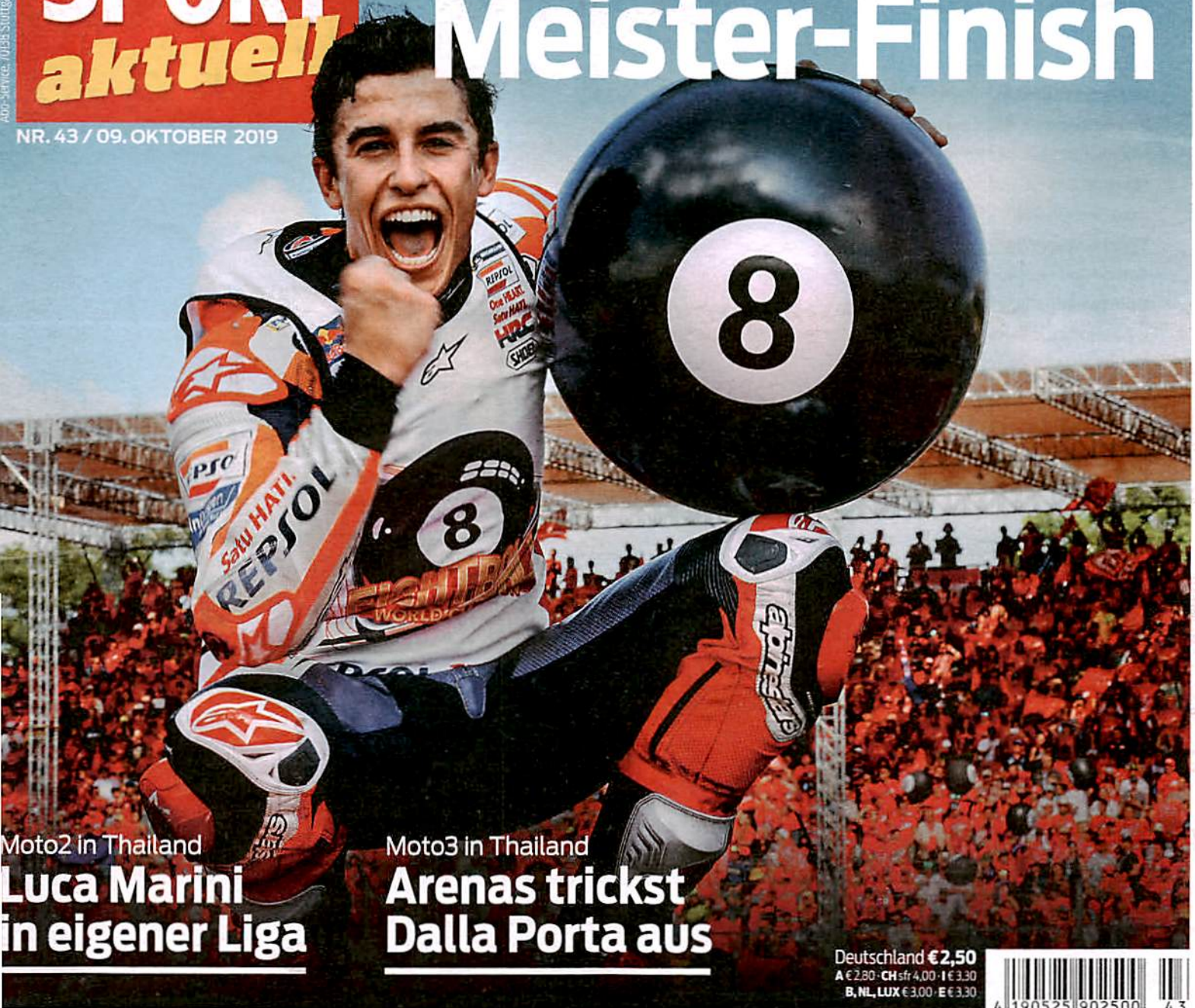


**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

Rennsieg und WM-Titel in Buriram

# Márquez mit Meister-Finish

NR. 43 / 09. OKTOBER 2019



Moto2 in Thailand  
**Luca Marini  
in eigener Liga**

Moto3 in Thailand  
**Arenas trickst  
Dalla Porta aus**

Deutschland €2,50

A €2,80 · CH sfr 4,00 · I €3,30

B, NL, LUX €3,00 · E €3,30



WRC-WM in Wales  
**Evans hält Neuville  
und Ogier in Schach**



Sportwagen-WM in Fuji  
**Toyota feiert den  
nächsten Doppelsieg**



DTM-Finale in Hockenheim  
**Japaner ohne Chance  
gegen Audi & BMW**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Wie Löwe Verstappen Druck auf die Bullen macht S. 4
- Formel 1** Renault-Pilot Daniel Ricciardo im großen Interview S. 6
- Formelsport** F1-Kolumne und Nachrichten aus der Szene S. 8
- Historie** Das Fast-Weltmeister-Auto Renault RE40 S. 10
- Sportwagen-WM** Toyota und Aston feiern in Fuji S. 12
- Sportwagen** Rückblick ADAC GT4 und aktuelle News S. 16
- Rallye-WM** Tänak nach Wales-Sieg auf Kurs zum Titel S. 18
- Rallye-WM** WRC2 Wales und weitere WM-Hintergründe S. 22
- Rallye** DRM: Kreim gewinnt Regenschlacht im Erzgebirge S. 25
- DTM** Japaner mit schwerem Stand beim DTM-Gastspiel S. 26
- Tourenwagen** Cupra-Quartett gewinnt TCR Spa 500 S. 30
- Truckracing** EM-Titel von Hahn durch Trauer überschattet S. 31
- Tourenwagen** Aktuelle News aus TCR, NASCAR und Co. S. 32
- Historie** Vor 25 Jahren: Letzter Mustang-Auftritt in der DTM S. 34

## Motorrad:

- MotoGP** Márquez sichert sich in Thailand den achten Titel S. 36
- Motorrad-WM** Luca Marini dominiert Rennen in der Moto2 S. 40
- Motorrad-WM** Arenas gewinnt Moto3-Lauf in Buriram S. 42
- IDM** Die große Nachlese zur abgelaufenen Rennsaison S. 44
- Straßensport** Interview J. Rea und aktuelle Hintergründe S. 46
- Offroad** WESS, Cross-Country-WM und weitere News S. 48

## Leserservice:

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



**22** Rallye Großbritannien – WRC PRO:  
In der zweiten Liga steht der Meister fest



**06** F1-Interview mit Daniel Ricciardo:  
Wie groß ist der Frust bei Renault?



**48** World Enduro Super Series in Solsona:  
Heimsieg beim spanischen Cross-Country-Ritt

# Editorial

Drei Jahre lang beharrte die Sportwagen-WM darauf, ihre eigene Topklasse neu zu erfinden. Jetzt greift sie zum rettenden DPI-Strohalm.

Das neue Szenario, das erst beim WM-Lauf in Fuji allmählich bekannt wurde, aber an dem die WM-Macher seit Wochen arbeiten, schien noch vor Kurzem völlig undenkbar: Die Sportwagen-WM macht aus der Not eine Tugend und damit gemeinsame Sache mit den Amerikanern und will den Zutritt von DPI-Fahrzeugen erlauben, um das Interesse an ihrer Hypercar-Topklasse zu entfachen. Einen solchen dramatischen Richtungswandel hätte den sturköpfigen Franzosen wohl niemand zugetraut.

Denn erstens galt die DPI-Klasse den Franzosen als ein Konstrukt, das sie selber nicht erfunden haben und das obendrein auch noch gegen ihren Willen umgesetzt wurde. Die DPI-Autos basieren ja auf den LMP2-Wagen, wo ACO und FIA das letzte Sagen haben. Die schämliche Zweckentfremdung der LMP2-Plattform durch die Amis war vielen bei ACO und WEC ein Dorn im Auge. Zweitens stand einer Richtungsänderung bisher die royale Selbsteinschätzung der WM-Macher im Weg. Der Duktus: Die Sportwagen-WM ist sensationell, die neue Topklasse ist super und alles wird gut.

Selbsterkenntnis ist bekanntlich der erste Weg zur Besserung. ACO und WEC haben eine Bestandsaufnahme gemacht und dabei offenbar wirklich die Hosen heruntergelassen. Der Befund war ernüchternd: Außer Toyota ist in der neuen Topklasse, die im September 2020 in Silverstone ihr Debüt geben soll, offenbar

gar nichts fix. Hinter dem Aston-Martin-Einstieg gibt es berechtigte Fragezeichen. Ein No-Deal-Brexit könnte die Briten in Bedrängnis bringen, das Valkyrie-Straßenauto ist massiv verspätet, die involvierten Parteien – Red Bull, Prodrive, Aston Martin, Multimatic und F Motorsport – zerreiben sich in Machtkämpfen.

Die WM hat für 2020 also bestenfalls anderthalb Hersteller – und sie brauchen mindestens drei, um nach Jahren des Lavierens wieder durchschnaufen zu können und den Verfall der WEC zu stoppen. Denn die Öffnung des Hypercar-Reglements für Straßenausos hat außer Aston Martin keine neuen Spielgefährten angelockt.

Doch wenn man mit einem Powertrain und einem verzahnten Chassisreglement Synergien nutzen könnte, um für kleines Geld mit der gleichen Technik in der IMSA-Serie, der Sportwagen-WM und in Le Mans zu fahren, ändert sich schlagartig alles. Bei Porsche, Ferrari, McLaren und Ford käme es sofort zu einer Neubewertung. Und wenn nur zwei zubeißen sollten, wäre das schon die halbe Miete. Zwar könnten die genannten Hersteller nicht sofort einsteigen, aber im Laufe der kommenden Jahre. Und das könnte die WM vor dem drohenden Untergang retten.

Marcus Schurig  
Redakteur



30 TCR 500-Runden-Rennen in Spa:  
Tourenwagen-Action in den Ardennen

## MSa-Paddock



### FRÖHLICHE GESICHTER

Der Sport mag in Fuji eher mau gewesen sein, aber Japan zaubert immer ein Lächeln ins Gesicht, so wie bei MSA-Redakteur Schurig und seinem französischen Kollegen und Sitznachbarn Thibaut Villemant von Autohebdo.



### EXOTISCHER SHUTTLE-SERVICE

Über 225 000 Zuschauer über das Wochenende, da mussten alle Parkräume des Chang International Circuit genutzt werden. MSA-Reporter Imre Paulovits konnte noch neben dem Paddock parken, wer später kam, wurde von weiter weg mit offenen Lastwagen zum Fahrerlager gefahren.



### FORMEL 1 TRIFFT DTM

Zwischen den GP von Russland und Japan verirrte sich unser F1-Guru Michael Schmidt (M.) auf Einladung von Gerhard Berger zum DTM-Finale nach Hockenheim. Im Media Center besuchte er die Redaktionskollegen Michael Bräutigam und Claus Mühlberger.



# Nervöse Bullen, brüllender Löwe

Red Bull ist aktuell nur noch die dritte Kraft in der Formel 1. Im Verstappen-Lager wird man langsam unruhig. Im Saisonendspurt muss ein Aufwärtstrend zu erkennen sein.

Von: **Elmar Brümmer**

**S**pielberg, Hockenheim – sind die Siege von Red Bull wirklich schon so lange her? Bleibt nach dem steilen Sommerhoch nun die tiefe Herbstdepression? Das fragen sich natürlich nicht nur Max Verstappen und Christian Horner, sondern auch die Fans in Honda-

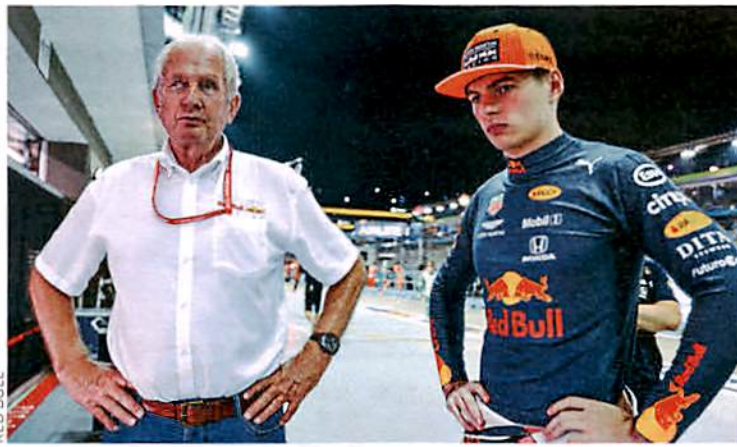
Land: Der Große Preis von Japan ist das erste Heimspiel für die Partnerschaft und soll die Wende bringen.

Momentan ist die österreichisch-britisch-fernöstliche Beziehung dritte Kraft. Wieder. Wieder nur. Und nach der Erlösung von Renault taucht eine weitere Frage auf, vorerst noch unter vorgehaltener Hand, weil man sich ja Zeit geben will – wobei Geduld in Milton Keynes und Fuschl am See nicht unbedingt zu den größten Stärken gehört: Kann man mit Honda überhaupt Weltmeister werden? Die Weichen dazu werden jetzt gestellt, sich in Diskussionen über ein zu konservatives aerodynamisches Reglement für die Zukunft zu

verbeißen, ist nicht zielführend. Zumal mit McLarens Bindung an Mercedes für die neue Dekade ein weiterer großer Gegner am Horizont auftaucht. Red Bull steht unter Beweisdruck, nicht nur an diesem Wochenende. Immer nur nah dran zu sein, das kann nicht das Ziel sein. Schon gar nicht das von Max Verstappen.

Der RB 15 verhält sich auch nicht anders als der SF 90 H von Ferrari, beide Autos sind extrem schwierig zu fahren. Wie bei den Roten kommt auch bei den Blauen nur einer der beiden Piloten richtig mit seinem Dienstwagen zurecht. Alex Albon kämpft ein wenig mit dem Vettel-Schicksal, allerdings befindet er sich ja auch noch in der Einarbeitungs-

phase – aber Pierre Gasly ist an diesen Autotücken schon verzweifelt. Albon ist bereit, sich hochzukämpfen, da ist viel Wille und einiges Talent, für den britischen Thailänder geht es schließlich auch um eine Jobgarantie für 2020. Auch er spürt, dass jetzt der Konter kommen muss, nachdem Ferraris neue Stärke die kurzfristige Red-Bull-Überlegenheit zunichte gemacht hat. Charles Leclerc der Mann der Stunde ist und nicht mehr Max Verstappen. Am generellen Potenzial des Autos liegt es nicht, das ist sehr wohl da. Aber es ist extrem schwer, es optimal abzustimmen, das zur Verfügung stehende Fenster ist extrem klein. Wird nur ein Parameter nicht



Geduld bitte: Wie lange kann Red Bull Verstappen noch vertrösten?



Duell der Zukunft: Die Fans warten auf den Schlagabtausch mit Leclerc



Zweite Geige: Alex Albon kann Verstappen noch nicht herausfordern

Der Löwe auf dem Helm ist das Markenzeichen von Max Verstappen. Wann brüllt er endlich wieder?

genau getroffen, gerät das ganze Gebilde leicht aus der Balance. Und wie das so ist mit einem nervösen Rennwagen – die Nervosität greift auf alle Beteiligten über.

Der jüngste Rückfall war eine Aneinanderreihung kleiner sportlicher, technischer, persönlicher Schwächen. Und die bewusste Inkaufnahme von Startplatzstrafen, um den Rest der Saison ohne Motorenprobleme bestreiten zu können. Honda hat die Antriebspezifikation 4 geliefert, die noch mal ein Stück mehr in Richtung Ferraris Super-Power zielt, die letzten High-Speed-Messungen von Sotschi waren schon ganz vielversprechend. Aber auf der Geraden lässt sich das PS-Wunder

aus Maranello in diesem Jahr nicht mehr egalieren, und diese Kraft nehmen die Roten dann immer besser mit in die Kurven, die bislang Mercedes- und eben Red-Bull-Territorium waren. Trotzdem will, kann und muss Red Bull Honda in Suzuka mal wieder richtig die Hörner zeigen.

### Mehr Power fürs Heimspiel

Dazu beitragen soll der neue Sprit von Esso, der gut sein sollte für ein paar Extra-PS, die den Nachteil gegenüber Mercedes in den S-Kurven und gegen Ferrari auf den Geraden lindern sollen. Mit ein bisschen mehr Power und ein großes bisschen mehr Glück lässt sich sogar von einem Sieg träumen. Damit dürfte dann

wohl auch klar sein, dass Honda über 2020 Partner von Red Bull und Toro Rosso bleibt, was beiderseits nur Formsache sein dürfte: Red Bull hat keine andere Wahl, da Ferrari und Mercedes ihre Leihmotoren nicht an den größten Rivalen vergeben werden – und Honda investiert mehr als alle anderen Hersteller in die Aufholjagd. Die Schmach mit McLaren kann nur durch Erfolge mit Red Bull getilgt werden. Die Frage der Ehre war in Asien schon immer der stärkste aller Antriebe.

Der wird auch dringend gebraucht, denn Rennfahrer papa Jos Verstappen zeigte sich in einer niederländischen TV-Show nach den jüngsten Frustrationen

auf der Rennstrecke „besorgt“ über den mangelnden Fortschritt bei Red Bull: „Wir hatten erwartet, dass in diesem Jahr die Lücke nach oben geschlossen wird. Aber danach sieht es momentan nicht aus.“ Seine Besorgnis gilt nicht nur rückwirkend. Vielmehr befürchtet der Ex-Rennfahrer, dass Red Bull momentan immer noch zu sehr mit dem aktuellen Defizit beschäftigt ist und daher noch nicht entsprechend weit in der Neuentwicklung für 2020 ist: „Da muss sich einiges ändern, wenn wir im nächsten Jahr um den Titel kämpfen wollen.“ Das sorgt auch bei seinem Sohnmann für Frustrationen: „Er gibt alles, aber mehr, als sich auf das Team zu verlassen, kann er im Moment nicht tun. Hier fehlt es ein bisschen am Auto, da ein bisschen am Motor. Ich kann ihm das ansehen, wenn er nach dem Rennen aus dem Cockpit steigt.“ Papa Verstappens Verweis darauf, dass man jetzt ein paar Jahre bei Red Bull sei, aber die Versprechen auf einen Kampf um den Titel bislang nicht eingelöst werden konnten, klingt mindestens genervt: „Gib’ ihm ein gutes Auto, und er fährt um die Weltmeisterschaft mit.“ Vielleicht ist es aber auch schon eine kleine Drohung. Die Karten für die Zeit nach 2020 werden schon jetzt gemischt.

Der Sohn hat sein Temperament noch gut im Griff, obwohl er über die sozialen Medien stets die Parole ausgibt, den Löwen von der Leine zu lassen. Das Wappentier seines Heimatlandes steht auch für den Kampf mit dem ebenso talentierten Rivalen Charles Leclerc um Platz 5 in dieser Weltmeisterschaft und die künftige Vorherrschaft in der Königsklasse. Es ist das Duell, auf das alle gewartet haben. Und wenn es aufgeschoben werden oder gar ausfallen sollte, dann werden die Rennställe dafür verantwortlich gemacht. „Löwen sind sehr beeindruckende Tiere“, sagt Verstappen, der sich ausgiebig mit der Spezies beschäftigt hat, „er steht nicht nur für Kraft, sondern auch dafür, die anderen zu dominieren.“ Das weit aufgerissene Maul des Tieres, dass Verstappen auf den oberen Teil seines Helmes hat malen lassen, zeugt vom maßlosen Hunger, den er verspürt. Drei Pünktchen Rückstand auf Charles Leclerc und WM-Rang 3, was ist das schon? Auf sie mit Gebrüll! ■



Daniel Ricciardo wagte vor der Saison den Wechsel von Red Bull zu Renault, von einem Spitzen- in ein Mittelfeldteam. Im Interview spricht der Australier über Erwartungshaltung und Mentalität.

Von: **Andreas Haupt**

**Daniel, Sie haben in 16 Rennen nur fünf Mal gepunktet. Haben Sie damit gerechnet?**  
Nein, das ist unmöglich. Ich habe viel öfters gepunktet. Warte mal.

**Wenn ich mich nicht verschaut habe, war es nur fünf Mal.**

Shanghai, Monaco, Kanada – verdammt – Silverstone, Italien, wow, tatsächlich, wenn man es so sieht... ich hätte tatsächlich gedacht, etwas besser dazustehen. Aber ich sehe es eher so, dass die letzte Saison richtig frustrierend war.

**In welcher Hinsicht?**

Ich hatte zwei der ersten sechs Rennen gewonnen, dazu endlich auch in Monaco. Danach gab es leider keinen Sieg mehr, nicht einmal ein Podest. Ich hatte viel höhere Erwartungen. Dieses Jahr wusste ich nicht, was ich erwarten sollte. Ich wusste nicht, wo das Team genau steht. Ich wusste, dass es Sachen geben wird, die ich persönlich lernen muss. Die ich anders machen muss. Ich habe es in diesem Jahr nie zugelassen, frustriert zu sein.



## Daniel Ricciardo

**Geburtstag:** 01.07.1989  
**Geburtsort:** Perth  
**Herkunftsland:** Australien

### KARRIERE

ab 2005: versch. Formel-Serien  
2009–2011: Form. Renault 3.5  
2011 (ab Silverstone): HRT  
2012–2013: Toro Rosso  
2014–2018: Red Bull  
2019: Renault

**Hobbys**  
Radfahren, Tennis, Motocross

# „Renault trägt auch Risiko, ich schulde ihnen etwas“

## Wie haben Sie das geschafft?

Ich wusste, dass wir nicht auf dem Niveau von Red Bull sein werden. Ich habe das mental beiseitegeschoben. Klar waren manche Rennen kein Spaß. Zum Beispiel Österreich, als ich die meiste Zeit auf Platz 14 lag. Aber das musst du abhaken. Ich habe die Einstellung: Wenn wir ein schlechtes Rennen haben, müssen wir es beim nächsten Mal einfach besser machen. Renault hat mich geholt, um besser zu werden. Also muss ich diese Einstellung vorleben. Meine Gedanken waren nie negativ, nach dem Motto: Das funktioniert hier nie.

## Wäre die Antwort vor Monza anders ausgefallen, als Sie Vierter wurden?

Nein. Klar bist du als Rennfahrer auch mal frustriert. Aber selbst nach der Qualifikation in Budapest hat dieses Gefühl nicht dominiert. Natürlich war ich ein bisschen verärgert mit dem Team. Aber auch über mich selbst. Das fiel mir erst schwer zuzugeben. Ich bin schlauer und besser, als was ich da fabriziert hatte. Zu keinem Zeitpunkt in diesem Jahr habe ich die Hoffnung verloren oder gedacht, dass war eine schlechte Entscheidung. Ich habe meine Entscheidung nie angezweifelt.

## Wenn Sie den Ricciardo bei Red Bull mit dem bei Renault vergleichen. Sind Sie jetzt ein besserer Fahrer? Sehen wir den besten Ricciardo?

Ich hatte ein paar gute Momente über die Jahre. Aber ich habe dieses Jahr viel gelernt. Von Nico als meinem Teamkollegen. Aber auch einfach, weil ich mit anderen Ingenieuren zusammenarbeite, ein schlechteres Auto fahre. Speziell zu Saisonbeginn hatte ich Probleme auf der Bremse. Das war bei Red Bull eigentlich eine meiner großen Stärken. Es war schwer, diese Pille zu schlucken. Sobald ich einen Überholversuch startete, blockierten die Räder. Es fehlte mir das Selbstvertrauen. Verdammte, hat es mir der Red Bull so einfach gemacht und mich besser aussehen lassen, als

ich bin? Ich habe mich gegen diesen Gedanken gewehrt. Ich musste es einfach besser machen.

## Wie?

Indem ich hart mit den Ingenieuren arbeitete. Vor allem mit der Abteilung für Fahrzeugdynamik, um ein besseres Verständnis über das Verhalten des Autos aufzubauen – und dadurch das Gefühl zu verbessern. Also: Ich habe mich fahrerisch weiterent-

„Bei Red Bull strahlten die Mitarbeiter Übermut aus.

Als ich zu Renault kam, gab es dieses Selbstvertrauen nicht. Ich muss sie dazu bringen.“

Daniel Ricciardo

wickelt. Ich habe mehr Arbeitsstunden als jemals zuvor investiert, um mich a) ins Team zu integrieren und b) das Auto weiterzubringen, auf ein höheres Level zu heben. Ich bin richtig motiviert. Ich fühle, dass ich viel gelernt habe und sehr gut fahre.

## Was haben Sie ins Team eingebracht?

Als ich das erste Mal auf das Team traf, haben sie mir zugejubelt. Das war überwältigend. Ich will mich jetzt nicht in ein besonderes Licht rücken, aber die Begeisterung war nach meiner Ankunft groß. Das allein war für mich ein überragendes Gefühl und gleichzeitig Ansporn und Verantwortung. Aus irgendeinem Grund sind die Jungs überglücklich, mich bei sich zu haben. Offensichtlich denken sie, ich bin ziemlich gut. Ich fühle, dass ich ihnen wirklich etwas schulde. Klar ist der Wechsel für mich ein Risiko. Andererseits ist es auch für Renault ein Risiko gewesen, mich zu verpflichten. Sie investieren in mich. Es liegt also nicht nur an ihnen, mir ein

gutes Auto zu bauen. Es ist auch andersherum. Ich muss etwas zurückzahlen. Ich muss mit meiner positiven Art den Teamgeist hochhalten, besonders, wenn es mal nicht so läuft.

## Wie wichtig ist das Thema mentale Stärke?

Ich kann Renault technische Ratschläge geben, wo sie am Auto arbeiten müssen. Zum Beispiel: Hier war der Red Bull stark oder vergisst mal diesen Bereich, lasst uns lieber dort am Auto arbeiten. Ich muss das Team führen. Auch die mentale Seite ist sehr wichtig. Als ich zu Red Bull stieß, wurde mir sofort bewusst, dass die vier Mal den Titel gewonnen hatten. Die Mitarbeiter strahlten eine Art Übermut aus. Sie waren voller Selbstvertrauen. Als ich zu Renault kam, gab es diese Einstellung nicht. Ich muss sie aufrichten. Ich muss sie dazu bringen, an sich selbst und ihre Fähigkeiten zu glauben. Wenn ich daran glaube, werden sie es auch irgendwann tun. Es herrschte so etwas wie Schüchternheit. Ich hatte den Eindruck: Wenn einer eine Idee hatte, ist er nicht direkt aufgestanden und hat sich erklärt, sondern ist eher sitzen geblieben. Bei Red Bull war das anders. Entscheidungsfreudiger, überzeugter von sich selbst.

## Inzwischen hat es sich gewandelt?

Wir wussten am Anfang des Jahres, dass wir im Mittelfeld sind. Dann kommt Kanada, wo wir uns

als Vierter qualifizieren. Klar waren wir erfreut darüber. Aber man konnte sehen: Hier sind jetzt selbstbewusste Leute am Werk. Sie sind nicht durchgedreht und haben sich gesagt: Schmeißen wir heute Abend eine Party. Das Gegenteil: Sie haben sich gesagt, hier gehören wir hin, nach oben.

## Wie sind Ihre Erwartungen für 2020?

Ich habe für zwei Jahre unterschrieben. Mir war klar: Das Projekt braucht Zeit. Aber nächstes Jahr muss mehr kommen. Da dürfen wir keine Rennen haben, wo wir auf Platz 12 oder 14 herumfahren. Wir müssen konstant oben sein und die Lücke zu den Top-Teams verringern. Wenn wir das bis zum dritten oder vierten Rennen nicht schaffen, werde ich sicher nicht durchdrehen. Wir müssen zulegen, und ich glaube daran. Wir hatten unsere Lichtblitze. Wir wissen, dass wir alle Zutaten haben, ein besseres Auto zu bauen. Ich bete nicht, sondern weiß, dass wir es packen können.

## Braucht es eine ganz andere Fahrzeugphilosophie?

Wir brauchen sicher etwas Großes. Einfache Verbesserungen am aktuellen Auto werden wohl nicht ausreichen. Sie können also ein anderes Auto mit einer anderen Philosophie erwarten. Das mag riskoreicher sein. Aber wenn wir nichts riskieren, werden wir uns nur wenig verbessern. Das reicht nicht aus. ■



Fünf Mal Punkte, fünf Ausfälle – die Ricciardo-Saisonbilanz ist durchwachsen

# Alpha-Beta in der Formel 1



Sauber und Force India wurden im letzten Winter umbenannt. 2020 müssen sich die Fans wohl schon wieder an einen neuen Namen gewöhnen. Bis irgendwann keiner mehr durchblickt.

Von: **Elmar Brümmer**

**W**ow, schon wieder ein neuer Formel-1-Rennstall! Endlich, die Königsklasse wächst also doch schneller als der Schnauzer von Chase Carey. Schnell mal nachzählen ... oooch, sind ja immer noch bloß zehn. Und trotzdem hat der Satz seine Richtigkeit.

Denn das Team Toro Rosso, besser bekannt als Talentschuppen von Red Bull, will künftig unter neuem Namen an den Start gehen: Alpha Tauri. So heißt gar nicht zufällig eine Bekleidungsline aus dem Getränkekonzern. Die anderen Rennställe und die Funktionäre müssen noch zustimmen, ob der Rennstall, mit dem Sebastian Vettel seinen ersten Sieg feierte, tatsächlich in Zukunft unter dem Tarnnamen antreten darf. Da geht es weniger um Buchstaben, sondern mehr um Zahlen. Nach der Logik: Ein neuer Name darf keine Gewinnausschüttungen aus dem alten Rennjahr mehr bekommen.

Was für die Betriebswirte lebenswichtig ist, kann den Fans herzlich egal sein. Die gucken mehr auf die Namen. Wer erinnert sich noch an British American Racing, den verrauchten Lebensraum von Jacques Villeneuve und seinem Manager Craig Pollock? Ein Fantasiegebilde, bezahlt von einem Tabakkonzern, der das Traditionsteam von Ken Tyrrell aufkaufte. (Ironie des Schicksals, dass daraus der Mercedes-Werksrennstall von heute geworden ist.)

Traditionalisten kommen aber gerade in letzter Zeit wieder reichlich durcheinander. Seit diesem Jahr heißt der Sauber-Rennstall ganz offiziell Alfa Romeo Racing, auch wenn er eigentlich von Schweden finanziert wird und im

Zürcher Oberland seinen Sitz hat. Wer es ehrlich meint, sagt weiter „Sauber“ oder als Schweizer „Subrrr“. Zumal die Holding weiterhin als Sauber-Group firmiert. Aber Alfa ist plakativer, das wollen die Marketingstrategen so, und prinzipiell ist es für die eidgenössische Truppe auch gut gelaufen so. Merke: Man kann den Namen wechseln, aber nicht die DNA.

**SAUBER HEISST NUN ALFA ROMEO. AUS FORCE INDIA WURDE RACING POINT. MAN KANN NAMEN WECHSELN, ABER NICHT DIE DNA.**

Apropos Identität. Diejenigen in Silverstone, die noch Eddie Jordan als Chef der Rennfabrik erlebt haben, werden sich nichts draus machen, dass sie nun unter dem eher nach Tuning-Zulieferer klingenden Namen „Racing Point“ arbeiten müssen. Die Millionen von Lawrence Stroll, der einen geeigneten Ausbildungsbetrieb

für Sohnmann Lance möchte, sichert den britischen Racern das Auskommen und die Perspektive. So hatte das mit Vijay Mallya auch mal angefangen, bis dessen Traum von Force India mit dessen privatem und finanziellem Abstieg ausgeträumt war. In diesem Fall ist die Umgewöhnung noch schwieriger, denn die Rennwagen fahren weiter in dem nicht gerade unauffälligen Rosa eines Sponsors. Selbst den anderen Piloten rutscht manchmal ein „Force I ...“ raus, wenn sie Szenen beschreiben, in denen es um Sergio Pérez geht.

## Alte Teams, neue Namen

Vergangene Woche erschreckten Meldungen, dass der Nachwuchsennstall Campos aus Spanien den Aufstieg in die Königsklasse wagen will. Mit Pascal Wehrlein soll sogar schon ein Fahrer feststehen, man befinde sich in Gesprächen mit Liberty Media, dem Besitzer der F1-Rechte. Dort wurde postwendend dementiert. Auch zur asiatischen Bewerbung von Panthera gibt es nicht wirklich etwas Offizielles. Die treibenden Kräfte hinter dem spanischen Neustart sind jene, die vor Jahren schon

Hispania Racing an den Start und dann schnell wieder in die Garage gebracht hatten. Das Renngeschäft wurde von den Männern des deutschen Holzer-Teams bestritten. Damit war die Verwirrung komplett, für manche war es einfach nur ein Etikettenschwindel.

Mit Namen macht man keine Witze. Da loben wir uns Gene Haas, der seinem US-Rennstall schlicht und einfach seinen Nachnamen gegeben hat, auch wenn das gar nicht zur amerikanischen Showbusiness-Mentalität zu passen scheint. Vielleicht auch gerade deshalb. Nichts gegen tolle Fantasiebezeichnungen, die Grand-Prix-Geschichte ist voll davon: von Veritas über Trojan bis Apollon.

Noch sind die Träume möglicher brandneuer Teams lediglich Beta-Versionen. Vermutlich schon bald dürfen wir uns aber auf Zungenbrecher freuen, wenn Alfa Romeo Alpha Tauri überholt ... ■

## RETURN TO SENDER

Thema: „Alte Teams – neue Namen“

Was halten Sie von den ständigen Umbenennungen in der Formel 1? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Toro Rosso ging 2005 aus dem Minardi-Team hervor. 2020 steht in Faenza wohl die nächste Namensänderung an

Indycar

# Test mit Schutzscheibe

Die IndyCar-Serie hat zum ersten Mal den neuen Cockpit-Schutz namens Aeroscreen getestet. Auf dem Indianapolis Motor Speedway spulten Will Power und Scott Dixon etwa 1000 Kilometer ab.

Von: **Philipp Körner**

Der Halo mit Glasverkleidung wurde in Zusammenarbeit mit Red Bull Advanced Technologies entwickelt. Aufgrund einiger schwerer Unfälle in den letzten Jahren hatten die IndyCar-Verantwortlichen explizit nach einer Lösung gesucht, die große und kleine Trümmerteile von den Fahrern fernhält. Beim ersten Test standen Themen wie Sichtbehinderung und mögliche

Reflexionen der Polycarbonat-Scheibe im Vordergrund. Außerdem wurden die Piloten über die veränderte Kühlung befragt.

