

Aboservice, 70139 Stuttgart, Postvertriebsstück: Enggelt bez. ZKZ 09/14

MOTOR SPORT aktuell

NR. 34 / 07. AUGUST 2019

Hamilton gewinnt Ungarn-GP

Das erste Duell der Giganten



VLN Lauf 5

Nächster Erfolg für Mercedes

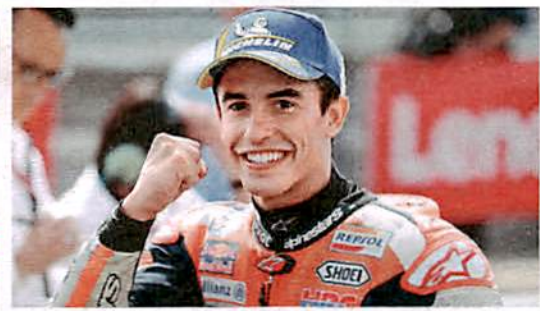
IMSA-Serie in Road America

Mazda bezwingt Acura ultraknapp

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



Formel 2 in Budapest
**Mick Schumacher
feiert Premierensieg**



Motorrad-WM in Brünn
**Márquez Schnellster
bei Sonne und Regen**



Rallye Finnland
**Tänak macht großen
Schritt Richtung Titel**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie Ferrari Hamilton beim Ungarn-Sieg half **S. 4**

Formel 1 Zahlen, Daten und Fakten zum GP am Hungaroring **S. 6**

Formel 1 Die Schlüsselfiguren im Fahrerkarussell für 2020 **S. 8**

Formelsport Aus dem Fahrerlager, Kommentar, News **S. 10**

Formelsport Formel 2 und Formel 3 am Hungaroring **S. 12**

Sportwagen VLN: Mercedes feiert 6h-Doppelsieg **S. 14**

Sportwagen IMSA: Mazda gewinnt auch in Elkhart Lake **S. 16**

Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 19**

Rallye-WM Tänak nach Finnland-Sieg wieder auf Titelkurs **S. 20**

Rallye-WM WRC 2 Finnland und weitere Nachrichten **S. 24**

Rallye Hintergründe aus der WM, Vorschau DRM Sulingen **S. 26**

Rallycross-WM Bakkerud jubelt Sieg in Trois-Rivières **S. 27**

Tourenwagen Neue Sieger bei der TCR Europe in Oschersleben **S. 28**

Tourenwagen News aus DTM, NASCAR, TCR und BTCC **S. 30**

Motorrad:

MotoGP Márquez düpiert in Brünn erneut die Gegner **S. 32**

MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Tschechien **S. 34**

Motorrad-WM Auch in der Moto2 gewinnt wieder Márquez **S. 36**

Motorrad-WM Canet nach Sieg wieder Moto3-Führender **S. 38**

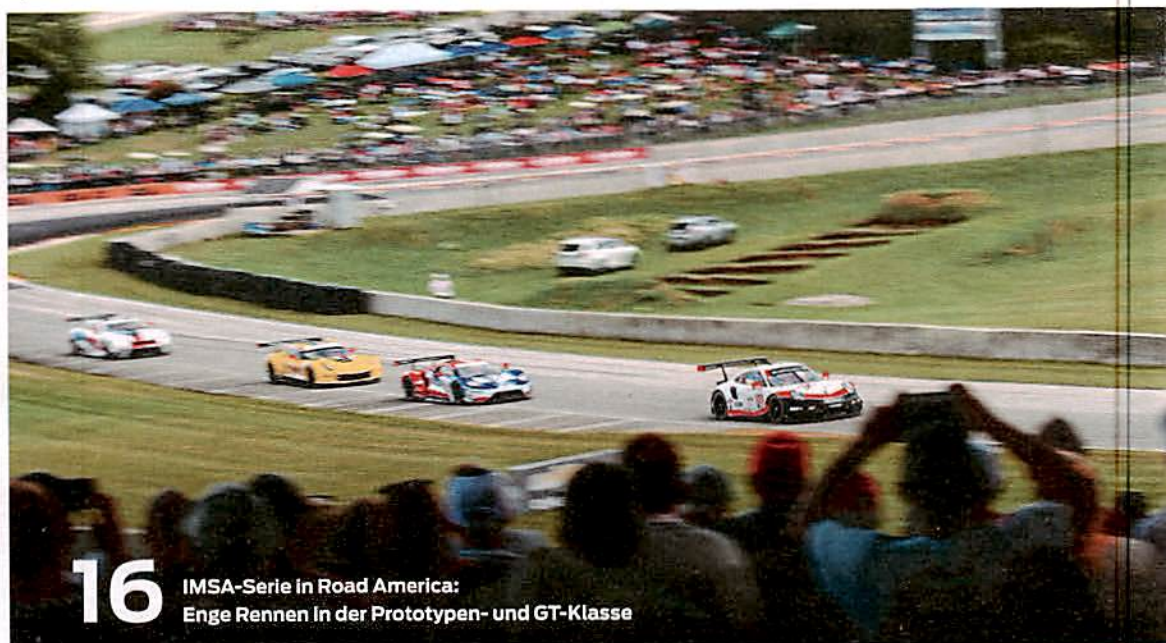
Motorrad-WM Weitere News und Vorschau Österreich-GP **S. 40**

Offroad Speedway-WM, WESS und aktuelle Nachrichten **S. 41**

Motocross-WM Gajser kann den Sack noch nicht zumachen **S. 42**

Leserservice:

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



16 IMSA-Serie in Road America: Enge Rennen in der Prototypen- und GT-Klasse



28 TCR Europe in Oschersleben: Zwei Rennen, zwei neue Namen in der Siegerliste



41 Speedway Grand Prix in Breslau: Einer der besten Grands Prix der Geschichte

Editorial

Für Ferrari gab es in Ungarn die erwartete Ohrfeige. Wie lange braucht die Teamführung noch, um die nötigen Konsequenzen zu ziehen?

Ferrari hat beim GP Ungarn richtig Prügel bezogen. Sebastian Vettel und Charles Leclerc kamen eine Minute hinter den Siegern ins Ziel und standen dabei einmal weniger an der Box. Die Durchfahrtszeit inklusive Reifenwechsel dauert 21 Sekunden. Man kann also getrost sagen: Ferrari wäre bei gleicher Taktik wie Mercedes und Red Bull am Ende überrundet worden. Das ist ein Armutszeugnis. Teamchef Mattia Binotto erzählte uns, dass Ferrari eine Woche zuvor in Hockenheim noch das schnellste Auto im Feld hatte und dass wir ihm nach der Sommerpause in vier Wochen in Spa-Francorchamps wahrscheinlich schon wieder ganz andere Fragen stellen würden. Weil Ferrari in Belgien nämlich um den Sieg mitfahren kann. Ich habe das Gefühl: Ferrari hat den Schuss nicht gehört. Was bringt ein Auto, das nur auf Strecken mit einem hohen Anteil von Geraden und der Hauptlast auf der Hinterachse schnell ist? Und dann noch nicht mal dort gewinnt, weil entweder die Technik streikt oder die Strategen die falsche Entscheidung treffen oder am Ende des Rennens die Reifen einbrechen.

Ferrari kennt seit dem ersten Rennen der Saison sein Problem. Es fehlt Abtrieb. Vor allem auf der Vorderachse. Doch alle Versuche, mit kleiner Kosmetik mehr Anpressdruck zu generieren, sind bis jetzt ins Leere gelaufen. Das müsste der Teamleitung, den Fahr-

ern und den Ingenieuren eigentlich größere Sorgen machen. Weil die Gefahr immer größer wird, dass es nächstes Jahr gleich wieder so weitergeht. Die Entwicklungsschritte seit dem GP Frankreich haben alle darauf abgezielt, den Abtrieb zu erhöhen. Doch blickt man auf die nackten Zahlen, dann ist Ferrari auf seinen Problemstrecken eher noch schlechter als besser geworden. Und noch immer klammert man sich in Maranello krampfhaft an sein bestehendes Frontflügelkonzept, das nach Meinung vieler Experten ein Holzweg ist. Ferrari sollte den Rest der Saison besser dazu nutzen, jetzt auch mal andere Konzepte auszuprobieren. Zu verlieren hat man sowieso nichts mehr. Jetzt ist der Zeitpunkt für Experimente gekommen, auch wenn darunter die Ergebnisse noch mehr leiden. Lässt sich Ferrari bis zur Winterpause Zeit, ist es vielleicht ganz zu spät. Mir ist da einfach viel zu wenig Druck auf dem Kessel. Das Team geht mit seinen Niederlagen auch viel zu locker um. Wenn Mercedes oder Red Bull mal verlieren, brennt intern immer direkt der Baum. Es ist ja gut, dass Mattia Binotto seine Leute schützen will und nicht wie in alten Tagen in Panik verfällt und mit dem eisernen Besen durch die Fabrik fegt. Aber ein bisschen Druck von oben wäre nach meiner Meinung schon hilfreich.



Michael Schmidt
Redakteur

MSa-Paddock



INGENIEUR IM VERHÖR

Racing Point schaffte es mit dem zweiten Teil des Upgrade-Pakets nicht wie geplant nach Budapest. Technikchef Andy Green musste gegenüber MSa-Reporter Michael Schmidt zugeben, dass man den Crashtest mit der neuen Nase nicht bestanden hatte.



HEIMSPIEL BEI DER TCR EUROPE

Zum zweiten Deutschland-Auftritt der TCR Europe reiste die Serie in die Motorsport Arena Oschersleben – genau wie Redakteur Michael Bräutigam, der die Tourenwagen in der Börde genau im Blick behielt.



FINNISCHE NATIONALHELDEN

Eishockey-Fan und Rallye-Reporter Markus Stier strahlte, als neben Rekord-Beifahrer Miikka Anttila plötzlich auch der frischgebackene Weltmeister-Kapitän Marko Anttila in der Toyota-Hospitality auftauchte. Das Foto bekommt einen Ehrenplatz.



BEEINDRUCKENDE SERIE

Auch MSa-Reporter Frank Quatember zeigte sich beim Motocross-GP im belgischen Lommel beeindruckt von der unheimlichen Siegesserie in der MX2-Klasse des jungen KTM-Werkspiloten Jorge Prado (links).



32 Motorrad-Grand-Prix von Tschechien:
Viel Action in allen Klassen

MICHELIN

Ferrari hilft Ham

Alt gegen jung, Weltmeister gegen Kronprinzen: Lewis Hamilton und Max Verstappen kämpften in Ungarn um den Sieg. Der Routinier setzte sich durch. Weil seine Strategen ihm mit einem zweiten Boxenstopp den entscheidenden Reifenvorteil verschafften.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso gewann Hamilton mit Hilfe von Ferrari?

Max Verstappen behauptete am Start seine Führung. Danach versuchte der Niederländer zu flüchten. Das Gegenteil trat ein. Lewis Hamilton hielt sich in Verstappens Windschatten. Beide schlugen ein hohes Tempo an. Und das ging auf die Reifen. „Sie haben stärker abgebaut, als wir es erwarteten“, berichteten die Red-Bull-Ingenieure. Dazu hatte Mercedes im Rennen das schnellere Auto. Im Schnitt sei der W10 etwa drei Zehntel schneller gewesen als der RB15.

Dieses Geschwindigkeitsdelta hätte aber nicht ausgereicht, um Verstappen auf der Strecke zu überholen. Man muss dafür auf dem kurvigen Hungaroring mit einer nur 790 Meter langen Geraden schon mehr als 1,5 Sekunden schneller sein als der Vordermann. Mercedes musste Red Bull über die Strategie schlagen.

Die erste Möglichkeit wehrte Red Bull ab. Man beugte mit einem Reifenwechsel in der 25. Runde einem Undercut vor. Die Lücke zu Ferrari war mit über 20 Sekunden gerade groß genug, um vor beiden roten Autos zurück auf die Strecke zu kommen. Mercedes dehnte Hamiltons ersten Stint bis Runde 31 aus und verschaffte ihm dadurch einen Reifenvorteil.

Innerhalb von drei Runden verdampfte Verstappens Vorsprung von fünf Sekunden. Hamilton ritt in Runde 39 eine Attacke über drei Kurven, wurde von Verstappen aber zurückgewiesen. Dann entwickelte Mercedes seinen Masterplan. „Zwischen den Runden 40 und 47

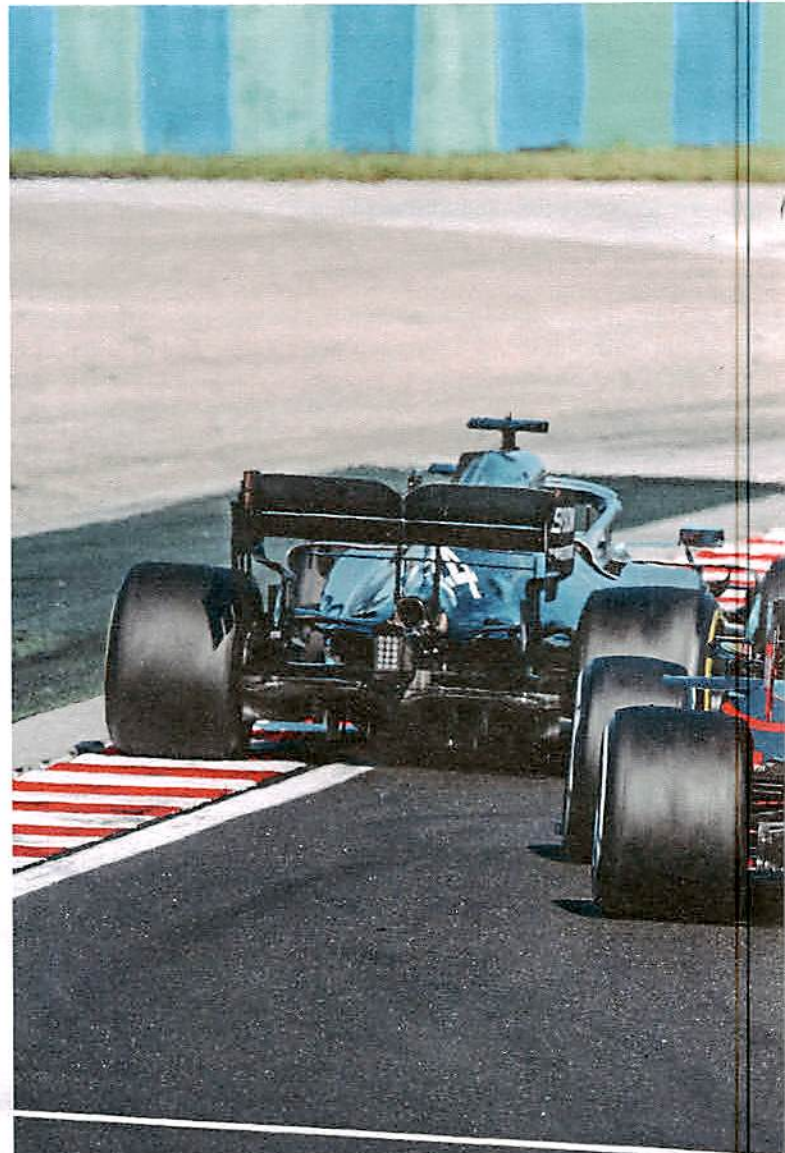
reifte die Idee, Lewis ein zweites Mal reinzuholen. Wir mussten etwas anderes machen, sonst wären wir nicht vorbeigekommen“, erklärte Mercedes-Teamchef Toto Wolff später.

Mit dem Reifenwechsel in Runde 48 von Hard auf Medium gab Mercedes seinem Starfahrer das entscheidende Werkzeug in die Hand, um das niederländische Bollwerk zu knacken. Mercedes konnte sich den Luxus ohne Risiko leisten. Weil Charles Leclerc im besseren der beiden Ferrari zu diesem Zeitpunkt bereits 41 Sekunden hinten lag. „Wäre Ferrari schneller gewesen, hätte Mercedes diesen Kniff nicht machen können. Uns waren die Hände gebunden. Du gibst nicht den ersten Platz her“, sagen die Red-Bull-Ingenieure. Die Position des Jägers war in diesem Fall die bessere. Mercedes machte das Gegenteil von Red Bull. Wäre Verstappen zum zweiten Mal reingekommen, wäre Hamilton durchgefahren.

Mercedes wählte den Zeitpunkt des zweiten Stopps so, dass Hamilton im letzten Rennteil die Reifen voll rannehmen konnte und er gleichzeitig genügend Runden hatte, um die 19 Sekunden noch aufzuholen. „Ich bin nur Quali-Runden gefahren“, erzählte der Sieger. Der Weg zum Sieg war Schwerstarbeit. Trotz weicherer Reifen, die zudem 23 Runden weniger auf der Lauffläche hatten. Zwischen Runde 52 und 57 holte Hamilton nur 1,3 Sekunden auf. Da flogen dem Weltmeister die Zweifel durchs Cockpit. „Wir wussten, dass wir eine Sekunde pro Runde aufholen müssen. Zwischendurch zweifelten wir daran, ob es aufgeht. Irgendwann haben wir Lewis nur noch gesagt, dass er aufholt, ohne ihm zu sagen, wie viel“, verriet Wolff. Vier Runden vor der Zielflagge war Verstappen fällig. „Als Lewis ihn einmal vor sich gesehen hat, gab es kein Halten mehr. Ab da ist er in seiner eigenen Liga gefahren.“

Warum hatte Mercedes Bremsprobleme?

