

**MOTOR
SPORT**
aktuell

Leclerc gewinnt GP Belgien

Premierensieg mit Trauerflor

NR. 38 / 04. SEPTEMBER 2019



IndyCar in Portland
**Power-Sieg dank
Dixon-Panne**

Tödlicher Formel-2-Unfall
**Antoine Hubert
stirbt nach Crash**

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



Rallycross-WM in Frankreich
**WM-Spitze schiebt
sich eng zusammen**



MotoGP: Álex Rins im Interview
**Das Erfolgsrezept für
Duelle gegen Márquez**



WEC: Saisonstart in Silverstone
**Porsche-Doppelsieg
beim 911-RSR-Debüt**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Leclerc holt Sieg dank Vettel-Unterstützung S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum GP Belgien S. 6
- Formel 1** Leclerc erlöst Ferrari und gedenkt Hubert S. 8
- Formel 1** GP Belgien: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10
- Formelsport** Aktuelles aus der Formel 1, IndyCar und Co. S. 11
- Formel 2** Tödlicher Crash von Anthoine Hubert in Spa S. 14
- Sportwagen-WM** Toyota dominiert in Silverstone S. 16
- Sportwagen-WM** Porsche holt den GTE-Doppelsieg S. 18
- Sportwagen** Blancpain-Serie am Nürburgring und News S. 20
- Rallye** Rückblick Deutschland und weitere Hintergründe S. 22
- Rallyesport** Interview Latvala und Rallycross-WM Lohéac S. 24
- Tourenwagen** Aktuelles aus TCR, NASCAR und der Szene S. 26
- Nachruf** Erinnerungen zum Tod von Ferdinand Piëch S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Silverstone-Gewinner Álex Rins S. 30
- MotoGP** Quartararo Schnellster bei Testfahrten in Misano S. 32
- Motorrad-WM** Hintergründe und News aus den Klassen S. 33
- Historie** Der WM-Titel 1984 zum Abschied für Zündapp S. 34
- Historie** Vor 55 Jahren: Renndebüt für die Honda 3RC164 S. 36
- Straßensport** Das Aktuellste aus den verschiedenen Serien S. 39
- Offroad** ADAC MX Masters, Speedway-WM und News S. 40
- Offroad** Interview mit WM-Rückkehrer Jeffrey Herlings S. 42

Leserservice:

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



36 Motorrad-Historie: Wir erinnern an die Honda-Sechszylinder-Bikes aus den 60ern



13 IndyCar-Series in Portland: Viel Action beim vorletzten Rennen



42 Jeffrey Herlings im MSA-Interview: Wie geht es weiter nach dem Comeback?

Editorial

Tödliche Unfälle im Motorsport sind selten geworden. Wenn es dann doch passiert wie in Spa, ist ein kühler Kopf besser als Panikmache.

Die Tagespresse und das Fernsehen interessieren sich für die Formel 2 nur, weil Mick Schumacher mitfährt. Ansonsten steht die zweite Spielklasse im Motorsport im Stellenwert noch hinter der Fußball-Regionalliga. Doch plötzlich war alles anders. Nach dem verheerenden Unfall im Hauptrennen von Spa, bei dem Anthoine Hubert starb und Juan Manuel Correa schwer verletzt wurde, war die Formel 2 in den Massenmedien plötzlich wichtiger als die Formel 1.

Wie immer in diesen Fällen wurden schnelle Konsequenzen gefordert. Es wird sie nicht geben, denn jedes schnelle Handeln birgt die Gefahr, genau das Falsche zu tun. Der Unfallhergang ist kompliziert genug. Man muss die unheilvolle Kollision aus mehreren Blickwinkeln sehen, um zu erkennen, was dazu geführt hat. In der Vorgeschichte liegt das meiste Verbesserungspotenzial. An den Autos lässt sich nichts ändern. Der Unfall war für Hubert nicht überlebbbar. Er wurde mittschiffs an der ungünstigsten Stelle getroffen. Zwischen Vorderrad und Seitenkasten. Wenn ein Auto steht, das andere rund 250 km/h schnell ist, dann schützt auch ein Formel-1-Chassis nicht mehr. Die Formel-2-Chassis müssen nach den Sicherheitsbestimmungen der 2018er-Formel-1 gebaut sein.

Die erste Kritik traf die Strecke von Spa. Das ist ungerecht. Der Auslauf rechts und links in Eau Rouge ist ausreichend.

Aus Sicht der Fahrer ist diese Passage eine Gerade. Auf den meisten Geraden gibt es weniger Sturzraum als dort. Der Unfall ereignete sich nicht auf der Strecke, sondern auf dem Pannestreifen. Die Kuppe von Radillon ist ein Problem. Weil die Fahrer im Falle eines Unfalls erst sehr spät erkennen, was genau passiert ist. Da ist der Vorschlag, die erste Kurve von Eau Rouge so eng zu ziehen, wie sie ursprünglich einmal war, kein schlechter. Man käme weniger schnell oben an.

Die FIA muss sich die Frage gefallen lassen, ob an dieser Stelle eine Safer Barrier wie auf den US-Ovalkursen nicht besser gewesen wäre. Daran wäre Hubert nur entlanggerutscht. So hakete er im Reifenstapel ein und prallte quer zur Fahrbahn in die Spur derer, die wie er nur dem Unfall von Giuliano Alesi ausweichen wollten. Von denen ging nur einer vom Gas, der Schweizer Ralph Boschung. Und hier kommt ein echtes Problem: Asphaltierte Auslaufzonen in Hochgeschwindigkeitspassagen sind ein Segen für die, die einen Unfall haben. Aber eine Einladung für jene, die ausweichen wollen. Die Verlockung, weiter Vollgas zu geben, ist zu groß. Hier hilft vielleicht nur die Androhung von Strafen. Wer in vergleichbaren Szenen nicht massiv vom Gas geht, wird ein Rennen gesperrt. Dann siegt vielleicht die Vernunft.



Michael Schmidt
Redakteur

Msa-Paddock



MOTORSPORT IMAGES

WO WARST DU IM URLAUB?

Nach der Sommerpause liegt die Frage auf der Hand. Sebastian Vettel war ganz unspannend zu Hause. „Ich fliege genug herum“, erzählt er Redakteur Michael Schmidt. Obendrein gab's noch ein paar Infos zum Tagesgeschäft obendrauf.



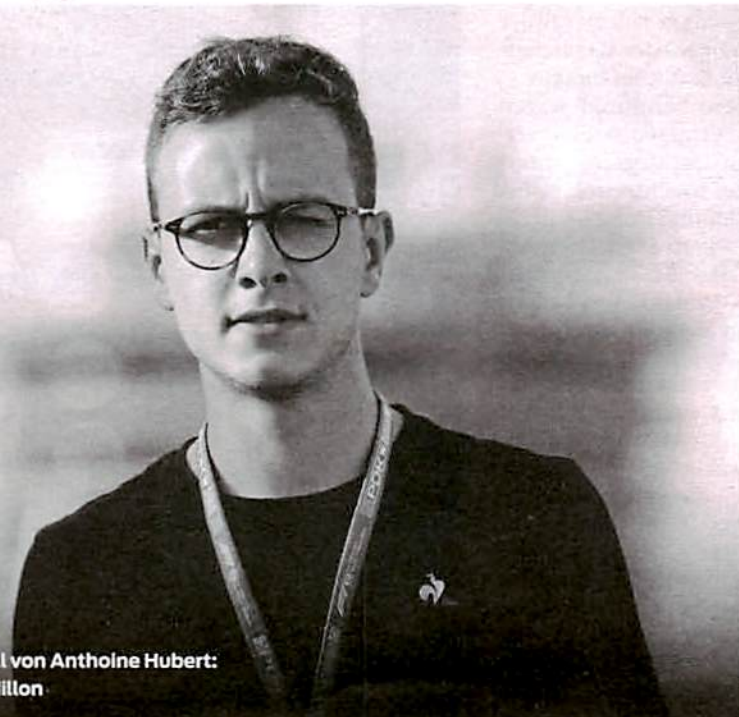
DER FRÜHE VOGEL...

Es war abzusehen, dass Esteban Ocon 2020 zurückkehrt in die Formel 1. Deshalb fragte Andreas Haupt schon vor der Sommerpause bei Mercedes für ein Interview an, und sprach Renaults Neuzugang in Spa.



SEITENWECHSEL AM MIKRO

Redakteur Michael Bräutigam war am Wochenende als Berichterstatter bei der ADAC SimRacing Expo am Nürburgring – weil er jedoch einen der Live-Wettbewerbe gewann, musste auch er zum Interview.



MOTORSPORT IMAGES

14 Tödlicher Unfall von Anthoine Hubert: Kollision in Radillon

Ferrari setzt Vettel für

Charles Leclerc erlöste Ferrari. Der Rennstall der Herzen feierte in Spa den ersten Saisonsieg. Sebastian Vettel musste unfreiwillig mithelfen, indem er erst Platz für den Teamkollegen machte und dann Lewis Hamilton blockierte.

Von: **Andreas Haupt**

Warum war Ferrari so schnell?

Ferrari zehrte von seinem unglaublichen Vorteil auf den Geraden. In der Quali nahmen die roten Rennautos Mercedes 1,3 und Red Bull 1,5 Sekunden ab.

Auch im Rennen profitierte Ferrari von seinem Leistungsplus. Man sah die Überlegenheit gleich in der Startrunde. Lewis Hamilton setzte sich in La Source gegen Sebastian Vettel durch, drängte ihn in die Auslaufzone, verlor die zweite Position aber auf der Kemmel-Geraden wieder. Der Ferrari überrannte den Mercedes mit der Wucht seiner rätselhaften 40 Zusatz-PS, die der V6-Turbo nur unter gewissen Umständen freisetzen kann. „Vettel kam schlecht aus der ersten Kurve und hat Lewis trotzdem mit einem Überschuss von 15 km/h überholt“, stellte Mercedes-Teamchef Toto Wolff ernüchtert fest.

Im weiteren Rennverlauf kann Ferrari diese Maximalleistung zwar nicht mehr abrufen, ist auf den Geraden aber trotzdem überlegen. Die Streckenabschnitte 1 und 3 waren wie gemacht für die roten Raketen. „Wir haben unseren Vorteil gehalten, obwohl Mercedes DRS einsetzen konnte“, hielt Ferrari-Teamchef Mattia Binotto fest.

Eine Teilerklärung für den großen Leistungsunterschied liefert Mercedes selbst. Das Weltmeister-team betrieb seine neuen Motoren nach Defekten bei Racing Point und Williams nicht in den heißesten Fahrstufen. „Das hat zwar leicht, aber nicht massiv unsere Performance beeinträchtigt“, erklärte Wolff. In den Kurven spielte Mercedes seine Vorteile aus. Ge-

nauso beim Reifenverschleiß. Der W10 geht mit den Pirellis pfleglicher um als der Ferrari SF90. Auf den Soft-Reifen herrschte im Rennen Gleichstand. Auf den Medium-Reifen war Mercedes überlegen. Lewis Hamilton füllte Charles Leclercs Rückspiegel immer formatfüllender aus. Der Sieger fühlte sich an die letzten Runden des GP Österreich erinnert, als ihn Max Verstappen kurz vor der Ziellinie noch abgefangen hatte. „Das Team hat mich jede Runde über den Abstand informiert. Er wurde immer kleiner. Ich hatte Probleme mit den Hinterreifen und habe den Sieg zum Glück über die Ziellinie gerettet.“

Wie setzte Ferrari Vettel gegen Mercedes ein?

Sebastian Vettel erlebte schwere Niederlagen. In der Qualifikation und im Rennen. Der Heppenheimer führte den GP Belgien zwar zwischen den Runden 23 und 26 an, wurde dann von seinem Team aber zum Helfer von Leclerc degradiert. Ferrari forderte Vettel auf, für den Teamkollegen zur Seite zu fahren. Der vierfache Weltmeister führte den Befehl in der 27. Runde brav vor La Source aus. „Das Team genießt immer Priorität. Das wissen die Fahrer, auch wenn es für sie nie einfach ist. Wir sprechen solche Szenarien aber am Morgen vor dem Rennen durch. Sebastian hat gezeigt, dass er sich im Fall der Fälle in den Dienst der Mannschaft stellt“, lobte Teamchef Binotto.

Zu diesem Zeitpunkt waren die beiden Ferrari-Fahrer auf verschiedenen Strategien unterwegs. Vettel brachte sich selbst in die Bredouille. Der 32-jährige verheizte seinen Startreifensatz zu schnell. Deshalb holte ihn Ferrari im 15. Umlauf zum Tausch von Soft auf Medium. „Wir mussten auch stoppen, um uns gegen Hamilton zu schützen. Mercedes stand bereit. Wären wir nicht gekommen, hätten sie den Undercut versucht“, glaubt Binotto.

Statt sich die Reifen einzuteilen, die noch 29 Runden halten sollten, legte Vettel los wie die Feuerwehr und drehte schnellste Rennrunden. Dadurch behauptete er sich gegen Mercedes. Dadurch ging er in Führung. Doch er zerstörte durch die harte Gangart auch seine Reifen. „Ich



Bitte Platz machen: Vettel kommt Ferraris Aufforderung nach, den Teamkollegen passieren zu lassen

Nach zwei Treffern von Kimi Räikkönen fliegt Max Verstappen in Eau Rouge mit Aufhängungs-Defekt ab

MOTORSPORT IMAGES

Leclerc-Sieg ein



Gelungenes Debüt: Red Bulls Aufsteiger Alexander Albon arbeitet sich von Startplatz 17 auf Position 5 vor

MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

habe gesehen, dass ich schnell aufschloss. Ich wusste, dass das Team reagieren wird. Ein Zweikampf hätte uns nur unnötig Zeit gekostet“, erzählte Leclerc.

Vettel bat um einen zweiten Stopp, doch Ferrari hatte andere Pläne. Er sollte Hamilton abblocken, damit Leclerc sich ein Polster aufbaut. Es klappte. Hamilton überholte einen Vettel auf abgekauten Reifen erst in Runde 32. Stichwort Power-Nachteil. Danach knabberte er den Rückstand ab, hätte aber noch ein, zwei Runden mehr gebraucht, um zu siegen.

Wer war schuld: Verstappen oder Räikkönen?

Max Verstappen und Kimi Räikkönen rasselten am Start zusammen. Wie schon ein paar Mal, kam der Red Bull schleppend vom Fleck. „Meine Reaktionszeit war nicht prickelnd. Als ich die Kupplung einrasten ließ, drehten auch noch die Hinterräder durch“, berichtete Verstappen. Links zogen Sergio Pérez und Kimi Räikkönen ganz außen am Publikumsliebling vorbei.

Dann versuchte es Verstappen mit der Brechstange. „Er hat etwas probiert, was nicht geht“, findet Alfa-Sauber-Teammanager Beat Zehnder. „Pérez erkannte, dass es eng wird, und zog zurück. Das hätte Verstappen auch tun müssen. Nur dann hätte er viele Positionen verloren. Das wollte er natürlich nicht.“ Räikkönen konnte den heranbrausenden Red Bull auf der Innenspur nicht sehen. Der Finne lenkte ein und Verstappen hebelte ihn aus. Räikkönens Bruchlandung kostete ein Drittel des Unterbodens. Verstappen ramierte sich die Aufhängung. Die Spurstange war gebrochen, die Lenkung hinüber. In Eau Rouge trafen sich die Unfallpiloten wieder. Dieses Mal blieb es bei einer sanften Berührung. „Da haben wir Schwein gehabt. Dabei hätte auch ein heftiger Unfall rauskommen können“, meint Zehnder. Verstappens Fahrt endete im Reifenstapel.

Was passierte bei McLaren und Giovinazzi?

McLaren verzeichnete einen Doppelausfall. Carlos Sainz parkte

seinen MCL34 bereits nach drei Fahrminuten. Lando Norris rollte in der letzten Runde fluchend auf der Zielgerade aus. In beiden Fällen streikte der Motor. „Beide haben plötzlich Leistung verloren“, erklärte Teamchef Andreas Seidl. Es hätten für McLaren zehn Punkte herauspringen können. Norris lag 14 Sekunden vor dem Duett Pérez und Alexander Albon.

Statt Jubel herrschte Trauer. McLaren reiste wie Alfa-Sauber ohne einen einzigen Zähler ab. Beim Schweizer Rennstall hatte Räikkönen nach Unfall, zweimaligem Frontflügelwechsel und Abtriebsverlust von mehr als 20 Punkten keine Chance. Teamkollege Antonio Giovinazzi feuerte seinen C38 auf Platz 9 liegend in der vorletzten Runde ins Aus. Ein klassischer Fahrfehler. Der Italiener rutschte in der schnellen Pouhon auf den Kunstrasen und legte sich ab. „Ein völlig unnötiger Fehler“, hieß es aus dem Team. Giovinazzi gerät immer mehr unter Druck. Es gibt nicht wenige im Fahrerlager, die seine Tage bereits gezählt sehen.

Wie kam Albon so weit nach vorne?

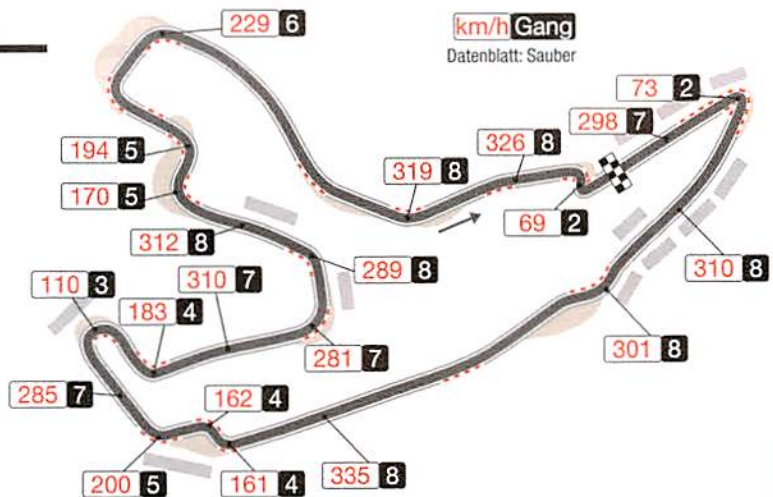
Alexander Albon überzeugte bei seinem Debüt für Red Bull. Kein Fehler, gute Überholmanöver. Dabei sah es bis zur Rennmitte nach einem enttäuschenden Grand Prix aus. Albons Aufholjagd von Startplatz 17 stockte. Der Thailänder strauchelte auf den Medium-Reifen. „Wir konnten ihm nicht helfen, weil wir ihn am Funk nicht verstehen konnten“, schilderte Red Bulls Sportchef Helmut Marko.

Auf den weichen Reifen zündete Albon im zweiten Rennteil den Turbo und schnappte sich im letzten Umlauf mit zwei Rädern auf dem Gras bei über 300 km/h den Racing Point von Pérez. Die Rennleitung leitete eine Untersuchung gegen den Mexikaner ein, verzichtete aber auf eine Strafe. „Pérez hat uns erklärt, dass er überrascht war, dass Albon rechts und nicht links überholte. Es war also keine Absicht von ihm. Wäre der Zwischenfall nicht in der letzten Runde passiert, hätten wir ihm sicher die gelbe Karte gezeigt“, sagt Rennleiter Michael Masi. ■

GP BELGIEN: 13. VON 21 LÄUFEN / 1. SEPTEMBER 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **7,004 km**
 Runden: **44**
 Distanz: **308,052 km**
 Zuschauer: **90 000**
 Wetter: **16 Grad, bedeckt**
 Topspeed Qualifikation: **343,6 km/h (Vettel)**
 Topspeed Rennen: **356,2 km/h (Kvyat)**
 Gangwechsel/Runde: **46**
 Volllastanteil: **76% (1875 m = 23,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **3,38 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFGSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.42,519 min	16
2	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.43,267 min	5
3	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.43,282 min	44
4	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.43,415 min	77
5	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.43,690 min	33
6	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.44,557 min	7
7	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.44,706 min	11
8	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.45,086 min	20
9	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.44,797 min	8
10	Daniel Ricciardo, AUS ¹⁾ Renault, 1.44,257 min	3
11	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.44,847 min	4
12	Nico Hülkenberg, D ²⁾ Renault, 1.44,542 min	27
13	Pierre Gasly, F Toro Rosso-Honda, 1.46,435 min	10
14	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.47,548 min	63
15	Carlos Sainz, E ³⁾ McLaren-Renault, 1.46,507 min	55
16	Lance Stroll, CDN ⁴⁾ Racing Point-Mercedes, 1.45,047 min	18
17	Alexander Albon, THA ⁵⁾ Red Bull-Honda, 1.45,799 min	23
18	Antonio Giovinazzi, IT ⁶⁾ Alfa Romeo-Ferrari, keine Zeit	99
19	Daniil Kvyat, RUS ⁶⁾ Toro Rosso-Honda, 1.46,518 min	26
20	Robert Kubica, PL ⁷⁾ Williams-Mercedes, keine Zeit	88

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Leclerc	44/38 ²⁾	1:23.45,720 min = 220,662 km/h	s/m	1 (22,449 s)	1.46,664 min
2. Hamilton	44/2	+ 0,981 s	s/m	1 (23,497 s)	1.46,580 min
3. Bottas	44	+ 12,585 s	s/m	11 (22,579 s)	1.46,465 min
4. Vettel	44/4	+ 26,422 s	s/m/s	2 (45,649 s)	1.46,409 min
5. Albon	44	+ 1.21,325 min	m/s	1 (22,506 s)	1.47,507 min
6. Pérez	44	+ 1.24,448 min	s/m	1 (23,133 s)	1.48,781 min
7. Kvyat	44	+ 1.29,657 min	m/s	1 (22,834 s)	1.48,143 min
8. Hülkenberg	44	+ 1.46,639 min	s/m/s	2 (46,475 s)	1.48,349 min
9. Gasly	44	+ 1.49,168 min	s/m	1 (22,772 s)	1.49,700 min
10. Stroll	44	+ 1.49,838 min	s/m/s	2 (48,024 s)	1.48,357 min
11. Norris	43	Motor (P 5)	s/m	1 (23,182 s)	1.48,321 min
12. Magnussen	43		s/m	1 (22,584 s)	1.48,677 min
13. Grosjean	43		s/m	1 (22,912 s)	1.49,274 min
14. Ricciardo	43		s/m	1 (27,620 s)	1.50,451 min
15. Russell	43		m/s	1 (22,442 s)	1.48,860 min
16. Räikkönen	43		s/m/m/s	3 (1.30,942 min)	1.48,753 min
17. Kubica	43		m/s	1 (24,247 s)	1.49,220 min
18. Giovinazzi	42	Unfall (P 9)	m/s	1 (23,044 s)	1.47,560 min
19. Sainz	1	Motor (P 19)	s		
20. Verstappen	0	Unfall (P 17)	s		

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	8*	268 Punkte
2. Bottas	2	203 Punkte
3. Verstappen	2	181 Punkte
4. Vettel		169 Punkte
5. Leclerc	1	132 Punkte
6. Gasly		65 Punkte
7. Sainz		58 Punkte
8. Kvyat		33 Punkte
9. Räikkönen		31 Punkte
10. Albon		26 Punkte
11. Norris		24 Punkte
12. Ricciardo		22 Punkte
13. Pérez		21 Punkte
14. Hülkenberg		21 Punkte
15. Stroll		19 Punkte
16. Magnussen		18 Punkte
17. Grosjean		8 Punkte
18. Giovinazzi		1 Punkt
19. Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	7:6
Vettel – Leclerc	6:7
Verstappen – Gasly	11:1
Verstappen – Albon	1:0
Sainz – Norris	4:9
Kubica – Russell	3:10
Pérez – Stroll	13:0
Kvyat – Albon	7:5
Kvyat – Gasly	0:1
Grosjean – Magnussen	6:7
Hülkenberg – Ricciardo	3:10
Räikkönen – Giovinazzi	9:4

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	10*	471 Punkte
2. Ferrari	1	326 Punkte
3. Red Bull-Honda	2	254 Punkte
4. McLaren-Renault		82 Punkte
5. Toro Rosso-Honda		51 Punkte
6. Renault		43 Punkte
7. Racing Point-Mercedes		40 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		32 Punkte
9. Haas-Ferrari		26 Punkte
10. Williams		1 Punkt

Startnummer

¹⁾ 5 Plätze zurück wegen Einsatz 5. Motor, Turbolader, MGU-H; ²⁾ 5 Plätze zurück wegen Einsatz 6. Motor, Turbolader, MGU-H; ³⁾ 15 Plätze zurück wegen Einsatz 5. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K, Batterie;

⁴⁾ Zurück ans Ende des Feldes wegen Einsatz 4. Motor, Turbolader, MGU-H+Getriebe; ⁵⁾ Zurück ans Ende des Feldes wegen Einsatz 4. Motor, Turbolader, MGU-H+Getriebe; ⁶⁾ Zurück wegen Einsatz 5. Motor, Turbolader, MGU-H+Getriebe

⁷⁾ Start aus der Boxengasse wegen Einsatz 4. Motor mit anderer Spezifikation

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1,44,574 min	20
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,214 s	20
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,933 s	18
4. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,010 s	19
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,308 s	25
6. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,399 s	16
7. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,624 s	16
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,852 s	23
9. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,859 s	22
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,983 s	20
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,095 s	23
12. Lando Norris	McLaren	+ 2,096 s	19
13. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,450 s	20
14. Romain Grosjean	Haas	+ 2,602 s	18
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,759 s	22
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,914 s	21
17. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 3,062 s	20
18. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 3,394 s	26
19. Nicholas Latifi	Williams	+ 4,210 s	24
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,392 s	24

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1,44,206 min	9
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,451 s	12
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,497 s	11
4. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,768 s	10
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,106 s	11
6. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,315 s	12
7. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,360 s	4
8. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,453 s	13
9. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,482 s	13
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,546 s	15
11. Romain Grosjean	Haas	+ 1,600 s	15
12. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,649 s	11
13. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,798 s	15
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,811 s	14
15. Lando Norris	McLaren	+ 2,064 s	13
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,173 s	11
17. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,436 s	13
18. George Russell	Williams	+ 3,652 s	14
19. Robert Kubica	Williams	+ 4,144 s	14
20. Alexander Albon	Red Bull	+ 6,475 s	14

ZITAT DES RENNENS

„Ich habe vielleicht etwas später gebremst als normal. Kimi hat mich da nicht erwartet und die normale Linie genommen.“

Max Verstappen

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1,44,123 min	28
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,630 s	30
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,846 s	28
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,892 s	26
5. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,994 s	25
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,271 s	20
7. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,585 s	25
8. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,609 s	21
9. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,612 s	26
10. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,648 s	21
11. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,876 s	28
12. Romain Grosjean	Haas	+ 1,997 s	21
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,086 s	26
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,091 s	24
15. Lando Norris	McLaren	+ 2,135 s	29
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,205 s	24
17. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,251 s	28
18. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,276 s	21
19. George Russell	Williams	+ 3,764 s	30
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,208 s	32

STATISTIK DES WOCHENENDES

39

Charles Leclerc beendete Ferraris Durststrecke. Seit dem GP USA, seit dem 21. Oktober 2018, hatte der erfolgreichste Rennstall der Formel 1 nicht mehr gewonnen. Damals ließ Kimi Räikkönen Ferrari jubeln. 315 Tage später war es aus Sicht der Italiener endlich wieder so weit. Leclerc selbst ist der 39. Fahrer, der sich in einem Ferrari einen Grand-Prix-Sieg erkämpfte. Es war sein 13. Rennen für die Scuderia und erst sein 34. Grand Prix überhaupt. Der 21-Jährige reiht sich in der Liste der jüngsten GP-Sieger auf dem dritten Platz ein. Hinter Max Verstappen und Sebastian Vettel. Und er ist der erste Sieger aus dem Fürstentum Monaco. Noch ein paar Zahlen: Für Ferrari war es beim 983. Start der 236. Erfolg in der Königsklasse. Gleichzeitig bescherte Leclerc dem Team die 223. Pole-Position.



In seinem 34. Grand Prix gewann Charles Leclerc sein erstes Rennen

FAHRERNOTEN

-  **09/10** @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **07/10** @ 7,62
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **06/10** @ 7,54
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **10/10** @ 7,69
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **04/10** @ 8,62
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 6,92
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **07/10** @ 6,69
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **07/10** @ 6,85
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **06/10** @ 6,15
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **07/10** @ 6,15
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **05/10** @ 7,62
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **09/10** @ 7,54
Lando Norris
McLaren
-  **08/10** @ 6,69
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **06/10** @ 5,31
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **07/10** @ 7,23
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **02/10** @ 5,08
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **08/10** @ 6,92
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **07/10** @ 5,92
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **06/10** @ 5,08
Robert Kubica
Williams
-  **07/10** @ 7,31
George Russell
Williams



Sieg mit Trauerflor

Ferrari kann doch noch gewinnen. Charles Leclerc hat sich und sein Team erlöst. Es war ein bitterer Lorbeer. Leclerc widmete den Sieg seinem verunglückten Freund Anthoine Hubert.

Von: **Michael Schmidt**

Zwölf Rennen lang hatte sich Ferrari zum Gespött der Formel 1 gemacht. Man hätte in Bahrain, Kanada und Österreich gewinnen kön-

nen, aber man stolperte über die eigenen Füße. In Bahrain stand ein Kurzschluss im Weg, in Montreal eine Strafe, in Spielberg Max Verstappen. Mögliche Siege in Baku und Hockenheim verweigerte Ferrari schon im Training. Durch Unfälle und Defekte.