Scott Dixon äußerte sich anschließend positiv: „Auf dem Helm lastet tatsächlich viel weniger Druck, und hinsichtlich der Sicht gab es keine Probleme.“ Bevor der Schutz kommende Sai-

son im Wettbewerb debütieren darf, stehen noch einige weitere Probeläufe im Barber Motorsports Park, auf dem Richmond Raceway und dem Flugplatzkurs in Sebring an. Letzterer soll Stadtstrecken simulieren. Die Auslieferung der Aeroscreens an die Teams soll noch vor Weihnachten beginnen. ■



Auto mit Aeroscreen: An diesen Look müssen sich die Indy-Fans gewöhnen

Formel 1

# Ersatz für Sotschi?

Der GP Russland hat einen Vertrag bis 2025. Doch es ist nicht sicher, ob Sotschi Austragungsort bleibt. Bei St. Petersburg gibt es eine fertige Strecke, die nur etwas verlängert werden müsste.

Von: **Michael Schmidt**

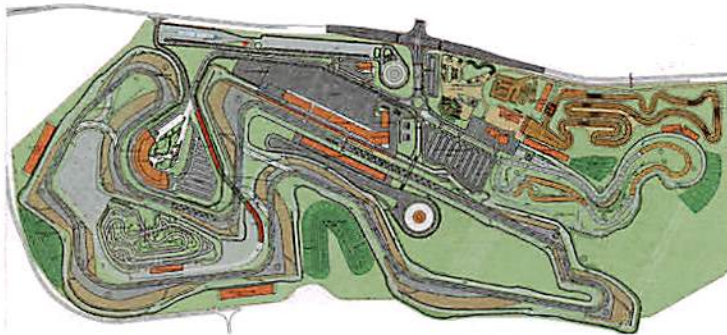
Diese Entscheidung trifft weder die FIA noch das Formel-1-Management. In Russland werden solche Fragen unbürokratisch gelöst. Wladimir Putin bestimmt, wo der GP Russland nach 2020 stattfinden soll. Auf dem Gelände der Rennstrecke von Sotschi könnte ein zusätzliches Stadion entstehen, was auch Einfluss auf das Autodrom hätte. St. Petersburg ist aus Europa einfacher zu erreichen. Dieses Jahr haben die Zuschauerzahlen in Sotschi geschwächt.

Ein Ersatz wäre schon da. Er heißt Igora Drive und liegt 54 Ki-

lometer nördlich von St. Petersburg. Der von Hermann Tilke konzipierte und gerade fertiggestellte Kurs ist 4,086 Kilometer lang, hat 14 Kurven und führt über hügeliges Gelände. Die größte Steigung misst 12 Prozent, das stärkste Gefälle 8 Prozent. Die für rund 190 Millionen Dollar gebaute Strecke wurde für GT- und Tourenwagenrennen abgenommen.

Für die Formel 1 müsste die Strecke laut Tilke noch etwas umgebaut werden. Der Aachener Rennstrecken-Konstrukteur führ-

te in Sotschi bereits Gespräche. „Ein Problem ist die Zielgerade, die nur 750 Meter lang ist. Für die Formel 1 bräuchte man zum Überholen eine längere Gerade“, erklärt Tilke. Platz wäre noch da, allerdings beschränkt. Wie auf der Layout-Skizze zu erkennen ist, befindet sich unterhalb der Kartstrecke noch freie Fläche. Es gibt aber auch eine Kaufoption für benachbartes Land. Ein Stadrennen mitten in St. Petersburg ist wegen der hohen Kosten eher unwahrscheinlich. ■



Rast der Grand-Prix-Zirkus bald über die neue Strecke in St. Petersburg?

## NACHRICHTEN

### NEUE REIFEN FÜR 2020

Trotz Störfeuern der Mercedes-Kundenteams gibt es 2020 neue Reifenkonstruktionen. Sie sollen das Arbeitsfenster von 30 auf 40 Grad erweitern. Der von Pirelli geforderte Zusatztest fand am 7. und 8. Oktober in Barcelona statt. Anwesend waren Ferrari (Sebastian Vettel), Mercedes (Esteban Ocon) und Red Bull (Alexander Albon). Beim GP USA erhalten alle Teams im Freitagstraining je zwei Garnituren der 2020er-Reifen.

### DEBÜT VON YAMAMOTO

Naoki Yamamoto wird beim GP Japan im ersten Training sein Formel-1-Debüt im Toro Rosso geben. Der 31-jährige Japaner fährt in der Super Formula und der Super GT für Honda. Yamamoto ersetzt Pierre Gasly.

### KUBICA-NACHSPIEL

Der polnische Kubica-Sponsor Orlen hat Williams um eine Erklärung dafür gebeten, warum der Pilot in Sotschi aus dem Rennen genommen wurde. Im Raum steht die Frage, ob der Rennstall dabei vertragsbrüchig geworden ist. Laut Williams erfolgte die freiwillige Aufgabe aus Angst vor einem Teilemangel in den verbleibenden Rennen.

### HONGKONG ABGESAGT

Der Formel-E-Kalender für die kommende Saison wurde noch einmal geändert. Wegen der Massenproteste in Hongkong flog das Rennen in der ehemaligen britischen Kronkolonie raus. Dafür wurde Marrakesch neu aufgenommen. Der deutsche ePrix in Berlin wurde vom 30. Mai auf den 21. Juni 2020 verschoben.

### WEHRLEIN BLEIBT

Mahindra hat sein Formel-E-Team für die kommende Saison vorgestellt. Neuer Technologiepartner für die Entwicklung des Antriebsstrangs ist ZF. In puncto Fahrer setzen die Inder weiter auf die Dienste von Pascal Wehrlein und Jérôme D'Ambrosio.

# Im Finale gescheitert

Der RE40 sollte Renault endlich zum ersten Turbo-Weltmeister machen. Bis zum letzten Rennen in Südafrika erfüllte das Auto seine Erwartungen. Dann zerstörte ein geplatzter Turbolader Renaults Mission. Er war die Schwachstelle des besten Renault der ersten Generation.

Von: **Michael Schmidt**

**R**enault hatte viel gewagt. Der französische Automobilkonzern war 1977 ohne Erfahrung mit einem technisch riskanten Projekt in die Formel 1 eingestiegen und bezahlte viel Lehrgeld dafür. Es dauerte zwei Jahre, bis die Turbo-Technik leid-

lich standfest war und dort, wo sie hielt, auch GP-Siege einfuhr. 1981 holte sich Renault mit Alain Prost einen Fahrer an Bord, der in der Lage war, Weltmeister zu werden. Fehlte nur noch ein konkurrenzfähiges Chassis. 1983 lieferte eine große Regelreform allen eine Steilvorlage, die in der Ground-Effect-Ära zu spät auf den Zug aufgesprungen waren und damit den Trendsetzern hinterherhinkten. Renault war einer von ihnen.

Ab sofort war ein flacher Unterboden Vorschrift. Die Konstrukteure kompensierten den Abtriebsverlust in ihrer Not durch riesige Flügel. Damit stieg der Luftwiderstand, und damit wurde die Formel 1 zur Motorenformel. Das spielte den Teams in die Karten, die einen Turbomotor hatten. Schon vor der Saison stand fest: Der nächste Weltmeister wird ein aufgeladenes Trieb-

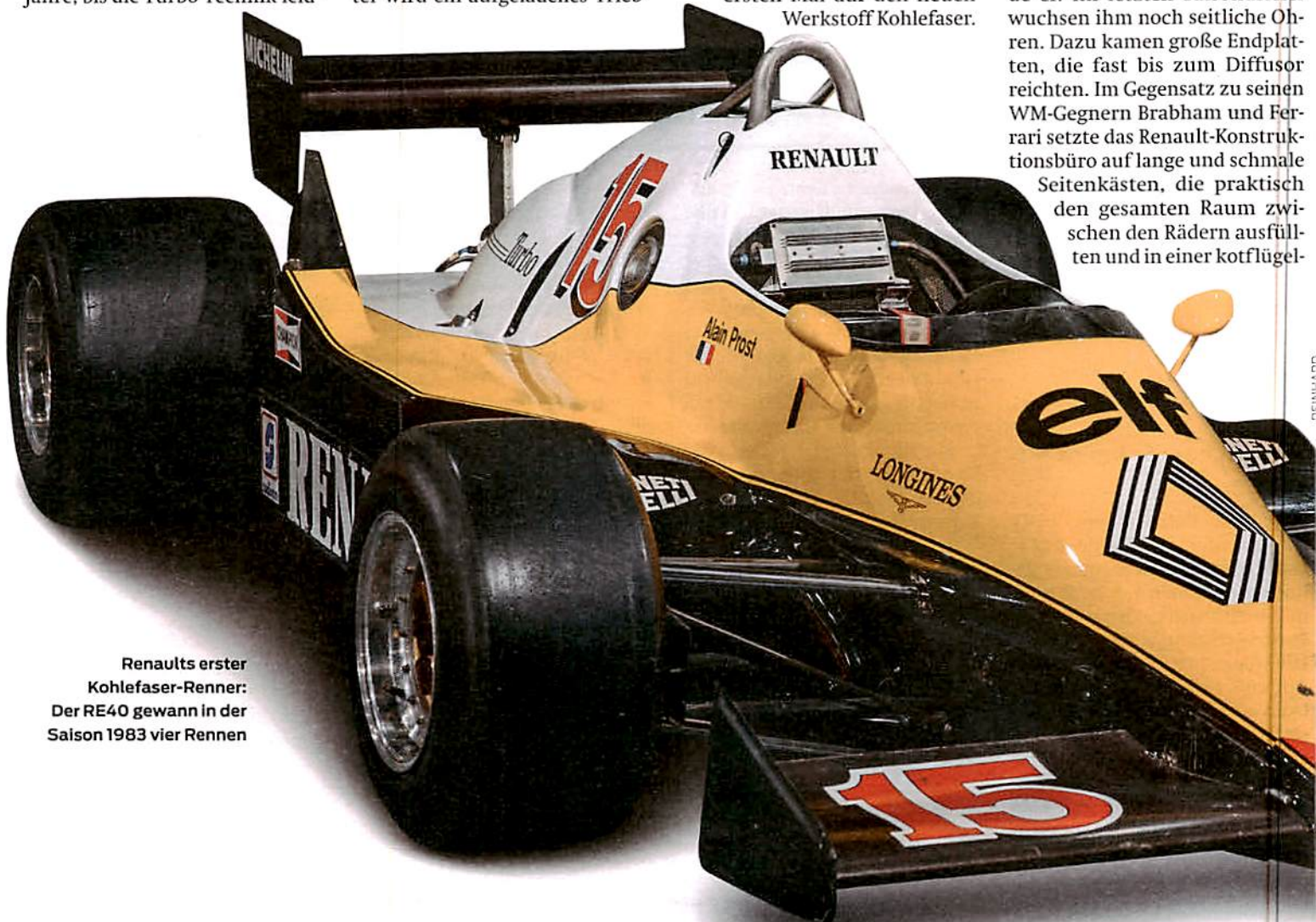
werk im Heck haben. Turbopionier Renault hatte Konkurrenz bekommen. 1983 waren auch Ferrari, BMW, Alfa Romeo und Hart mit Turbo-Power unterwegs. Am Ende der Saison kamen noch Porsche und Honda dazu. Ferrari und BMW mögen mehr Leistung mit ihrer Zwangsbeatmung entfesselt haben, doch der Renault V6-Turbo war das ausge-reifteste Paket in der neuen Turbo-Welt. Dachte man. Es grenzt an Ironie, dass ausgerechnet die KKK-Lader zum Killer des WM-Projekts wurden. Vier Mal blieb ein Renault mit defektem Turbolader stehen. Auch im alles entscheidenden Finale.

## Chassis auswärts gebaut

Das RE40-Chassis war das beste, was Renault bis dahin auf die Räder gestellt hatte. Chefkonstrukteur Michel Têtu setzte zum ersten Mal auf den neuen Werkstoff Kohlefaser.

Weil man selbst nur wenig Erfahrung mit dem Material hatte, ließ man die Monocoques bei Hurel-Dubois produzieren, die in der Luftfahrt Erfahrungen mit Kohlenstoffstrukturen gemacht hatten. Têtu schraubte jedoch vor das vordere Kohlefaser-Schott noch eine Aluminium-Box. Sie war als Knautschzone für harmlose Unfälle gedacht. So konnte man schnell und billig Nasen wechseln.

Chefaerodynamiker Jean-Claude Migeot verpasste dem RE40 eine spitze Nase mit einem mächtigen Frontflügel, der aus heutiger Sicht ziemlich simpel aussieht. Hauptblatt und Flap in rechteckiger Formensprache. Der dreiteilige Heckflügel, der an einer zentralen Stütze aufgehängt war, wirkte noch wuchtiger. Je mehr der Motor an Leistung zulegte, desto größer wurde er. Im letzten Saisondrittel wuchsen ihm noch seitliche Ohren. Dazu kamen große Endplatten, die fast bis zum Diffusor reichten. Im Gegensatz zu seinen WM-Gegnern Brabham und Ferrari setzte das Renault-Konstruktionsbüro auf lange und schmale Seitenkästen, die praktisch den gesamten Raum zwischen den Rädern ausfüllten und in einer kotflügel-



Renaults erster Kohlefaser-Renner: Der RE40 gewann in der Saison 1983 vier Rennen

## DIE ERFOLGE



**Debüt:** GP USA-West 1983  
**GP-Einsätze:** 14  
**Einsatzzeit:** 1983  
**Siege:** 4  
**Pole-Positions:** 3  
**WM-Punkte:** 80

ähnlichen Umschalung der Hinterräder ausliefen. Migeot ließ sich noch einen weiteren Trick einfallen, der erst Jahrzehnte später Schule machen sollte. Er blies Auspuffgase auf den Diffusor, um zusätzlichen Anpressdruck zu generieren.

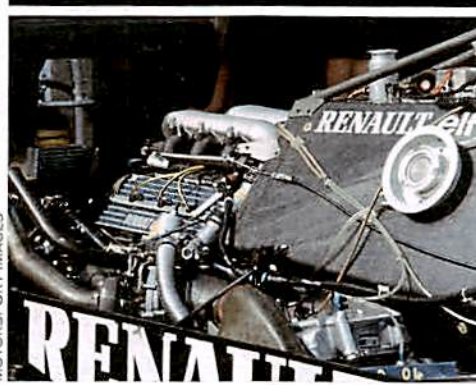
## Fünf oder sechs Gänge

Die Kühler saßen auf halbem Weg in den Seitenkästen. Doch damit nicht genug. Um dem empfindlichen Motor noch mehr Luft zuzufächern, wurden auf beiden Seiten je zwei kleine Schächte in die Außenhaut ge-

stanzt. Der eine auf Cockpithöhe, der andere in der Motorabdeckung. Das Getriebe bestand aus einem Mix von Renault und Hewland. Renault baute das Aluminium-Gehäuse, Hewland lieferte die Innereien. Es konnte wahlweise mit fünf oder sechs Gängen bestückt werden. Bei den Aufhängungen setzten die Renault-Konstrukteure vorne wie hinten auf Pullrod-Technik. Die dünnen Zugstreben waren leichter und aerodynamisch günstiger als Pushrods.

Alain Prost lobte den Renault RE40 in den höchsten Tönen als den bis dahin besten Renault, den er je gefahren sei. Seine Stärke waren die schnellen Strecken. Prost gewann in Paul Ricard, Spa, Silverstone und am Österreichring. Insgesamt standen Alain Prost und sein Teamkollege Eddie Cheever

## DAS DETAIL



Renault-Aerodynamiker Jean-Claude Migeot wurde zum Vorreiter, ohne es zu ahnen. Seine Idee vom angeblasenen Diffusor fand später viele Nachahmer. Adrian Newey experimentierte in seiner McLaren-Zeit damit herum und brachte den Trick bei Red Bull zur Perfektion. Migeot bat die Motoreningenieure, die sechs Auspuffrohre des 650 PS starken Renault V6-Turbo so zu legen, dass sie auf das Dach des Diffusors bliesen. Um genügend Länge für die Auspuffrohre zu bekommen, wurden sie u-förmig in den Schacht der Seitenkästen verlegt. Zum Turbolader hin wurden die Krümmer erst vereint und dahinter wieder in jeweils drei Endrohre aufgefächert.

## DIE TECHNIK



**Bezeichnung:** Renault RE40  
**Chassis:** Karbon-Monocoque  
**Motor:** Renault V6-Turbo, 650 PS bei 11 000/min  
**Getriebe:** Renault/Hewland, 5-Gang  
**Vorderachse:** 2/2 Querlenker, Pullrod  
**Hinterachse:** 2/2 Querlenker, Pullrod  
**Reifen:** Michelin  
**Länge:** 4400 mm  
**Breite:** 2140 mm  
**Höhe:** 1200 mm  
**Radstand:** 2730 mm  
**Spur vorne:** 1740 mm  
**Spur hinten:** 1630 mm  
**Tank:** 240 l  
**Gewicht:** 545 kg  
**Konstrukteure:** Michel Têtu, Jean-Claude Migeot



Sauberes Lenkrad: Alle Schalter und Anzeigen sind auf dem Armaturenbrett

elf Mal auf dem Podium. Nach dem Sieg beim GP Österreich schien Renaults erster Titelgewinn besiegelt. Doch dann fiel Prost in den letzten vier Rennen dreimal aus. Nelson Piquet

machte es im Brabham-BMW umgekehrt. Er kam drei Mal ins Ziel, zweimal davon als Sieger. So ging der erste Turbo-Titel nicht nach Frankreich, sondern nach Bayern. ■



Buemi, Hartley und Nakajima holten in Fuji den letzten Sieg für das aktuelle Toyota-LMP1-Auto



# Weile mit viel Länge

Die LMPI-Klasse der WEC bringt selbst den hartgesottensten Fan an die Grenze der Leidenschaft: Es hat weniger damit zu tun, dass Toyota nahezu jedes Rennen gewinnt – so auch in Fuji, und natürlich mit Doppelsieg. Sondern damit, dass die Macher ernsthaft glauben, beim nächsten Rennen würde alles besser oder anders.

Von: **Marcus Schurig**

**D**er Geburtsfehler der aktuellen LMPI-Klasse, in der Werksprototypen mit Hybridantrieb und temporärem Allradantrieb (Toyota) gegen hybridlose Prototypen von finanzschwachen Privatteams antreten, ist die unüberbrückbare Kluft zwischen arm und reich, oder gut und schlecht. Und es ist ein grandioser Irrglaube, dass man diese finanzielle und technische Kluft mit ein paar BOP-Handumdre-

hungen als spannenden Wettbewerb inszenieren könnte. Das hat man uns bereits in der letztjährigen Supersaison versprochen, es ist nie passiert, und das geht 2019 so weiter. Übrigens: Selbst wenn ein Rebellion oder Ginetta gewinnen würde, wäre es völlig unglaublich, weil alle wissen, dass ein solcher Sieg nur wegen exzessiver BOP-Schacherei zustande gekommen wäre. Das ist nicht der Fehler von Toyota, sondern ein Konstruktionsfehler im System, der aus der Not geboren wurde. Und jetzt muss man halt noch eine Saison in dieser Konstellation irgendwie überleben.

## Toyota in anderer Welt

In Fuji folgte also alles dem gewohnten Programm, dass wir kennen: Toyota lobte die Privaters für ihre tolle Pace, nachdem sie ein ununterhaltsames Rennen, das sich wie Kaugummi über sechs Stunden hinzog, mit einem Doppelsieg abgeschlossen hatten – mit zwei Runden Vorsprung. „Die Privatteams waren schon sehr stark“, sagte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Sowohl Rebellion als auch die

Ginetta konnten im Rennen 1.27er-Rundenzeiten fahren.“

Faktisch gesehen ist das richtig, doch was im Rennen eher zählt, ist die Häufigkeit und die Konstanz von Rundenzeiten – und da fährt der Toyota in einer anderen Welt. Und er wird auch weiter in einer anderen Welt fahren – schließlich ist das ein Werksteam, dessen Auto im Pulverdampf der alten glorreichen LMPI-Epoche geboren und aufgezogen wurde – gegen große Gegner wie Porsche und Audi. Machen wir es also kurz: Nach sechs

Stunden siegten Sébastien Buemi, Brendon Hartley und Kazuki Nakajima vor ihren Teamkollegen José María López, Mike Conway und Kamui Kobayashi.

Da ab der zweiten Stunde immer wieder Nieselregen einsetzte, konnten die beiden Werks-Renner ihren Vorsprung zügig ausbauen, denn bei glitschigen Verhältnissen ist der temporäre Allradantrieb natürlich ein Vorteil. Doch Toyota braucht keinen Regen: Nach 50 Minuten hatten die späteren Sieger 40 Sekunden Vorsprung auf den Rebellion von



Toyota konnte sich nach dem Start recht zügig von den Gegnern absetzen

Bruno Senna, Gustavo Menezes und Norman Nato, und 50 Sekunden Vorsprung auf den Ginetta von Ben Hanley, Luca Ghiotto und Egor Orudzhev. Spätestens zu diesem Zeitpunkt waren die Versprechungen der WEC-Macher, dass das neue Erfolgs-Handicap-System diesmal ganz sicher greifen würde, Makulatur.

Zum Verständnis: Nach dem Sieg in Silverstone wurde der dort siegreiche Toyota mit der Startnummer 7 um 1,4 Sekunden eingebremst, der zweitplatzierte Toyota um eine Sekunde pro Runde, weil Platzierung und Punkteausbeute die BOP-Einstufung diktieren.

## BOP sorgt für Langeweile

Die Folge der ersten BOP-Neueinstufung der Saison 2019 bestand darin, dass der Sport auf der Strecke noch langweiliger wurde, denn die Silverstone-Sieger lagen laut Papierform beim Nettospeed logischerweise vier Zehntel hinter dem Schwesterauto. In Wahrheit waren es sogar mehr, im Schnitt gut sieben Zehntel. Will sagen: Die BOP hat nun sogar das teaminterne Toyota-Duell um den Sieg zerrissen – und damit

das einzige Spannungsmoment gekillt, dass noch in der Topklasse vorhanden war. Folgerichtig führten Buemi, Nakajima und Hartley nach 50 Rennminuten auch schon mit 18 Sekunden Vorsprung auf ihre Teamkollegen.

Natürlich führen die Leader danach nicht mehr volle Pulle, warum sollten sie auch? Nach zweieinhalb Rennstunden hatte sich der Vorsprung verdoppelt, dann wurde der Regen stärker, dazu kamen zwei FCY-Phasen, in deren Verlauf sich die Nummer 8 bis auf 50 Sekunden vom Schwesterauto absetzen konnte.

Die Spannung war endgültig aus dem LMP1-Rennen entwichen, und nicht einmal eine Durchfahrtsstrafe für den führenden Toyota in Runde 149 konnte sie zurückbringen: Bei Brendon Hartley war am Boxeneingang der Pitlane-Speedlimiter rausgesprungen, der eigentliche Verstoß erfolgte aber erst, als Nakajima wieder losbrauste – in der irrigen Annahme, der Speedlimiter wäre eingeschaltet.

Weil die einmalige Durchfahrt durch die Boxengasse netto nur 30 Sekunden kostet, halbierte sich auch der Vorsprung nur auf

„In Shanghai sind die beiden Toyota laut BOP-Tabelle wieder gleich schnell, sodass sie dann auf Augenhöhe gegeneinander kämpfen können sollten.“

## Toyota-Technikboss Vasselon

die Hälfte. Das teaminterne Rennen war vorüber und Technikchef Pascal Vasselon versuchte energisch, uns den nächsten WM-Lauf in Shanghai im November schmackhaft zu reden: „Da sind beide TS050 Hybrid laut BOP-Einstufung dann wieder gleich schnell, aber wir müssen sehen, ob wir da überhaupt eine Chance gegen Rebellion haben.“

Wenn Rebellion in China so lauwarm unterwegs ist wie in Japan, dann hat Toyota gute Chancen. Im Qualifying war das Auto von Senna, Menezes und Nato eine Sekunde langsamer als im Vorjahr, dabei hätten sie laut

BOP und wegen der optimierten Vorderreifen für die LMP1 ohne Hybrid mindestens eine Sekunde schneller sein müssen.

Im Rennen gab es keine Auffälligkeiten oder Verzocker, trotzdem kam das Oreca-Werksteam nie aus dem Quark. Und nur ganz nebenbei: Auch der drittplatzierte Rebellion wird für Shanghai laut der kruden BOP-Logik der WEC nochmals eingebremst.

## Ginetta als Experiment?

Aber vielleicht trumpft in China ja Ginetta groß auf, die in Fuji mit den Plätzen 9 und 11 nicht unbedingt glänzten? Unwahrscheinlich. Die Mannschaft hat nicht mal einen richtigen Teammanager, die Designer und Entwickler setzen ihr eigenes Rennauto auch ein. Das mag ein nettes Experiment sein, zielführend ist es nicht. Das Auto selbst hat Speed-Potenzial, aber die Stopps sind viel zu langsam, die Strategie oft planlos. Dazu explodierte beim auf Platz 4 fahrenden Ginetta auch noch die vordere Bremse. Hübscher Speed allein gewinnt halt im Langstreckensport keine Rennen – schon gar nicht gegen Toyota. ■

## SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

### ZWEITER WM-LAUF IN FUJI (JAPAN)

**Länge der Strecke:** 4,563 Kilometer; **Renndistanz:** 232 Runden = 1058,616 Kilometer; **Pole-Position LMP1:** Toyota (#8) 1.25,013 min; **Pole-Position LMP2:** Jackie-Chan-Oreca (#37) 1.29,302 min; **Pole-Position GTE:** Porsche 911 (#91) 1.37,356 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Sébastien Buemi, Toyota (#8), 1.26,657 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Antonin Borga, Oreca (#42), 1.30,674 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** James Calado, Ferrari 488 GTE (#51), 1.37,645 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	6:00.30,025 h
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	+33,955 s
LMP1	#1	Senna/Menezes/Nato	Rebellion R13-Gibson	+2 Runden
LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/de Vries	Racing Team Nederland-Oreca	+10 Runden
LMP2	#37	Tung/Aubry/Stevens	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+11 Runden
LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Jarvis	United Autosport-Oreca	+12 Runden
LMP2	#33	Patterson/Fjordbach/Yamashita	High Class-Oreca	+13 Runden
LMP2	#42	Lapierre/Borga/Coigny	Cool Racing-Oreca	+13 Runden
LMP1	#6	Robertson/Simpson/Smith	LNT-Ginetta G60 PI AER	+14 Runden
LMP2	#36	Laurent/Negrão/Ragues	Signatech-Alpine A470	+15 Runden
LMP1	#5	Hanley/Ghiotto/Orudzhev	LNT-Ginetta G60 PI AER	+16 Runden
LMP2	#47	Lacorte/Belicchi/Sernagiotto	Cetilar-Dallara	+16 Runden
GTE-Pro	#95	Sørensen/Thilm	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+21 Runden
GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Manthey-Porsche 911 RSR	+22 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+22 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+22 Runden
GTE-Pro	#71	Rignon/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+23 Runden
GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+24 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage AMR	+24 Runden
GTE-Am	#83	Perrodo/Collard/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+25 Runden
GTE-Am	#57	Keating/Fraga/Bleekemolen	Project-1-Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Am	#70	Ishikawa/Beretta/Cozzouno	MR Racing-Ferrari 488 GTE	+25 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Pera/Campbell	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+25 Runden
GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fischella	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+26 Runden
GTE-Am	#56	Perfetti/Heinemeier-Hansson/Cairolì	Project-1-Porsche 911 RSR	+26 Runden

## WM-STÄNDE

### FAHRER LMP1

1.	Mike Conway	44 Punkte
1.	Kamui Kobayashi	44
1.	José María López	44
2.	Brendon Hartley	44
2.	Sébastien Buemi	44
2.	Kazuki Nakajima	44
3.	Giedo van der Garde	20

### TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	52 Punkte
2.	Rebellion Racing	17
3.	Team LNT	17

### FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	36 Punkte
1.	Michael Christensen	36
2.	Nicki Thilm	35
2.	Marco Sørensen	35
3.	Richard Lietz	34
3.	Gianmaria Bruni	34
4.	Alex Lynn	30
4.	Maxime Martin	30
5.	James Calado	25

### HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	70 Punkte
2.	Aston Martin	65
3.	Ferrari	43

# Britische Gelbsucht



Beim zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Fuji stach Aston Martin die beiden Konkurrenten Porsche und Ferrari aus: Kurt Thiim und Marco Sørensen fuhren ungefährdet zum Sieg, das Schwesterauto kam auf Platz 3. Porsche verteidigte die Führung in der Hersteller-WM und in der Fahrerwertung.

Von: **Marcus Schurig**

**D**ie Aston Martin schauen stark aus“, orakelte Porsche-Pilot Kévin Estre schon vor dem Qualifying. Der Franzose hatte ein gutes Näschen: Nach sechs Rennstunden siegten die Aston-Martin-Piloten Nicki Thiim und Marco Sørensen mit einem komfortablen Vorsprung von gut 20 Sekunden – auch wenn ihnen der Rhythmus der LMP1-Sieger im Ziel einen Sieg mit einer Runde

Vorsprung bescherte. Dazu kam das Schwesterauto von Maxime Martin und Alex Lynn auf Platz 3. Für Estre und Teamkollege Michael Christensen hielt Fuji aber ein mehr als versöhnliches Resultat bereit: Der Däne schmiss den Elfer im Qualifying weg, weshalb das Duo das Rennen vom letzten Startplatz in Angriff nehmen musste. „Wenn du von hinten losfährst und im Ziel Zweiter bist, muss man bei der Leistungsdichte im Feld sehr zufrieden sein“, so Estre, der als amtierender Weltmeister durch den zweiten Platz auch noch die Führung in der Fahrer-WM übernehmen konnte.

## Strategie-Split bei Aston

Die Aston Martin gingen nicht unbedingt als Topfavoriten ins Fuji-Rennen: Der letzte Sieg in Japan liegt für die Briten sechs Jahre zurück, und das Qualifying war mit den Plätzen 3 und 5 auch nicht unbedingt der Hammer. Doch schon in der Anfangsphase konnte Sørensen den vor ihm gestarteten Ferrari von James Calado und

„Der Split bei der Strategie hat sich für uns bezahlt gemacht, für unsere Teamkollegen leider nicht. Und natürlich hatten wir Glück bei der ersten FCY.“

Aston-Martin-Pilot Nicki Thiim

Alessandro Pier Guidi kassieren und hing den Polesittern – Gianmaria Bruni und Richard Lietz im Porsche 911 RSR – im Nacken.

Gleich beim ersten Stopp splittete die Aston-Martin-Crew die Strategie: Der viertplatzierte Aston Martin von Martin und Lynn kam drei Runden früher an die Box als die Gegner – entsprechend war die Stoppzeit um sechs bis acht Sekunden schneller.

Der Undercut bescherte Lynn und Martin nach dem Stopp die Führung, während das Schwesterauto von Sørensen und Thiim

den regulären Rhythmus der Gegner mitging. Weil der zweitplatzierte Porsche von Lietz und Bruni wegen eines Track-Limit-Verstoßes eine Durchfahrtsstrafe antreten musste, konnte Aston Martin schon in der zweiten Stunde eine hübsche Doppelführung etablieren, die die Briten auch nach der Serie der zweiten Stopps behaupten konnten.

Doch dann kamen erstens leichte Regenschauer dazu und zweitens in der vierten Rennstunde zwei Full-Course-Yellow-Phasen, weil die Strecke von Dreck und Trümmerteilen gesäubert werden musste. Da der Aston Martin mit der #97 leicht im Offset war, verpasste er den optimalen Zeitpunkt, unter der ersten FCY zu tanken – das gelang nur dem führenden Aston Martin von Sørensen und Thiim sowie dem zweitplatzierten Porsche von Estre und Christensen.

Alle dahinter platzierten GTE-Fahrzeuge hatten die A-Karte gezogen und lagen mindestens 49 Sekunden hinter dem Leader zurück. „Der Split bei der Strategie



Christensen und Estele führen mit einem fehlerlosen Rennen auf Platz 2



Podiumsgefühle: Die Aston-Fahrer freuen sich über die Plätze 1 und 3



Ferrari war durchaus schnell, verlor aber unter FCY-Gelb den Anschluss

Keine Fehler, gute Stopps, richtige Strategie: Thilm und Sørensen siegten für Aston Martin in Fuji

gie hat sich für uns bezahlt gemacht, für unsere Teamkollegen leider nicht“, hielt Kurt Thiim im Ziel fest. Dazu lobte er seinen Teamkollegen Marco Sørensen für die ausgezeichnete Fahrt während der regnerischen Bedingungen in der dritten und vierten Rennstunde, wo sich sein Teamkollege vom Feld auf Slicks absetzen konnte.

Als die zweite FCY-Phase gut zwei Stunden vor Rennende aufgehoben wurde, hatten das dänische Aston-Duo bereits gut 20 Sekunden Vorsprung auf den zweitplatzierten Porsche herausgefahren. Und sie konnten diesen Vorsprung gut kontrollieren, denn die Reifen hielten tadellos, was erstens in Fuji und zweitens bei Aston Martin nicht immer der Fall war. „Wir hatten eine gute Konstanz über den vollen Stint, es gab kaum Balanceverschiebungen, das war sehr erfreulich“, so der drittplatzierte Aston-Kutscher Maxime Martin.

Der große Verlierer in Fuji war ganz eindeutig Ferrari: Die Italiener hatten sich für das WM-

Rennen in Japan einiges vorgenommen, nachdem ihnen durch unglückliche Umstände der Sieg beim WM-Start in Silverstone durch die Lappen gegangen war.

Beide Ferrari waren darauf angesetzt, Reifen und Benzin zu sparen, um im letzten Renndrittel mit frischen Pneu anzugreifen. Die Strategie wäre möglicherweise auch aufgegangen, doch in der ersten FCY-Phase kamen beide 488 GTE kurz zuvor an die Box – somit verdoppelte sich der Rückstand auf den Leader schlagartig von 20 auf deutlich über 40 Sekunden.