Der Hungaroring ist nicht unbedingt eine Strecke, die hart auf die Bremsen geht. Und das Wet-



Klatsche für Ferrari: Sebastian Vettel und Charles Leclerc führen in der zweiten Liga weit weg von Mercedes und Red Bull

WILHELM

Hamilton beim Sieg



Moment der Entscheidung: Mit frischeren Reifen, Windschatten und DRS schnappt Hamilton den Sieg



Volles Risiko, kein Ertrag: Valtteri Bottas bremst auf der letzten Rille. Den Sieg kann der Finne nach nicht einmal einer halben Runde abschreiben

ter war mit Temperaturen um die 25 Grad nicht übermäßig heiß. Trotzdem quälte sich Mercedes mit Brems- und Kühlproblemen. „Das Pedal wurde immer weicher und länger“, sagte Valtteri Bottas. Sein Teamkollege ergänzte: „Ich musste teilweise eine halbe Runde lang Lift-and-Cost betreiben.“ So nennt man den Vorgang, wenn der Fahrer früh vom Gas geht und sein Auto auf die Kurve zurollen lässt.

Das immer stärker werdende Red Bull zwingt Mercedes, an das Limit zu gehen. Die Verkleidung wird so weit es geht geschlossen, damit das Auto den maximalen Anpressdruck entfalten kann. Die Bremsbelüftung fällt kleiner aus. „Wir sind in einem Wettbewerb, in dem es um jede Millisekunde geht. Wir können es uns nicht leisten, die Verkleidung zu weit zu öffnen. Sonst bezahlen wir in der Qualifikation den Preis“, erklärt Wolff. Zudem hing Hamilton über einen Großteil des Rennens hinter Verstappen, was die Kühlung der Komponenten erschwerte. Bottas quälte sich nach einem frühen Frontflügeltausch durch den Verkehr.

Wieso war Bottas sauer auf Leclerc?

Valtteri Bottas riskierte am Start und verlor alles in weniger als einer halben Runde. In der ersten Kurve bremste er sich den rechten Vorderreifen platt. „Ich wollte unbedingt an Verstappen vorbei. Ich war hungrig auf den Sieg, den ich so dringend für die Weltmeisterschaft brauche.“ Zwischen Kurve 2 und 3 überflügelte ihn der Teamkollege. Dabei berührten sich die Mercedes. „Ich finde, das war am Limit.“

Den K.-o.-Schlag versetzte ihm Charles Leclerc bei der Anfahrt in die vierte Kurve. Mit dem linken Hinterrad zertrümmerte der Ferrari die rechte Frontflügel-Endplatte des Mercedes. Bottas war gezwungen, den ramponierten Flügel zu tauschen. „Ich habe mir die Szene nach dem Rennen angesehen. Auf der Onboard-Kamera von Vettels Auto ist klar zu sehen, dass ich die Linie halte und Leclerc einfach reinzieht. Das war völlig unnötig. Ich habe

nichts gegen hartes Rennfahren einzuwenden. Aber er wäre auch mit einem normalen Manöver an mir vorbeigekommen. Er hatte Glück, dass ich ihm nicht den Reifen aufgeschlitzt habe.“ Die Aufholjagd des Finnen endete auf dem achten Platz.

Warum war Ferrari in Ungarn so langsam?

Ferrari bezog Prügel. Der Sieger hängte die Roten um über eine Minute ab. Das entspricht fast einer Sekunde pro Runde.

In der Qualifikation überdeckten noch die Reifen die Schwächen des SF90. Doch selbst am Samstag lag man fast eine halbe Sekunde zurück. „Auf eine Runde hilft uns der Extra-Grip des Reifens. Im Rennen fangen die Reifen mit jeder Runde stärker an zu überhitzen, und das Auto rutscht immer mehr“, erklärt Teamchef Mattia Binotto. Das rote Auto malträtierte vor allem die Hinterreifen.

Ferrari fehlten auf dem Hungaroring die Geraden. In den vielen langsamen und mittelschnellen Kurven hemmte den SF90 sein Abtriebsdefizit. „Ungarn verlangt maximalen Anpressdruck. Davon haben Mercedes und Red Bull leider mehr.“ Die Ferrari-Upgrades – Bargeboards und Heckflügel-Endplatten – haben das Auto in den Kurven nicht näher an die Rivalen gebracht. Nur in den schnellen Ecken hielten die roten Autos mit. Das teaminterne Duell war Nebensache: Vettel entschied es für sich.

Warum war McLaren so stark in Ungarn?

McLaren jubelte. Durch die Ungarn-Updates kann der MCL34 jetzt auch langsame Kurven. „Uns hat aber auch geholfen, dass mit den aktuellen Autos viele langsame Kurven zu mittelschnellen wurden. Und dass der Asphalt der gleiche ist wie in Österreich“, sagte der Fünftplatzierte Carlos Sainz. Im Mittelfeld hielt nur Alfa Romeo mit den papayagelben Raketen mit. McLaren verbaute sich ein noch besseres Ergebnis. Ein Problem mit einem Schlagschrauber kostete Lando Norris beim Boxenstopp zwei Positionen. ■

WILHELM

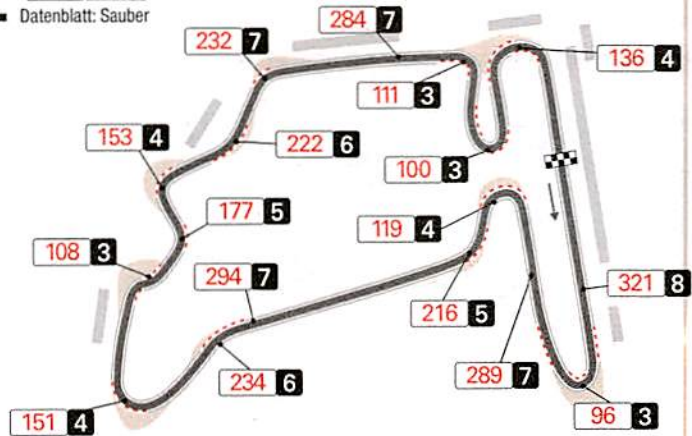
WILHELM

GP UNGARN: 12. VON 21 LÄUFEN / 4. AUGUST 2019

STRECKENDATEN HUNGARORING

Streckenlänge: **4,381 km**
 Runden: **70**
 Distanz: **306,630 km**
 Zuschauer: **92 000**
 Wetter: **25 Grad, bedeckt**
 Topspeed Qualifikation: **315,6 km/h (Vettel)**
 Topspeed Rennen: **321,6 km/h (Ricciardo)**
 Gangwechsel/Runde: **44**
 Volllastanteil: **76 % (755 m = 10,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,12 Liter**
 Führungswechsel: **3**

km/h Gang
 Datenblatt: Sauber



STARTAUFSTELLUNG

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

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	70/11 ²⁾	1:35.03,796 min = 193,532 km/h	m/h/m	2 (44,270 s)	1:18,528 min
2. Verstappen	70/59	+17,796 s	m/h/s	2 (42,869 s)	1:17,103 min
3. Vettel	70	+1.01,433 min	m/s	1 (24,819 s)	1:19,786 min
4. Leclerc	70	+1.05,250 min	m/h	1 (21,575 s)	1:20,493 min
5. Sainz	69		s/h	1 (21,832 s)	1:21,002 min
6. Gasly	69		m/h	1 (22,104 s)	1:21,045 min
7. Räikkönen	69		s/m	1 (22,205 s)	1:20,880 min
8. Bottas	69		m/h/m	2 (55,072 s)	1:19,331 min
9. Norris	69		s/h	1 (26,066 s)	1:21,188 min
10. Albon	69		m/h	1 (23,676 s)	1:20,621 min
11. Pérez	69		m/h	1 (21,901 s)	1:21,734 min
12. Hülkenberg	69		m/s	1 (21,734 s)	1:21,650 min
13. Magnussen	69		m/s	1 (21,618 s)	1:21,008 min
14. Ricciardo	69		h/s	1 (22,498 s)	1:20,839 min
15. Kvyat	68		m/h	1 (23,002 s)	1:21,932 min
16. Russell	68		m/h	1 (21,333 s)	1:22,386 min
17. Stroll	68		m/h/s	2 (43,648 s)	1:20,603 min
18. Giovinazzi	68		m/h	1 (23,218 s)	1:23,134 min
19. Kubica	67		m/h	1 (21,754 s)	1:23,436 min
20. Grosjean	49	Wasserdruck (P16)	s/h		1:22,809 min

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	8*	250 Punkte
2. Bottas	2	188 Punkte
3. Verstappen	2	181 Punkte
4. Vettel		156 Punkte
5. Leclerc		132 Punkte
6. Gasly		63 Punkte
7. Sainz		58 Punkte
8. Räikkönen		31 Punkte
9. Kvyat		27 Punkte
10. Norris		24 Punkte
11. Ricciardo		22 Punkte
12. Stroll		18 Punkte
13. Magnussen		18 Punkte
14. Hülkenberg		17 Punkte
15. Albon		16 Punkte
16. Pérez		13 Punkte
17. Grosjean		8 Punkte
18. Giovinazzi		1 Punkt
19. Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	6:6
Vettel – Leclerc	6:6
Verstappen – Gasly	11:1
Sainz – Norris	4:8
Kubica – Russell	3:9
Pérez – Stroll	12:0
Kvyat – Albon	7:5
Grosjean – Magnussen	6:6
Hülkenberg – Ricciardo	3:9
Räikkönen – Giovinazzi	8:4

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	10*	438 Punkte
2. Ferrari		288 Punkte
3. Red Bull-Honda	2	244 Punkte
4. McLaren-Renault		82 Punkte
5. Toro Rosso-Honda		43 Punkte
6. Renault		39 Punkte
7. Alfa-Romeo-Ferrari		32 Punkte
8. Racing Point-Mercedes		31 Punkte
9. Haas-Ferrari		26 Punkte
10. Williams		1 Punkt

¹⁾ Startnummer

²⁾ 3 Plätze zurück wegen Behinderung von Stroll

³⁾ Ans Ende der Startaufstellung zurück wegen Einsatz 4. Motor, Turbolader, MGU-H, 3. Batterie, MGU-K, Steuereinheit

GP UNGARN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.17.233 min	41
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,165 s	28
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,166 s	25
4. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,449 s	25
5. Kevin Magnussen	Haas	+ 0,709 s	31
6. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,955 s	29
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,184 s	31
8. Lando Norris	McLaren	+ 1,298 s	34
9. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,469 s	23
10. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,554 s	32
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,661 s	30
12. Romain Grosjean	Haas	+ 1,740 s	32
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,749 s	33
14. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,990 s	28
15. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,092 s	20
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,255 s	24
17. George Russell	Williams	+ 2,416 s	33
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,489 s	34
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,089 s	30
20. Valtteri Bottas	Mercedes	keine Zeit	2

GP UNGARN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.16,084 min	21
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,013 s	16
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,082 s	18
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,271 s	19
5. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,308 s	18
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,600 s	19
7. Lando Norris	McLaren	+ 0,690 s	20
8. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,132 s	22
9. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,133 s	23
10. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,146 s	17
11. Romain Grosjean	Haas	+ 1,209 s	21
12. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,348 s	21
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,583 s	19
14. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,586 s	17
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,845 s	22
16. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,878 s	19
17. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,940 s	19
18. George Russell	Williams	+ 1,988 s	23
19. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,450 s	20
20. Robert Kubica	Williams	+ 2,625 s	26

GP UNGARN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Pierre Gasly	Red Bull	1.17,854 min	16
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,055 s	12
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,141 s	15
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,330 s	18
5. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,743 s	13
6. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,828 s	25
7. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,998 s	21
8. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,038 s	14
9. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,055 s	25
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,103 s	22
11. Romain Grosjean	Haas	+ 1,295 s	19
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,324 s	21
13. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,400 s	24
14. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,544 s	22
15. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,867 s	13
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,920 s	14
17. George Russell	Williams	+ 2,035 s	14
18. Lando Norris	McLaren	+ 2,547 s	6
19. Robert Kubica	Williams	+ 2,585 s	15
20. Alexander Albon	Toro Rosso	keine Zeit	2

STATISTIK DES WOCHENENDES

1

Zum ersten Mal in seiner Karriere startete Max Verstappen von der Pole-Position. „Endlich hören die Leute auf zu fragen, wann es klappt.“ Verstappen hatte schon früher ein paar Gelegenheiten, scheiterte aber häufig an sich selbst. Zum Beispiel in Mexiko 2018. Da entriss ihm Daniel Ricciardo im letzten Moment den ersten Startplatz. „Darauf bin ich immer noch stolz“, flachst der Australier. „So ist er nicht der jüngste Pole-Mann der Geschichte.“ Jünger als Verstappen waren Sebastian Vettel, Charles Leclerc und Fernando Alonso. Verstappen hat es damit aber besser gemacht als seine 16 Landsleute in der Formel 1. Red Bulls Speerspitze ist der einzige GP-Sieger aus den Niederlanden. Und er ist nun auch der einzige Pole-Sitter. Die Niederlande sind das 22. Land, das sich eine Pole notieren ließ.

ZITAT DES RENNENS

„Mit Lewis war es knapp, aber fair. Leclerc ist scharf vor mir reingezogen, was er nicht musste. Das hat meinen Flügel beschädigt.“

Valtteri Bottas



Gratulation zur Pole: Max Verstappen raste auf den besten Startplatz

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **06/10** @ 7,67
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **08/10** @ 7,67
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 7,50
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **10/10** @ 9,00
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **05/10** @ 5,83
Pierre Gasly
Red Bull Racing
-  **07/10** @ 6,67
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **06/10** @ 6,83
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **06/10** @ 6,17
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **07/10** @ 6,08
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **09/10** @ 7,83
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **08/10** @ 7,42
Lando Norris
McLaren
-  **07/10** @ 6,58
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **03/10** @ 5,25
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **08/10** @ 7,25
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **03/10** @ 5,33
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **06/10** @ 6,83
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **07/10** @ 6,75
Alexander Albon
Toro Rosso
-  **03/10** @ 5,00
Robert Kubica
Williams
-  **10/10** @ 7,33
George Russell
Williams



In der Warteschleife

Der Transfermarkt kommt nur mühsam in Schwung, weil es bei den Königsfiguren noch Fragezeichen gibt. Mercedes entscheidet sich in der Sommerpause, Renault danach.

Von: **Michael Schmidt**

Es geht wieder los, das beliebte Spiel: Wer fährt wo? Bis zur Sommerpause ist noch kein einziger Stein verrückt. Als einziges Team hat sich

McLaren öffentlich zu seiner Fahrerpaarung für 2020 bekannt. Carlos Sainz und Lando Norris behalten ihre Arbeitsplätze.

Eigentlich wäre die Lage gar nicht so kompliziert. Die Königsfiguren Lewis Hamilton, Max Verstappen, Sebastian Vettel, Charles Leclerc und Daniel Ricciardo haben Verträge für das nächste Jahr. Und trotzdem herrscht eine große Unsicherheit. Die Topteams würden sich jetzt schon gerne für 2021 und danach festlegen. Doch bis Ende Oktober weiß keiner so genau, wo die Reise mit den Regeln hin-



Max Verstappen kann als Dritter in der WM seine Ausstiegsklausel nicht ziehen. Aber er kann mehr Geld verlangen. Auch Red Bull hat eine Schmerzgrenze.

geht. „Ich glaube nicht, dass die Top-Fahrer so lange warten können. Sonst fallen auch für sie die attraktivsten Türen zu“, glaubt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Mercedes würde gerne jetzt schon mit Hamilton verlängern, doch der Weltmeister ziert sich. Das liegt auch daran, dass die Pläne seines Teamchefs nicht bekannt sind. Toto Wolff könnte seine Anteile am Team Ende 2020 an Mercedes zurückgeben. Aus finanzieller Sicht würde das Sinn machen. Nie war das Team wertvoller als jetzt. Doch wäre Mercedes ohne Wolff noch der

Das begehrte Cockpit:
Valtteri Bottas zittert um
eine Vertragsverlängerung
bei Mercedes. Die Würfel
fallen in der Sommerpause

WILHELM



Esteban Ocon will 2020 neben Lewis Hamilton bei Mercedes fahren

WILHELM



Setzt Renault auf Konstanz und behält Hülkenberg neben Ricciardo?

XPB



Max Verstappen verhandelt mit Red Bull über ein höheres Gehalt

WILHELM

gleiche Rennstall wie mit dem Österreicher? Max Verstappen steht vor einem ähnlichen Problem. Macht Honda nach 2020 weiter oder nicht? Als Dritter in der WM kann er seine Ausstiegsklausel bei Red Bull nicht mehr ziehen. Doch er kann mehr Geld verlangen für das letzte Vertragsjahr. Auch Red Bull hat eine Schmerzgrenze.

Für Bottas wird es ernst

Sebastian Vettel wird nach eigener Aussage seinen Vertrag bei Ferrari erfüllen. Was 2021 kommt, steht in den Sternen.

Wenn er bis dahin nicht mit Ferrari Weltmeister geworden ist, macht ein siebtes Jahr wenig Sinn. Bleiben zwei Optionen: dorthin wechseln, wo sich ein Stein bewegt. Also Hamilton zu Ferrari oder Verstappen zu Mercedes. Oder gleich ganz aufhören, wenn weder das eine noch das andere passiert. Charles Leclerc wird mittelfristig Ferraris Nummer 1. Daniel Ricciardo liegt bei Renault bequem in Lauerstellung, wenn weiter vorne Plätze frei werden.

Das Stühlerücken der Königsfiguren kann sich bis Mitte 2020

hinziehen. Für die zweite Garde wird es in den nächsten Wochen ernst. Mercedes will in der Sommerpause die Entscheidung für das zweite Cockpit neben Lewis Hamilton treffen: Valtteri Bottas oder Esteban Ocon. Den jüngsten Resultaten nach hat Ocon die besseren Karten. Bottas hat es in drei Jahren nicht geschafft, Hamilton konstant herauszufordern. Gelegentliche Sternstunden reichen in einem Team nicht, das regelmäßig die besten Autos im Feld baut. Ein Highlight in Ungarn hätte geholfen. Er hat es nicht geliefert. „Ein

Rennen allein wird nicht der Maßstab sein“, hofft Bottas.