Auch in Spa musste das Team der Herzen noch zittern. Charles Leclerc fühlte sich an die letzten Runden des GP Österreich erinnert, wo Verstappen immer näher rückte und er auf ausgeleuchteten Reifen schon mit dem Rücken zur Wand fuhr. Diesmal kam Lewis Hamilton mit Sieben-



Charles Leclerc konnte sich auch bei seinem Teamkollegen bedanken. Vettel hielt Hamilton drei Runden lang auf. Das kostete Hamilton fünf Sekunden.

meilenstiefeln angefliegen. Fünf Runden vor Schluss brachen bei Leclerc die Hinterreifen ein. Bei Hamilton erst in der letzten Runde. Da war er schon bis auf 0,9 Sekunden an den Ferrari herangefahren. „Zum Überholen hätten wir zwei Runden mehr gebraucht“, meinte Hamilton.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto stellte fest: „Der Tag hat gezeigt, dass wir gewinnen können. Aber nur, wenn wir in allen Disziplinen perfekt sind.“ Ferrari hatte das schnellere Auto auf eine Runde. Im Rennen verschliss Ferrari seine Hinterreifen zwar



MOTORSPORT IMAGES

Erster Sieg für Leclerc: Der Monegasche hat nur 34 Anläufe gebraucht. Seine Crew felert ihn in der Boxengasse



WILHELM

Die neue Nummer 1: Leclerc hängt Vettel ab



WILHELM

Blick in den Himmel. Leclerc ehrt seinen Freund Hubert



WILHELM

Startrunde: Vettel holt sich Platz 2 von Hamilton zurück

schneller als Mercedes, aber nicht so stark, wie man nach den Rennsimulationen am Freitag befürchten musste. Auf den Soft- Reifen waren die Ferrari den Silberpfeilen sogar ebenbürtig. Warum das Pendel am Sonntag umschwang, zählt laut Binotto zu den vielen Rätseln, die diese Pirelli-Reifen in diesem Jahr mit sich bringen. „Diese Schwankungen sind ein großes Fragezeichen. Ich glaube, Mercedes weiß auch keine Antwort.“

So war es auch. Die Mercedes-Ingenieure hatten auch nur Vermutungen im Angebot. Die 10

Grad tieferen Temperaturen am Sonntag, die einen Einfluss auf die Fahrzeugbalance und damit die Abnutzung der Reifen gehabt haben könnten. Oder Ferraris Eingriff in die Abstimmung der Autos nach den ernüchternden Dauerläufen am Freitag.

Setup war Gift für Vettel

Was Ferrari genau gemacht hat, bleibt natürlich geheim, aber man kann es sich anhand der Aussagen der Fahrer denken. Wie in Paul Ricard und Silverstone musste Ferrari die Vorderachse schützen, weil vorne im-

mer noch Abtrieb fehlt. Von Freitag auf Samstag wurde vorne der mechanische Grip erhöht, was das Heck unruhig werden ließ. Gift für Vettels Fahrstil, ein Geschenk für Leclerc. Der 21-jährige Monegasche war das gesamte Wochenende schneller, teilweise um bis zu sieben Zehntel.

Ferraris Setup-Korrektur mag Vettel geschadet haben. Doch aus Sicht des Teams war es für das Rennen der goldene Griff. Der verbesserte Grip an der Vorderachse hielt das Defizit in den Kurven auf die Mercedes in Grenzen, und er zögerte zumindest

bei Leclerc das Einbrechen der Reifen hinaus. Das war der Schlüssel zum Sieg. „Ich habe gelernt, wie ich auf die Hinterreifen aufpasse“, erzählte Leclerc.

Auf den Geraden waren die Ferrari sowieso unschlagbar. In den Qualifikationsrunden und der Startrunde spielten sie ihre mysteriöse 40-PS-Spritze aus. Dazu noch den geringeren Luftwiderstand. Im Vergleich der schnellsten Qualifikationsrunden gewannen die Ferrari auf allen Vollgaspassagen 1,3 Sekunden auf die Mercedes. „Die nahmen uns ohne DRS 15 km/h auf der Geraden ab“, staunte Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Ferraris Hamilton-Bremse

Kollege Binotto konnte diesmal auch auf seine Strategen stolz sein. Als klar war, dass der Weg zum Sieg nur über Leclerc führen würde, musste Vettel den Helfershelfer spielen und Leclerc auch noch auf Befehl des Kommandostandes vorbeilassen. Vettel hatte den Auftrag, Hamilton aufzuhalten, um Leclerc für den Schlusspurt ein Polster zu verschaffen. „Er hat Lewis fünf Sekunden gekostet“, rechneten die Mercedes-Ingenieure vor. Der taktische Doppelpass der Ferrari-Piloten ergab sich so. „Wir hatten nicht mit unterschiedlichen Strategien geplant, aber Sebastian musste wegen des erhöhten Reifenverschleißes früher an die Box als geplant“, verriet Binotto.

Doch auch mit Vettels Reifenwechsel in Runde 15 wäre noch ein Ein-Stopp-Rennen möglich gewesen. Der Vorjahressieger aber legte los wie die Feuerwehr und lag schon nach drei Runden virtuell in Führung. Das ruinierte den zweiten Satz. Als Leclerc dann sechs Runden später an die Box kam, lag er 4,5 Sekunden hinter der Startnummer 5. Das veranlasste auch ihn dazu, mehr Gas zu geben als nötig.

Für Vettel lief es maximal schief in Spa. Die Niederlage nagte schwer an dem Vorjahressieger. Er stellte sich beim Teamfoto in den Hintergrund, schwänzte die Ferrari-Pressekonferenz. Binotto jedoch lobte: „Er hat sich voll in den Dienst des Teams gestellt.“ Leclerc widmete den Sieg dem tags zuvor tödlich verunglückten Anthoine Hubert. „Anthoine, Gasly, Ocon und ich kennen uns seit 2005 vom Kart. Es war ein extremes Wochenende für mich. Gestern habe ich einen Freund verloren, heute hat sich mein Bubentraum erfüllt.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN GELD IN FINNLAND

Der Kymierring ist eine neue Rennstrecke in Finnland. In Zukunft sollen dort MotoGP-Rennen stattfinden. Auch die Formel 1? „An der Rennstrecke würde es nicht liegen. Wir könnten auch auf einem Stadtkurs in Helsinki fahren. Uns fehlt nur das Geld“, bedauert Kimi Räikkönen.

SPORT ZU GEFÄHRLICH

Kimi Räikkönens Start war in Gefahr. Alfa Romeo flog extra Reservefahrer Marcus Ericsson aus den USA ein. Der Schwede verzichtete dabei auf das IndyCar-Rennen in Portland, wo ihn Conor Daly vertrat. Räikkönen



Räikkönen fuhr verletzt in Spa

hatte sich beim Sport einen Muskelfaserriss im linken Unterschenkel zugezogen. Der Finne humpelte durchs Fahrerlager, hatte im Auto aber keine Probleme. Seine Erkenntnis: „Sport ist gefährlicher als Trinken.“

HOCHZEIT IN SOMMERPAUSE

Kevin Magnussen nutzte die Sommerpause zum Heiraten: „Sonst gab es keinen anderen Slot.“ Danach ging es gleich in die Flitterwochen. „Ein Segeltörn in Griechenland“, erzählte der Däne.

SIROTKIN STATT ALONSO

McLaren-Fahrer Lando Norris erlitt in der Sommerpause eine leichte Sehnenentzündung im linken Fuß. Sein Einsatz in Belgien war aber nicht gefährdet. Es stellte sich trotzdem die Frage, auf welchen Fahrer McLaren im Fall der Fälle zurückgreifen würde. Würde dann Fernando Alonso im MCL34 sitzen? „Landos Ersatz wäre Sergey Sirotkin gewesen. Er ist unser Ersatzfahrer. Er kennt das Auto aus dem Simulator. Für ihn gibt es schon den passenden Sitz“, erklärt Teamchef Andreas

Seidl. „Mit zwei, drei Wochen Vorlauf würden wir sicher aber auch Fernando als Option abwägen.“

VOTUM FÜR HOCKENHEIM

Sebastian Vettel kann nicht verstehen, dass Deutschland nicht im FI-Kalender für 2020 steht. „Die Formel 1 braucht Traditionsrennen wie Hockenheim. Wir hatten in den letzten zwei Jahren fantastische Rennen und eine tolle Stimmung dort. Es ist ein Schwachsinn, Hockenheim abzusetzen, aber das liegt nicht in meiner Hand.“

HAAS MUSS WARTEN

Der Streit zwischen Rich Energy und Haas hat sich abgekühlt. Die Logos des Brause-Herstellers waren auch in Spa auf den US-Autos. Doch für wie lange noch besteht die Partnerschaft? Haas-Teamchef Günther Steiner hofft, dass vor dem GP Singapur eine Lösung gefunden ist: „Die Situation hat sich beruhigt. Ich denke, sie werden eine rationale Entscheidung treffen. Die Gespräche laufen. Erst sind sie am Zug. Dann werden wir nachziehen.“

HAMILTONS VEGGIE-BURGER

Lewis Hamilton ernährt sich seit 2017 vegan. Seinen fleischlosen Lebensstil untermauert der fünffache Weltmeister mit einer neuen Burger-Kette. Hamilton ist Teilhaber des neuen Restaurants „Neat Burger“ in London. Dort wird ausschließlich Essen aus pflanzlichen Lebensmitteln serviert: „Ich bin stolz darauf, ein Teil davon zu sein. ‚Neat Burger‘ unterstützt ethisches Handeln und arbeitet mit kleineren Unternehmen zusammen.“ Kleiner Lap-Sus: Hamilton kannte die genaue Adresse des Restaurants nicht.



Lewis Hamilton: Vegane Ernährung

KOMMENTAR

Es ist die Zeit der Fahrerwechsel. Mercedes hat sich für Valtteri Bottas und gegen Esteban Ocon entschieden. Bei Renault muss Nico Hülkenberg für Ocon das Feld räumen. Red Bull hat seinen Fahrertausch schon in dieser Saison vollzogen: Pierre Gasly und Alexander Albon tauschen die Plätze. Typisch Red Bull, hieß es im Fahrerlager von Spa. Die Entscheidungsträger haben eine zu kurze Zündschnur. Man muss einem Fahrer wenigstens eine Saison Zeit geben, um sich zu beweisen, so der Tenor. Doch Red Bull musste diesen Schritt tun. Das liegt am Fahrermarkt, der im Augenblick leergefegt ist. Aus der Formel-2-Szene bietet sich keiner an. In der Formel 3 sind wieder ein paar vielversprechende Talente unterwegs, aber es ist zu früh, sie schon 2020 in die höchste Spielklasse zu holen. Nur einer der Formel-3-Hoff-



Red Bull tauschte mitten in der Saison die Fahrer zwischen A- und B-Team

nungsträger fährt in Red-Bull-Farben. Doch der Este Juri Vips hat noch nicht einmal eine Superlizenz. Wenn Red Bull nächstes Jahr in der Konstrukteurs-WM mitreden will, braucht man einen starken Teamkollegen neben Max Verstappen. Was Pierre Gasly kann, hat man in den ersten zwölf Rennen gesehen.

Die Qualitäten von Daniil Kvyat kennt man aus den Jahren 2015 und 2016. Die letzte Unbekannte war Alexander Albon. Wenn der Trumpf nicht sticht, hat Red Bull ein Problem. Dann müsste man sich von außen bedienen, doch da ist außer Nico Hülkenberg keiner auf dem Markt. Der würde zu Red Bull passen. Er ist schnell,

erfahren, schlagfertig, neutral. Er ist alleine groß geworden, hat also keine Vergangenheit, an der sich Red Bull stören könnte. Was gegen Hülkenberg spricht, dass Daniel Ricciardo meistens schneller war. Und Ricciardo ist für Red Bull eine bekannte Größe. Doch den Australier bekommt man nicht zurück. Ein neuer Verstappen ist nirgendwo in Sicht. Also muss Red Bull das Beste nehmen, das auf dem Markt ist. Ansonsten bliebe dem Limonade-Hersteller nichts anderes übrig, als seine vier Fahrer rotieren zu lassen. So wird man aber nie Team-Weltmeister. ■



Michael Schmidt Redakteur

Wäre Hülkenberg der richtige Mann für Red Bull? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Profit für alle Teams

Die Teams haben das 22. Rennen im Kalender 2020 einstimmig akzeptiert. Weil dabei garantiert wurde, dass alle Teams einen Profit machen.

Von: **Michael Schmidt**

Der Kalender für die Saison 2020 umfasst 22 Rennen, sieben davon im Doppelpack (siehe Randspalte). Die Teams haben den Antrag des Formel-1-Managements erst unterschrieben, als sichergestellt war, dass die Mehreinnahmen durch das 22. Rennen die Kosten von 500 000 Dollar übersteigen. Barcelona zahlt für seinen Verbleib im Kalender 25 Millionen Dollar. Davon werden rund 16,5 Millionen an die Teams verteilt. Jedes Team bekommt zunächst einmal 1,2 Mil-

lionen Dollar. Der Rest wird je nach WM-Platz ausgeschüttet.

Es bleibt bei drei Antriebs-einheiten pro Fahrer, allerdings mit einem Zugeständnis: Jeder Fahrer darf drei statt zwei MGU-K einsetzen. Der Plan, dass jedes Team für die letzten zwei Rennen eine siebte MGU-H bekommt, wurde wieder fallengelassen. Mit

22 Rennen und insgesamt neun Testtagen sind die Teams maximal ausgelastet. „Wenn wir 2021 auf 24 oder 25 Rennen gehen, brauchen wir eine dritte Fahrzeug-Crew. Mit zwei ist es nicht mehr zu machen“, fürchtet Alfa-Romeo-Teammanager Beat Zehnder. Jede der drei Mannschaften hätte dann jedes dritte Rennen frei. ■



2020 darf jeder Fahrer drei statt zwei Elektromaschinen MGU-K verwenden

MOTORSPORT IMAGES

NACHRICHTEN

FORMEL-1-KALENDER 2020

Das ist der vorläufige Formel-1-Kalender für 2020:

- 15.3. GP Australien
- 22.3. GP Bahrain
- 5.4. GP Vietnam
- 19.4. GP China
- 3.5. GP Holland
- 10.5. GP Spanien
- 25.5. GP Monaco
- 7.6. GP Aserbaidschan
- 14.6. GP Kanada
- 28.6. GP Frankreich
- 5.7. GP Österreich
- 19.7. GP England
- 2.8. GP Ungarn
- 30.8. GP Belgien
- 6.9. GP Italien
- 20.9. GP Singapur
- 27.9. GP Russland
- 11.10. GP Japan
- 25.10. GP USA
- 1.11. GP Mexiko
- 15.11. GP Brasilien
- 29.11. GP Abu Dhabi

WENIGER TESTFAHRTEN

Als Entschädigung für die Aufstockung auf 22 Rennen wurden den Teams 2020 fünf Testtage erlassen. Statt acht Tagen vor der Saison gibt es nur noch sechs in zwei Dreierpacks (19. bis 21.2. / 26. bis 28.2.). Die vier Testtage unter der Saison entfallen. Der Abschlusstest in Abu Dhabi wird von zwei auf drei Tage erweitert. Zwei davon müssen mit jungen Fahrern, die nicht mehr als zwei GP-Starts haben, bestritten werden. Pirelli will an drei Tagen die Stammpiloten.

INDYCAR-KALENDER 2020

- 15.3. St. Petersburg
- 5.4. Alabama
- 19.4. Long Beach
- 26.4. Austin
- 9.5. Indy Road Course
- 24.5. Indy 500
- 30.5. Detroit 1
- 31.5. Detroit 2
- 6.6. Texas
- 21.6. Elkhart Lake
- 27.6. Richmond
- 12.7. Toronto
- 18.7. Iowa
- 16.8. Mid-Ohio
- 22.8. St. Louis
- 6.9. Portland
- 20.9. Laguna Seca

MOTORSPORT IMAGES

Viermal Mini-GP

FIA, F1-Management und die Teams sind weiter auf der Suche nach neuen Attraktionen für 2021. Jetzt wird geprüft, ob man viermal in der Saison die Qualifikation durch einen Mini-Grand Prix ersetzt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Uhr tickt. Ende Oktober müssen die Regeln für 2021 stehen. Doch im Moment befinden sich viele Vorschläge noch in der Prüfungsphase. Es geht nicht nur um die neuen Autos. Die Teams haben FIA-Technikchef Nikolas Tombazis einstimmig zu verstehen gegeben, dass sie Tankstopps ablehnen. Das muss er jetzt seinem Präsidenten Jean Todt beichten. Der ist ein Fan von Tankstopps. Ein anderer Vorschlag wird dagegen ernsthaft geprüft. Bei vier Rennen soll ein Mini-Grand Prix die Qualifikation ersetzen.

Auf Strecken, die meistens langweilige Rennen produzieren, könnte ein neues Element für mehr Action sorgen. Statt der Qualifikation soll ein Rennen über 100 Kilometer die Startaufstellung des Grand Prix am Sonntag ermitteln. Die Startreihenfolge für das Mini-Rennen wäre der umgekehrte WM-Stand. Das bringt zweimal Spannung. Am Samstag müssten sich die Stars so weit wie möglich nach vorne arbeiten. Das garantiert Überhol-

manöver. Da kaum anzunehmen ist, dass es Hamilton, Verstappen und Co bis ganz vorne schaffen, müssten sie den Rest der Aufgabe am Sonntag erledigen. Ins Auge gefasst sind Strecken, auf denen Überholen nicht ganz unmöglich, aber schwierig ist. Shanghai, Barcelona und Paul Ricard stehen auf der Liste. Möglicherweise auch Zandvoort. Das Problem: Wenn es sich bewährt, könnte das bei anderen Veranstaltern Begehrlichkeiten wecken. ■



Die Formel 1 bastelt für 2021 an einer Anpassung des Formats

Formel 1

Hülkenberg sucht Cockpit

Valtteri Bottas bleibt ein weiteres Jahr bei Mercedes, Esteban Ocon kommt zu Renault. Damit muss sich Nico Hülkenberg ein neues Cockpit suchen. Er hat drei Optionen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Sommerpause war für Nico Hülkenberg, Valtteri Bottas und Esteban Ocon nicht wirklich eine Pause. Alle drei wussten, dass sich in diesen vier Wochen ihre Zukunft entscheiden würde. Bottas erfuhr wenige Tage vor seinem 30. Geburtstag von seiner Vertragsverlängerung. Der Finne bekommt 2020 bei Mercedes eine vierte Chance. Damit hat Mercedes für 2021 mehr Verhandlungsspielraum, wenn man Max Verstappen von Red Bull weglocken will.

Reserve-Pilot Esteban Ocon hätte man schlecht mit einem Einjahresvertrag abspeisen können. Der 22-jährige Franzose wurde deshalb für zwei Jahre plus

Option an Renault ausgeliehen. Wenn es denn zwei Jahre werden – Renault hat vom Vorstand noch kein grünes Licht für die Saison 2021. Das Gleiche gilt auch für Mercedes und Honda. Ocon war für Renault ein erster Schritt, die Konzernspitze gnädig zu stimmen. „Wir haben unsere Ziele nicht erreicht. Da ist jetzt Druck auf dem Kessel und der Wunsch

nach Veränderung. Dass Ocon Franzose ist, hat da bestimmt geholfen“, glaubt Hülkenberg. Dazu kommt: Ocon ist billiger als der Deutsche. Das kommt Renault gelegen. Der Konzern hat seinem Team für 2020 eine Kürzung des Budgets angedroht.

Hülkenberg hat jetzt drei Optionen. Entweder er setzt auf die sichere Karte HaasF1, wo er sofort

unterschreiben könnte. Oder er ersetzt Antonio Giovinazzi bei Alfa Romeo. Oder er wartet darauf, wie sich Alexander Albon bei Red Bull entwickelt. Wenn Albon wie Gasly versagt, gehen Red Bull die Kandidaten aus. Dann muss man sich möglicherweise von außen bedienen. Hülkenberg: „Ich werde nicht zwischen alle Stühle fallen.“ ■



Aus bei Renault: Nico Hülkenberg könnte 2020 bei Haas, Alfa Romeo oder vielleicht Red Bull landen

Formel 1

Neue Motoren in Belgien

Die Motorenhersteller zündeten in Spa ihre nächsten Ausbaustufen. Sieben Fahrer wurden in der Startaufstellung zurückversetzt: Ricciardo, Hülkenberg, Sainz, Stroll, Kvyat, Albon und Giovinazzi.

Von: **Andreas Haupt**

Spa gehört zu den Power-Strecken. Da ist jedes Zusatz-PS willkommen. Mercedes, Renault, Honda und Ferrari führten auf der High-speedbahn neue Motoren ein.

Der aufgefrischte Mercedes-V6 soll auf einer Strecke wie Spa zwischen zwei und drei Zehntel

bringen und gemäß der Prüfstandsäufe zuverlässiger sein. Doch hinter der Standfestigkeit stehen große Fragezeichen. Im Auto von Sergio Pérez brach im Freitagstraining der Antrieb der MGU-K. Bei Robert Kubica brannte in der Qualifikation ein Kolben durch. Deshalb drosselte Mercedes die Leistung. Die Triebwerke wurden direkt in die Motorenfabrik Brixworth verfrachtet.

Rivale Ferrari schickte seine Kundenteams vor. Der aufgepepperte V6-Turbo verrichtete Dienst in den beiden Haas und im Alfa-Romeo-Sauber von Antonio Giovinazzi. Man hört, es sei ein eher kleiner Leistungssprung gelungen. Auch Ferrari beklagte einen Motorschaden: In der Quali erwischte es Giovinazzis C38. Erste Vermutung: Ein Fehler beim Zusammenbau oder eine Unacht-

samkeit bei der Qualitätssicherung.

Renault setzte seinen verbesserten V6-Turbo nur im Training ein. Danach wurde bewusst zurückgebaut, um Kilometer zu sparen. Der Leistungssprung soll nicht so hoch ausfallen wie beim

letzten Update in Frankreich. Damals fand man etwa zehn PS.

Honda ist mit seinem Upgrade ein weiterer Sprung gelungen. Der Fortschritt soll noch größer sein, sobald der V6 mit dem passenden Benzin läuft. Das soll spätestens in Suzuka der Fall sein. ■



Robert Kubica parkt seinen Williams im Gras nach kapitälen Motorschaden

Shwartzman auf Titelnkurs

Pedro Piquet und Marcus Armstrong heißen die Sieger der Formel 3 in Spa-Francorchamps. Robert Shwartzman machte einen großen Schritt in Richtung Titelgewinn.

Von: **Tobias Grüner**

Auch die Formel 3 stand am Rennwochenende in Spa-Francorchamps ganz im Schatten des tödlichen Unfalls von Anthoine Hubert. Der Franzose hatte schließlich im vergangenen Jahr die Vorgänger-



Jehan Daruvala konnte sich nur kurz über die Pole im ersten Rennen freuen

MOTORSPORT IMAGES

serie GP3 als Meister abgeschlossen. Trotzdem entschieden sich die Verantwortlichen dazu, die beiden Rennen wie geplant durch-

zuführen. Für das erste Rennen hatte sich Jehan Daruvala die Pole-Position gesichert. Doch der Prema-Pilot musste sich schon

am Start Pedro Piquet geschlagen geben, der die Führung anschließend bis ins Ziel nicht mehr abgab. Zweiter wurde Robert Shwartzman, der am Start zunächst zurückgefallen war, sich aber im Laufe des Rennens wieder nach vorne kämpfte. Drei Runden vor Schluss verwies der Russe seinen Teamkollegen Daruvala auf Rang 3.

Marcus Armstrong war auf Rang 19 in das erste Rennen gestartet, konnte sich aber bis auf Rang 8 nach vorne schieben und sich damit die Pole-Position für das zweite Rennen sichern. Der Ferrari-Junior ließ der Konkurrenz am Sonntag keine Chance und fuhr souverän zum Sieg.

Im Kampf um die weiteren Podiumsplätze setzten sich Yuki Tsunoda und Robert Shwartzman robust gegen Art-Pilot Christian Lundgaard durch.

Für die deutschen Piloten gab es in Belgien nicht viel zu feiern. Nur David Beckmann ergatterte auf Rang 10 im ersten Rennen ein Pünktchen. In der Gesamtwertung konnte Robert Shwartzman seine Führung mit den beiden Podiumsplätzen etwas ausbauen. Bei noch vier ausstehenden Rennen in Monza und Sotschi liegt der Russe nun 23 Zähler vor Teamkollege Jehan Daruvala und 30 Punkte vor Red-Bull-Junior Juri Vips. ■

F3 RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Pedro Piquet	37:40,863 min
2. Robert Shwartzman	+2,222 s
3. Jehan Daruvala	+7,621 s
4. Christian Lundgaard	+14,837 s
5. Juri Vips	+15,498 s
6. Yuki Tsunoda	+16,147 s
7. Leonardo Pulcini	+17,724 s
8. Marcus Armstrong	+18,661 s
9. Max Fewtrell	+19,346 s
10. David Beckmann	+26,879 s

F3 RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Marcus Armstrong	42:03,504 min
2. Yuki Tsunoda	+4,515 s
3. Robert Shwartzman	+5,616 s
4. Christian Lundgaard	+6,538 s
5. Jehan Daruvala	+7,612 s
6. Pedro Piquet	+8,200 s
7. Leonardo Pulcini	+9,124 s
8. Teppei Natori	+10,245 s
9. Felipe Drugovich	+10,843 s
10. Ye Yifei	+13,881 s

F3 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Robert Shwartzman	152
2. Jehan Daruvala	129
3. Juri Vips	122
4. Marcus Armstrong	119
5. Christian Lundgaard	93
6. Pedro Piquet	74
7. Leonardo Pulcini	61
8. Max Fewtrell	57
9. Jake Hughes	56
10. Yuki Tsunoda	37

IndyCar

Power feiert in Portland

Beim vorletzten IndyCar-Rennen in Portland konnte Will Power seinen zweiten Saisonsieg feiern. Der Penske-Pilot profitierte vom Technikpech des lange führenden Scott Dixon.

Von: **Tobias Grüner**

Die IndyCar-Meisterschaft bog in Portland auf die Zielgerade ein. Mit Rookie Colton Herta stand am Start aber ein Pilot ganz vorne, der mit dem Titelkampf nichts mehr zu tun hat. Wie befürchtet kam es in der engen ersten Kurve direkt zu einem Crash, in den insgesamt 13 Autos verwickelt waren. Für vier Piloten war das Rennen schon nach wenigen Metern beendet. Zu den Pechvögeln gehörte auch Conor Daly, der bei Schmidt Peterson Marcus Ericsson ersetzte.

Der Schwede war als Ersatzmann für den verletzten Kimi Räikkönen zur Formel 1 nach Belgien gereist, kam dort aber doch nicht zum Einsatz.

Im Kampf um den Sieg schien lange Zeit Scott Dixon die besten Karten zu haben. Doch der Neuseeländer verlor in Führung liegend zur Rennhalbzeit mit einer defekten Batterie viel Zeit und verabschiedete sich damit auch aus dem Meisterschaftskampf.

„Ich hasse es, wenn ich einen einfachen Sieg so herschenken muss“, schimpfte Dixon.

Will Power übernahm die Spitze kampflös und brachte den zweiten Saisonsieg am Ende souverän 2,7 Sekunden vor Felix Rosenqvist ins Ziel. Alexander Rossi konnte mit Platz 3 den Rückstand auf Tabellenführer Josef Newgarden auf 41 Punkte verkürzen. Der Penske-Pilot fuhr ein defensives Rennen, hielt sich aus

allem raus und kreuzte die Zielinie als Fünfter – zwei Plätze vor Simon Pagenaud, der beim Finale in Laguna Seca am 22. September ebenfalls noch Chancen auf den Titel hat. Newgarden muss beim letzten Saisonrennen mit doppelten Punkten mindestens Vierter werden, um sicher den Titel zu feiern. ■

PORTLAND

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Will Power	1:58.43,0036 h
2. Felix Rosenqvist	+2,7885 s
3. Alexander Rossi	+4,5839 s
4. Colton Herta	+5,2280 s
5. Josef Newgarden	+5,8539 s
6. Spencer Pigot	+6,7477 s
7. Simon Pagenaud	+7,9418 s
8. Metheus Leist	+8,1898 s
9. Sebastien Bourdais	+9,5957 s
10. Charlie Kimball	+10,1665 s

Punktstand nach 16 Läufen

1. Newgarden	593 Punkte
2. Rossi	552
3. Pagenaud	551
4. Dixon	508



Bei der Anfahrt auf Kurve 1 hat es in Portland wieder einmal gekracht

INDYCAR

Eau-Rouge-Raidillon, ein Trümmerfeld. Anthoine Hubert konnte diesen mörderischen Unfall leider nicht überleben



Hubert tödlich verunglückt

Die Motorsportwelt trauert um Anthoine Hubert. Der 22-jährige Franzose verunglückte im Hauptrennen der Formel 2 tödlich. Sein Auto wurde in Raidillon seitlich mit hoher Geschwindigkeit von Juan Manuel Correa getroffen. Der Mann aus Quito erlitt schwere Beinverletzungen, liegt auf der Intensivstation, ist aber in stabilem Zustand.

Von: **Andreas Haupt**

Vier Jahre blieb der Formelsport verschont. Vier Jahre ist es her, dass Justin Wilson beim IndyCar-Rennen in Pocono sein Leben ließ. Der US-Amerikaner wurde damals von einer Fahrzeugnase getroffen und tödlich am Kopf verletzt.

Am 31. August 2019 hat es den Motorsport wieder getroffen.

Nachwuchsfahrer Anthoine Hubert bezahlte einen Horror-Unfall in der Highspeed-Kurve Eau-Rouge-Raidillon mit seinem Leben. Der Franzose starb im Alter von nur 22 Jahren.

