14. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	23	+52,879	1.29,695	2
15. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	23	+54,821	1.29,872	1

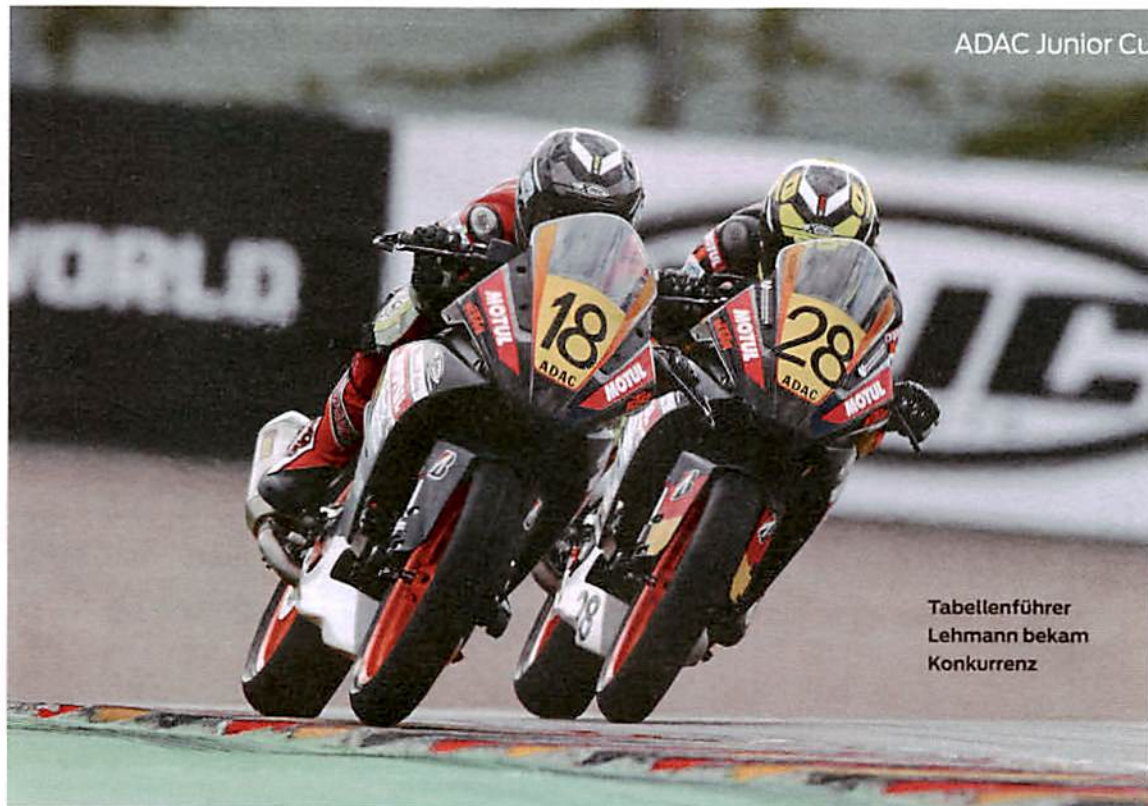
SUPERSPORT-300-WM

Donington (GB): 7. Juli 2019; 7. WM-Lauf; 52,299 km über 13 Rdn. á 4,023 km; 35 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/Asphalt 20/37 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Kevin Sabatucci (I)	Yamaha YZF-R3	22.27,029
2. Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R3	+0,239
3. Nick Kalinin (UA)	Kawasaki Ninja 400	+0,447
4. Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+0,767
5. Jan Ole Jähmig (D)	KTM RC 390 R	+1,073
6. Dion Otten (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,248
7. Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+1,969
8. Koen Meuffels (NL)	KTM RC 390 R	+17,426
9. Dino Iozzo (ZA)	Kawasaki Ninja 400	+17,669
10. Tom Bramich (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+17,847

WM-STAND

1. Gonzales	108 Punkte
2. Carrasco	65
3. Deroue	65
4. Verdoia	65
5. Jähmig	59
6. Steeman	55
17. Kappler	12



Tabellenführer
Lehmann bekam
Konkurrenz

ADAC Junior Cup powered by KTM

Ungeschlagen geschlagen

Beim Gastspiel des ADAC Junior Cup auf dem Sachsenring kam es zum Foto-Finish. Der Tagessieger ging am Ende allerdings leer aus – zumindest was die Punkte für die Gesamtwertung angeht.

Von: **Toni Börner**

Lennox Lehmann hat auch am Sachsenring beim Highlight des ADAC Junior Cup 2019 groß aufgetrumpft. Der Dresdner Freudenberg-Racing-Pilot holte sich die Pole-Position und schließlich auch die Maximalpunktzahl von 25 Zählern.