Ocon ist jünger, hungriger, unbelasteter. Einziges Fragezeichen: Wie kommt der französische Hitzkopf mit Hamilton aus, oder Hamilton mit ihm? Der Titelverteidiger versuchte Bottas in Ungarn noch eine Brücke zu bauen: „Valtteri und ich sind ein gutes Team.“ Fallen die Würfel gegen Bottas, hätte der Finne ein Problem. Er ist teuer und nicht unbedingt die Führungspersönlichkeit, nach der ein Team händelnd sucht. Haas oder Alfa Romeo wären nach Mercedes ein zu großer Abstieg. Ocon ist leichter an die Mittelfeldteams vermittelbar. Mercedes müsste sich dann aber zwei Jahre von seinem Talent trennen.

Renault hat seine Fahrerwahl auf die Zeit nach der Sommerpause verschoben. Teamchef Cyril Abiteboul würde gerne wissen, was Ricciardo vorhat, bevor er sich mit dem Thema Hülkenberg auseinandersetzt. „Wenn, dann wollen wir langfristige Verträge.“ Das Problem für Abiteboul ist, dass er keinem seiner Wunschkandidaten etwas über 2020 hinaus versprechen kann. Er hat noch kein grünes Licht vom Vorstand für die Zeit danach. Eigentlich geht es nur um die Frage: Hülkenberg oder Ocon. Mercedes will nicht so lange warten. Ocon hat mit Renault letztes Jahr schlechte Erfahrungen gemacht. Er hatte den Vertrag schon fast in der Tasche, als er von Ricciardo ausgebootet wurde. Abiteboul kann sich gut vorstellen, mit Hülkenberg weiterzumachen: „Wir sind zufrieden mit Nico. Wenn er bleibt, würden wir zum ersten Mal die Fahrer behalten. Konstanz hilft dem Team.“ Beobachter glauben, dass Renaults Hinhalten ein Mittel ist, um Hülkenbergs Gehaltswünsche einzubremsen. Der Rheinländer hat nur Haas als Alternative.

Bei Red Bull geht so gut wie nie eine Tür für einen Fahrer auf, der nicht aus dem Junior-System kommt. Kenner schätzen, dass Alexander Albon aufsteigt, wenn Pierre Gasly gehen müsste. Und für den zweiten Toro-Rosso-Sitz wird man schon wieder einen aus dem Red-Bull-Pool hervorzaubern. George Russell wird bei Williams ein zweites Jahr abdienen müssen. Der Engländer hat einen Dreijahresvertrag. „Ich will ihn bei uns nicht verbrennen“, sagt Wolff. „Bei uns müsste er unter hohem Druck sofort gegen Lewis Ergebnisse abliefern.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

RENAULT-TRUCK CRASHT

Ein mit F1-Motoren beladener Renault-Truck ist bei der Fahrt von Hockenheim nach Budapest auf einer ungarischen Autobahn verunglückt. Die Motoren blieben unversehrt, doch der Fahrer wurde erheblich verletzt und ist noch mehrere Wochen im Krankenstand.

ANSTURM DER POLEN

Robert Kubica war Held der Fans. 35 000 Polen waren nach Budapest gereist, um ihren Landsmann zu unterstützen. Schon am Donnerstag brandete von der Haupttribüne großer Jubel auf, wenn sich Kubica nur kurz in der Boxengasse zeigte.

BIER UND RADFAHREN

Valtteri Bottas brauchte bis Montagmittag, bis er den Unfall von Hockenheim verdaut hatte: „Ich habe mich mit zwei Stunden Radfahren bestraft. Und den Ärger mit zwei Bier runtergespült.“

KRITIK AN STRAFE

Haas ärgert sich, dass Ferrari beim gefährlichen Boxenstopp

von Charles Leclerc in Hockenheim mit einer 5000-Euro-Strafe davongekommen ist. „Grosjean hat fünf Plätze verloren. Er war schon im Leerlauf, als Leclerc in seine Spur geschickt wurde. Bis er den ersten Gang eingelegt hatte, um weiterzufahren, ist viel Zeit verloren gegangen“, erzählt Teamchef Guenther Steiner.

PÉREZ ALS TV-ZUSCHAUER

Für Sergio Pérez war der GP Deutschland nach seinem Unfall in der ersten Runde zu Ende.



Nach Ausfall: Pérez als Zuschauer

Nach seiner Rückkehr ins Fahrerlager schaute sich der Mexikaner das Rennen im Fernsehen an.

„Es war seit langer Zeit der erste Grand Prix, den ich live im TV verfolgt habe. Es war ein super Rennen, aber für mich auch ziemlich hart, weil ich normalerweise bei solchen Bedingungen immer das Maximum raushole.“

TEURES NACHTANKEN

Die FIA diskutiert noch immer darüber, ab 2021 Tankstopps einzuführen. Während die Mehrzahl der Fahrer dafür ist, sind die Teams dagegen. Weil es die Strategie vorhersehbarer macht, und weil es ins Geld geht. Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer rechnet vor. „In fünf Jahren hat der ganze Spaß damals vom Kauf der Tankanlagen über die Betriebskosten 2,5 Millionen Dollar gekostet.“ Damals arbeitete Szafnauer noch für Honda.

PIRELLI UNTERSUCHT NOCH

Pirelli kann noch immer kein Ergebnis für den Testunfall von Sébastien Buemi in Silverstone vorlegen. Red Bull hat seine Analyse bereits abgeschlossen: „Erst platzte der linke Hinterreifen. Daraufhin brach die Aufhängung.“

WENIG FREUDE ÜBER PUNKT

In Hockenheim ergatterte Robert Kubica den ersten Punkt für Williams – Zähler Nummer 3561 in der Teamgeschichte. Es war ein Geschenk, nachdem Alfa Romeo mit einer Zeitstrafe belegt worden war. Die Freude beim nach Siegen dritterfolgreichsten Formel-1-Rennstall hielt sich in Grenzen. „Wir verstehen es nur als kleinen Lohn“, sagte Teamchefin Claire Williams. „Es wäre lächerlich mit unserer Vergangenheit, wenn wir einen Punkt groß feiern würden. Wir haben einen anderen Anspruch. Wir wollen dorthin zurück, wo wir einmal waren.“



Schwere Zeiten: Claire Williams

KOMMENTAR

Der GP Deutschland könnte als eines der 50 besten Formel-1-Rennen in die Geschichte eingehen. Nach vier spannenden Rennen in Folge stellen sich alle die Frage: Müssen wir die Formel 1 überhaupt neu erfinden? Wir sollten jetzt nicht die Gelegenheit wahrnehmen, alle geplanten Änderungen für 2021 schlechtzureden. Es kann sicher nicht schaden, wenn die Autos aerodynamisch weniger sensibel werden. Oder wenn Pirelli stabilere Reifen baut. Oder wenn eine Budgetdeckelung und eine gerechtere Geldverteilung die Teams näher zusammenbringt. Was wir sicher nicht brauchen, sind künstliche Eingriffe in das Format. Weil wir damit schon in der Vergangenheit schlechte Erfahrungen gemacht haben. Wir brauchen weder Tankstopps noch Sprintrennen am Samstag oder eine Mindestanzahl an Boxen-



Renaults Vorschlag: Entfernt die Reifenmarkierung auf den Mischungen

stopps. Der GP Deutschland hat uns ziemlich klar gezeigt, was ein Autorennen spannend macht: mehr Unberechenbarkeit. In Hockenheim hat es das Wetter bewerkstelligt. Da stolpern dann selbst große Teams wie Mercedes oder Top-Fahrer wie Lewis Hamilton und Charles Leclerc über die Bedingungen. Das Wetter

können wir uns leider nicht selbst machen. Aber wir können eine vergleichbare Situation schaffen. Verbietet die Telemetrie. Schränkt die Datenerfassung auf ein Minimum ein. Je weniger Informationen die Teams zur Hand haben, desto schlechter können sie sich vorbereiten. Egal wie hoch das Budget ist. Lasst den

Teams taktisch mehr Optionen. Jeder soll aus den fünf Pirelli-Mischungen seine 13 Reifensätze zusammenstellen, wie er will. Ob man ein, zwei, drei Mal oder gar nicht stoppt, bleibt den Teams überlassen. Gestartet wird auf dem Reifen, auf dem man seine schnellste Quali-Runde gefahren ist. Mehr Freiheit heißt auch mehr Chancen, Fehler zu machen. Renault macht noch einen Vorschlag: Markiert die Reifen nicht mehr. Dann weiß keiner über die Pläne des Gegners Bescheid. Pirelli kann ja nach dem Rennen die verwendeten Reifen bekannt geben. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Brauchen wir Telemetrie? Was ist mit freier Reifenwahl? Schreiben Sie an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Eigentor für Alfa?

Alfa Romeo hat gegen die 30-Sekunden-Strafen von Hockenheim Berufung eingelegt. Doch ist eine Berufung gegen eine Sportstrafe überhaupt möglich?

Von: **Michael Schmidt**

Das dicke Ende für Alfa kam um 20.52 Uhr. Vier Stunden nach dem GP Deutschland kassierten Kimi Räikkönen und Antonio Giovinazzi jeweils eine 30-Sekunden-Strafe, weil das Team die Kupplungseinstellung über das erlaubte Maß verändert haben soll. Das Drehmoment, das der Fahrer über den Kupplungshebel anfordert, muss identisch vom Antrieb umgesetzt werden. Zwischen Auslösen und Eintreten darf maximal eine Zeitspanne von 70 Millisekunden

liegen. Bei den Sauber-Piloten wurde eine Verzögerung von 200 bis 300 Millisekunden gemessen.

Alfa Romeo legte drei Tage nach dem GP Deutschland Berufung ein. Die anderen Teams wunderten sich, dass die FIA den Rekurs überhaupt annahm: Gegen Schiedsrichter-Entscheidungen kann man nicht klagen. Das wäre

nur möglich gewesen, wenn man das Team wegen illegaler Technik disqualifiziert hätte. Die 30-Sekunden-Strafe aber ist der Ersatz für eine Stop-and-Go-Strafe. Für Alfa kann der Schuss nach hinten losgehen: Das Berufungsgericht kann die Strafe erhöhen, wenn es der Meinung ist, dass das Team belanglos geklagt hat. ■



Alfa Romeo hat gegen die Strafe von Hockenheim Berufung eingelegt

Formel 1

Streit um Motoren

Das F1-Management will den Kalender im nächsten Jahr auf 22 Rennen erweitern. Doch nicht alle Teams sind einverstanden, dafür auch die Zahl der Motoren zu erhöhen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Rechteinhaber wollen mehr Rennen, weil ihnen das mehr Geld einspielt. Der GP Spanien soll bei einer Vertragsverlängerung mindestens 20 Millionen Dollar bringen. Für die Teams bedeutet das zusätzliche Reise- und Materialkosten. Liberty braucht für ein 22. Rennen die Zustimmung aller zehn Teams. Die Teamchefs stehen einer Erweiterung im Prinzip positiv gegenüber. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto wägt jedoch ab: „Wir unterstützen den Plan, weil das die Einkünfte erhöht. Trotzdem müssen wir vorsichtig sein, dass die Kosten nicht die Einnahmen übersteigen. Es wäre falsch, im

nächsten Jahr deshalb die Zahl der Motoren zu erhöhen.“

Während Christian Horner von Red Bull und Cyril Abiteboul von Renault die Ausweitung auf vier Motoren befürworten, sind Ferrari und Mercedes dagegen. Zwei zusätzliche Antriebseinheiten für zwei Autos würde die Kunden drei Millionen Dollar extra kosten. „Dann decken die zusätzlichen Einnahmen die Extra-Kosten nicht mehr“, rechnet Racing-Point-Teamchef Otmar

Szafnauer vor. Ein Team am Ende des Feldes würde aus dem Erlös eines Extra-Rennens 800 000 Dollar bekommen. Bei den Topteams klingelt die Kasse mit rund drei Millionen Dollar. Das F1-Management bot den Teams an, die Zahl der Testtage vor der Saison von acht auf fünf zu begrenzen und einen Testtermin während der Saison zu streichen. Szafnauer zweifelt: „Wir kommen mit einem Motor durch die zwölf Testtage. Weniger geht nicht.“ ■



Drei oder vier Motoren für 2020? Die Hersteller sind sich uneinig

NACHRICHTEN

DRIOT GESTORBEN

Der DAMS-Formel-2-Rennstall hat am Sonntag bekannt gegeben, dass Teamgründer Jean-Paul Driot nach langer Krankheit im Alter von 68 Jahren gestorben ist. Der Rennstall sammelte unter der Ägide von Driot 13 Fahrertitel in verschiedenen Klassen. Mehr als 30 seiner Junior-Piloten schafften es in die Formel 1.

INDYCAR MIT HYBRID

Die IndyCar-Serie fährt ab 2022 mit Hybrid-Technologie. Im Augenblick werden die Dallara-Chassis von einem 2,2 Liter V6 Turbo mit 740 PS angetrieben. Dank KERS soll die Leistung auf 900 PS steigen. Die Fahrer können dann ihre Motoren aus dem Cockpit starten. Der Elektroboost soll auch als Überholhilfe genutzt werden können. Momentan rufen die Fahrer mit dem Push-to-pass-Knopf 60 PS ab. Das soll ab 2022 deutlich mehr werden.

UPGRADE VERSCHOBEN

Racing Point musste das Debüt der neuen Nase für den RP19 verschieben. Die Nase fiel durch den Crashtest. Damit blieben auch der neue Frontflügel und die neuen Leitbleche in der Fabrik. Das Upgrade beschränkte sich deshalb auf eine neue Vorderradaufhängung und den T-Flügel.

MOTOREN EINFRIEREN

Renault hat von seinem Vorstand noch keine Zusage, dass das Formel-1-Engagement ab 2021 fortgesetzt wird. Deshalb kämpft Teamchef Cyril Abiteboul darum, dass Renault die Formel 1 nichts mehr kostet: „Mit der Budgetdeckelung und der besseren Geldverteilung sind zwei unserer Forderungen erfüllt. Wir wollen aber noch, dass ab 2021 die Motorenentwicklung eingefroren wird.“ Mercedes-Teamchef Toto Wolff dazu: „Wenn alle von der Power her innerhalb eines Prozents liegen, sind wir dafür.“

Mick Schumacher jubelt über den Sieg im Sprintrennen

Premiere für Schumi jr.

Mick Schumacher erkämpfte sich im Sprintrennen von Budapest seinen ersten Sieg in der Formel 2. Im Hauptrennen duellierten sich die beiden Meisterschaftsrivalen.

Von: **Andreas Haupt**

Es dauerte 16 Rennen, bis Mick Schumacher in der Formel 2 erstmals ganz nach oben auf das Podest kletterte. Der Sohn des siebenfachen Formel-1-Weltmeisters Michael Schumacher verteidigte im Sprintrennen seine Pole-Position mit Zähnen und Klauen. Schumacher, im Hauptrennen Achter und durch die umgedrehte Startreihenfolge auf der besten Ausgangsposition, konnte sich in keiner der 28 Rennrunden ausruhen.

Die Vorentscheidung fiel am Start. Schumacher versperrte seinem Rivalen Nobuharu Matsushita erst die Innenspur und schickte ihn dann in der ersten

Kurve in die Auslaufzone. Trotzdem hielt Matsushita den zweiten Platz. „Mein Start war etwas besser, doch leider nicht gut genug, um zu überholen“, erzählte der Honda-Junior.

In der Folge wollte Matsushita seinen Vordermann in einen Fehler treiben. Doch Schumacher machte keinen. Der Japaner profitierte oftmals vom DRS, kam auf dem verwinkelten Hungaroring jedoch nie nahe genug heran an den Prema-Fahrer. Dafür war die Zielgerade zu kurz. Man sah es auch in der Verfolgergruppe. Die ersten sieben Positionen waren nach der ersten Runde einbetonierte.

Schumacher kümmerte sich um seine Medium-Reifen und beobachtete den Gegner im Rückspiegel. „Ich wusste, dass es auf den letzten Sektor, und dort vor allem auf die letzte Kurve ankommt. Ich musste dort sauber fahren und viel Schwung auf die Zielgerade mitnehmen.“ Dadurch habe ihm selbst das DRS nichts geholfen, resümierte er.

In der Schlussphase hatte Schumacher noch genügend Saft in

den Reifen, um den Premiersieg ins Ziel zu retten. „Endlich habe ich das Pech der letzten Wochen abgestreift. Ich hoffe, dass ich den Schwung für die Rennen nach der Sommerpause mitnehmen kann.“ Es wartet die Ardennen-Achterbahn von Spa-Francorchamps. Da startete Schumacher im Vorjahr bekanntlich seinen großen Siegeszug in der Formel 3, der ihm am Ende sogar noch die Meisterschaft einbringen sollte.