„Die FIA bedauert zutiefst, mitteilen zu müssen, dass sich um 17:07 Uhr am 31. August 2019 ein schwerer Unfall ereignet hat, der die Autos mit den Startnummern 12, 19 und 20 betrifft“, teilte der Motorsportweltverband mit. „Die Rettungskräfte und Erstversorger waren sofort an der Unfallstelle. Alle Fahrer wurden ins Medical Center an der Strecke gebracht. Leider muss die FIA mitteilen, dass als Konsequenz des Unfalls der Fahrer mit der Startnummer 19, Anthoine Hubert, seinen Verletzungen erlegen ist. Er verstarb um 18:35 Uhr.“

Unglückliche Verkettung

Kein Sport hat in den letzten Jahrzehnten so viel für die Sicherheit getan wie der Motorsport. Doch bei Autorennen kann man sich nicht gegen jede Eventualität absichern. Es gibt keinen totalen

„Anthoine war ein fantastischer Fahrer mit großer Zukunft. Er war immer nett und offen zu jedem, trug stets ein Lächeln im Gesicht. Seine positive Art war ansteckend.“

Statement der Formel 2

Schutz – trotz Carbon, trotz Zylon als Zusatzschutz für das Monocoque. Dafür sind die Geschwindigkeiten zu hoch, die Reaktionszeiten zu kurz und die Kräfte zu hoch, die manchmal auf den Körper einwirken. „Man vergisst schnell, wie gefährlich unser Sport ist“, sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Aus der Perspektive einer Kameralinse kann man nicht begreifen, was die Fahrer leisten. Welchen Mut sie aufbringen. Welches Risiko sie eingehen. Das übersteigt die Vorstellungs-

kraft von uns Normalsterblichen. Sie sind Gladiatoren.“

Eine Verkettung höchst unglücklicher Umstände führte zur größtmöglichen Tragödie. Erst nach und nach ließen Videos aus unterschiedlichen Kamerapositionen eine Rekonstruktion des Unfalls zu. Auslöser war ein Reifenschaden von Giuliano Alesi (Startnummer 20) in Eau Rouge, der den Trident-Rennwagen entgleisen ließ.

Es ist möglich, dass Trümmerstücke nach einem Zusammenstoß von Mick Schumacher und Nicholas Latifi in La Source den Reifen aufschlitzten. Jedenfalls legen Aufnahmen nahe, dass Alesi rechtes Hinterrad auf der Anfahrt in den Links-Rechts-Links-Bogen immer mehr Luft verlor. Reifenlieferant Pirelli muss sich mit der Analyse gedulden. Die Polizei beschlagnahmte die Wracks für eine Untersuchung der Staatsanwaltschaft. Das wirkt sich selbstredend auf die Prüfung der FIA aus.

Der Sohn des Ex-Rennfahrers Jean Alesi flog nach links und

schlug rückwärts im Reifenstapel ein. Dabei riss es den Heckflügel ab, der quer über den Asphalt segelte. Alesi drehte sich zwei Mal um die eigene Achse und schleuderte in seinem Auto zurück in Richtung Ideallinie.

Ralph Boschung beobachtete den Unfall und verzögerte seinen Rennwagen oben auf der Kuppe. Hubert näherte sich mit hohem Tempo, sah den Schweizer wohl nicht rechtzeitig, traf ihn offensichtlich am Heck und verlor Frontflügel und Kontrolle über seinen Arden-Dallara. Der Franzose schlug vorwärts auf der rechten Seite im Reifenstapel ein, drehte sich um 180 Grad drei bis vier Meter Richtung Fahrbahn und kreuzte in der Auslaufzone (alte Boxenausfahrt) die Spur von Juan Manuel Correa. Der 20-jährige aus Quito hatte nur Sekundenbruchteile, um zu reagieren. Saubers Junior-Fahrer bremsete kurz ab und torpedierte mit einer Geschwindigkeit von 250 bis 270 km/h frontal die linke Fahrzeugseite von Huberts Rennwagen. Die Szene rief Erinnerungen an Alessandro Zanardis Unfall am Lausitzring 2001 hervor.

Correa schwer verletzt

Der Zusammenstoß auf Höhe des Fahrersitzes schleuderte Huberts Rennwagen gut 100 Meter weiter erneut in die rechte Absperrung, wo er die Heckpartie samt Motor und Getriebe sowie Teile der Vorderachse verlor und dann quer über die Strecke schoss. Correa überschlug sich und landete etwa 50 Meter weiter kopfüber ohne Frontpartie auf der Straße. Man sah seine Füße aus dem zerschmetterten Auto baumeln.

Correa zog sich an beiden Beinen zahlreiche Brüche zu. Insider erzählten nach Blick auf die Röntgenbilder, die Knochen in seinem linken Fuß seien fast bis zur Unkenntlichkeit zersplittert. Die Blutversorgung musste bei einer Notoperation wiederhergestellt werden. Ob das gelungen ist, werden die 72 Stunden nach der OP zeigen. Das rechte Bein des Ecuadorianers mit US-Pass ist durch einen Schien- und Wadenbeinbruch geschädigt. Im Rücken brachen zwei Wirbelfortsätze.

Nach einer neunstündigen OP im Universitätskrankenhaus Lüttich wurde Correa auf die Intensivstation verlegt. Er war am Morgen nach dem Unfall bei Bewusstsein. Sein Gesundheitszustand ist ernst, aber stabil. Die Reha wird ein langjähriger Prozess. Mit Glück wird Correa eines



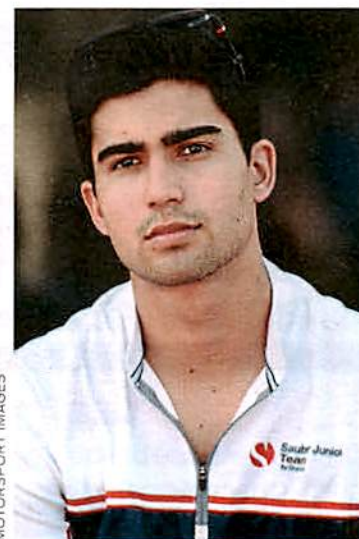
Anthoine Hubert, GP3-Meister von 2018, ließ im Formel-2-Hauptrennen von Spa-Francorchamps sein Leben

Tages wieder laufen können. Seine Laufbahn als Rennfahrer dürfte vorbei sein.

Hubert, GP3-Meister von 2018 und Sieger der diesjährigen Formel-2-Sprintrennen in Monte Carlo und Le Castellet, hatte keine Chance, den Unfall zu überleben. Der Renault-Nachwuchsfahrer hing leblos in einem völlig zerschmetterten Monocoque. Die Überlebenszelle war auf der linken Seite offen – ähnlich wie bei Roland Ratzenbergers tödlichem Unfall 1994 in Imola. Huberts Pech war, dass der Dallara praktisch zum Stillstand kam, während Correa weiter fast mit Vollgas unterwegs war, obwohl er sich selbst bereits in der Auslauf-

zone befand. Damit war der Speed-Unterschied maximal groß. „Unter den Nachwuchsfahrern ist schon eine gewisse Respektlosigkeit erkennbar“, klagt ein Experte an.

Der Knall war so laut, dass man ihn selbst im Fahrerlager in 300 Meter Luftlinie hörte. Man kann sich ausmalen, welche Kräfte auf Huberts Körper gewirkt haben müssen, als das 755 Kilogramm schwere Auto durch seinen Rennwagen schoss wie eine Kugel. Das Rennen wurde sofort abgebrochen, der Sonntagslauf abgesagt. In mehreren Schweigeminuten gedachte der GP-Sport dem verunglückten Fahrer. Motorsport kann so grausam sein. ■



Correa wurde schwer verletzt



Correas Formel-2-Auto, ein Wrack. Die Unglücksautos wurden von der belgischen Polizei beschlagnahmt

Die Toyota führen in Silverstone ihr eigenes Rennen, die privaten LMP1 waren keine Gegner



Allein auf weiter Flur

Die LMP1-Klasse bleibt auch in der neuen Saison der Sportwagen-WM ein Sorgenkind: Beim Saisonauftakt in Silverstone war der Doppelsieg von Toyota völlig ungefährdet. Die privaten LMP1-Autos ohne Hybridantrieb waren trotz hektischer Performance-Anpassungen vor dem Saisonstart nicht wettbewerbsfähig.

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

Toyota startete in Silverstone mit einem ungefährdeten Doppelsieg in die neue WEC-Saison: Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López holten im TS050 Hybrid mit der Startnummer 7 den Sieg vor dem Schwesterauto von Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Neuzugang Brendon Hartley. Nach vier Rennstunden betrug der Vorsprung gerade einmal 1,9 Sekunden, während die

privaten LMP1-Teams von Oreca (Rebellion Racing) und Ginetta (Team LNT) erwartungsgemäß nicht mithalten konnten und mit Rundenrückstand das Ziel sahen.

Trotz allem gab es kleine Hoffnungszeichen für eine Besserung an der Spitze: Zwar holte Toyota im Zeittraining die erste Startreihe und das Team hatte den Luxus, nach dem letzten Stopp die Positionen an der Spitze einzufrieren, doch immerhin konnten die Privatteams in Silverstone sogar gelegentlich Führungsluft schnupern. Allerdings hatte Toyota einen nicht unbeträchtlichen Anteil daran, denn bei einem Regenschauer in der zweiten Rennstunde wechselten die Japaner im irrigen Glauben, es handle sich nur um einen kurzen Schauer, viel zu spät von Slicks auf Regenreifen.

Toyota: Zu spät getauscht?

Hartley verlor in dieser Phase sogar noch mehr Zeit als Teamkollege Kobayashi, weil sich der Scheibenwischer angehoben hatte und er damit seiner eigentlichen Funktion, nämlich die Scheibe zu reinigen, nur sehr

ungenügend nachkam. Nachdem die Strecke wieder auftröcknete, bekam Hartley die Erlaubnis, Kobayashi kampflos zu passieren – der Neuseeländer war der Meinung, er hätte das klar schnellere Auto. Jedoch konnte er sich in der Folge nicht entscheidend von dem Japaner absetzen, weshalb die Toyota-Teamführung die Positionen vor dem folgenden Boxenstopp Ende der dritten Rennstunde wieder tauschen ließ.

José María López übernahm den Toyota mit der Nummer 7 also in Führung liegend und im

klaren Wissen, dass ein Platztausch nicht ohne Segen der Teamführung ablaufen würde. So konnte er es im Verkehr vorsichtig angehen lassen, was es dem verfolgenden Teamkollegen Kazuki Nakajima erlaubte, den Abstand von gut zehn Sekunden auf nahezu null zu reduzieren.

„Es war ein ganz schön enges Rennen“, hielt Sieger Mike Conway im Ziel fest. „Das Schwesterauto saß uns die ganze Zeit im Nacken. Unsere Crew muss sich heute ganz besonders beim Team bedanken, denn am Freitag muss-



Das WEC-Starterfeld ist im Vergleich zur letzten Saison deutlich geschrumpft

te bei uns das Chassis getauscht werden.“ Die Aussage bezog sich auf einen Zwischenfall im freien Training, als Kamui Kobayashi einem anderen Fahrzeug im Verkehr ausweichen musste und dabei einen Kerb so unglücklich erwischte, dass das Monocoque beschädigt wurde.

Die folgende Nachtschicht der Mechaniker belohnten Conway und Kobayashi am Folgetag mit der Pole-Position im Zeittraining – satte drei Zehntel schneller als das Schwesterauto und fünf Zehntel vor dem besten privaten LMP1 von Rebellion Racing.

Beide Autos in der ersten Startreihe, schnellste Rennrunden und Doppelsieg – Toyota macht da weiter, wo man am Ende der letzten WEC-Saison aufgehört hatte. Im Unterschied zur letzten Saison hat das neu aufgesetzte BOP-System für die LMP1-Klasse dieses Jahr über die Stellhebel Gewicht, Leistung, Kraftstoffdurchfluss und Hybridleistung aber angeblich mehr Durchschlagskraft – zumindest hoffen das die WM-Macher. Auf der Basis der Daten von Silverstone glaubt zum Beispiel auch das Rebellion-Team, dass man spä-

testens ab Bahrain im Dezember echte Siegchancen gegen Toyota haben sollte. Zugegeben: Fast exakt die gleichen Sätze standen auch vor etwas über einem Jahr im WEC-Rennbericht vom Saisonauftakt in Spa...

Doch man sollte das Gesamtbild nicht mit Ironie verwischen: Die beiden Toyota fuhren in Silverstone 40 Kilo schwerer als noch 2018 in England, sie wogen 99 Kilo mehr als die privaten LMP1-Oreca von Rebellion, dazu wurden einige andere Vorteile zugunsten von Toyota gekappt. Andererseits hat man Toyota für die WEC-Saison 2019/20 einen Evo-Kit gestattet, obwohl man im letzten Jahr kolossal daran scheiterte, die japanischen Werkswagen mittels BOP einzubremsen.

Kritische Vorderreifen?

Zweifel bleiben also angebracht. In Silverstone führten die beiden Rebellion zusammengerechnet 11 von 129 Runden. Dabei half in der Theorie ein neuer Frontreifen, der extra für die rein hinteradgetriebenen privaten LMP1 ohne Hybrid entwickelt wurde. Der Erfolg der Maßnahme war jedoch in England gering: Die

„Wenn die Vorderreifen im richtigen Temperaturfenster sind, ist der Grip wirklich unglaublich. Wenn wir aber nicht drin sind, dann ist es ein absoluter Alptraum!“

Rebellion-Pilot Berthon

privaten Oreca- und Ginetta-LMP1 hatten größte Mühe, die neuen Vorderreifen auf Temperatur zu bringen – obwohl die Strecke neu asphaltiert wurde, was normalerweise beim Aufheizen der Slickreifen helfen sollte.

„Wir haben vor allem im dichten Verkehr ein Problem mit den Reifen“, so Rebellion-Pilot Nathanaël Berthon, der das Rennen zusammen mit Pipo Derani und Loïc Duval auf Platz 3 beendete. „Wir haben zwar viel Abtrieb, aber sobald wir auf langsamere Autos auflaufen, verlieren wir den Abtrieb und damit Grip. Bei Toyota spielt das fast keine Rolle,

denn sie haben Allradantrieb und damit können sie die Temperatur in den Vorderreifen entweder besser konservieren oder schneller wieder aufbauen.“

Das Rennen illustrierte das Phänomen: Rebellion-Pilot Bruno Senna verlor zu Rennbeginn sieben Sekunden in drei Runden auf die beiden Toyota vor ihm, bevor eine Safety-Car-Phase das Toyota-Solo an der Spitze unterbrach. Beim Restart das gleiche Bild: Toyota etablierte binnen weniger Runden eine Führung von neun Sekunden.

So blieb Rebellion Racing nur der dritte Platz, obwohl man in der letzten Rennstunde wegen eines Benzindruck-Sensorproblems und zwei Stop&Go-Strafen viel Zeit verlor. Das zweite Auto verlor Positionen bei einem verpatzten Boxenstopp sowie einem Problem mit der Servolenkung. Das schenkte Ginetta und dem LNT-Team Platz 4 für das Auto mit der Startnummer 5 (Ben Hanley, Charlie Robertson und Egor Orudzhev), obwohl die beiden Ginetta nach dem Wechsel auf AER-Motoren in Silverstone noch mit vielen Kinderkrankheiten zu kämpfen hatten. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SILVERSTONE (GROSSBRITANNIEN)

Länge der Strecke: 5,901 Kilometer; Rennstrecke: 129 Runden = 761,229 Kilometer; Pole-Position LMP1: Toyota (#7) 1.36,015 min; Pole-Position LMP2: RTN-Oreca (#29) 1.40,948 min; Pole-Position GTE: Ferrari 488 (#51) 1.54,171 min; Schnellste Rennrunde LMP1: Kamui Kobayashi, Toyota (#7), 1.35,992 min; Schnellste Rennrunde LMP2: Job van Ultert, RTN-Oreca (#29), 1.40,850 min; Schnellste Rennrunde GTE: Alessandro Pier Guidi, Ferrari 488 (#51), 1.54,019 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	4:00.57,709 h
LMP1	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+1,901 s
LMP1	#3	Berthon/Derani/Duval	Rebellion R13-Gibson	+1 Runde
LMP1	#5	Hanley/Robertson/Orudzhev	LNT-Ginetta G60 PI AER	+5 Runden
LMP2	#42	Lapierre/Borga	Cool Racing-Oreca	+5 Runden
LMP2	#36	Laurent/Ragues/Negrão	Alpine-Signatech A470	+5 Runden
LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/Van Uiter	Racing Team Nederland-Oreca	+5 Runden
LMP2	#37	Tung/Aubry/Stevens	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+5 Runden
LMP2	#38	Gonzales/da Costa	Jota-Oreca	+5 Runden
LMP1	#1	Senna/Menezes/Nato	Rebellion R13-Gibson	+6 Runden
LMP2	#47	Lacorte/Belicchi/Sernagiotto	Cetilar-Dallara P217	+7 Runden
LMP2	#33	Patterson/Fjordbach/Yamashita	High Class-Oreca	+7 Runden
GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+14 Runden
GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Manthey-Porsche 911 RSR	+14 Runden
GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+14 Runden
GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+14 Runden
GTE-Pro	#95	Sorensen/Thiim	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+15 Runden
GTE-Am	#83	Perrodo/Collard/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+15 Runden
GTE-Am	#98	Dalla Lana/Turner/Gunn	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+16 Runden
GTE-Am	#70	Ishikawa/Beretta/Cozzouono	MR Racing-Ferrari 488 GTE	+16 Runden
GTE-Am	#86	Wainwright/Watson/Barker	Gulf Racing-Porsche 911 RSR	+16 Runden
GTE-Am	#77	Ried/Campbell/Pera	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR	+16 Runden
GTE-Am	#56	Perfetti/Kolkmann/Cairolì	Project-1-Porsche 911 RSR	+16 Runden
GTE-Am	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage AMR	+16 Runden
GTE-Am	#62	Grimes/Mowlem/Hollings	Red River-Ferrari 488 GTE	+16 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Mike Conway	26 Punkte
1.	Kamui Kobayashi	26
1.	José María López	26
2.	Brendon Hartley	18
2.	Sébastien Buemi	18
2.	Kazuki Nakajima	18
3.	Nathanaël Berthon	15

TEAMS LMP1

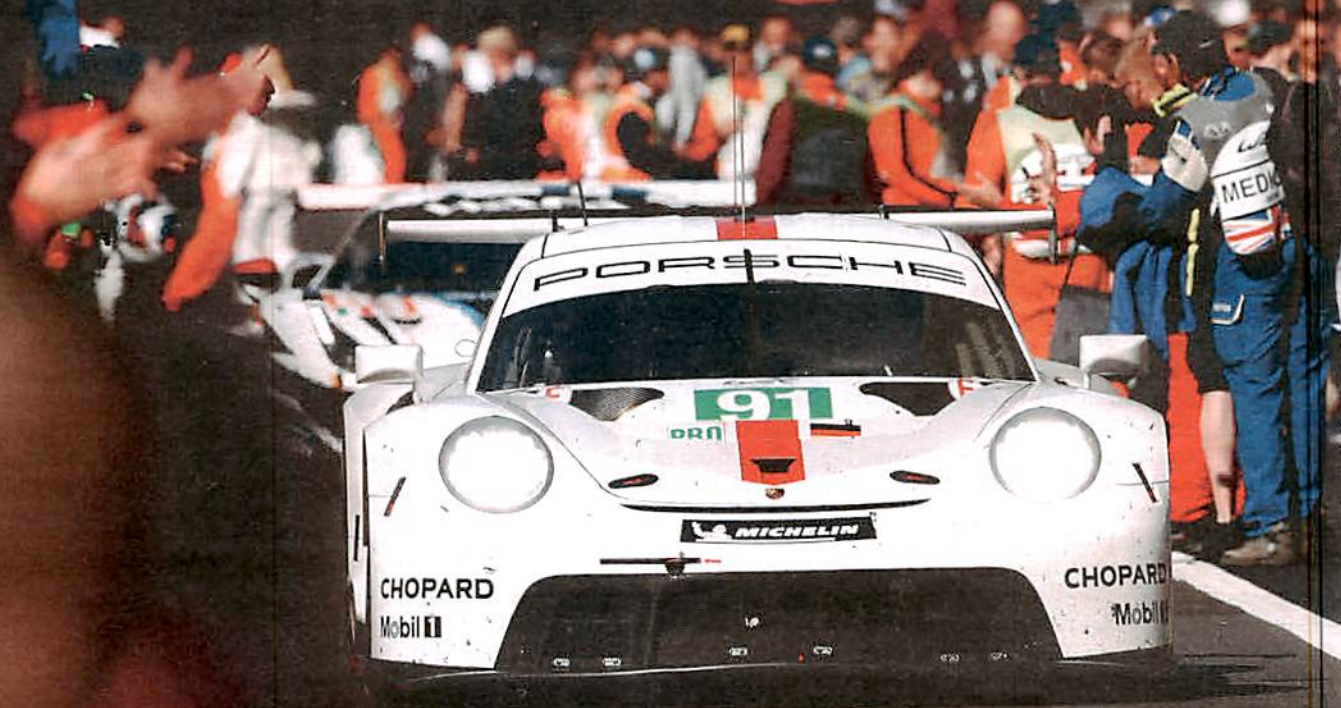
1.	Toyota Gazoo Racing	26 Punkte
2.	Rebellion Racing	15
3.	Team LNT	2

FAHRER GTE-PRO

1.	Richard Lietz	25 Punkte
1.	Gianmaria Bruni	25
2.	Kévin Estre	18
2.	Michael Christensen	18
3.	Alex Lynn	15
3.	Maxime Martin	15
4.	James Calado	12
4.	Alessandro Pier Guidi	12
5.	Nicki Thiim	10

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	43 Punkte
2.	Aston Martin	25
3.	Ferrari	20



Einstand nach Maß

Porsche holte beim Debüt des neuen 911 RSR in Silverstone einen Doppelsieg in der GTE-Pro-Klasse. Es war nicht pure Dominanz, sondern gute Taktik und auch ein wenig Glück im Spiel: Ferrari musste eine Durchfahrtsstrafe absitzen, die nachträglich wieder annulliert wurde...

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

Porsche begann die neue WEC-Saison 2019/20 dort, wo die amtierenden Fahrer- und Hersteller-Weltmeister aus Stuttgart die letzte Saison im Juni beendet hatten: Richard Lietz und Gianmaria Bruni siegten vor ihren Teamkollegen Michael Christensen und Kévin Estre. Bemerkenswert: Der Doppelsieg gelang, obwohl Porsche in England mit einem brandneuen Auto an den Start gegangen war – ein Einstand nach Maß für den 911 RSR.

Freilich haben sich die Rahmenbedingungen im Vergleich zur letzten Saison deutlich verschoben: Ford hat sein GTE-Engagement wie geplant offiziell beendet, BMW zog nach nur einem Jahr mit dem M8 GTE in der WEC die Reißleine. Die Bayern waren unzufrieden mit der BOP, aber besonders mit dem Marketing-Gegenwert der Sportwagen-WM. Somit standen in England nur sechs Autos von drei Herstellern am Start – im Vorjahr waren es zehn Autos von fünf Marken.

GTE-Pro: Der Reifenpoker

Hart ist der Wettbewerb in der GTE-Pro-Klasse freilich immer noch: Sowohl Aston Martin als auch Ferrari markierten zum Beispiel die schnelleren Rundenzeiten als der siegreiche Porsche. Doch ihre jeweils bestplatzierten Fahrzeuge verspielten ihre Chancen auf sehr unterschiedliche Weise: Aston Martin patzte bei der Strategie, und Ferrari wurde die zwischenzeitliche Führung durch eine eklatante Fehlentscheidung der Rennleitung genommen.

„Wir haben das GTE-Rennen dank flexibler Strategie gewonnen. Nach einem Feindkontakt kamen wir vorzeitig rein – das war am Ende ein Vorteil.“

Porsche-Pilot Gianmaria Bruni

Aber der Reihe nach: Das beherrschende Thema waren in Silverstone die neuen Michelin-Reifen. Ferrari wählte beispielsweise die weiche Mischung für Silverstone, ein Schuss, der nach hinten losgegangen wäre, wenn es am Renntag so warm gewesen wäre wie noch am Freitag. Denn Michelin hatte die Befürchtung, dass der neue Asphalt für Blasenbildung sorgen könnte, weshalb Porsche und Aston Martin die härtere Variante wählten. Weil aber am Samstag und Sonntag deutliche kühlere Bedingungen

herrschten, war Ferrari fürs Rennen in der besten Position, zumal die Italiener beim Zeittraining am Samstag die Plätze 1 und 2 einfuhren – mit dem ungewöhnlich großen Vorsprung von acht Zehntelsekunden. Porsche schaffte hingegen nur die Startplätze 4 und 6.

Im Rennen führte zunächst Ferrari-Pilot und Polesitter James Calado (#51), doch der musste nach einem Reifenschaden vorne links schon nach 25 Rennminuten die Box anlaufen, was ihn aus der regulären Boxenstoppsequenz spülte. Der Aston Martin von Alex Lynn und Maxime Martin (#97) kassierte außerdem den zweiten Ferrari bei der Serie der regulären Stopps – die Engländer hatten keine Reifen getauscht, der Ferrari schon. Der Hintergrund: Seit diesem Jahr müssen Reifenwechsel und Nachtanken wieder separat erfolgen, was bedeutet, dass man viel Zeit gutmachen kann, wenn man die Reifen drauflässt.

Am Ende der ersten Rennstunde lagen zwei Aston Martin und



Porsche holte beim WEC-Debüt des neuen GTE-Autos in Silverstone gleich einen Doppelsieg



Ferrari hatte in Silverstone dank weicher Reifen insgesamt die beste Pace



Auf dem Podium standen zwei Porsche-Crews auf den obersten Stufen



Aston Martin präsentierte sich beim Heimspiel als wettbewerbsfähig

ein Ferrari auf Podiumskurs – doch dann kam ein großer Regenschauer, der alles durcheinander wirbeln sollte. Die großen Verlierer waren Aston Martin und Ferrari: Sie setzten beim Stopp trotz des einsetzenden Regens auf Slicks und fielen zurück, während Porsche auf beiden Elfern Regenreifen aufziehen ließ und deshalb zur Rennhalbezeit die Führung übernahm.

Fast zur gleichen Zeit verlor Ferrari das #71-Auto von Davide Rigon und Miguel Molina, weil der Spanier mit dem LMP1-Ginetta von Oliver Jarvis zusammenkrachte: „Mit dem rede ich nicht mehr wieder ein Wort“, so Miguel Molina zur Schuldfrage.

Doch der Ferrari-Zug war noch im Rollen: Calado und Pier Guidi kämpften sich nach dem anfänglichen Reifenschaden mit exzellenter Pace wieder zurück an die Spitze des GTE-Pro-Feldes, der Italiener kassierte eingangs der letzten Rennstunde einen Aston Martin sowie beide Porsche – nur um bei der Serie der letzten Stopps wieder hinter die beiden

Elfer zurückzufallen. Denn Porsche tauchte an beiden Elfern nur die Reifen auf der linken Fahrzeugseite und sparte so sechs Sekunden. Der nächste Nackenschlag folgte auf dem Fuße, und er war besonders bitter: Der #51-Ferrari bekam – wie drei andere Autos – eine Durchfahrtsstrafe verpasst, weil sie in der dritten Rennstunde angeblich ein anderes Fahrzeug während einer Safety-Car-Phase überholt haben sollen. Doch offenbar hatte dieses Auto aus welchem Grund auch immer die Strecke verlassen – weshalb es sich bei dem Überholvorgang nicht um einen Regelverstoß gehandelt hatte.

Fauxpas der Rennleitung

Pier Guidi trat die Strafe an, doch während er in die Boxengasse einbog, zog die Rennleitung die Strafe wieder zurück! Der Italiener lag nun 30 Sekunden hinter den beiden Porsche – Game over! „Die Strafe hat uns 25 Sekunden gekostet, im Ziel lagen wir 15 Sekunden hinter dem Sieger – mehr muss man nicht wissen“,

schimpfte Ferrari-GT-Rennleiter Antonello Coletta. Weil zuvor auch Aston Martin die Reifenstrategie verhunzt hatte, konnten die beiden Porsche-Crews das teaminterne Duell unter sich ausmachen. „Wir haben das Rennen dank einer sehr guten Strategie und hoher Flexibilität gewonnen“ hielt Sieger Gianmaria Bruni fest. „Erst hat Richard Lietz die richtige Entscheidung für Slicks zum richtigen Zeitpunkt getroffen, später haben wir nach einem leichten Feindkontakt die Taktik geändert und den Stopp vorgezogen – das hat uns vor das Schwesterauto gebracht.“

Bruni lobte sein neues Einsatzgefährt: „Die Porsche-Techniker haben einen guten Job gemacht, das Auto war in Silverstone sehr konstant. Wir müssen noch ein paar Kleinigkeiten verbessern, aber wir sind auf einem sehr guten Weg.“ Alex Lynn und Maxime Martin holten für Aston Martin den letzten Podestplatz: „Ich bin mir sicher, dass wir das Rennen aus eigener Kraft hätten gewinnen können“, so Lynn im Ziel. ■

NACHRICHTEN

GTE-AM-SIEG: AF CORSE

François Perrodo und Emmanuel Collard holten in Silverstone ihren ersten Klassensieg seit 2016. Zusammen mit ihrem Ferrari-Co-Driver Nicklas Nielsen gewannen sie die GTE-Am-Klasse, die mit elf Fahrzeugen die am besten besetzte Kategorie der WEC war. Newcomer Nielsen setzte in der letzten Rennstunde das entscheidende Manöver gegen den Gulf-Racing-Porsche-Piloten Ben Barker. Zuvor hatte das AF-Corse-Trio noch eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Verstoßes während einer Full Course Caution absolvieren müssen. Perrodo lobte den Zustand der GTE-Am-Klasse: „Seit meinem letzten Start ist die Klasse viel stärker geworden, mindestens die Hälfte der Autos sind heute siegfähig.“

LMP2: NEUE SIEGER

Oft folgen die LMP2-Rennen in der WEC einer etablierten Hackordnung: Jackie Chan DC oder Signatech-Alpine-Matmut lauten die Seriensieger. In Silverstone war alles anders: Das Neueinsteiger-Team Cool Racing holte auf Anhieb den Sieg, obwohl die Piloten Nicolas Lapierre und Antonin Borga auf ihren Co-Stammpiloten Alexandre Coigny verzichten mussten, weil der sich beim ELMS-Rennen an gleicher Stelle verletzt hatte. Auf Platz 2 kam in Silverstone das Signatech-Alpine-Matmut-Trio Laurent, Negrão und Ragues.