Allerdings wurde er im Rennen „nur“ als Zweiter abgewinkt. Der Sieg im Rahmen des Deutschland-Grand-Prix ging an den österreichischen Gaststarter Andreas Kofler. Im Ziel trennten die beiden Tagesschnellsten gerade einmal 0,011 Sekunden.

„Ich habe einen guten Start erwischt und war gleich hinter Lennox“, resümierte der Sieger. „Dann hat mich Freddie Heinrich im Omega überholt, aber den habe ich glücklicherweise aus dem Windschatten heraus auf Höhe der Karthalle wieder einholen können.“

Kofler wusste, dass im diesjährigen Junior-Cup Lehmann der Mann ist, den es zu schlagen gilt – hatte der doch bisher alle Läufe gewonnen. „Ich habe mich hinter

Lennox geklemmt und geschaut, dass ich gleich vorbeikomme, weil ich wusste, dass er davonfährt, sobald ich auch nur kurz zögere“, so Kofler weiter. „Im weiteren Verlauf hatten wir einen tollen und harten Kampf. Am Ende war ich knapp vorn. Da ich 2017 schon im ADAC Junior Cup powered by KTM dabei war und seitdem noch viele weitere Erfahrungen gesammelt habe, war es wirklich interessant, wieder hier zu starten.“

Lerneffekt beim Zweiten

Der 13-jährige Lehmann zeigte sich von Platz 2 nicht enttäuscht, sondern genoss das Rennen mit der harten Konkurrenz um den Tagessieg. Und am Ende konnte er sich ja trotzdem über 25 Punk-

te für die Meisterschaft freuen. „Wir haben uns vom Start weg in jeder Runde mehrmals überholt“, so der Dresdner. „Das war ein toller Kampf und es war extrem eng, aber alles lief fair ab. Am Ende hatten wir ein Foto-Finish, das war wirklich klasse. In den letzten Rennen ist es mir etwas leichter gefallen, an der Spitze zu sein, aber hier war es jetzt mit Andreas sehr interessant zu lernen, wie ich mich behaupten kann. Für mich ist es das wichtigste Rennen im ganzen Kalender, weil viele Freunde und meine Familie hier dabei sind und mir zuschauen.“

Lehmann steht nach fünf von zehn Läufen bei der Idealpunktzahl von 125 Zählern und hat damit ein mehr als solides Polster von 45 Punkten Vorsprung auf den Tschechen Lukas Simon, der auf Rang 2 erster Verfolger ist. ■

ERGEBNIS ADAC JUN. CUP

Sachsenring (D): 07. Juli 2019; 5. Lauf

Fahrer	Zeit/Rkstd.
1. Andreas Kofler (A)	26.38,777 min
2. Lennox Lehmann (D)	+0,011
3. Lukas Simon (CZ)	+17,087
4. Patrik Carda (CZ)	+17,444
5. Lennard Göttlich (D)	+28,147
6. Justin Hänse (D)	+28,395
7. Lucy Michel (D)	+29,393
8. Valentin Frühauf (D)	+29,536
9. Markus Schormair (D)	+30,071
10. Dustin Schneider (D)	+30,133

CUP-STAND

1. Lehmann	125 Punkte
2. Simon	80
3. Schneider	67
4. Carda	64
5. Blersch	57
6. Kocourek	47
7. Göttlich	45
8. Hänse	44
9. Michel	28
10. Kovalov	27



Die Tschechen Lukas Simon und Patrik Carda kämpften ums Podest



Das Sachsenring-Rennen war der Saisonhöhepunkt für die Junioren



Im asiatischen Glutofen

Trotz Sturz siegte Tim Gajser beim ersten Asien-GP in Palembang ungefährdet und bleibt klar auf Titelkurs. Für Antonio Cairoli ist die Saison vorbei, während sein Teamkollege Jorge Prado seine Serie fortsetzt und ungeschlagen bleibt.

Von: **Frank Quatember**

Beim WM-Gastspiel im Urlaubsparadies Indonesien brannte die Sonne unbarmherzig auf die schon ausgedünnten Starterfelder in beiden Topklassen nieder. Dafür konnten es sich die Piloten, die die lange Reise nach Asien auf sich genommen hatten, im einen Steinwurf entfernten Hotelkomplex beim Barbecue und im Pool gutgehen lassen. Wenn da nicht noch diese verdammten Rennen gewesen wären!

Nicht mit dabei waren wie angekündigt der neunmalige Weltmeister Antonio Cairoli sowie Titelverteidiger Jeffrey Herlings

aus dem KTM-Stall. Cairoli sorgte am Sonntag zusätzlich mit seiner Meldung zum Saison-Aus für einen Schock bei den Orangenen. Seine Operation ist bereits in Belgien erfolgt, nun kann sich Tony in den nächsten Monaten neben der Reha ausgiebig den Freuden der Vaterschaft widmen. Alles Gute, Champion! Und 2020 winkt der zehnte Titel!