Dafür dürfte es in dieser Saison nicht mehr reichen. Schumacher, Elfter der Meisterschaft, hat einen Rückstand von 151 Punkten auf Nyck de Vries. Der Niederländer brillierte in Ungarn in der nassen Qualifikation, verbremste sich beim Hauptrennen allerdings am Start. Nicholas Latifi antizipierte das und schlüpfte in der ersten Kurve durch. ART lotste den Meisterschaftsführenden zu einem frühen Tausch von Soft auf Medium. Doch der Undercut misslang. Latifi war auf dem Startreifen schnell genug, um sich einen späteren Boxenstopp leisten zu können. Das Duell der beiden Meisterschaftsrivalen war ent-

schieden. Es dauerte bis zur 27. Runde, bis der Kanadier wieder von der Spitze grüßte. Jordan King hatte bis dahin auf den Medium-Reifen ausgeharrt. Es sollte sich auszahlen. Auf den weichen Reifen arbeitete sich der Mann von MP Motorsport im Schlussakkord noch bis auf Platz 4. DAMS widmete den Sieg seinem Gründer. Jean-Paul Driot war nach monatelanger Krankheit verstorben. ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nicholas Latifi	1:02.40,675 min
2. Nyck de Vries	+0,752 s
3. Jack Aitken	+1,045 s
4. Luca Ghiotto	+2,995 s
5. Sérgio Sette Câmara	+4,144 s
6. Jordan King	+5,048 s
7. N. Matsushita	+5,282 s
8. Mick Schumacher	+15,807 s
9. Guanyu Zhou	+17,795 s
10. Callum Iott	+18,562 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Mick Schumacher	43.59,841 min
2. N. Matsushita	+1,453 s
3. Sérgio Sette Câmara	+3,396 s
4. Jordan King	+4,177 s
5. Jack Aitken	+4,960 s
6. Nyck de Vries	+11,428 s
7. Nicholas Latifi	+12,314 s
8. Luca Ghiotto	+12,930 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Nyck de Vries	196
2. Nicholas Latifi	166
3. Sérgio Sette Câmara	141
4. Luca Ghiotto	135
5. Jack Aitken	134



Schumacher und sein Schattenmann Matsushita



Das Hauptrennen wurde am Start entschieden



Danish Dynamite

Christian Lundgaard und Marcus Armstrong haben sich die Formel-3-Siegerpokale am Hungaroring gesichert. Tabellenführer Robert Shwartzman musste Federn lassen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Pole-Position ist in Budapest schon die halbe Miete. Das gilt nicht nur für die Formel 1, sondern auch für die Klassen darunter. Und so hatte Christian Lundgaard nach der Qualifying-Bestzeit am Freitag schon eine Hand am Siegerpokal für das Hauptrennen am Samstag. Nach dem gewonnenen Start konnte nur sein ART-Teamkollege Max Fewtrell die Pace des talentierten Renault-Junioren aus Dänemark mitgehen. Doch anstatt einen Angriff zu wagen, zog Lundgaard langsam an der Spitze davon und rollte am Ende mit 3,7 Sekunden Vorsprung über den Zielstrich. Im Gegensatz zum Saisonstart in Barcelona, wo Lundgaard wegen zu schnellen Fahrens in einer virtuellen Safety-Car-Phase nachträglich noch zurückgestuft wurde, durfte er den Premiersieg dieses Mal auch behalten. Enger als auf den ersten beiden Plätzen ging es beim Kampf um die dritte Podiumsposition zur Sache. Genau wie Fewtrell war Niko Kari schon am Start an Jüri Vips vorbeigezogen, der die zweitschnellste Zeit im Qualifying gesetzt hatte. Doch Vips gab sich nicht so einfach geschlagen und startete einen Angriff nach dem anderen.

In Runde 18 von 22 war die Gegenwehr endlich gebrochen. Beim Manöver in Kurve 1 schlüpfte auch noch Jake Hughes durch, der sich kurze Zeit später dann auch noch Vips schnappte. Kari fiel mit technischen Problemen später bis auf Rang 15 zurück.

Auch für die erfolgswöhnte Prema-Mannschaft gab es nichts zu feiern. Tabellenführer Robert Shwartzman kam auf Rang 5 ins Ziel, Marcus Armstrong wurde Achter und sicherte sich damit die Pole-Position für das zweite Rennen. Jehan Daruvala verpasste auf Platz 11 die Punkte.

Kollision der Spitzenreiter

Auch am Sonntag war die Pole-Position wieder gleichbedeutend mit dem obersten Platz auf dem Podium. Armstrong musste nur am Start kurz zittern, als Leonardo Pulcini in Kurve 2 einen Angriff wagte. Es kam sogar zu einem leichten Kontakt, den beide Piloten ohne Schaden überstanden. Nach dem Schreckmoment zogen beide von ihren Verfolgern weg. Am Ende fuhr Armstrong souverän mit 12,6 Sekunden Vorsprung

vor Pulcini über den Zielstrich. Wie schon am Vortag ging es um Platz 3 hart zur Sache. In Runde 14 versuchte Shwartzman mit Gewalt an Felipe Drugowich vorbeizugehen, der einen ganzen Zug von Autos hinter sich hatte. Dabei schlitze Shwartzman seinem Gegner den rechten Hinterreifen auf und beschädigte sich selbst den Frontflügel. Für Shwartzman war es die erste Nullnummer der Saison. Ausgerechnet Meisterschaftsrivale Jüri Vips übernahm zunächst den dritten Rang. Doch der Este wurde kurz vor Schluss von Jake Hughes vom Podium gekickt und landete wie am Vortag auf Rang 4. In der Gesamtwertung konnte er den Rückstand immerhin auf zwölf Zähler reduzieren.

Für die deutschsprachigen Piloten lohnte sich die Reise nach Budapest nicht. Nach Rang 8 im Qualifying fiel David Beckmann am Samstag durch einen Reparaturstopp weit zurück. Ein ähnliches Schicksal ereilte Lirim Zenedi. Der Sauber-Junior wurde vorzeitig von der Technik gestoppt. Auch der Bayer Andreas Estner und der Schweizer Fabio Scherer blieben ohne Punkte. ■



Durchwachsene Ergebnisse für das Prema-Trio



Red-Bull-Junior Jüri Vips verkürzte den Rückstand

RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Christian Lundgaard	35:48,828 min
2. Max Fewtrell	+ 3,712 s
3. Jake Hughes	+ 13,912 s
4. Jüri Vips	+ 16,902 s
5. Robert Shwartzman	+ 18,793 s
6. Felipe Drugovich	+ 20,835 s
7. Leonardo Pulcini	+ 21,917 s
8. Marcus Armstrong	+ 24,223 s
9. Yuki Tsunoda	+ 24,627 s
10. Logan Sargeant	+ 27,997 s

RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Marcus Armstrong	35:26,061 min
2. Leonardo Pulcini	+ 12,670 s
3. Jake Hughes	+ 18,984 s
4. Jüri Vips	+ 24,401 s
5. Christian Lundgaard	+ 25,564 s
6. Yuki Tsunoda	+ 25,889 s
7. Jehan Daruvala	+ 29,557 s
8. Logan Sargeant	+ 37,297 s

F3-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Robert Shwartzman	124
2. Jüri Vips	112
3. Jehan Daruvala	104
4. Marcus Armstrong	98
5. Christian Lundgaard	73

MOTORSPORT IMAGES

Doppelt hält besser



Black Falcon holte den Sieg zum zweiten Mal in Folge, dieses Mal als Doppelsieg

Zum zweiten Mal in Folge sicherte sich Mercedes einen VLN-Doppelsieg. Maro Engel und Patrick Assenheimer kreuzten beim Rowe 6h ADAC Ruhr-Pokal-Rennen die Ziellinie vor den Black-Falcon-Teamkollegen und dem Phoenix-Audi.

Von: **Bianca Leppert**

Das 6h-Rennen gilt als Saisonhöhepunkt der VLN. Und doch wunderten sich einige im Fahrerlager, dass nur 144 Starter die XL-Distanz in Angriff nahmen. Noch weniger als beim ersten Lauf direkt nach dem 24h-Rennen, der traditionell eher schwach besetzt ist. Des Rätsels Lösung: Das 6h-Rennen fand in diesem Jahr zwei Wochen früher als sonst statt und fiel damit direkt in die Ferienzeit. Ein wichtiges Detail, schließlich lebt die Langstreckenmeisterschaft nach dem 24h-Rennen hauptsächlich von Privatfahrern und nicht mehr von den Herstellern. Ein

Teamchef klagte: „Ich hatte nicht nur Probleme, Fahrer zu finden, sondern auch mit den Mechanikern war es knapp.“ Die Show auf der Strecke war trotzdem eine der besten, die wir in diesem Jahr gesehen haben.

Scheid im Eifelblitz

Das Extra-Schmankerl noch vor dem Rennen: Eifel-Legende Johannes Scheid drehte zu seinem 50-jährigen Motorsportjubiläum in seinem alten BMW M3 GTR S aus dem Jahr 2009, der mittlerweile im Besitz von FEV Racing ist, eine Demo-Runde um die Nordschleife. Die Fans rund um die Strecke waren beim Revival des Eifelblitzes aus dem Häuschen. Und Scheid ebenfalls: „Das war herrlich.“

Auch bei Mercedes und Black Falcon war man nach dem Rennen bester Laune. Zum zweiten Mal in Folge holte man sich einen Doppelsieg, wieder stand Patrick Assenheimer ganz oben auf dem Treppchen – dieses Mal mit Maro Engel an seiner Seite. Knapp dahinter mussten sich Hubert Haupt, Adam Christodoulou und Luca Stolz mit 35,804 Sekunden Rückstand im internen Teamdu-

„Nach dem zweiten Stopp haben wir das Rennen verloren. Ich kam in eine Code-60-Phase, die uns über eine Minute gekostet hat.“

Luca Stolz, Black Falcon

ell geschlagen geben. Frank Stippler und Vincent Kolb landeten im Phoenix-Audi auf Platz 3. Interessant: Der R8 GT3 war bei diesem Privateinsatz mit Michelin-Reifen statt wie bisher mit Dunlop bestückt, beim Schwesterauto blieb man Dunlop treu.

Bereits in der Startaufstellung wartete eine Knobelaufgabe: Mit welchem Setup und welchen Reifen würde man ins Rennen gehen? Es regnete zwar, sollte aber abtrocknen. Die späteren Podiumskandidaten setzten alle auf Regenreifen und ein Trocken-Setup, bei Rowe Racing (Eng/Catsburg) entschied man sich für die

sogenannten Drying-Wet-Reifen von Michelin, die eigens für abtrocknende Bedingungen gedacht sind.

Es dauerte nur drei Runden, ehe die Spitzengruppe um Engel, Stippler und Christodoulou an die Box kam. Eng blieb eine Runde länger draußen. Nach dem ersten Halt entbrannte ein wilder Kampf zwischen Engel und Christodoulou, die sich um die Führung balgten. „Es wurde etwas enger, als ich dachte“, meinte Christodoulou. Während Engel sich zunächst behauptete, musste er kurz darauf wieder Platz für Stippler machen, der immer wieder auf der Döttinger Höhe seinen Trumpf ausspielte. „Das war gute Werbung für den Sport. Es war hart, aber fair. Auch wenn es etwas frustrierend war, wenn der Audi zum vierten Mal wieder an dir vorbeifährt“, so Engel.

Undercut geht nicht auf

Nach dem zweiten Boxenstopp fiel bereits eine Vorentscheidung. Die #16 von Black Falcon war eine Runde früher zum Service gekommen, weil man einen Undercut plante. Der ging allerdings nicht ganz auf. „Da haben



Johannes Scheid drehte eine Demorunde im Eifelblitz BMW M3 GTR S



Overbeck/Overbeck (Renault Clio) siegten in der H2, dahinter ging es eng zu



Griessner/Fübrich (BMW M240i, #650) haben die Nase in der Tabelle vorn



Der M2 Competition soll ein neues Kundensportmodell von BMW werden

wir das Rennen verloren, weil ich nach Adams Stint auf meinen ersten beiden Runden in eine Code-60-Phase reinkam", sagte Stolz. „Das hat über eine Minute gekostet.“

Die Führung behielten zwar sowohl er als auch danach Haupt, doch beim finalen Service 45 Minuten vor Schluss hatte das Schwesterauto mit der Nummer 6 von Engel den Joker, weil man mit dem konstanten Acht-Runden-Rhythmus später reinkommen konnte und damit eine kürzere Standzeit hatte.

Auf den letzten Metern wurde es noch kurz aufregend für Engel. Im Bereich Tiergarten sah man gelbe Flaggen, Engel fuhr an einem langsameren Fahrzeug vorbei, ließ sich aber sofort wieder zurückfallen. „Der andere hatte gebremst, links geblinkt und ist zur Seite gefahren. Da konnte ich nicht viel machen“, meinte Engel. „Ich habe dann auch wieder gebremst, um auf Nummer sicher zu gehen. Ich hatte aber den Eindruck, dass ich kurz vor der Flagge vorbeigefahren war.“ Der Vorfall wurde anschließend auch nicht von den Sportkommissaren untersucht.

Damit war der Doppelsieg für Mercedes perfekt.

Neue BOP für Porsche

„Uns hat am Ende einfach der Speed gefehlt“, meinte Audi-Pilot Stippler. Teamkollege Kolb bekam im finalen Stint auf der Strecke noch Druck vom viertplatzierten Rowe-BMW, der jedoch kurz vor Ende des Rennens eine Zeitersatzstrafe von 35 Sekunden wegen Überholen unter Gelb aufgebremst bekam, was am Ergebnis jedoch nichts änderte. So mancher fragte sich auch, weshalb die Nummer 99 zwischendurch einen Fünf-Run-

den-Stint einlegte. Damit versuchte man Track-Position zu gewinnen, um im Rhythmus der Führenden durch die Code-60-Phasen zu kommen.

Direkt dahinter folgte der Walkenhorst-BMW (Krognes/Pittard/Fannin). Der Falken-Porsche (Bachler/Ragginger) und der Falken-BMW (Dusseldorf/Klingmann) nahmen die Ränge 6 und 7 ein. Auf Platz 8 kam mit dem Phoenix-Audi R8 #9 (Moller-Madsen/Jans/Beretta) das beste Pro-Am-Auto vor dem GetSpeed-Mercedes (Shoffner/Hill/Schiller) und dem Lamborghini Huracán von Schmidtman/Hammel/Perera ins Ziel.

Nach der Disqualifikation des Manthey-Elfers im 24h-Rennen war auch die neue Balance-of-Performance-Einstufung ein Thema im Fahrerlager. Falken stellte den einzigen 911 GT3 R in der GT3-Klasse. Am späten Freitagabend stand fest: Der Restriktor wird um 1,3 Millimeter kleiner. Damit wollte der Technikausschuss den Porsche um rund eine Sekunde einbremsen. Die Entscheidung beruht allerdings auf der Performance, die man im 24h-Rennen gezeigt hat, und nicht auf den Ergebnissen der Prüfstands-messung. ■

VLN, 5. LAUF, ROWE 6 STUNDEN ADAC RUHR-POKAL-RENNEN (6 STUNDEN)

Pole-Position #6 Assenheimer/Engel (Black Falcon Team AutoArena, Mercedes AMG GT3, SP9), 9.38,917 min
Schnellste Runde #34 Krognes/Pittard/Fannin (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9), 8.02,876 min

1.	#6	Assenheimer/Engel	Black Falcon Team AutoArena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	40 Runden
2.	#16	Haupt/Christodoulou	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 35,804 s
3.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 1.12,521 min
4.	#99	Catsburg/Eng	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 1.48,467 min
5.	#34	Krognes/Pittard/Fannin	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 3.31,952 min
6.	#4	Bachler/Ragginger	Falken Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 3.32,579 min
7.	#3	Dusseldorf/Klingmann	Falken Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 4.21,609 min
8.	#9	Beretta/Jans/Moller-Madsen	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro-Am	+ 6.06,654 min
9.	#23	Shoffner/Hill/Schiller	GetSpeed Performance	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
10.	#20	Schmidtman/Hammel/Perera	-	Lamborghini Huracán	SP9 Pro	+ 1 Runde

Grüne Welle in Amerika

Mazda-Pilot Harry Tincknell rettete seinen knappen Vorsprung vor dem Penske-Acura-DPI über die Ziellinie

Das IMSA-Rennen in Road America war für US-Verhältnisse sehr speziell: Es gab über die Renndistanz von 2:40 Stunden nicht eine einzige Gelbphase. Das Ergebnis belehrte alle BOP-Motzer eines Besseren: Mazda siegte in der DPi-Klasse ultraknapp vor Acura, bei den GT-Wagen passte zwischen Ford und Corvette kein Handtuch. Ford siegte, weil Corvette kolossal patzte.

Von: **Marcus Schurig**

Komplett grüne Rennen sind in der IMSA-Serie so rar wie Wasser in der Wüste. Das gilt auch für das anspruchsvolle Kultrennen in Road America: In den letzten acht Jahren gab es immer mindestens zwei Safety-Car-Phasen, in den letzten vier Jahren waren es im-

mer deren vier. Und bei der Ausgabe 2019 gab es keine einzige!

Kritiker in Europa verschmähen die Serie gerne mit diesem Argument: Die Rennen seien nur deshalb spannend, weil die allfälligen Gelbphasen wie ein Gleichmacher wirken. Oft folgt der Nachsatz: Bei einem grünen Rennen würde man erst wirklich sehen, dass auch die Balance of Performance (BOP) in den beiden Herstellerklassen DPi und GTLM nicht wirklich funktioniere.

All diese Argumente wurden in Road America relativiert und widerlegt: Das Mazda-Duo Harry Tincknell und Jonathan Bomarito siegte in der DPi-Topklasse vor dem Acura von Dane Cameron und Juan Pablo Montoya – mit einem Vorsprung von 0,227 Sekunden. Ohne Gelbphase. Über die gesamte Renndauer betrug der Abstand zwischen diesen beiden Fahrzeugen zu keinem Zeitpunkt mehr als fünf Sekunden! Es war ein echtes Duell. Genau genommen war es sogar ein Vierkampf, denn die beiden Schwesterverwagen waren auch immer in

Reichweite: Der zweite Mazda-DPi (Oliver Jarvis/Tristan Nunez) kam mit drei Sekunden Rückstand als Dritter ins Ziel. Und der zweite Acura-DPi von Hélio Castroneves und Ricky Taylor verlor anderthalb Stunden vor Schluss nur deshalb den Anschluss, weil man in Führung liegend zum Boxenstopp abbiegen musste, um ein Trümmerteil aus dem Frontspoiler zu fischen.