GINETTA MIT ZWEI AUTOS

Das britische LMP1-Team LNT hat in Silverstone bestätigt, dass sie planen, die volle Saison mit zwei Fahrzeugen zu bestreiten. Außerdem arbeiten die Briten daran, das Budget für den Einsatz eines dritten Autos beim Saisonfinale in Le Mans sicherzustellen.

DAVIDSON VERLETZT

Ex-Toyota-Pilot Anthony Davidson musste nach einem Gokart-Unfall seinen Platz beim Jota-LMP2-Team verletzungsbedingt räumen.

Blancpain GT World Challenge Nürburgring

Lambo und Aston feiern

Am vorletzten Rennwochenende zur Blancpain GT World Challenge am Nürburgring holten sich FFF Racing mit dem Lamborghini und R-Motorsport mit dem Aston Martin die Siege. Die Lambo-Piloten Andrea Caldarelli und Marco Mapelli führen vor dem Finale in Budapest die Meisterschaft an.

Von: Bianca Leppert



Andrea Caldarelli und Marco Mapelli (re.) führen die Tabelle vor dem Finale an

Lamborghini zeigte sich am Nürburgring einmal mehr stark. So verwunderte es nicht, dass im ersten Rennen das finale Duell zwischen zwei Markenkollegen ausgetragen wurde: Andrea Caldarelli von FFF Racing und Christian Engelhart im Grasser-Lambo machten die Entscheidung zum Sieg unter sich aus – mit dem besseren Ende für Caldarelli. Er überquerte die Ziel-

linie mit neun Sekunden Vorsprung, die er allerdings erst in den letzten zehn Minuten herausfuhr. Gestartet war man nur von Platz 6.

Zuvor hatte Engelharts Teamkollege Mirko Bortolotti bereits eine erste Duftmarke mit der Bestzeit im ersten Qualifying gesetzt. Zunächst entwickelte sich ein Kampf zwischen Bortolotti im Lambo und Luca Stolz im

Black-Falcon-Mercedes, der bekam jedoch eine Durchfahrtsstrafe wegen einer Berührung in der Boxengasse und war damit nicht mehr in Reichweite zum Sieg. Christopher Haase und Simon Gachet mischten ebenfalls im Saintéloc-Audi in den Top 3 mit und ergatterten den letzten Podiumsplatz.

Im zweiten Rennen am Sonntag startete das Duo aus der ers-

ten Reihe, musste sich aber noch hinter dem WRT-Audi von Ezequiel Pérez Compagné und Dries Vanthoor anstellen, der sich die Pole gesichert hatte.

Im ersten Stint gab Vanthoor auch vor WRT-Teamkollege Christopher Mies den Ton an. Wie so oft sollte sich die Boxenstopp-Phase aber als entscheidender Moment des Rennens herausstellen. Am meisten profitierte davon der Aston Martin von R-Motorsport mit Marvin Kirchhöfer und Ricky Collard am Steuer. Collard lag nach dem Service auf dem dritten Platz im Klassement hinter den beiden WRT-Audi mit Pérez Compagné und Charles Weerts am Steuer.

Collard ergriff seine Chance und attackierte die Audi, die sich berührten und im Anschluss beide aus dem Rennen waren. Damit feierten Kirchhöfer/Collard den ersten Sieg vor dem Saintéloc-Audi und dem FFF-Lambo. Caldarelli und Mapelli haben vor dem Finale einen Vorsprung von acht Punkten vor den Verfolgern Stolz/Engel. ■

Sportwagen-WM (WEC): Kritik an neuen Regeln für Einheitsausrüstung

Michelin kritisiert neue Reifenregeln

Beim Saisonauftakt der Sportwagen-WM übergab der WM-Ausrichter den Teams das Sportliche Reglement für die Hypercar-Saison 2020/21. Darin ist festgelegt, dass die neue Topklasse mit Einheitsreifen fährt und die technische Weiterentwicklung ausgeschlossen ist – sehr zum Ärger von Michelin.

Nicht alle Teams, Hersteller und Ausrüster waren glücklich ob der neuen Bestimmungen im Sportlichen Reglement der WM. Denn die WM-Macher wollen einen Reifenkrieg in der Topklasse aus Kostengründen unterbinden und setzen deshalb auf einen

Einheitsausrüster: Michelin und Goodyear sollen daher zeitnah ein Angebot für die neue Ausschreibung abgeben.

Matthieu Bornardel, Business-Direktor der Michelin-Motorsportabteilung, war wenig begeistert ob der Vorschläge: „Wir sehen zwei Punkte besonders kritisch: Wir engagieren uns im Motorsport aus Gründen des Wettbewerbs, aber mit einem Reifenausrüster gibt es den nicht. Zweitens sagt das Sportliche Reglement, dass die Reifenspezifikation unverändert über die volle Homologationperiode von fünf Jahren gelten soll. Damit ist eine Optimierung der Reifen ausgeschlossen. Das entspricht nicht unserer Philosophie, zumal auch Sicherheitsaspekte wegen der besonderen Streckencharakteristik der Piste in Le Mans hier eine Rolle spielen.“ ■ AC

Sportwagen-WM (WEC): LMP1-BOP mit Handicap-System

LMP1: Änderungen in letzter Sekunde

In der Woche vor dem Saisonstart der Sportwagen-WM in Silverstone haben FIA und ACO nochmals Klarstellungen zum BOP-System sowie Änderungen bei den Fahrzeugeinstufungen vorgenommen.

Nur wenige Tage vor dem WM-Saisonstart mussten die LMP1-Toyota nochmals Gewicht zuladen. Gleichzeitig verschickten die Ausrichter FIA und ACO Klarstellungen zur Funktionsweise des neuen BOP-Systems. Hier die Eckpunkte des Handicap-Systems: Als Referenz für die Einstufungen dient das LMP1-Fahrzeug mit der geringsten Anzahl an WM-Zählern, die davor platzierten Fahrzeuge werden mittels BOP und Handi-

cap-System angepasst. Als Korrekturfaktor dient ein Wert von 0,008 Sekunden/Kilometer pro WM-Punkt, um die Anpassung zu bestimmen. Ursprünglich hätte der Wert 0,006 Sekunden pro Kilometer betragen sollen.

Dieser Korrekturfaktor wird mit der Streckenlänge für den nächsten Event sowie dem Punkteabstand zum letztplatzierten LMP1-Fahrzeug und den Punktedifferenzen zwischen den LMP1-Autos multipliziert. Der in Silverstone siegreiche Toyota wird bezogen auf das punktemäßig letztplatzierte LMP1-Auto beim nächsten WM-Lauf in Fuji um circa sechs Zehntelsekunden eingebremst. Dazu stehen folgende Stellschrauben zur Verfügung: Gewicht, Kraftstoffdurchfluss pro Stint, Tankrestriktor sowie Energiemenge pro Stint und Hybridleistung. ■ AC

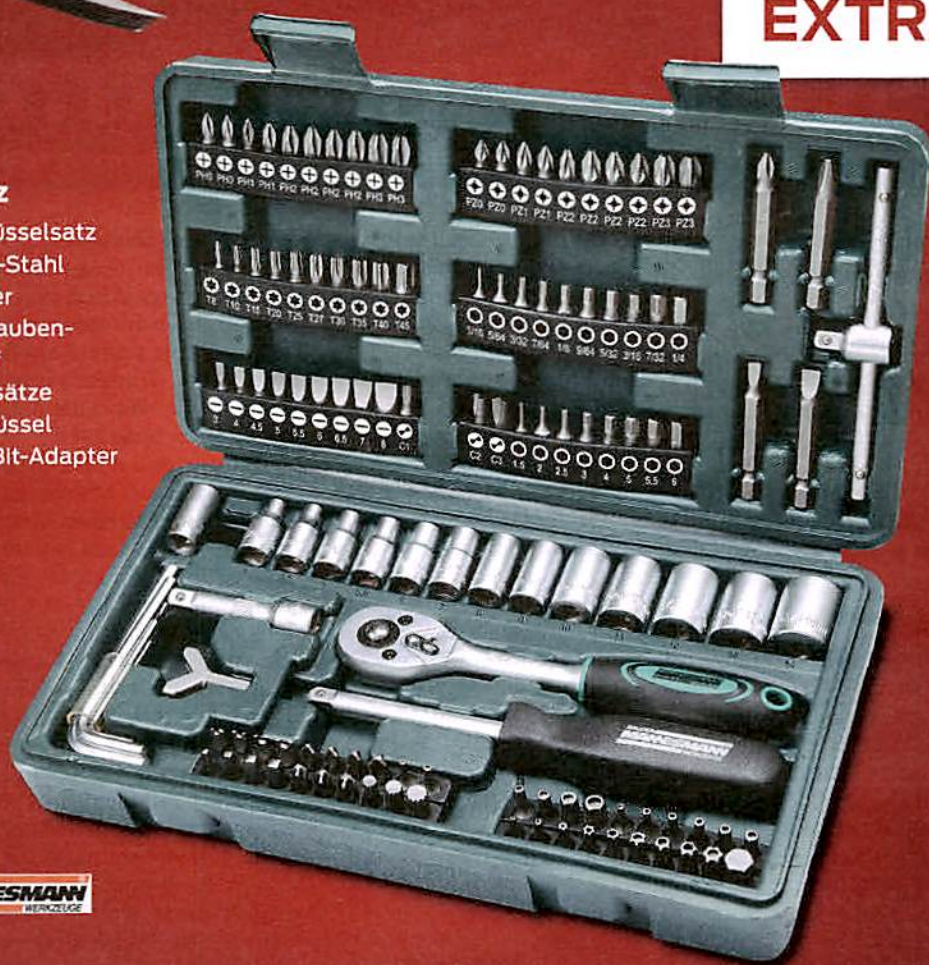
Alleskönner

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

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

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.

ANONIMO

60.000 Fans genossen
Sommersonne und Action
auf der Panzerplatte



Fast ein Sommermärchen

Sonne satt. Der Wettergott meinte es in diesem Jahr besonders gut mit der Rallye Deutschland. Das freute nicht nur die Organisatoren und Teams, sondern auch die erneut über 220 000 Zuschauer.

Von: **Reiner Kuhn**

Das wütende Fauchen eines gestressten Turboaggregats zerreißt die Sommerluft über dem Militärgelände bei Baumholder. Schon stürmt Thierry Neuville im knapp 400 PS starken WRC auf eine Kehre zu, bremst brutal runter, lässt das Fahrzeugheck zentimetergenau um die Ecke schleudern und stürmt davon. Die Menge jubelt und ist verzückt. Rund 60 000 Besucher drängen sich am Samstagnachmittag in den Zuschauerbereichen an der Panzerplatte. So viele wie noch nie.



Michèle Mouton
FIA-Sicherheits-Delegierte

Schon am Freitag säumen gut 10 000 Besucher die Wertungsprüfung „Wadern-Weiskirchen“, am Sonntag über 15 000 Fans die abschließende Power Stage der zum 17. Mal zur WM zählenden

ADAC Rallye Deutschland. Insgesamt sind es erneut über 220 000 Zuschauer. Damit gehört die Tour durchs nördliche Saarland und durch Rheinland-Pfalz zu den größten Sportveranstaltungen des Kontinents. Und wohl auch zu den bestorganisierten.

„Allem voran in Sachen Sicherheit“, lobt FIA-Sicherheitschefin Michèle Mouton, die 30 Minuten vor dem Feld alle Strecken im Vorauswagen inspiziert hat. „Die engen Wirtschaftswegen in den Weinbergen sind ebenso speziell und fordernd wie die ständig wechselnden Beläge in Baumholder“, zollt sie der Streckenauswahl Respekt. „Für mich persönlich sind es aber ein bisschen zu viele Abzweige“, findet sie auch einen Kritikpunkt.



Friedhelm Kissel
Rallye-Leiter

Wesentlich besser kommt die deutsche Asphalttrasse bei den Werksfahrern von Citroën, Hyundai, M-Sport und Toyota an. Angefangen von der kompakten Route mit ihren kurzen Wegen bis zum kniffligen Strecken-Mix. „Man muss sehr sauber und präzise fahren, um sich möglichst keinen Reifenschaden einzuhandeln. Zudem ist es unheimlich schwierig, einen Rhythmus zu finden“, so der allgemeine Tenor. Eine echte Herausforderung, nicht nur für die Profis. Acht

der elf Ausfälle gehören in die Rubrik Unfall. Am schwersten war jener von WRC2-Pilot Fabio Andolfi, der auf der vorletzten Prüfung mit seinem Skoda mit über 100 Stundenkilometern breitseits an einem Baum knallte (siehe auch Seite 23).

Dank dem erfahrenen WP-Leiter Helmut Eberhardt und seinem eingespielten Team war in kürzester Zeit ein Notarzt und wenige Minuten später ein Rettungshubschrauber zur Stelle, auch das Unfallauto wurde zügig geborgen. Anders beim Abflug des deutschen Privatiers Jürgen Hohlheimer: Sein Renault Twingo landete am Samstagmorgen so unglücklich in einem Weinberg, dass er mit einem Kranwagen aus dem Steilhang geborgen werden musste.

Für die knapp 30 durch den Unfall mehr oder weniger beschädigten Weinstöcke erhält der betreffende Winzer von der Versicherung eine Entschädigung im Wert des Ernteverlusts der kommenden fünf Jahre.



Kai Hantel
künftiger Rallye-Leiter

„Es war eine rundum gelungene Veranstaltung, für die wir von allen Seiten großes Lob erhalten haben. Wenn es jemand ‚Sommermärchen‘ nennt, würde ich dem nicht widersprechen. Es hat einfach alles gepasst: Das Wetter,

der Sport und die Stimmung“, sagt Friedhelm Kissel und freut sich. Auch, weil er nach vielen Jahren als Rallye-Leiter – zuletzt von 2016 bis 2019 – den Stab an Kai Hantel weitergibt.

Seit 2000 ist der 35-Jährige in verschiedensten Funktionen bei der Rallye Deutschland aktiv. 2013 übernahm er die Rolle des Leiters der Streckensicherung. „Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe. Es ist eine große Herausforderung und zugleich eine große Ehre“, sagt Hantel. Bei seiner künftigen Tätigkeit kann auch er auf mehr als 3000 ehrenamtliche Helfer zählen.



Hermann Tomczyk
ADAC-Sportpräsident

„Alle haben wieder einmal auf vorbildliche Weise bei der Rallye mitgearbeitet und sehr großen Anteil an der erfolgreichen Veranstaltung. Für diese beeindruckende Gemeinschaftsleistung möchte ich mich noch einmal ganz herzlich bedanken. International sind wir bei der Organisation einer Rallye dieser Größenordnung sicher eine Art Richtlinie für viele Veranstalter“, erklärt ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk abschließend. Andere scheinen das ähnlich zu sehen. So hoffen Hersteller und Teams, kommende Saison erneut auf Europas wichtigstem Automarkt präsent zu sein. ■

KOMMENTAR

DIE RALLYE DEUTSCHLAND MUSS BLEIBEN

Klar, es gibt immer was zu meckern. Es gab wohl nicht genug Shuttle-Busse am Service-Park. Überhaupt, der Service am Bostalsee: tiefste Provinz, abends tote Hose und nachts kaum Schlafgelegenheiten. Ganz allgemein: Öde Abzweig-Prüfungen, tausendmal gefahren. Das ist der lauteste Vorwurf: Die Rallye entwickle sich nicht weiter. Über viele dieser Kritikpunkte ließe sich auch bei anderen Rallyes diskutieren, die aber stehen kaum in der Kritik, und um all diese Details geht es auch gar nicht, wenn die FIA den neuen WM-Kalender ausknobelt, der nun schon zum vierten Mal seit Juni verschoben wurde. Es geht zunächst ums Geld: Die Deutschland-Rallye hat keinen Hauptsponsor, keine Tourismus-Behörde schüttet ihr Füllhorn aus, und um ins Fernsehen zu kommen, müssen die meisten Sportarten in Deutschland zahlen, anstatt dass der Rechteinhaber Geld bekommt. Kein Wunder, dass im Kalendervorschlag des Promoters Deutschland fehlte. Das zweite Problem ist der Globalisierungswahn von FIA-Präsident Jean Todt, dessen Erfüllungsgehilfe Yves Matton durchsetzen will, dass die Rallye-WM nicht nur auf jedem Kontinent präsent sein sollte, sondern dass künftig mindestens die Hälfte der 14 Läufe außerhalb Europas stattzufinden habe. Für eine Sportart, deren Wurzeln und Fanbase zutiefst in Europa verankert sind, ist das eine riskante Strategie. Schon die Formel 1 ist mit ihrer Expansionspolitik um jeden Preis wenig erfolgreich. In vielen Punkten hat die Rallye Deutschland in diesem Sport Maßstäbe gesetzt, sie ist außergewöhnlich, anspruchsvoll, gut organisiert und die einzige Rallye in Zentraleuropa. Sie gehört in den Kalender.



Markus Stier
Redakteur

Rallye-WM

Wundenlecken bei den Roten

Nie war die Titelverteidigung für Sébastien Ogier weiter weg. Neben dem Topfahrer muss Citroën-Teamchef Pierre Budar auch seine Werksequipe motivieren.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei der Rallye-Truppe von Citroën Racing herrscht reichlich Redebedarf, auch und vor allem nach der schwachen Leistung bei der Rallye Deutschland. „Das war ein schwieriges und sehr schmerzliches Wochenende für uns“, blickt Citroën-Teamchef Pierre Budar zurück. Die Folge: „Wir haben uns noch einmal zusammengesetzt und über alles gesprochen.“ Auch über den Frust von Sébastien Ogier, der den C3 WRC als unfahrbar bezeichnete? „Ja, auch darüber“, gibt er zu und erklärt: „Nach Korsika haben wir auf Asphalt einen Schritt nach vorne gemacht, aber leider war er nicht groß genug. Für Spanien werden wir die Tests intensivieren und bis dahin hoffentlich auch neue Komponenten homo-

logieren.“ Welche, will Budar nicht verraten, nur so viel: „Das liegt auch an den Gesprächen mit der FIA.“ Offensichtlicher kann man das Gezeter um die aerodynamische Gestaltung der seit Wochen diskutierten Heckflügel nicht andeuten.

Für den Hardcore-Ritt in der Türkei testete man vergangene Woche in Griechenland. Nicht nur Budar hofft, dass Weltmeister Sébastien Ogier in der Türkei an den Mexiko-Erfolg anknüpfen kann. „Für uns zählen nur noch Siege, bei jeder einzelnen Rallye.“

Von einem vorzeitigen Rückzug am Saisonende will der 54-jährige Teamchef trotz aller Frustration nichts wissen. „Wir entwickeln den C3 WRC mit Hochdruck weiter und wollen auch kommendes Jahr um den Fahrertitel kämpfen. Die Verträge mit unseren Fahrern Sébastien Ogier und Esapekka Lappi laufen bis Ende 2020. Wie es danach weitergeht, ist von klaren Rahmenbedingungen, allen voran dem Reglement und WM-Kalender abhängig. Das liegt bekanntlich in den Händen der FIA.“ ■



Nie war der Frust größer: Weltmeister Ogier bei der Rallye Deutschland

WRC2

WRC2-Titel offen wie nie

Auf Wunsch seines bei der Rallye Deutschland verletzten Copiloten Simone Scattolin geht WRC2-Mitfavorit Fabio Andolfi auch in der Türkei an den Start.

Von: **Reiner Kuhn**

Nirgends ist die Luft dünner als in der WRC2, wie neun verschiedene Sieger bei zehn Läufen bestätigen. Die Titelvergabe ist völlig offen – auch weil die sechs besten Ergebnisse von sieben der 14 WM-Läufe zählen. Tabellenführer Nikolay Gryazin hat schon sechs Läufe inklusive einen Nuller auf dem Konto. Bei Kajetan Kajetanowicz steht bei vier Starts ein Ausfall zu Buche, bei „OC“ Veiby (fünf Starts) deren zwei und Takamoto Katsuta (sechs Starts) gleich drei.

In Deutschland erwischte es beim erst dritten WRC2-Auftritt Mitfavorit und Korsika-Sieger Fabio Andolfi. Sein finaler Angriff auf einen Podiumsplatz endete auf der vorletzten Prüfung vehement an einem Baum. Während er selbst mit blauen Flecken davonkam, musste Copilot Simone Scattolin mit dreifacher Beckenfraktur und Rippenbrüchen ins

Krankenhaus von Wittlich. Andolfi blieb bis nach der OP an dessen Seite. „Ich war mehr durch den Wind als Simone und völlig überrascht, dass ich ihm vor Ort versprechen musste, weiterzufahren“, gesteht der 26-jährige Italiener. „Also werde ich wie geplant in der Türkei, Wales und Spanien starten. An meiner Seite sitzt Emanuele Inglesi.“ ■



Versprechen am Krankenbett: Copilot Scattolin und rechts Fahrer Andolfi

ROESELER

DE PIANA

„Schnell sein reicht nicht mehr“

Mit zwei Podiumsplätzen fand Jari-Matti Latvala zu alter Klasse zurück. Nun hofft der Finne auf einen neuen Toyota-Vertrag.

Von: **Reiner Kuhn**

Überwiegt die Freude über den Toyota-Dreifachsieg in Deutschland oder die Enttäuschung über Platz 3 hinter den Teamkollegen?

Ganz klar die Freude über den Dreifach-Erfolg. Ott (Tänak, d. Red.) hat verdient gewonnen. Kris und ich waren ähnlich gut. Und da wir uns diese Saison schon den einen oder anderen Patzer geleistet haben, war klar, dass wir uns nicht gegenseitig unter Druck setzen. Hat einer ein Problem, ist der andere zur Stelle. Zweiter oder Dritter spielt aktuell keine Rolle. Viel wichtiger war es für mich, nach Finnland wieder auf dem Podium zu stehen.

Und das ausgerechnet bei zwei völlig verschiedenen Rallyes mit ganz unterschiedlichen Anforderungen.

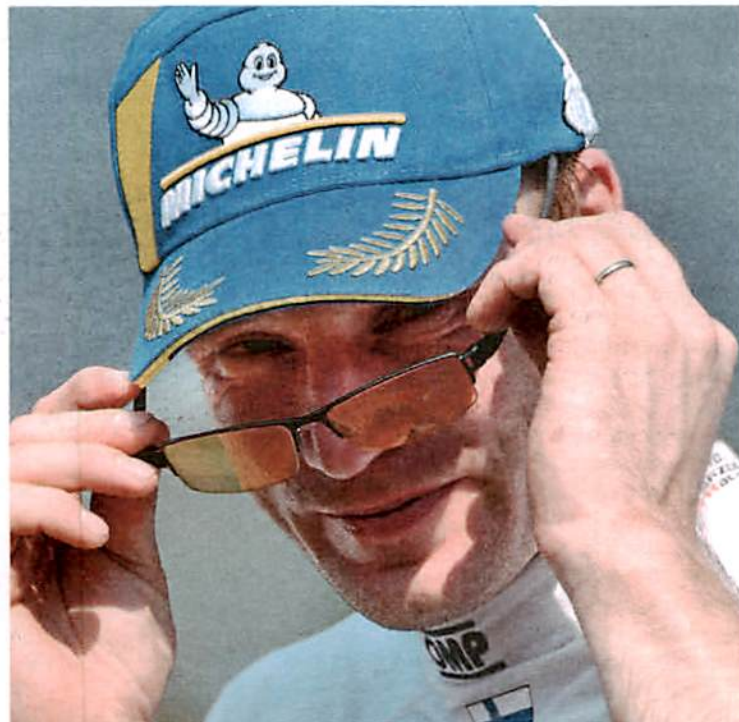
Dazu habe ich mir keine Gedanken gemacht. Zum einen, weil ich mich eigentlich bei allen Rallyes wohlfühle. Zum anderen, weil es nach der enttäuschenden ersten Saisonhälfte egal ist, wo ich vorne dabei bin. Hauptsache ich bin es. Meine erste Saisonhälfte war ja sehr frustrierend.

Haben Sie eine Erklärung?

Nicht wirklich. Im Vorjahr war ich ja in einer ähnlichen Situation und hätte nie erwartet, dass es in dieser Saison genauso laufen würde. Schnell sein reicht nicht mehr, ich brauche jetzt Podiumsplatzierungen. Schließlich geht es um einen neuen Vertrag.

Was macht man in so einer schwierigen Situation?

Fokussieren. Fahren ist das eine, das Mentale aber das Schwierigere. Zu Saisonbeginn geht man es anders an: Da will man jede Rallye gewinnen. Wenns nicht klappt, versucht man es auch mal mit der Brechstange. Aber das funktioniert nicht. In der Sommerpause habe ich dann den Reset-Knopf gedrückt. Meine Ein-



ROESELER

„Die Situation ist klar: Erst geht es um die Nummer 1, also im Moment um Ott Tänak. Erst wenn er unterschrieben hat, sind die anderen Fahrer dran.“

Jari-Matti Latvala

stellung ist wieder eine andere. Im Vorjahr war ich so in der Türkei und Wales Zweiter und habe in Australien gewonnen.

Peilen Sie wie 2017 und 2018 den vierten WM-Rang an?

Meine Platzierung ist egal. Es geht um den Herstellertitel für Toyota und den Fahrertitel für Ott. Wenn

ich weiter in einem Werkscockpit sitzen will, muss ich liefern.

Wie steht es um einen neuen Toyota-Vertrag?

Die Situation ist doch klar: Erst geht es um die Nummer 1. Also dreht sich im Moment alles um Ott. Erst wenn er unterschrieben hat, sind die anderen Fahrer dran. Ich bin da nicht der Einzige, der sich aktuell in der Warteschleife befindet.

Kollege Kris Meeke geht es nicht besser. Sprechen Sie über Ihre Situation?

Ja, warum nicht? Ich habe den Eindruck, Kris nimmt es etwas lockerer als ich. Vielleicht weil er schon öfter am Abgrund stand. Ich denke, er ist sehr dankbar, dass er dieses Jahr im Toyota sitzt. Auch er weiß um seinen Speed und die Chance, mit guten



Zweites Podium in Folge: Jari-Matti Latvala in den Mosel-Weinbergen

ROESELER



Jari-Matti Latvala

Geburtstag: 3. April 1985
Geburtsort: Töysä (FIN)
Herkunftsland: Finnland

WM-KARRIERE

2001: 1. Rallyesprint
2002: 1. von 205 WM-Starts
2008: 1. von 18 WM-Siegen
2009–2012: Ford (6 Siege)
2013–2016: VW (9 Siege)
2017, 2018: Toyota (je 1 Sieg)

HOBBYS

Histo-Rallyes, Skilanglauf

Resultaten weiter dabei zu sein.

Wäre eine Rückkehr zu Motorsport eine Alternative für Sie?

Über Alternativen denke ich nicht nach, ich will bei Toyota bleiben. Ich war von Anfang an dabei und kenne den Yaris aus dem Effeff. Für mich ist es nicht nur das beste Auto, sondern auch das am leichtesten zu fahrende.

Tabellenführer Ott Tänak ist aktuell ist nicht zu halten. Was macht er besser als alle anderen?

Er sitzt im besten Auto und macht die wenigsten Fehler. So wird man Weltmeister.

Träumen Sie persönlich noch von einem Fahrertitel?

Eine neue Saison sollte man immer mit der Einstellung angehen, dass man gewinnen kann. Nach den ersten Rallyes sieht man, ob die Chancen größer oder eben kleiner werden. Mal sehen, was die nächsten Jahre bringen.

Wie lange wollen Sie noch weiterfahren?

Ich denke, drei, vier Jahre sind für einen Routinier wie mich schon noch drin. Ich bin ein echter Allrounder und habe 18 WM-Siege bei zwölf verschiedenen Rallyes eingefahren. Im nächsten Jahr wird die Safari-Rallye zurückkehren, wenn auch in einem anderen Format als früher. Es gibt also schon noch ein paar Dinge, die es mir schwer machen, freiwillig zurückzutreten. ■



Die Nerven liegen blank

Nach acht von zehn Rennen könnte es in der WRX kaum spannender sein: Jeder kann jeden schlagen, ganz egal, ob mit Audi, Peugeot, Hyundai oder Renault. Zwischen den Top 3 liegen nur noch zwei Punkte Differenz.

Von: **Sven Kopf**

Timo Scheider hatte die Charakteristik der Strecke in der Bretagne sofort erkannt: In ersten Quali-Lauf hielt er sich möglichst innen und profitierte davon, dass die Meute etwas nach außen gedrängt wurde. Das Resultat: die drittschnellste Zeit. „Das lief alles nach Plan“ freute sich Scheider, der in Q2 nach Blitzstart sogar noch die zweitschnellste Zeit setzen konnte. „Es gibt hier fast keinen Schotter, aber der Asphalt hier ist sehr grob, sehr reifenmordend. Ich muss die Gummis schonen, denn wir haben nur zwölf Reifen am Rennwochenende zur Verfügung“ so Scheider. Doch auch die Konkurrenz wirkte auf Scheiders Pneu ein: Rokas

Baciuska (Renault) demolierte ihm das Heck, der Hinterreifen qualmte und Baciuska wurde verwirrt. Es sollte nicht die einzige übermotivierteste Aktion des Youngsters gegen Scheider an diesem Wochenende bleiben.

Von den Favoriten war zunächst nichts zu sehen. Mit Topi Heikkinen markierte ein Gaststarter aus dem Grönholm-Rennstall überraschend die erste Bestzeit. Die zweite errang Baciuska, woraus möglicherweise sein Übereifer resultierte. Erst am Sonntag markierten Timmy Hansen (Peugeot) und Andreas Bakkerud (Audi) Bestzeiten und unterstrichen ihre Ambitionen, denn Hansen gewann damit die Qualifikation. Bakkerud hatte sich zuvor mit Anton Marklund (Renault) duelliert. Wild gestikulierend führen sie ins Fahrerlager, und im anschließenden Interview vergriff sich Bakkerud derart im Ton, dass ihm die FIA einen Tag „Sozialstunden“ aufbrummte. Prompt machten manipulierte Bilder die Runde, die den Norweger mit Feudel auf dem Herrenklo der FIA darstellten.