Demonstration von Gajser

Damit war natürlich das Tor für den slowenischen Honda-Star Tim Gajser weit offen. Die Qualifikation am Samstag war eine Machtdemonstration des Mannes auf der HRC-Werkshonda. „Morgen wird die Fitness sehr wichtig sein“, orakelte Gajser.

Ab Platz 14 folgten die internationalen Auffüller und sorgten dafür, dass die Rennen am Sonntag vor allem am Startgatter nicht ein komplett jämmerliches Bild boten. Der Holeshoot ging an Tim Gajser, wenige Zentimeter vor der Werks-Yamaha von Jeremy Seewer. Dahinter setzten der wiedererstarkte Glenn Coldenhoff und Max Anstie die ersten Akzente. Kurz darauf nutzte der Engländer kleinere Fehler seiner Kontrahen-

ten und übernahm ohne mit der Wimper zu zucken Platz 2. An der Spitze war Hondas „Golden Boy“ Gajser unangreifbar und fuhr die letzten Runden mit gefühlten 80 Prozent. Jeremy Seewer hielt trotz heftiger Bedrängnis Platz 3.

Lauf 2 begann wie gehabt, Gajser erkämpfte sich mit einem



Cairoli wird 2019 nicht mehr zurückkommen, was für Gajser einer Erfolgsgarantie gleichkommt. KTM muss sich auf den MX2-Titel konzentrieren.

energischen Manöver den Start sieg. Bei Temperaturen, mit denen in Europa eher eine Sauna beheizt wird, begann das Rennen für einige unangenehm.

Anstie stürzte am Start, und Arnaud Tonus musste nach wenigen Sekunden mit technischem

K.o. aufgeben. Gajser verwaltete zunächst die Führung, Febvre und Seewer ordneten sich auf den Plätzen ein. Plötzlich ein Aufschrei – Gajser am Boden! Der Slowene kam von der Strecke ab, stürzte und meinte später: „Der Fehler in Lauf 2 war dumm, aber ich konnte das Beste draus machen. In der Schlussphase sah ich, dass Romain richtig schnell fuhr, und sicherte Platz 2 ab.“

Eine schlaue Entscheidung: Ungefährdet holte sich der Slowene den Tagessieg. Romain Febvre gewann mit Heelclicker am Zielsprung Lauf 2 und war happy: „Mein erster Laufsieg nach zwei Jahren! Wow, das ist lange her. Der zweite Lauf war so viel einfacher als der erste. Ich arbeite jetzt mit Jacky Vimond zusammen, und das zahlt sich aus.“

Holeshot-würdige Starts

Seewer stand knapp, aber verdient als Dritter auf dem Podium: „Die Schwüle war extrem und die Strecke sehr eng mit viel Grip, was bei den 450ern müde macht. Beide Starts waren eigentlich Holeshot-würdig, aber Gajser hat es mir jeweils verdorben. Ich bin sehr zufrieden, obwohl ich je-



Verkehrte MX-2-Welt: Jorge Prado (#61) jagt KTM-Rookie Tom Vialle



Auf Nummer sicher: Tim Gajser nach dem Sturz

weils einen Platz besser im Ziel hätte sein können. Wichtig ist, dass ich mich auf das Motorrad und den Start verlassen kann.“

In der kleinen Klasse zweifelte niemand am nächsten Doppelsieg des Spaniers Jorge Prado, doch ganz so einfach lief es in der Gluthitze von Palembang dann doch nicht. In Lauf 1 konnte der MX2-Superstar, der 2020 in die MXGP-Klasse wechseln wird, den Start für sich entscheiden. An das Hinterrad setzte sich clever KTM-Mann Tom Vialle und nervte seinen Teamkollegen mit starken Rundenzeiten. Zur Rennhälfte zeigte Prado Nerven, stürzte und

lag plötzlich sechs Sekunden hinter Vialle auf Platz 2.

Doch Prado hat die Gene seines Idols Cairoli: In nur sechs Minuten war der Vorsprung des schmächtigen Franzosen aufgebraucht, und Prado siegte noch deutlich. Dritter hinter Vialle wurde Landsmann Maxime Renaux, der damit sein erstes Laufpodium in der WM feierte.

Gar nichts zu feiern gab es für einen anderen Yamaha-Piloten: Der WM-Dritte Jago Geerts stürzte spektakulär in einer Rhythmussektion, blieb aber bis auf Prellungen unverletzt und trat auch in Lauf 2 an.