### War Ferrari siegfähig?

„Wir hätten ohne die FCY-Phasen den Speed an der Spitze mitgehen und um den Sieg mitkämpfen können“, war Ferrari-GT-Rennleiter Antonello Coletta nach dem Rennen überzeugt. Und er verwies in diesem Zusammenhang auf die schnellsten Rennrunden: Der im Ziel viertplatzierte Ferrari von James Calado und Alessandro Pier Guidi verbuchte mit einer Rundenzeit

von 1.37,645 Minuten die Bestzeit in der Klasse – eine halbe Sekunde vor dem Schwesterauto und volle sieben Zehntel vor den beiden Aston Martin.

Fakt ist aber auch, dass Ferrari nicht mehr so souverän im Sattel sitzt wie noch vor zwei Jahren, als sie überlegen die GT-WM gewannen. „Die Einstufung bei der Balance of Performance (BOP) hat uns schon letztes Jahr gepiesackt, dazu sind wir beim Verbrauch und bei den Boxenstopps leicht hinter der Konkurrenz“, hielt James Calado schon vor dem Rennen fest.

Auch in Fuji war Ferrari nicht Benchmark bei den Boxenstopps, das Schwesterauto von Davide Rigon und Miguel Molina hatte zudem drei Reifenschäden zu verkraften, was am Ende gerade mal zum fünften Platz reichte. Noch ärger lief es nur für die Silverstone-Sieger und Polesitter Richard Lietz und Gianmaria Bruni: Eine Durchfahrtsstrafe, zwei Reifenschäden und permanente Motoraussetzer ließen nicht mehr als Platz 6 zu. ■

### GTE-AM-SIEG FÜR ASTON

Aston Martin hatte in Fuji zweifachen Grund zum Jubeln: Neben dem Klassensieg in der GTE-Pro waren die Briten auch in der GTE-Am-Klasse erfolgreich. Das Kundenteam TF Sport dominierte das Rennen. Salih Yoluç, Charlie Eastwood und Jonny Adam führten von Anfang an, nachdem sie von der Pole-Position gestartet waren. Yoluç etablierte gleich im ersten Stint eine große Führung, seine Teamkollegen konsolidierten den Vorsprung, der selten unter 50 Sekunden lag. Auf Platz 2 kamen Nicklas Nielsen, François Perrodo und Emmanuel Collard im AF-Corse-Ferrari ins Ziel, der letzte Podestplatz ging an das Project-1-Team (Keating/Fraga/Bleekemolen).

### LMP2: HOLLAND SIEGT

Die wie immer hart umkämpfte LMP2-Klasse sah in Fuji viele Führungswechsel – und am Ende einen Überraschungssieger: Das holländische Racing Team Nederland fuhr mit dem amtierenden FIA-F2-Champion Nyck de Vries am Lenkrad als erstes über die Ziellinie. Der WEC-Neuzugang de Vries beeindruckte das Fahrerlager mit seiner Umsicht und vor allem mit seinem Speed. Platz 2 ging zunächst an das Jota-Team, das aber nachträglich aus der Wertung genommen wurde. Damit rückte das Jackie-Chan-DC-Racing-Team (Ho-Pin Tung, Gabriel Aubry und Will Stevens) auf. Platz 3 belegten somit Phil Hanson, Felipe Albuquerque und Oliver Jarvis im United-Autosports-Oreca LMP2.

### FUJI: SCHWACHER BESUCH

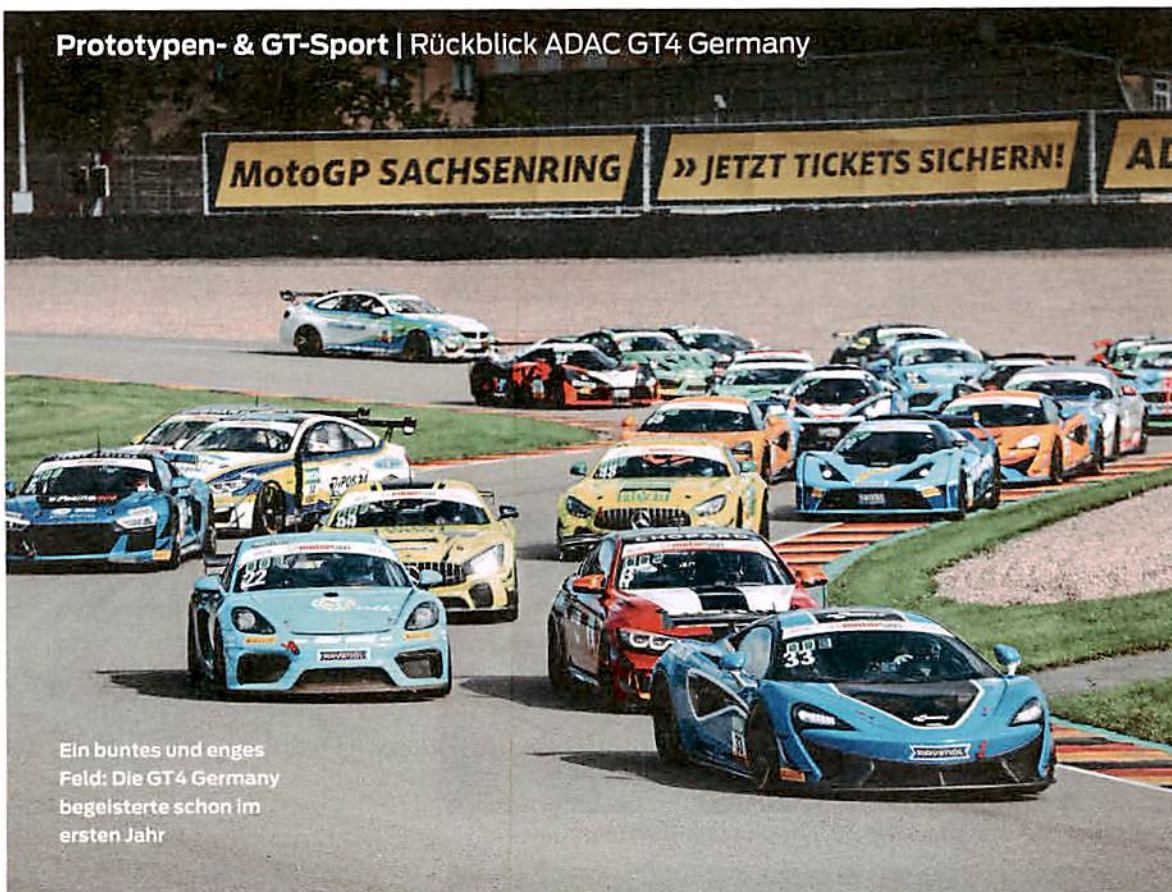
Der Zuschauerzuspruch in Fuji war schwach. Offiziell nannte der Veranstalter 43 000 Fans, doch glauben wollte das niemand. Es gab keine Rahmenrennen, das Wetter war am Renntag wechselhaft und die Eintrittspreise gesalzen: 60 Euro kostete das Ticket, das Fahrerlagerticket kam auf schlappe 150 Euro...

MOTORSPORT-IMAGES

PORSCHE

XPB

FERRARI



Ein buntes und enges Feld: Die GT4 Germany begeisterte schon im ersten Jahr

# Erster Titel an KTM

Die erste Saison der ADAC GT4 Germany entschied sich erst im letzten Rennen. Am Ende setzte sich das KTM-Duo Eike Angermayr und Mads Siljehaug durch.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ein verschiedene Siegergespanne in zwölf Rennen sprechen eine klare Sprache: Die Premiersaison der ADAC GT4 Germany sorgte mit viel Abwechslung für sehenswerten Motorsport.

Das allererste Rennen gewannen beim Auftakt in Oschersleben Gabriele Piana und Marius Zug. Die BMW-Piloten aus dem

Team RN Vision STS Racing hielten sich auch bis zum Schluss im Meisterschaftsrennen.

Zu den härtesten Rivalen entwickelten sich im Saisonverlauf Hamza und Jusuf Owega im Getspeed-Mercedes sowie Mads Siljehaug und Eike Angermayr im KTM von Felbermayr Reiter Racing. Als Tabellenführer reisten die Owega-Brüder zur vorletzten Saisonstation in Hockenheim. Ein siebter Platz am Samstag sowie ein Ausfall nach einer unglücklichen Kollision am Sonntag kosteten aber wertvolle Punkte. Auch beim Finale am Sachsenring lief es für die schnellen Brüder nicht. Erst ein Ausrutscher, dann eine Durchfahrtsstrafe (Überfahren der Boxeneinfahrtslinie) – und am Ende null Punkte. Das war's.

Gleichzeitig machten Angermayr/Siljehaug mit einem Sieg im Samstagsrennen noch mal richtig Boden gut, sodass es mit nur vier Punkten Rückstand auf Piana/Zug ins finale Rennen ging. Bitter für die Tabellenführer: Eine Kollision ausgerechnet mit Reinhard Kofler im zweiten Reiter-KTM kostete einige Plätze und Punkte.

Doch noch stand ja das große Finale an. Kaum gestartet, waren die Gesichter in der STS-Box schon wieder ziemlich lang. Nach einer Startkollision kämpfte Piana mit Leistungsverlust. Dem Team blieb nichts anderes übrig als den M4 abzustellen. Gleichzeitig fuhr Angermayr aber auch nur in den Tiefen des Mittelfeldes umher und musste dementsprechend erst mal die Punkte sam-

eln. Alles Bangen und Hoffen brachte nichts: Angermayr kämpfte sich bis zum Stopp noch ein paar Plätze nach vorne, Siljehaug hielt sich sichtlich zurück und fuhr auf P7 die nötigen Punkte zum Titelgewinn ein.

„Was für ein Gefühl, ich bin überglücklich. Es war ein gutes, konstantes Jahr mit Eike, wir sind einige wirklich gute Rennen gefahren, aber dieses Wochenende war das absolute Highlight“, freute sich Siljehaug. Nur einmal kam der blaue KTM nicht in die Punkte, diese Konstanz zahlte sich aus.

Schaut man übrigens nur auf die zweite Saisonhälfte, so hätten auch Tim Heinemann und Luke Wankmüller im HP-Racing-Mercedes gute Titelchancen gehabt. Sie holten in den letzten fünf Rennen dreimal volle Punkte.

## Die weiteren Wertungen

Auch wenn es letztlich mit dem Fahrertitel nicht klappte, darf sich die BMW-Kundensportabteilung über die Titel in zwei anderen Kategorien freuen. Marius Zug setzte sich nämlich in der Juniorwertung vor Luca-Sandro Trefz und Jan-Philipp Springob (beide Mercedes) durch.

Auch die Teamwertung ging an eine BMW-Mannschaft. Während die meisten Teams nur mit einem Auto am Start standen (es zählt ohnehin nur das Beste), schickte das Team Hofer Racing by Bonk Motorsport mit Claudia Hürtgen/Michael Fischer sowie Thomas Jäger/Michael Schrey gleich zwei starke Fahrerpaarungen ins Rennen. Als einziges Team überhaupt konnte die Schweizer Mannschaft in jedem Rennen Punkte verbuchen und die Wertung somit gewinnen.

Last but not least zeigte Oliver Mayer als Teamkollege von Springob im Bremotion-Mercedes, dass er noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Er gewann die Trophy-Wertung vor Georg Braun/Stephan Grotstollen, die einen der zwei MRS-BMW fuhren. ■



Premierenmeister: Der KTM-X-Bow von E. Angermayr/M. Siljehaug



Trostpflaster Junior-Titel: M. Zug

## PUNKTESTAND FAHRER NACH 12 VON 12 LÄUFEN

1.	Angermayr/Siljehaug	149 P.
2.	Piana/Zug	143
3.	J. Owega/H. Owega	116
4.	Haber/Trefz	114
5.	Jäger/Schrey	110
6.	Fagg/Benyahia	105
7.	Wankmüller/Heinemann	99
8.	Kasperlik/Kern	88
9.	Fischer/Hürtgen	86
10.	Kofler/Kraihamer	83

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

# LMP-International als Ziel?

Bei der Sportwagen-WM macht sich unerwartet Realitätssinn breit, der zu einem spektakulären Richtungswechsel führen kann: Die WEC will versuchen, die amerikanischen DPI-Prototypen in ihre Hypercar-Topklasse zu integrieren. Eine Entscheidung soll bereits in den nächsten Wochen fallen.

Von: **Marcus Schurig**

**D**as Projekt einer gemeinsamen transatlantischen Prototypenklasse, die aus den neuen Hypercars der WEC und den DPI-Prototypen aus der IMSA-Serie besteht, schien zuletzt in unerreichbare Ferne gerückt. Einzig Ford hatte diese Forderung als Voraussetzung für ein Engagement in der DPI-Topklasse unterstützt, auch von Porsche gab es dazu positive Signale.

Doch das reichte nicht aus, um den Handlungsdruck zu erhöhen. Im Fahrerlager von Fuji wurde nun deutlich, dass eine gemeinsame Prototypenklasse jetzt auch nach Ansicht der WEC-Macher die einzige mögliche Option ist, die Zukunft der Sportwagen-WM zu sichern.

Denn eine nüchterne Analyse belegt: Außer Toyota hat die WM für den Startpunkt der neuen Topklasse im September 2020 nur Aston Martin in Aussicht. Aber hinter dem Zutritt der Briten gibt es viele seriöse Fragezeichen – von der Finanzierung bis zu einem No-Deal-Brexit, der Aston Martin in Bedrängnis bringen könnte. Ein dritter Hersteller ist nicht in Sicht: Ferrari hat offiziell abgesagt, Porsche hat sich stillschweigend abgewendet, bei McLaren herrscht Funkstille. Die einzige halbwegs Chance wäre ein Einstieg von Peugeot, zusammen mit Oreca und Rebellion – aber auch das nur vielleicht.

WM-Boss Gérard Neveu hat überbissen, dass die WEC taumelt, jetzt will er das Ruder herum-



Dürfen die DPI-Prototypen nach zwei Jahren Gezerre nun doch nach Le Mans?

reißen: Er kommt zum IMSA-Finale nach Atlanta mit dem Angebot, die DPI in die Hypercar-Klasse zu integrieren. Dabei spekuliert er weniger darauf, aktuelle DPI-Hersteller anzulocken, sondern er will das Interesse der Schwankenden und Abtrünnigen neu entfachen: Eine globale Topklasse könnte bei Ferrari, Porsche, McLaren und Ford zu einem Sinneswandel beitragen.

Ein betroffener Herstellervertreter sagte in Fuji: „Das wäre ein Game-Changer, weil man dann in der IMSA und der WEC mit der gleichen Technik antreten könnte. Und in so einem Fall müssten wir die veränderte Lage sicher neu prüfen und einen Einstieg als Option neu evaluieren.“

Der Deal hat sogar schon einen Namen erhalten: LMP-International. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### FORD: KEINE DPI-ZUSAGE

Am 25. September hätte der Ford-Vorstand über einen Einstieg in die DPI-Klasse ab 2022 entscheiden sollen, doch zum wiederholten Male wurde der Beschluss vertagt. Ford hat einen Einstieg in die IMSA-Serie an Bedingungen geknüpft. Erstens soll sichergestellt werden, dass ein Hybridsystem mit relevanter Leistung (120 kW) und entsprechendem Hochvolt-Umfeld (400 Volt) zum Einsatz kommt. Hier hat Ford bereits eine schriftliche Zusage der IMSA-Serie. Die zweite Forderung ist kniffliger: Ford will sichergestellt wissen, dass sie mit ihrem DPI-Auto in Le Mans antreten können. IMSA hat sich zwar in der Vergangenheit durchaus bemüht, einen Deal mit dem ACO einzufädeln, doch eine Zusage gab es bisher nicht. Ford-Sportchef Mark Rushbrook flog im September sogar extra nach

Le Mans, um den ACO-Obersten eine Zusage abzurufen – erfolglos. Doch jetzt könnte doch noch Bewegung in die Sache kommen (siehe oben): Weil der ACO nicht genügend Hersteller für die neue Hypercar-Klasse findet, soll ein Anlauf unternommen werden, um die DPI-Autos in das neue Reglement der Topklasse einzubinden. Ein solches Szenario wäre ganz nach dem Geschmack von Ford – und übrigens auch von Porsche und McLaren.

### FIA WELTRAT: BESCHLÜSSE

Der FIA-Weltrat hat bei seinem Meeting Anfang Oktober erwartungsgemäß beschlossen, den Homologationszyklus für die LMP2-Autos um ein Jahr auf 2022 zu verlängern und die Leistung der LMP2 leicht zu kappen. Dazu stimmte die FIA zu, den Termin für den WEC-Lauf in Spa um eine Woche vorzuziehen, also auf den

25. April, und zwar um einen Terminclash mit der Formel E zu vermeiden. Blöd ist nur: Jetzt gibt es einen noch dramatischeren räumlichen und zeitlichen Clash – nämlich mit der DTM, die am gleichen Wochenende wenige Kilometer entfernt ihren Saison-



auftritt in Zolder ausrichtet. Zu dieser famosen Glanzleistung kann man allen Beteiligten nur recht herzlich gratulieren!

### UND NOCH MAL DIE FIA

Die weisen Damen und Herren der FIA haben auch kundgetan,

dass sich das neue Reglement für die GT3-Klasse ab 2022 auf dem Zielanflug befände und im Dezember von der FIA ratifiziert würde. Die Hersteller können über diesen Unsinn nur herzlich lachen: Seit Dezember 2018 hat die FIA drei völlig untaugliche Reformversuche gestartet, die von allen Herstellern und Serienbetreibern unisono abgelehnt wurden. Sollte es sich dennoch wirklich um einen Zielanflug handeln, steht ein großer Crash unmittelbar bevor ...

### RISI-FERRARI IN ATLANTA

Beim Saisonfinale der IMSA-Serie am kommenden Wochenende in Road Atlanta startet auch endlich mal wieder das Risi-Team aus Houston mit seinem 488 GTE. Als Fahrer wurden die Toppiloten James Calado, Alessandro Pier Guidi und Daniel Serra bestätigt.



# Abwehrrschlacht

Es war nicht das große Feuerwerk, sondern ein zäher Kampf, mit dem Ott Tänak in Wales die Titelkonkurrenten niederhielt. Ein Zeichen der Stärke des kommenden Weltmeisters, dem die Krone kaum noch zu nehmen ist.

Von: **Markus Stier**

**A**ls der Yaris auf dem ersten Kilometer der Powerstage schon zum zweiten Mal mit dem Heck in eine Böschung einschlägt, geht ein kollektives Stöhnen durch die Toyota-Hospitality. Erinnerungen an Sardinien und die kaputte Servolenkung werden wach. Bei neuneinhalb Sekunden Vorsprung reicht ein Stein, um ein Rad krumm zu schlagen oder einen Reifen aufzuschlitzen und damit auf den kurzen 6,4 Kilometern von Brenig noch den Sieg zu

verlieren. Als die Zwischenzeit eingeblendet wird, begeistert Raunen. Ott Tänak liegt vorn, dann rummst der Yaris ein drittes Mal in eine Böschung. Wieder entsetzte Seufzer. Der Einzige, der seinen Spaß hat, ist Teamchef Tommi Mäkinen, der den Saal belustigt angrinst; all diese kleingläubigen Hasenfüße. Tänak fährt Bestzeit, gewinnt seine fünfte Rallye in diesem Jahr und hat jedem gezeigt, wer der Chef im Ring ist.

## Kein Durchatmen

Die Demonstration der Stärke ist umso bedeutender, weil der britische WM-Lauf gezeigt hat, dass der schon seit einem Jahr ständig dominierende Este nicht unantastbar ist. Zwar fuhr Tänak auch in Wales sieben Bestzeiten, aber nie konnte er seinen Verfolger Neuville auf eine beruhigende Entfernung distanzieren. Nie war die Lücke größer als 11,1 Sekunden. Tänak und Neuville schlugen sich auch auf über 20 Kilometer langen Schlammstrecken um

einzelne Sekunden oder gar Zehntel. Beide boten eine weltmeisterliche Vorstellung, Neuville hielt den Druck bis zum Schluss aufrecht, Tänak hielt ihm bis zum Ende stand.

Wenn Rallyes entschieden werden, dann fast immer, weil jemand einen Fehler gemacht hat. Ott Tänak würgte schon in der Auftaktprüfung auf der Rennstrecke von Oulton Park den Motor ab. 8,8 Sekunden kostete der Flüchtigkeitsfehler. Thierry Neuville dagegen war am Freitagnachmittag durch ein internes Missverständnis mit zu weichen Reifen unterwegs. Der Belgier verlor 11,1 Sekunden. Das war's dann aber auch mit nennenswerten Verfehlungen der beiden schnellsten Fahrer des Wochenendes. Wir reden nicht von gelegentlichen Querstehern, Ausrutschern in Notausgänge und dergleichen. Als Sébastien Ogier auf ein Aha-Erlebnis in Dyfnant angesprochen wird, fragt er überrascht: „Kann man da überhaupt ohne Fehler durchkommen?“



In Wales glänzte Ott Tänak 2011 erstmals im WRC, hier führte er 2016 bis kurz vor Schluss gegen Sébastien Ogier, aber erst 2019 gelang dem Esten der Sieg in Britannien.

Der britische WM-Lauf ist auch dieses Jahr alles andere als ein Kindergeburtstag. Pünktlich zum zeremoniellen Start in Liverpool fegen die Ausläufer des Hurrikans Lorenzo gegen die irische Küste und bringen dem im Windschatten liegenden Wales immer noch heftige Böen und schweren Regen. Per Facebook flachst der langjährige WM-Starter Lorenzo



Ott Tänak konnte nicht dominieren, hielt sich aber die Gegner gekonnt vom Hals

ROESELER

bisschen die Courage verlässt, denn das Team hat mal wieder ein frühes Opfer zu beklagen. Jari-Matti Latvala hat die ersten zwei Prüfungen versammelt, sich bis zum ersten Mittagshalt aber wieder nach vorn geschossen. Doch schon am ersten Nachmittag wird ihm eine zu forsch angegangene Kuppe zum Verhängnis. Beim Abgang in Böschung und Bäume wird der Käfig angeknackst. Der Finne hat mal wieder gegen sich selbst zu null gespielt, Meeke schaltet darauf einen Gang zurück, begnügt sich am Ende mit Platz 4 und bekommt auch frühzeitig den klaren Auftrag, den drittplatzierten Ogier nicht mehr anzugreifen.

Der Weltmeister war am ersten Tag noch zufrieden mit sich und seinem C3. Zwei Bestzeiten und nur 3,4 Sekunden Rückstand auf Tänak weckten Hoffnungen. Doch am dank stabileren Wetters berechenbareren zweiten Tag kann der Franzose das Tempo von Tänak und Neuville nicht mehr mitgehen. Mit 17 Sekunden Rückstand nach der zweiten Etappe bleibt angesichts von nur knapp 40 verbleibenden Kilometern am Sonntag nur Konsolidierung. Immerhin: Mit einem phänomenalen Ritt auf der Powerstage sichert er sich die zweitschnellste Zeit und vier Punkte, womit er die britische Insel keinen Punkt schlechter

verließ als der vor ihm platzierte Neuville. Um der Chronistenpflicht Genüge zu tun, sei erwähnt, dass Teamkollege Esapekka Lappi mit einem Ausritt am ersten Tag sein Wochenende frühzeitig verschenkte. Der Finne kam auf einem bedeutungslosen 27. Rang ins Ziel.

### Vorsprung fast futsch

Die WM biegt in die Zielgerade ein, und Tänak mag seine Schäfchen fast im Trockenen haben, aber in der Marken-WM liefern sich Toyota und Hyundai ein Kopf-an-Kopf-Rennen, und so bekommt auch der sechstplatzierte Andreas Mikkelsen am Sonntagmorgen alsbald den Auftrag, den Ford von Elfyn Evans ziehen zu lassen. Wenn man Tänak auch nicht schlagen kann, so sollen auf jeden Fall zwei Hyundai ordentlich punkten. Von einst 40 Zählern ist der Hyundai-Vorsprung auf acht geschmolzen. Ein vermeintlich heißes Eisen ist in Wales schnell erloschen. Craig Breen hat zum zweiten Mal nach einem ordentlichen Auftritt in Finnland die Chance bekommen, im Hyundai seine Karriere zu retten. Der Ire hält sich am ersten Tag auch lange unter den besten sechs, rutscht dann aber breitseits mit dreieinhalbfacher Rolle in einen Graben und staunt gleich zwei Mal: Erstens stehen alle vier Räder noch gerade, zwei-

Bertelli, so habe er sich seine Rückkehr nicht vorgestellt.

„Das war wie Glatteis“, sagt Kris Meeke nach dem abendlichen Ritt mit Schotterreifen über die durchgeweichte Rennstrecke von Oulton Park. Die 400 PS starken World Rally Cars haben Mühe, ihre Kraft auf den Boden zu bekommen, lange Zeit führt Petter Solberg im WRC2-Polo das gesamte Feld an.

### Unberechenbarer Boden

Es regnet auch am Freitagmorgen. Weder Startposition, Reifenwahl (weich oder medium) noch Sportgerät spielen eine Rolle. Es zählt allein, was du dich traust, und wie gut du die Strecke lesen kannst, auf der der Grip alle paar Meter wechselt. Von freigewaschenem, griffigen Fels über lange Pfützenfelder ohne jeden Halt ist alles dabei. Nach einem Tag sind die Top 4 nur durch 8,6 Sekunden getrennt. Weil er früh gut aufgelegt ist, geigt Kris Meeke im dritten Toyota lange an der Spitze mit, bis den Nordiren ein



Fast schon der Titelsprung: Ott Tänak kann den letzten beiden Rallies gelassen entgegensehen

ROESELER



ROESELER

Elfyn Evans: Siegchance futsch nach Ausritt und Reifenschaden auf WP3



ROESELER

Craig Breen: Nach Dreifachrolle immer noch schnell unterwegs

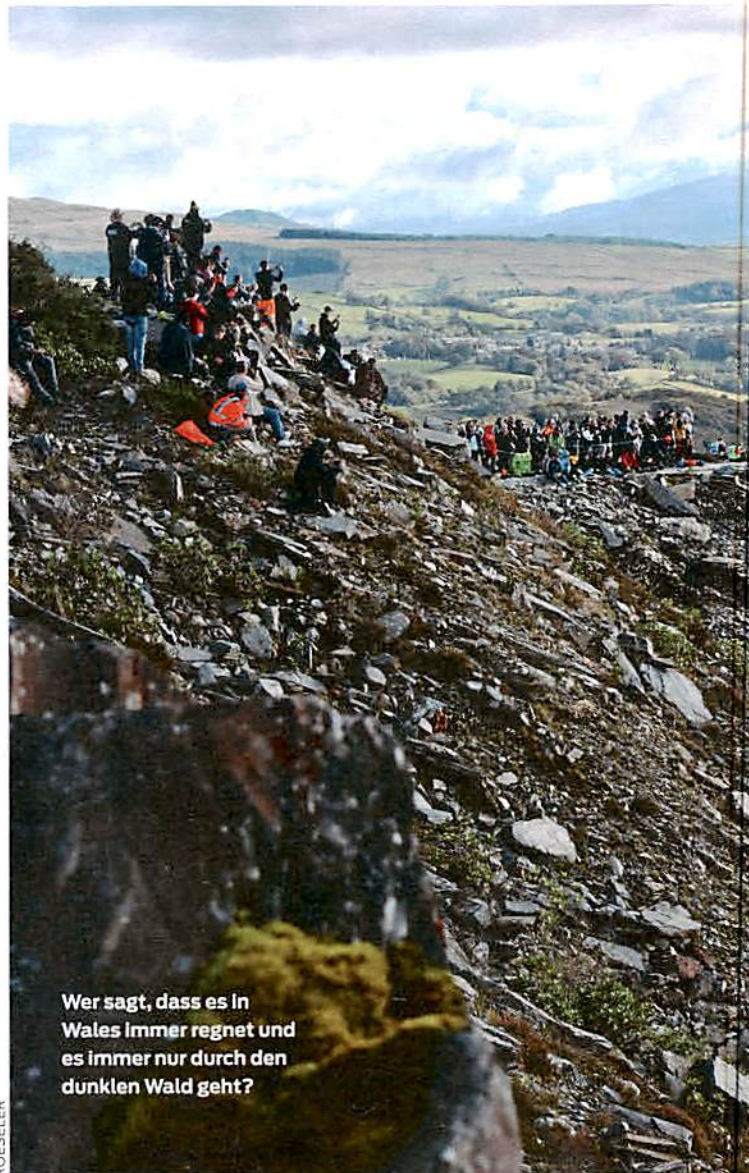
tens kommt er sogar aus eigener Kraft aus dem zwei Meter tiefen Loch heraus, hat aber über fünf Minuten eingebüßt. Als Achter spielt er am Ende keine nennenswerte Rolle.

Das gilt auch für die Ford-Piloten aus dem Norden. Teemu Suninen ist auf einem unscheinbaren siebten Platz unterwegs, als ihm auf dem Militärübungsgebiet von Sweet Lamb die Straße ausgeht. Der Fiesta ist zu stark beschädigt, um weiterzufahren. Seinen Rang erbt am Ende Teamkollege Pontus Tidemand, der sich wenig mit Ruhm bekleckert. Der frühere WRC2-Weltmeister hat nicht selten Mühe, das Tempo von Nachfolger Kalle Rovanperä mitzugehen, der in seinem Skoda Fabia R5 120 PS weniger zur Verfügung hat.

Trotzdem gibt es bei M-Sport beim Heimspiel nicht nur lange Gesichter. Am Ende kann sich das Team von Malcolm Wilson mit dem Gedanken „Was wäre

wenn“ warmhalten. Was wäre gewesen, wäre Elfyn Evans drei Monate nach seiner Rückenwirbelerkrankung ebenso ohne Konsequenzen gegen die Böschung gerauscht wie Tänak auf der Powerstage. Aber dem Lokalhelden zieht es nach seiner ersten Bestzeit auf WP2 schon auf der dritten Prüfung den linken Hinterrifen von der Felge, und Evans verliert auf einen Schlag 43 Sekunden. Der Mann aus Dolegellau tobt mit sechs weiteren Bestzeiten von Rang 12 wieder vorwärts. Dem am Ende Fünftplatzierten fehlen gerade 46 Sekunden auf Tänak.

Seine beeindruckendste Vorstellung liefert der Sieger der Herzen unmittelbar nach dem Malheur. Zwar ist nach dem Ausrutscher ein Querlenker krumm, und das Rad steht schief, aber der vielleicht talentierteste Mechaniker unter den Weltklasse-Fahrern zieht die Chose mit einem Spanngurt wieder gerade. Die



ROESELER

Wer sagt, dass es in Wales immer regnet und es immer nur durch den dunklen Wald geht?

Prüfung nach dem Patzer absolviert er als Vierter, auf der nächsten fuhr er Bestzeit.

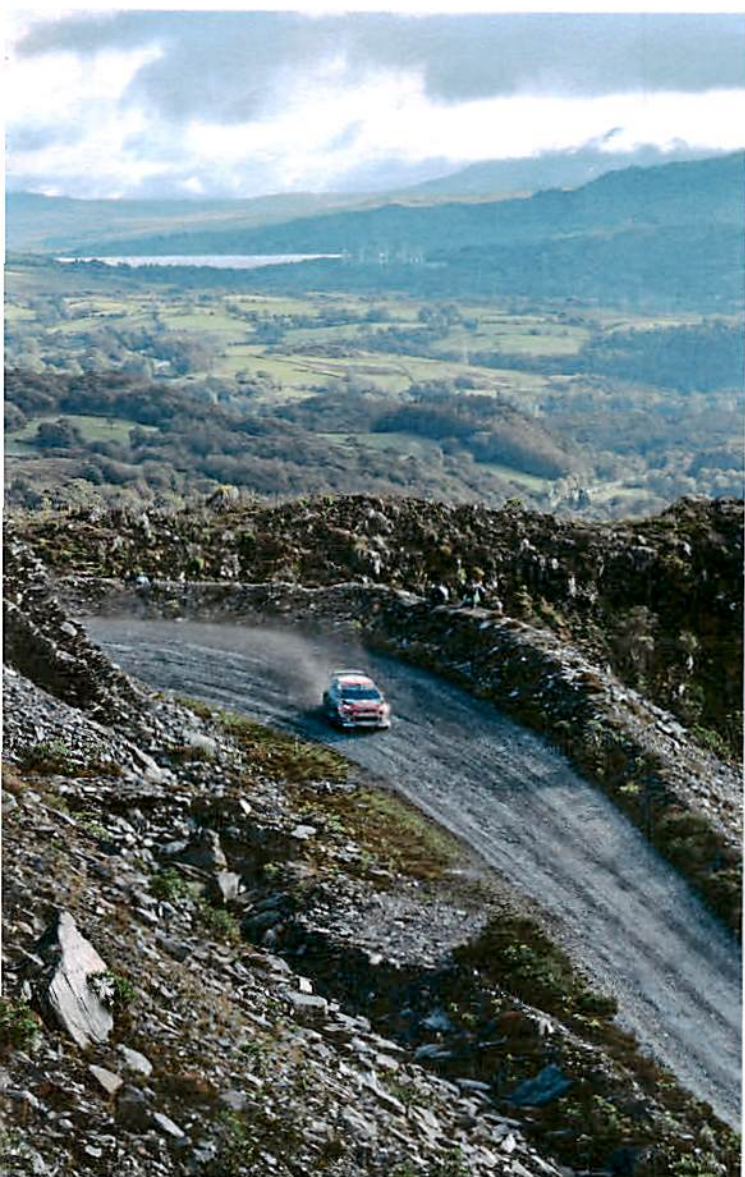
### Morbider Charme

Der Publikumsliebbling war hin- und hergerissen von seinem Heimspiel. Der neue Startort, das leicht angestaubte Seebad Llandudno an der nordwalisischen Küste, hat durchaus Charme und liegt gerade eine Stunde von seinem Heimatort entfernt, aber es fehlt der Rallye an Budget und Personal. Bei der Streckenwahl verließ sich der Veranstalter auf weitgehend bekanntes Terrain. Nirgends sind die Fahrtage so lang wie auf den endlosen Landstraßen von Wales, aber die meisten Piloten ließen dafür das abendliche Video-Studium des kommenden Tages ausfallen. Die meisten kennen Sweet Lamb, Dyfi und Myherin auswendig.