Von vier zu drei zu zwei

Über die gesamte Renndistanz belauerten sich die beiden Werksteams von Roger Penske (Acura) und Team Joest (Mazda). Nicht einmal die Boxenstopps konnten das herzhafteste Duell der beiden DPi-Hersteller zerreißen: Oft kamen alle vier Autos in direkter Sichtweite rein – und verließen die Boxengasse wieder Stoßstange an Stoßstange. Nur eine Crew zog in der Boxengasse eine Niete: Der Mazda mit der Startnummer 77 verlor beim zweiten Stopp sieben Sekunden, weil ein GTD-Porsche herumtrödelte und im Weg stand. „Wir hatten absolut

„In nahezu jeder Motorsportdisziplin verteidigst du in der letzten Runde deine Position mit maximaler Härte – ganz besonders dann, wenn es um den Sieg geht!“

Mazda-Pilot Harry Tincknell

die Pace, um ganz vorne mitzukämpfen, aber der Stopp in Runde 31 hat uns netto sieben Sekunden gekostet“, schimpfte Pilot Oliver Jarvis nach dem Rennen. „Wir konnten den Rückstand zwar wieder eindampfen, aber nicht mehr ganz aufschließen.“

Nur drei Runden später wurde aus dem Dreikampf an der Spitze ein Zweikampf, weil Hélio Castroneves wie erwähnt einen Extrastopp einlegen musste, um ein aufgelesenes Trümmerteil an der Frontpartie zu entfernen.

Da waren es nur noch zwei Sieganwärter: Juan Pablo Montoya im Acura-DPi mit der Startnummer 6 verteidigte seine Führung zäh gegen Harry Tincknell im Mazda Nummer 55, doch in Runde 38 hatte der Brite die Nase voll: Er presste sich mit einem sehenswerten Manöver auf der Außenlinie von Turn 1 am Kolumbianer vorbei. Acht Runden später büßte Tincknell durch einen Fahrfehler zwei Sekunden von seinem kleinen Polster ein, fortan blieb das Duell um den Sieg bis zur Ziellinie ein Kopf-an-Kopf-Rennen – auch ohne Gelbphase.

Dane Cameron, der in Runde 50 das Steuer von Montoya übernommen hatte, machte am Schluss nochmals Attacke: „Ich habe versucht, mir die Reifen so einzuteilen, dass ich am Ende nachlegen konnte“, so Cameron. Die Rechnung wäre beinahe aufgegangen: Nach dem letzten Stopp 16 Runden vor Schluss verkürzte Cameron den Rückstand erst von vier auf zwei Sekunden, dann eingangs der letzten Runde auf null. Tincknell machte abermals einen kleinen Fahrfehler und konnte Cameron nur mit wildem Zickzackfahren auf der Geraden abwehren, was sogar zu einem leichten Aufprall führte.

Finale mit Kontaktsport

Die Rennleitung sah keinen Grund, einzugreifen, doch Montoya war nach dem Rennen grantig: „Es gibt Regeln für den Spurwechsel, um die Position zu verteidigen, und Tincknell hat sich nicht daran gehalten. Ich hätte eine Strafe für angemessen gehalten.“ Der Betroffene sah die Sache naturgemäß etwas anders: „In jeder Motorsportdisziplin verteidigst du in der letzten Runde deine Position mit maximaler Härte – ganz besonders dann, wenn es um den Sieg geht!“

Mazda holte in Road America den dritten Gesamtsieg in Folge, nachdem man jahrelang hinter der Musik herfuhr. Nach den zwei Siegen in Watkins Glen und Mosport bekam man den erwarteten Konter von der BOP: 20 Kilo mehr Gewicht und 20 mbar weniger Ladedruck. Über eine Runde kostet das je nach Interpretation zwischen sechs und acht Zehntel. Folgerichtig standen die beiden Acura im Qualifying vorne, doch im Rennen profitierte Mazda von der guten Reifennutzung. Oliver Jarvis konnte noch ein weitere Nuanze beisteuern: „Ich glaube,



Acura verlor das Rennen nicht in der Boxengasse, sondern wegen Tincknell



Mazda-Sportchef John Doonan herzt seine Sieger Tincknell und Bomarito



Von der Rolle: Cadillac fällt zurück, Mazda und Acura werden immer besser



Die Ford-Piloten Westbrook und Briscoe holten den GT-Sieg in Road America

NACHRICHTEN

PORSCHE-SIEG IN DER GTD

Das Pfaff-Motorsport-Duo Matt Campbell und Zacherie Robichon gewann in Road America im Porsche 911 GT3 R die hart umkämpfte GTD-Klasse für GT3-Autos, Platz 2 ging an Bryan Sellers und Corey Lewis im Lamborghini Huracán GT3. Acura-NSX-Pilot Mario Farnbacher und sein Teamkollege Trent Hindmann verteidigten die Meisterschaftsführung in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge trotz eines fünften Platzes.

BMW VERLIERT POLE

BMW-Pilot Tom Blomqvist markierte im Qualifying für das IMSA-Rennen in Road America mit einer Zeit von 2.00,344 Minuten die Pole in der GTE-Klasse, Teamkollege Jesse Krohn kam auf Platz 3. Bei der technischen Abnahme waren beide Autos an der Front zu tief, obwohl sie vor dem Zeittraining zum Ride-Height-Check bei der technischen Abnahme waren. Beide M8 wurden disqualifiziert und mussten das Rennen vom Ende des GTE-Feldes in Angriff nehmen.

IMSA: JAHR DER REKORDE

Seit dem Saisonstart in Daytona haben die WeatherTech-IMSA-Serie mit vier Rennklassen und die nachgeordnete Michelin Pilot Challenge für GT4 und TCR-Wagen insgesamt 57 neue Rundenrekorde aufgestellt, kombiniert gerechnet im Qualifying und im Rennen. Ein Grund für die Rekordflut ist offensichtlich: Michelin rüstet erst seit diesem Jahr sämtliche Serien und Rennklassen unter dem IMSA-Dach aus, dazu bekam die GTLM-Klasse, die schon vorher auf Michelin-Reifen fuhr, eine neue Reifenspezifikation. In Road America lag zum Beispiel die Pole-Zeit von Acura-Pilot Dane Cameron unter dem alten Rennrekord, den Marco Werner in einem Audi R10 aufgestellt hatte – aber der hatte damals breitere Reifen und über 1000 PS!



Corvette verzockte die Strategie in Wisconsin gleich bei beiden Werkswagen



Kult-Event: Die Fans strömten am Renntag in Scharen zur Rennstrecke

IMSA-MEISTERSCHAFT

NEUNTER SAISONLAUF IN ROAD AMERICA

Streckenlänge: 6,514 km; **Renndistanz:** 83 Runden gleich 540,662 Kilometer;
Pole-Position DPI-Klasse: Dane Cameron, Penske-Acura: 1.48,715 min;
Pole-Position GTE-Klasse: Oliver Gavin, Corvette C7.R: 2.00,663 min;
Pole-Position GTD-Klasse: Ben Keating, Riley-Mercedes AMG: 2.05,250 min;
Schnellste Rennrunden: Prototypenklasse: Oliver Jarvis (Joest-Mazda-DPI): 1.51,133 min;
GTLM-Klasse: Oliver Gavin (Corvette C7.R): 2.03,133 min;
GTD-Klasse: Jack Hawksworth (AIM-Lexus RC F GT3): 2.06,991 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Zeit/Rückst.
1.	DPI	#55	Bomarito/Tincknell	Joest-Mazda-DPI	2:41,43,115 h
2.	DPI	#6	Cameron/Montoya	Penske-Acura-DPI	+0,227 s
3.	DPI	#77	Jarvis/Nunez	Joest-Mazda-DPI	+3,114 s
4.	DPI	#31	Nasr/Derani	Whelen-Cadillac-DPI	+1:16,250 min
5.	DPI	#10	Taylor/van der Zande	WTR-Cadillac-DPI	+1:20,362 min
6.	DPI	#5	Albuquerque/Barbosa	Mustang-Cadillac-DPI	+1:50,473 min
7.	DPI	#7	Castroneves/Taylor	Penske-Acura-DPI	+1:55,838 min
8.	DPI	#85	Goikhberg/Vautier	JDC-Cadillac-DPI	+1 Runde
9.	DPI	#84	Trummer/Simpson	JDC-Cadillac-DPI	+1 Runde
10.	LMP2	#52	McMurry/Kelly	PR1-Oreca-LMP2	+4 Runden
11.	LMP2	#38	Cassels/French	Perf.-Tech-Oreca-LMP2	+4 Runden
12.	GTLM	#67	Briscoe/Westbrook	Ganassi-Ford GT	+6 Runden
13.	GTLM	#66	Müller/Hand	Ganassi-Ford GT	+6 Runden
14.	GTLM	#912	Bamber/Vanthoor	Porsche 911 RSR	+6 Runden
15.	GTLM	#3	Magnussen/García	Corvette C7.R	+6 Runden
16.	GTLM	#25	Blomqvist/de Phillippi	Rahal-BMW M8 GTE	+6 Runden
17.	GTLM	#4	Gavin/Milner	Corvette C7.R	+7 Runden
18.	GTLM	#911	Pilet/Tandy	Porsche 911 RSR	+7 Runden
19.	GTD	#9	Campbell/Robichon	Porsche 911 GT3 R	+8 Runden
20.	GTD	#48	Sellers/Lewis	Lamborghini Huracán GT3	+9 Runden

die Acura fahren nur so schnell, wie sie müssen, damit sie im Saisonfinale nicht in die BOP-Falle tappen.“ Cameron und Montoya führen die Meisterschaft vor dem Cadillac-Duo Felipe Nasr und Pipo Derani an, der beste Mazda-Pilot liegt auf Rang 3.

Derani und Nasr kamen in Road America übrigens nur auf Platz 4 ins Ziel – mit 1.16 Minuten Rückstand. „Mit der aktuellen BOP-Einstufung haben wir keine Chance, das hat das Rennen klar gezeigt, weil es keine Gelbphase gab“, sagt Derani. Die über zweijährige DPi-Dominanz der GM-Marke ist dahin, teils, weil die Gegner den Rückstand verkürzt haben, zum Teil aber sicher auch wegen der aktuellen BOP.

Corvette: Strategie-Patzer

Das GTLM-Gefecht war ein Spiegelbild der DPi-Topklasse, außer vielleicht dem Umstand, dass sich nach dem komplett grünen Rennen wirklich niemand ernsthaft über die BOP beschweren konnte: Ford und Corvette waren de facto gleich stark und machten die Toppositionen unter sich aus. Dass dabei am Ende der dritte Ford-Sieg in Road America in Folge herausprang und es auch gleich noch zum Doppelsieg reichte, lag an zwei groben strategischen Schnitzern des Corvette-Teams.

Zuerst opferte man das zweite Auto mit der Startnummer 3 (Antonio García / Jan Magnussen) ohne Not einem fehlerhaften Strategieschach: Porsche polte in Runde 11 die Startnummer 911 auf eine Dreistoppstrategie um, weil man an letzter Stelle herumfuhr. „Wir hatten nichts zu verlieren und mussten daher etwas riskieren“, so Porsche-Ingenieur Jacques Hendrikse. Corvette zog zwei Runden später mit der Nummer 3 nach, dito die beiden BMW wenige Runden später. Offenbar wollte man den Gamble mitgehen und hoffte dabei auch auf eine Safety-Car-Phase. Da die aber nicht kam, hatte man komplett verzockt und fiel aussichtslos zurück.

Der zweite Strategiefehler von Corvette ist ebenfalls in der Anfangsphase des Rennens zu finden, die Quittung gab es aber erst am Schluss: Startfahrer Oliver Gavin, der das Rennen nach der Disqualifikation der beiden BMW im Zeittraining vom ersten Startplatz in Angriff nahm, wurde vom Corvette-Kommandostand wegen abbauder Reifen bereits in Runde 20 zum ersten Boxenstopp einstellt. Doch das war viel zu früh, um mit einer Zweistoppstrategie

durchzukommen, wie Ganassi-Ford-Teammanager Mike O’Gara vorrechnet: „Vor Runde 25 darf man auf keinen Fall stoppen, das Boxenstoppfenster für den zweiten Stopp öffnet sich ab Runde 50.“

Folglich musste die Corvette mit der Nummer 4 drei Runden vor Rennende auf Platz 2 liegend noch einen Splash-Stopp einlegen, was den Rückfall auf Platz 6 bedeutete. Dirk Müller und Joey Hand im Ford Nummer 66 durften sich die Hände reiben: Sie rutschten durch den Corvette-Flop auf Rang 2 vor und stellten somit den Ford-Doppelsieg in Road America sicher.

„Bei der Performance lagen Ford und Corvette fast exakt gleichauf“, hielt Ganassi-Teammanager O’Gara nach dem Rennen fest. „Da kann man der BOP nur ein Kompliment machen. Natürlich waren wir in Road America die Favoriten, denn primär geht es hier darum, die Reifen am Leben zu halten, und der Ford GT hat einen sehr guten Reifenverschleiß. Zweitens muss man sich bei einer Zweistoppstrategie ohne Gelbphase über Spritsparen ins richtige Fenster hereinhangern – und das haben wir heute perfekt hinbekommen.“

Zuletzt hatte Porsche mit fünf Siegen in Folge gegläntzt, in Road America rutschten Earl Bamber und Laurens Vanthoor (Nummer 912) durch das Corvette-Fiasko sogar noch auf die dritte Podiumsstufe vor, nachdem man im Zeittraining chancenlos war und das Feld vor sich herscheuchen musste. Nach übereinstimmender Einschätzung fehlten Porsche zwei bis drei Zehntel pro Runde. „Vorne konnten wir nichts ausrichten gegen Ford, also haben wir versucht, die Punktausbeute zu maximieren und am Ende noch den dritten Platz auf dem Silbertablett überreicht bekommen“, so Werkspilot Earl Bamber.

Der große Verlierer von Road America hieß BMW: Die flüssige Strecke ist dem M8 eigentlich auf den Leib geschneidert. Doch erst verlor man wegen eines Ride-Height-Verstoßes die Startplätze 1 und 3, dann verpokerte man sich bei der Strategie und schließlich fiel der BMW mit der Startnummer 24 wegen einer lecken Bremsleitung aus. Dazu waren die Rundenzeiten zum Stint-Ende nur noch bescheiden.

All das hat bekanntermaßen nichts mit der BOP zu tun. Doch manchmal braucht es erst ein grünes Rennen, um das alles sichtbar zu machen. ■

IMSA-Meisterschaft: Die Verhandlungen über die neue DPI-Topklasse ab 2022

DPI: Das große Schweigen

Es ist still geworden um die Verhandlungen zum DPI-2.0-Reglement für 2022, und es gibt gute Gründe dafür: Die neun Hersteller sind sich nicht einig, weder beim Hybrid-System noch beim Chassis oder möglichen Schnittstellen zum Hypercar-Reglement der WEC.

Von: **Marcus Schurig**

Vor dem neunten Saisonlauf der IMSA-Serie in Road America fand abermals ein Treffen des sogenannten Steering Committees DPI 2.0 statt. Die Teilnehmer vereinbarten Stillschweigen – aus gutem Grund, denn es knarzt im Gebäck. Zwar verkündete IMSA-Boss Scott Atherton auf seiner jährlichen Pressekonferenz in Wisconsin, dass neun Hersteller am Tisch sitzen und am neuen DPI-Reglement mitarbeiten, was si-



Die DPI-Hersteller sind uneinig über den Grad der Hybridisierung für 2022

cher positiv zu bewerten ist. Neben den vier aktuellen DPI-Herstellern (Cadillac, Mazda, Acura und Nissan) gehören Ford, Porsche, Lamborghini, BMW und Toyota zu den regelmäßigen Teilnehmern. Alfa Romeo ist übrigens der ominöse zehnte Hersteller, der laut Atherton Interesse bekundet hat, sich in die Verhandlungen einzuklinken. Trotz

der stattlichen Anzahl ist ein Streit über die Richtung entbrannt – an mehreren Fronten.

Mazda und GM (Cadillac) würden am liebsten alles so lassen, wie es ist, spricht, sie würden das Hybrid-Thema am liebsten beerdigen. Vor allem deshalb, weil ein Beitritt von Porsche mangels eines adäquaten Triebwerks unwahrscheinlich ist. Ford stellt

beim Thema Hybrid die höchsten Anforderungen. Doch die Entscheidung über ein DPI-Engagement wurde bereits mehrfach auf die lange Bank geschoben und ist erst kürzlich auf September verschoben worden. „Wenn die Hersteller, die am meisten für Hybrid gepusht haben, gar nicht kommen, dann können wir die Hybrid-Pläne gleich beerdigen“, enthüllt ein Teilnehmer.

Besonders das von Ford favorisierte Hochvolt-Konzept wird von den meisten Herstellern kritisch gesehen. Zweiter Knackpunkt ist das Chassis: Porsche und Ford pushten für ein neues Chassis-Reglement, das sich an das Hypercar-Reglement der WEC anlehnt, um mehr Synergien zwischen den beiden Topklassen zu generieren, was gleichbedeutend ist mit einer Abkehr von der bisherigen LMP2-Plattform, „Wir sollten nicht Forderungen von Herstellern erfüllen, die eh nicht kommen“, so ein DPI-Herstellervertreter. Einziger Fortschritt: Man will ab 2020 verstärkt auf synthetische Kraftstoffe setzen. ■

IMSA-Meisterschaft: Was plant Corvette?