Als das Gatter fiel, übernahm Vialle sofort das Zepter, gefolgt von Prado und dem tapferen Geerts. Doch der Belgier wollte mehr und ging aggressiv in Führung, während WM-Spitzenreiter Prado in den nächsten Runden bis auf Rang 6 zurückfiel.

Schwächephase von Prado

Was wie ein Hitzeproblem ausgesehen hatte, entpuppte sich als Schwächephase, und der Spanier kämpfte sich in Rennhälfte 2 wieder an die Spitze. Ganz vorne sah Jago Geerts bis Runde 14 wie der sichere Sieger aus, dann warf der Belgier durch einen unspektaku-

lären Sturz den Laufsieg weg. Den holte sich ein Nordlicht: Thomas Kjer Olsen auf der Werks-Husqvarna tat nach schmerzlichen Niederlagen endlich etwas für sein Selbstbewusstsein, sammelte 25 Punkte und bezwang die KTM-Jungs. Der Tagessieg ging trotzdem an Jorge Prado vor Vialle und Olsen.

Der Deutsche Henry Jacobi konnte nicht wie erhofft in die Top 5 fahren, zu schlecht war sein Qualifikationsrennen und damit die Startposition. Mit Tagesplatz 8 konnte man im F & H Racing Team trotzdem zufrieden sein, Rang 5 von Jacobi in der WM-Tabelle blieb sicher. ■

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MXGP

Palembang (RI): 7. Juli, 11. WM-Lauf, Wetter: schwülwarm, Schauer, 34 Grad. **1. Lauf:** 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 21 Runden à 1,520 km (= 31,920 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	21	34.36,177 min = 55,348 km/h
2. Max Anstie (GB)	KTM	21	+ 6,132 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	21	+ 9,421 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	21	+ 12,671 s
5. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	21	+ 14,553 s
6. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	21	+ 17,147 s
7. Gautier Paulin (F)	Yamaha	21	+ 41,127 s
8. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	21	+ 58,936 s
9. Ivo Monticelli (I)	KTM	21	+ 1,14,559 min
10. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	21	+ 1,21,810 min

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

Palembang (RI): 7. Juli, 11. WM-Lauf, Wetter: schwülwarm, Schauer, 34 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 20 Runden à 1,520 km (= 30,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	20	33.40,277 min = 54,171 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	20	+ 6,767 s
3. Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 14,306 s
4. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	20	+ 20,497 s
5. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	20	+ 25,275 s
6. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 35,933 s
7. Bas Vaessen (NL)	KTM	20	+ 43,472 s
8. Brent Van Doninck (B)	Honda	20	+ 48,482 s
9. Mathys Boisrame (F)	Honda	20	+ 50,722 s
10. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	20	+ 50,761 s

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MXGP

2. Lauf: 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet, 20 Runden à 1,520 km (= 30,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	33.26,578 min = 54,541 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 3,256 s
3. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	+ 18,172 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 19,389 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 20,854 s
6. Max Anstie (GB)	KTM	20	+ 23,871 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	20	+ 42,166 s
8. Brian Bogers (NL)	Honda	20	+ 1,10,690 min
9. Tanel Leok (EST)	Husqvarna	20	+ 1,15,096 min
10. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	20	+ 1,33,943 min

MOTOCROSS-GP INDONESIEN / MX2

2. Lauf: 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 20 Runden à 1,520 km (= 30,400 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	33.51,534 min = 53,871 km/h
2. Jorge Prado (E)	KTM	20	+ 3,587 s
3. Tom Vialle (F)	KTM	20	+ 7,156 s
4. Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 13,464 s
5. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	20	+ 16,017 s
6. Brent Van Doninck (B)	Honda	20	+ 21,456 s
7. Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 25,820 s
8. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	20	+ 35,899 s
9. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	20	+ 37,093 s
10. Mitchell Harrison (USA)	Kawasaki	20	+ 38,253 s

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	488 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	358
3. Jeremy Seewer	327
4. Gautier Paulin	318
5. Arnaud Tonus	304
6. Arminas Jasikonis	271
7. Glenn Coldenhoff	256
8. Pauls Jonass	246
32. Valentin Guillod (CH)	14
40. Pascal Rauchenecker (A)	6

1. Honda	497 Punkte
2. KTM	468
3. Yamaha	443

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	494 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	443
3. Jago Geerts	334
4. Tom Vialle	326
5. Henry Jacobi	307
6. Ben Watson (GB)	246
7. Mitchell Evans (AUS)	228
8. Adam Sterry	224
9. Bas Vaessen	209
30. Michael Sandner	18

1. KTM	532 Punkte
2. Husqvarna	449
3. Yamaha	410

Langbahn Grand Prix Mühldorf

Smolinski nun alleine

Beim Heimrennen in Mühldorf konnte Titelverteidiger Martin Smolinski drei Punkte zwischen sich und seinen Herausforderer Dimitri Bergé bringen.