Pech hatten die Organisatoren mit dem Wetter: Die am Sonntag noch arg aufgewühlte See macht

**!** Britische Fans brauchen ein hohes Maß an Eigenmotivation, nicht nur wegen langer Fahrten und durchwachsenem Wetter: Das Ticket für eine Prüfung kostet 35 Pfund (40 Euro).

den Einsatz der Rettungstaucher an der pittoresken Küstenstrecke Great Orme zu gefährlich. Die Prüfung wurde abgesagt. Der ursprüngliche Plan, die Topteams an der sonst für Veranstaltungen unantastbaren Promenade aufzureihen, war nicht nur an den Mäßen der ausladenden Paläste gescheitert, sondern auch am aufziehenden Sturm, der erstens



Sébastien Ogier: Trotz vollem Einsatz chancenlos



Thierry Neuville: Lücke zu Toyota und Tänak geschlossen

das Meer schon während der Aufbauphase am oberen Ende des steinigen Strandes nagen ließ und zweitens mit befürchteten Windgeschwindigkeiten von über 100 Stundenkilometern auch die Statik gefährdet hätte. M-Sport und Toyota gastierten in der Stadt neben einer Tankstelle, Hyundai thronte für sich allein 200 Meter weiter an der Hauptstraße, Citroën kauerte im Hinterhof der Stadthalle.

Den geplanten Besuch von Marken-Chefin Linda Jackson sagte man hastig wieder ab, Teamchef Pierre Budar zürnte über die nicht WM-würdige Location. „Da muss mal einer aufhören, ständig zu jammern“, erwiderte Hyundai-Teamchef Andrea Adamo. „Wir wollen doch die Rallyes zu den Leuten bringen, und hier sind wir unter den Leuten.“ Erstaunlich still zeigt sich der sonst so gern provokante Italiener in Sachen Toyota-Heckflügel. „Seit sie ihren Flügel

anpassen mussten, fliegen sie uns nicht mehr einfach davon“, bekannte dafür Thierry Neuville unverblümt auf der Abschlusspressekonferenz.

Der sonst wenig redselige Tänak setzte zu einem eher schwachen Konter an, indem er Ogier und Neuville am Freitag unerlaubtes Abkürzen in einer Schikane vorwarf: „Ich bin dafür in Argentinien betrafft worden.“ Die Konkurrenz ließ den Anwurf abtropfen. Man habe sich ans Roadbook gehalten, außerdem stand besagter Strohhalm hinter dem Ziel der Prüfung. Bemerkenswert: Im finalen Kampf um die Krone bekommt auch die sonst unerschütterlich gute Beziehung zwischen Tänak und Ogier leichte Risse. Dabei gibt es angesichts der Tabellensituation keinen Grund für erhöhte Anspannung. Bei 41 Punkten Rückstand für Neuville und 28 für Ogier müsste Tänak in Spanien mindestens eine Nullnummer kassieren. ■

## RALLYE GROSSBRITANNIEN (3.–6. OKTOBER)

### 21 Sonderprüfungen über 305,02 Kilometer

1. Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	3:00:58,0 h
2. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+ 10,9 s
3. Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC	+ 23,8 s
4. Meeke/Marshall (GB/GB), Toyota Yaris WRC	+ 35,6 s
5. Evans/Martin (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+ 48,5 s
6. Mikkelsen/Jaeger (N/N), Hyundai i20 WRC	+ 58,2 s
7. Tidemand/Floene (N/N), Ford Fiesta WRC	+ 5:23,8 min
8. Breen/Nagle (IR/GB), Hyundai i20 WRC	+ 9:25,0 min
9. Rovaniemi/Halttunen (FIN/FIN), Skoda Fabia R5	+ 10:51,1 min
10. P. Solberg/Mills (N/GB), VW Polo R5	+ 11:36,1 min

Bestzeiten: Tänak 7, Evans 7, Neuville 3, Ogier 2, Meeke 1, Mikkelsen 1

### WM-STAND FAHRER

#### WM-Stände nach 12 von 14 Läufen

1. Ott Tänak (EST)	240
2. Sébastien Ogier (F)	212
3. Thierry Neuville (B)	199
5. Andreas Mikkelsen (N)	102
5. Kris Meeke (GB)	98
6. Elfyn Evans (GB)	90
7. Jari-Matti Latvala (FIN)	84
8. Esapekka Lappi (FIN)	83
9. Teemu Suninen (E)	83
10. Dani Sordo (E)	72



### WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	340
2. Toyota	332
3. Citroën	278
4. M-Sport-Ford	200



# Rovanperä ist durch

Kalle Rovanperä war erneut nicht zu halten. Während der Finne mit seinem fünften Saison Erfolg vorzeitig den Titel in der WRC2 PRO klarmachte, stürmt dahinter Ex-Weltmeister Petter Solberg zum WRC2-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

**W**as für ein Auftakt. Weder Kalle Rovanperä, Skoda-Werkskollege Jan Kopecký, das M-Sport-Duo Hayden Paddon und Gus Greensmith, Citroën-Werksfahrer Mads Östberg (alle WRC2 PRO) oder die WRC2-Asse Pierre-Louis Loubet und Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz setzen die erste Bestzeit. 16 Jahre nachdem Petter Solberg und Co Phil Mills im Subaru hier mit dem Sieg auch den WM-Titel feierten, ist das alte Duo wieder ganz oben. Als Klassenschnellste beim abendlichen Aufgalopp in Oulton Park lassen sie in der zweiten Liga 18 WRC2-Teams, darunter fünf PRO-Teams, hinter sich.

Doch kaum wechselt die Zeitenjagd in die walisischen Wälder, rückt Rovanperä das Bild zurecht und übernimmt die Führung. Dahinter geht es vogelwild zur Sache. Solbergs Junior Oliver (siehe auch Seite 24) rumpelt bei seinem WM-Debüt

ebenso früh raus (WP 2) wie VW-Markenkollege Veiby, M-Sport-Speerspitze Paddon (beide WP 4) und Östberg (WP 6).

Rovanperä fängt sich zwischenzeitlich einen Plattfuß und gibt die Führung an Teamkollege Kopecký ab (WP 9). Nach der ersten Tagesetappe liegt das Skoda-Werksduo dennoch vorn. Dicht gefolgt von den Fabia-Evo-Kollegen Loubet und dem in Großbritannien nicht in der WRC2-Wertung fahrenden Nikolay Gryazin.

Dahinter lauern mit Respektabstand Petter Solberg (VW) und der Brite Tom Cave (Hyundai). Bis zum Samstag-



**PRO-Champion Kalle Rovanperä kann nur kurz feiern. Nächste Woche muss der 19-Jährige beim finnischen Militär einrücken und seine Kleidung abholen. Doch schon für die Rallye Spanien wird er von seiner Sportkompanie erstmals freigestellt.**

abend wird das Tableau erneut durchgewirbelt. Rovanperä ist wieder vorne, Solberg rückt mit schnellen Zeiten auf Rang 2 vor, gefolgt von Gryazin und Cave. Loubet hält trotz Plattfuß als Fünfter den Anschluss.

Weniger Freude herrscht im Lager von Citroën und M-Sport. Nachdem Östberg den C3 R5 schon am Freitag mit Elektrikproblemen abstellt, schaut er auch am Samstag zu und nutzt den Sonntag, um mit zwei von vier Bestzeiten das Potenzial seines Autos aufzuzeigen. Ähnlich bei Greensmith: Der Brite in M-Sport-Diensten fliegt am Samstag früh ab, schaut zwischenzeitlich zu und gibt am Sonntag nochmals kräftig Gas. Doch anders als bei Teamkollege Paddon reicht es nicht mehr zu einer Bestzeit

## Solberg und Loubet jubeln

Andere gehen den Schlusspurt überlegter an – aus gutem Grund. Rovanperä weiß, dass er sich mit dem Sieg vorzeitig den WRC2-PRO-Titel sichert. Also gibt der Finne von seinem Vorsprung ein paar Sekunden an die Verfolger ab und lässt sich auf der Zielrampe feiern. Ähnlich groß ist der Jubel bei Petter Solberg, der als Zweiter den WRC2-Sieg holt. Und auch Pierre-Louis Loubet kann strahlen. Da der Drittplatzierte Tom Cave nicht in die WRC2 eingeschrieben ist, übernimmt der Korse dank 18 Zählern für Platz 2 in der WRC2 wieder die Tabellenführung. ■



Zum Abschied Sieg: Mills und Solberg



WRC2-Tabellenführer: Loubet

## WRC2 GROSSBRITANNIEN

1. Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)*	3:11,491h
Skoda Fabia R5 Evo	
2. Solberg/Mills (N/GB)	+45,0s
VW Polo GTI R5	
3. Cave/Furniss (GB/GB)**	+59,7s
Hyundai i20 R5	
4. Loubet/Landais (F/F)	+1:03,8 min
Skoda Fabia R5 Evo	
5. Gryazin/Fedorov (RUS/RUS)**	+1:08,9 min
Skoda Fabia R5 Evo	

\* WRC2 PRO; \*\* nicht eingeschrieben

## STAND WRC2 PRO NACH LAUF 12

1. Kalle Rovanperä (FIN)	176 Punkte
2. Gus Greensmith (GB)	125 Punkte
3. Mads Östberg (N)	120 Punkte

Wales Rally GB

# Ein Klassiker in Schiefelage

Nie war es offensichtlicher: Die Rallye Großbritannien scheint aus der Zeit gefallen. Hersteller, Teams und Fans hadern mit der nass-kalten Traditionsrallye.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**uf Wertungsprüfungen wie „Myherin“, „Sweet Lamb“, „Hafren“ oder „Dyfi“, wurde seit Jahrzehnten Geschichte geschrieben. „Diese Klassiker in Wales sind die Basis unseres WM-Laufes“, sagt Hugh Chambers, Geschäftsführer des britischen Motorsportverbandes. Doch genau dies scheint der Kern des Problems.

Um die meist privaten Forststrecken zu erreichen, kämpfen die Organisatoren allem voran mit langen Wegen. In den vergangenen zwölf Jahren wechselte das Rallyezentrum von Swansea über Cardiff, Builth Wells und Deeside nach Llandudno. Besser wurde es kaum. Statt den Zuschauern, Fans und Gästen im Küstenstädtchen ein Erlebnis zu bieten, waren die Teams meist

bis in die späten Abendstunden auf den Verbindungsetappen unterwegs. „Unsere Liste für Verbesserungen ist lang“, verrät ein Mitarbeiter des WM-Promotors.

Mangels einer geeigneten Fläche wurden die Herstellerteams auf verschiedene Stellplätze verteilt. Citroën versteckte sich hinter einem alten Kinokomplex, welcher die Rallyeleitung beheimatete, und blickte auf deren riesige Rückwand. Kaum WM-tauglich auch, dass im Gebäude die Telefonnetze so schwach waren, dass Journalisten oder FIA-

Mitarbeiter zum Telefonieren nach draußen mussten.

Trotz erneut knapp 100 000 Zuschauern unterstreicht der Rückgang auf 53 Teams und damit fehlende Einnahmen den Teufelskreis. „Die Kosten werden ja nicht geringer“, warnt ein Insider und fürchtet unterm Strich tiefrote Zahlen.

Den kolportierten Wechsel auf nordirische Asphaltpisten will Chambers dennoch als Gedankenspiel sehen: „Wales hat einen Vertrag bis 2021 – und diesen wollen wir einhalten.“ ■



Maues Starterfeld: Nur 53 Autos beim britischen WM-Lauf

ROESELER

Junior-WM

## Der nächste Solans

Zwei Jahre nach seinem fünf Jahre älteren Bruder Nil krönt sich der 21-jährige Jan Solans zum Junior-Weltmeister.

Von: **Reiner Kuhn**

**V**on null zum Weltmeister in drei Jahren. 2016 bestritt Jan Solans seine erste Rallye. Im Vorjahr gewann der heute 21-Jährige den spanischen Peugeot 208-R2-Cup und besiegte auf Gran Canaria die versammelte Junior-EM-Elite. In Wales sicherte sich der Spanier zwei Jahre nach seinem fünf Jahre älteren Bruder Nil auf Anhieb die Junior-WM-Krone – als Jüngster in der WM-Historie.

Tabellenführer Tom Kristensson hatte ein Pünktchen mehr auf dem Konto als Solans. Auch

Dennis Radström hegte noch Titelhoffnungen. Aber allzu früh setzte der WM-Dritte seinen R2-Fiesta in Führung liegend gegen einen Felsen, und Solans übernahm das Kommando. Nach einem Plattfuß musste dieser Kristensson kurz den Vortritt lassen, bevor er wieder nach vorne stürmte und mit 2,51 Minuten Vorsprung vor dem Schweden

siegte und den mit einem brandneuen Ford Fiesta R5 und 200 Pirelli-Reifen für die WRC2 2020 dotierten WM-Titel abräumte.

Besser noch: Schon beim WM-Heimspiel in drei Wochen soll Solans im R5 antreten. Nationalheld Carlos Sainz rief bei M-Sport-Boss Malcolm Wilson an und eiste für seinen jungen Landsmann den Turbo-Allrader los. ■



Saison 2020 gesichert: Mauro Barreiro und Jan Solans

ROESELER

### KOMMENTAR

#### DIE VERSCHLIMMBESSERER

Seit Monaten arbeiten FIA-Rallyedirektor Yves Matton und seine Mitarbeiter an einem verbesserten Regelwerk in der zweiten WM-Liga. Erwies sich die Trennung in WRC2 PRO für Werks- und werksunterstützte Teams sowie WRC2 für alle anderen, doch als Luftnummer. Denn außer den aus dem vollen schöpfenden Dauersiegern von Skoda schrieben sich nur M-Sport und Citroën in die Topklasse ein – mit mehr oder weniger betuchten Paydrivern, die sich so mehr Aufmerksamkeit und TV-Präsenz beim WM-Promoter erkaufen. Die Chance, das Regelwerk wie im GT-Sport auf Fahrer und deren Erfolge auszurichten wurde erneut verpasst. Denn geändert wurden eigentlich nur die Bezeichnungen: Künftig müssen alle Teams in der dann WRC2 genannten WRC2 PRO starten. Die aktuelle WRC2 ist für Privatfahrer reserviert und wird zur WRC3. Wie bitte?

Ob Moto2 und Moto3, GP2 und GP3 oder ERC2 und ERC3 in der Rallye-EM, immer werden hier Fahrzeugkategorien unterschieden. Nur nicht mehr in der Rallye-WM: Dort werden künftig R5-Autos, genauer gesagt Fahrzeuge der zweithöchsten Rallye-Kategorie RC2, sowohl in der WRC2 als auch WRC3 gewertet, und im Gesamtklassament gemeinsam mit nicht eingeschriebenen Teams und Fahrern in der RC2 – egal ob Profis vom Schläge eines Eric Camilli, eines Europameisters Kajetan Kajetanowicz, Weltmeisters Petter Solberg oder Ex-Werksfahrers und Le Mans-Siegers Stéphane Sarrazin am Steuer sitzt. Letzterer verzichtete bei der Monte sowohl auf die WRC2 PRO- als auch WRC2-Einschreibung und stürmte dank freier Reifenwahl auf Rang 2 in der RC2-Kategorie für R5-Fahrzeuge. Alles klar?



**Reiner Kuhn**  
Redakteur

Rallye-WM

## Neue zweite Liga

Der FIA-Weltrat beschließt die Neuordnung der zweiten WM-Liga. Doch diese scheint sich als Etikettenschwindel zu entpuppen.

**D**en Rallye-WM-Kalender 2020 hatte der FIA-Weltrat schon vor seiner Sitzung am vergangenen Freitag in Köln veröffentlicht. Zu den künftigen Einheitsreifen (ab 2021) gab es ebenso wenig Neues wie zu den WRC-Hybrid-Autos (ab 2022). So blieb die erneute Neuordnung der zweiten WM-Liga das Top-

thema. Doch der von FIA-Rallyedirektor Yves Matton seit Wochen proklamierte große Wurf blieb aus. Im Gegenteil: Die zu Saisonbeginn für reine Werks- und werksunterstützte Teams eingeführte WRC2 PRO firmiert 2020 als WRC2. Wichtiger: Künftig müssen alle eingeschriebenen Teams hier antreten.

Die aktuelle WRC2 wird zur WRC3, die in der Vergangenheit mit frontgetriebenen Fahrzeugen ausgefahren wurde. Die neue WRC3 ist künftig Teilnehmern mit einem R5-Turboallradler vorbehalten, die sich unter ihrem Fahrernamen einschreiben.

Die Grauzonen bleiben damit erhalten, wie man am Beispiel des dreimaligen Europameisters Kajetan Kajetanowicz leicht erkennen kann. Schreibt sich der 40-jährige Pole nicht als „Team Lotos Poland“ in der WRC2 ein, spart er neben höheren Einschreibebühren aufgrund von WRC2-Pflichtstarts in Übersee auch höhere Reisekosten. Gleichzeitig würde der Routinier der übermächtigen Werkskonkurrenz entgehen und in der günstigeren, aber für echte Amateure und Privatiers gedachte WRC3 um einen WM-Titel fahren. ■ RK



Qual der Wahl: Kajetanowicz

Rallye-WM

## Solberg junior ist nicht aufzuhalten

Während sich Ex-Weltmeister Petter Solberg mit dem WRC2-Sieg verabschiedet, beschleunigt Sohn Oliver ins Rampenlicht. 2020 will der 18-Jährige in der WRC2 starten.

Von: Reiner Kuhn

**Z**wei Jahre nach Kalle Rovvanperä debütierte in Wales mit Oliver Solberg erneut der Sohn eines ehemaligen Weltklasse-Piloten. Beide haben eine perfekte Ausbildung genossen und dominierten in Lettland im R2-Fronttriebler die Juniorklasse, bevor sie im R5-Turbo-Allradler noch vor ihrem 18. Geburtstag den Landestitel feierten.

Olivers Lernkurve scheint aber noch steiler als jene des frischge-

backenen WRC2-PRO-Champion aus Finnland. Vor dem WM-Debüt rückte Solberg junior sechsmal im VW Polo R5 aus. Einmal wurde er Zweiter, fünfmal feierte er den Sieg. Unter anderem beim EM-Lauf in Lettland, wo er als jüngster EM-Sieger aller Zeiten die etablierte Konkurrenz ebenso hinter sich ließ wie beim WM-Demolauf in Estland M-Sport-Werksfahrer Teemu Suninen.

Ähnlich beeindruckend war Solbergs WM-Debüt. Doch vier R5-Bestzeiten standen auch Fehler gegenüber. „Das Aus am Samstag und die kleine Rolle in der vorletzten Prüfung gehen auf mein Konto“, gibt der Youngster zu. „Ich muss noch einiges lernen. Mit unserem Aufschrieb und Speed bin ich aber sehr zufrieden.“ Andere scheinbar auch. „Wir führen viele Gespräche“, berichtet Mutter Pernilla Solberg. Derweil stellt Oliver selbst-

bewusst klar: „Kommende Saison starte ich in der WRC2.“ Die einfachste Variante: Der Junior fährt weiter im familieneigenen Team, mit weniger oder mehr Unterstützung von Volkswagen. Wechselt er die Marke, könnte er im Skoda-Werksteam aus dem Volen schöpfen und reichlich Testkilometer abspulen. Bei Citroën wären neben R5-Einsätzen gar

Testfahrten im WRC denkbar. Für einen Nachwuchsfahrer, der auch schon im 600-PS-Rallycrossauto siegte, verlockende Aussichten. „Das Wichtigste für mich ist, dass ich möglichst viele WM-Läufe absolvieren und die Strecken lernen kann – am liebsten im Wettbewerbstempo“, hat Oliver eine klare Vorstellung vom nächsten Karriereschritt. ■



Trotz durchwachsenem WM-Debüt eine große Zukunft: Oliver Solberg

### AUS DEM SERVICEPARK

#### MAGERKOST

Nach den kurzfristigen Absagen der WRC2-Akteure Henning Solberg und Gaurav Gill, des deutschen WM-Juniors Nico Knacker sowie der R2-Privatiers James Williams und Markus Manninen, schrumpfte das WM-Feld auf magere 53 Autos. Schlimmer noch: Ohne die zehn verbliebenen WM-Junioren wäre es das zweitkleinste WM-Feld bei einem europäischen WM-Lauf. Der Minusrekord in Europa datiert aus 2012, als man ebenfalls in Wales nur 31 Starter zählte.

#### LOKALHELDEN

Erneut tobten am Freitag und Samstag neben den WM-Teilnehmern 60 nationale Teams in einem eigenen Feld über acht ausgewählte Prüfungen. Zum Publikumsliebling avancierten dabei Chris Powell/Jim Lewis, die im heckgetriebenen Talbot Sunbeam Lotus von 1981 zahlreiche moderne Turbo-Allradler hinter sich ließen und mit 6,37 Minuten Rückstand hinter den Siegern John Wink/Neil Shanks (Hyundai i20 R5) auf Platz 4 drifteten. Der 75 Jahre junge

Jimmy McRae, Vater des unvergessenen Colin McRae, fuhr im Porsche 911 Carrera RS als Zwölfter über die Zielrampe.

#### ALTE SCHULE

Kein Team enterte vor dem Abendservice später die Medienzone als Petter Solberg und Phil Mills. „Wir mussten unser Auto ordentlich waschen lassen“, entschuldigte sich der Weltmeister von 2003, grinste, und verriet im warmen Servicezelt: „Früher haben das doch alle gemacht, wenn sie nicht im Regen stehen oder eigene Fehler erklären wollten.“

#### UNTER VOLLAST

Am kommenden Wochenende sind gleich vier Hyundai-Werksfahrer im Einsatz: Sébastien Loeb rückt im aktuellen Hyundai i20 WRC bei einem Lauf zur spanischen Schotter-Meisterschaft aus. Zeitgleich sind Thierry Neuville im aktuellen und Andreas Mikkelsen im älteren WRC bei der RallyeLegend in San Marino am Start. Werkskollege Craig Breen ist dort im privaten Subaru Impreza 555 mit von der Partie. ■ RK

# Kreim schwimmt am besten



Fabian Kreim kann entspannt ins Finale nach Bayern gehen

SASCHA DORRENBÄCHER

Heftige Niederschläge sorgten für besonders anspruchsvolle Bedingungen bei der Rallye Erzgebirge. Fabian Kreim kam damit am besten klar und legte den Grundstein zum Titel.

Von: Michael Heimrich

Lange Zeit hatte Petrus einen großen Bogen um Deutschland gemacht, am vergangenen Wochenende schien es, als wolle er diesen Lapsus wieder ausgleichen, speziell über dem Austragsgebiet der Rallye Erzgebirge. Es goss heftig und die Bilder von verdreckten und schlammigen Pisten ähnelten denen vom gleichzeitig stattfindenden WM-Lauf in Wales.

## Gassner verhindert Entscheidung

Skoda-Pilot Fabian Kreim bewies bei diesen widrigen Verhältnissen erneut seine Nervenstärke und feierte zusammen mit Beifahrer Tobias Braun den dritten Saisonsieg. „So schwierige Bedingungen habe ich selten erlebt“, war Kreim im Ziel sichtlich erleichtert. Der Titel ist für ihn zum Greifen nahe und fast wäre die Vorentscheidung bereits im Erzgebirge gefallen, wenn es nicht einen fulminanten Hermann Gassner jr. gegeben hätte,



Hermann Gassner junior fehlten am Ende nur sechs Sekunden

SASCHA DORRENBÄCHER



Patrick Dinkel: Im Masters vorn

SASCHA DORRENBÄCHER



Zwei Bestzeiten für Tannert

SASCHA DORRENBÄCHER

der die meisten Bestzeiten setzte und mit dem Gewinn der Power Stage verhinderte, dass Kreim bereits vorzeitig Meister wurde. Allerdings reichte es nicht für den Sieg, den verpasste Gassner jr. um sechs Sekunden.

Julius Tannert hat sein Programm in der Junior-WM vorzeitig beendet und kratzte das verbliebene Budget für einen Auftritt im Skoda Fabia R5 evo zusammen. Damit kam der Zwickauer auf Anhieb so gut zu recht, dass die ersten beiden Bestzeiten auf sein Konto gingen. Am zweiten Tag musste Tannert jedoch erkennen, dass seine Michelin-Reifen unter diesen Bedingungen nicht so gut funktionierten wie die Pirelli-Pneus der Konkurrenten, doch die Richtung stimmt und macht vor allem Lust auf ein volles DRM-Programm im kommenden Jahr. „Wir prüfen alle Möglichkeiten“, so Tannert.

Als bester Nicht-Allradler kämpfte sich Ruben Zeltner (Porsche) bei diesen Bedingungen auf den siebten Platz und sicherte sich den Sieg im Rallye Masters. „Ein schöner Erfolg bei meiner 20. Erze“, freute sich Zeltner. Carsten Mohe musste sein Heimspiel dagegen aus dem Krankbett verfolgen. Der Renault-Pilot hatte sich am Donnerstag während der Testfahrten überschlagen und dabei etliche Prellungen zugezogen. So hatte Mohe keine Chance, seine Führung in der Masters-Gesamtwertung zu verteidigen, denn Patrick Dinkel (Mitsubishi) konnte als Neunter wichtige Punkte sammeln und ist nun alleiniger Spitzenreiter.

Die letzten Entscheidungen fallen bereits in zwei Wochen während der 3-Städte-Rallye (18./19.10.). Im Erzgebirge bereitet man sich unterdessen auf neue Aufgaben vor. Im kommenden Jahr wird die Rallye als DRM-Auftakt bereits Mitte April stattfinden. Möglicherweise bei besserem Wetter. ■

## RALLYE ERZGEBIRGE (4./5. OKTOBER 2019)

5. von 6 DRM-Läufen, 11 Wertungsprüfungen über 133,95 km

1.	Kreim/Braun (D/D)	Skoda Fabia R5	1:16.19,6 h
2.	Gassner jr./Mayrhofer (D/A)	Hyundai i20 R5	+6,8 s
3.	Tannert/Hinneberg (D/D)	Skoda Fabia R5 evo	+1.06,5 min
4.	Gelpel/Becker-Brugger (D/D)	Skoda Fabia R5 evo	+3.05,7 min
5.	Satorius/Zenz (D/D)	Ford Fiesta R5	+4.15,6 min
6.	Rostek/Luther (D/D)	Volkswagen Polo R5	+5.21,3 min
7.	Zeltner/Zeltner (D/D)	Porsche 996 GT3	+6.22,6 min
8.	Trneny/Doerr (CZ/D)	Ford Fiesta R5	+6.29,4 min
9.	Dinkel/Kiessling (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo IX	+7.34,8 min
10.	Wiegand/Gerlich (D/D)	Ford Fiesta R2T	+8.27,1 min

Bestzeiten: Gassner jr. 6; Kreim 3; Tannert 2

## DRM-STAND

Nach Lauf 5

1.	Fabian Kreim (D)	107 Punkte
2.	Hermann Gassner jr. (D)	79
3.	Philip Geipel (D)	40
4.	Dennis Rostek (D)	37
5.	Christian Riedemann (D)	28
6.	Marijan Griebel (D)	22
7.	Ron Schumann (D)	22
8.	Julius Tannert (D)	18
9.	Kristian Poulsen (DK)	14
10.	Niklas Stötefalke (D)	12

# Gutes Gastspiel



René Rast feierte seinen Titel so, wie es sich gehört – mit flotten Donuts

Sechs Hersteller – das gab es in der neuen DTM noch nie: Beim ersten gemeinsamen Rennen der DTM mit der japanischen Super-GT-Serie schlugen sich Honda, Nissan und Toyota recht achtbar, obwohl sie mit vielen Problemen kämpfen mussten, vor allem den ungewohnten DTM-Einheitsreifen von Hankook. Der als Meister feststehende René Rast gewann am Samstag. Im spektakulären Regenrennen am Sonntag setzte sich Nico Müller durch.

Von: **Claus Mühlberger**

**W**as für ein Segen für die DTM, dass die Entscheidungen in den zwei wichtigsten Championaten schon lange vor dem Finale ge-

fallen waren! Nach einer eher spannungsarmen zweiten Saisonhälfte hatten sich Audi (in der Markenwertung) und René Rast (im Fahrer-Championat) schon beim vorletzten Meeting des Jahres auf dem Nürburgring vom Gabentisch der größten Pokale bedient. Und so war der Blick frei und unverstellt auf die (mögliche) glorreiche Zukunft der DTM, mit sechs statt wie bisher mit drei Herstellern.

Honda, Nissan und Toyota – unter dem Gewand der in Europa eher bedeutungslosen Konzernmarke Lexus – fanden sich mit je einem Auto ein zum ersten direkten Kräftemessen mit den Etablierten aus der DTM.

Es war ein langer und steiniger Weg bis zum ersten Rennen. Doch die zähe Beharrlichkeit der DTM-Lenker und ihrer japanischen Gegenüber zahlte sich aus, auch wenn allerlei Rückschläge lange Zweifel am Erfolg des Vorhabens schürten. So führte die DTM erst 2019, also zwei Jahre später als geplant, die Zweiliter-Turbomotoren (wie in

**„Mein Boxenstopp hat so lange gedauert, dass ich meinen Lunch hätte auspacken können. Im Ernst: Die Jungs hatten viel Druck.“**

Jenson Button, Honda NSX

Japan) ein. Schuld an der Verzögerung war ausgerechnet der DTM-Flüchtling Mercedes, wo man, den Ausstieg zum Ende des Jahres 2018 schon vor Augen, nicht mehr in die kostspielige Entwicklung der Turbomotoren investieren wollte und daher intensiv für die Fortführung der Saugmotor-Formel plädierte.

Vor zwei Jahren hatten Nissan und Toyota schon einmal beim Saisonfinale der DTM in Hockenheim vorbeigeschaut. Damals drehten sie aber nur ein paar Demorunden. Ohne sich groß anstrengen zu müssen, waren

sie deutlich schneller als die damalige DTM. Dies lag an zwei Faktoren: Zum einen leisteten (und leisten) die Zweiliter-Turbos gut 100 PS mehr als die veralteten V8-Sauger. Zum anderen brachten die Japaner ihre gewohnten Reifen mit.

## Im Schleudergang

Jetzt, beim ersten gemeinsamen Rennen, wurden die Karten neu gemischt: Alle fuhren auf der Einheits-Besohlung von Hankook. Klar, dass die Crews von Honda, Nissan und Lexus die Eigenheiten der Korea-Reifen erst mal kennenlernen mussten.

Mit ein paar Runden am Donnerstag war es nicht getan. Denn in Japan herrscht Reifenkrieg: „Wir machen bei unserem Honda nur ein Basis-Setup“, erläuterte Jenson Button. „Das Feintuning wird mit verschiedenen Reifentypen erledigt. Wenn es nicht passt, werfen wir einfach einen neuen Satz aufs Auto. In der DTM ist das ganz anders.“ In Japan stehen den Fahrern sogar drei verschiedene



Nissan (hinten) stand klar im Schatten von Honda



Gaststarter Jenson Button



Trotz des üblen Wetters waren einige Tribünen bei der DTM-Premiere der Japan-Renner gut gefüllt

Typen von Regenreifen zur Verfügung. Ein Luxus, der den DTM-Piloten fremd ist.

Das Zauberwort an diesem grauen und verregneten Herbstwochenende hieß Reifentemperatur. Und wenn schon einer wie René Rast, der zweimalige Fahrer-Champion, nach dem Sonntags-Qualifying klagt, dass er es „bei dieser Kälte nicht schaffte, die Reifen auf Temperatur zu bekommen“, ist dies definitiv ein sehr schlechtes Zeichen. Honda-Pilot Button wurde noch mehr gequält: „Es war wirklich extrem schwer“, sagte er nach dem Quali im sonntäglichen Dauerregen. „Unser Auto ist für eine andere Art von Reifen entwickelt.“

Zusätzliches Problem für Honda: Der NSX ist ein Mittelmotorauto. „Es hat eine andere Gewichtsverteilung als die anderen Autos“, erklärte Button. „Deswegen wären wir dringend auf weichere Vorderräder angewiesen, um das schlimme Untersteuern in den Griff zu bekommen.“

Speziell im Regen klagte Button über schockierendes Fahrverhal-

**„Was für ein Glück, dass die Lenkung nicht an einer schnellen Stelle gebrochen ist. Ich habe mich ganz schön erschreckt.“**

Paul di Resta, Aston Martin

ten. „Ich muss mich von allen Kerbs fernhalten. Fahre ich drüber, habe ich Snap-Oversteer.“ Doch trotz aller Schwierigkeiten schaffte es Jenson Button, am Samstag ein fettes Ausrufezeichen zu setzen. Platz 6 im Qualifying, Platz 9 im Rennen – das ist für einen DTM-Debütanten aller Ehren wert. Ziemlich sicher wäre sogar noch mehr drin gewesen, aber ein müder Boxenstopp verhinderte dies. Button stand rund 15 Sekunden länger als üblich. „Ich hätte da beinahe meinen Lunch essen können“, spottete er, schränkte aber dann ein: „Die Jungs hatten eine

Menge Druck.“ Zudem fehlte es ihnen an Übung, denn bei den Langstreckenrennen der Super GT wird auch getankt, und so stehen die Autos recht lange an der Box.

### Business as usual

An der Spitze des Felds gab es auch beim Finale „Business as usual“. Audi diktierte das Tempo und hatte dann auch noch ein Quäntchen Glück. Denn am Samstag standen die Zeichen eher auf BMW-Sieg. „Mein Undercut hätte ziemlich funktioniert“, sagte Marco Wittmann. „Doch leider kam das Safety Car für mich zum ungünstigsten Zeitpunkt.“ Der Führungswagen rückte aus, weil Philipp Eng's BMW ohne Vortrieb ausgerollt war. René Rast, der eine Runde nach Wittmann an die Box gekommen war, hatte hinter dem Safety Car genügend Zeit, seine Reifen ordentlich aufzuwärmen, um sich so gerüstet der Attacken von Wittmann zu erwehren. Rast fuhr zu seinem siebten Sieg des Jahres.