Wider Erwartung blieb es im Semifinale ruhig, obwohl dort Bakkerud, Marklund und Timmy Hansen aufeinandertrafen – über-

raschend einträchtig zogen sie ins Finale ein. Deutlich spannender wurde das zweite Semifinale, denn hier ging es um die Fragen, ob Kevin Hansen noch den Sprung ins Finale schaffen und wie sich Scheider gegen Baciuska behaupten würde. Hinzu kamen die bärenstarken Hyundai von Niclas Grönholm und Timur Timerzyanov. Grönholm sauste davon und Scheider hielt lange die zweite Position, bis Baciuska den Deutschen abdrängte. Beinahe wäre das Duo abgeflogen, mit Mühe hielten sie sich auf der Piste. Doch inzwischen hatte Kevin Hansen den Abstand verkürzt, und nach der Jokerlap fand sich Scheider nur noch auf Position 4 wieder.

Das Finale wurde eine Hansen-Show. Obwohl Bakkerud inzwischen die Tabellenspitze erobert

hatte, schob er in einer vollkommen sinnlosen Aktion in der ersten Kurve Grönholm nach außen, und es rauschte alles vorbei, was Räder hatte. Timmy Hansen fuhr den Sieg ein, sein Bruder kam tatsächlich noch als Dritter ins Ziel und Grönholm hatte nur noch wütende Gesten für den Tabellenführer übrig, ging aber in Sachen Sozialdienst straffrei aus. Durch das vergeigte Finale fällt Bakkeruds Vorsprung vor den (punktgleichen) Gebrüder Hansen mit zwei Zählern äußerst knapp aus.

Timmy Hansens Freude war gedämpft. Mit den Tränen ringend drückte der Schwede seine Trauer über den am Samstag in Spa verunglückten Formel-2-Piloten Anthoine Hubert aus, für den auch in Lohéac eine Schweigeminute abgehalten wurde. ■

SEMIFINALE 1

1. Bakkerud	Audi S1
2. T. Hansen	Peugeot 208
3. Marklund	Renault Megane
4. Heikkinen	Hyundai I20
5. Szabo	Audi S1
6. Baumanis	Ford Fiesta

SEMIFINALE 2

1. Grönholm	Hyundai I20
2. Baciuska	Renault Megane
3. K. Hansen	Peugeot 208
4. Scheider	Seat Ibiza
5. Timerzyanov	Hyundai I20
6. Doran	Audi S1

FINALE

1. T. Hansen	Peugeot 208
2. Marklund	Renault Megane
3. K. Hansen	Peugeot 208
4. Baciuska	Renault Megane
5. Bakkerud	Audi S1
6. Grönholm	Hyundai I20



Beide Hansen-Brüder haben gute Chancen auf den WM-Titel

WM-STAND FAHRER

1. Andreas Bakkerud	160 Punkte
2. Kevin Hansen	158
3. Timmy Hansen	158
4. Niclas Grönholm	135
5. Janis Baumanis	120
6. Timur Timerzyanov	109

WM-STAND TEAMS

1. Hansen MJP (Peugeot)	316 Punkte
2. GRX Taneco (Hyundai)	283
3. Monster Energy Cartel (Audi)	260
4. GC Competition (Renault)	156
5. STARD (Ford)	83
6. GCK Academy (Renault)	56



Timo Scheider wurde Opfer des Heißsporns Rokas Baciuska

ADAC TCR Germany

Die Leiden der Titelanwärter

Das Titelrennen in der ADAC TCR Germany ist ein ständiges Auf und Ab – fast jeder Anwärter hatte schon Probleme. Nur Tabellenführer Antti Buri (Audi) ist noch fehlerfrei.

Von: **Michael Bräutigam**

Zuletzt am meisten im Fokus war der letztjährige Meister Harald Proczyk (Hyundai). Eine umstrittene Strafe in Zandvoort und eine ebenso umstrittene Nicht-Strafe am Nürburgring sorgten für Gesprächsstoff. Dabei hat der Routinier aus der Steiermark derzeit noch ganz andere Probleme.

Nach der Startkollision am Nürburg-Samstag musste das komplette vordere Bodywork inklusive Splitter getauscht werden. Dieser wurde aber offensichtlich nicht richtig befestigt und fiel in der Sonntags-Startrunde einfach ab. Leidtragender war Markenkollege Théo Coicaud, der den Splitter vor den Kühleinlass



Proczyk und Halder waren die zwei größten Titelfavoriten – aktuell liegen sie auf den Tabellenrängen 3 und 4

bekam und kurz darauf mit überhitztem Motor ausschied.

Es war nicht der erste Fauxpas der HP-Mannschaft. „Wir müssen uns alle mal zusammensetzen“, konstatierte Proczyk und deutet an, dass das wohl kein durchweg freundliches Gespräch wird.

Bei Mike Halder (Honda), der als großer Favorit in die Saison gestartet war, kommen im Moment ebenfalls einige Dinge zu-

sammen. Defektes Radlager am Red Bull Ring, eine an Max Hesse (Hyundai) zurückgegebene Führung nach hartem Zweikampf in Zandvoort, dann sein überhaupt erster Fehlstart sowie die Proczyk-Kollision im ersten Nürburgring-Rennen. Der Frühstart war übrigens auf ein Leck im Bremskreislauf zurückzuführen.

Hesse, der im Saisonverlauf unter anderem mit Leistungsver-

lust zu kämpfen hatte, ist derzeit der Mann der Stunde. Dreimal maximale Punkte in den letzten vier Rennen ließen ihn zum ersten Verfolger von Buri werden. Der Finne ist der Einzige, der bei den bisherigen fünf Events schadlos durchkam. In zehn Rennen fuhr er drei Siege ein und kam immer in die Top 5. Ob sich das ändert? Fortsetzung folgt am 14./15. September in Hockenheim. ■

ETCR

Elektro-Serie nimmt Fahrt auf

Eigentlich sollte die voll-elektrische ETCR schon 2019 durchstarten. Mittlerweile ist das Debüt auf 2020 verschoben. Ein Ex-DTM-Champ und Hyundai bringen wieder neuen Schwung für die Serie.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn jemand mit Recht behaupten kann, alle möglichen Rennwagen und -disziplinen ausprobiert zu haben, dann ist das Mattias Ekström. Markenpokale, GT3, NASCAR, Rallye, Rallycross und natürlich DTM – überall gab der Schwede schon Gas. Jetzt wurde er als Cheftester für den Cupra e-Racer auserkoren. Eine Aufgabe,

auf die sich der Rallycross-Weltmeister und zweifache DTM-Champ sehr freut. „Es ist ein logischer Schritt. Nach einer Karriere im Motorsport, wo ich alle möglichen Verbrennungsmotoren gefahren bin, wollte ich jetzt den Wechsel hin zu Elektro“, so der

Mann aus Falun. „Cupra ist ein Wegbereiter in diesem Bereich, seit er begründet wurde.“

Enthüllung auf der IAA

Der Cupra ist dabei das bislang einzige feststehende Auto für die neue Elektro-Kategorie, die lang-

samer Fahrt aufnimmt, als die Macher rund um Marcello Lotti gehofft hatten. Neuen Schwung könnte neben dem großen Namen Ekström auch Automobilgigant Hyundai bringen.

Die Koreaner haben vor einigen Wochen angekündigt, dass man einen elektrischen Rennwagen bauen wird. Es ist ein eher schlecht gehütetes Geheimnis, dass es sich dabei um ein Auto für die ETCR-Kategorie handeln wird. Hyundai-Entwicklungschef Albert Biermann hatte schon 2018 den Einstieg in die ETCR angekündigt. Man wolle dabei die Kompetenz bei den immer wichtiger werdenden (Straßen-)Elektrofahrzeugen beweisen. Offiziell wird am 10. September auf der IAA in Frankfurt das „Geheimnis“ gelüftet. Auch der Cupra e-Racer und Mattias Ekström sind (ab 12.9.) in Frankfurt. ■



Neue Aufgabe: Tausendsassa Ekström wird Cheftester des Cupra e-Racer

Engstler verteidigt Titel

Luca Engstler (Hyundai) hat erfolgreich seinen Titel in der TCR Asia verteidigt. Beim Finale in Bangsaen gewann Teamkollege Diego Moran beide Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit 30 Punkten Vorsprung auf Moran hielt Engstler vor dem Finale nahe Bangkok alle Trümpfe in der Hand. Im Qualifying auf dem 2,7 km kurzen Stadtkurs ließ der 19-jährige Titelverteidiger keinen Zweifel, dass er wieder der Mann sein wird, den es zu schlagen gilt: Pole-Position.

Pepe Oriola in einem weiteren Hyundai musste sich Engstler um knapp zwei Zehntel geschlagen geben und wollte vom zweiten Startplatz gleich die Führung übernehmen. Dabei unterlief dem Spanier aber ein Frühstart, und er musste zur Drive through



Finale unter Palmen: Moran gewann beide Rennen, Engstler den Titel

antreten – am Ende P6. Auch Engstler blieb nicht fehlerfrei und drehte sich in der Startrunde. Die Aufholjagd reichte am Ende zu P2 hinter Diego Moran.

Doch auch dieser P2 hinter seinem ecuadorianischen Teamkollegen war genug, um bereits vor dem Finalrennen als Meister festzustehen. „Ich bin so happy und dankbar. Ich wollte den Titel unbedingt verteidigen. Und dank der tollen Unterstützung unserer

Partner und des gesamten Teams ist mir das gelungen“, freute sich Engstler, der auch in der TCR Europe noch Titelchancen hat.

Offiziell wurde der Titel nach dem zweiten Lauf, den Moran vor Oriola und Engstler gewann. Auch der Teamtitel ging damit erneut an die Wiggensbacher Engstler-Mannschaft. Als Sahnehäubchen griff Roland Hertner (Engstler/VW) zudem den Titel in der Cup-Wertung ab. ■

NACHRICHTEN

DTM: BERGER-FANTALK

Beim DTM-Wochenende am Nürburgring wird sich ITR-Chef Gerhard Berger den Fragen der Fans direkt stellen. Jeder Ticket-Inhaber kann am 14. September um 16 Uhr am ersten „Fan Talk“ im Ring-Kino teilnehmen. Es wird jedoch um Anmeldung unter <http://dtm4.me/fantalk> gebeten.

SUPERCARS: KALENDER FÜR 2020 STEHT FEST

Das Programm fürs nächste Jahr verschlankt sich um einen Event, sodass nur noch an 14 Rennwochenenden gefahren wird. Der Queensland Raceway (Ipswich) und leider auch Phillip Island fliegen aus dem Kalender, dafür kehrt das Nachtrennen in Sydney zurück. Start ist wie üblich in Adelaide (22./23. Februar) und das Finale erneut in Newcastle (5./6. Dezember). Die 1000 km von Bathurst als Saisonhighlight sind am 11. Oktober.

NASCAR

Jones mit erstem Saisonsieg

Erik Jones (Toyota) holte in Darlington bei seinem 100. Cup-Start den ersten Saisonsieg. Teamkollege Kyle Busch macht vorzeitig den Regular-Season-Titel fix.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen in Darlington ist immer ein Highlight – vor allem optisch. Der Großteil des Feldes fährt in Retro-Designs, so stellte etwa William Byron (Chevrolet) seinen Camaro im grün-gelben „City“-Design aus „Tage des Donners“ auf die Pole. Der Hendrick-Pilot hatte aber, wie auch seine Stallgefährten, am Ende keine Chance im Kampf um den Sieg. Jimmie Johnson sah dabei speziell in der ersten Stage noch wie ein Sieganwärter aus, doch er war eines der Opfer einer Massenkollision in Runde 278 (von 367). Jetzt hilft ihm nur noch ein Sieg in Indianapolis, sonst ist er erstmals nicht in den Playoffs.

Da war es dann Jones (im eigenen Retro-Design), der Teamkollege Kyle Busch auf Distanz halten konnte. Busch, der im Snickers-Design als Reminiszenz an Bobby Hillin Jr. unterwegs war, machte so viel Druck, dass er nach Mauerkuss auf P3 zurückfiel. Für ihn reichte es trotzdem, um den Sack in Sachen Regular Season zuzumachen. In Indianapolis gibt es am Sonntag maximal 60 Punkte zu holen, er liegt aber 64 vorn.

Punktgleich auf Platz 16

Jones, der bislang als einziger Gibbs-Pilot noch ohne Saisonsieg war, hat nun also auch noch ein paar Playoff-Punkte gesammelt. Speziell um den 16. und letzten Platz in den Playoffs wird es richtig eng. Ryan Newman und Daniel Suárez (beide Ford) liegen punktgleich auf dem 16./17. Platz, je 18 Punkte vor Johnson. Neben Jones machten in Darlington auch Ryan Blaney, Aric Almirola (Ford), Kyle Larson (Chevrolet) und Pole-Mann Byron den Playoff-Einzug perfekt. ■



Volle Ladung Retro: Sieger Erik Jones (#20) vor Pole-Mann William Byron

NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)

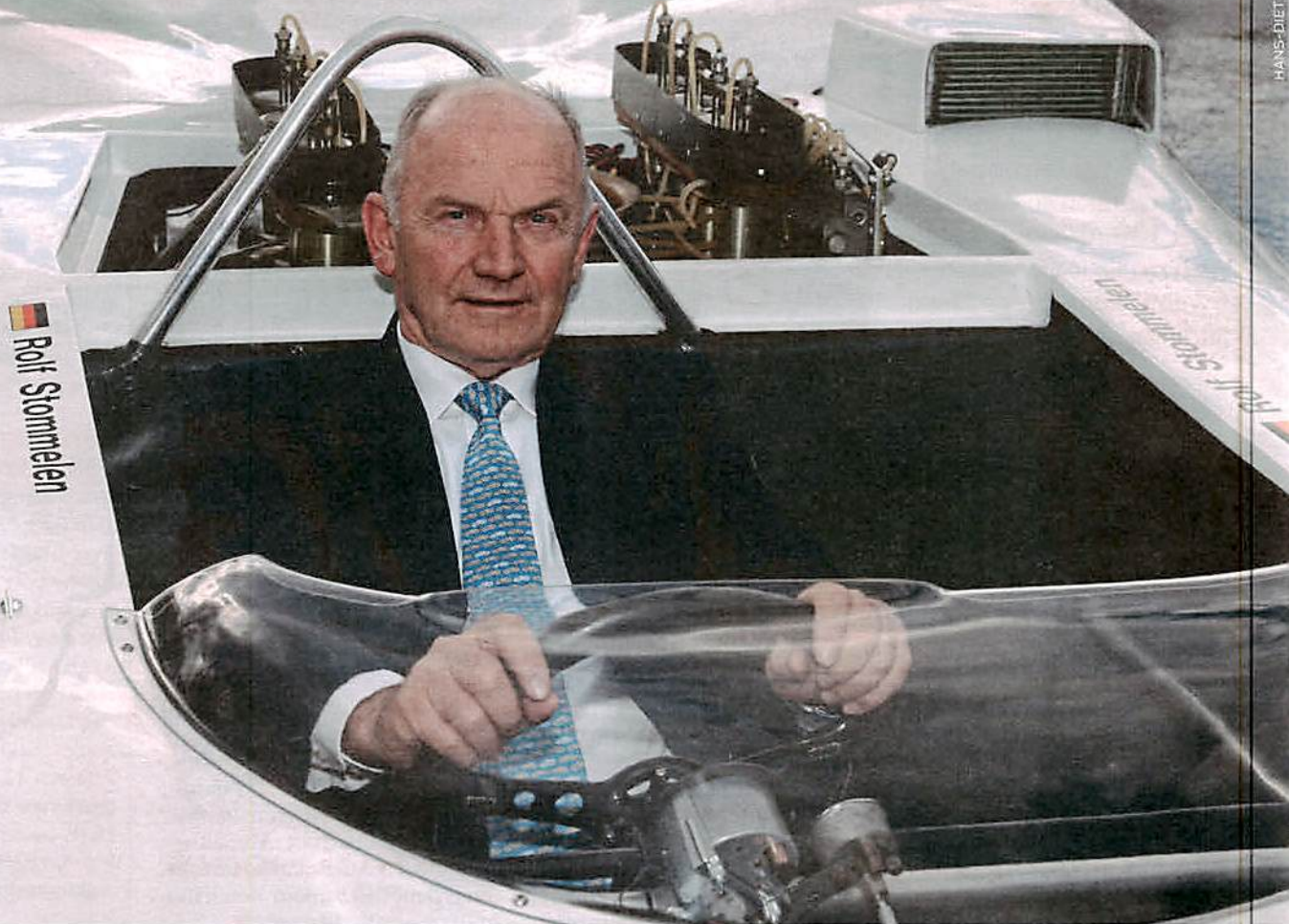
25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Erik Jones (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
8.	Matt DiBenedetto (USA)	Toyota
9.	Paul Menard (USA)	Ford
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 25 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	983 Punkte
2.	Logano (Ford)	919
3.	Hamlin (Toyota)	877
4.	Harvick (Ford)	864
5.	Truex Jr. (Toyota)	862
6.	Keselowski (Ford)	832
7.	Kurt Busch (Chevrolet)	790
8.	Elliott (Chevrolet)	780
9.	Larson (Chevrolet)	714
10.	Blaney (Ford)	710



Der leise Extremist

Ferdinand Piëch ist im Alter von 82 Jahren gestorben. Wir erinnern an einen der einflussreichsten Techniker und Manager der Motorsportgeschichte. Er hat Entwicklungen geprägt, zuerst im Sportwagensport mit Porsche, dann in der Rallye-WM mit Audi. Diese Jahre haben seine Karriere beeinflusst.

Von: **Dirk Johae**

Beim Blättern im Fotoalbum mit Bildern aus Le Mans oder von der Targa Florio denkt man: Was ist denn das für einer? Mal trägt Ferdinand Piëch einen verbeulten Tweet-Hut, mal einen Schlapphut zum Schutz gegen Sonne oder Regen. Das entscheidende Utensil aber steckte in seiner Brusttasche: Ein Notizbuch, das er stets im

Anschlag hatte, wenn es etwas zu notieren gab.

Seine Karriere startete Ferdinand Piëch als Hochschulabsolvent am 1. April 1963 bei Porsche unter der Leitung seines Onkels Ferry Porsche. Die erste Station des 25-Jährigen: Sachbearbeiter im Motorenversuch.

Diplom mit Formel-1-Motor

Ursprünglich hatte sich der gebürtige Wiener vor allem für die Flugzeugtechnik interessiert. Sein Lieblingsfach war Leichtbau. „Autos waren eindeutig auf der Nebenlinie meiner Interessen“, schrieb Piëch in seiner „Auto. Biographie“. Dennoch wandte er sich in seiner Diplomarbeit einem Auto-Thema zu und konstruierte einen luftgekühlten Zwölfzylinder für die damals aktuelle 1,5-Liter-Formel.

Ein Rennmotor war auch der Gegenstand seiner ersten Aufgabe bei Porsche. Der 901-Sechszylinder sollte für den Wettbewerbseinsatz weiterentwickelt werden. Er tauschte die Solex-

„Hauptsächlich ging es mir bei meinem Technikstudium um Flugzeuge. Und damit automatisch auch um alles, was mit Leichtbau zusammenhing.“

Überlaufvergaser, die sein Onkel bevorzugte, gegen Weber-Fallstromvergaser. „Als Familienmitglied konnte ich mir sicher mehr herausnehmen als der normale Sachbearbeiter“, erinnerte sich der Sohn von Louise Piëch, Schwester von Firmenchef Ferry Porsche.

Während das Solex-Produkt bei schnellen Kurvenfahrten Motoraussetzer verursachte, arbeiteten die italienischen Fallstromvergaser tadellos. 180 standfeste PS konnte der Jung-Ingenieur seinem direkten Vorgesetzten Hans Tomala melden.

Der Zweiliter-Sechszylinder bildete das Herzstück von Piëchs nächstem Karriereschritt. 1966 stieg er zum Leiter der Entwicklungsabteilung auf. Als erste Visitenkarte konnte er den intern als 906 bezeichneten Rennsportwagen Carrera 6 vorweisen. Der ultraflache Wagen verfügte über einen Gitterrohrrahmen. Vorbild war der in kürzester Zeit aufgebaute Bergprototyp, der im August 1965 erstmals beim EM-Lauf in Ollon-Villars gefahren war.

Leichtbau und kurze Entwicklungszeiten prägten die Ära Piëch. Er trieb sie bis ins Extrem und schoss dabei auch mal über das Ziel hinaus, wie sich sein damaliger Mitarbeiter Peter Falk erinnert: „Piëch sagte ja, man erkenne seine Grenzen bisweilen nur dann, wenn man sie überschreitet.“ Doch der Jung-Ingenieur schaffte es, seine Mannschaft in der Rennsportabteilung für seine Ideen und Ziele zu begeistern.

Für die Saison 1968 leitete Piëch den entscheidenden Wech-



Stolzer Blick: Ferdinand Piëch mit einem Modell des Audi quattro

sel ein: Porsche sollte sich nicht weiter mit der Rolle des Underdogs zufriedengeben. In der Weltmeisterschaft und vor allem in Le Mans wollte das Werksteam aus Zuffenhausen künftig um den Gesamtsieg kämpfen. Der 908 schöpfte mit dem Dreiliter-Motor erstmals das Hubraum-Maximum der Kategorie aus. Das dafür erforderliche höhere Budget setzte Piëch durch. Von vier Millionen Mark 1967 stieg es im Folgejahr auf zwölf bis 15 Millionen Mark, vermerkte der Historiker Karl Ludvigsen in seiner Porsche-Monografie.

Große Durchsetzungskraft

Ferdinand Piëch paarte sein technisches Verständnis mit einer beispiellosen Durchsetzungskraft. „Er hatte kräftige Ellbogen und setzte sich entschlossen gegen Menschen durch, die seinen Plänen im Weg standen“, berichtete Peter Falk. Das bekam Ende der 60er-Jahre der langjährige Rennleiter und PR-Chef Huschke von Hanstein zu spüren. Der Grandseigneur passte nicht zur neuen Ausrichtung. Piëch ersetzte ihn durch den Journalisten und Rennfahrer Rico Steinemann.

Doch trotz aller Entschlossenheit gelang in der Ära Piëch nicht jeder Schritt. Der 908 brauchte mehr als ein Jahr, bis er ausdauernd erfolgreich war. Nie richtig zur Entfaltung kam der Bergrennwagen 909, mit offiziell angegebenen 385 Kilogramm der leichteste Porsche-Rennwagen aller Zeiten. „Ein Hochgenuss an technischer Tüftelei“, wie Piëch ihn bezeichnete. Zwar lief der 909 nur in den zwei abschließenden EM-Rennen der Saison. Aber er war Vorbild für den offenen 908/3, der ab 1970 eingesetzt wurde. „Mein Lieblingsauto in dieser ganzen Porsche-Entwicklungszeit“, so Piëch. Ebenfalls 1968 startete er das Projekt 917, das „riskanteste Auto meines Lebens“. Freimütig bekannte er

über drei Jahrzehnte später: „Eine Aktion, die ich mir in meiner späteren Karriere nicht mehr zugetraut hätte.“

In der Erfolgs-Ära des 917 wird der Enkel des Firmengründers zum Technischen Geschäftsführer befördert. Doch schon im Jahr darauf verlassen mit dem Wandel in die AG alle Familienmitglieder das Unternehmen. Nach kurzer Selbstständigkeit wechselt Piëch zu Audi, wo er 1975 zum Vorstand für Technik ernannt wird. Wie schon bei Porsche soll nach seinen Vorstellungen der Wandel zu einem innovativen Unternehmen gelingen. Der Allradantrieb soll Audi nach vorne bringen. Als bestes Spielfeld dafür sah der Vorstand den Rallyesport. Wieder gelingt es ihm, alle Widerstände zu überwinden und sogar die wichtigsten Entscheidungsträger im Konzern von der Idee zu überzeugen.

Auch den Namen quattro setzte er durch. Außerdem schaffte es Piëch mithilfe seines Netzwerks geschickt, den Weltmotor-sportverband vom Allradverbot abzubringen. Ab 1981 eroberte Audi mit dem Allrad-Coupé, angetrieben durch den markanten Fünfzylinder-Turbo, die Rallye-WM durch. Markenweltmeister 1982, Fahrerweltmeister 1983 (Hannu Mikkola) und Marken- wie Fahrerweltmeister 1984 (Stig Blomqvist). Damit setzten sich Allradantrieb und Turbomotor auf einen Schlag als Standard in der Rallye-WM durch.

Piëch stieg weiter auf: 1983 wurde er stellvertretender Vorstandsvorsitzender von Audi/NSU. Zum Ende der Gruppe-B-Ära sah man ihn seltener auf den Serviceplätzen. Doch er blieb dem Motorsport weiter verbunden, auch noch als Aufsichtsratsvorsitzender von Volkswagen. Die Erfahrungen seiner frühen Jahre haben ihn Zeit seines Lebens geprägt: Stets hat er das Extrem ausgelotet. ■



Wunsch kandidat: Walter Röhl (L.) mit Piëch (M.) und Ingenieur Gumpert



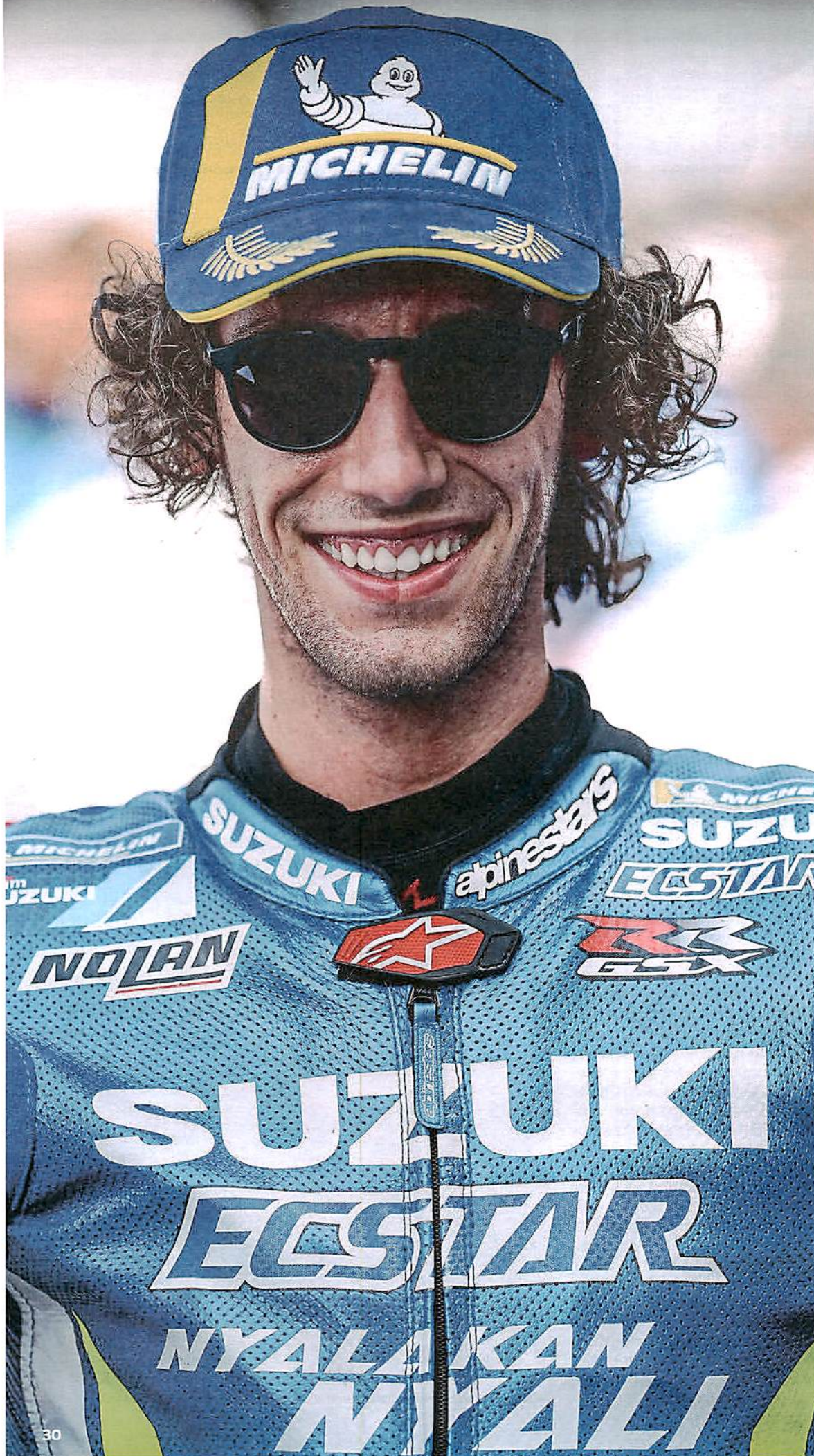
Zwei Welten: Piëch mit dem ehemaligen Rennleiter von Hanstein



Mittendrin: Mit Porsche-Rennmechanikern bei einer Getriebe-Reparatur 1968



Notizbuch im Anschlag: Gespräch mit den Fahrern Neerpasch (L.) und Elford (M.)



Mit seinem zweiten Saisonsieg hat sich Suzuki-Werksfahrer Álex Rins wieder auf den dritten WM-Rang vorgearbeitet. Im MSA-Interview reflektiert der 23-jährige Spanier seinen Kampf mit Marc Márquez und erklärt, was er dieses Jahr noch schaffen will.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie in Misano getestet?

Wir haben eine Menge probiert. Wir haben den Rahmen, den wir bereits in Barcelona und in Brno probiert hatten, mit dem aktuellen verglichen, dazu eine neue Schwinge getestet und viel an der Elektronik gearbeitet. Es gab auch neue Reifen von Michelin, die sich gut anfühlten. Insgesamt war es ein positiver Test, bei dem wir weniger auf die Rundenzeiten geachtet haben, sondern mehr auf die neuen Sachen. Es gibt ja keine Preise für die Bestzeit bei einem Test, und es macht keinen Sinn, zu sehr zu pushen, wenn man neue Dinge probiert.