Von: **Thomas Schiffner**

Nur einen Punkt an Josef Franc gab Martin Smolinski auf seiner Parade- und Strecken in Mühldorf mit drei starken Knappe-Jawa-Motoren ab. Vizeweltmeister Dimitri Bergé unterlag dem Tagesdritten Mathieu Trésarrieu, Theo Pijper und zweimal Smolinski. Damit führt der Olchinger die WM mit drei Punkten Vorsprung auf den Franzosen an. GP-Rookie Lukas Fienhage zeigte wieder eine starke Performance und verfehlte den Finallauf als Sechster. Auch Max Dilger (8.) und der 60-jährige Evergreen Bernd Diener (10.) kamen in die Semifinals. Ex-Speedway-GP-Sieger Chris Harris (11.) und Wildcardfahrer Stephan Katt (14.) enttäuschten. ■



Finale: Smolinski (#84) vor Trésarrieu (#3), Franc (#444) und Bergé (#96)

LANGBAHN-WM

3. Lauf Mühldorf (D), 7. Juli

1. Martin Smolinski (D)	27 Punkte
2. Dimitri Bergé (F)	24
3. Mathieu Trésarrieu (F)	18
4. Theo Pijper (NL)	21
5. Josef Franc (F)	18
6. Lukas Fienhage (D)	14
7. Jesse Mustonen (FIN)	12
8. Max Dilger (D)	11
10. Bernd Diener (D)	8
14. Stephan Katt (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 5 Läufen

1. Martin Smolinski	74 Punkte
2. Dimitri Bergé	71
3. Mathieu Trésarrieu	59
4. Theo Pijper	44
5. Josef Franc	39
6. Lukas Fienhage	39
7. James Shanes (GB)	34
8. Max Dilger	30
12. Bernd Diener	23
15. Jörg Tebbe (D)	12

Speedway Grand Prix Hallstaviik

Dreifachführung

Nach dem GP in Hallstaviik fängt die WM wieder von vorn an. GP-Sieger Emil Sayfutdinov und den WM-Fünften Martin Vaculik trennen drei Punkte.

Von: **Thomas Schiffner**

So dicht war die GP-Spitze selten zusammen. Der Russe Emil Sayfutdinov lag vor dem Schweden-GP zehn Punkte hinter den punktgleichen Patryk Dudek und Leon Madsen zurück. Dudek und Madsen waren auch nach Rennen noch punktgleich, doch weder der Pole noch der Däne erreichte die Semifinals. Aus den Semis qualifizierten sich Max Fricke, Ersatz für den verletzten Weltmeister Tai Woffinden, Vaculik, Maciej Janowski und Sayfutdinov für das Finale. Sayfutdinov fuhr von Start-

platz Gelb an allen Konkurrenten außen in der ersten Kurve vorbei, gewandt und ist damit dritter punktgleicher Fahrer an der WM-Spitze. Neben den ersten drei haben Bartosz Zmarzlik (drei Punkte zurück), Vaculik (auch minus 3) und Fredrik Lindgren (minus 5) noch alle Titeltrümpfe in der Hand. Für den Tagesdritten Max Fricke könnte Hallstaviik der letzte WM-Einsatz 2019 gewesen sein, wenn Woffinden am 3. August in Wroclaw wieder fit sein sollte. ■

SPEEDWAY-WM

4. Lauf Hallstaviik (S), 6. Juli

1. Emil Sayfutdinov (RUS)	17 Punkte
2. Martin Vaculik (SK)	16
3. Maciej Janowski (PL)	13
4. Max Fricke (AUS)	11
5. Matej Zagar (SLO)	10
6. Fredrik Lindgren (S)	10
7. Bartosz Zmarzlik (PL)	8
8. Niels-Kristian Iversen (DK)	8
9. Leon Madsen (DK)	7



GP-Sieg und Platz 1: Sayfutdinov

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 10 Läufen

1. Emil Sayfutdinov	47 Punkte
2. Patryk Dudek	47
3. Leon Madsen	47
4. Bartosz Zmarzlik	44
5. Martin Vaculik	44
6. Fredrik Lindgren	42
7. Niels-Kristian Iversen	32
8. Jason Doyle (AUS)	30
9. Janusz Kolodziej (PL)	29

NACHRICHTEN

ELI TOMAC BAUT FÜHRUNG AUS

Auch den 7. Lauf der US-Motocross-Nationals in Red Bud gewann Gesamtspitzenreiter Eli Tomac. Der Kawasaki-Star vergrößerte mit den Plätzen 1 und 2 seinen Vorsprung auf KTMs Nummer 1 Marvin Musquin (Plätze 7/1) auf 34 Punkte. Ken Roczen hatte wieder zwei unterschiedliche Läufe: Im ersten kam er von P8 noch auf 6, obwohl seine Honda zeitweise ausgesetzt hatte. Moto 2 führte der Thüringer sogar zeitweise an, wurde aber von Musquin und Tomac noch abgefangen. Vor einer zweiwöchigen Pause liegt Roczen auf Platz 3 und – kaum noch aufholbar – 40 Punkte hinter Tomac zurück.