Erneuten Anschauungsunterricht in Sachen Undercut gab es

am Sonntag. Diesmal war es Nico Müller, der eine Runde früher kam als Rast. Bei Abt funktionierte der Reifenwechsel nicht ganz so reibungslos wie bei Rosberg. Müller büßte zwei Sekunden auf seinen markeninternen Rivalen ein, hatte aber keine Mühe, Rast danach niederzuringen.

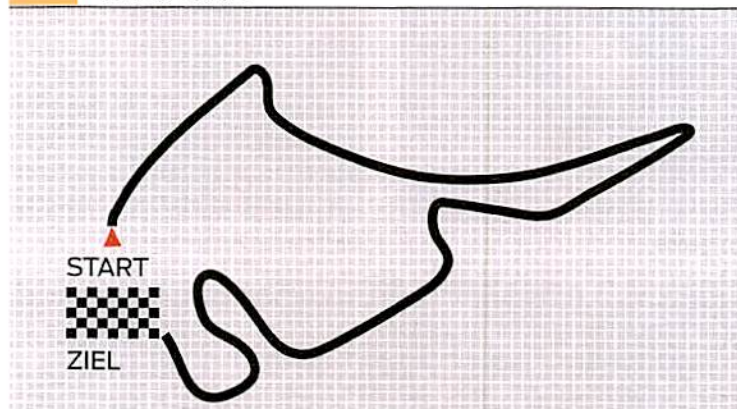
Bestplatzierte BMW-Fahrer war, man möchte fast sagen ausnahmsweise, nicht Wittmann. Der Franke wurde nach einem „Unsafe Release“ zu einer Durchfahrtsstrafe gebeten. Und so war es Timo Glock, der nach einer mauen Saison Vierter wurde.

Viel Frust erlitt erneut Aston Martin. Auszug aus der Mängelliste: Bei di Resta brach am Freitag die Lenkung, „glücklicherweise in der Zielkurve und nicht an einer wirklich schnellen Stelle“, sagte der Schotte. Sonntags rollte di Resta in der Aufwärmrunde mit Motorproblemen aus. Kurz danach fing der Vantage von Dani Juncadella sogar Feuer. Der achte Platz von Jake Dennis war immerhin ein kleines Trostpflaster. ■

DTM-2019-RESULTATE

HOCKENHEIM (D) 4,574 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Hockenheim (D): 05.10.2019; 17. von 18 Läufen; 38 Runden à 4,574 km = 173,812 km, 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 17 Grad, trocken, bewölkt.

Pole-Position:

# 33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.45,552 min = 156,0 km/h

Schnellste Runde:

# 51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 1.30,927 min = 181,1 km/h

Fahrer	Marke/Modell	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi RS 5	1:01.00,948 h	25 + 3
2. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 1,693 s	18 + 2
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 10,697 s	15 + 1
4. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 17,795 s	12
5. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 24,224 s	10
6. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 25,760 s	8
7. Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	+ 26,439 s	6
8. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 27,270 s	4
9. Jenson Button (GB)	Honda NSX-GT	+ 31,492 s	0 (Gast)
10. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 31,868 s	2
11. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 37,997 s	1
12. Jamie Green (GB)	Aston Martin Vantage	+ 38,442 s	0
13. Ryo Hirakawa (J)	Lexus LC 500	+ 40,948 s	0 (Gast)
14. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	+ 46,931 s	0
15. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 59,196 s	0
16. Sheldon van der Linde (ZA)	Audi RS 5	+ 59,602 s	0
17. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 1.01,596 min	0
NC Tsugio Matsuda (J)	Nissan GT-R Nismo	+ 17 Rdn.	0 (Gast)
NC Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 18 Rdn.	0
NC Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 21 Rdn.	0
NS Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	-	-



Ende einer Super-Saison: Müller siegte am Sonntag und holte den Vizetitel

QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1,45,552 min
2. Marco Wittmann	+ 0,127 s
3. Mike Rockenfeller	+ 0,231 s
4. Jonathan Aberdein	+ 0,376 s
5. Loïc Duval	+ 0,387 s
6. Jenson Button	+ 0,654 s
7. Timo Glock	+ 0,763 s
8. Robin Frijns	+ 0,799 s
9. Sheldon van der Linde	+ 0,831 s
10. Joel Eriksson	+ 1,076 s
11. Nico Müller	+ 1,237 s
12. Ferdinand Habsburg	+ 1,239 s
13. Daniel Juncadella	+ 1,434 s
14. Jake Dennis	+ 1,436 s
15. Bruno Spengler	+ 1,474 s
16. Paul di Resta	+ 1,538 s
17. Philipp Eng	+ 1,996 s
18. Jamie Green	+ 2,038 s
19. Pietro Fittipaldi	+ 2,240 s
20. Ryo Hirakawa	+ 3,629 s
21. Tsugio Matsuda	+ 3,797 s

QUALIFYING RENNEN 2

1. Mike Rockenfeller	1,50,800 min
2. Nico Müller	+ 0,013 s
3. Timo Glock	+ 0,460 s
4. Jamie Green	+ 0,591 s
5. Joel Eriksson	+ 0,689 s
6. Marco Wittmann	+ 0,988 s
7. Philipp Eng	+ 1,007 s
8. René Rast	+ 1,073 s
9. Robin Frijns	+ 1,190 s
10. Loïc Duval	+ 1,194 s
11. Jake Dennis	+ 1,442 s
12. Ferdinand Habsburg	+ 1,574 s
13. Jonathan Aberdein	+ 1,683 s
14. Bruno Spengler	+ 1,691 s
15. Sheldon van der Linde	+ 1,711 s
16. Nick Cassidy	+ 1,727 s
17. Paul di Resta	+ 1,734 s
18. Daniel Juncadella	+ 1,852 s
19. Jenson Button	+ 1,987 s
20. Ronnie Quintarelli	+ 3,075 s
DQ Pietro Fittipaldi	-

ERGEBNIS RENNEN 2

Hockenheim (D): 06.10.2019; 18. von 18 Läufen; 27 Runden à 4,574 km = 123,498 km, 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 10 Grad, Regen.

Pole-Position:

# 51 Nico Müller (CH), Audi RS 5, 1.50,813 min = 148,5 km/h

Schnellste Runde:

# 99 Mike Rockenfeller (D), Audi RS 5, 1.52,014 min = 147,0 km/h

Fahrer	Marke/Modell	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	1:04.45,023 h	25 + 2
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 3,835 s	18 + 3
3. René Rast (D)	Audi RS 5	+ 8,403 s	15
4. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 11,849 s	12 + 1
5. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 13,094 s	10
6. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 16,248 s	8
7. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 22,172 s	6
8. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 36,954 s	4
9. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 51,319 s	2
10. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 55,877 s	1
11. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 58,838 s	0
12. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 59,767 s	0
13. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 1.00,417 min	0
14. Philipp Eng (A)	Audi RS 5	+ 1.01,873 min	0
15. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 1.30,051 min	0
16. Jenson Button (GB)	Honda NSX-GT	+ 1.55,243 min	0 (Gast)
17. Ronnie Quintarelli (I)	Nissan GT-R Nismo	- 1 Rdn.	0 (Gast)
NC Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	- 13 Rdn.	0
NC Daniel Juncadella	Aston Martin Vantage	- 27 Rdn.	0
NC Nick Cassidy (NZ)	Lexus LC 500	- 27 Rdn.	0 (Gast)
NS Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	-	-

STAND FAHRER

1. Rast	322 Punkte
2. Müller	250
3. Wittmann	202
4. Rockenfeller	182
5. Frijns	157
6. Eng	144
7. Duval	134
8. Green	115
9. Spengler	106
10. Aberdein	67
11. Eriksson	61
12. Glock	58

STAND HERSTELLER

1. Audi	1132 Punkte
2. BMW	550
3. Aston Martin	49

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	447 Punkte
2. Audi Sport Team Abt	407
3. Audi Sport Team Phoenix	316
4. BMW Team RMG	308
5. BMW Team RMR	202
6. BMW Team RBM	103

E-Fuel von Aral

# Neues Super-Benzin

Beim Saisonfinale debütierte der E-Fuel von Aral in der DTM – zunächst in Renntaxis. Spätestens 2022 sollen auch die Rennautos den CO<sub>2</sub>-reduzierenden Sprit tanken.

Von: **Claus Mühlberger**

**D**er vom langjährigen DTM-Partner Aral entwickelte Kraftstoff besteht zur Hälfte aus hochwertigen erneuerbaren Komponenten, die aus Abfallstoffen gewonnen werden. Daraus ergibt sich eine um 30 Prozent verbesserte CO<sub>2</sub>-Bilanz gegenüber konventionellem Kraftstoff. „Audi hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die fahrzeug-spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025 um rund 30 Prozent zu reduzieren“, sagt Ulrich Baretzky,

Audis Rennmotoren-Chef. Wie der Anteil des Aral-Benzins für die DTM Renntaxis aus erneuerbaren Komponenten produziert wird, erklärt Dr. Peter Sauer-mann, Arals Europa-Technologiechef: „Dieser Kraftstoff mit 102 Oktan wird aus Abfall gewonnen, der sonst auf die Deponie geht und verbrannt wird, also etwa

aus Holzabfall oder aus Resten in der Papierproduktion. Wir wollen bei der DTM zeigen, welches Potenzial in solchen Kraftstoffen steckt.“

Für den ITR-Geschäftsführer Achim Kostron ist das neue Benzin neben der Hybridtechnik ein weiterer Schritt zu mehr Nachhaltigkeit. ■



Der nächste Schritt: Das Audi-Renntaxi fuhr mit dem neuen E-Fuel von Aral

DTM ab 2020 in St. Petersburg

# Zurück in Russland

Der DTM-Kalender für die Saison 2020 ist komplett. Ende Mai gibt es in der Nähe von St. Petersburg die Russland-Rückkehr der Tourenwagen.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ach dem Weggang vom Moscow Raceway gab es 2018 und 2019 keine Rennen in Russland. Im nächsten Jahr gibt es die Rückkehr auf der vom Architekturbüro Tilke aus der Taufe gehobenen „Igora Drive“-Rennstrecke nahe Sankt Petersburg. „Wir freuen uns sehr, dass es uns gelungen ist, die DTM nach gut zweijähriger Pause wieder zurück nach Russland zu bringen“, sagt Achim Kostron, Geschäftsführer der ITR GmbH. „Der Igora Park ist eine beeindruckende Anlage von erstklassigem, internationalem Format.“

Der neue Austragungsort liegt rund 700 km weiter nordwestlich als der Moscow Raceway und un-

weit der finnischen Grenze. „Die legendäre DTM kommt zurück nach Russland, und St. Petersburg wird Teil der Motorsport-Welt – und damit ein bedeutender Ort auf Weltkarte des Rennsports“, war Strecken-Mitinitiator Vladimir Vasiliev, selbst erfolgreicher Pilot bei Marathonrallyes, geradezu begeistert.

Dass die Tilke-Strecken oft zu Unrecht als Retortenkurse abgestempelt werden, davon konnten sich die aktuellen DTM-Piloten

René Rast, Philipp Eng und Daniel Juncadella beim Vor-Ort-Termin schon überzeugen. Vor allem der letzte Sektor habe es laut der Fahrer in sich. „So etwas wie diese Bergauf-Kurve im letzten Sektor habe ich noch nie auf einer anderen Rennstrecke gesehen“, staunte Juncadella.

Der erst am Donnerstag letzter Woche unterschriebene Vertrag gilt für fünf Jahre. Die Rennen werden in den späten Abendstunden unter Flutlicht gefahren. ■



Durften die Strecke schon inspizieren: Eng, Rast und Juncadella (v.l.)

## NACHRICHTEN

### RAHMENPROGRAMM

Das Rahmenprogramm für die DTM 2020 nimmt weiter Form an. Nachdem die W-Series bereits vor einiger Zeit als erneuter Bestandteil des Eventpakets bestätigt wurde, kommt mit der DMV GTC nächstes Jahr eine neue Serie dazu. Die Breitensportler sind bei insgesamt fünf Events dabei. Mit weiteren Rennserien wird noch verhandelt.

### FRÜHER VORVERKAUF

Bereits beim Finale der aktuellen Saison konnten sich Fans Tickets für sechs Events der 2020er-Saison kaufen: den Auftakt in Zolder sowie Monza, Brands Hatch, Assen, Nürburgring und Hockenheim. Frühbucher werden noch bis zum 18. Oktober belohnt, bis dahin gibt es die beliebten Editionstickets ohne Aufpreis.

### KOBAYASHI FÜR BMW

Im Vorfeld des Hockenheim-Wochenendes wurde mit Kamui Kobayashi der zweite BMW-Pilot für das „Super GT x DTM Dream Race“ Ende November in Fuji bekannt gegeben. Wer neben dem Japaner und dem bereits feststehenden Alex Zanardi für BMW startet, wird man in Kürze veröffentlichen. Es deutet vieles darauf hin, dass es Marco Wittmann sein wird.

### BMW-PRIVATTEAM(S)

Bei BMW sind offenbar zwei Teams im Gespräch, die 2020 den M4 privat einsetzen könnten. Zum einen das seit längerem spekulierte Team Motopark, zum anderen die Schweizer Mannschaft von Fach Auto Tech.

### HAHNE CLASSIC-MEISTER

Armin Hahne (Ford Sierra Cosworth) ist neuer Meister der „Tourenwagen Classics“, die im Rahmen der DTM ebenfalls ihr Finale feierte. Das regennasse Abschlussrennen der Saison gewann Yannik Trautwein in einem Mercedes CLK vor DTM-Rekordmeister Bernd Schneider in einer Mercedes C-Klasse.

Da war es in Spa noch trocken: Der später siegreiche Cupra von Red Camel-Jordans

# Eine nasse Premiere

Zur Premiere des 500-Runden-Rennens in Spa-Francorchamps fanden sich 17 Autos ein. Am Ende gewann der Cupra des Red-Camel-Teams mit Tom Coronel, Pepe Oriola sowie Ivo und Rik Breukers.

Von: **Michael Bräutigam**

**V**iel Langstreckenerfahrung, eine Prise WTCR und ein fehlerfreier Job über 23 Stunden waren das Erfolgsrezept der letztlich souverän siegreichen Mannschaft. So einfach, wie es sich hier liest, war das Rennen aber nicht. Bei kaum zweistelligen Temperaturen sorgte der typische Ardennenregen über weite Strecken des Rennens für Bedingungen wie auf einer Eisbahn. Selbst als Schlussfahrer Pepe Oriola mit fünf Runden Vorsprung das Auto eigentlich nur noch ins Ziel bringen musste, schlidderte der Cupra nur so umher. „Gut, dass wir so viel Vorsprung hatten, sonst hätte ich

mit Sicherheit ein paar Fehler gemacht“, gestand der Spanier beim Siegerinterview.

## Früher Peugeot-Zeitverlust

Zusammen mit dem Red-Camel-Cupra waren nur zwei weitere Fahrzeuge in der „Pro“-Klasse genannt. Der am Ende zweitplatzierte Peugeot könnte dabei auch gut und gerne als Werkseinsatz durchgehen. Das Team DG Sport mit Aurélien Comte, Teddy Clai-ret und Julien Briché bekam von der Peugeot-Kundensportabteilung starke Unterstützung. TCR-Europameister und WTCR-Laufsieger Comte ließ auf anfangs trockener Strecke auch die schnellste Runde notieren, doch schon die erste Code-60-Phase kostete bereits viel Zeit.

Harry Hilders schmiss den von Jaap van Lagen auf Pole gestellten Cupra vom Team NKPP Racing/Bas Koeten Racing ausgangs Raidillon in die Reifenstapel. Da waren gerade rund eineinviertel Stunden gefahren, und die ersten Stopps waren munter zugange. Während die Peugeot-Mannschaft und u. a. auch das einzige-deutsche Team (Vmax Engine-

ring/Opel) schon gestoppt hatten, war der Cupra noch nicht zum Service gekommen und verlor unter Code-60-Bedingungen viel weniger Zeit. „Da hatten wir etwas Pech, aber wir haben keine Fehler gemacht“, sah Clai-ret das Positive. Für den Peugeot 308 war es die 24h-Premiere, P2 ist also trotzdem ein großer Erfolg.

Das Podium wurde letztlich vom Schweizer Team TOPCAR Sport with Bas Koeten Racing komplettiert. Fabian Danz, Antti Buri, Julien Apothéloz, Kari-Pekka Laaksonen und WTCR-Pilot

Mikel Azcona hatten in ihrem Cupra zehn Runden Rückstand.

Auf P4 landete Viper Niza Racing aus Malaysia (Douglas Khoo/Dominic Ang/Melvin Moh/Fariqe Hairuman) und holte damit den Pro-Am-Sieg. Die beste reine Amateurmansschaft landete in Form des Peugeots von Burton Racing (Pierre-Yves Corthals/Caren Burton/Armand Fumal/Oliver Meurens/Philippe Steveny) auf P6. Für das im Mai über 12h ausgetragene, längste reine TCR-Rennen der Welt werden deutlich mehr Starter erwartet. ■



Trotzten Wind und Wetter (v. l.): Rik Breukers, Coronel, Ivo Breukers, Oriola



Eine Klasse für sich: Jochen Hahn und sein IVECO Stralis waren auch in der EM-Saison 2019 kaum zu schlagen

# Titel und Trauer

Bereits am vorletzten Wochenende in Le Mans hatte sich Jochen Hahn (IVECO) seinen sechsten EM-Titel gesichert. Das Finale in Jarama wurde vom Tod seines Vaters Konrad „Conni“ Hahn überschattet.

Von: Michael Bräutigam

**E**s sind diese Jubelszenen, für die in den Hallen in Egenhausen bei Altensteig tagein, tagaus hart geschuftet wird. Als Jochen Hahn nach dem zweiten Samstagsrennen in Le Mans über die Ziellinie fährt, ist

der Sixpack besiegelt. Diana, Frau von Jochen und heimliche Teamchefin, bricht auch beim sechsten Titel in Freudentränen aus. Unter dem Podest gibt es langen Applaus und lauter strahlende Gesichter. Darunter auch das von Konrad Hahn. „Conni“, wie er im Fahrerlager genannt wird, ist selbst ehemaliger Truckracer und stellte seine eigene Fahrerei zurück, um Jochen eine Karriere zu ermöglichen. Als mehr als nur gute Seele des Teams ist er stets bei den Rennen dabei und zieht natürlich immer noch einige Fäden.

Ein paar Tage später ist die Stimmung im Team eine ganz andere. Nach dem Event in Le Mans am letzten September-Wochenende ging es direkt wei-

ter nach Jarama. Das große Finale der vielleicht größten Saison des Hahn-Teams. Doch Conni ist nicht dabei. Er verstarb im Alter von 71 Jahren unter der Woche und hinterlässt damit im Fahrerlager eine große Lücke.

## Albacete holt Vizetitel

Wie groß, das zeigt die enorme Anteilnahme aller Teams in der großen Truck-Familie „R.I.P. Conni“-Aufkleber prangen am Wochenende auf der Frontscheibe aller Trucks. Als die Nachricht über die sozialen Netzwerke die Runde macht, gibt es auch hier hunderte Mitleidsbekundungen.

Da fällt der Blick aufs sportliche Geschehen natürlich umso schwerer. Zumal der Drops in

Sachen Fahrerwertung ja ohnehin schon gelutscht war. Die Organisation der Truck-EM überließ es Jochen Hahn sogar selbst, ob er in dieser Situation überhaupt antreten mochte. „Für Papa“ trat er natürlich an – und lieferte wieder perfekt ab. Auf seine 13. (!) Pole des Jahres folgte der ebensoviele Saisonsieg.

Spannung gab es noch um den Vizetitel. Neben Antonio Albacete (MAN/225 Punkte) und Adam Lacko (Freightliner/222) hatte auch Steffi Halm (IVECO/188) noch Außenseiterchancen. Albacete vergrößerte mit P2 hinter Hahn seinen Vorsprung. Lacko schlug im zweiten Rennen vermeintlich zurück, gewann auf der Strecke – bekam aber eine 10-Sekunden-Strafe, weil er René Reinert (IVECO) beim Kampf um die Führung von der Strecke rammte. So erbte Norbert Kiss (Mercedes) den Sieg, Albacete P2, Hahn P3 und Lacko verlor auf P6 weiter wichtige Punkte.

Am Sonntag machte Albacete vor Heimpublikum alles perfekt. Zwar schlug Lacko mit einem Sieg im Hauptrennen (vor Hahn) noch mal zu, im abschließenden vierten Rennen des Wochenendes landete Albacete auf P4 genau einen Platz vor Lacko. Kiss holte erneut den Sieg und beendete damit eine von viel Pech geprägte Saison mit einem Highlight für das Team tankpool24 Racing aus Nürtingen.

In der Mannschaftswertung setzten sich „Die Bullen von IVECO Magirus“ (Hahn/Halm) vor dem Team „Löwenpower“ (Albacete/Sascha Lenz) durch. Im Grammer Cup, einer Extrawertung für die „Chrome“-Fahrer, gewann Oly Janes (Freightliner) im innerbritischen Duell gegen Jamie Anderson (MAN). ■

## TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

Endstand nach 8 Events:

Fahrer	Team	Marke	Pkte.
1. Jochen Hahn (D)	Team Hahn Racing	IVECO	370
2. Antonio Albacete (E)	Truck Sport Lutz Bernau	MAN	268
3. Adam Lacko (CZ)	Buggyra Racing	Freightliner	261
4. Stefanie Halm (D)	Schwabentruck Racing	IVECO	212
5. Sascha Lenz (D)	SL Trucksport	MAN	192
6. Norbert Kiss (H)	tankpool24 Racing	Mercedes-Benz	190
7. René Reinert (D)	Reinert Racing GmbH	IVECO	146
8. André Kursim (D)	Don't touch Racing	IVECO	138
9. José Rodrigues (P)	Reboconorte Racing	MAN	70
10. Jamie Anderson (GB)	Anderson Racing	MAN	42
11. Oly Janes (GB)	Buggyra Racing	Freightliner	30
12. Gerd Körber (D)	Schwabentruck Racing	IVECO	28
13. Anthony Janiec (F)	Lion Truck Racing	MAN	26
14. Luis Recuenco (E)	Truck Sport Lutz Bernau	MAN	25
15. Terry Gibbon (GB)	T-Sport Racing	MAN	14



Beim Titelgewinn noch dabei: Konrad „Conni“ Hahn (†) und Sohn Jochen

TCR Skandinavien

# Dahlgren zum Dritten

Robert Dahlgren (Cupra) hat sich nach einem Jahr Pause wieder den Titel in der TCR Skandinavien gesichert. Ab 2020 heißt die Serie wieder STCC.

Von: Michael Bräutigam

Nach seinem Titel 2017 musste Dahlgren sich im vergangenen Jahr nur Johan Kristoffersson geschlagen geben. Jetzt ist er wieder an der Spitze des skandinavischen Tourenwagensports angekommen – bereits zum dritten Mal nach dem Gewinn der STCC 2010 und jetzt dem erneuten Titel.

Als härtesten Gegner musste Dahlgren in Mantorp Audi-Pilot Tobias Brink fürchten. Der führte im ersten Rennen bis zur letzten Runde, dann rangelte sich Honda-Pilot Mattias Andersson vorbei. Brink war not amused: „Das war ein Torpedo-Manöver.



Pink macht flink: Robert Dahlgrens Meisterauto vom PWR-Team

Wir fahren um eine Meisterschaft und er nicht, trotzdem macht er so etwas Schmutziges.“

Dahlgren lief auf P3 ein und hatte vor dem letzten Rennen des Jahres 17 Punkte Vorsprung auf Brink. Bei einem Ausfall Dahlgrens hätte Brink also mindestens Zweiter werden müssen. Es kam anders: Brink kollidierte mit Dahlgrens Teamchef und PWR-Teamkollegen sowie Gaststarter Daniel Haglöf und knallte

in die Bande. P4 reichte für Dahlgren zum Titel. Ein Trost für Brink: Weil Andreas Wernersson (Audi) das Finalrennen gewann, ging zumindest der Teamtitel an Brink Motorsport.

Das Finale in Mantorp war gleichzeitig das Ende der TCR Skandinavien. Mit einem neuen Promoter geht es 2020 unter dem neuen, alten Namen „STCC“ weiter. Gefahren wird aber weiterhin mit TCR-Autos. ■

## NACHRICHTEN

### TCR: KEIN NEUER AUDI?

Dass Cupra und VW 2020 neue Autos für die TCR-Kategorie bringen, steht so gut wie fest. Ein großes Fragezeichen gibt es bei Audi als dritter VW-Konzernmarke. Offenbar ist man dort nicht glücklich über die Technologiespirale sowie das starke Werksengagement anderer Marken, was beides nicht dem Grundgedanken der TCR entsprechen würde. Deshalb wird es zumindest vorerst kein neues Auto geben.

### NASCAR: EUROPA-FINALE

Die NASCAR Euro Series bleibt für weitere zehn Jahre bestehen – also bis einschließlich 2030. Das wurde im Rahmen des Saisonfinals in Zolder vergangenes Wochenende verkündet. Die Titel sicherten sich in Belgien Loris Hezemans (Elite 1) und Lasse Sörensen (Elite 2). Jacques Villeneuve beendet die Saison in der Elite 1 auf dem achten Rang.

NASCAR

# Larson beendet Durststrecke

Mehr als zwei Jahre musste Kyle Larson (Chevrolet) auf einen Sieg warten. In Dover beendete er seine Durststrecke und ist damit bis mindestens zum vorletzten Rennen im Titelkampf.

Von: Michael Bräutigam

Nach Platz 2 im Qualifying spuckte Larson bereits große, wenn auch nicht ganz ernst gemeinte Töne. Auf Twitter ließ er Pole-Mann Denny Hamlin (Toyota) wissen: „Sogar seine Mutter weiß, dass die Wolken und seine frühe Startposition ihm geholfen haben.“ Der um 0,003 Sekunden schnellere Hamlin schoss mit seiner Antwort dagegen: „Er brauchte heute 15 Ausreden, denn das ist ungefähr die Anzahl der Wunden, die ich ihm zugefügt habe.“

Die beiden Kumpels in der ersten Startreihe bestimmten neben dem Geschehen in den sozialen

Netzwerken auch das auf der Strecke. Hamlin führte 218 der 400 Runden an, Larson derer 154. Das bessere Ende, weil eine extrem starke dritte Stage, hatte Larson. Hamlin fiel noch auf P5 zurück, nachdem er sich über Motorenprobleme beklagt hatte.

### Elliott auf der Kippe

Die sonst so bissige „Monster Mile“ von Dover zeigte sich diesmal übrigens sehr zahm. Trotzdem gab es ein paar Dramen. Titelverteidiger Joey Logano (Ford) musste schon während der Aufwärmrunden an die Box, nachdem eine Halbwelle abgesechert war. Mit mehr als 20 Runden Rückstand ging er letztlich ins Rennen und belegte Platz 34.

Noch härter traf es Chase Elliott (Chevrolet). Der Charlotte-Sieger schaffte es nur acht Runden weit und fiel dann mit Motorschaden aus. Nach aktuellem Stand wäre er damit aus den Playoffs aus – Larson hat das Ticket für die „Round of 8“ mit seinem Sieg dagegen sicher. ■



Endlich wieder ein Siegerpokal: Larson mit „Miles the Monster“ in Dover

## NASCAR CUP SERIES

### Dover/Delaware (USA)

30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Kyle Busch (USA)	Toyota
7.	Matt DiBenedetto (USA)	Toyota
8.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet
9.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
10.	Clint Bowyer (USA)	Ford

### Gesamtwertung

nach 30 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	3095 Pkt.
2.	Hamlin (Toyota)	3080
3.	Kyle Busch (Toyota)	3080
4.	Harvick (Ford)	3074
5.	Larson (Chevrolet)	3063
6.	Keselowski (Ford)	3052
7.	Bowman (Chevrolet)	3049
8.	Byron (Chevrolet)	3032
9.	Logano (Ford)	3032
10.	Bowyer (Ford)	3028



# ENDSPURT

auf der Nürburgring Nordschleife – die letzten beiden VLN-Rennen der Saison

12.10. 51. ADAC Barbarossapreis

26.10. 44. DMV Münsterlandpokal

[www.VLN.de](http://www.VLN.de)



Ford Mustang in der DTM

# Feuer und Flamme

Vor 25 Jahren brüllten die V8-Mustang zum letzten Mal in der DTM. Die High-tech der Klasse 1 und die abgelaufene Homologation schickten die DTM-Wildpferde ins Altenheim. Das DTM-Fossil setzte sich zur Ruhe – vorbei die Zeit für private Idealisten.

Von: **Dirk Johae**

**D**ie Underdogs schlichen beim DTM-Finale 1994 leise von der Bühne. Während bei Mercedes kräftig die beiden Siege und dazu die Meisterschaft von Klaus Ludwig gefeiert wurden, verschwanden die Ford Mustang der Berliner Brüder Ruch und des Hessen Jürgen Feucht für immer aus der DTM: „Die Zeit ist eben vorbei, es macht mit dem Mustang keinen Sinn mehr“, zog Gerd Ruch nüchtern einen Schlussstrich.

Der 40-jährige DTM-Privatfahrer verabschiedete sich mit zwei

Ausfällen. Sein jüngerer Bruder Jürgen blieb beim letzten Lauf mit dem 14. Platz im Rahmen der Mustang-Möglichkeiten. Der Ruch-Rivale Jürgen Feucht ließ seinen Mustang nach Platz 19 im ersten Rennen für das zweite gleich in der Box. Es verabschiedete sich ein Exot aus dem Fahrerlager, der elf Saisons lang eine feste Größe war. Was an Erfolgen auf der Strecke fehlte, glichen die Tourenwagenfans mit ihrer Unterstützung aus. Bullige Optik, Schmalhans-Aerodynamik, urwüchsiger V8-Sound und 540 PS: Mehr braucht es eigentlich nicht, um echte Fans glücklich zu machen.

So mancher wünscht sich heute einen DTM-Renner nach genau diesem Rezept. Dazu echte Typen am Steuer mit Bodenhaftung. Von den Mustang-Typen bleibt 1995 allein Gerd Ruch der DTM erhalten. Doch sein Einsatz im privat eingesetzten Klasse-1-Mercedes, von Krafft-Walzen-Chef Eberhard Hess großzügig unterstützt, werteten eingefleischte Mustang-Fans sogar als Verrat. Ruch ist plötzlich, was er eigentlich nie sein wollte: nur ein DTM-

Fahrer unter vielen. „Wir haben davon gelebt, daß wir mit dem Mustang die Exoten sind“, meinte Ruch vor 25 Jahren.

Das Motodrom von Hockenheim steht aber nicht für den letzten Ausritt, sondern auch für den Aufgalopp des US-Coups über zehn Jahre zuvor. Am 8. April 1984 feierte Manfred Trint im Ringshausen-Auto die Premiere des V8-Renners. Im vielseitig besetzten Fuhrpark der Deutschen Produktionswagen-Meisterschaft traf der Mustang auf BMW 635 CSI und 323i, Alfa Romeo GTV6, Rover Vitesse, Volvo 240 Turbo und den Chevrolet Camaro Z28 von Peter John.

## Bulliger US-V8

Zwar fehlte der Karosserieform dieser dritten Mustang-Generation der unverwechselbare kantige Charakter der Vorgänger. Doch unter der Motorhaube fauchte immer noch der V8 alter Schule mit Holley-Vierfachvergaser, untenliegender Nockenwelle und zwei Ventilen je Zylinder. Das Fünfliter-Triebwerk bot dem Fahrer viel Leistung und ein üp-

piges Drehmoment jenseits von 500 Newtonmetern. Damit war Trint, im Zivilberuf Flugkapitän, sehr zügig unterwegs. Gleich beim Auftakt fuhr er die schnellste Rennrunde.

Insgesamt vier Laufsiege verbuchte Manfred Trint in dieser Saison. Dennoch wurde er in der Meisterschaft nur Sechster. Das lag am besonderen Wertungsmodus der Doppelläufe auf der Avus, dem Nürburgring und dem Hockenheimring. Punkte gab es nur für die Gesamtwertung aus beiden Rennen. Da dem Ringshausen-Mustang die Zuverlässigkeit fehlte, zahlten sich die Einzelerfolge nicht aus. Technische Defekte warfen Trint immer wieder zurück. Nach nur einer Saison übernahm der Ammerbucher Ford-Händler Roland Asch das Mustang-Cockpit. Aber der Schwabe konnte kein weiteres Rennen gewinnen.

## Mustang-Fan Asch

Der DTM-Einsteiger sammelte aber eifrig Punkte und beendete die Saison als Vierter – das beste Abschlussergebnis eines Ford



Ein echter Burner:  
In Hockenheim  
sahen die Mustangs  
besonders gut aus

HOCH ZWEI

## DIE DETAILS



SABINE HOFMANN

Klassisch: Holley-Vierfachvergaser (1990)



SABINE HOFMANN

Ausgeräumter Innenraum: Ruch-Mustang 1990

Mustang in der DTM. 1986 wurde Asch Fünfter beim traditionellen Saisonauftakt in Zolder, doch der moderne Sierra stand bereits in den Startlöchern. Das Team von Bernd Ringshausen wechselte auf den XR4Ti. Den ehemaligen DTM-Mustang kaufte Asch vor ein paar Jahren und restaurierte ihn.

Doch in der DTM gehörte der Mustang auch nach 1986 längst noch nichts aufs Altenteil. Dafür sorgten Privatisiers wie Reinhold Gröpper und ab Ende 1988 der Berliner Heizungsbaumeister Gerd Ruch. Mancher im immer professionelleren DTM-Fahrerlager traute seinen Augen nicht: „Haut doch ab mit Eurer Schrottkarre!“, zitierte Ruch die Spötter. Doch er blieb und entwickelte das US-Dickschiff weiter. Auf Werksunterstützung für seinen 530 bis 540 PS starken Ford Mustang hoffte er allerdings Jahr für Jahr vergebens.