Corvette C8.R kommt angeblich mit Sauger

Vor exakt einem Jahr unterzog Corvette das neue GTE-Rennauto auf Basis des neuen C8-Stingray-Modells einem ersten öffentlichen Test. Die entsprechenden Sound-Files legten nahe, dass die neue Renn-Corvette mit Turbomotor kommt. Doch jetzt enthüllen Insider: Es bleibt beim V8-Sauger – so wie auch beim Straßenauto.

Die neue Straßenversion der Corvette C8 wurde Mitte Juli vorgestellt, und entgegen aller Prognosen kommt der neue Mittelmotor-Sportwagen zunächst mit einem V8-Saugmotor. Beim IMSA-Rennen in Road America enthüllten GTE-Insider, dass auch die neue Renn-

Corvette dem Saugmotorkonzept treu bleiben wird: Angeblich kommt eine neue Version des bisherigen Rennmotors mit 5,5 Litern Hubraum zum Einsatz. Ein wichtiger Unterschied: Der Motor soll eine flache Kurbelwelle haben – was erklären könnte, warum der Sound vor einem Jahr deutlich dumpfer als bei der bisherigen C7.R-Rennversion ausfiel. Das neue Rennauto soll übrigens beim IMSA-Saisonfinale in Road Atlanta Mitte Oktober vorgestellt werden.

Im IMSA-Fahrerlager halten sich hartnäckig zwei weitere Gerüchte: Erstens soll Corvette wie 2018/19 zwei WEC-Rennen bestreiten, was Corvette-Sportchef Doug Fehan aber nicht bestätigen wollte. Und zweitens verhandelt Corvette angeblich mit neuen Fahrern: Jordan Taylor wird als heißer Kandidat für 2020 gehandelt. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft: Wie geht es bei Mazda weiter?

Mazda: Bleibt Joest der Kooperationspartner?

Es hat lange gedauert bis zum ersten Mazda-DPI-Sieg Anfang Juli in Watkins Glen. Mittlerweile hat der japanische Hersteller drei Gesamtsiege in Folge geholt. Doch die Aussagen zur Zukunft der Zusammenarbeit mit dem deutschen Joest-Team bleiben seltsam widersprüchlich.

Mazda-Sportchef John Doonan bestätigte auf Nachfrage in Road America immerhin, dass das DPI-Engagement in der IMSA-Serie wie geplant fortgeführt wird. Mazda hat sich intern für fünf Jahre verpflichtet, also bis Ende 2021. Seit 2018 kooperieren die Japaner mit dem deutschen Einsatzteam von Reinhold Joest. Nachdem im ers-

ten Jahr die Erfolge ausblieben, wurde das Team mit Mitarbeitern des Chassis- und Technik-Partners Multimatic verstärkt.

Mittlerweile haben sich auch andere Kandidaten in Stellung gebracht: Ford-GT-Teamchef Chip Ganassi würde gerne in die Topklasse aufsteigen, doch Ford wird auf keinen Fall vor 2022 in die DPI-Klasse einsteigen – wenn überhaupt. Technikpartner Multimatic hat aus verständlichen Gründen kein Interesse daran, als Teampartner einzusteigen: die Kanadier haben neben Mazda noch andere Hersteller als Kunden und wollen sich nicht mit operativen Aufgaben überlasten.

John Doonan bejahte in Road America gegenüber Motorsport aktuell, dass Mazda weiter mit Joest zusammenarbeiten will, gegenüber amerikanischen Medien klang das jedoch weniger eindeutig. ■ MCS

Ott Tänak und sein Toyota Yaris waren im Land der 1000 Seen wie schon im Vorjahr nicht aufzuhalten. Die WM-Kontrahenten konnten beim neunten WM-Lauf nur Schadensbegrenzung betreiben.

Von: **Markus Stier**

Tommi Mäkinen starrt auf den großen Flachbildschirm über dem Büfett und sagt: „Guck dir das an, 0,6 Sekunden.“ Es ist etwa Halbzeit beim finnischen WM-Lauf. Die knapp 23 Kilometer von Pääjärvi sind gerade absolviert. Kris Meeke ist auf Prüfung 13 im Yaris WRC Bestzeit gefahren, die Teamkollegen Latvala und Tänak knapp dahinter. Nach knapp 150 Kilometern Vollgas in den Wäldern Mittelfinnlands liegt Latvala mit zwei Zehntelsekunden vor Tänak an der Spitze, weitere vier Zehntel dahinter lauert Meeke. Wie lange will sich der Teamchef diese teaminterne Schlacht noch anschauen? „Was willst du machen? Sie sind Rallyefahrer“, sagt Mäkinen schulterzuckend, und wer wüsste so etwas besser als jemand, der selbst einer war.

Eine der Stärken des viermaligen Weltmeisters war die Fähigkeit, sich auf sich selbst zu besinnen, die Umgebung, die Gegner und die Technik auszublenken. Und wenn Mäkinen seinen etwas fragileren Gemütern Meeke und Latvala eines regelmäßig mit auf den Weg gibt, dann genau das: „Konzentriert euch auf euer Fahren, nichts sonst.“ Ansonsten haben die beiden höchstrangigen Angestellten nach Tänak an diesem Wochenende nur zwei Befehle zu befolgen, erstens: Bringt die Autos ins Ziel! Zweitens: Versucht nicht, das Tempo von Ott mitzugehen!

Order ignoriert

Die Befehlsverweigerung folgt nur eine Prüfung später: Meeke trifft bei Kakaristo in einer schnellen Rechts-Links außen einen dicken Stein, der hinten Querlenker und Dämpferaufnahme abreißt. „Inakzeptabel“, sagt Mäkinen erbost. Da weiß er noch nicht, dass Meeke den reparierten Yaris am Sonntagmorgen mit Schmackes in den Wald werfen wird. Was Latvala betrifft, fällt Mäkinens Urteil nicht gnädiger aus: „Er nur Glück gehabt“,

schimpft der Chef. Der dreimalige Finnland-Sieger hat denselben Stein erwischt, ist aber mit einem Reifenschaden glimpflich davongekommen. Eine halbe Minute nach der Lichtschranke rapportiert er schon demütig, sich fortan eher auf die Absicherung nach hinten zu konzentrieren.

Dort operiert Esa Pekka Lappi mit frischem Vorwärtsdrang. „Er muss irgendwas gefunden haben“, wähnt Latvala, der aus Furcht vor einem weiteren Fehler den Ball ganz flach hält und den Landsmann ziehen lässt. Citroëns Nummer 2 hat nach desaströser Saison in den Ersatzteilregalen endlich den Stein der Weisen entdeckt. Bei der Vorbereitung in Estland probierte er erstmals ein anderes Frontdifferenzial, das beim Bremsen schneller entsperert und das Einlenken erleichtert. Plötzlich fühlt sich „E.P.“ pudelwohl in bisher so störrischen C3. Vor der Rallye hat er sämtliche Toyota für unantastbar gehalten, am Ende muss er sich nur dem Sieger Tänak geschlagen geben.

Dabei hat Lappi die viel besprochene und sehnlichst erwartete Neuerung im C3 gar nicht an Bord. Die neue Vorderachsgeometrie mit geringerem Eintauchverhalten beim Bremsen und größerem Lenkwinkel hat nur Ogier eingebaut, der allzu hohe Erwartungen gleich dämpft: „Damit sind wir nicht stärker geworden. Wir haben lediglich eine Schwäche abgestellt.“ Auf den Schotterautobahnen Finnlands hält der WM-Zweite den Effekt der Neuerung ohnehin nicht für allzu groß, er sollte eher auf den vielen Abzweigen des deutschen WM-Laufes in drei Wochen zum Tragen kommen.

Ogier kann das Tempo der Toyota und auch von Lappi nicht mitgehen. Zum einen ist ihm am Samstagmorgen schlecht, zum Zweiten kostet seine zweite Startposition am Freitag immerhin so viel Zeit, dass er als Siebter am Samstag als Dritter auf die Piste muss – kein Drama, aber in Finnland sind schon zehn Sekunden ein Loch, das sich kaum mehr schließen lässt. Ogier hat Glück, dass er aus dem Wochenende

noch zwölf Punkte mitnimmt. Im Ziel einer Prüfung plaudert er aus, dass sein Feuerlöscher Gas verliert. Niemand nimmt den Vorfall ernsthaft zur Kenntnis, dabei müsste ein Auto mit defektem Löschesystem eigentlich sofort abgestellt werden.

Kleine Flügel, großer Wind

Für Hyundai war Finnland in den letzten Jahren verbrannte Erde. Der i20 funktioniert auf grobem Terrain deutlich besser als auf den glatten Schotterautobahnen Somis. Als maßgebliche Schwachstelle haben die Fahrer einen Mangel an Abtrieb ausgemacht. Zwei zusätzliche Flaps an der Frontschürze stabilisieren den i20 vorn bei mittelschnellen und schnellen Kurven, aber eine Revolution ist die von Teamchef Andrea Adamo mit großer Geheimniskrämerei aber doch einigem Tamtam angekündigte Modifikation nicht.

Thierry Neuville leidet wie Ogier an seinem vorderen Startplatz am Freitag. Zudem passt wieder mal die Abstimmung nicht, das Fahrwerk ist zu weich.



Wieder auf Kurs



Mit hoher Schlagzahl zer-mürbte Ott Tänak die Verfolger und verließ Finnland mit der Maximalpunktzahl

angezählte Norweger profitiert nur marginal von den neuen Flügelchen und der modifizierten Vorderradaufhängung. Den Durchbruch brachte ein geändertes Mitteldifferenzial. „Das Auto wandert jetzt nicht mehr so herum“, erklärt der 30-Jährige. Statistisch betrachtet ist Finnland Mikkelsens größter Schwachpunkt, ein vierter Platz bei acht Starts sein bestes Ergebnis, im Vorjahr war er Zehnter.

2019 fährt er ein Dutzend Top-Fünf-Zeiten, ist dreimal Schnellster. Obwohl er kurz vor dem Ziel den heißen Atem des nur 2,2 Sekunden hinter ihm lauenden Ogier im Nacken spürt, schlägt er den Franzosen nervenstark auf den elf Kilometern von Ruuhimäki und bleibt als Vierter bester Hyundai-Pilot. Nicht zum ersten Mal an diesem Wochenende ballt er nach der Lichtschranke die Faust wie früher Boris Becker. „Es fühlt sich an, als wäre ich wieder ich selbst“, sagt der Strahlemann aus Oslo erleichtert.

„Wie geht's?“ fragt Teamchef Adamo im Ziel in Jyväskylä. „Super, außer den Rückenschmerzen“, grinst Mikkelsen und weist auf das linke Schulterblatt, das ihm Adamo bei einer seiner gefürchteten Umarmungen zuvor durchgeklopft hat wie einen staubigen Teppich. Mikkelsen steht bei Adamo wieder höher im Kurs. Er stand auch vor dem überra-

ROESELER

! Bei Citroën (Ogier und Lappi) sowie Toyota (Tänak, Meeke und Latvala) haben sämtliche Werksfahrer bereits in Finnland gewonnen, bei Hyundai und M-Sport-Ford dagegen noch keiner.

Als er nach sechs Prüfungen beim ersten Mittagsservice umbauen kann, sind schon 24 Sekunden futsch. „Als ich getestet habe, hat es geregnet“, entschuldigt sich der Belgier. Zudem habe er da die neuen Dämpfer des französischen Unternehmens PKM noch nicht zur Verfügung gehabt.

Neuville ist danach zufrieden mit seinem Auto, aber von Rang 9 am Freitag lässt sich das Treiben

ganz vorn nur aus der Ferne beobachten. Bestzeiten gelingen ihm nur auf der kurzen Stadtprüfung in Jyväskylä. Am Ende zeigt er mit Platz 2 auf der Powerstage, dass er ein Ausnahmekönner ist, er verlässt Finnland mit der gleichen Punktzahl wie Ogier, obwohl der einen Platz weiter vorn gelangt ist.

Das verdankt Neuville vor allem seinen Teamkollegen. Craig Breen, überraschend für den dritten i20 nominiert, ist dank seiner hinteren Startposition anfangs schnellster Hyundai-Mann und hält auf dem neuen Sportgerät auch am Samstag mit sechs Sekunden Rückstand zumindest Kontakt zu Ogier. Der Ire erhält grünes Licht für eine frühe Attacke am Sonntagmorgen, als die nicht durchschlägt, steckt er zurück und stempelt im Ziel verspätet ein, um den hinter ihm auf Rang 7 liegenden Neuville um einen Platz und zwei Punkte vorzuziehen.

Noch wichtiger aber für Hyundai ist der Beitrag von Andreas Mikkelsen. Der schon im Frühjahr



Vierter Saisonsieg und klare WM-Führung: Ott Tänak und Martin Järveoja



Thierry Neuville: Auch mit neuem Frontspoiler nur Schadensbegrenzung

ROESELER

ROESELER



ROESELER

Out: Meeke crashte zwei Mal



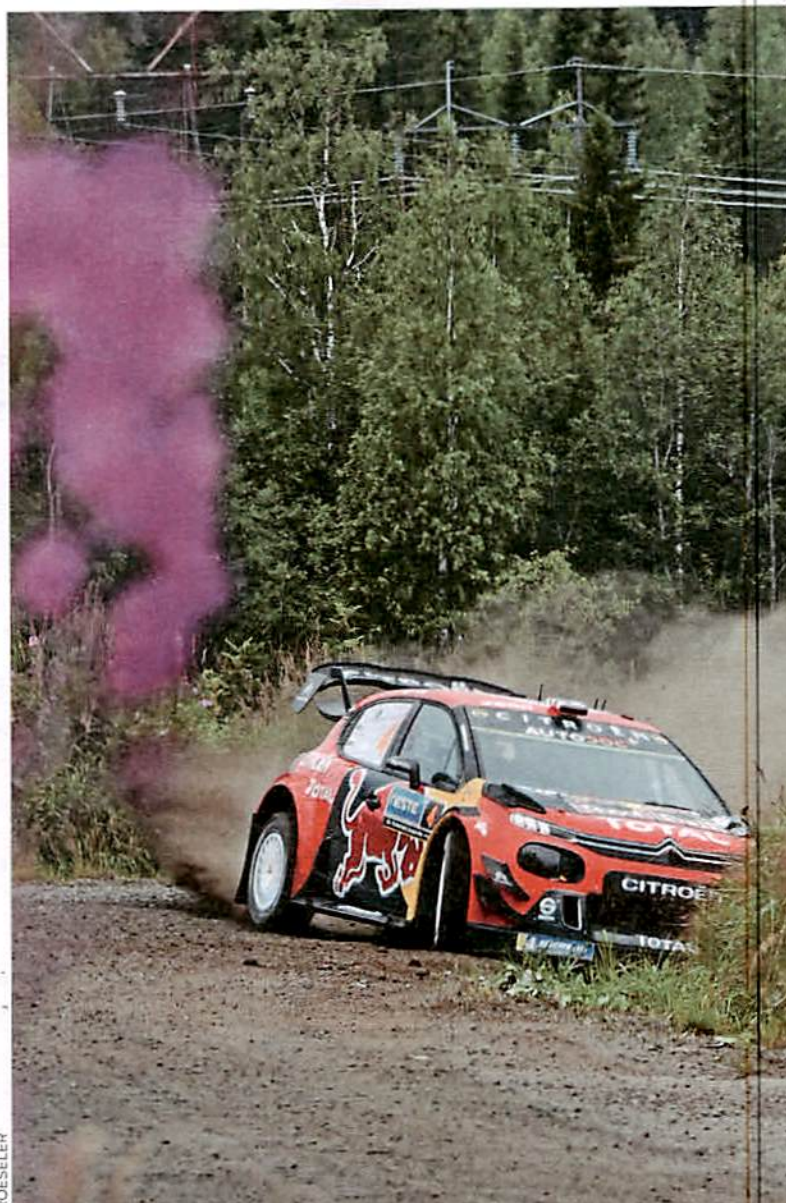
ROESELER

In: Mikkelsen hielt Ogier nieder



ROESELER

Davongekommen: Jari-Matti Latvala kassierte einen Plattfuß und Rang 3



ROESELER

schenden Rückzug von Sébastien Loeb auf der Starterliste für die Rallye Deutschland.

Ford spielt keine Rolle

Erst nach Redaktionsschluss ist die Entscheidung für das Cockpit von Elfyn Evans am Bostalsee gefallen. Der M-Sport-Pilot braucht länger als erwartet, um seine Rückenverletzung von einer Sprungguppe in Estland auszukurieren. Schmerzhaft ist seine Abwesenheit auch für das Team. Die Gefühlswelt des für Finnland spontan nachnominierten Ersatzmannes Gus Greensmith schwankt vor dem Start zwischen Weihnachtsbescherung und Ärmelkanal-Überquerung im Schlauchboot. Der sonstige WRC2-Pilot schlägt sich redlich bei seinem zweiten Einsatz im World Rally Car, hängt aber abgeschlagen von den Werkskollegen und WRC2-Wunderkind Kalle Rovanperä im Niemandsland der Ergebnisliste,

bis ihn ein Birkentreffer am Sonntagmorgen aus dem Rennen wirft.