U21-EM-FINALE OHNE DEUTSCHE

Keiner der drei Deutschen schaffte letzten Samstag die Qualifikation für das Finale der Speedway-U21-Europameisterschaft in Rivne am 31. August. Am knappsten scheiterte Dominik Möser beim Semifinale in Danzig: Wegen Regen musste das Rennen nach drei Durchgängen abgebrochen werden; Möser kam als Sechster nur auf den Reserve-Platz. Lukas Baumann (16.) stürzte im ersten Lauf und konnte nicht mehr antreten. In Nagyhalasz (H) startete Richard Geyer anstelle des verletzten Michael Härtel. Der Sachse wurde Zehnter.

BUSCHBERGER NEUER DM-SPITZENREITER

Honda-Pilot Marc-Reiner Schmidt gewann beide Läufe beim vierten Supermoto-IDM-Lauf auf der Kartbahn in Schaaheim. Da der Meckenbeurer das erste DM-Rennen nicht bestritt, konnte er sich mit dem Doppelsieg nur auf Rang 5 (129 Punkte) der DM-Tabelle verbessern. Dem Österreicher Andreas Buschberger (Husqvarna) reichten zwei zweite Plätze (154 Punkte), um Jan Deitenbach (5./4., 147 Punkte) die Meisterschaftsführung zu entreißen. ■



MOTORRAD **PS**

www.idm.de



POWERED BY

**INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019**

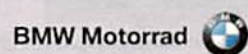


Lausitzring	17.-19.05.	Schleiz	26.-28.07.
Oschersleben	06.-09.06.	Most / CZ	09.-11.08.
Zolder / BE	21.-23.06.	Assen / NL	06.-08.09.
Nürburgring	19.-21.07.	Hockenheim	27.-29.09.

Rennklassen IDM Superbike 1000, IDM Supersport 600, IDM Supersport 300, ADAC-Junior Cup, DMSB Superstock 600 Cup, Sidecars, GSX R-1000 Cup, Twin Cup, BMW Motorrad BoxerCup

Günstige Tickets mit Fahrerlagerzugang Eintritt bis einschl. 17 Jahre frei, Freitag freier Eintritt für alle, Samstag 19 €, Sonntag 25 €, Wochenende 35 €

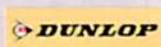
Stand: 07/19 · Änderungen vorbehalten · wolfscherner



Kawasaki



SUZUKI



**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



1986 Aston Martin V8 Volante, in Deutschland restauriert, € 179.300,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



435 Gran Coupé, 57000 km, 230 kW (313 PS), MwSt. Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 38.000,- € 82041 Oberhaching, Tel. 0049/157/75318755 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49697

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H



Z8 mit Gutachten, 2. Hand, schw.-beige, u-frei, Hardtop, deutsche Ausführung, 52500 km, von privat, VB € 198.000,-, Tel. 0171/3117184

Suche M1 Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzeuge. 0172/8339378 H

Cobra



Wiesmann MF5 Bi Turbo. Exklusiver geht's nicht mehr! Der schönste Roadster! Extrem schnelles hochwertiges Fahrzeug! 610 PS. Einmaliger Sammlerzustand! Sonderlackierung/Sonderleder. Abgabepreis 255.000,-. Kontakt: Tel. 07731/182078

Cobra



AC Cobra Lightweight, EZ 1995, 4942 ccm, V8, 230 PS/169 kW, 42000 km original, AKL Fgnr., 15" Halbrand, P.A.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. +49(0)8221/900069, info@classic-and-racecars.com H mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49492

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ferrari



1972 Ferrari 365 GTC/4, matching numbers, Classische zertifiziert € 279.900,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Jaguar

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

Lotus

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

Mercedes

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 0172/4217200, martin-spierling@t-online.de



SL 500 - Liebhaberzustand - Dt. Fahrzeug, 54900 km, 306 PS (Mopf 2), schwarz, Leder designo, Xenon, Navi, Bose-Soundsystem, Hardtop, Scheckheft, Originalzust., garantiert unfallfrei, VB 45.900,-. 80469 München, 0160/97475036 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49664

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

Mini

Leistungskit Z4 40iM (G29) ca. 324 kW/440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast alle BMW/Mini. www.wintertuning.de H