Wie sehen Sie Ihren Sieg in Silverstone im Nachhinein?

Er war unglaublich. Es war eines meiner wirklich verrückten Rennen. Vor dem Rennen wusste ich, dass Marc Márquez und Fabio Quartararo die sind, die man



Álex Rins

Geburtstag: 08.12.1995
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2012: Moto3, Suter (5.)
- 2013: Moto3, KTM (2.)
- 2014: Moto3, Honda (3.)
- 2015: Moto2, Kalex (2.)
- 2016: Moto2, Kalex (3.)
- 2017: MotoGP, Suzuki (16.)
- 2018: MotoGP, Suzuki (5.)
- 2019: MotoGP, Suzuki (zurzeit 3.)

HOBBYS

Radfahren, Skimo, Rollerblading

„Márquez zu schlagen war für Suzuki wichtig“

schlagen muss, wenn man gewinnen will. So war es meine Strategie, mit ihnen gleich von Beginn an mitzugehen. Ich habe dann einige Fehler gemacht, gleich in der ersten Kurve bin ich ganz knapp einem Sturz entgangen. Ich weiß nicht, ob mein Reifen zu kalt war oder was. Aber ich konnte mich dann wieder sammeln. Da ist Quartararo gestürzt, so habe ich mich auf Márquez konzentriert. Er war zwar sehr schnell, hat aber dann angefangen zu spielen. Er hat das Gas zugezogen und so habe ich eine Runde lang geführt. Ich habe ihn dann aber schnell wieder nach vorne gelassen. Er war im letzten Sektor ein unglaubliches Stück schneller als ich, und ich wollte ihm nicht zeigen, wo meine Geheimnisse liegen, meine Stärken und meine Schwächen. Zwei Runden vor Schluss habe ich einen Riesenfehler gemacht. Ich hatte gedacht, dass wir schon in der letzten Runde sind, und versucht, ihn in der Zielkurve auf der Außenseite zu überholen, das hat nicht geklappt. Ich war auf dem Grünstreifen und bin fast gestürzt. Ich habe dann in der letzten Runde unheimlich viel Zeit auf ihn gutgemacht, und ich wusste, dass es auf eine perfekte letzte Kurve ankommt, wenn ich ihn schlagen will. Und das hat dann geklappt.

Wie haben Sie die Unterschiede zwischen der Honda und der Suzuki gesehen?

Ich war in den meisten Kurven schneller, er beim Beschleunigen. Im ersten Sektor war ich schneller, dazu in den schnellen Kurven und in den Schikanen. In dem letzten Sektor war er in den vorletzten beiden Kurven schneller als ich, in der Zielkurve konnte ich aber sehr viel gutmachen. In Turn 16 und Turn 17 ist er mir fast eine halbe Sekunde davongefahren, er war jeweils beim Beschleunigen ab Turn 15 unheimlich stark. Das konnte ich aber in der Zielkurve schließen. In der letzten Runde habe ich es dann mit dem zuvor Gelernten innen versucht, und es hat funktioniert.

Hatten Sie noch mehr Reifen übrig als er?

Ja, vielleicht. Ich konnte hinter ihm die Reifen mehr schonen, das ist mir zum Schluss sehr entgegengekommen.

Sie haben einmal das Signal Mapping 3 bekommen. Was hat das bedeutet?

Das war, um die Leistung zu reduzieren, um den Reifen zu schonen. Und das hat dann scheinbar auch funktioniert.

„Unsere Stärke ist unsere Konstanz. Deshalb werde ich bei allen restlichen Rennen bis Saisonende versuchen, auf das Podest zu fahren. Wenn dies auch nicht einfach wird.“

Alex Rins

Sie haben einmal nach hinten geschaut. War das, um zu sehen, wo die anderen sind?

Ich habe nach hinten geschaut, weil ich sehen wollte, wo Maverick Viñales ist. An der Stelle, wo ich nach hinten gesehen habe, war ich im Vergleich zu Márquez sehr bequem unterwegs. Als ich dann wieder nach vorn geschaut habe, war ich aber etwas zu eng und mit zu viel Schräglage unterwegs. Als ich da ans Gas gegangen bin, hat der Hinterreifen gleich begonnen, durchzudrehen. Das war dann schon etwas beängstigend.

Inwiefern war der Sieg in Silverstone anders als der in Austin?

Beide waren schwierige und unerwartete Siege. Ganz ehrlich hatte ich weder in Amerika noch in England mit einem Sieg gerechnet. In Silverstone sah es so aus, als hätten Márquez und Quartararo mehr Potenzial als wir, in Austin waren es Márquez und

Rossi. Ich bin in beiden Rennen hinter dem Führenden hergefahren, habe mich dann ab Rennmitte wohl auf dem Motorrad gefühlt und meine Chance ergriffen. In Silverstone gab es die nur in der letzten Kurve.

Wie wichtig war es für Sie, Márquez nun in einem direkten Kampf geschlagen zu haben?

Das war sicherlich wichtig für mich, aber ich denke noch mehr für Suzuki. Sie haben sehr hart gearbeitet, und ich war seit Texas bei vielen Rennen nah dran. Nun in Silverstone gewonnen zu haben, ist unglaublich, es bedeutet, dass unser Motorrad konkurrenzfähig ist. Wir müssen aber weiterarbeiten, das Bike weiterentwickeln und verbessern, um immer auf dem höchstmöglichen Stand zu sein.

Wie viel hilft Sylvain Guintoli bei der Entwicklung?

Sehr viel. Wir können ihm wirklich dankbar sein, und er gibt auch mir sehr gute Infos. Zum Beispiel konnte ich in Brunn die neue Verkleidung fahren, die sich sehr bewährt hat. Eigentlich wollten wir sie erst beim Test nach dem Rennen ausprobieren, aber ich hatte sie bei ihm gesehen und ihn gefragt, welches Gefühl es mit den größeren Flügeln gibt. Er sagte mir, dass sie beim Test in Motegi besser funktioniert hat als die alte Verkleidung, so haben wir sie pro-

biert und es war wirklich so. Ich kann sehr viel von seiner Erfahrung lernen.

Sind Sie stolz darauf, mit Kevin Schwantz verglichen zu werden, in der spektakulären Art, Rennen zu gewinnen?

Ja, darauf bin ich wirklich stolz. Wenn man sich ansieht, dass Suzuki erst 2016 wieder in die Reihe der Sieger zurückgekehrt ist. Honda, Yamaha und Ducati haben eine viel längere Geschichte in der MotoGP. Wir wissen, dass alle hart arbeiten. Da kann man wirklich sagen, dass Suzuki einen guten Job macht, seit Maverick den ersten Sieg errungen hat.

Silverstone liegt der Suzuki scheinbar gut, welche Strecken kommen jetzt noch, wo sie so stark sein könnte?

Ich denke, mittlerweile haben wir eine sehr gute Basis, ein sehr konkurrenzfähiges Motorrad. So muss das Ziel für uns sein, immer vorn mit dabei zu sein. Außer den beiden Nullern war ich zuletzt immer in der Lage, um das Podium mitzufahren. Ich war oft Dritter oder Vierter, so denke ich, dass unser Schlüssel unsere Konstanz ist. So werde ich auch versuchen, von jetzt bis Ende der Saison jedes Rennen in den Top 3 zu beenden. Wir werden sehen, wie es dann wirklich kommt. Wir wissen, dass es gegen all die Jungs schwierig ist, aber wir werden es versuchen. ■



Rins (#42) schaut zu Márquez herüber: So knapp war der Zieleinlauf in Silverstone

Wunden und Bestzeiten

Während Fabio Quartararo nach seinem Sturz in Silverstone beim MotoGP-Test in Misano mit Bestzeiten an beiden Tagen zurückkehrte, leckten sich andere noch ihre Wunden. Es wurde auch bereits einiges für 2020 getestet.

Von: Imre Paulovits

Es war eigentlich nur ein privater Test. Dass das gesamte MotoGP-Feld kam, verdeutlicht den Bedarf nach Entwicklungszeit in der aktuellen MotoGP. Nicht nur die Teams nutzten die zwei heißen und sonnigen Tage in Misano, auch Michelin brachte Versuchsreifen, mit denen sie die nächstjährige Entwicklung vorantreiben.

Auch wenn es nach zwei idealen Testtagen aussah, war die Strecke in einem Zustand, der viel Stirnrunzeln hervorrief: Es fehlte einfach an Grip. „Es ist viel weniger Grip da als beim Rennen im letzten Jahr, da muss man das Motorrad ganz anders abstimmen und auch anders fahren“, verriet Andrea Dovizioso. Der Italiener sah nach seinem Silverstone-Sturz noch immer etwas mitgenommen aus, zog schließlich aber ein komplettes Testprogramm durch. „Ganz glücklich bin ich mit dem Ergebnis nicht“, gestand der Vizeweltmeister. „Letztes Jahr haben wir das Wochenende dominiert, jetzt sehen die Kräfteverhältnisse ganz anders aus. Deshalb war es auch wichtig, hier zu fahren, um das Wochenende nicht mit einem Rückstand zu beginnen.“

Während Dovizioso fahren konnte, war bei Miguel Oliveira schon nach zwei Runden Schluss, weil er starke Schmerzen hatte. Als er in Silverstone von Johann Zarco abgeräumt wurde, erlitt er neben einer heftigen Prellung am Becken auch eine Bänderdehnung an der rechten Schulter.

Jorge Lorenzo packte am Nachmittag des ersten Tages ebenfalls ein, er klagte über star-

ke Rückenschmerzen. „Nach dem Rennen in Silverstone hat sich meine Rückenverletzung wieder entzündet“, verriet Lorenzo. „So haben wir entschieden, dass ich mich lieber für das Rennen in zwei Wochen auskurriere.“

Dagegen trumpfte Fabio Quartararo wie Phönix aus der Asche auf. Am ersten Tag musste er erst zum Rennarzt, dieser erklärte ihn für fahrbereit, und der 20-jährige Franzose beendete den ersten Tag mit der Bestzeit vor seinem Teamkollegen Franco Morbidelli. Dann legte er am zweiten Tag noch mal nach und fuhr trotz der schlechten Gripverhältnisse mit 1.31,639 eine Zeit, die nur eine Hundertstelsekunde langsamer war als die Pole-Position von Jorge Lorenzo im Vorjahr. „Wir haben viel an der Abstimmung vorne gearbeitet, denn man muss hier viel in Schräglage bremsen“, verriet der Petronas-Yamaha-Pilot. „Wir haben gute Lösungen gefunden, ich bin für das Rennen zuversichtlich.“

Neues für 2020

Valentino Rossi war ebenfalls schnell unterwegs, bis kurz vor dem Fallen der Flagge am zweiten Tag war er Drittschnellster. Erst in seiner letzten Runde verwies ihn Danilo Petrucci auf den vierten Platz. Der 40-jährige Yamaha-Werksfahrer probierte auch wieder den schwarzen Prototypen für 2020, mit dem er in Brnün erstmals ausgerückt war. Dazu gab es eine Carbon-Hinterachschiene – ein Novum bei Yamaha – sowie einen Zweirohr-Auspuff von Akrapovic, ähnlich dem, den Suzuki bei seinem Reihenvier verwendet.

Marc Márquez hatte gar vier Motorräder in seiner Garage stehen. Eines war der Test-Prototyp, den auch Stefan Bradl fuhr. Es gab aber auch ein ganz schwarzes Motorrad mit einer anderen Sitzeinheit, einer neuen Kohlefaser-Schwinge und einer neuen Variante des kohlefaserverstärkten Rahmens. Michele Pirro, der in Misano mit Wildcard antreten wird, fuhr ein Motorrad mit neuem Rahmen und neuem Aerodynamik-Paket. ■



Fabio Quartararo: Silverstone-Sturz mit Bestzeit an beiden Tagen vergessen



Danilo Petrucci: Persönliche Bestzeit in letzter Runde, gut gearbeitet



Valentino Rossi: Schnell, dazu 2020er Motorrad und neue Teile getestet

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Misano (I), 29./30.08.2019, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.31,639	170
2.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.32,115	156
3.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.32,253	141
4.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.32,389	135
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.32,405	106
6.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.32,576	191
7.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.32,607	131
8.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.32,740	143
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.32,900	123
10.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.32,905	168
11.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.33,002	121
12.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.33,081	128
13.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.33,120	144
14.	Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.33,253	114
15.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP19	1.33,254	143
16.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.33,413	96
17.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.33,499	118
18.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.33,523	124
19.	Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.33,690	63
20.	Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	1.33,955	105
21.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.34,089	128
22.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.34,136	97
23.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.34,696	51
24.	Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	1.35,722	31
25.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.39,792	2

MotoGP

Mir wieder fit und schnell

Der beim Brunn-Test schwer gestürzte Suzuki-Werksfahrer Joan Mir stieg beim Misano-Test wieder aufs Motorrad und beeindruckte mit seinem Speed.

Von: **Imre Paulovits**

Die letzten vier Wochen waren für Joan Mir kein Zuckerschlecken. Die Lungenprellung nach seinem harten Einschlag, als er wegen eines Bremsversagens am Ende der Zielgeraden von Brunn abgebremst in die Airfence geprallt war, war nicht nur schmerzhaft. Sie nahm ihm auch jede Möglichkeit seines gewohnten, täglichen Trainings. Umso erstaunlicher war es, wie gut der 125er-Weltmeister von 2017 die beiden Testtage in Misano hinter sich brachte. „Wieder bei einem Test und nicht an einem Rennwochenende das erste Mal auf die MotoGP-Suzuki zu steigen, war eine wirklich willkommene Möglichkeit“,

resümierte der 22-jährige Spanier. „Ich muss im Nachhinein zugeben, dass es besser war, nicht in Silverstone anzutreten, obwohl ich daheim auf der Couch natürlich irgendwie frustriert war, die anderen fahren zu sehen.“

Rins fühlte sich gleich wohl auf dem Motorrad, und seine Crew gab ihm am zweiten Tag auch einige neue Teile zum Probieren. „Ich hatte in der Woche zuvor erstmals wieder angefan-

gen zu trainieren. Auch wenn ich alles andere als hundert Prozent fit bin, habe ich mich auf dem Motorrad wohlfühlt. Am zweiten Tag wurde das Gefühl noch besser, und ich konnte so gut wie ohne Einschränkungen den Test durchziehen. Jetzt habe ich noch zwei Wochen Zeit, mich auf den Grand Prix in Misano körperlich vorzubereiten“, sagte ein etwas erschöpfter Mir nach seiner elftschnellsten Testzeit. ■



Joan Mir: Bei seiner Rückkehr gar schneller als Teamkollege Álex Rins

MotoGP

Dani Pedrosa erstaunlich

Bei dem Test in Misano waren nicht die beiden Werksfahrer mit der KTM RC16 die Schnellsten, sondern Testpilot Dani Pedrosa.

Von: **Imre Paulovits**

Welch ein Kaliber Dani Pedrosa während seiner aktiven Zeit war, wussten die, die gegen ihn fuhren, am besten. Wenn es der kleingewachsene Spanier auch nie zum MotoGP-WM-Titel brachte, war er jahrelang ein Kandidat dafür. Zwar hatte er viele schwere Verletzungen, aber an Tagen, wo alles passte, konnte er für alle unerreichbar sein. All dies zollte seinen Tribut, und ein sich auflösendes, weil über die Jahre mehrfach gebrochenes Schlüsselbein zwang ihn zu einer umständ-

lichen Operation – gerade erst, nachdem er seine Testarbeit bei KTM hatte aufnehmen können.

Doch nun scheint Pedrosa ganz der Alte zu sein. Beim Test in Misano übernahm er am ersten Nachmittag die Testarbeit von Johann Zarco, legte in anderthalb Tagen 96 Runden zurück, testete

einige neue Sachen und war schließlich auch schneller als Pol Espargaró, der an den Rennwochenenden Erstaunliches aus dem KTM-MotoGP-Bike herausholt, in Misano aber stürzte.

KTM-Rennleiter Pit Beirer hält nicht umsonst große Stücke auf den kleinen Spanier. ■



Dani Pedrosa: In Misano wie verschmolzen mit der KTM RC16 und sehr schnell

NACHRICHTEN

MOTO2

Simone Corsi wurde in der Sommerpause beim Tasca-Moto2-Team durch Mattia Pasini ersetzt. Nachdem sich NTS und der Südafrikaner Steven Odendaal einvernehmlich getrennt haben, wird der 32-jährige Corsi nun bei seinem Heim-GP die japanische Moto2 steuern. Bislang gilt die Vereinbarung mit dem Italiener, der bislang 21 Podestplätze einfuhr und in Misano bei den 125ern auf dem Podest stand, nur für dieses eine Rennen.

MOTORRAD-WM

Dorna und FIM haben bereits jetzt einen provisorischen Kalender für die nächstjährige Motorrad-WM herausgegeben. So soll die Saison erstmals aus 20 Grands Prix bestehen, Finnland soll zu den bisherigen Ländern hinzukommen. Dem provisorischen Kalender zufolge rückt der Grand Prix von Thailand von Oktober in den März vor, der Sachsenring auf den 21. Juni vor die Dutch-TT, der Finnland-GP auf dem Kymierring soll am 12. Juli sein Debüt feiern.

PROVISORISCHE MOTORRAD-WM-TERMINE 2020

- 8. März: GP Katar/Losail
- 22. März: GP Thailand/Buriram
- 5. April: GP of the Americas/Austin
- 19. März: GP Argentinien/Ternas de Río Hondo
- 3. Mai: GP Spanien/Jerez
- 17. Mai: GP Frankreich/Le Mans
- 31. Mai: GP Italien/Mugello
- 7. Juni: GP Katalonien/Barcelona
- 21. Juni: GP Deutschland/Sachsenring
- 28. Juni: GP Niederlande/Assen
- 12. Juli: GP Finnland/Kymierring
- 9. August: GP Tschechien/Brünn
- 16. August: GP Österreich/Red Bull Ring
- 30. August: GP Großbritannien/Silverstone
- 13. September: GP San Marino/Misano
- 4. Oktober: GP Aragón/Motorland
- 18. Oktober: GP Japan/Motegi
- 25. Oktober: GP Australien/Phillip Island
- 1. November: GP Malaysia/Sepang
- 15. November: GP Valencia/Valencia



Stefan Dörflinger und die Zündapp: Der Schweizer war nicht nur schnell, er leistete auch viel Entwicklungsarbeit

Weltmeister und Schluss

1984, im ersten Jahr der 80er-Weltmeisterschaft, holte Zündapp die ersten beiden Ränge der Weltmeisterschaft. Doch beim WM-Finale war das Werk bereits Geschichte.

Von: **Imre Paulovits**

Zündapp wollte eigentlich lange Jahre nichts vom Straßenrennsport wissen. Dafür waren die Münchner im Geländesport eine Macht: Sie holten zwischen 1968 und 1982 nicht weniger als 44 Fahrer-Titel in der Enduro-Europameisterschaft und waren dort die erfolgreichste Marke. Doch als 1982 Kreidler pleiteging und die FIM verkündete, dass die kleinste Klasse der Straßen-Weltmeisterschaft ab 1984 von 50 auf 80 ccm erweitert würde, konnte Mike Krauser die Münchner überreden, sich in das von ihm unterstützte 80er-Projekt aus der Feder von Herbert Rittberger einzukaufen.

Rittberger machte Ende der 1970er-Jahre die schnellsten Kreidler-Motoren, und mit all seiner Erfahrung zeichnete er einen neuen Motor, der in ein von Nico Bakker entworfenes Gitterrohr-Fahrwerk verbaut wurde. Die neue 80er sah zunächst aus wie eine vergrößerte 50er-Renn-Kreidler. „Das war aber nur der Anschein. Der Motor hatte zwar auch einen liegenden Zylinder und war dreh-schiebergesteuert, ansonsten war er eine völlige Neukonstruktion und ganz anders als der Kreidler-Rennmotor“, weiß Stefan Dörflinger.

Entwicklung mit EM-Titel

Das Jahr '83 diente der WM-Vorbereitung. Dafür wurde der damals 25-jährige Deutsche Hubert Abold in die bereits bis 80 ccm ausgeschriebene Europameisterschaft geschickt, die er auch gewann. „Aber der Entwicklungsfahrer war ich. Ich bin auch selber den EM-Lauf auf dem Salzburgring mitgefahren“, verrät Dörflinger. „Ich hatte auch meinen Verkleidungs-Bauer, den Hans Walter aus Basel.

„In Mugello hatten wir Angst, dass wegen ausstehender Zahlungen von Zündapp an die italienischen Zulieferer unser Material konfisziert wird.“

Stefan Dörflinger

der bei seiner Firma PoWa bereits in meiner 50er-Zeit die Verkleidungen und Sitzbankhocker gemacht hatte, eingebracht. Er war ein großer Vorreiter der heutigen Rennverkleidungen und hat damals schon Flügel gemacht, wie sie heute in der MotoGP aktuell sind. Wir hatten ganz spektakuläre und völlig andere Verkleidungen als alle anderen. Aber wie sich bei einem Windkanal-Test bei Mercedes zeigte, waren wir mit unserem schmalen Kühler um Welten besser, als die Aerodynamiker ausgetüfelt hatten. Mit

ihm (Hans Walter, d. Red.) haben wir dann auch die Zündapp-Verkleidung gemacht.“

Die Motoren wurden komplett bei Herbert Rittberger gebaut und vorbereitet. „Der hatte eine sehr gut eingerichtete Werkstatt und war ganz nah an Mahle, Höckle und den ganzen Zulieferern im Stuttgarter Raum. Die Fahrwerke wurden in meiner Werkstatt gewartet, der Rittberger hat die Motoren zu den Rennen gebracht und eingebaut. Zündapp hatte eigentlich nur das Finanzielle beigetragen. Dazu kam Rennleiter Erich Messner zu den Rennen und war dort sozusagen der Feuerwehrmann“, berichtet Dörflinger.

Der Nico-Bakker-Rahmen sah zwar ähnlich aus wie der, mit dem Dörflinger 1982 und '83 50er-Weltmeister wurde, trotzdem mochte ihn der Schweizer nicht. „Das Fahrverhalten war anders, als was ich gewohnt war. Deshalb fragte ich Louis Christen, ob er einen Monocoque-Rahmen, wie er ihn für die Gespanne verwendete, auch für unseren 80er-Motor bauen könnte. Damit war



FIM/NAURICE BOLA

Stefan Dörflinger 1984: Erfahren und schnell



MOTHEES

Hubert Abold: Der Europameister von 1983 holte 1984 die Doppel-Weltmeisterschaft für Zündapp



MOTHEES

Pier Paolo Bianchi: Der dreifache 125er-Weltmeister gewann die ersten beiden 80er-WM-Läufe

WM-ENDSTAND 1984

80 ccm

1.	Stefan Dörflinger (CH)	Zündapp	82 Pt.
2.	Hubert Abold (D)	Zündapp	75
3.	Pier Paolo Bianchi (I)	Casal	68
4.	Jorge Martínez (E)	Derbi	62
5.	Gerhard Weibel (D)	Real	61
6.	Hans Spaan (NL)	Casal	47
7.	Willem Heykoop (NL)	Casal	29
8.	Hans Müller (CH)	Sachs	18
9.	George Looijesteyn (NL)	Casal	16
10.	Theo Timmer (NL)	Casal	13

ich dann sofort glücklich mit dem Motorrad.“

Turbulente Saison

Die Saison 1984 begann trotzdem nicht ohne Schwierigkeiten. „Ich war im Training beim WM-Auftakt in Misano Schnellster, dann hat aber der Tank einen Riss bekommen und das Benzin ist ausgelaufen“, erinnert sich Dörflinger. „Der Messner ist dann über Nacht mit dem Rahmen im Auto von Misano in die Schweiz gefahren, der Louis Christen hat es repariert. Dann ist mir im Rennen ein Kolbenring gebrochen, ich wurde aber noch Zweiter.“

In Jarama führte Dörflinger erneut, blieb aber in der letzten Runde stehen: „Da ist wieder der Tank gerissen und das Benzin ausgelaufen. Ich habe das Motorrad den Berg hochgeschoben und wurde noch Siebter. Danach haben wir in das Aluminium-Chassis wie bei der Formel 1 eine Gummiblase eingelegt.“ Dörflinger gewann die nächsten drei Rennen auf dem Salzburgring, dem Nürburgring und in Rijeka, hatte jedoch einen

Ausfall in Assen. Nach seinem Sieg in Spa konnten beim Finale in Mugello noch drei Fahrer Weltmeister werden: Er selbst, sein Teamkollege Hubert Abold und Pier Paolo Bianchi, der die beiden ersten Rennen gewonnen hatte.

Aber während der Sommerpause hatte Zündapp Konkurs angemeldet. „Sie hatten noch ausstehende Zahlungen an italienische Zulieferer, und wir hatten Angst, dass uns das Material konfisziert wird“, erinnert sich Dörflinger. „Wir hatten uns überlegt, die Motorräder umzubenennen und die Zündapp-Kleber wegzunehmen, aber wir haben sie drangelassen und es ging in Ordnung.“

Dörflinger reichte der fünfte Platz zum Titelgewinn, Abold wurde als Dritter Vizeweltmeister. Mike Krauser übernahm dann das Projekt, und unter seinem Namen konnte Dörflinger 1985 seinen Titel noch einmal verteidigen. Der Renner mit dem LCR-Rahmen ging auch in Produktion, und auch mit dem Production-Racer konnte Herri Torrontegui 1989 zwei WM-Siege einfahren. ■

DREI FRAGEN AN STEFAN DÖRFLINGER



WORIN BESTAND IHRE FAHRERISCHE STÄRKE BEI DEN 50ERN UND DEN 80ERN?

Ich war nicht unbedingt der Leichteste und nicht der absolute Spätbremser, aber ich hatte von allen die höchste Kurvengeschwindigkeit und dadurch am Kurvenausgang der größten Schwung. Ich hatte in meiner Karriere 38 Pole-Positions, denn wenn ich alleine gefahren bin, konnte ich meinen Strich fahren. In dem Getümmel konnte ich das dann oft nicht, und die Spätbremser haben mir oft den Schwung genommen und die Kurve versaut. Die 50er und 80er hatten ein sehr schmales Limit, aber ich hatte ein gutes Gefühl in der Kurvenmitte und im Kurvenausgang, das war meine Stärke.

HATTE KRAUSER 1985 NOCH EINEN TECHNISCHEN VORSPRUNG?

Die Motoren wurden natürlich immer weiterentwickelt und es kam immer mehr Leistung dazu, aber ich glaube, die Derbi war da bereits ziemlich ebenbürtig.

WIE HAT DERBI DANN DIE MACHT ÜBERNOMMEN?

Die hatten einen Riesen-Aufwand betrieben. Ich hatte für 1986 auch selbst eine Offerterte von Derbi, weil sie vier Jahre lang dem Titel nachgerannt sind, und ich es ihnen immer versaut habe. So haben sie mich im Winter 1985 wegen eines Vertrages angefragt. Es war finanziell sehr verlockend, aber ich habe dann doch abgesagt. Ich kann meine Leute nicht hängen lassen. Und so bin ich weiter bei Krauser geblieben und habe mein eigenes Team behalten.

Wie ein Sechser im Lotto

Vor 55 Jahren debütierte in Monza die Sechszylinder-250er von Honda. Mit ihrem unvergleichlichen Sound und ihren späteren Erfolgen hat sie den Motorsport reicher gemacht und wurde zur Legende.

Von: Imre Paulovits

Wer ihr Heulen je gehört hat, wird sie nie vergessen. Die Honda Six wurde legendär und sorgte dafür, dass der aufstrebende japanische Hersteller weltweit für seine technische Kompetenz große Anerkennung erhielt und schließlich auch bei den Serienmaschinen die Führungsrolle übernahm.

Kampf dem Zweitakter

Doch zunächst war es der Zwang, der zum Bau des aufwendigsten Rennmotors führte, den es bis

dahin im Motorsport gegeben hatte. Honda war zwar das erste japanische Werk, das einen WM-Sieg und einen WM-Titel gewinnen konnte, doch Suzuki und Yamaha waren sehr rasch in die WM nachgekommen. Im Gegensatz zu Honda setzten sie auf Zweitakt-Technik, und nach der spektakulären Flucht von MZ-Werksfahrer Ernst Degner, der die Geheimnisse des Genies Walter Kaaden mitbrachte und so die Lernphase der Japaner erheblich verkürzte, begann Honda gegen die landeseigene Konkurrenz ins Hintertreffen zu geraten. Suzuki setzte ihnen bei den 50ern und den 125ern zu, was aber noch schmerzhafter war, kam 1964 in Person von Phil Read auf dem Yamaha-Zweitakt-Twin RD56. Er entriß Jim Redman den 250er-WM-Titel, und auf schnellen Strecken wurde er mit bis zu 15 km/h mehr Topspeed gemessen als der Honda RC146-Vierzylinder-Viertakter. Während seine Belegschaft dafür plädierte, ebenfalls auf den Zweitakter zu setzen, blieb Honda stur beim Viertakter, weil er ihn im Serienbau für viel geeigneter hielt.

„Es muss einen Weg geben, auch mit einem Viertakter zu siegen, und wir müssen ihn finden“, lautete seine Anweisung an seine

Renn- und Versuchsabteilung, die zu dieser Zeit bereits auf 400 Mann angewachsen war, weil sie neben Motorrädern auch Autos entwickelte – inklusive des Formel-1-Rennwagens. Unter ihnen war der damals 24-jährige Shochiro Irimajiri, der einst davon geträumt hatte, Mondraketen zu bauen, aber durch die Restriktionen, denen Japan nach dem Zweiten Weltkrieg unterlag, feststellen musste, dass er das nicht durfte. Stattdessen ging er nach Abschluss der Universität zu Honda und brachte dort bei den Rennmotoren das Wissen an, das er über Gasströmungen gelernt hatte. Schließlich konnte er mit seinen Kanalformen eine viel höhere Füllung erreichen, als es bis dahin bei Viertaktmotoren gegeben hatte.