Ohne den routinierteren Teamkollegen Evans fehlt dem einzig verbleibenden M-Sport-Mann Teemu Suninen die Referenz. Am ersten von zwei Testtagen hat er seine Crew früh in den Pub eingeladen. Nach nur einer Fahrt schien ihm das Auto perfekt. Der Mann, der vor zwei Jahren beim Heimspiel noch am Sieg schnupperte, rangiert während der Rallye unter „ferner liefen“. „Ich habe schon Spaß“, unkt er. „Aber nur, bis ich dann die Zeiten der anderen sehe.“

In seiner Hilflosigkeit wechselt er das Getriebe. Die andere Differenzialabstimmung ändert nichts an den mauen Zeiten. Dann tauscht er die neuen Sachs-Dämpfer gegen die gewohnten aus, wechselt aber schnell wieder zurück. „Es gab da einige Aha-Erlebnisse“, sagt er. Der am Ende

als Achter am schlechtesten platzierte WRC-Pilot verkündet schon am ersten Tag ratlos: „Vielleicht sollte ich noch mal zur Fahrschule gehen.“

Keine Chance gegen Ott

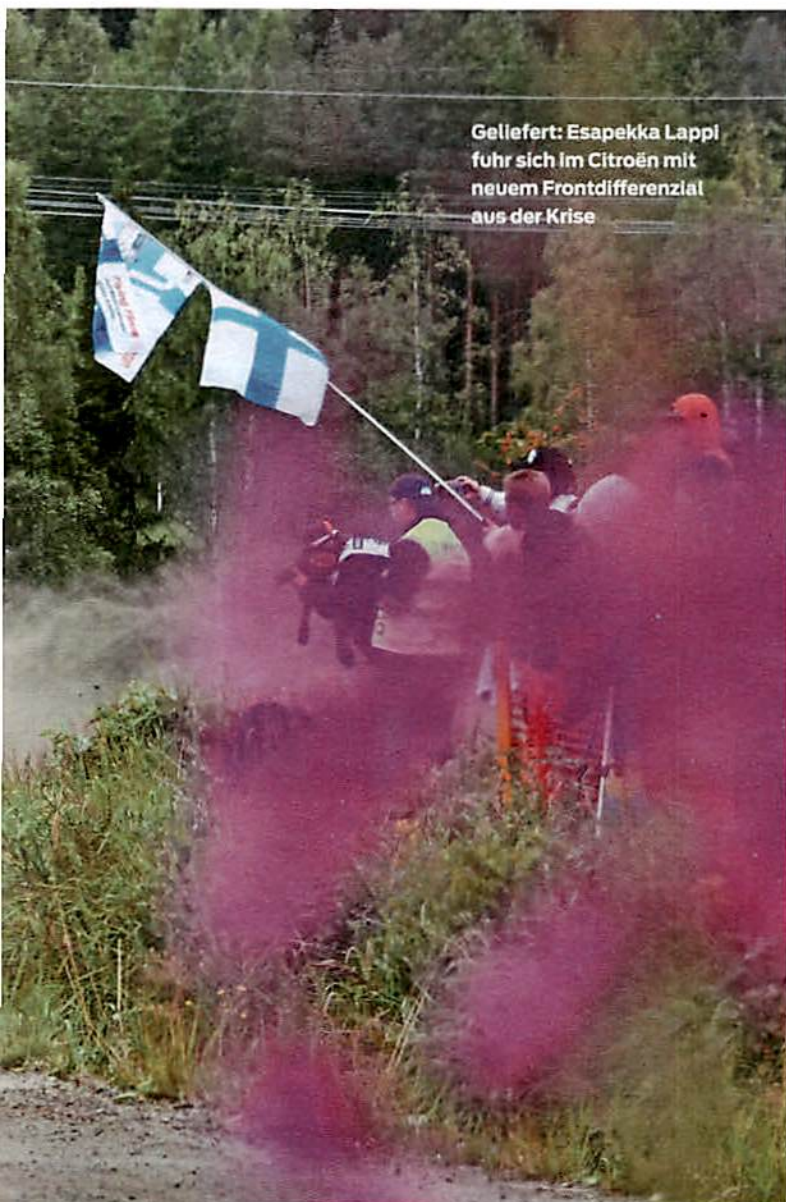
Mit den vor und während der Rallye besser sortierten Kollegen hat Suninen eines gemeinsam: Den Sieg gegen Ott Tänak haben sich alle schon vor dem Start abgeschminkt. Wer soll das in Finnland von Finnen zusammengebaute Auto, das Zehntausende Kilometer in Finnland getestet wurde, in Finnland schlagen? Die Aerodynamik des Yaris ist trotz aller Aufrüstung der Konkurrenz noch immer überlegen, der ohnehin starke Motor hat zum Saisonhöhepunkt ein weiteres Update bekommen. Zuletzt hatten sich die Ingenieure von der Sportabteilung TMG in Köln auf die Erhöhung des Drehmoments und die Fahrbarkeit des 1,6-Liter-Tur-



Von sieben Nichtskandinaviern, die in 51 Jahren in Suomi siegten, ist Tänak nach Sébastien Loeb erst der zweite, dem dies mehr als einmal gelang.

bos konzentriert, bei der neuen Ausbaustufe ging es um mehr Leistung. Das Thema sollte allerdings angesichts des 36-Millimeter schmalen Restriktors und des rigiden Reglements nicht überbewertet werden. Wir reden von vielleicht 3 zusätzlichen PS.

Der entscheidende Erfolgsfaktor am Yaris ist und bleibt Ott



Geliefert: Esapekka Lappi fuhr sich im Citroën mit neuem Frontdifferenzial aus der Krise



ROESELER

Rekordversuch: Sébastien Ogier springt im Ziel um die 60 Meter weit...



ROESELER

...landet auf dem Hinterteil und reißt sich den Diffusor ab

Tänak, der trotz langer Trockenheit und damit für finnische Verhältnisse erstaunlich losen Pisten, schon am Freitag um die Spitze kämpft, obwohl er erstmals in seiner Karriere nach der Sommerpause als Punktbester den Straßenfeger geben muss. Teemu Suninens Beifahrer Jarmo Lehtinen, mit 19 Finnland-Einsätzen seit 1997 der Erfahrenste im Feld der Profis, kann sich an keine Rallye Finnland erinnern, die zumindest streckenweise so tief sandige Passagen bot, wie wir sie sonst von der Rallye-Polen gewohnt sind.

Wenn Tänak zeitweilig etwas aufhält, dann sind es die aufgewühlten Ecken in Moksi, Urria und Ässämäki, die der Este im zweiten Durchgang am Nachmittag vorfindet. So wartet er eben bis zum Samstag, bis um ihn herum die Teamkollegen weggebröckelt sind. Dann zieht er auch dem Morgenluft witternden Esapekka Lappi langsam davon.

Kontrollierte Offensive

Dieses Mal fährt er nicht Bestzeit um Bestzeit. Mit deren acht steht der am Ende drittplatzierte Latvala weiter vorn in der Liste. Im Wissen um seine und des Yaris Stärke wartet Tänak geduldig, bis alle anderen abreißen lassen müssen. Er hat so große Reserven, dass er am Sonntagmorgen beim ersten Durchgang in Ruuhimäki trotz sichtbar verhaltener Fahrt nur 1,6 Sekunden einbüßt. Im Finale betont er, es gehe eigentlich nur um die Sicherung des Sieges, dann fährt er mühelos Bestzeit und sackt die fünf Extrapunkte ein. 22 Zähler Vorsprung auf Vorbild Ogier sind kein Pappenstiel. Der späte Lenkungsdefekt in Sardinien und die große Frustration sind vergessen. Tänak schwört: „Ich habe keine Sekunde nachgedacht, dass ich eine Panne haben könnte.“ ■

RALLYE FINNLAND (1.–4. AUGUST)

9. von 14 Läufen, 23 Wertungsprüfungen über 307,58 km

1. Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	2:30.40,3 h
2. Lappi/Ferm (FIN/FIN), Citroën C3 WRC	+25,6 s
3. Latvala/Anttila (FIN/FIN) Toyota Yaris WRC	+33,2 s
4. Mikkelsen/Jaeger (N/N), Hyundai i20 WRC	+53,4 s
5. Ogier/Ingrassia (FIN/FIN), Citroën C3 WRC	+56,1 s
6. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+1.32,4 min
7. Breen/Nagle (IR/GB), Hyundai i20 WRC	+1.38,2 min
8. Suninen/Lehtinen (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC	+2.33,8 min
9. Rovaniemi/Halttunen (FIN/FIN), Skoda Fabia R5	+7.54,1 min
10. Gryazin/Fedorov (RUS/RUS) Skoda Fabia R5	+10.28,7 min

Bestzeiten: Latvala 8, Tänak 6, Mikkelsen 3, Neuville 2, Meeke 2, Lappi 2

WM-STAND FAHRER

1. Ott Tänak	180 Punkte
2. Sébastien Ogier	158
3. Thierry Neuville	155
4. Elfyn Evans	78
5. Andreas Mikkelsen	71
5. Teemu Suninen	66
7. Kris Meeke	60
8. Esapekka Lappi	58
9. Jari-Matti Latvala	56
10. Dani Sordo	50



ROESELER

WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	262 Punkte
2. Toyota	236
3. Citroën	198
4. M-Sport-Ford	158



Der Platzhirsch

Obenauf: Mit 14 von 23 möglichen Bestzeiten feiert Rovannerä einen souveränen Heimsieg

Kalle Rovanneräs vierter Erfolg in Folge ist nicht sein schwierigster, aber der wohl schönste. Erstmals darf der Youngster in seiner Heimatstadt vom Siegerpodest jubeln.

Von: **Reiner Kuhn**

Es kann nur einen geben – zumindest für die heimischen Finnen. Weder vor, noch während der viertägigen Hochgeschwindigkeitshatz fand sich ein Suomi, der Zweifel daran hatte, dass Kalle Rovannerä in seinem Revier der internationalen Konkurrenz das Fell über die Ohren zieht. Dass der 18-jährige Jungstürmer erst zum zweiten Mal beim WM-Heimspiel am Start stand, schien die Wettbewerber kaum zu beflügeln. Nur zwölf WRC2-Teams trauen sich, gegen den in der zweiten Liga alles dominierenden Lokalhelden in dessen Heimat anzutreten.

Kaum war die Rallye gestartet, bestätigten sich deren Befürchtungen. Auf der zwei Kilometer kurzen Auftaktprüfung in seiner Geburtsstadt Jyväskylä schenkt er M-Sport-Edeltester Eric Camilli, wie Rovannerä und dessen Skoda-Teamkollege Eerik Pietarainen in der für Werksfahrer reservierten WRC2 PRO gemeldet, beim Debüt des brandneuen Ford Fiesta R5 Mk2 zwei Sekunden ein – pro Kilometer wohlgermerkt! Eine Prü-

fung später verabschiedet sich Vorjahressieger Pietarainen im Unterholz und ward nicht mehr gesehen. Auch Rovannerä hatte eine Schrecksekunde, als er am Kurvenausgang einen Steinbrocken mit dem Hinterrad seines Fabia R5 Evo touchierte und sich mit der zweitschnellsten Zeit hinter VW-Pilot Emil Lindholm zufriedengeben musste. Tempo nahm der Youngster dennoch nicht raus.

Acht Bestzeiten später führte Rovannerä mit über einer halben Minute Vorsprung vor dem stark agierenden Pierre-Louis Loubet. Bis zur 17. von 23 Prüfungen konnte der korsische Skoda-Pri-



Echte Lokalhelden: Nicht nur der 18 Jahre junge Kalle Rovannerä ist im finnischen Rallye-Mekka Jyväskylä geboren und aufgewachsen, sondern auch sein kongenialer und 15 Jahre älterer Copilot Jonne Halttunen.

vatier dem finnischen Überflieger mit Respektabstand folgen. Doch eine zu spät umgesetzte Ansage seines Beifahrers in der letzten Samstagprüfung endete rücklings an einem unverrückbaren Baum und kostete Loubet nicht nur sechs Minuten, sondern das Team auch eine Extraschicht in der Nacht.

Camilli nur Fünfter

Nikolay Gryazin übernahm mit knapp zweieinhalb Minuten Rückstand Rang 2. Hyundai-Junior Jari Huttunen folgte 20 Sekunden hinter dem russischen Skoda-Privatier auf Platz 3. Beim finalen Sprung landete der alles überragende Rovannerä zwar nach einem 50-Meter-Satz mit auskeilender Hinterhand auf der Fabia-Schnauze und beschädigte sich dabei beinahe den Kühler, doch an den Podiumsplatzierungen änderte sich nichts mehr.

Dahinter allerdings schon: Auf der vorletzten Prüfung zog der immer schneller werdende Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson mit seinem VW Polo R5 an M-Sport-Werkspilot Camilli vorbei und feierte Rang 4 beim Finnland-Debüt fast wie einen Sieg. Auch Loubet konnte sich noch freuen: Während Überflieger Rovannerä die Führung in der WRC2 PRO ausbaute, reichte ihm Rang 4 in der WRC2, um erstmals die Tabellenspitze zu übernehmen. Schon in Deutschland will der Franzose nachlegen. ■



Best of the Rest: Nikolay Gryazin



Schwach: Camilli im neuen Fiesta

WRC2 FINNLAND

1. Rovannerä/Halttunen (FIN/FIN)*	in 2:38.34, h
Skoda Fabia R5 Evo	
2. Gryazin/Fedorov (RUS/RUS)	+ 2.34,6 min
Skoda Fabia R5	
3. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	+ 2.48,6 min
Hyundai i20 R5	
4. Kristoffersson/Skjarmoen (S/N)	+ 4.38,4 min
VW Polo GTI R5	
5. Camilli/Veilas (F/F)*	+ 4.47,0 min
Ford Fiesta R5 Mk2	

* WRC2 PRO; ** nicht eingeschrieben

STAND WRC2 PRO NACH LAUF 9

1. Kalle Rovannerä (FIN)	136 Punkte
2. Mads Östberg (N)	98 Punkte
3. Gus Greensmith (GB)	85 Punkte

Rallye-WM

Luftleitwerke im FIA-Fokus

Auweia! Zweieinhalb Jahre, nachdem die neueste WRC-Generation mit mächtigen Heckflügeln an den Start rollte, will die FIA festgestellt haben, dass diese nicht dem Reglement entsprechen und beschließt nun Änderungen.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim Debüt im Januar 2017 beeindruckten die aktuellen WRC mit mächtigen Flügelkonstruktionen, allen voran der Yaris WRC. Kein Hersteller reizte das technische Reglement so sehr aus wie Toyota – in allen Bereichen. Bis zum zweiten WM-Lauf musste man die hintere Dämpfer-Aufnahme ändern, zum dritten Lauf andere Ventile im Motor verbauen. Danach war lange Ruhe – bis jetzt!

Bei der Aerodynamik-Entwicklung stellte die Konkurrenz überrascht fest, dass ihre neuen Heckflügel zwar in Position und Form der des Yaris WRC gleichen, aber nicht dem Reglement entsprechen

sollen und anders als das von Toyota seit zweieinhalb Jahren unverändert genutzte Bauteil keine FIA-Homologation erhalten. Nur logisch, dass Citroën, Hyundai und M-Sport vom Weltverband eine Klärung fordern.

Die Krux: Das Yaris-Leitwerk entspricht den Homologationspapieren und ist damit legal. Toyota kann man also weder Täuschung noch Betrug unterstellen. Der Fehler scheint bei der FIA zu liegen – zum Nachteil der anderen Wettbewerber. In Finnland spitzte sich die Lage zu. In geheimen

Meetings versuchte die FIA, die Wogen zu glätten. Oberstes Gebot: Nur ja keinen Hersteller verprellen, schon gar nicht den Weltmarktführer.

Das Urteil: Laut FIA sind nun alle Heckflügel regelwidrig. Um unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden, wird das Reglement präzisiert. Alle Hersteller müssen bis zur Rallye Türkei die Spoiler ändern. Bei den ähnlichen Teilen von Citroën, Ford und Hyundai handelt es sich um minimale Änderungen, Toyota muss deutlich mehr umbauen. ■



Sehr frei interpretiert, aber (noch) legal: Das mächtige Leitwerk am Toyota-Heck

Junior-WM

Abschied nach Überschlag

Tom Kristensson hat mit dem Finnland-Sieg die Tabellenführung in der Junior-Wertung übernommen. Für Mitfavorit Julius Tannert liegt der WM-Titel nun außer Reichweite.

Von: **Reiner Kuhn**

Julius Tannert brannte die erste Bestzeit in den Schotter. Doch nur eine Prüfung später wurde der Spitzenreiter aus Sachsen nach einem Reifenschaden auf Rang 13 durchgereicht. Zwar konnte er sich wieder bis auf Platz 6 vorarbeiten, der Rückstand auf den Führenden Tom Kristensson betrug aber gut drei Minuten. Ergo musste Tannert alles auf eine Karte setzen – und das ging schief: Mit einer satten Rolle verabschiedete er sich nicht

nur aus der Rallye Finnland, sondern auch der Junior-WM. „In Wales zu starten, macht keinen Sinn mehr“, so Tannert. Denn selbst mit einem Sieg hätte er keine Titel-Chancen mehr.

Von Top-Platzierungen kann Debütant Nico Knacker nur träumen. Mit über einer halben Stunde(!) Rückstand wurde der junge Sulinger in Finnland Siebter. Den

Sieg machten die Schweden Tom Kristensson und Denis Radström unter sich aus. Bei der Attacke drei Prüfungen vor Schluss ging Verfolger Radström die Straße aus. Nil Solans erbe Platz 2, muss die Tabellenführung aber an Sieger Kristensson abgeben. Doch dank doppelter Punkte beim Finale in Wales können noch alle drei den Titel holen. ■



Wirbelte in Finnland am meisten Staub auf: Sieger Tom Kristensson

KOMMENTAR

DICKE LUFT!

Zweieinhalb Jahre und 35 WM-Läufe beäugen sich die Hersteller in der Rallye-WM mit Argusaugen und versuchen nebenbei, ihren Topstars zu günstigeren Startpositionen oder gleich zusätzlichen WM-Punkten zu verhelfen. Normal. Ausgeklügelte Strategien gehören ebenso zum Motorsport wie das Ausloten der Limits – auch beim technischen Reglement.