Bei der Motorleistung Maximalist, beim Budget Minimalist: Rund 100.000 Mark Jahresetat veranschlagt Ruch für eine ganze Saison. Der Lohn waren die Sympathien vieler Fans statt

Meisterschaftspunkte und die inoffizielle Krone des PS-Champions: Der Achtzylinder-Sauger behauptete die Spitze im Ranking der DTM: „Wir haben zwar Leistung im Überfluss, können dies aber nicht in schnelle Rundenzeiten umsetzen“, räumte Ruch 1990 ein. Zwei Punkte ergatterte er mit seinem Mustang. Der erste Zähler mit dem zehnten Platz beim Finale in Hockenheim 1992 wurde gefeiert wie ein Rennsieg. Sein zweiter Punkt folgte im Jahr darauf auf dem traditionsreichen Norisring. ■



WOLFGANG WILHELM

Letzte Mustang-Treter: Gerd Ruch,...



SABINE HOFMANN

...Gerds Bruder Jürgen Ruch...



SABINE HOFMANN

...und Mitstreiter Jürgen Feucht

## DIE ERFOLGE

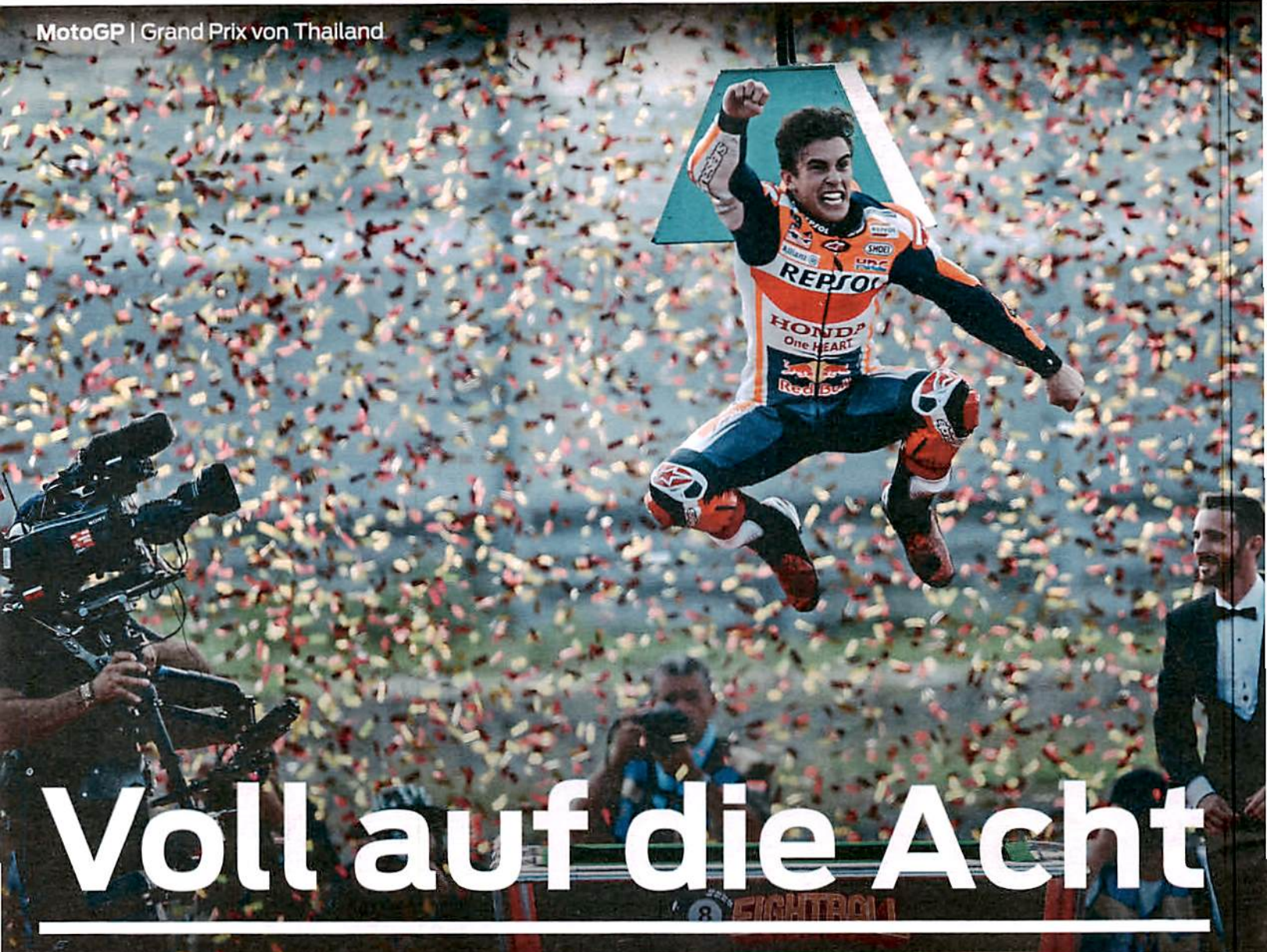


MCKLEIN

**Debüt:** DPM Hockenheim 1984  
**DPM/DTM-Einsätze:** 161  
**Einsatzzeit:** bis 1994  
**Siege:** 4  
**Schnellste Runden:** 1  
**DPM/DTM-Punkte:** 224,5

## DIE TECHNIK 1994

**Bezeichnung:** Ford Mustang 5.0 GT  
**Motor:** V8 (Typ HO), flüssigkeitsgekühlt, 4961 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 100 x 79 mm, mech. Einspritzung, 540 PS bei 7200/min, Drehm. 580 Nm  
**Getriebe:** 5-Gang  
**Vorderachse:** MacPherson-Federbeine, Schubstreben, Stabi  
**Hinterachse:** Starrachse, geführt an Schubstreben und Wattgestänge  
**Reifen:** 13 x 18 Zoll (Goodyear)  
**Länge:** 4549 mm  
**Breite:** 1800 mm  
**Höhe:** 1220 mm  
**Radstand:** 2552 mm  
**Gewicht:** 1100 kg (DTM)



# Voll auf die Acht

Marc Márquez teilte auch in Buriram kräftig aus und gewann vorzeitig seinen achten WM-Titel. Wenn er auch ausgelassen feierte: Mit Fabio Quartararo ist ihm für die Zukunft ein ebenbürtiger Gegner entgegengetreten.

Von: **Imre Paulovits**

**M**it erhobenem Hinterrad bremsten sie auf die letzte Kurve zu, die Honda und die Yamaha schwänzten furchterregend. Marc Márquez war sehr spät auf der Bremse, doch Fabio Quartararo noch später und drückte sich innen rein. Doch Márquez konnte früher ans Gas und kreuzte genau wie im Vorjahr, damals gegen Andrea Dovizioso, die Ziellinie als Erster.

Während Quartararo sich vor Frust an den Helm schlug, begann für Márquez eine Ehrenrunde, wie er sie nun zum achten

Mal in seiner Karriere fahren konnte. Er brauchte nur vor Andrea Dovizioso ins Ziel zu kommen, um vorzeitig Weltmeister zu werden. Dass nun genau so eine Show folgen würde wie die letzten Jahre, war sonnenklar: Letztes Jahr in Valencia hatte eine Spielkonsole bereitgestanden, auf der Spielkind Marc Márquez seinen Highscore auf Level 7 brachte. Diesmal stand nun ein Billardtisch bereit, ein Teammitglied seines Bruders im feinsten Smoking daneben. Er überreichte ihm den Queue, und Márquez lockte gekonnt die 8er-Kugel ein, woraufhin sich ein goldener Konfettiregen über den Platz ergoss. Der Jubel auf den Honda-Tribünen nahm kein Ende.

Das spanische Ausnahmetalent hat dieses Jahr die MotoGP in einer Art dominiert wie zuletzt 2014: „Es war dieses Jahr aber ungleich schwieriger, die MotoGP hat heute eine viel höhere Leistungsdichte als damals. Deshalb sehe ich unsere Leistung in diesem Jahr auch deutlich höher an.“ Márquez ist 26 Jahre alt,

**„OHNE DEN LETZTEN ANGRIFF HÄTTE ICH BIS MOTEGI NICHT SCHLAFEN KÖNNEN.“**

Fabio Quartararo

vielleicht auf dem Höhepunkt seiner Karriere, und wieder einmal hat er Rekorde gebrochen: Er ist nun achtfacher Weltmeister, Mike Hailwood war ein Jahr älter als der Spanier, als ihm dies gelang. Giacomo Agostini war zwei, Valentino Rossi drei, und Angel Nieto vier Jahre älter, als sie diese Marke passierten.

## Schlechte Vorzeichen

Doch eine Spazierfahrt zum Titel war es nicht. Gleich im ersten freien Training am Freitag hatte Márquez beim Herausfahren mit dem zweiten Reifensatz in Turn 7 einen furchterregenden Highsider. Die Honda wurde völlig zerstört, der WM-Kandidat erst

mal ins Medical Center und dann ins Krankenhaus gebracht. Es war nichts gebrochen, man stellte auch keine Gehirnerschütterung fest, und so saß der Honda-Werksfahrer rechtzeitig zum zweiten Training wieder im Sattel. Zwar tat ihm die Hüfte mächtig weh, doch der erste psychologisch wichtige Schritt war getan. Und Andrea Dovizioso, der vor ihm ins Ziel kommen musste, wenn er den Titelkampf zumindest noch bis Motegi in zwei Wochen hinauszögern wollte, war langsamer als der angeschlagene Weltmeister.

Doch ein anderer, sehr starker Gegner wartete ebenfalls. Die Yamahas waren wie schon in Misano eine Macht, und wieder war es Fabio Quartararo, der ihre Meute anführte. Der 20-Jährige durfte seinen B-Spec-Motor um 500 Umdrehungen höher drehen als bisher, aber das war es kaum, was ihn wieder an die Spitze brachte. „Er ist unglaublich schnell. Fahrerisch sicherlich derzeit der schnellste Gegner“, gab Márquez unumwunden zu. Die beiden push-



Im achten Himmel: Der Sprung vom Billardtisch im goldenen Konfetti-Regen machte Márquez' Titel perfekt

REPSOL



Auf verlorenem Posten: Dovizioso (#04) hatte nicht die Pace für den WM-Kampf



Nur hier wurde Márquez abgeduscht



Auf Biegen und Brechen: Quartararo (#20) und Márquez loteten das Limit vor der letzten Kurve spektakulär aus

PETRONAS

ten sich auch im Qualifying so lange, bis beide in Turn 5 im Kies lagen. Márquez war am Kurveneingang, Quartararo etwas hinter dem Kurvenscheitel das Vorderad weggerutscht, nachdem sie in ihrer letzten fliegenden Runde zuvor noch einmal schnellere Sektorenzeiten gefahren waren. Maverick Viñales war der lachende Dritte und schob sich zwischen die beiden in die erste Startreihe.

### Mann der Zukunft

Wenn Márquez Quartararo auch über den grünen Klee lobte, war ihm anzusehen, dass er alles dransetzen würde, um den ersten MotoGP-Sieg des hochtalentierten Franzosen weiter hinauszuzögern – doch dafür musste er sich mächtig strecken. Quartararo schlug im Rennen eine dermaßen schnelle Pace an, dass auch Viñales nicht lange mithalten konnte und Dovizioso erst recht nicht. Zu Rennmitte sah es gar so aus, dass auch Márquez unter seiner Pace einbrechen und sich auf den Titel konzentrieren würde, der zweite Platz hätte ihm

dafür gereicht. Doch das ist nicht der Stil, mit dem Márquez den Titel will. Es folgte das, was wir in Misano erlebten: Der Weltmeister hob sich seinen Angriff für die letzte Runde auf, bremste am Ende der langen Gegengeraden unheimlich spät, und was er zuvor schon einmal versucht, aber nicht zu Ende gebracht hatte, funktionierte diesmal: Er zog außenrum an dem Franzosen vorbei und konnte die Linie halten. Im letzten Sektor war Quartararo mit der Yamaha bislang immer viel schneller gewesen als er. Doch diesmal blockte Márquez die Linien so, dass die Yamaha für den finalen Angriff nicht nah genug dran war. Quartararo versuchte auch so das Unmögliche. „Aber ich musste es von weit hinten auf der Innenspur probieren. Dort war es schmutzig und ich konnte das Bike nicht optimal verzögern, deshalb bin ich zu weit rausgetragen worden“, verriet Quartararo. „Aber ich musste es versuchen, sonst hätte ich bis Motegi nicht ruhig schlafen können.“ ■

## DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



### IST DAS DIE ART, WIE SIE IHREN TITEL VERTEIDIGEN WOLLTEN?

Es war ein hartes Rennen, aber ich hatte schon am Donnerstag gesagt, dass ich es hier wie ein ganz normales Rennwochenende angehen wollte, und so habe ich es auch gemacht. Ich wollte um den Sieg kämpfen. Ich habe schon nach fünf, sechs Runden gesehen, dass sich eine große Lücke zu Dovizioso öffnet, und Fabio war unglaublich schnell. Er ist sehr gut gefahren, und ich hatte zunächst etwas Probleme mit meinem Vorderreifen. In den letzten zehn Runden konnte ich ihn wieder einholen, da hatte ich auch alles etwas besser unter Kontrolle. Ich wollte ihm dann bis zur letzten Runde folgen und dann einen Angriff starten. Ich habe Fabio zuvor drei Runden

studiert und dann gesehen, wie es gehen könnte. Aber im nächsten Jahr wird Fabio sicherlich ein sehr harter Gegner um den Titel.

### IST ES IHNEN IN DEN SINN GEKOMMEN, ZURÜCKZUSTECKEN?

Zu Rennmitte, als ich 0,7 Sekunden zurücklag und Fabio immer weiter pushte, hatte ich so meine Zweifel. Ich habe ich mir gesagt, jetzt pushe ich zwei Runden voll und sehe, was passiert. Als ich sah, dass ich näherkomme, wusste ich, dass auch der Sieg möglich war.

### WÄRE DER TITEL IN MOTEGI FÜR HONDA NICHT BESSER GEWESEN?

Ich bekam eine Nachricht von Nakamura san, ich solle es hier klarmachen. Ich habe ihm geantwortet: „Danke für den Druck.“

MotoGP

# Auch angeschlagen genial

Nur zwei Wochen nach seiner Handgelenks-OP kehrte Pol Espargaró zurück und war gleich stärkster KTM-Pilot. Mika Kallio muss weiter lernen.

Von: **Imre Paulovits**

**E**r trug einen Klebeverband über seiner langen OP-Wunde und quetschte das ganze Wochenende über einen kleinen Schaumstoffball, um beständig an der Kraft und Beweglichkeit seiner Hand zu arbeiten. „Ich habe von Donnerstag bis Sonntag drei Stück davon verschlissen“, grinste Pol Espargaró.

Der 28-jährige Spanier hat sich einmal mehr als eiserner Kämpfer hervorgetan. „Natürlich schmerzt das Handgelenk, aber das gehört bei einem Prozess, in dem man mit einem Motorrad zur WM-Spitze aufschließen will, einfach dazu“, wischte er alle Unannehmlichkeiten weg. „Rechts herum kann ich das Bike ganz gut kontrollieren, links herum muss ich etwas aufpassen, zum Glück hat dieser Kurs mehr Rechtskurven. Aber wir verlieren auch etwas bei der Traktion.“



Pol Espargaró (#44) wurde bei seiner Rückkehr gleich bester KTM-Pilot

Nach P13 und P15 in den ersten beiden freien Trainings und einer vorsichtigen Fahrt bei abtrocknender Strecke am Samstagvormittag legte er in Q1 richtig los und konnte mit Danilo Petrucci zum Shootout der ersten zwölf Startplätze aufrücken. Dort platzierte er sich als Elfter vor seinem Bruder.

Im Rennen biss er sich auf dem 13. Platz ins Ziel. „Es war hart, und ich musste in den letzten beiden Runden etwas nachgeben. Aber ich bin froh, ins Ziel gekommen zu sein, und glücklich über die drei Punkte, das ist, was wir hier verdient haben.“

Mika Kallio hatte im Warm-up eine Richtung gefunden, die ihn schneller machte, und er hatte bereits Cal Crutchlow überholt, als er in Turn 7 spektakulär abflog. „Das war nicht gut, so konnte ich nicht weiter über Reifen und Abstimmung lernen“, stellte er in typisch finnischer Art fest. Dass Espargaró auch im nächsten Jahr einen Leidensweg an die Spitze erwartet, lockt dem KTM-Testpiloten ein Schmunzeln hervor: „Der weiß ja auch noch nicht, wie die 2020er-KTM wird. Und ich werde alles tun, dass sie noch besser wird und Spaß, keinen Stress macht.“ ■

## GASTKOMMENTAR

### DER GRAND PRIX VON THAILAND IST EIN EREIGNIS

Als er letztes Jahr den Preis für den besten Grand Prix bekam, sagten viele, es sei nur, weil er das erste Mal stattfand. Und trotzdem wurde er diesmal noch besser. Die Begeisterung der Zuschauer, die natürliche Gastfreundschaft, die Tradition von Musik und Kunst, die hier vorgeführt wurde, das ist in seiner Ganzheit unnachahmlich. Bei den meisten Grands Prix bekommt man nur ein Bild von der Rennstrecke, hier ein Bild des ganzen Landes. Dafür wurden auch alle mit brillanten Rennen belohnt. Wie Fabio Quartararo Marc Márquez herausgefordert hat, das hätte ich in dieser Art nicht erwartet. Ich denke, hier haben wir auch einen Vorgeschmack auf die Zukunft bekommen. Márquez ist ein Genie und wir erleben derzeit die Marc-Márquez-Ära. Und Quartararo hat selbst ihn überrascht.



**Steve Day**  
MotoGP-  
Kommentator

## AUS DEM FAHRERLAGER

### MOTOGP IN DER STADT

Im letzten Jahr fuhr Marc Márquez in Bangkok ein Tuk-Tuk, eine motorisierte Rikscha, dieses Jahr waren seine Kollegen Jorge Lorenzo und Cal Crutchlow für ein Promo-Video mit deutlich mehr Leistung unterwegs und bewegten ihre Honda RC213V durch Thailands Hauptstadt. Danach konnten sie den Sonnenuntergang auf dem Dach des Maha-Nakhon-Hochhauses genießen und wurden von der geladenen Presse frenetisch gefeiert.

### FESTE FEIERN

Die Thailänder machen vor, was man alles aus einem Grand Prix machen kann. Schon bevor die MotoGP in Buriram einzog, stellte die heimische Motorrad-Industrie ein Großaufgebot

bei der Superbike-WM-Runde in Buriram. Beim Grand Prix waren bereits im letzten Jahr sowohl vor dem Areal als auch im Fahrerlager die kompletten Modellangebote der Hersteller zu sehen. Dieses Jahr hatte man das Gefühl, dass sich alle noch einmal überbieten wollten. Honda zeigte seine Geschichte,

neben der aktuellen RC213V wurde die 125er-RC144 ausgestellt, mit der Tom Phillis am 23. April 1961 im Parc de Montjuïc in Barcelona den ersten GP-Sieg für Honda einfuhr. Red-Bull-KTM hielt mit einer gigantischen Disco am Samstagabend gegen. Doch an diesem Abend wusste man nicht, wohin man

sollte. Hauptsponsor Chang hielt auf einer riesigen Bühne die nationale Thai-Box-Meisterschaft ab.

### MINI-MÁRQUEZ

Bei der Pressekonferenz am Samstag gab es Marc Márquez gleich in zwei Ausführungen. Der siebenjährige Winnie Sripetchsuwan war von Kopf bis Fuß im Outfit seines Idols gekleidet. Der Knirps gilt als hoch talentierter Nachwuchs-Mann des Landes, hat die Pocketbike-Meisterschaft von Thailand und die von Indonesien gewonnen und soll im nächsten Jahr bereits in Spanien fahren. Marc Márquez und die anderen MotoGP-Starts widmeten dem kleinen Star viel Zeit und freuen sich schon auf seine Entwicklung. ■ IP



„Mini-Márquez“ Winnie Sripetchsuwan bei der Pressekonferenz

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Buriram (T) – 6. Oktober 2019** 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,404 km über 26 Runden à 4,554 km. 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 48 Grad. Schnitt des Siegers: 179,3 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	26	39.36,223 min	328,2 km/h	1.30,904 min	H/S	25
2. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	26	+0,171 s	322,3 km/h	1.30,966 min	H/S	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+1,380 s	327,2 km/h	1.30,926 min	H/S	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	26	+11,218 s	330,2 km/h	1.31,347 min	H/S	13
5. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	26	+11,449 s	328,2 km/h	1.31,324 min	H/S	11
6. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	26	+14,466 s	324,3 km/h	1.31,512 min	H/S	10
7. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	26	+18,729 s	326,2 km/h	1.31,535 min	H/S	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	26	+19,162 s	321,4 km/h	1.31,625 min	H/S	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	26	+23,425 s	326,2 km/h	1.31,625 min	H/S	7
10. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	26	+29,423 s	322,3 km/h	1.31,965 min	H/S	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	26	+30,103 s	327,2 km/h	1.31,904 min	H/S	5
12. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	26	+33,216 s	326,2 km/h	1.31,936 min	H/S	4
13. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	26	+35,667 s	324,3 km/h	1.32,087 min	H/S	3
14. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	26	+39,736 s	331,2 km/h	1.31,804 min	H/S	2
15. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	26	+40,038 s	321,4 km/h	1.32,024 min	H/S	1
16. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	26	+40,136 s	320,4 km/h	1.32,029 min	H/S	-
17. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	26	+44,589 s	327,2 km/h	1.32,255 min	H/S	-
18. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	26	+54,723 s	325,3 km/h	1.32,811 min	M/S	-
19. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP17	26	+56,012 s	324,3 km/h	1.32,756 min	H/S	-
20. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	26	+1.01,431 min	319,5 km/h	1.32,922 min	H/S	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	17	+9 Runden	325,3 km/h	1.31,843 min	H/S	-
Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	3	+23 Runden	313,9 km/h	1.33,053 min	H/S	-

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Quartararo	1.29,719 min
2. Viñales	1.29,825 min
3. Márquez	1.29,931 min
4. Morbidelli	1.30,431 min
5. Petrucci	1.30,522 min
6. Miller	1.30,597 min
7. Dovizioso	1.30,692 min
8. Mir	1.30,735 min
9. Rossi	1.30,741 min
10. Rins	1.30,778 min
11. P. Espargaró	1.31,065 min
12. A. Espargaró	1.31,256 min
13. Crutchlow	1.30,969 min
14. Nakagami	1.31,388 min
15. Bagnaia	1.31,416 min
16. Iannone	1.31,428 min
17. Oliveira	1.31,499 min
18. Rabat	1.31,554 min
19. Lorenzo	1.31,605 min
20. Abraham	1.31,773 min
21. Kallio	1.31,849 min
22. Syahrin	1.31,979 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	325
2. Dovizioso	215
3. Rins	167
4. Viñales	163
5. Petrucci	162
6. Rossi	145
7. Quartararo	143
8. Miller	119
9. Crutchlow	102
21. Bradl	16

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	331
2. Ducati	254
3. Yamaha	248
4. Suzuki	192
5. KTM	91
6. Aprilia	67

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	377
2. Repsol Honda Team	358
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	308
4. Petronas Yamaha SRT	233
5. Team Suzuki Ecstar	229
6. LCR Honda	176
7. Pramac Racing	153
8. Red Bull KTM Factory Racing	107
9. Aprilia Racing Team Gresini	79
10. Red Bull KTM Tech3	36

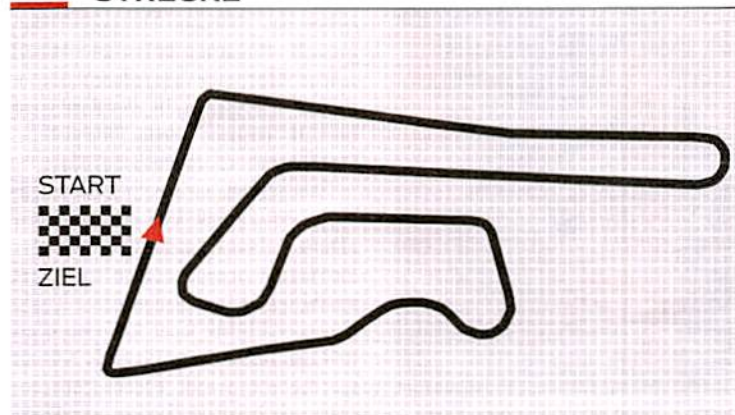
„Ich fühle mich fahrerisch stärker denn je, bei dieser Konkurrenz hätte ich nicht gedacht, dass ich vier Rennen vor Schluss Weltmeister werde.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.30,904, Marc Márquez (Honda), 2019**  
Quali-Rekord: **1.29,719, Fabio Quartararo (Yamaha), 2019**  
Topspeed-Rekord: **332,3 km/h, Danilo Petrucci (Ducati), 2019**

### CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT (T) 4,554 KM

#### STRECKE



Er ist der King: Marc Márquez hat seinen achten WM-Titel stilvoll errungen

# Luca Marini unantastbar, Bi

Luca Marini: Letztes Jahr in Thailand Zweiter, diesmal noch einen Platz besser



Während Luca Marini in Thailand in einer eigenen Liga fuhr, zeigte Brad Binder eine unglaubliche kämpferische Leistung. Er könnte noch in die WM eingreifen.

Von: Imre Paulovits

Er strahlte, und ihm fiel eine gewaltige Last von den Schultern. Luca Marini, Halbbruder von Valentino Rossi, galt nach seinem Sieg in Sepang im Vorjahr und guten Testzeiten im Winter als einer der WM-Favoriten für dieses Jahr. Doch nach einer Schulterverletzung konnte er dem nicht gerecht werden, und suchte nach einer Lösung, wie er seinen blitzsauberen Fahrstil wieder in Erfolg ummünzen konnte.

„Wir hatten schon in Aragón einen Schritt in die richtige Richtung gemacht, der vierte Platz auf

## Rossi wechselt erneut den Crewchief

Nach Jeremy Burgess und Silvano Galbusera wird Valentino Rossi 2020 mit dem dritten Cheftechniker in der Königsklasse arbeiten: dem jungen Davide Muñoz.

Von: Imre Paulovits

Er hat ihn noch nicht aufgegeben, den zehnten WM-Titel. Doch dass er sich gegen die Generation Marc Márquez, Maverick Viñales und Fabio Quartararo wieder erneuern muss, ist Valentino Rossi mittlerweile klar geworden. Das letzte Mal hatte der Wechsel seines Crewchiefs von Jeremy Burgess zu Silvano Galbusera tatsächlich eine Blutauffrischung in seine Box gebracht, die ihn beflügelte. Das will der 40-Jährige nun noch einmal versuchen.

Doch es ist anders als vor sieben Jahren, als Rossi seinen lang-

jährigen Erfolgsgaranten ablöste. Damals entschied er selbst, diesmal geschah es in einem Gespräch mit Galbusera. „Silvano möchte in Zukunft auch weniger aus Italien verreisen, deshalb wird er eine wichtige Aufgabe

mit dem Testteam übernehmen“, verriet Rossi.

Die Wahl des neunfachen Weltmeisters hat nun viele überrascht: Er hat keinen der renommierten MotoGP-Techniker ausgesucht, sondern den noch recht

unbekannten Davide Muñoz. Auch wenn der Name der Öffentlichkeit nicht viel sagt: Rossi selbst kennt die Qualitäten von Muñoz umso besser, denn der führte letztes Jahr seinen Schützling Francesco Bagnaia im VR46-Team zum Moto2-WM-Titel und hat in diesem Jahr dafür gesorgt, dass sich Nicolò Bulega schnell in der Moto2 zurechtgefunden hat.

Nächstes Jahr wird Bulega bei Gresini fahren. Rossi hat die Gelegenheit ergriffen und den Techniker ins Yamaha-MotoGP-Team geholt. Bagnaia kann die Wahl seines Mentors verstehen: „Davide ist die Ruhe in Person und behält immer den Überblick. Dazu ist er technisch brillant.“

Während seine Markenkollegen Maverick Viñales und vor allem Fabio Quartararo mit der Yamaha immer mehr in Fahrt kommen, klagt Rossi über Traktionsprobleme und hat einen zu hohen Reifenverschleiß. Ob er nach etwas sucht, das er gemeinsam mit Muñoz finden wird? ■



Davide Muñoz (M.): Von Valentino Rossis Moto2-Team direkt an seine Seite

# nder kolossal

dieser Strecke, die mir gar nicht lag, war ein klares Zeichen", verriet der 22-Jährige. „Hier haben wir daran angeknüpft, und ich fühlte mich schon im Warmup so stark, dass ich mir sicher war, dass ich den anderen wegfahren kann.“ Das tat er dann auch.

Sogar Álex Márquez, der noch am Samstag Schnellster war und von dem man in diesem Jahr solche Solofahrten gewohnt war, konnte nicht mithalten. Dafür zeigten sich die KTM-Piloten Iker Lecuona und Brad Binder unheimlich stark und machten die verbliebenen Podestplätze unter sich aus.

Lecuona hatte schon wie der sichere Zweite ausgesehen, doch Binder bremste sich vor der letzten Kurve außenrum an ihm vorbei. Er schaffte es, die Linie zu halten und den zweiten Platz sicherzustellen. Márquez wurde zum Schluss noch von Augusto Fernández kassiert, doch der Marc-VDS-Pilot hat noch immer gesunde 40 Punkte Vorsprung in der WM. „Die Bedingungen hatten

sich von Samstag auf Sonntag geändert, so war nicht mehr drin“, berichtete Márquez.

Brad Binder will gar nicht erst daran denken, dass nun auch er ein Wort im Titelkampf mitreden könnte: „Zu Beginn des Jahres waren wir tief im Keller, jetzt sind wir wieder da. Ich fahre einfach die Rennen, so gut es geht. Und hier hatte ich fast kein Chattering.“

Tom Lüthi wusste nicht, ob er sich freuen oder ärgern sollte. „Ich hatte einen super Start und war gleich Vierter, doch dann ist mir in der ersten Runde der Gang rausgesprungen, und ich habe viele Plätze verloren, da war ich dann mitten in den Kämpfen und Berührungen. Ich hatte einen guten Rhythmus, aber dann hat sich der Baldassarri innen so reingedrückt, dass er mich auf die Curbs gedrängt hat. Dann ist mir noch einmal der Gang rausgesprungen. Ich denke, der Speed war da, dass ich um das Podest hätte kämpfen können. Das muss ich für die folgenden Rennen mitnehmen.“ ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Die Leistungen von Fabio Quartararo motivieren Yamaha, bringen den japanischen Hersteller aber auch in Zugzwang. Er hat zwar dieses Jahr ein paar Up-dates bekommen, sein Motorrad liegt aber immer noch einen Entwicklungsstand hinter dem der Werksfahrer zurück. Das wird sich 2020 ändern. Lin Jarvis ließ durchblicken, dass der 20-jährige Franzose im nächsten Jahr im Petronas-Satelliten-Team ein A-Spec-Motorrad bekommen wird, das fast identisch mit dem des Werksteams sein soll.

### MOTO2

Drei Wochen nach seiner Schlüsselbein-OP gab Marcel Schrötter ein solides Comeback. Vom 14. Startplatz aus mischte er gut im Pulk um Platz 10 mit und holte schließlich zwei Punkte. „Ich bin zufrieden, dass es so gut ging, das Schlüsselbein war ja schon arg zerstört. Ich

durfte, bevor ich nach Thailand flog, auch keine Belastungen machen, damit sich die Stücke unter der Platte nicht verschieben. Dafür ging es richtig gut, wir waren sogar dort, wo wir bei den letzten beiden Rennen auch waren. Aber nach fünf Runden habe ich im Rennen schon eine Ermüdung gemerkt.“

### MOTO2

Philipp Öttl konnte erstmals seit Langem wieder lächeln, nachdem er einen spannenden Kampf mit Jesko Raffin auf der NTS hatte: „Ich habe leider in Turn 8 einen Fehler gemacht, da konnte er durchschlüpfen. Aber es war ein guter Kampf.“ Raffin war mit seinem Rennen auch zufrieden: „Das Motorrad hat sich in dem halben Jahr schon verändert, ich musste mich erst wieder dran gewöhnen.“ Lukas Tulovic konnte das Rennen nicht beenden. Wie schon im Warmup machte ihm das Getriebe Probleme.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Buriram (T) – 6. Oktober 2019 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 109,296 km über 24 Runden à 4,554 km. 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 51 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Luca Marini (I)	Kalex	24	38,40,882 min	1,36,097 min	25
2.	Brad Binder (ZA)	KTM	24	+2,296 sec	1,36,298 min	20
3.	Iker Lecuona (E)	KTM	24	+2,544 sec	1,36,163 min	16
4.	Augusto Fernández (E)	Kalex	24	+2,585 sec	1,36,210 min	13
5.	Álex Márquez (E)	Kalex	24	+2,919 sec	1,36,380 min	11
6.	Jorge Martín (E)	KTM	24	+6,839 sec	1,36,333 min	10
7.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	24	+12,500 sec	1,36,410 min	9
8.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	24	+13,669 sec	1,36,589 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	24	+14,622 sec	1,36,672 min	7
10.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	24	+14,726 sec	1,36,735 min	6
11.	Enea Bastianini (I)	Kalex	24	+14,873 sec	1,36,551 min	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	24	+15,952 sec	1,36,669 min	4
13.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	24	+16,095 sec	1,36,911 min	3
14.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	24	+16,603 sec	1,36,843 min	2
15.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	24	+17,147 sec	1,36,531 min	1
16.	Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	24	+18,707 sec	1,36,966 min	-
17.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	24	+20,985 sec	1,36,808 min	-
18.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	24	+23,103 sec	1,36,922 min	-
19.	Jake Dixon (GB)	KTM	24	+25,393 sec	1,37,246 min	-
20.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	24	+27,715 sec	1,37,195 min	-
21.	Jesko Raffin (CH)	NTS	24	+34,863 sec	1,37,498 min	-
22.	Philipp Öttl (D)	KTM	24	+35,014 sec	1,37,352 min	-
23.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	24	+58,666 sec	1,37,956 min	-
24.	Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	24	+118,435 min	1,37,637 min	-
25.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	23	+1 Runde	1,36,518 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Xavi Cardelús (E)	KTM	23	+1 Runde	1,38,340 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	17	+7 Runden	1,36,913 min	-
	Mattia Pasini (I)	Kalex	13	+11 Runden	1,37,298 min	-
	Lukas Tulovic (D)	KTM	12	+12 Runden	1,37,843 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	224
2. Fernández	184
3. Binder	180
4. Lüthi	178
5. Navarro	175
6. Marini	151
8. Schrötter	118
23. Aegerter	12
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	361
2. Speed Up	208
3. KTM	190
4. MV Agusta	18
5. NTS	8

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	335
2. Dynavolt Intact GP	296
3. Estrella Galicia Marc VDS	283
4. HDR Heidrun Speed Up	269
5. Red Bull KTM Ajo	227

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1,35,297 min
2. Nagashima	1,35,392 min
3. Martín	1,35,448 min
4. Marini	1,35,476 min
5. Gardner	1,35,494 min
6. Fernández	1,35,581 min
7. Vierge	1,35,600 min
8. Lüthi	1,35,617 min
9. Bulega	1,35,634 min
10. Lecuona	1,35,686 min
11. Bastianini	1,35,816 min
12. Binder	1,35,817 min
13. Chantra	1,35,935 min
14. Schrötter	1,35,969 min
15. Locatelli	1,35,981 min
16. Lowes	1,36,056 min
17. Bezzecchi	1,36,079 min
18. Di Giannantonio	1,36,359 min
19. Baldassarri	1,36,031 min
20. Manzi	1,36,034 min
21. Navarro	1,36,045 min
22. Aegerter	1,36,249 min
23. Raffin	1,36,347 min
24. Roberts	1,36,382 min
25. Bendsneyder	1,36,404 min
26. Pasini	1,36,506 min
28. Öttl	1,37,084 min
30. Tulovic	1,37,625 min
31. Cardelús	1,37,649 min

Moto3

# Arenas gewinnt, Canet wird wi

Ein spanischer KTM-Pilot freute sich über seinen Sieg, ein anderer ärgerte sich über seinen ungestümen Kollegen. Dalla Porta hat damit wieder Luft an der WM-Spitze.