Irimajiri war auch klar, wie er gegen den Vorteil der Zweitakter, bei jeder Umdrehung zu zünden, während beim Viertakter erst eine arbeitslose Umdrehung folgte, bestehen konnte: durch höhere Drehzahlen. Die konnte er durch kleinere Einzelschritte, also durch mehr Zylinder, erreichen. Doch die Drehzahlen, die nun anstanden, hatte zuvor noch nie-

mand erreicht. Und damit war klar, dass man sich in unbekanntes Territorium vorwagte. Einen V6 verwarf Irimajiri wegen der Kühlprobleme der hinteren Zylinderbank, und auf Wasserkühlung wollte er wegen des Gewichts und weil die Konstruktion damit noch komplizierter geworden wäre, nicht gehen. So kam nur ein Reihensechser infrage.

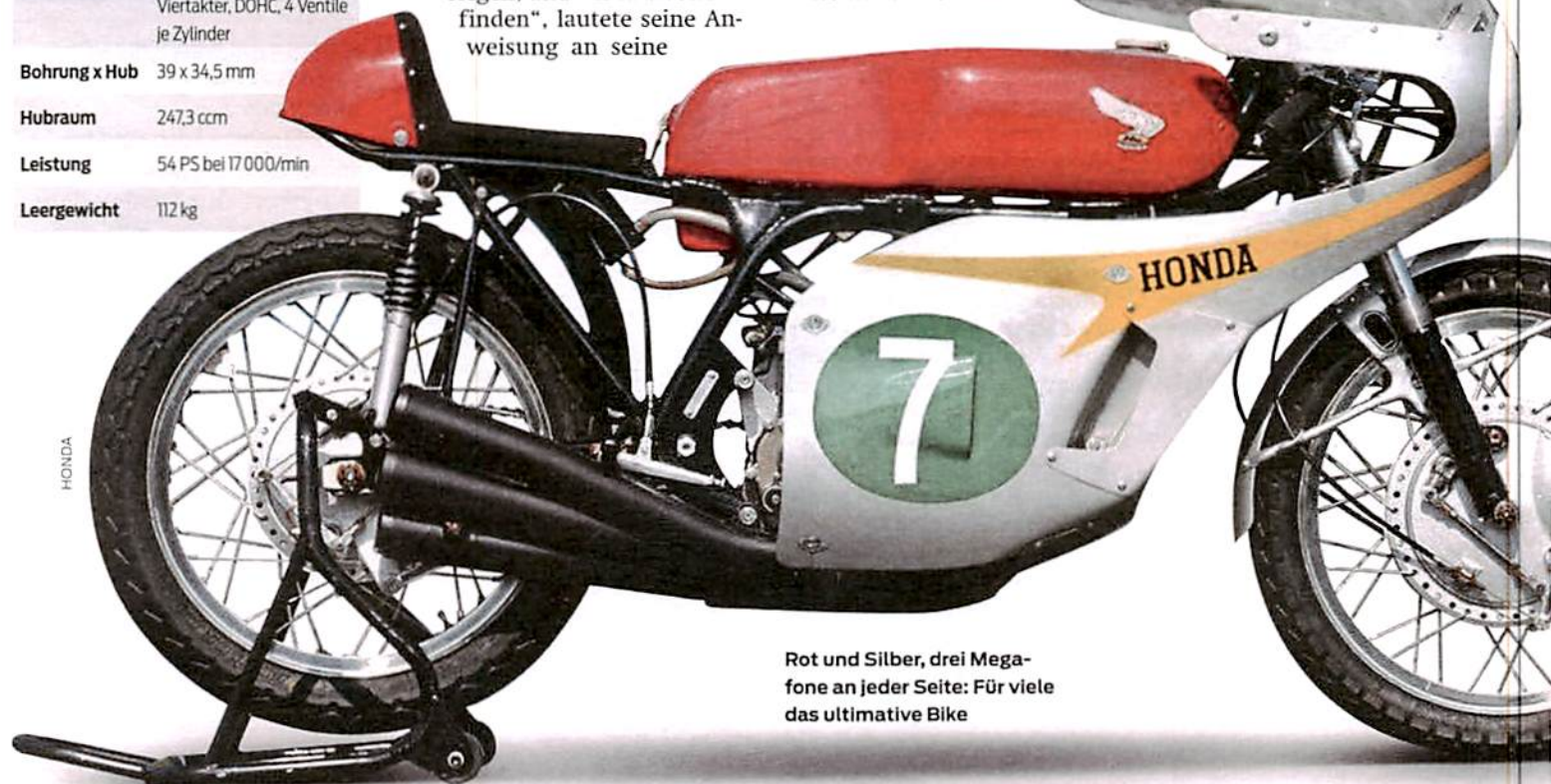
Nie dagewesene Drehzahlen

Um nicht zu breit zu bauen, platzierte er den Antrieb der Zahnradkaskade, die für solche Drehzahlen unabdingbar war, in die Mitte der Kurbelwelle, hinter die Zylinderbank, wo auch die Kraft für den Antriebsstrang abgenommen wurde. Damit die Torsionsmomente der langen Welle, die aus einzelnen Stücken zusammengepresst wurde, damit einteilige Pleuel benutzt werden konnten, nicht in sich verdreht oder von ihren Vibrationen zerstört wird, mussten einige Tricks angewandt werden. Irimajiri wollte die Resonanzfrequenz so hoch wie möglich

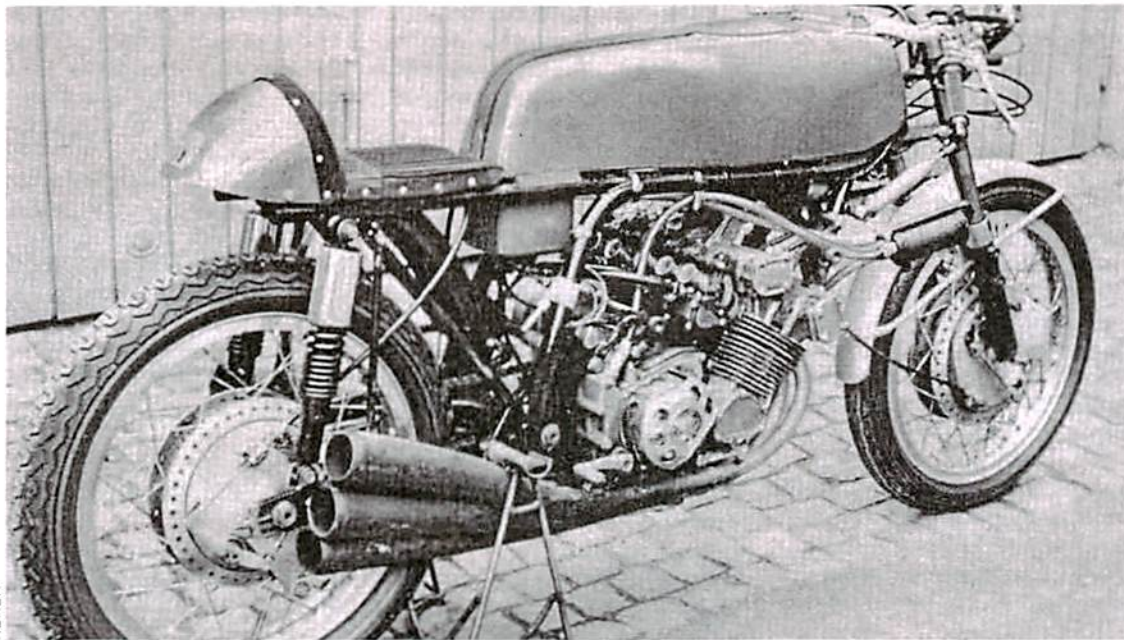
TECHNISCHE DATEN

Honda 3RC164 (1964)

Motor	Luftgekühlter Reihensechszylinder, Viertakter, DOHC, 4 Ventile je Zylinder
Bohrung x Hub	39 x 34,5 mm
Hubraum	247,3 ccm
Leistung	54 PS bei 17 000/min
Leergewicht	112 kg



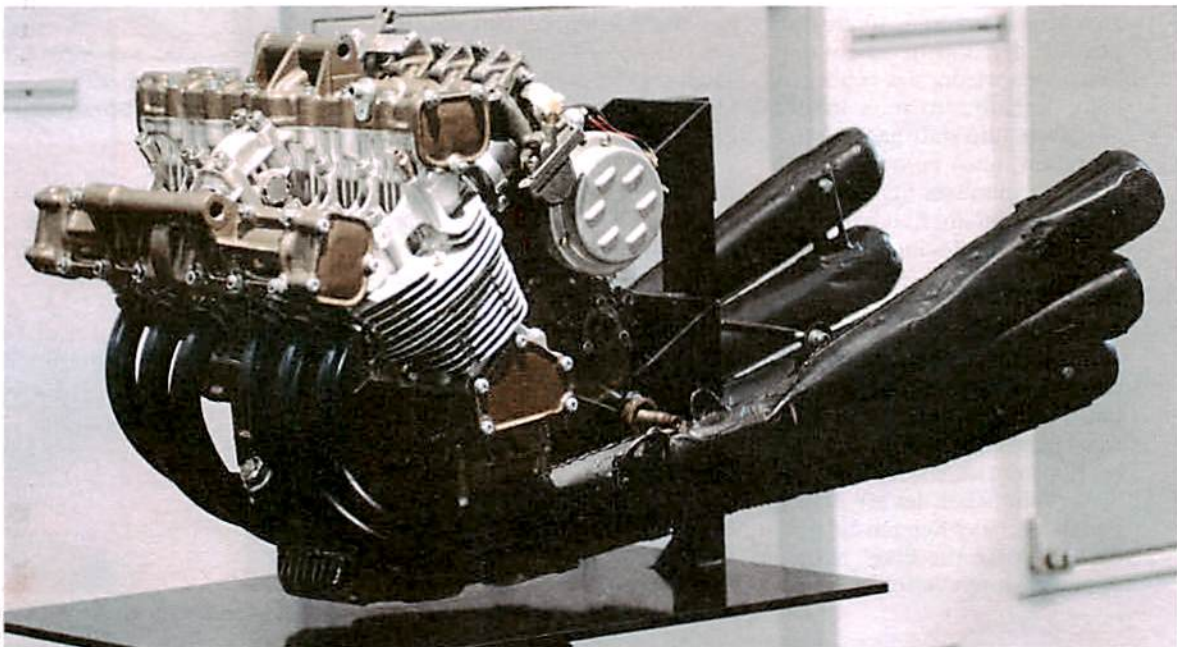
Rot und Silber, drei Megafone an jeder Seite: Für viele das ultimative Bike



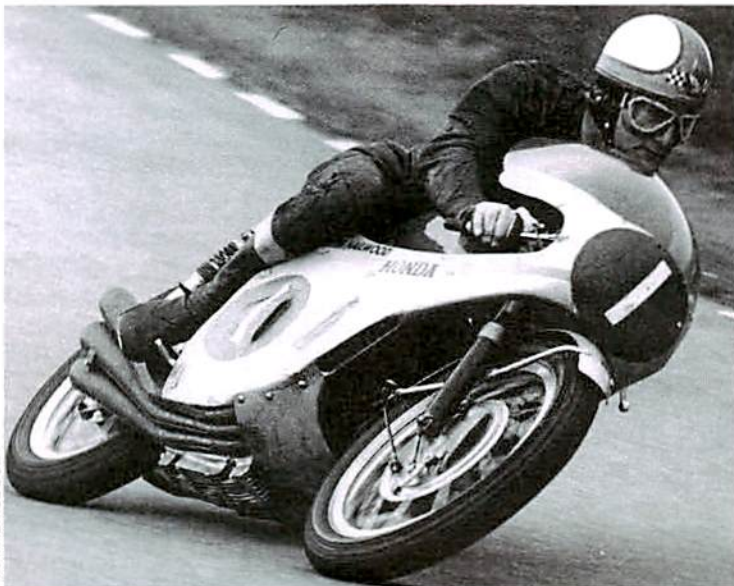
Die Sechszylinder-Honda 3RC164 bei ihrem Debüt 1964 in Monza. Als Jim Redman sie das erste Mal ansah, ertönten noch nie gehörte Klänge

lich legen, am besten in eine Drehzahl, die nicht erreicht wird. So baute er alles so leicht wie möglich. Die Pleuellager waren nur noch kleine Stege, dazu machte er den Pleuellager und die Pleuellager in drei verschiedenen Größen: Für Zylinder drei und vier in der Mitte, wo die meisten Momente anliegen, am größten, und außen an den Zylindern 1 und 6 am dünnsten, um dort auch die Massen geringer halten zu können. Die Pleuellager wurden zweigeteilt, um weniger Torsionsmomenten ausgesetzt zu sein.

Die Bestrebungen, den Motor möglichst schmal zu halten, fruchteten, er baute mit 355 mm nicht breiter als sein vierzylinderiger Vorgänger. Auch die Prüfstandsversuche gaben Grund zum Optimismus. Hatte die Vierzylinder nicht mehr als 48 PS bei 14000/min, schaffte der Sechser sehr schnell 54 PS bei 17000/min. Honda wollte so lange es geht geheim halten, woran sie arbeiteten. Ihr Vierzylinder hieß RC164, davon hatte es eine zweite Evolutionsstufe gegeben, in diese Namensgebung reihte sich die Bezeichnung 3RC164 ein. Eigentlich war sie auch erst für 1965 vorgesehen gewesen, doch unter dem Druck wurde ihr Debüt vorgezogen. Als das Motorrad bei den Gran Premio di Nazioni in Monza das erste Mal ansprang, weckte sie mit ihrem Schrei sofort das Fahrerlager, und die Sensation war perfekt.



Der schmale Sechszylinder-Motor wird heute ausgebaut stolz im Honda-Museum präsentiert



Die perfekte Symbiose: Die Sechszylinder war Mike Hailwoods Lieblingsbiker

Jim Redman ging im Rennen mit ihr auch gleich in Führung und hängte Reads Yamaha ab, doch dann begann der Motor zu überhitzen und er musste zurückstecken, um schließlich hinter Read und knapp hinter der zweiten Yamaha von Mike Duff Dritter zu werden. Doch damit war Read vorzeitig Weltmeister. Anderthalb Monate später holte Redman den ersten Sieg der Honda Six in Suzuka.

Kein Durchmarsch

Für 1965 wurde die Sechszylinder weiterentwickelt, sie bekam statt des Sieben- ein Achtganggetriebe, die Leistung stieg auf 56 PS. Doch es ging nicht reibungslos weiter. Wegen der Formel-1-Entwicklung wurde auf den WM-Auftakt in

Daytona verzichtet, auf dem Nürburgring einen Monat später stürzte Redman im 350er-Rennen im Kampf mit Giacomo Agostinis neuer Dreizylinder-MV Agusta und brach sich das Schlüsselbein, sodass er auf den GP von Spanien verzichten musste. In Rouen war er wieder am Start und führte vor Read, doch dann warf ihn ein Getriebeproblem aus dem Rennen. Auf der Isle of Man rührte die RC165 dann zu ihrem ersten glamourösen Saisonsieg, und Redman hängte Mike Duff um drei Minuten und 40 Sekunden ab. In Assen revanchierte sich Read, der auf der Isle of Man ausgefallen war, und war 30 Sekunden vor Redman im Ziel, doch dieser schlug ihn in Spa knapp. Am Sachsenring brillierte Redman dann vollends und brummte Read fast zwei Minuten auf. Dafür waren die Yamaha in Brunn wieder nicht zu schlagen. In Ulster stürzte Redman bei den 350ern erneut und brach sich wieder das Schlüsselbein, deshalb musste er Imatra auslassen, und statt nach Monza zu reisen, blieb er wegen eines Missverständnisses mit den Japanern daheim in Rhodesien. So verteidigte Read seinen Titel.

Der Überflieger

Beim Finale in Suzuka gab es dann einen Vorgeschmack davon, was folgen würde. Jim Redman hatte seinen Freund Mike Hailwood überreden können, für 1966 bei Honda zu unterschreiben, und dieser fuhr neben der MV Agusta bereits im 250er-Rennen die Honda Six. „Mike the Bike“ hängte seinen nächsten Verfolger, seinen

Honda-Teamkollegen und Suzuka-Kenner Isamu Kasuya um mehr als anderthalb Minuten ab, Yamahas Bill Ivy folgte weitere 15 Sekunden später.

Die Sechszylinder-RC166 für 1966 war mit 41 x 31 mm kurzhubiger, auf 60 PS bei 18000/min erstarkt und hatte wieder ein Siebenganggetriebe. Sie war aber alles andere als leicht zu fahren. Durch Irimajiris Bestreben, die Kurbelwelle leicht zu machen, entwickelte sie harsche Lastwechselreaktionen und ein extremes Stempeln beim Zurückschalten, doch damit konnte Hailwood umgehen. „Wie mir die Honda 500 Four auf den Leib geschnitten war, so war es die 250 Six für Mike“, sagt Redman heute. „Es war unglaublich, wie er mit ihr spielen konnte.“

Und so erlebten die Zuschauer 1966 eine Galavorstellung, die zur Legende wurde. Nur die sieben besten Resultate zählten zur Titelvergabe, Hailwood gewann aber die ersten acht Rennen in Folge und fügte nach seinem Ausfall in Ulster noch zwei auf der Isle of Man und in Monza hinzu. Obwohl Yamaha Read mittlerweile mit einem wassergekühlten V4 ausgestattet hatte, hatte er keine Chance.

Hailwood liebte dieses Motorrad so sehr, dass für 1967 die gerade erst ein Jahr alte Vierzylinder-RC173 in Rente geschickt wurde, und die RC174 eine durch Vergrößerung des Hubs von 31 auf 37,5 mm eine auf 297 ccm gebrachte RC166 war. Sie leistete 67 PS bei 17000 min, ihre kleine Schwester war auf 62 PS erstarkt.

Hailwood brillierte bei den 350ern und gewann den Titel mit sechs Siegen vor Agostini, der mit der 350er-Dreizylinder nur einmal in Ulster siegen konnte. Bei den 250ern hatte er es schwerer, konnte seinen Titel gegen Read aber mit Punktgleichheit bei einem Sieg mehr verteidigen.

Doch wenn in Kanada auch bereits eine weiterentwickelte

250er-Sechszylinder mit mehr Leistung, noch kürzerem Hub und engerem Ventilwinkel bereitstand: Ende der Saison zog sich Honda aus der WM zurück. Die Symphonie der Honda Six jedoch blieb unvergessen, und Shoichiro Irimajiri durfte sie später auch in der Serie umsetzen: mit der Honda CBX von 1978, die selbst zur Legende wurde. ■

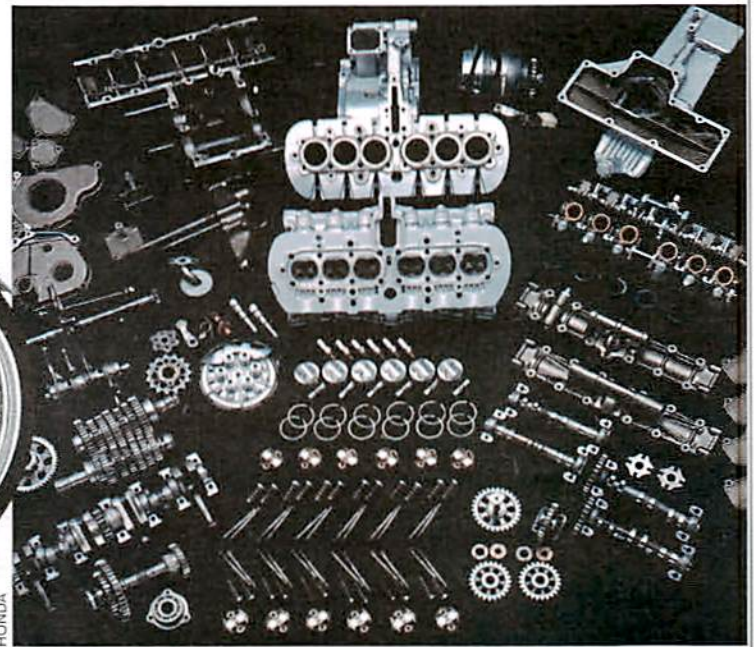
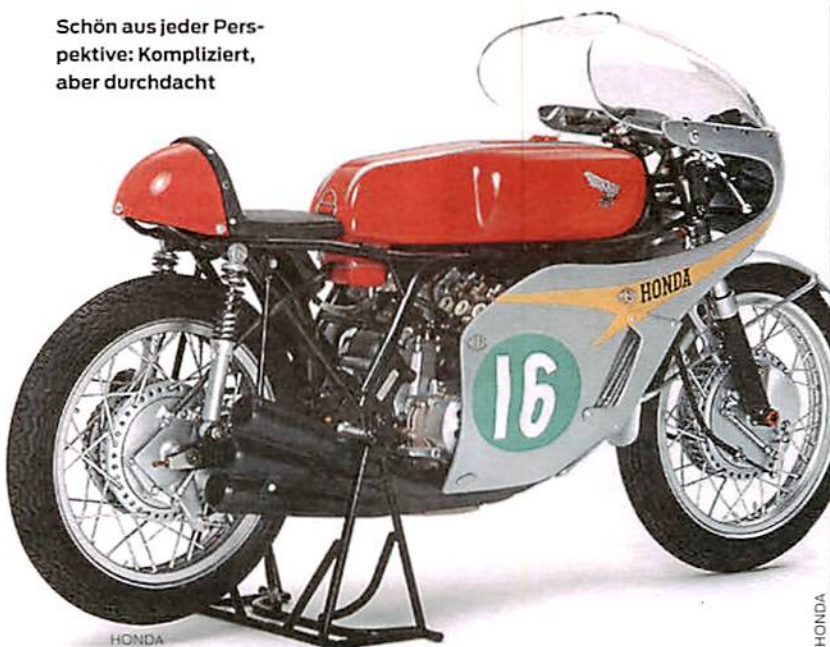


Die erfolgreiche große Schwester: Hailwood 1967 mit der RC174



Wie Modellbau: Kolben und Pleuel passen in eine Hand

Schön aus jeder Perspektive: Kompliziert, aber durchdacht



Puzzle mit vielen Teilen: Der Sechszylinder ist eine sehr komplexe Konstruktion

Superbike-WM

Scott Redding ersetzt Bautista

Ein Gerücht der Sommerpause der Superbike-WM hat sich bestätigt: 2020 wird statt Álvaro Bautista Scott Redding neben Chaz Davies die Werks-Ducati pilotieren.

Dass nicht mehr alles in bester Ordnung zwischen Álvaro Bautista, der die ersten elf Rennen der Saison in ununterbrochener Reihenfolge gewann, aber seinen scheinbar uneinholbaren Vorsprung durch Stürze in einen fast unaufholbaren Rückstand verwandelt hat, und dem Ducati-Werksteam war, war schon länger zu erkennen. Dazu hat Honda seit einiger Zeit Interesse an dem 125er-Weltmeister von 2006 bekundet. Der weltgrößte Hersteller will nach seinem gescheiterten Werkseinsatz in diesem Jahr einen Neuanfang machen, und von den Japanern war immer wieder zu hören, dass sie dabei gern auf die Dienste des 34-jährigen Spaniers zurückgreifen würden.



Scott Redding: 2020 an der Seite von Chaz Davies in der Superbike-WM

Gleichzeitig wurde immer wieder Scott Redding als der potenzielle Bautista-Nachfolger bei Ducati gehandelt. Zumindest dieses Gerücht hat sich nun bewahrheitet. Letzte Woche unterschrieb der 26-jährige Brite einen Vertrag für 2020 beim Aruba-Ducati-Werksteam. Nach seinem etwas unglücklichen Ausscheiden aus der MotoGP hatte der Paradiesvogel aus Quedgeley in der Grafschaft Gloucestershire schnell Fuß in seiner neuen Umgebung gefasst und bislang auf den für ihn un-

bekanntesten Strecken schon sechs Siege und fünf Pole-Positions herausgefahren. Wenn er bei der letzten Runde auch von seinem Teamkollegen Josh Brookes an der Spitze der Meisterschaftstabelle abgelöst wurde, so hat er doch beste Titelchancen und mit der BSB-Variante der Panigale V4R, die keine Traktionskontrolle einsetzen darf, erstaunliche Fahrzeugbeherrschung gezeigt. Damit hofft Ducati, im nächsten Jahr Jagd auf den WM-Titel machen zu können. ■ IP

Superbike-WM

Lange Sommerpause vorbei

Sieben Wochen konnten die Superbike-WM-Piloten über den Sommer Kraft für die letzten vier WM-Runden sammeln. Doch am nächsten Wochenende fahren sie in Portimão wieder.

Für die einen ist es eine gute Erholung, für die anderen ein zu langes Warten. Die Ingenieure konnten die Zeit seit dem letzten Lauf in Laguna Seca nutzen, um ihre angehäuften Probleme zu lösen. Beim Test in Portimão konnten sie auch gleich gegenprüfen, ob sie richtig gearbeitet hatten, doch für die Fahrer und die Zuschauer war es ein endlos langer Sommer.

Nun wird gerade auf einem der anspruchsvollsten Kurse auf dem Kalender wieder durchgestartet, und es muss sich zeigen, ob sich etwas an den Kräfteverhältnissen geändert hat. Weltmeister Jonathan Rea war auf der

Berg-und-Talbahn in der portugiesischen Algarve in den letzten Jahren immer stark; als noch Álvaro Bautista die WM anführte, konnte er kaum erwarten, in Portimão gegen den Ducati-Werkspiloten zu fahren. Dieser wiederum laboriert noch immer an seiner Schulterverletzung, die er sich bei seinem Sturz in Laguna Seca zugezogen hat. Er musste gar den letzten Test wegen starker Schmerzen abbrechen.

Markus Reiterberger wird der Lauf ausgesprochen wichtig sein. Im Vorjahr kämpfte er mit Tamburini und Sandi um den Sieg, nun muss er beweisen, dass er auch auf dem Superbike hier gut klarkommt, um einen Vertrag bei einem Team zu bekommen. Auch für Randy Krummenacher geht es an der Algarve um viel: Sein Vorsprung auf Federico Caricasulo in der SSP-WM beträgt nur noch 15 Punkte. ■ IP



Superbike-WM: In Portimão geht es am Wochenende weiter

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Honda-Pilot Leon Camier hat bereits letzte Woche in Silverstone bestätigt, dass er in Portimão noch nicht fahren kann und stattdessen ein Comeback drei Wochen später in Magny-Cours anpeilt. Statt ihm wird dort Takumi Takahashi die zweite Honda des Moriwaki-Althea-Werksteams fahren. Für den Honda-Testpiloten ist die Strecke an der Algarve nicht neu. Bereits 2017 hat er dort Nicky Hayden ersetzt und auf der Ten-Kate-Honda die Plätze 15 und 10 belegt.

SUPERBIKE-WM

In Portimão wird Ex-Superstock-1000-Champ Sylvain Barrier mit einer Wildcard an den Start gehen. Der 30-jährige Franzose war in den letzten zwei Jahren in der BSB unterwegs und wird in Portugal die Ducati Panigale V4R des Brixx-Teams einsetzen. In der Supersport-600-WM wird der spanische Superstock-600-Meister Miquel Pons mit der Kawasaki des Teams H43 Team Nobby antreten. In der Supersport 300 treten mit Pedro Fragoso und Vasco Correia zwei Lokalmatadoren mit Wildcard im Feld der ungestümen Youngster an.

SUPERSPORT-WM

Bei MS Racing wird Rennamazone Maria Herrera für den Rest der Saison durch den 19-jährigen Spanier Dani Valle ersetzt. Valle hatte letztes Jahr das Supersport-300-Finale in Magny-Cours gewonnen.

IDM

Am nächsten Wochenende geht es zur vorletzten Runde der Internationalen Deutschen Meisterschaft ins holländische Assen. Julian Puffe, der zuletzt seine IDM-Führung durch zwei Stürze an den amtierenden Meister Ilya Mikhalchik verloren hat, hofft, auf dem Grand-Prix-Kurs wieder Oberwasser zu bekommen, um beim IDM-Finale drei Wochen später in Hockenheim eine Chance auf den Titel zu haben.



Rennen der Champions:
Jeffrey Herlings verfolgt
Pauls Jonass

ADAC MX Masters Bielstein

Der lachende Dritte

Im Schlamm von Bielstein lieferten sich beim sechsten Lauf zur ADAC-MX-Masters die Gaststars aus der WM Jeffrey Herlings und Pauls Jonass Duelle auf Topniveau. Spitzenreiter Jens Getteman stürzte schwer und ist damit aus dem Titelrennen. Der vierfache Masters-Champion Dennis Ullrich indes übernahm die Führung.

Von: **Frank Quatember**

Das vorletzte Masters-Rennen in Bielstein war ein Wochenende der Extreme. Von schwüler Hitze am Samstag bis Dauerregen und kühlen 15 Grad am Sonntag war alles dabei, doch die Crew um Clubchef Jörg Steinhausen hatte Strecke und Rennen erstklassig im Griff.

Atemberaubendes Duell

Mit Spannung erwartet wurden die Auftritte von Jeffrey Herlings (KTM) und Pauls Jonass (Husqvarna). Und die beiden WM-Stars ließen sich nicht lumpen: Im ersten Masters-Endlauf gewann der Holländer mit der brutalen Power seiner Factory-KTM den klassischen Bielsteiner Bergauf-

start, wurde aber zur Rennhälfte vom bärenstarken Husky-Piloten Jonass kassiert.

Im zweiten Lauf war es „Ulle“, der unter dem Jubel der Fans den Holeshot gewann und immerhin zwei Runden im geliebten Schlamm die Führung halten konnte.