Porsche



996 Carrera, EZ 10/99, 131000 km, 300 PS, blau-met., HU 05/21, Leder, Klima, SH, Tiptronic, Navi, ATM, scheckheftgepflegt, VB 24.500,- € 72764 Reutlingen, Tel. 0170-6606485

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Boxster RS 60 Spyder, 99750 km, 223 kW (303 PS), grau, Klima, VB 36.000,- € 1. Hd., scheckheftgepflegt, nur Sommer, Garage, Zusatzausstattung: PCM, Xenon, Sound, Sitzhgz, Windschott. 82256 Fürstentfeldbruck, Tel. 0179/7873768

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49633

944 S2, Bj. 07/90, meteor-met., 62000 km, Japan-Re-Import, Zust. 2+, FP 30.000,- € Tel. 0173-9111321



964, Bj. 07/1990, 145000 km, 184 kW (250 PS), schwarz, 6 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, VB 64.900,- € 85737 Ismaning, Tel. 0170-4566693

mehr: motor-klassik.de Nr. 49579

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de

Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,
Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits,
Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke 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:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0

Leitung Geschäftsbereich Mobilität:

Tim Ramms

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 Schenkry, sschenkry@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,

Telefon: +49 (0)711 182 13 87

Herstellung: Rainer Jüttner (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



BMW-M1-Procar-Revival zum 40. Geburtstag: Mit modernen Reifen fuhren die Renner am Norisring schneller als damals

Im Zweifel immer gegen Ferrari?

Zum Duell Verstappen/Leclerc MSa 29/2019

Was ist in Charles Leclerc gefahren? Lässt sich von Max Verstappen zwei Runden vor Schluss in Führung liegend von der Strecke schubsen. Verstappen kann man nur mit seiner eigenen Härte in die Schranken weisen. Jetzt weiß er, dass Leclerc immer nachgibt. Gerade in so einer relativ langsamen Kurve muss er doch stärker dagegenhalten. Bei dem Tempo und den sicheren Kisten ist das Risiko doch überschaubar.

Roland Bußjäger, D-86438 Kissing

In der Formel 1 gab es immer strittige Entscheidungen, wenn ein Pilot einen anderen behindert oder ins Kiesbett befördert hat. Wenn es jetzt aber zur Tagesordnung wird, dass nach fast jedem Lauf ein ganzes Team aus technischen und sportlichen

Kommissaren entscheiden muss/darf, wer der Sieger ist, dann führt sich die Formel 1 ad absurdum. Sicher braucht ein Wettbewerb klare Regeln und diese müssen kontrolliert werden, aber wieso wird das so aufgebaut? Beim Fußball hat der Videobeweis auch nicht zu besseren Spielen geführt. Mein Vorschlag wäre: Es gibt einen von Fahrern und Teamchefs gewählten Chefkommisnar und einen Stellvertreter.

Jürgen Parstorfer, D-02906 Niesky

Absolut richtige Entscheidung der Rennkommissare. Wenn so etwas bestraft wird, dann ist Formel 1 kein Rennen mehr! Im Fall Vettel/Hamilton hätte man auch so entscheiden können.

Leo Heck, B-4750 Nidrum

Der Fall Verstappen war einfach Racing. In der Runde zuvor hat er zu viel Platz gelassen, dadurch ist Leclerc wieder vorbeigezogen.

Wenn er das die nächste Runde auch macht, kommt er nie vorbei. Also lässt er ihm keinen Platz mehr. Leclerc hätte nicht versuchen sollen, außen herum zu fahren. Seht Euch mal den Porsche Supercup an! Da ist auch oft kein Platz mehr und der Gegner reißt sich immer hinten ein, weil er weiß, dass ihm sonst die Straße ausgeht und er noch mehr Zeit verlieren würde.

Ed van Hoof, B-3620 Lanaken

In Zweifelsfall immer gegen Ferrari? Wenn der Verstappen-Sieg okay ist, dann gebt Vettel den Kanada-Sieg zurück!

Peter Braune, D-82399 Raisting

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

13. Juli: VLN 4: 50. Adenauer Rundstrecken-Trophy

27./28. Juli: Hauenstein Bergrennen

3. August: VLN 5: Rowe 6 Stunden Ruhr-Pokal-Rennen

Weitere Infos im Internet: www.dskeV.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 12. Juli

10.55	Formel 1 Silverstone, FP1 LIVE	Sky Sport 2*
14.55	Formel 1 Silverstone, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
17.25	DTM Norisring, Highlights	Sport 1
22.05	Formel E New York, Vorschau	Eurosport 1