Von: Imre Paulovits

**D**ass es in der Moto3 auch in Buriram eine gnadenlose Windschattenschlacht und unzählige Positionskämpfe geben würde, war allen klar. Dass, wo gehobelt wird, auch Späne fallen, war genauso klar. Doch dass einer der WM-Favoriten einer solchen Attacke zum Opfer fiel, erhitzte dann doch die Gemüter.

Darryn Binder wurde einst als genauso großes Talent gepriesen wie sein zweieinhalb Jahre älterer Bruder Brad. Doch während dieser bereits Moto3-Weltmeister war und im nächsten Jahr in die MotoGP aufsteigt, hat Darryn

durch seine kompromisslose Fahrweise zwar einen hohen Unterhaltungswert, aber auch viele Feinde. In Buriram hat er sich auf unvergleichliche Art binnen weniger Runden vom 28. Startplatz bis in die Spitzengruppe vorgekämpft, räumte dann jedoch Arón Canet, Tatsuki Suzuki und John McPhee ab.

Während Canet sich mit zwei Boxenstopps noch bis zum Ziel durchkämpfte und relativ gelassen blieb, kochten John McPhee, Teamchef Paolo Simoncelli und Peter Öttl vor Wut. „Ich hatte Darryn schon im Vorjahr gesagt, dass es so nicht geht. Ich denke, man sollte ihn für drei Rennen zu Hause lassen, damit er Zeit zum Nachdenken hat“, ärgerte sich der deutsche Teamchef von Canet, dessen WM-Chancen nun massiv gesunken sind.

„Dem kann ich nur zustimmen“, schloss sich McPhee an. „Als er zu mir kam, um sich zu entschuldigen, meinte er, er habe erst nur Canet ausbremsen wollen.“

Weil es aber so gut ging, hätte er die Bremse noch einmal aufgemacht und wollte auch mich gleich überholen. Hirnrissig.“ Binder kam mit einer Durchfahrtsstrafe noch recht mild davon.

WM-Leader Lorenzo Dalla Porta war nun zusätzlich motiviert und bekam Aufwind. Er führte das Rennen an, doch im Zieleinlauf trickste ihn Albert Arenas aus und gewann erstmals seit Phillip Island 2018 wieder ein Moto3-Rennen. Der 22-jährige Spanier, der dieses Jahr schon der elfte GP-Sieger in der kleinsten Klasse ist, wirkte sehr fröhlich. „Das war ein wirklich gutes Wochenende“, freute er sich. „Ich hatte in der Quali und im Rennen eine gute Pace, und die Zielkurve habe ich einfach unglaublich gut hinbekommen.“

Lorenzo Dalla Porta hatte Tränen in den Augen: „Meine Oma ist daheim gestorben, deshalb wollte ich für sie gewinnen. Ich will es nun in Motegi unbedingt nachholen.“ ■



Moto3

## Zeitstrafe für Kornfeil in der letzten Runde

Jakub Kornfeil war im Ziel Achter, dann bekam er eine Zeitstrafe, die ihn hinter Filip Salac und aus den Top 10 warf.

**J**akub Kornfeil schloss schon früh zur Führungsgruppe auf. Nach dem Crash von Canet, Suzuki und McPhee fand er sich auf dem zehnten Platz wieder. Nach weiteren Stürzen überquerte der Tscheche die Ziellinie als Achter, doch eine Dreisekunden-Strafe schob ihn auf den zwölften Platz zurück. „Das war schon niederschmetternd“, knurrte Kornfeil. „Wenn man im Rennen eine Long-Lap-Strafe erhält, kann man zumindest versuchen, sich zurückzukämpfen. Aber nach dem Rennen gibt es nichts mehr, was man tun kann.“

Filip Salac hatte schon am Freitag eine Grid-Strafe bekommen und musste vom 26. Start-



Filip Salac im Kampf mit Arbolino

platz ins Rennen. Zwei Runden vor Schluss lag der 17-Jährige bereits auf der 14. Position, dann katapultierte ihn der Crash von Migno und Ogura auf den zwölften Rang vor, die Strafe seines Teamkollegen gar noch einen Platz weiter.

Somit ist dies Salacs zweitbestes Ergebnis nach dem tollen neunten Platz in Misano. ■ IP

Asia Talent Cup

## Buriram-Dominator übernimmt Cup-Führung

Der 14-jährige Japaner Takuma Matsuyama gewann beide Asia-Talent-Cup-Rennen und übernahm die Cup-Führung.

**I**m ersten Rennen konnte sich Matsuyama schon sehr früh nach vorn vom Feld absetzen und entkam so dem großen Drama, als hinter ihm Cup-Leader Sho Nishimura im Verfolgerfeld stürzte und noch andere Fahrer mit sich riss. Nachdem Matsuyama mit drei Sekunden Vorsprung gewann, wurde es in der Zielkurve hinter ihm richtig eng, als

Shoki Igarashi versuchte, auf den zweiten Platz vorzustürmen, dabei aber stürzte. So kamen der 15-jährige Indonesier Herjun Firjau und der 17-jährige Malaysier Syarifudin Azman aufs Podest.

Im zweiten Rennen konnte sich Matsuyama zwar nicht vom Feld lösen, positionierte sich aber geschickt und holte seinen zweiten Sieg binnen 24 Stunden. Viel besser noch, weil Nishimura nur Sechster wurde, geht er nun als Cup-Leader zu seinem Heimrennen in Motegi. Azman verbesserte sich um einen Platz und wurde Zweiter, vor dem Indonesier Afridza Munandar. ■ IP



Takuma Matsuyama gewann zweimal

### CUP-STAND

1.	Takuma Matsuyama (J)	133 Punkte
2.	Sho Nishimura (J)	129
3.	Afridza Munandar (RI)	113
4.	Adenata Putra (RI)	99
5.	Warit Thongnoppakun (T)	87

# ld abgeräumt



Dramatischer Zieleinlauf: Albert Arenas (#75) trickst Lorenzo Dalla Porta (#48) aus

Motorrad-WM

## Australiens erster 500er-Weltmeister wird 60

Er galt als der härteste Kämpfer und war der erste australische Weltmeister der Königsklasse. Am Freitag wird Wayne Gardner 60 Jahre alt.

Wie die Amerikaner Freddie Spencer und Eddie Lawson war auch Wayne Gardner in seiner Heimat mit Superbikes aufgewachsen, aber mit noch schwereren Biestern, als sie die Amerikaner fuhren. Dabei entwickelte er seinen kompromisslosen Stop-and-go-Stil, der auch bestens zu den 500er-Raketen passte.

Gardner verließ seine Heimat, versuchte sein Glück bei Viertakt-Rennen in England und kaufte sich eine Honda RS 500 für die WM. Als er in Assen 1983 Franco Uncini am Kopf traf und dieser Wochen im Koma lag, wollte er eigentlich aufhören,



Wayne Gardner: Mit Stil gealtert

doch er machte weiter. Und als Freddie Spencer bei Honda ausfiel, sprang er in die Bresche und wurde 1987 Weltmeister. Danach begleiteten viele schwere Verletzungen seine Karriere. Doch mit seiner Kämpfernatur eroberte Gardner die Herzen, vor allem die seiner Landsleute. Sein Sohn Remy führt seinen Kampfgeist weiter. ■ IP

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Buriram (T) – 6. Oktober 2019 15. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,188 km über 22 Runden à 4,554 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 48 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Albert Arenas (E)	KTM	22	38.09,383 min	1.43,457 min	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	22	+0,231 sec	1.43,601 min	20
3. Alonso Lopez (E)	Honda	22	+0,322 sec	1.43,301 min	16
4. Marcos Ramirez (E)	Honda	22	+0,459 sec	1.43,402 min	13
5. Dennis Foggia (I)	KTM	22	+0,666 sec	1.43,395 min	11
6. Celestino Vietti (I)	KTM	22	+1,166 sec	1.43,513 min	10
7. Kaito Toba (J)	Honda	22	+1,228 sec	1.43,542 min	9
8. Stefano Nepa (I)	KTM	22	+6,971 sec	1.43,606 min	8
9. Raúl Fernández (E)	KTM	22	+9,095 sec	1.43,539 min	7
10. Tony Arbolino (I)	Honda	22	+9,145 sec	1.43,611 min	6
11. Filip Salac (CZ)	KTM	22	+9,629 sec	1.43,487 min	5
12. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	22	+9,559 sec	1.43,359 min	4
13. Riccardo Rossi (I)	Honda	22	+11,174 sec	1.43,496 min	3
14. Sergio Garcia (E)	Honda	22	+14,024 sec	1.43,534 min	2
15. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	22	+21,043 sec	1.43,656 min	1
16. Davide Pizzoli (I)	Honda	22	+23,306 sec	1.44,382 min	-
17. Kevin Zannoni (I)	Honda	22	+23,777 sec	1.44,315 min	-
18. Kazuki Masaki (J)	KTM	22	+23,866 sec	1.44,333 min	-
19. Deniz Öncü (TR)	KTM	22	+55,804 sec	1.43,888 min	-
20. Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+1.05,873 min	1.43,388 min	-
21. Andrea Migno (I)	KTM	22	+3.25,084 min	1.43,477 min	-
22. Arón Canet (E)	KTM	18	+ 4 Runden	1.43,766 min	-

#### Nicht gewertet:

Ai Ogura (J)	Honda	21	+ 1 Runde	1.43,222 min	-
Tom Booth-amos (GB)	KTM	21	+ 1 Runde	1.43,744 min	-
Julian Jose Garcia (E)	Honda	18	+ 4 Runden	1.43,296 min	-
Ayumu Sasaki (J)	Honda	15	+ 7 Runden	1.43,513 min	-
Tatsuki Suzuki (J)	Honda	9	+ 13 Runden	1.43,734 min	-
John McPhee (GB)	Honda	7	+ 15 Runden	1.43,812 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	204
2. Canet	182
3. Arbolino	161
4. Ramirez	136
5. McPhee	126
6. Antonelli	118
7. Vietti	100
8. Masia	96
9. Foggia	92
10. Ogura	86

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Vietti	1.42,599 min
2. Ramirez	1.42,717 min
3. Arenas	1.42,751 min
4. Toba	1.42,897 min
5. Lopez	1.42,967 min
6. Canet	1.43,008 min
7. Migno	1.43,173 min
8. Rodrigo	1.43,185 min
9. Arbolino	1.43,226 min
10. Dalla Porta	1.43,304 min
11. Suzuki	1.43,343 min
12. Foggia	1.43,380 min
13. McPhee	1.43,398 min
14. Salac	1.43,446 min
15. Kornfeil	1.43,489 min
16. Fernández	1.43,534 min
17. Yurchenko	1.43,842 min
18. Sasaki	1.44,251 min
19. J.J. Garcia	1.43,843 min
20. Rossi	1.43,888 min
21. S. Garcia	1.44,034 min
22. Booth-amos	1.44,077 min
23. Nepa	1.44,142 min
24. Ogura	1.44,146 min
25. Öncü	1.44,174 min
26. Pizzoli	1.44,368 min
27. Masaki	1.44,491 min
28. Binder	1.44,793 min
29. Zannoni	1.44,863 min

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	339
2. KTM	275

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	340
2. VNE Snipers	228
3. SIC58 Squadra Corse	203
4. Sky Racing Team VR46	192
5. Sterilgarda Max Racing Team	182
6. Petronas Sprinta Racing	176
7. Mugen Race	148
8. Honda Team Asia	146
9. Gaviota Angel Nieto Team	126
10. Redox Prüstel GP	94



# Voll voraus

Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft blüht wieder auf. Volle Starterfelder kämpften 2019 um Punkte, nur bei den Superbikes zählte Klasse statt Masse.

Von: **Toni Börner**

**A**uf den ersten Blick mochte „alles wie immer“ scheinen: Ilya Mikhailchik holt die IDM Superbike-Krone auf BMW, wird nur ein einziges Mal im direkten Duell geschlagen – und zwar von einer Yamaha beim Finale.

Doch beim zweiten Blick wird deutlich, dass sich weitaus mehr abgespielt hat, was in die Geschichte eingeht. Da wäre zum Beispiel der Sieg von Erwan Nigon auf Kawasaki in Oschersleben, der die Grünen nach etlichen Jahren endlich wieder einmal aufs oberste Treppchen brachte.

Nächstes Beispiel für viel Action auf und neben der Strecke

war das Finale in Hockenheim: Beide Läufe der Superbikes wurden im ersten, qualitativ hochwertig produzierten Livestream der IDM-Geschichte übertragen. Versuche hatte es schon gegeben, doch dieser letzte stand in puncto Qualität dem Vorbild vom Truck-GP am Nürburgring, bei dem die Superbike-Klasse als ein Highlight auftrat, in nichts nach.

## Attraktiver Livestream

IDM-Serienmanager Norman Broy verspricht: „Wir werden das jetzt auswerten und schauen, auf welchen Strecken wir den Livestream auch 2020 realisieren und anbieten können.“ Sicher, auf manchen Strecken sind die Infrastrukturen einfach nicht so gut wie an Formel-1- oder MotoGP-Pisten. Fakt aber: Der Stream war ein wichtiger Schritt und das Trommeln fürs Einschalten hat sich gelohnt.

Der komplette Rennsonntag wurde gestreamt, auch die Cups. Das Komplettpaket der IDM bot viel Würze. Einzigartig präsentierte sich die Kombination aus

„Oschersleben, Nürburgring, Assen werden 2020 dabei sein, vielleicht auch Sachsenring und Red Bull Ring. Wichtig ist für uns die Qualität der Strecken und Veranstaltungen.“

Norman Broy

der IDM Supersport 600 und dem DMSB Superstock 600-Cup, die bei getrennter Wertung im gleichen Feld antraten. Meistens waren über 40 Piloten am Start. Noch vor drei Jahren war das 600er-Segment quasi tot – doch Totgesagte leben länger. Obwohl der Markt für 600er-Supersportler längst nicht mehr existiert und eine Nische ist, nimmt der Nachwuchs genau diese Klasse, um sich für den nächsten Schritt fit zu machen.

Apropos Nachwuchs: Kritiker prophezeiten, dass die IDM Supersport 300 nach dem Mini-Starterfeld von 2018 zum unterbesetzten Zeitfenster mutieren könne – genau das Gegenteil ist 2019 eingetreten: Die Klasse war proppenvoll und es wurde gerangelt und gekämpft. Nirgendwo sonst war es so spannend bis zum Zieleinlauf wie hier. Fast jedes Mal fiel die Entscheidung zwischen Sieg und Niederlage erst in der letzten Kurve, und das meistens zwischen mehreren Fahrern. Zwei Mal wurde der ADAC Junior Cup bei getrennter Wertung in die Klasse integriert. Ein anderes Mal war es der niederländische Yamaha R3-Cup. Das sorgte für positive Nebeneffekte: Die Youngster aus dem Junior-Cup konnten von den Großen lernen. Einer, der das eindrucksvoll bewiesen hat, ist der diesjährige und damit letzte Gesamtsieger des ADAC Junior Cups: Lennox Lehmann aus Dresden. Beim Finale trat der 13-Jährige, schon vorzeitig feststehende Champion bereits mit einer



BÖRNER

ren hätte die Frage noch „Geht es weiter?“ gelaute. Die stellt sich jetzt nicht mehr. Die Motor Presse Stuttgart hat sich als Promotor und Ausrichter weiterhin zur höchsten deutschen Straßenrennsportserie bekannt und gibt Vollgas. Die ersten Termine für 2020 stehen fest. „Eigentlich wollten wir den kompletten IDM-Kalender schon in Hockenheim verkünden“, so Serienmanager Norman Broy vom hausinternen Motorrad action Team, das die Serie managt, „aber dann gab es in letzter Sekunde Verschiebungen.“

Gesetzt sind auf jeden Fall die German Speedweek in Oschersleben vom 3.–6. Juni, die IDM Superbike beim Truck Grand Prix auf dem Nürburgring vom 17.–19. Juli und das Wochenende in Schleiz vom 24.–26. Juli. Most steht vom 14.–16. August auf dem Plan.

„Assen wird auch wieder dabei sein“, weiß Broy. „Auch der Sachsenring oder der Red Bull Ring in Österreich sind Optionen. Wichtig ist für uns die Qualität der Strecken und Veranstaltungen.“ Nicht mehr gefahren wird auf dem Circuit Zolder in Belgien. ■

Eine Große mit viel Niveau: Die IDM Superbike zählt zu den besten nationalen Meisterschaften

Wildcard in der IDM Supersport 300 an. Er fuhr in beiden Läufen auf den achten Platz. Seinen Namen sollte man sich merken.

Mit vollen Feldern glänzten auch die zwei Seitenwagen-Klassen, wobei die kleinere mit 600 ccm Hubraum die erste Geige spielt. Mit 600-ccm-Aggregaten wird in der WM gefahren. Die IGG Seitenwagen hält in der IDM aber immer noch am Einsatz der 1000-ccm-Gespanne fest. Dass den 600ern heuer größeres Gewicht geschenkt wurde, brachte jede Menge Pluspunkte. Der siebenfache Weltmeister Tim Reeves bestritt die komplette IDM-Saison. Er gewann alle Rennen, im Schlepptau die Top-Teams der Weltmeisterschaft. Bis auf die Birchall-Brüder und Pekka Päiväranta. Der fünffache Weltmeister aus Finnland kam dafür als Gastfahrer zum Hockenheim-Finale. Die Mehrheit wird 2020 zum Wiederholungstäter.

### Große Pläne

Wie geht es weiter? Man beachte das Fragewort „Wie“! Vor drei Jah-

## DREI FRAGEN AN NORMAN BROY



### WAS WAR FÜR SIE 2019 DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG?

Eindeutig unser Auftritt mit der Superbike-Klasse beim Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Wie kriegen wir alles unter einen Hut? Wie funktioniert alles im Fahrerlager? Es gab viel Spannung im Vorfeld. Wir wussten nicht, ob sich die Trucks auch wirklich mit den Motorrädern auf der Strecke vereinen lassen. Unsere Fahrer waren auf der Strecke wegen des Reifenabriebs der 1000-PS-Geschosse zuerst extrem skeptisch. Doch es bestand kein Grund zur Klage, und so hat sich der Event für uns alle gelohnt.

### WELCHE HERAUSFORDERUNGEN STEHEN 2020 AN?

Wir wollen die Meisterschaft weiter stärken. Den ersten Schritt haben wir geschafft, denn sie hat finanziell keine wackeligen Beine mehr. 2019 kamen mehr Zuschauer als im Vorjahr. Diesen positiven Trend wollen wir beibehalten. Dabei setzen wir viel Energie in den Livestream. Wer sich die Rennen einmal im Stream angesehen hat, der kommt vielleicht beim nächsten Mal als Zuschauer direkt an die Strecke. Wir werden auch weiterhin eine IDM zum Anfassen ermöglichen.

### WIE SIEHT ES MIT DER NACHWUCHSFÖRDERUNG AUS?

Wir setzen alles daran, hier Aufbauarbeit zu leisten – und das Fahrerfeld in der IDM Supersport 300 lässt hoffen. Es gilt eine Basis zu schaffen, dass Piloten aus der IDM erfolgreich den Sprung in die WM machen können.



Viel Rauch um etwas: Gastfahrer Marvin Fritz gewann das IDM-Finale



VIP-Moderatoren Bradl und Mielke



IDM Supersport 300: Große Starterfelder, spannende Rennen und die große Chance für den Nachwuchs

# „Meine Nie-Aufgeben-Mentalität soll auch andere inspirieren“

Obwohl Álvaro Bautista mit der neuen Ducati die ersten elf Rennen gewonnen hat, konnte Jonathan Rea am Ende vorzeitig seinen fünften WM-Titel in Folge feiern. Der 32-jährige Nordire verrät, wie ihm dies gelang.

Von: Imre Paulovits

## Wie empfinden Sie Ihren vorzeitigen fünften WM-Titel?

Es ist unglaublich. Als ich am Sonntag in Magny-Cours ins zweite Rennen gegangen bin, habe ich mir die Tabelle nicht angesehen. Ich habe es mir absichtlich aus dem Kopf verdrängt, wie die WM-Situation war. Ich war eher deshalb nervös, weil das erste Rennen am Samstag zu Beginn sehr chaotisch war, bevor sich das Feld etwas auseinandergezogen hat. Ich war deshalb besorgt, dass ich das Opfer eines anderen Sturzes oder einer Remperei werden könnte. Mein Ziel war eigentlich, nach Argentinien zu gehen und den Job dort zu erledigen. Als mir meine Crew „Bautista out“ angezeigt hat, habe ich versucht, nachzurechnen, aber ich konnte mich nicht an die Zahlen erinnern. Daher wusste ich erst, dass ich Weltmeister bin, als ich bei der Zieldurchfahrt die große Nummer 5 auf meinem Pitboard gesehen habe. Es war schön, die WM auch mit einem Rennsieg zu gewinnen, darüber bin ich sehr glücklich.

## Ist dies Ihr wichtigster Titel?

Ich denke, der wichtigste Titel ist immer der erste. Als Kind habe ich immer davon geträumt, Weltmeister zu werden, und alles, was ich seither geschafft habe, ist ein Bonus. Der Beginn dieser Saison war sehr hart. Viele Leute hatten uns abgeschrieben, wir haben aber immer weiter an uns und dass eine Möglichkeit kommen würde, geglaubt. Diese Möglichkeit kam dann

in Imola, als wir begannen, Rennen zu gewinnen, und dann Mitte der Saison wieder. Ich hoffe, dass ich diese Nie-Aufgeben-Mentalität Leuten, die kein Licht am Ende des Tunnels sehen, weitergeben kann, denn zusammen als Team, zu Hause mit meiner Familie und mit meinem Trainer haben wir nie aufgegeben. Wir sind mit der WM-Führung in die Sommerpause gegangen, das hat uns schon überrascht. Und dann die Weltmeisterschaft schon zwei Runden vor Schluss zu gewinnen, ist etwas, von dem ich nie gedacht hätte, dass es möglich wäre. Ich bin so stolz auf mein Team, denn die Atmosphäre war immer positiv. Zu Saisonbeginn, als ich einem der stärksten Gegner meiner Karriere gegenüberstand, haben wir uns nicht gegenseitig angesehen, sondern ich hatte einen Arm um mich, und es wurde immer weitergearbeitet, was meine Moral hochgehalten hat.

## Was ist Ihr nächstes Ziel?

Mein nächstes Ziel muss sein, mit den Kawasaki-Ingenieuren zusammenzuarbeiten und unser Paket zu verbessern. Es ist ein großartiges Gefühl, nicht nur alleine zu gewinnen, sondern das Ziel mit einer Mannschaft gemeinsam zu erreichen.

Unser Team ist ein wirklich menschliches, und das zählt, wenn es drauf ankommt. Man kann sich mit den Giganten dieser Welt messen, aber wenn man die richtigen Leute mit der richtigen Einstellung hat, kann man alles erreichen. Ich bin so stolz auf jeden, denn wir haben es zusammen erreicht. Und das Ziel ist es, in dieser Art weiterzuarbeiten. Wir müssen nicht viel ändern. Ich habe in diesem Jahr vieles über mich selbst gelernt. Vor einem Jahr saßen wir hier und dachten, es gäbe nicht mehr zu tun, aber es gibt immer eine nächste Herausforderung. Dieses Jahr habe ich eine sehr große vorgefunden, und nächstes Jahr wird die nächste große Herausforderung kommen. Wir werden uns vorbereiten wie noch nie.

## Wie wollen Sie dies konkret angehen?

Wir müssen unsere Köpfe zusammenstecken. Wir müssen von den Fehlern dieses Jahres lernen, denn wir haben welche gemacht. Ich muss mit den Technikern meines Teams und den Ingenieuren in Japan versuchen, eine noch bessere Ninja

ZX-10RR zusammenbringen als dieses Jahr. Wir müssen das Motorrad noch weiter schleifen. Man kann sich immer weiter verbessern. Ich denke, das ganze Paket unseres Motorrads ist sehr stark. Bei allen Bedingungen, im Regen, im Trockenen, bei Hitze und bei Kälte. Und wenn man eine Meisterschaft von Februar bis Oktober hat, muss man sich sehr vielen Herausforderungen stellen. Nächstes Jahr rechne ich mit der neuen Yamaha und der Ducati mit einem Jahr mehr Erfahrung und sehr starker Konkurrenz und damit eine noch härtere Saison. Dieses Jahr hatten uns schon viele abgeschrieben, und das hat das Feuer in uns erst richtig entfacht, nicht aufzugeben. Genau so müssen wir auch nächstes Jahr angehen.

## Wie haben Sie Ihren Titel gefeiert?

Zuerst mit dem Team bei einem fröhlichen Abendessen, dann bin ich auf die Hochzeit meines Bruders nach Ibiza geflogen. Und dann gab es noch mal eine ganz persönliche Feier zu Hause. ■



Jonathan Rea

**Geburtstag:** 2. Februar 1987  
**Geburtsort:** Ballymena (GB)  
**Herkunftsland:** Nordirland

## WM-KARRIERE

2008: SSP, Honda (2.)  
2009: SBK, Honda (5.)  
2010: SBK, Honda (4.)  
2011: SBK, Honda (9.)  
2012: SBK, Honda (5.)  
2013: SBK, Honda (9.)  
2014: SBK, Honda (3.)  
2015: SBK, Kawasaki (1.)  
2016: SBK, Kawasaki (1.)  
2017: SBK, Kawasaki (1.)  
2018: SBK, Kawasaki (1.)  
2019: SBK, Kawasaki (1.)

## HOBBYS

Radfahren, Motocross, Kochen



KAWASAKI

Superbike-WM

## Razgatlioglu zu Pata-Yamaha

Toprak Razgatlioglu, der zweifache Laufsieger der Superbike-WM in Magny-Cours, wechselt von Pucetti-Kawasaki ins Yamaha-Werksteam.

**E**r wuchs im Windschatten seines Landsmannes Kenan Sofuoglu auf. Der fünf-fache Supersport-Weltmeister ebnete dem hochbegabten Razgatlioglu den Weg in die Superstock-600-EM, brachte ihn in dem Team unter, in dem er selber fuhr und kümmerte sich darum, dass auch die Sponsoren aus der Türkei mitspielen. „Er sagte uns damals: Hütet ihn gut, der Junge ist Gold“, erinnert sich Teambesitzer Manuel Puccetti.

Razgatlioglu gewann mit Puccetti 2015 gleich im ersten Jahr die Superstock-600-EM. Dann riet ihm Sofuoglu, nicht den Fehler zu machen, den er selbst machte, und früh genug zu den Tausendern aufzusteigen. Mit der 1000er-Kawasaki wurde Razgatlioglu



Toprak Razgatlioglu: Noch in seinem Kawasaki-Leder, aber vor der Yamaha

2016 Fünfter, 2017 Zweiter der Superstock-1000-EM, dann stieg er zu den Superbikes auf, wo er am vorletzten Wochenende gar Weltmeister Jonathan Rea zweimal schlagen konnte. „Er erinnert mich ganz an mich selbst, als ich so alt war“, sinnierte Rea nach seinen zwei Niederlagen.

Doch so ganz wollte es mit Kawasaki nicht klappen. Razgatlioglu war als dritter Fahrer des später siegreichen Suzuka-8-Stunden-Kawasaki-Werksteams vorgesehen, durfte aber keinen

einziges Stint fahren. Auch seine politischen Verbindungen zum Regime waren den Japanern nicht geheuer. Schon sehr früh machte sich das Gerücht breit, dass Yamaha daraufhin die Köder nach dem 22-Jährigen ausgeworfen habe. Nun hat sich das Gerücht bewahrheitet, letzten Mittwoch wurde Razgatlioglu als Yamaha-Werkspilot bestätigt. Das nächste Gerücht sagt nun, dass der geschasste Alex Lowes als Teamkollege von Jonathan Rea ins Kawasaki-Werksteam geht. ■ IP

Superbike-WM

## Heiße Zeit des Transfermarktes

Das flotte Superbike-WM-Transferkarussell dreht sich weiter. Wenn nun auch einige Fragen beantwortet sind, sind umso mehr weiter offen.

**E**s ist schon verrückt, was sich für nächstes Jahr im Superbike-WM-Feld alles ändert. Alvaro Bautistas Kündigung bei Ducati – trotz eines lukrativen Vertragsangebotes – sein Engagement bei Honda, die mit einem ganz neuen Motorrad kommen wollen, und sein Ersatz im Ducati-Werksteam durch Ex-MotoGP-Pilot und Paradiesvogel Scott Redding machten da nur den Anfang. Mit dem Wechsel von Toprak Razgatlioglu zu Yamaha ist dort bislang nur eine Frage beantwortet.

Sandro Cortese hat noch immer keine Nachricht, wie das GRT-Yamaha-Team, das eine Option auf ihn hat, im nächsten Jahr aufgestellt sein wird, so hat er

seine Fühler zu den Top-Privatteams ausgestreckt. Bei GRT will man Federico Caricasulo aus der Supersport- in die Superbike-WM heben, dazu wartet man ab, ob Alex Lowes bei Kawasaki unterkommt, oder ob die Grünen doch Leon Haslam behalten. Markus Reiterberger versucht nach dem BMW-Aus ein Team zu finden, seine Chancen werden aber immer geringer und er schaut sich auch in der BSB um. Eine geringe

Chance wird ihm noch bei Goeleven-Ducati eingeräumt.

Pedercini-Kawasaki wird mit einem Zweimann-Team antreten, Jordi Torres ließ in Magny-Cours durchblicken, dass er bei dem Team bleiben möchte und der Deal so gut wie stehe. Pedercini wird nächstes Jahr aber um einen zweiten Platz aufstocken. Dafür hat sich Lucio Pedercini mit Ex-Aprilia-Werkspilot Lorenzo Savadori geeinigt. ■ IP



Superbike-WM-Grid: Wer wird 2020 wo unter den Schirmen stehen?

### NACHRICHTEN

#### SACHSENRING

Da der Sachsenring in die Nähe von Wohngebieten gebaut wurde, darf die Rennstrecke um das Verkehrssicherheitszentrum in der Nähe von Hohenstein-Ernstthal nur drei Rennwochenenden pro Jahr veranstalten. Der ADAC Sachsen hat diese für das nächste Jahr gerecht unter den Zwei- und Vierrädern aufgeteilt. Neben dem Grand Prix vom 19.–21. Juni und dem ADAC GT Masters vom 2.–4. Oktober wird auch der Sachsenring Classic wieder aufgelegt, wo sowohl die Fans von historischen Autos als auch von Motorrädern auf ihre Kosten kommen sollen. Bereits früh in der Saison, vom 8.–10. Mai, dürfen sie sich auf viel Geschichte auf zwei, drei und vier Rädern freuen. An dem Programm wird noch gearbeitet, bei den Motorrädern sollen GP-Bikes und die Zeit der Pro Superbike im Zentrum stehen.

#### MOTO3

Wenn er auch seinen Vertrag bei Peter Öttl und Max Biaggi für nächstes Jahr fix hat, ist Romano Fenati derzeit ungeduldig. Sein in Misano gebrochenes Handgelenk ließ ihn auch in Buriram nicht fahren, statt ihm sorgte Ersatzmann Julian José Garcia für Furore und schnelle Rundenzeiten. Neben dem Ärger wegen des Canet-Abschlusses konnte Öttl dem Rennen auch etwas Positives abgewinnen. Seine zweite Verpflichtung, der 17-jährige Alonso Lopez, fuhr als Dritter seinen ersten Podestplatz ein.

#### MOTO2/SUPERSPORT-WM

Nach einigen düsteren Aus-sichten war die Miene von Philipp Öttl in Buriram wieder etwas heiterer. Der letztjährige Moto3-Sieger des Jerez-Grand-Prix hat sowohl Aus-sichten auf einen Platz im nächstjährigen Moto2-WM-Feld als auch Angebote von Teams aus der Supersport-WM. Öttl verhandelt diese Woche weiter.

World Enduro Super Series (WESS) Solsona

# Heimsieg für Garcia

Josep Garcia holte sich im spanischen Solsona, unweit seines Heimatdorfes, den Gesamtsieg in der vorletzten Veranstaltung der WESS-Serie. Das klassische Enduro lag dem ehemaligen Enduro-Weltmeister besonders gut.