Danach lieferten sich Herlings und Jonass einen atemberaubenden Zweikampf, der erst durch einen kleinen Sturz des letztjährigen MX1-Weltmeisters entschieden wurde. Mit dem Doppelsieg unterstrich Pauls Jonass seine derzeit glänzende Verfassung. Der Letzte hatte sich kurzfristig nach einem Anruf von Husky-Teamchef Antti Pyrhönen für Bielstein gemeldet. „Das war die richtige Entscheidung“, freute sich Jonass auf dem Podium. „Ich konnte mit Jeffrey sehr gut kämpfen und hatte richtig Spaß dabei!“

Trotz der Niederlage war auch „The Bullet“ Herlings mit seinem Ausflug ins Bergische Land zufrieden: „Die Strecke war hart und rutschig, also ideal für ein gutes Training. In Lauf 2 war ich zu Beginn etwas langsam und bin dann auch noch beim Überbunden gestürzt. Aber es war ein guter Tag, und jetzt bin ich bereit für den GP in der Türkei!“

Sahnetag für „Ulle“

Im Meisterschaftskampf um den Masters-Titel kam es zum Drama. Spitzenreiter Jens Getteman, der bereits mit einem Kahnbeinbruch von der Open-DM in Jüterbog verletzt anreiste, stürzte im ersten Lauf schwer und wurde ins Krankenhaus transportiert. Es steht zu befürchten, dass der sympathische Kawasaki-Pilot damit aus dem Titelrennen ist.

Dagegen hatte Masters-Rekord-Sieger Dennis Ullrich einen Sahne-



Lachender Dritter: Dennis Ullrich

tag. Der vierfache Champion aus Kämpfelbach zeigte erstklassiges Racing auf der selektiven Naturstrecke und übernahm als Tagesdritter die Führung in der Serientabelle vor dem Esten Tanel Leok.

Damit kommt es beim Finale am 15. September in Holzgerlingen zu einem echten Thriller im Kampf um den Masters-Titel 2019. ■

ADAC MX MASTERS

Bielstein (D), 1. September
1. Lauf

1. Pauls Jonass (LV), Husqvarna	34.51,700 m
2. Jeffrey Herlings (NL), KTM	+0,573 s
3. Pascal Rauchenecker (A), KTM	+1.32,048 m
4. Tom Koch (D), KTM	+1.35,009 m
5. Valtentin Guilloid (CH), Honda	+1.39,110 m
6. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+1.49,606 m
7. Tim Koch (D), KTM	+1.53,322 m
8. Tanel Leok (EST), Husqvarna	+1.54,014 m
9. Richard Sikyna (SK), KTM	+2.04,275 m
10. Lukas Neurauder (A), KTM	+1 Runde

2. Lauf

1. Pauls Jonass (LV), Husqvarna	34.03,786 m
2. Jeffrey Herlings (NL), KTM	+26,609 s
3. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+49,506 s
4. Lukas Neurauder (A), KTM	+1.01,316 m
5. Tanel Leok (LV), Husqvarna	+1.08,231 m
6. Pascal Rauchenecker (A), KTM	+1.09,928 m
7. Richard Sikyna (SK), KTM	+1.24,179 m
8. Mike Stender (D), KTM	+1.37,556 m
9. Tim Koch (D), KTM	+1.41,134 m
10. Tom Koch (D), KTM	+1.45,665 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 6 von 7 Rennen

1. Dennis Ullrich	212 Punkte
2. Tanel Leok	200
3. Jens Getteman (B)	190
4. Pascal Rauchenecker	155
5. Tim Koch	115
6. Tom Koch	111
7. Jeremy Seewer (CH)	100
8. Jeremy Delince (B)	95
9. Jeffrey Herlings	88
10. Bence Szvoboda (H)	86

Kopf-an-Kopf-Rennen

Maciej Janowski gewann den Deutschland-GP in Teterow, doch sein polnischer Landsmann Bartosz Zmarzlik konnte zu WM-Leader Leon Madsen aufschließen. Jetzt stehen wieder zwei Akteure an der WM-Spitze.

Von: **Andreas Fahldiek**

Insgesamt war dieser siebte Grand Prix ausgeglichen und auch rechnerisch sehr spannend. Aufgrund der Präparierung ließ die Bahn im Vergleich zu den Vorjahren spannendere Läufe zu. Bereits am frühen Samstagmorgen saß Race Director Phil Morris selbst auf dem Traktor und half, die Bahn in optimalen Zustand zu bringen.

Besonders den Polen schien das 314 Meter lange Oval wie maßgeschneidert zu liegen. Maciej Janowski konnte zwar keinen seiner fünf Vorläufe gewinnen, aber seine Auftritte im Halbfinale und im Endlauf waren sehr eindrucksvoll. Das erste Semifinale gewann „Magic“ vor Bartosz Smarzlik. Damit stand fest, dass zumindest ein Pole auf dem Treppchen stehen würde.

Die Polen sorgten für das Ausscheiden von Leon Madsen und Malilla-Gewinner Freddie Lindgren. Der WM-Führende konnte in der Startphase sein Vorderrad nicht optimal unter Kontrolle bringen und verlor somit die entscheidenden Meter. Bereits in den Vorläufen ließ Madsen wertvolle Punkte liegen. Aber der Däne bewies, dass er mit Druck umgehen kann. Er benötigte unbedingt



Finale: Janowski (blau) vor Iversen (weiß), Zagar (rot) und Zmarzlik (gelb)

drei Punkte für einen Einzug ins Halbfinale. Mit dem Laufsieg verwies er den stark agierenden Smarzlik auf Platz 2. Einen vermeintlichen psychologischen Vorteil gegenüber dem Polen konnte er aber im Halbfinale nicht ausnutzen.

Zmarzlik zeigte sich nach seiner recht schwachen Leistung in Malilla eindrucksvoll erholt. Seine Performance in der Bergring-Arena und ein schwacher Tag von Madsen sorgten dafür, dass der Pole die sechs Punkte Rückstand egalieren konnte und nun mit dem Dänen im Gesamtklassement gleichzieht. Die alleinige Führung blieb Zmarzlik jedoch verwehrt. Im Finale hatte er trotz einer unglaublichen Aufholjagd von Platz 4 auf 2 keine Chance gegen Janowski.

Für den Wroclaw-Star war es der dritte Finaleinzug in Folge und der erste GP-Sieg seit 13 Monaten. Janowski liegt, obwohl er verletzungsbedingt auf den Warschau-GP verzichten musste,

nur noch elf Punkte hinter dem WM-Dritten Emil Sayfutdinov.

Die Erwartungen der deutschen Fans waren nicht hoch gesteckt. Sie wussten um den Gesundheitszustand von Wildcard-Fahrer Martin Smolinski. Der Deutsche wirkte nach seinem Sturz in Gorican letzte Woche sichtlich angeschlagen und nahm als Einziger nicht am Qualifying teil. Mit zunehmender Renndauer wurden seine Schmerzen größer und er verzichtete auf seinen letzten Start. Für ihn kam Kai Huckenbeck zum Einsatz, der aber über einen letzten Platz nicht hinauskam. Dennoch fuhr Smolinski trotz Handicap nicht schlecht. Die Starts waren passabel und sein Speed ebenso. Er musste die Linien fahren, die seine Gegner zuließen. Von Teterow aus musste er nach Polen und verpasste damit auch die Langbahn-DM in Berghaupten.

Teterow bleibt auch im kommenden Jahr der GP-Serie erhalten, Termin ist der 30. Mai. ■

SPEEDWAY-WM

Teterow (D), 31. August

1. Maciej Janowski (PL)	16 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik (PL)	16
3. Matej Zagar (SLO)	11,5
4. Niels Kristian Iversen (DK)	13
5. Emil Sayfutdinov (RUS)	10
6. Leon Madsen (DK)	10
7. Fredrik Lindgren (S)	9
8. Patryk Dudek (PL)	8
9. Antonio Lindbäck (S)	8
10. Artem Laguta (RUS)	8
16. Martin Smolinski (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 10 Rennen

1. Bartosz Zmarzlik	85 Punkte
2. Leon Madsen	85
3. Emil Sayfutdinov	78
4. Fredrik Lindgren	72
5. Martin Vaculik	72
6. Patryk Dudek	69
7. Maciej Janowski	67
8. Artem Laguta	58
9. Niels Kristian Iversen	54
10. Matej Zagar	52
24. Martin Smolinski	1



Überraschungssieger: Janowski

NACHRICHTEN

MICHI HÄRTEL DEUTSCHER LANGBAHNMEISTER

Eine durch Verletzungen verkorkste Saison konnte Michael Härtel (21) in Berghaupten mit dem Gewinn seines ersten Deutschen Langbahntitels krönen. Der Dingolfer war vor dem Finallauf mit Lukas Fienhage punktgleich; im Endlauf wurde Härtel vor Fienhage Dritter, der aber wegen Verlassens der Bahn disqualifiziert wurde. Den Vizetitel entschied ein Stechen zwischen vier punktgleichen Fahrern: Max Dilger gewann vor Bernd Diener, Stephan Katt und Fienhage, der erneut von der Bahn abkam.

HEIMSIEG FÜR RUSSLAND IN BALAKOVO

Russland gewann letzten Donnerstag (!) mit Heimvorteil die Speedway-Paar-EM. Victor Kulakov, Grigorij Laguta und Vladimir Borodulin siegten mit 26 Punkten vor Tschechien (Milik, Krcmar, 22) und Lettland (Lebedevs, Mihailovs, 20). Deutschland schickte kein Team und wurde durch das Team „Jugend Europa“ (Platz 7) ersetzt.

LIGA-ENTSCHEIDUNG AM 7. SEPTEMBER

Wittstock hatte sein Speedway-Bundesliga-Rennen gegen Brokstedt wegen „unbefahrbarer Bahn“ eigenmächtig ohne Abstimmung mit dem Schiedsrichter abgesagt. Deshalb gab es letzte Woche eine Anhörung beim DMSB-Sportgericht. Ergebnis: 3000 Euro Strafe für Wittstock, das Rennen muss am kommenden Samstag (07.09.) neu angesetzt werden. Das Sieger-Team darf gegen Landshut im Bundesliga-Finale antreten.

CLOPPENBURG UND GÜSTROW STC-SIEGER

Am Samstag gewann das Speedway Team Cup Rennen in Berghaupten Cloppenburg vor den Gastgebern, Olching und Diedenbergen. Am Sonntag in Güstrow siegte die Heimmannschaft vor Dohren, Wolfslake und Landshut. ■



Der holländische Superstar Jeffrey Herlings meldet sich eindrucksvoll zurück. Sein deutsches Gastspiel auf dem schlammigen Bielsteiner Waldkurs sorgte für Schlagzeilen, auch wenn Herlings am Ende eine Niederlage quittieren musste. Im Gespräch mit MSA zeigte sich der KTM-Werkspilot zufrieden mit seiner Rückkehr in das Rennengeschehen und spricht über seine Zukunft im Motocross.

Von: **Frank Quatember**

Der WM-Lauf in Uddevalla war Ihr letztes Rennen, das Comeback nach dem Comeback. Ein erfolgreiches?

Ja, es war eine gute Entscheidung, in Schweden zu beginnen. Wenn man bedenkt, dass ich erst zwei Wochen auf dem Motorrad gesessen habe, war es ein sehr gutes Training.

Sind Sie im Moment verletzungsfrei?

Nein. Meine Knöchelverletzung vom Sturz in Litauen ist zwar mittlerweile ausgeheilt, aber die Fußverletzung vom Jahresbeginn macht mir noch zu schaffen.



Jeffrey Herlings

Geburtstag: 12.09.1994
Geburtsort: Geldrop (NL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE

2008: Europameister 85 ccm, Weltmeister 85 ccm
2009: MX2-EM Platz 2
2010: MX2-WM Platz 6
2011: MX2-WM Platz 2
2012: Weltmeister MX2
2013: Weltmeister MX2
2014: MX2-WM Platz 2
2015: MX2-WM Platz 7
2016: Weltmeister MX2
2017: MXGP-WM Platz 2
2018: Weltmeister MXGP
2019: MXGP z. Zt. Platz 23 (Verletzung)

Hobbys

Biken, Laufen, Schwimmen

„Die WM ist ein echter Kampf der Generationen“

Das Qualifying am Samstag in Schweden sah aber aus, als wäre der Champion zurück im Kampf um den Sieg.

Nein, das war nicht der Eindruck, den ich hinterlassen wollte. Es war klar, dass es nicht um den Sieg ging, auch wenn es am Samstag gut aussah. Ein Platz zwischen 5 und 15 in den Finalrennen, das war mein Ziel. Und am Ende lief es ja zumindest mit Platz 4 im zweiten Lauf optimal.

Also stehen noch der Türkei-GP und das WM-Finale in China auf dem Programm?

Ja.

Herlings, Desalle, Febvre, Cairoli, Nagl – 2019 war eine Saison der Verletzten. Worin liegen die Ursachen und wie kann man Besserung erreichen?

Die Strecken sind unglaublich schnell. Die Strecke in Russland beispielsweise, wo sich einige Fahrer wie Bobryshev und Desalle verletzt haben, ist ein brutaler Highspeed-Track. Und natürlich werden die Motorräder durch den Entwicklungsdruck jedes Jahr schneller. Aber es ist auch eine lange Saison, im Prinzip von Februar bis Oktober. Der Unterschied zur MotoGP ist, dass die Jungs kaum auf den Strecken trainieren, sondern lediglich die Rennen fahren. Wir müssen trainieren, und da ist das Risiko erheblich, sich zu verletzen. Ein Speedlimit ist Unsinn, das funktioniert nicht. Was gemacht werden muss, ist, auf den Tracks durch Umbauten die Rennen etwas langsamer zu gestalten. Insgesamt war es aber tatsächlich ein trauriges Jahr voller Verletzungen.

Ihr KTM Red Bull Factory Team ist das beste und professionellste Team im Paddock. Wäre es trotzdem denkbar, Sie bei einem anderen Team zu sehen?

Das wäre schwer, ich bin seit 2009 bei KTM unter Vertrag. Ich habe nicht vor zu wechseln, wenn nächstes Jahr mein Vertrag endet. Ich bin sehr zufrieden,

obwohl ich natürlich nicht weiß, ob ich bleiben darf.

Die WM 2020 wird hochinteressant. Etliche Fahrer wollen im Titelkampf mitmischen. Wie schwer wird es, die Motocross-WM zu gewinnen?

Schwer zu sagen. In der Vergangenheit waren immer dieselben Fahrer vorn. Klar waren zu Beginn viele Fahrer da, die

„Ich bin seit 2009 bei KTM. Ich bin sehr zufrieden. Ich habe nicht vor, zu wechseln, wenn nächstes Jahr mein Vertrag endet.“

Jeffrey Herlings

Tony angeblich herausfordern würden. Aber am Ende war er jedes Mal vorn. Ich denke, wenn alle gesund bleiben, wird es zwischen mir, Tim Gajser, Antonio Cairoli, Romain Febvre und Clement Desalle, vielleicht auch schon Jorge Prado entschieden.

Stichwort Prado: Er ist sieben Jahre jünger als Sie!

Ja, das ist schon erstaunlich. Und Tony ist zehn Jahre älter als ich. Also ein echter Kampf der Generationen.

Halten Sie es für möglich, dass Cairoli seinen Rücktritt erklärt?

Als er sich verletzte, lag er in der WM aussichtsreich auf Platz 2. Warum solltest du zurücktreten, wenn du die WM gewinnen kannst? Er ist immer noch stark am Start und hat enormen Kampfesgeist.

Das Rennen des Jahres in Assen rückt näher: Noch vier Wochen bis zum MXoN. Was erwarten Sie?

Ich denke, wenn wir diesmal

nicht gewinnen, dann werden wir nie mehr gewinnen. Glenn (Coldenhoff, d. Red.) ist in Topform, genauso wie unsere beiden MX2-Piloten, und ich werde fit sein. Es ist noch nicht entschieden, wer das MX2-Bike fährt, Roan van de Moosdijk oder Calvin Vlaanderen. Wir Holländer werden als Team jedenfalls alles tun für den Sieg.

Wo liegt für Sie der Unterschied zwischen Assen und anderen Sandstrecken in Holland?

Es ist nicht so, dass ich Assen nicht mag. Es ist halt eine kleine, enge Strecke mit jeder Menge 180-Grad-Kurven. Es ist damit kein typisch holländischer Sandtrack. Aber Sand ist Sand, und das ist nun mal das Ding der Holländer.

Wie schade ist es, dass die Superstars Ken Roczen und Eli Tomac nicht nach Europa kommen?

Ich finde es super schade, aber ich habe Verständnis für diese Entscheidungen. Die Jungs sind erst seit letzter Woche fertig mit Rennen. Jetzt voll im Training zu bleiben für ein Rennen, ist heftig. Also ich würde wahrscheinlich dasselbe tun an ihrer Stelle.

Sind Sie nervös im Hinblick auf das Motocross of Nations?

Nein. Ich muss nicht gewinnen, denn es ist ein Team-Event. Ich muss mein Bestes geben, aber Platz 2 ist auch okay.

Nach Möggers ist Bielstein Ihr zweites Rennen in der deutschen ADAC-Masters-Serie. Sie scheinen sich also dort sehr wohlfühlen.

Ja, das ist so! Es ist alles sehr professionell gemacht, die Organisation, aber auch die Strecken. Wir haben in den Niederlanden auch eine sehr gute Serie mit vielen guten Fahrern, aber ich komme auch wirklich gern nach Deutschland. Es stimmt auch, dass ich gestern nach Hause gefahren bin. Einfach, weil es nur 170 Kilometer bis zu meinem Haus waren, und ich war nur anderthalb Stunden unterwegs. Ein Hotel kostet auch Zeit: Einchecken, Frühstück usw. Ich bin gespannt nach Hause gefahren, denn ich mag kein Rasen mit dem Auto, ich habe zu viele Unfälle gesehen.

Ihr Nachfolger auf dem WM-Thron, Tim Gajser, wird den Monster Energy Cup in den USA fahren. Ist das auch für Jeffrey Herlings ein Traum?

Nein, nicht wirklich. Ich bin zwar am US-Racing interessiert und habe alle Outdoor-Rennen verfolgt. Aber auch wenn es beim Monstercup keine Whoops gibt – es ist und bleibt ein Supercross-Rennen. Wenn ich dort fahren würde, dann nur mit 100 Prozent. Und für die dafür nötige Vorbereitung ist die Zeit einfach zu kurz. Ich hoffe, dass Tim erfolgreich fährt und drücke ihm die Daumen. ■



Herlings wird 2019 noch zwei GP-Rennen und das Nationencross bestreiten

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DBS V12, 04/2009, 26.361 km, Stratus White, 6-Gang Automatikgetriebe Touchtronic, Leder Obsidian Black / Alcantara Cirrus Grey, Vollausstattung, Hauspreis: 109.900,-. Royal Motors Kempfen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478014, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de www.astonmartin-koeln.de

H

Audi



A5 Cabriolet Sport, EZ 05/2018, 7533 km, 140 kW, Virt. Cockpit, MMI+, Lichtpaket, 36.990,- € (MwSt. awb.) Dieter Wiedemeyer, Nielandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555

H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50271

BMW



520d Touring Aut. M Sportpaket, EZ 07/2018, 15212 km, 140 kW (190 PS), bluestone-met., Leder, AHK, 49.932,- € (MwSt. awb.) Autohaus Hofmann GmbH, Junkerstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwggruppe.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50242

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

H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400

H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378

H

Ferrari



1964/66 Ferrari 275 GTS, matching numbers / mit Historie... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com

H

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

H

Lancia



1957 Lancia B24S Convertible, matching no. / colours, restauriert von Markenexperten. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

H

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung 02111/9217273, www.brueggemann.de

H

Mercedes



1969/71 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, nur authentisch... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com

H



www.varex.com

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. 50218

Mini

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

H

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid 02111/9217202 www.mitsubishi-nrw.de

H

Porsche



911 Speedster, Originalzustand, 56800 km, rot/schwarz, top gepflegt, Klima, KAT, Leder etc., deutsches Fahrzeug, VK 165.000,- €. 0202/2791775



928 S4, Bj. 1990, 185000 km, 235 kW (319 PS), optisch und technisch guter Zustand, Fahrzeug wurde neu lackiert, 25.900,- €. Jacobs Classic & Sportscars GmbH & Co. KG, Rue de Wattrelos 15, 52249 Eschweiler, Tel. 0163/4092350

H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50168

Porsche-Fan sucht 991GT2 RS/GT3 RS/R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727



1964/65 Porsche 356 SC Cabrio, - nur perfekt - Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com

H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

GA Rennsport-Ausrüster

schäfer RENNAUSPUFFANLAGEN

DUNLOP MOTORSPORT

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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil +49 (0)172-7186266 H



MB Atego, Bj. 07, Spier-Auflieger, Bj. 06, Neuaufbau 2012, Preis: VB 49.000,- € zzgl. MwSt. szr-autoservice@t-online.de H

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



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



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

Stellenangebote

Kraftfahrer für den Transport von
Rennsport- und klassischen Fahrzeugen
gesucht, vorgezogener Ruhestand vorteilhaft.
Bewerbungen bitte an info@modena-motorsport.de H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 0221/4912598,
rcam.de

Verschiedenes

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

Versicherungen



MOTORSPORT
VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Zubehör

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

BILSTER BERG DRIVE RESORT



GESELLSCHAFTSANTEIL

Im Auftrag eines Gesellschafters bieten wir Anteile
zu nachfolgenden Konditionen:
KP 100.000,- EUR zzgl. 5% Bearbeitungsgebühr

Zusätzlich exclusive Eigennutzung der Strecke an
8 Wochenenden p.a. für Gesellschafter und Gäste.

Werden Sie Mitgesellschafter und teilen Sie die
automobile Leidenschaft und Freude unter
Gleichgesinnten!

www.bilster-berg.de

LIMITED EDITION!

Ansprechpartner:

DomiZiel - Gesellschaft für Privatinvestitionen mbH
Tel. +49 (0) 211 - 8 67 17-0
b.leinen@domiziel.de · www.domiziel.de



OWNERS CLUB
BILSTER BERG

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredakteur: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,
 Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn,
 Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits,
 Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
 Markus Stier, Anke Wiczorek
 Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
 Geschäftsführender Redakteur
 Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
 Grafik und Produktion:
 Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
 Michael Wehner
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Schweigeminute für Anthoine Hubert: Die Motorsport-Welt steht hinter der Familie des verunglückten Rennfahrers

Große NASCAR-Fangemeinde

Nascar-Reportage
 MSa 36/2019

Mit großer Freude habe ich den großartigen Artikel von Michael Bräutigam über die NASCAR in den USA gelesen. Ich bin großer NASCAR-Fan, verpasse fast kein Rennen im Fernsehen. Beim Lesen ging mir durch den Kopf: Bei dieser Reise wäre ich gern dabei gewesen. Also unbedingt weiter so, vielleicht könnt Ihr mal ein paar berühmte Rennstrecken und Fahrer vorstellen. Es gibt bestimmt eine große Fangemeinde. Also unbedingt weitermachen.

Jürgen Müller,
 per E-Mail

2002 habe ich das Daytona 500 besucht. Die Atmosphäre und der Patriotismus der Amerikaner sind ein unvergessliches Erlebnis. Der Tod der NASCAR-Legende Dale Earnhardt Sr. dort ein Jahr zuvor war überall

zu spüren. Wer ein bisschen NASCAR-Luft schnuppern möchte, dem empfehle ich den Ausflug nach Hockenheim zur europäischen Whelen Euro Series am 21./22. September.

Martin Müller,
 72764 Reutlingen

Zu früh gestorben

Zum Tod von Jean-Luc Thérier
 MSa 35/2019

Mit großer Traurigkeit musste ich die Nachricht vom Tode von Jean-Luc Thérier lesen. Wieder einer von der so liebenswerten wilden Truppe der 60er, 70er und 80er. Viel zu früh starben auch Roger Clark – der Gentleman, Björn Waldegård – der Bescheidene, Timo Mäkinen – der Wilde, Ove Andersson – der Stille, Shekhar Metha – die Safari-Legende oder Harry Källström – der Marathon-Mann. Jetzt auch noch der Liebenswerteste von ihnen: Jean-Luc Thérier, der Spaßvogel der wilden Truppe. Habe Jean-Luc bei der Alpen-

fahrt 1971 persönlich an einem Servicepunkt aus seiner Alpine steigen sehen. Vor seinem Ausfall wegen Überschlags führte er klar vor dem Saison-Dominator und Team-Kollegen Ove Andersson, dem er in sämtlichen SP eine Bestzeit aufbrannte. Sein Fahrstil war zum Niederknien – extrem quer, wie die wildesten Skandinavier, und doch sauschnell warf der freundliche lustige Franzose seine Alpine um die Ecke. Legendar war sein dritter Platz bei der Schweden-Rallye 1973, so weit vorne war dort noch nie ein Nicht-Skandinavier gelandet. Leb wohl, Jean-Luc! Einer Deiner größten Fans wird Dich nie vergessen.

Johann Kneissl,
 A-8786 Rottenmann

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.

- 7. September VLN 6: RCM DMV Grenzlandrennen
- 7./8. September AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken
- 13.–15. September ADAC GT Masters – Hockenheim
- 23. September DSK Freies Fahren in Oschersleben

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 06. September

09.00	Formel 1 Spa, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1*
10.55	Formel 1 Monza, FP1 LIVE	NITRO
10.55	Formel 1 Monza, FP1 LIVE	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Monza, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
14.55	Formel 1 Monza, FP2 LIVE	Sky Sport 1*

Samstag, 07. September

11.55	Formel 1 Monza, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
13.30	Porsche Supercup Spa, Magazin	Sport 1
13.50	Blancpain GT Sprint, Nürburgring (Zus.)	Eurosport 2*
14.00	Formel 1 Monza, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
14.45	Formel 1 Monza, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Monza, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2

Sonntag, 08. September

12.00	Supercup Monza, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.10	Rallye-WM Deutschland, Highlights	Servus TV
14.00	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
14.15	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
ca. 14.30	Formel 1 Monza, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
19.30	NASCAR Cup Series, Indianapolis LIVE	Motorvision TV*
23.00	Supercup Monza, Rennen (Aufz.)	Sport 1

Dienstag, 10. September

23.05	WTCR Ningbo, Vorschau/Magazin	Eurosport 1
23.35	Blancpain GT Sprint, Hungaroring (Zus.)	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 07. September

14.20	SBK-WM Portimão, Qualifying (Aufz.)	Eurosport 2*
14.50	SBK-WM Portimão, 1. Rennen LIVE	Servus TV
14.50	SBK-WM Portimão, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*

Sonntag, 08. September

12.00	MX2-WM Afyon, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Afyon, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*
15.00	SBK-WM Portimão, 2. Rennen LIVE	Servus TV
16.00	MXGP-WM Afyon, 2. Rennen LIVE	Eurosport 2*
17.00	MX2-WM Afyon, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
17.30	BSB Oulton Park, 3. Rennen LIVE	Eurosport 2*
18.15	SBK-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	ADAC MX Masters, Bielstein (Zus.)	Sport 1

Dienstag, 10. September

ab 22.10	Motocross-WM Afyon, alle Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
----------	---------------------------------------	--------------

Streams / Internet

Samstag, 07. September

ab 08.15	VLN 6. Lauf, Zeittraining & Rennen LIVE	vln.de
15.00	Blancpain GT Hungaroring, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv*
	auch: www.blancpain-gt-series.com	

Sonntag, 08. September

07.00	Super GT Autopolis, Rennen LIVE	motorsport.tv
15.00	Blancpain GT Hungaroring, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv*
	auch: www.blancpain-gt-series.com	

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1 – Grand Prix von Italien: Folgt in Monza gleich der nächste Ferrari-Sieg?



Superbike-WM in Portimão: Die Algarve-Achterbahn wartet auf die SBK-Stars

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

06./07.09.	DMV GTC, Zolder	B
07.09.	VLN Langstrecke Nürburgring, 6. Lauf	D
07./08.09.	Blancpain GT Sprint, Hungaroring	H
07./08.09.	Int. GT Open, Silverstone	GB
07./08.09.	TCR Skandinavien, Silkeborg (Jütland)	DK
08.09.	Formel 1, Monza (+ F2/F3/Supercup)	I
08.09.	NASCAR Cup Series, Indianapolis/Indiana	USA
08.09.	Super GT, Autopolis	J

Motorrad

01.–07.09.	Rallye-WM, Atacama Rallye	RCH
07.09.	Speedway-WM, Vojens	DK
07.09.	Langbahn-WM, Morizès	F
07./08.09.	Superbike-/Supersport-WM, Portimão	P
07./08.09.	Enduro-WM, Heinola	FIN
07./08.09.	IDM, Assen	NL
07./08.09.	British Superbikes, Oulton Park	GB
08.09.	Motocross-WM, Afyon	TR
08.09.	Supermoto-EM, Sestriere	I
08.09.	Supermoto-DM, Cheb	CZ
08.09.	Seitenwagen-Langbahn-DM, Pfarrkirchen	D

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT

Smart – vernetzt – visionär

Osterreich 6,70 €; Schweiz 9,50 sfr; (inkl. MwSt.) 6,90 €; Dänemark 66 DKR; Italien 7,80 €; Spanien 7,80 €

MC/VE

auto
motor
sport

MC/VE

CONNECTED MOBILITY 3/2019 • 5,90 EURO

ERSTE HILFE
Was passiert
bei Unfällen
mit E-Autos?

ALLES
ÜBERS
LADEN

Was kostet
der Unterhalt

WAS MUSS
ICH
AUSGEBEN?

Wie
funktioniert
Verrechnung?

REALISTISCHE
REICHWEITE



ÜBERBLICK DER
NEUESTEN E-AUTOS

DAS KANN DIE
E-AUTO-BATTERIE

BRAUCHE ICH
SPEZIELLE
REIFEN?

Der Alltag mit E-Autos

Neu!
Jetzt im
Handel

Reifentest:
Der beste
Reifen fürs
E-Auto

Fahrberichte:
Peugeot e-208,
Porsche Taycan,
VW Passat GTE

Händleretest:
Wo bekomme
ich die beste
Beratung?

Weitere Themen jetzt als Podcast hier:

auto
motor
sport
MC/VE
NEW MOBILITY PODCAST

Apple Podcast
Deezer
Google Podcast
Soundcloud
Spotify