Samstag, 13. Juli

11.55	Formel 1 Silverstone, FP3 LIVE	Sky Sport 2*
14.00	Formel 1 Silverstone, FP3 (Zus.)	RTL
14.45	Formel 1 Silverstone, Qualifying LIVE	RTL/ORF 1
14.55	Formel 1 Silverstone, Qualifying LIVE	SRF info
17.40	Formel E New York, 1. Qualifying LIVE	Eurosport 1
21.55	Formel E New York, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 14. Juli

01.00	NASCAR Cup Series, Kentucky LIVE	Motorvision TV*
11.00	Formel 1 Spielberg, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
ca. 12.00	Supercup Silverstone, Rennen LIVE	Sport 1/ES 1
14.00	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen LIVE	RTL/ORF 1
14.15	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 2*
14.30	F1 Silverstone, Vorber. & Rennen LIVE	SRF info
21.55	Formel E New York, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1

Dienstag, 16. Juli

23.00	Blancpain GT Zandvoort, Highlights	Eurosport 1
-------	------------------------------------	-------------

Motorrad

Samstag, 13. Juli

22.40	SBK-WM Laguna Seca, 1. Rennen LIVE	Servus TV
22.55	SBK-WM Laguna Seca, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1

Sonntag, 14. Juli

07.00	MX2-WM Palembang, 1. Lauf LIVE	Eurosport 2*
08.00	MXGP-WM Palembang, 1. Lauf LIVE	Eurosport 2*
10.00	MX2-WM Palembang, 2. Lauf LIVE	Eurosport 2*
11.00	MXGP-WM Palembang, 2. Lauf LIVE	Eurosport 2*
19.55	SBK-WM Monterey, Superpole Race LIVE	Eurosport 2*
22.55	SBK-WM Monterey, 2. Rennen LIVE	Eurosport 1
ca. 23.00	SBK-WM Laguna Seca, 1. Rennen LIVE	Servus TV

Montag, 15. Juli

ab 19.00	SBK-WM Laguna Seca, die Rennen (Wh.)	Eurosport 1
----------	--------------------------------------	-------------

Streams / Internet

Samstag, 13. Juli

08.15	Rallye Estland, WPI LIVE	dazn.de*
08.15	VLN 4. Lauf, Zeittraining & Rennen LIVE	vln.de
11.55	Rallye Estland, WP3 LIVE	dazn.de*
13.15	Rallye Estland, WP5 LIVE	dazn.de*
ca. 14.30	Blancpain GT Zandvoort, 1. Rennen LIVE www.blancpain-gt-series.com	
ca. 15.00	TCR Europe Spielberg, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
16.00	Rallye Estland, WP7 LIVE	dazn.de*

Sonntag, 14. Juli

07.00	Super Formula Fuji, Rennen LIVE	motorsport.tv
ca. 11.25	TCR Europe Spielberg, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 14.10	Blancpain GT Zandvoort, 2. Rennen LIVE www.blancpain-gt-series.com	
ca. 20.55	IndyCar Series Toronto, Rennen LIVE	dazn.de*

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1 – GP England: Schlagen die Silberpfeile in Silverstone zurück?



Superbike-WM in Laguna Seca: Rea reist als Tabellenführer nach Kalifornien

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

12.–14.07.	Rallye-WM, Estland (Promo-Event)	EST
13.07.	VLN Langstrecke Nürburgring, 4. Lauf	D
13.07.	NASCAR Cup Series, Sparta/Kentucky	USA
13./14.07.	Formel E, New York (2 Rennen)	USA
13./14.07.	Blancpain GT Challenge (Sprint), Zandvoort	NL
13./14.07.	TCR Europe, Spielberg (mit GT Open)	A
13./14.07.	NASCAR Euroserie, Venray	NL
14.07.	Formel 1, Silverstone (+F2/F3/Supercup)	GB
14.07.	IndyCar Series, Toronto/Ontario	CDN
14.07.	Super Formula, Fuji	J

Motorrad

12.07.	Speedway-Bundesliga, Wittstock	D
12./13.07.	Speedw.-U21-Team-WM, Finale Manchester	GB
13.07.	Speedway-EM, Finale 1 Güstrow	D
13./14.07.	Superbike-WM, Laguna Seca/Kalifornien	USA
13./14.07.	Trial-WM, Gouveia	P
14.07.	Motocross-WM, Semarang	RI
14.07.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Aragón	E
14.07.	Supermoto-DM, Oschersleben	D
14.07.	Speedway-DM, Abensberg	D

TICKETS UNTER: 0180 5311210** ODER WWW.AVD-OGP.DE

RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 09.-11.08.2019



47. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise
Über 20 hochkarätige Läufe inkl. FIA Masters F1
Offenes Fahrerlager + freier Eintritt für Kinder und Jugendliche*
AvD-OGP-Event-App by Fuelish (www.avd-ogp-app.de)

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub
von Deutschland

*Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen. ** (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)