Von: **Robert Pairan**

Am ersten Tag kämpfte er noch mit Ausrutschern und leichten Stürzen, konnte aber trotzdem vor seinem KTM-Kollegen Nathan Watson in Führung gehen. Am Sonntag lief es richtig rund für Garcia und er gewann mit über einer Minute Vorsprung. Der Meisterschaftsführende Manuel Lettenbichler landete auf den schnellen Sonderprüfungen auf Platz 4 und baute seinen Vorsprung vor dem Finale im Erzgebirge aus. Tatsächlich würde dem Deutschen ein 120. Platz beim Getzen Rodeo für den Sieg reichen. ■



Vorsprung weiter ausgebaut: Manuel Lettenbichler

## CROSS COUNTRY

Solsona (E), 5./6. Oktober

1. Josep Garcia (E), KTM	1:26.16,00 h
2. Nathan Watson (GB), KTM	1:27.06,70 h
3. Jonny Walker (GB), KTM	1:28.42,87 h
4. Manuel Lettenbichler (D), KTM	1:29.11,10
5. Crist. Guerrero (E), Yamaha	1:30.08,76 h
6. Taddy Blazusiak (PL), KTM	1:30.17,12 h
7. Kirian Mirabet (E), Honda	1:30.51,56 h
8. Jaume Betriu (E), KTM	1:30.52,04 h
9. Marzal Schareina (E), HVA	1:31.05,79 h
10. Ramon Quer (E), HVA	1:31.35,70 h

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 8 Läufen

1. Manuel Lettenbichler	5110 Punkte
2. Jonny Walker	4240
3. Josep Garcia	4165
4. Alfredo Gomez (E)	4034
5. Graham Jarvis (GB)	3920
6. Nathan Watson	3881
7. Taddy Blazusiak	3850
8. Mario Roman (E)	3070
9. Billy Bolt (GB)	2725
10. Pol Tarres (E)	2520

Rallye du Maroc

# Wüsten-Vorteil für HRC

Honda übernahm an den ersten beiden Tagen der Marokko-Rallye mit Joan Barreda die Führung.

Von: **Thomas Schiffner**

Über fünf Etappen führt die Rallye du Maroc, die am 9. Oktober zu Ende geht, die vierte und letzte Runde der Cross Country WM 2019 durch die marokkanische Wüste.

Auf den ersten beiden Rundkursen von und nach Erfoud letzten Samstag und Sonntag über 483 bzw. 540 Kilometer konnte sich das HRC Rallye Team im Prestigeduell gegen den KTM-Konzern in Szene setzen. Dabei gewann der vorzeitig als Weltmeister feststehende KTM-Werkspilot Sam Sunderland die erste große Runde am Samstag, der nach Platz 3 im Prolog früh-

zeitig auf die Reise gehen durfte. Ex-Dakar-Sieger Matthias Walkner gewann den Prolog und beendete die Etappe hinter Hondapilot Ricky Brabec als Dritter.

Am Sonntag wurde der erste Teil der Marathon-Etappe in einem extrem langen und schwierigen Rundkurs bewältigt, der vor allem dem KTM-Tross zu schaffen machte. Bester in Orange war Privatfahrer Ross Branch als Vierter, vor Luciano Benavides. Die Dakar-Sieger Walkner und Toby Price verloren die Navigation und mussten zurückfahren. Sunderland stürzte und gab wegen Schmerzen in einem Ellenbogen später auf.

Joan Barreda gewann die Etappe und übernahm die Führung mit 6.25 Minuten Vorsprung auf Husqvarna-Fahrer Andrew Short. Aus der KTM-Armada schien zu Redaktionsschluss nur noch der Argentinier Luciano Benavides (3.) Siechancen zu haben. ■



Sieger auf Etappe 2: Joan Barreda

## CROSS COUNTRY WM

Rallye du Maroc, 5.–9. Oktober  
Stand nach 2 von 5 Tagen

1. Joan Barreda (E), Honda	8:44.09 h
2. Andrew Short (USA), HVA	+6.25 min
3. Luciano Benavides (RA), KTM	+8.27 min
4. Adrien van Beveren (F), Yamaha	+9.38 min
5. Ross Branch (BWA), KTM	+11.07 min
6. Kevin Benavides (RA), Honda	+11.51 min
7. Xavier De Soultrait (F), Yamaha	+11.59 min
8. Toby Price (AUS), KTM	+12.57 min
10. Matthias Walkner (A), KTM	+15.08 min

## NACHRICHTEN

### DRABIK U21-WELTMEISTER

Maksym Drabik gewann am Freitagabend in Pardubice im dritten Finallauf den Speedway-U21-WM-Titel. Dem Polen genügte in Tschechien Tagesplatz 3 hinter dem Russen Gleb Chugunov und Landsmann Bartosz Smektala, um mit vier Punkten Vorsprung vor Smektala zu bleiben. Smektala war bis zum Finallauf Punktbester mit 17 Punkten vor dem Australier Jamon Lidsey (15) und Drabik (14). WM-Dritter wurde Dominik Kubera (PL), der in Pardubice nur Achter wurde. Dominik Möser (16.) blieb ohne Punkte und beendete seine erste U21-WM auf Rang 18. Den „Goldenen Helm“ am Sonntag gewann Jason Doyle vor Andzejs Lebedevs und Patryk Dudek.

### VENUS VERTEIDIGT TITEL

Die haushohen Favoriten Markus Venus/Markus Heiß gewannen bei ihrem Heimrennen in Pfarrkirchen erneut die Deutsche Langbahn-Gespannmeisterschaft. Mit Punktemaximum stand Venus am Schluss vor Markus Brandhofer/Tim Scheunemann, die erstmals seit Brandhofers Schlüsselbeinbruch wieder starteten. Überraschend wurden Florian Kreuzmayer/Jasmin Staudacher Dritte. Karl Keil (6.) fiel im Finallauf aus.

### MAX NAGL TRAINIERT FÜR COMEBACK

Der deutsche WM-Pilot Max Nagl trainiert derzeit in seiner Wahlheimat Belgien Kraft und Ausdauer. Das Ziel hat Nagl fest vor Augen: „Ab Dezember will ich auf das Motorrad und schauen, wie es geht“, so der 32-Jährige. „Wenn alles gut läuft, trainiere ich auf die kommende Saison hin, für den Fall, dass ich doch wieder fahren kann.“ Aber auch abseits der Strecke ist Nagl aktiv: „Im Moment bin ich zu Hause am Workshop umbauen. Ich plane hier in Lommel eine Training & Workshop-Base Max Nagl, die Ende Oktober fertig sein soll. Das macht mir Spaß und wird meine Zukunft werden.“

Speedway-GP Torun

# WM-Titel erst im Semifinale

Erst im 229. und vorletzten Lauf der Saison sicherte sich der Pole Bartosz Zmarzlik seinen ersten Weltmeistertitel. Leon Madsen hatte ihm in Torun in einer faszinierenden Aufholjagd Paroli geboten.

Von: **Andreas Fahldiek**

**D**er WM-Führende Bartosz Zmarzlik benötigte in Torun 15 Punkte, um sicher den Titel zu gewinnen. Am Schluss waren es 14, aber um 21:00 Uhr stand es fest: Zmarzlik ist der dritte polnische Weltmeister nach Jerzy Szczakiel und Tomasz Gollob. Zuvor gewann der Pole das zweite Halbfinale gegen Emil Sayfutdinov, der auf der bevorzugten Innenbahn fuhr. Zmarzlik hatte einen minimal besseren Start und gab die Führung nicht mehr ab. Der 24-Jährige, der schon in Lauf 20 den direkten Vergleich mit dem Russen gewinnen konnte, stand vor diesem Halbfinale erheblich unter Druck. Nachdem Leon Madsen das erste Semifinale klar gewonnen hatte, musste „Bartek“ unbedingt Erster oder Zweiter werden, um sich den WM-Titel



Dritter polnischer Weltmeister: Bartosz Zmarzlik

zu sichern. Anderenfalls hätte Madsen mit einem Sieg im Endlauf noch die Chance gehabt, Weltmeister zu werden. Sayfutdinov fuhr ein gutes Rennen. Er musste aber seine Hoffnungen in Heat 12 begraben, als er nur Vierter hinter Madsen wurde.

## Quali ohne Sayfutdinov

Sayfutdinov verließ am Freitag wegen einer fiebrigen Attacke vorzeitig die Motoarena und nahm nicht am Qualifying teil. Madsen war Schnellster im Qualifying, und der GP-Debütant begann auch das Finale von der Innenbahn, das er klar gegen Sayfutdinov dominierte. Hätte

der Russe diesen Lauf gewonnen und Madsen wäre Letzter geworden, hätten beide ein Stechen

## SPEEDWAY-WM

Torun (PL), 5. Oktober

1. Leon Madsen (DK)	21 Punkte
2. Emil Sayfutdinov (RUS)	15
3. Niels Kristian Iversen (DK)	11
4. Bartosz Zmarzlik (PL)	14
5. Jason Doyle (AUS)	11
6. Tai Woffinden (GB)	9
7. Antonio Lindbäck (S)	7
8. Fredrik Lindgren (S)	7
9. Artem Laguta (RUS)	7
10. Martin Vaculik (SK)	7
11. Maciej Janowski (PL)	7
12. Janusz Kolodziej (PL)	6

um Silber fahren müssen. Spannend war auch der Kampf um WM-Platz 8, der zur GP-Teilnahme 2020 berechtigt. Doyle überzeugte einmal mehr und schaffte den Verbleib in den Top 8 aus eigener Kraft. Patryk Dudek reichten zwei zweite Plätze, weil Matej Zagar weit hinter den Erwartungen blieb und Niels-Kristian Iversen nur Dritter im Endlauf wurde. Für Zagar und Iversen war das jedoch nebensächlich, denn beide haben sich bereits über den GP-Challenge für 2020 qualifiziert.

Am Sonntag gab der Promoter die Wildcards für 2020 bekannt: die Weltmeister Tai Woffinden (GB) und Greg Hancock (USA) sowie Artem Laguta (RUS) und Antonio Lindbäck (S). ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 10 Rennen

1. Bartosz Zmarzlik	132 Punkte
2. Leon Madsen	130
3. Emil Sayfutdinov	126
4. Fredrik Lindgren	105
5. Martin Vaculik	95
6. Maciej Janowski	87
7. Jason Doyle	84
8. Patryk Dudek (PL)	79
9. Matej Zagar (SLO)	78
10. Niels Kristian Iversen	77
11. Artem Laguta	76
26. Martin Smolinski (D)	1

Speedway-Bundesliga-Finale Brokstedt

# Dritter Wikinger-Titel

Nach dem 42:42-Unentschieden im Hinkampf nutzte Brokstedt am 3. Oktober den Heimvorteil und entriss Rekordmeister AC Landshut den Bundesliga-Titel.

Von: **Thomas Schiffner**

**A**m Ende trennten die beiden Finalkontraahenten nur sechs Punkte, und man könnte lange darüber spekulieren, wie die Finalrennen mit Landshuts verletztem Kapitän Martin Smolinski ausgegangen wären. Mit dem Unentschieden von Landshut im Rücken

taten sich die „Wikinger“ von Teammanagerin Sabrina Harms trotz Heimvorteil lange schwer gegen den ACL.

Landshut startete mit einem 5:1 und hielt die Führung bis zu Heat 18. Im neunten Lauf kam die Wende für Brokstedt mit einem 5:1 für Laufsieger Lukas Fienhage und den Norweger Rune Holta – 27:27. Kai Huckenbeck, der Brokstedt im Hinkampf gefehlt hatte, und erneut Fienhage ermöglichten in Lauf 11 mit dem 4:2 gegen Grobauer/Riss die Brokstedter Führung, die Holta und der Finne Timo Lahti im letzten Vorlauf ausbauten.

Brokstedts Matchwinner Lahti machte den Heimsieg im zweiten Finale mit einem Laufsieg und

das 45:39 perfekt. Für Brokstedt war es erst der dritte Meistertitel nach 1997 und 2014.

Wittstock, welches das Finale knapp verpasste, will dem Ver-

nehmen nach 2020 aus der Liga aussteigen. Für die Brandenburger könnte der MC Güstrow einsteigen, der diese Saison mit einem Ausrufezeichen den Speedway Team Cup gewann. ■

## SPEEDWAY BUNDESLIGA

2. Finale Brokstedt, 3. Oktober

### 1. MSC Brokstedt 45 Punkte:

Timo Lahti 14, Kai Huckenbeck 11, Rune Holta 10, Norick Blödom 6, Lukas Fienhage 4, Danny Maaßen 0, Niels Oliver Wessel 0

### 2. AC Landshut 39 Punkte:

Vaclav Milik 9, Valentin Grobauer 9, Viktor Kulakov 8, Mark Riss 6, Sandro Wassermann 4, Stephan Katt 3

Endstand Brokstedt – Landshut 87:81  
Deutscher Meister: MSC Brokstedt



Kulakov vor Lahti, Riss

# „Verletzungen gehören dazu“

Der lettische Husky-Pilot Pauls Jonass hat seine erste MXGP-Saison mit Bravour absolviert. Nach einer Knieoperation im September 2018 startete Jonass vorsichtig in sein Rookie-Jahr, drehte aber zum Saisonende mächtig auf. 2020 soll sein Jahr werden, versprach Jonass im MSa-Interview.

Von: Frank Quatember

## Platz 6 in der WM-Tabelle: Wie haben Sie Ihre erste Saison in der MX1-Klasse empfunden?

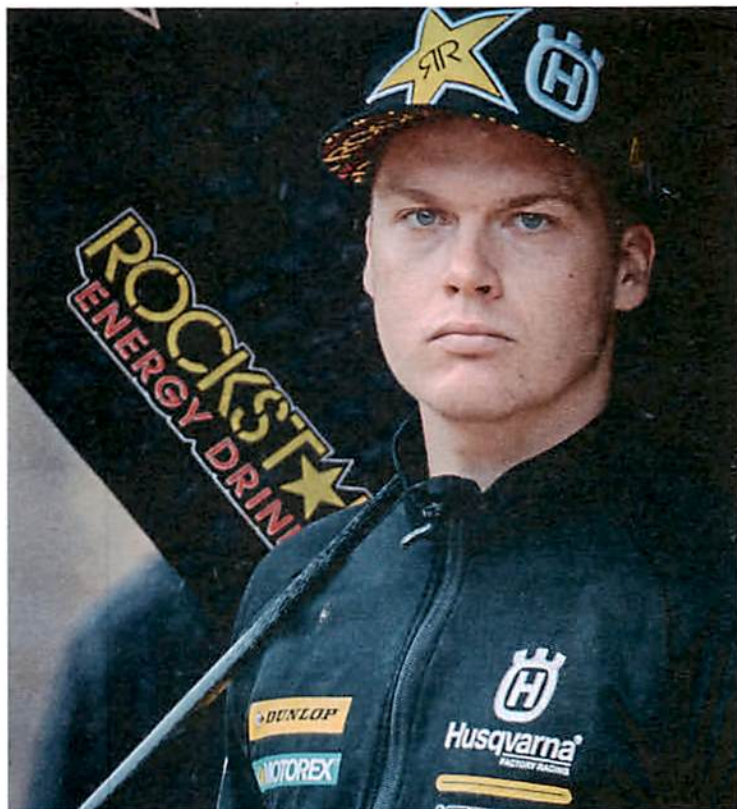
Ich bin nicht vollauf zufrieden, aber wie wir vor der Saison schon erwartet hatten, war es ein Lehrjahr. Natürlich hat mich meine Verletzung Ende der Vorsaison zurückgeworfen, aber mit zwei Podiums kann ich zufrieden sein. In St.-Jean-d'Angély hatte ich mein schlimmstes Rennen, bin grad mal in die Punkte gekommen, weil ich mit der Strecke nicht zurechtkam. Mein erstes Podium im Schlamm von Mantova war ein Highlight, auch in Uddevalla lief es gut.

## Wie lief das MXoN in Assen?

So ein verrücktes Rennen! Aber ich mag solche Bedingungen, und ich wollte die Saison unbedingt ordentlich beenden. Am Ende sind wir Letten Achte geworden. Im zweiten Lauf war mein Start verhalten, aber ich habe im Rennverlauf alles gegeben und kam bis auf Platz 3 nach vorn. Für mich und das Team zwei fantastische Resultate, wir könnten nicht stolzer sein!

## Es gab viele verletzte Fahrer in der WM-Saison 2019. Wie ist Ihre Meinung zu dem brisanten Thema?

Ich denke, es ist einfach Teil des Spiels. Vor vier oder fünf Jahren gab es auch eine Saison voller Verletzter, und im Jahr darauf war es viel ruhiger. Das Level in der MX1-Klasse ist momentan so hoch. Viele sind einfach komplett am Limit. Und auf jeden Fehler kann eine Verletzung fol-



## „Vor der Saison stehen immer viele starke Fahrer auf der Starterliste. Am Ende werden es immer weniger.“

Pauls Jonass

gen. Man sollte die Strecken mehr aufgrubbern, damit der Speed nicht so hoch ist. Es ist gefährlicher, aber bei einem Sturz bist du nicht so wahnsinnig schnell. Im Endeffekt muss man einen Kompromiss finden.

## Sie sind vom Factory Team KTM zu Husqvarna Factory gewechselt. Gibt es Unterschiede? Beide Hersteller sind ja unter einem Dach.

Bei KTM waren die Rennmechaniker in Österreich und die für das Training in Belgien. Jetzt bei Husqvarna sind alle am selben Platz, das ist besser für die Atmosphäre im Team. Alle Mechaniker sind zusammen und können sich austauschen. Die Werkstatt in Belgien ist super professionell, das war aber bei KTM genauso. Und dann mein

Teambuddy Arminas Jasikonis, gegen den ich schon in Kindertagen auf der 50-ccm-Maschine gefahren bin. Wir haben dieselbe Mentalität und sind Freunde.

## Können Sie sich vorstellen, in näherer Zukunft zu einem anderen Team zu wechseln?

Niemand weiß, wie es kommt, ich habe einen Vertrag über ein Jahr bei Husqvarna. Aber ich konzentriere mich darauf, gute Resultate zu erzielen, und das andere läuft dann von selbst.

## 2020 werden etliche Topfahrer in der MXGP um den Titel kämpfen. Sind Sie deshalb etwas nervös?

Also, wenn du vor der Saison auf die Starterliste schaut, sind immer viele starke Fahrer dabei. Aber am Ende der Saison werden es immer weniger. Das gehört dazu. Aber sicher bin ich sehr gespannt auf den Kampf mit den Jungs 2020, und ich werde hart im Winter arbeiten, um was zu reißen. Nach dem MXoN werde ich mich aber erst mal in meiner Heimat Lettland erholen. Nach so einer langen Saison müssen die Batterien aufgeladen werden. Und im November geht es mit dem Training wieder los.



Pauls Jonass

**Geburtstag:** 13. Januar 1997  
**Geburtsort:** Aizpute (LV)  
**Herkunftsland:** Lettland

## WM-KARRIERE

2011: Junioren-Weltmeister (85 ccm)  
2012: Platz 3 Junioren-WM (125 ccm)  
2013: Junioren-Weltmeister (125 ccm)  
2015: Platz 2 MX2-WM  
2016: Platz 5 MX2-WM  
2017: Weltmeister MX2-WM  
2018: Platz 2 MX2-WM  
2019: Platz 6 MXGP-WM

## HOBBYS

Fitness, Autos, italienisches Essen

## Vor 5 Wochen starteten Sie überraschend in Deutschland bei einem nationalen Rennen. Wie kam das?

Ich bin gerne nach Deutschland gekommen, um ein Rennen der ADAC MX Masters Serie zu fahren. Bevor ich in Bielstein gestartet bin, hatte mich Antti Pyrhönen zwei Tage vorher angerufen und gesagt, das sei eine schöne Strecke, warum nicht eine Trainingseinheit unter Rennbedingungen absolvieren? Bei den Rennen in Deutschland sind die Strecken immer super hergerichtet, und nach Bielstein sind es von Belgien aus nur zwei Stunden. Dort ist es nicht so einfach, so gute Hartbodenstrecken zu finden. Vorher bin ich wohl 2012 im Youngstercup auf der 125er gefahren, das war meiner Erinnerung nach in Holzgerlingen.

## Thema USA: Haben Sie Ambitionen, einmal neben Roczen und Tomac in Amerika zu fahren?

Ehrlich gesagt, bin ich noch nie auf einem richtigen Supercross-Track gefahren. Klar würde ich es mal versuchen, aber dann sehr vorsichtig! Ein National zu fahren, würde mich sehr reizen. Das wäre, glaube ich, eine tolle Erfahrung. Als Kind habe ich immer die AMA-Rennen verfolgt, auch heute noch, und ich würde das gern mal erleben. ■

# Alleskönner

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

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



BRÜDER  
**MANNESMANN**  
WERKZEUGE

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**Audi**



**RS3 Sportback**, EZ 08/2019, 3000 km, 294 kW (400 PS), Matrix, Drive Select, Leder Sportsitze, 19" LMR, 59.990,- € (MwSt. awb.). A&S PIA GmbH, Olympiast. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50705

**BMW Alpina**

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400

**Jaguar**

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

**VANSPORTS.DE**



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50692

**Mercedes**



**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. **WIR KAUFEN AN!** Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50670

**VANSPORTS.DE**

VanPartner by Mercedes-Benz



**V 250 4Matic kompakt - VANSPTS VP GRAVITY**, EZ 09/2018, ca. 26200 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT), Höherlegung + 30 mm, Interieur u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, Distronic, NAVI, Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, Klima u. v.m. zum Preis von 52.360,- € (MwSt. awb.) Motor Euro VI. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de **VANSPORTS.DE** by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50691



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

**Mini**

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

**Jetzt online abonnieren!**

**MOTOR SPORT aktuell** Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
www.motorsport-aktuell.com/abo

**Porsche**



**3 x 991 GT3 RS** mit OPF für **SOFORT** zu Top Preisen. www.quiring.cc, Salurnerstr. 43, A-6330 Kufstein, Tel. 0172/5109252

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50697

**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** Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**Porsche AT-Motoren:** 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porscheoeder.de

H



**911 SC**, Bj. 08/82, dt. Fzg., 1. Hd., orig. 37900 km, Scheckheft, pazifischblau-met., Volleder schwarz/creme, unfallfrei, Erstlack, abs. unberührter Werks-Originalzustand, 74.900,- €. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de

H



**Carrera 911 Cabrio**, EZ 09/2014, nur 16900 km, hellgrau, Klima, VB 95.000,- €, absolut neuwertig, unfallfrei, auch keine kleineren Schäden, großer Service soeben gemacht, TÜV 08/2021. 82152 Krailling, Tel. 0174/3066691

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50697

**AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM**  
VERTRUSS GMBH  
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



**911/997 "Sport Classic" ONE OF 250**, 1. Hd./DT/6264 km/ KD neu, aus Sammlung, 357.000,- €. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808

H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50726

**Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen**

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Paket
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle.  
www.digitaletechnik.de, 0700/2202011

**Renault Alpine**



1961/77 Renault Alpine A110, nur in blau, perfekter Zustand... Haben Sie ihn? Wir suchen danach!  
08036-7006, www.cargold.com

**Renn/Rallye**



Suche McNamara Formelrennwagen, Zustand egal, privat, Tel 0172-8903432.

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

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

SCHARF und SCHNELL  
**www.CATCAMS.BE**  
TEL: +32 (0)3 320.25.60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]
- ° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

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

Formel 3 Ralt RT 30 Bj. 86 perfekt VW Spiess 2018, Histo-Cup Sieger, mit neuem Brain James Trailer. Kpl. für Classic Racing, Preis VB. Tel. 0171/17012758. Suche Porsche-Racing-Auto bis 93.

**Rolls-Royce**

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM  
VERTRIEBS GMBH  
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



Rolls Royce Wraith Two Tone, EZ 02/15, 18800 km, EINZELSTÜCK MEGAVOLL, weiß/Leder hell, Sternenhimmel, WIE NEU, 214.888,- €. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchenstr. 20, 82319 Starnberg, 08151-28808.

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50727



Silver Seraph, EZ 09/98, orig. 65500 km, silver tempest, Scheckheft, perfekt original, kein US, 56.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolftrahshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de

**Seat**

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

**Skoda**

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

**Smart**

www.berlin-tuning.com

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503

**Tesla**



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

**Toyota**



1973 Toyota Land Cruiser FJ45 Pick Up, erst 35.060 km! Vollständig restauriert. € 59.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

**Jetzt online abonnieren!**  
**MOTOR SPORT aktuell!** Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!  
www.motorsport-aktuell.com/abo

**Volvo**

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH



V60 T6, EZ 12/2018, 11384 km, 228 kW (310 PS), Sensus Connect 12,2", High Beam LED, LKA, 44.990,- € (MwSt. awb.), Dieter Wiedemeyer, Nielandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555

**VW**



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

**memminger**  
www.feine-cabrios.de



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

**Boote/Yachten**

PERFORMANCE ON WATER  
www.speed-yacht.com



www.streetbeastexhaust.de  
09571/94990

**Geschäftsverbindungen**

**BestWater**



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

**Immobilien**

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de

**Modellautos**

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

**Veranstaltungen**

Freies Fahren Autodrom Most (CZ) 27.10.2019. www.amc-burgau.de

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

www.clickvers.de



**MOTORSPORT VERSICHERUNGEN**

Versicherungen für den Motorsport  
**Rennkasko**  
Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

**Zubehör**

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

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 Cot-  
 ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner  
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre  
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffrer,  
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto  
 Geschäftsführender Redakteur  
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz  
 Grafik und Produktion:  
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),  
 Michael Wehner  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Publisher Automobil: Maik Müller  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
 Werbeverkauf Online:  
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig, iefrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
 Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
 22773 Hamburg  
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall  
 Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)  
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-  
 ten 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 €  
 Abonentenservice 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



Den Walliser bringt in der Tea-Time nichts so schnell aus der Fassung. Nicht einmal ein laut bollernder WRC-Renner

## Keine klare Kante Zum Ferrari-Stallregiestreit MSa 42/2019

Ist Binotto wirklich ein guter Teamchef? Seine Piloten hat er auf jeden Fall nicht im Griff. Dass Leclerc Weltmeister-Potenzial hat, steht außer Frage. Warum lässt Binotto aber schon in diesem Jahr einem Egomane wie Leclerc die lange Leine? Will er unbedingt Vettel vom Teamgeist befreien und auch dessen Egozentrik fördern? Mercedes zeigte schon immer die klarere Kante. Auch wenn nach außen immer behauptet wurde, man lasse die Fahrer frei fahren, stand das Team meist hinter Hamilton. Binotto hätte gut daran getan, dieses Jahr an Vettels Nummer-1-Status festzuhalten und nächstes Jahr neu zu verhandeln.  
**Rudolf Kowalski,  
 D-56072 Koblenz**

Vettel wird von Ferrari verschaukelt. Trotz Millionensalär würde ich bei Ferrari in den Sack hauen. Ab sofort geht mir Ferrari am

Popo vorbei. Hoch lebe Mercedes! Die machen zwar auch Teamstrategie, aber Bottas ist der definierte Zweite.

**Friedrich Gropengieser,  
 D-90522 Oberasbach**

Das, was Ferrari da losgelassen hat, ist wohl wirklich das Idiotischste, was ich jemals in der Formel 1 erlebt habe! Stallorder gab es zwar schon immer, aber wer das Geschehen am Sonntag erlebt hat, muss sich fragen, ob der Name Königsklasse noch verdient ist. Ich persönlich habe abgeschaltet und werde, so sich nichts ändert, andere Motorsport-Serien vorziehen.

**Uwe Wilhelm,  
 D-04932 Merzdorf**

## FIA ist untätig

Zur Zukunft der Formel 1  
 MSa 41/2019

Jean Todt und die FIA sind absolut untätig und wurden zu Marionetten der Industrie und Liberty Media degradiert. In welcher Sportart außer der Formel 1 bestimmen die

Akteure denn die Regeln? Endlose Diskussionen und ausufernde Kosten sind Programm. Wäre es denn so schlimm, wenn sich die Werke aus der Formel 1 zurückziehen würden? Früher oder später verabschieden sie sich sowieso. In den Stock- und IndyCar-Serien in Amerika funktioniert es auch anders. Diese Serien bieten trotz Lowtech und Privatteams spannenden Motorsport und füllen die Tribünen und die Taschen der Akteure. In einigen Jahren gibt es auch keine Oldtimerveranstaltungen mit den heutigen Formel-1-Fahrzeugen mehr, denn die sind dann wegen der sinnlosen Hightech nicht mehr einsatzfähig.

**Erhard Püntener,  
 CH-5445 Eggenwil**

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 12. Oktober VLN 8: 51. ADAC Barbarossapreis
- 18./19. Oktober 56. ADAC 3-Städte-Rallye
- 24. Oktober DSK – Freies Fahren Spa-Francorchamps
- 16. November DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs

Weitere Infos im Internet: [www.dskev.de](http://www.dskev.de)



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 10. Oktober

07.00 Formel 1 Suzuka, Pressekonferenz Fahrer Sky Sport 2\*

#### Freitag, 11. Oktober

02.55 Formel 1 Suzuka, FP1 **LIVE** Sky Sport 1\*

02.55 Formel 1 Suzuka, FP1 **LIVE** N-TV

05.00 Formel 1 Suzuka, Pressekonf. Teamchefs Sky Sport 2\*

06.55 Formel 1 Suzuka, FP2 **LIVE** Sky Sport 1\*

06.55 Formel 1 Suzuka, FP2 **LIVE** ORF 1

09.30 PS – DTM, Rallye Erzgebirge N-TV

16.30 Formel 1 Suzuka, FP1 & FP2 (Zus.) N-TV

18.30 DTM Hockenheim, Highlights Sport 1

ab 18.30 Formel 1 Suzuka, FP1 & FP2 (Wh.) Sky Sport 2\*

#### Samstag, 12. Oktober

03.55 Formel 1 Suzuka, FP3 **LIVE** Sky Sport 1\*

07.00 Formel 1 Suzuka, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE** RTL

07.45 Formel 1 Suzuka, Qualifying **LIVE** Sky\*/ORF 1

14.45 Formel 1 Suzuka, Qualifying (Aufz.) SRF 2

14.55 Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick Sport 1

19.30 Racing in the Green Hell, Kissling Motorvision TV\*

#### Sonntag, 13. Oktober

01.10 Rallye-WM Großbritannien, Highlights Servus TV

06.00 Formel 1 Suzuka, Vorber. & Rennen **LIVE** Sky Sport 1\*

06.00 Formel 1 Suzuka, Vorber. & Rennen **LIVE** RTL/ORF 1

06.30 Formel 1 Suzuka, Vorber. & Rennen **LIVE** SRF 2

13.00 Formel 1 Suzuka, Rennen (Wh.) ORF 1

16.50 Formel 1 Suzuka, Rennen (Zus.) SRF 2

19.00 NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE** Motorvision TV\*

19.30 Porsche GT Magazin Sport 1

20.00 DTM, Saisonrückblick Sport 1

### Motorrad

#### Samstag, 12. Oktober

17.50 Superbike-WM San Juan, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

20.50 Superbike-WM San Juan, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 1

#### Sonntag, 13. Oktober

00.05 Superbike-WM San Juan, 1. Rennen (Aufz.) Servus TV

12.25 ADAC MX Masters, Fürstl. Drehna (Zus.) Motorvision TV\*

17.50 Superbike-WM San Juan, Quali-Race **LIVE** Eurosport 1

19.00 Supersport-WM San Juan, Rennen **LIVE** Eurosport 1

20.15 Superbike-WM San Juan, 1. Rennen (Aufz.) Servus TV

20.50 Superbike-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 1

21.00 Superbike-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE** Servus TV

## Streams / Internet

#### Samstag, 12. Oktober

ca. 15.10 GT Open Monza, 1. Rennen **LIVE** gtopen.net

ca. 16.45 TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE** tcr-series.tv  
auch: www.motorsport.tv\*

#### Sonntag, 13. Oktober

ca. 06.00 Supercars, 1000 km Bathurst **LIVE** www.supercars.com/superview\*

ca. 11.30 TCR Europe Monza, 1. Rennen **LIVE** tcr-series.tv  
auch: www.motorsport.tv\*

ca. 14.45 GT Open Monza, 1. Rennen **LIVE** gtopen.net

\*kostenpflichtig



Formel 1 – GP Japan: Macht Mercedes schon den Team-Titel klar?



IMSA/Road Atlanta: In Georgia steht das Petit Le Mans auf dem Programm



Superbike-WM in Argentinien: Zweirad-Tango auf dem Circuito San Juan Villicum

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

03.–09.10.	Cross-Country-WM, Marokko	MA
12.10.	VLN Langstrecke Nürburgring, 8. Lauf	D
12./13.10.	GT Open/TCR Europe, Monza	I
13.10.	Formel 1, Suzuka	J
13.10.	Supercars Australien, 1000 km Bathurst	AUS
13.10.	NASCAR Cup Series, Talladega/Alabama	USA
12./13.10.	Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch	GB

### Motorrad

03.–09.10.	Cross-Country-WM, Marokko	MA
12.10.	Enduro-DM, Zschopau	D
12.10.	Speedway, Dohren	D
12./13.10.	Superbike-/Supersport-WM, San Juan Villicum	RA
13.10.	Moto2-EM/Moto2-Junior-WM, Albacete	E
13.10.	Speedway, Olching	D



BMW Motorrad



# TRIPLE-SIEGER MIT DOPPEL R. MAKE LIFE A RIDE.

Schon beim vorletzten Event der IDM Superbike 1000 in Assen hat Ilya Mikhailchik mit seinem Team alpha Racing-Van Zon-BMW die Meisterschaft klargemacht und seinen vorjährigen Titel verteidigt. Sein Teamkollege Julian Puffe wurde Zweiter, Pepijn Bijsterbosch vom Team Dutch Comfort Houses Dritter – alle auf der **BMW S 1000 RR**. Mit diesem Erfolg ist BMW Motorrad auch zum wiederholten Male Markenmeister in der IDM Königsklasse. Beim BoxerCup blieb es bis zum Schluss spannend, bis sich mit Christof Höfer vom Team Wunderlich Motorsport ein verdienter Sieger fand. Wir danken allen Teams für diese tolle Saison und gratulieren zur Meisterschaft. Mehr zur **S 1000 RR** unter [bmw-motorrad.de/s1000rr](http://bmw-motorrad.de/s1000rr)