Dumm nur, wenn jemand feststellen muss, dass ein Konkurrent von einem eigentlich unzulässigen Bauteil profitiert und die FIA diesen Vorsprung durch Technik per Homologation auch noch legitimierte. In diesem Fall das mächtige Flügelwerk am Heck des Toyota Yaris WRC. Alle Wettbewerber wissen, wie sehr die mit hohen Kosten entwickelte Aerodynamik eines Werkswagens die Balance, den Antrieb oder den Reifenverschleiß und damit auch die Leistungsfähigkeit und Erfolgchancen eines Autos, Fahrers und Teams beeinflusst.

Gerät diese Grundlage im Motorsport aus dem Gleichgewicht, muss die Sporthoheit reagieren. Da sind sich alle einig, ob FIA, Promoter oder Hersteller. Weniger Einigkeit herrscht darüber, wie man die verfahren Situation nun wieder bereinigt. Die Forderung nach Sanktionen würde alle Alarmglocken schrillen lassen, nicht nur in der betroffenen Konzernzentrale.

Wendet sich ein enttäuschter Hersteller ab, könnte das fragile WM-Gebilde nicht nur wackeln, sondern einstürzen. Der Schaden wäre fatal. Schon deshalb muss die FIA transparent agieren und nicht – wie in Finnland geschehen – versuchen, die selbstverursachte Misere in Hinterzimmern zu klären und dabei die Glaubwürdigkeit des Weltverbandes und die Werte des Sports infrage zu stellen.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye-WM

Doch ohne Loeb!

Überraschung: Erneut tauscht Hyundai nach Nennschluss seine Fahrer-Paarungen. Statt Sébastien Loeb wird in Deutschland nun Dani Sordo neben Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen starten.

Die Fans, der Veranstalter der Rallye Deutschland und die Konkurrenz dürften gleichermaßen staunen: Kurz vor Redaktionsschluss sickerte durch, dass Rekordweltmeister



Außen vor: Sébastien Loeb

Sébastien Loeb, mit neun Siegen erfolgreichster Deutschland-Teilnehmer, nun doch nicht starten soll. Dabei hatte Hyundai zum Nennschluss am 23. Juli das Werkstrio Thierry Neuville, Andreas Mikkelsen und den 79-maligen WM-Laufsieger genannt.

Nach der Rallye Finnland kam die Kehrtwende. Dabei darf laut Reglement nach Nennschluss nur eine Person pro Fahrzeug gewechselt werden. Will man eine komplette Besetzung austauschen, muss ein triftiger Grund vorliegen. Und die Wettbewerber müssen ihre Zustimmung geben. Dies scheint Hyundai-Sportdirektor Andrea Adamo in dieser Saison nicht zum ersten Mal zu ignorieren. „Ich werde am Montag entscheiden, wer in Deutschland fährt“, erklärte er in Finnland, wohl wissend, dass man Neuville, Loeb und Mikkelsen genannt hat. Die gute Leistung von Mikkelsen auf finnischem Schotter kann kaum als Argument dienen, ihn für die knifflige Asphalttrunde zu nominieren. Spannend ist die Frage, warum mit Loeb ausgerechnet jener Fahrer pausiert, der in den letzten Monaten die meisten Asphaltkilometer absputzte. ■ RK

AUS DEM SERVICEPARK

PERFEKTES TIMING

„Das muss man erst einmal so genau hinkriegen“, lacht Thierry Neuville und berichtet, dass seine Freundin Deborah mitten in der Sommerpause die gemeinsame Tochter Camille zur Welt brachte. „Ein unglaubliches Erlebnis“, schwärmt der Belgier, der bei der Geburt im Krankenhaus dabei war.

GROSSER FINNEN-HELD

Nichts gegen den Premierminister Antti Rinne, der am Freitag den heimischen WM-Klassiker besuchte. Aber für den größten Auflauf im Servicepark sorgte Marko Anttila. Kein Wunder, der unübersehbare 2,03 Meter Hüner führte die finnische Eishockey-Nationalmannschaft im Mai als Spielführer zum WM-Titel und erzielte dabei auch noch die entscheidenden Tore.

NÄCHSTE GENERATION

2005 standen Harri Rovanperä (Mitsubishi), Petter Solberg (Subaru) und Armin Schwarz (Skoda) in Finnland letztmals gemeinsam am Start. Nun waren sie mit ihren Söhnen vor Ort. Der 18-jährige Kalle

Rovanperä mischt längst die WRC2 auf. Der ein Jahr jüngere Oliver Solberg gewann schon einen EM-Lauf und gibt in Wales sein WM-Debüt. Etwas mehr Zeit hat Fabio Schwarz. Wie die schnellen Vorbilder will der 14-jährige Bayer kommende Saison erstmals in der lettischen Rallye-Serie starten.

KLEIDERORDNUNG

Jari-Matti Latvala musste 200 Euro Strafe an die FIA zahlen. Der Grund: Bei einer Kontrolle trug der WM-Routinier seine Kopfhaut nicht ordnungsgemäss unterm Overall.

EVANS: LÄNGERE PAUSE

Wegen massiver Rückenprobleme muss M-Sport-Speerspitze Elfyn Evans nach Finnland auch in Deutschland pausieren. Mitte dieser Woche wird entschieden, wer bei der Asphalttrunde den Teamkollegen von Teemu Suninen gibt. Zur Auswahl steht neben Junior Gus Greensmith und Edeltester Eric Camilli, die beide in der WRC2 PRO im neuen Fiesta R5 Mk2 auf der Startliste stehen, auch Hayden Paddon. ■ RK

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Zwölf R5-Autos sind neuer DRM-Rekord

Vorfriede in Sulingen: Noch nie war ein DRM-Lauf so stark besetzt. Favoriten gibt es einige, und alle müssen sich auf einer der anspruchsvollsten DRM-Prüfungen beweisen.

Von: Michael Heimrich

Nach der Absage der Rallye Wartburg läutet die Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklau“ die zweite Saisonhälfte in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) ein. Der Lauf rund um Sulingen glänzt nicht nur mit dem sperrigsten Namen des Jahres, sondern sorgt auch für das qualitativ beste Starterfeld, das man in der DRM bislang erleben konnte. Ein ganzes Dutzend R5-Turboallradler der kontinentalen Topklasse mar-

kiert die Spitze der Rallye. So viel Klasse konnte bislang kein anderer DRM-Lauf vorweisen.

Im Mittelpunkt steht aber weiterhin das Duell zwischen Fabian Kreim (Skoda) und Christian Riedemann (VW). Aktuell steht es 2:0, doch das Ergebnis täuscht: Riedemann konnte sein Potenzial noch nicht in zählbare Ergebnisse umsetzen. Bei den letzten Läufen lag er stets vor Kreim, ehe er unverschuldet (Abbruch und Technik) ausschied.

Kurios: In Sulingen wird nicht Skoda-Werksfahrer Kreim für die Deutschland-Premiere des neuen Fabia R5 Evo sorgen, sondern Privatier Philip Geipel. Der hatte sein Auto am Stewweder Berg verschrottet. Weil sein Team erst im September ein neues bekommt, bediente man sich kurzerhand bei Erik Wevers in Holland. Mit dem modernsten R5-Boliden in der Hand zählt der

ehemalige Rundstrecken-Pilot ebenfalls zu den Podiumskandidaten. Die beiden Hyundai-Piloten Hermann Gassner jr. und Bob de Jong – aktuell Führer in der holländischen Meisterschaft – erweitern diesen Kreis ebenso wie die starken Nordmänner Fränk Tore Larsen (Ford) und Kristian Poulsen (Skoda).

Herzstück des vierten von

sechs DRM-Läufen bleibt das sogenannte IVG-Gelände, berüchtigt für verschlungene, teilweise extrem enge Asphaltstippen in einem ehemaligen Militärdepot, die selbst den besten Piloten gehörigen Respekt einflößen. Oder wie es ein ehemaliger Aktiver ausdrückte: „Das Erbrechen der Beifahrer bei dieser Strecke ist nicht ausgeschlossen!“ ■



Bei den Fahrern gefürchtet: Die engen Pisten des IVG-Geländes

Andreas Bakkerud feiert in Kanada seinen ersten Saisonsieg und hält das Titelrennen offen

Die Aufholjagd des Andreas Bakkerud

Wenn der Weltmeister nicht den Namen Hansen tragen sollte, dann musste die Konkurrenz langsam aufwachen. Die Hansen-Brüder kamen als Spitzenduo nach Kanada, Tabellenführer Kevin lag sechs Punkte vor seinem älteren Bruder, und dessen Polster auf Andreas Bakkerud war 16 Punkte dick. Klang komfortabel, war es aber nicht.

Von: **Sven Kopf**

Viel Zeit für einen Angriff auf die Tabellenspitze bleibt nicht mehr. Als hätte er das gehört, markierte Bakkerud umgehend eine Bestzeit im ersten Qualifikationslauf, und zur Rückendeckung hatte sich Teamgefährte Liam Doran die zweitschnellste Zeit gesichert. Von den Hansens war im oberen Tabellenbereich nichts zu sehen. Plötzlich erstarkten auch noch die Hyundai-Piloten: Niclas Grönholm und Timur Timerzyanov sicherten sich die verbleibenden drei Best-

zeiten, und so verdrängte Grönholm den ambitionierten Bakkerud von Rang 1 der Qualifikation.

Schicksalsschlag im Q4

Im vierten Qualifikationslauf traf Bakkerud dann auf die direkte Konkurrenz, bestehend aus den beiden Hyundai und seinem Widersacher Timmy Hansen. Die Startphase wurde stressig, es gab Gedränge, Schuberei und Lackaustausch. Grönholm steckte im Sandwich, dahinter stieg Hansen am Heck von Bakkerud in die Luft. Bakkerud drehte sich weg und musste dem Feld hinterher-eilen. In der letzten Runde wendete sich das Blatt, als Timur Timerzyanov, Liam Doran und Timmy Hansen erneut ein wildes Blechknäuel bildeten und zum Stillstand kamen. Bakkerud reagierte blitzschnell und umkurvte die parkenden Streithähne, drei Konkurrenten ließ er so auf einem Streich hinter sich. Als sich der Staub gelegt und das Knäuel gelöst hatte, humpelte Hansen mit waidwundem Peugeot mühsam ins Ziel. Miese Zeit, Platz 13 und kein Finale.

Mit den Semifinals bestand für Bakkerud die Chance auf weitere fette Beute. Er war nicht mehr zu bremsen, völlig entfes-

selt raste er in seinem Semifinale zum Sieg und zahlte weitere sechs Punkte auf sein Konto ein. Zu diesem Zeitpunkt und mit der sicheren Finalteilnahme hatte er bereits mit Timmy gleichgezogen. Das war ein Schritt nach vorn für den Norweger, der 2019 noch keinen Sieg verzeichnen konnte, obwohl er mehrmals ganz dicht dran gewesen war. Wenn er keine goldenen Löffel klauen, unfair zu Werke gehen oder sich eine Disqualifikation einfangen würde, hätte er tatsächlich Tabellenrang 2 erobert.

Hansen knallt in Marklund

Kevin Hansen konzentrierte sich derweil auf Schadensbegrenzung und mit etwas Glück zog auch er ins Finale ein. Sein Vorsprung auf Bakkerud schmolz ebenfalls zu-

sammen, und aus der letzten Startreihe konnte er eh nicht mehr viel ausrichten. Während Bakkerud froh und unbedrängt seine Runden an der Spitze des Feldes zog, kämpfte Kevin weiter wie ein Löwe – dabei übertrieb er es jedoch, als er ausgangs der Jokerlap mit viel Schwung in Anton Marklund knallte und ihn in die Reifenstapel zwang. Für die Aktion erhielt er eine Disqualifikation, die mühsam erkämpften Punkte waren weg und Bakkerud hatte mit seinem ersten und sehnlichst herbeigesehnten Saisonsieg den Rückstand auf fünf Pünktchen verringert.

Der inzwischen sechste Sieger im siebten Rennen war überglücklich, die Tabellsituation könnte spannender nicht sein und der WRX steht eine atemlose und packende Endphase bevor. ■

HALBFINALE 1

1. Timerzyanov	Hyundai i20
2. Baumanis	Ford Fiesta
3. K. Hansen	Peugeot 208
4. Grönholm	Hyundai i20
5. Baciuska	Renault Clio
6. Raymond	Renault Clio

HALBFINALE 2

1. Bakkerud	Audi S1
2. Chicherit	Renault Megane
3. Marklund	Renault Megane
4. Doran	Audi S1
5. Szabo	Audi S1
6. Scheider	Seat Ibiza

FINALE

1. Bakkerud	Audi S1
2. Baumanis	Ford Fiesta
3. Timerzyanov	Hyundai i20
4. Chicherit	Renault Megane
5. Marklund	Renault Megane
6. K. Hansen	Peugeot 208 (dq)



Die Hansens sorgten erneut für turbulente Szenen

WM-STAND FAHRER

1. K. Hansen	143 Punkte
2. Bakkerud	138
3. T. Hansen	129
4. Grönholm	115
5. Baumanis	111
6. Timerzyanov	102

WM-STAND TEAMS

1. Team Hansen MJP	272 Punkte
2. GRX Taneco	256
3. Monster Energy Rallycross Cartel	228



Das Interesse an der Rallycross-WM war in Kanada gewohnt groß

Großer Sieg für kleines Team: Alex Morgan gewinnt im Wolf-Cupra am Sonntag in Oschersleben



Zwei neue Gewinner

Mit Daniel Lloyd (Honda) und Alex Morgan (Cupra) gab es in Oschersleben zwei neue Sieger in der TCR Europe. Josh Files (Hyundai) setzt sich an der Tabellenspitze ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Der schnellste Mann des Wochenendes war aber noch jemand anderes. Im Qualifying schockte nämlich Target-Pilot Andreas Bäckman (Hyundai) die Konkurrenz. Eine halbe Sekunde schneller als der zweitbeste der vielen Hyundai – und auch insgesamt reichte es in 1.30,017 mit deutlichem Abstand für die Pole. „Ich hätte gerne die 29,9 gehabt, aber habe einen kleinen Fehler im letzten Sektor gemacht, der eine Zehntel kostete“, fand der Schwede trotzdem Grund zum Nörgeln.

Im ersten Rennen ließ er sich direkt am Start die Führung von Lloyd abnehmen, der jedoch mit abbauenden Reifen und einem beschädigten Splitter einen klei-

nen Fehler machte, woraufhin Bäckman und auch Markenkollege Nelson Panciatici durchschlüpfen. Der zunächst zerknirschte Lloyd durfte einige Stunden später aber doch seinen ersten Sieg feiern. Zunächst bekam Panciatici eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe, weil er in der Startphase Jessica Bäckman (Hyundai) im Kampf um P3 von der Strecke bugsierte. Um 17 Uhr, also drei Stunden nach Rennende, kam schließlich die Hiobsbotschaft für den vermeintlichen Sieger: Auto zu breit – Disqualifikation.

„Sie wollten etwas finden“, sagten gleich mehrere Target-Teammitglieder angesichts der Bestrafung. Drei Messungen des Vorderwagens brachten drei verschiedene Ergebnisse: 1955 mm, 1947 mm und 1951 mm. Erlaubt sind 1950 mm – am Ende wurde die dritte Messung gewertet, es ging also um einen Millimeter.

Der zusätzliche Vorwurf der TCR-Techniker: Man habe die Löcher zur Befestigung der Kotflügel etwas weiter gemacht, um die Karosserie zu verbreitern. Bei allen anderen Hyundai waren die Kotflügel übrigens schon abge-

baut, als der Siegerwagen vermessen wurde. Für die Techniker ein Schuldeingeständnis, aus Sicht von Hyundai und der Teams ein normales Prozedere.

Podest trotz Problemen

„Natürlich will man lieber auf der Strecke gewinnen, aber ich nehme den Sieg trotzdem gerne mit“, freute sich Lloyd, der den Pokal für Platz 3 gegen die Siegetrophäe eintauschen durfte. Tom Coronel (Honda) und Josh Files rückten auf die weiteren Podestplätze nach. Vor allem für Files ein echter Glücksfall, der mit mangelndem Grip an der Vorderachse zu kämpfen hatte.

„Ich tippe auf ein Differenzial-Problem“, vermutete der Tabellenführer, dem im Qualifying über eine halbe Sekunde zu Teamkollege Andreas Bäckman fehlte und der auch im ersten Rennen keine Chance hatte, den Speed der Spitzengruppe mitzugehen. Neue Dämpfer linderten das Problem auch nicht entscheidend. Sein Glück: Sowohl am Samstag als auch Sonntag hatte er mit TCR-Neuling Dominik Baumann – Ersatzmann für Dusan Borkovic –

„Es ist toll. Ich hatte zwei harte Jahre und echt Selbstzweifel. Jetzt im kleinsten Team mit dem ältesten Auto zu gewinnen, fühlt sich großartig an.“

Alex Morgan

einen schnellen Wingman, der ihm wie ein Schatten folgte. Auch am Sonntag wurde es für Files, von Startplatz 2 losfahrend, der dritte Platz. Untypisch für den Briten erwischte er einen schlechten Start und musste neben Reversed-Pole-Mann Morgan auch Coronel zu Beginn ziehen lassen.

Morgan behielt einen kühlen Kopf und ließ den nachdrängenden Coronel nie in eine aussichtsreiche Position kommen. Am Ende stand der erste Sieg zu Buche. „Ich hatte tierisches Untersteuern“, berichtete der Walliser mit großen Augen. „Aber es ist toll. Ich hatte zwei harte

Jahre und da bekommt man echt Selbstzweifel. Jetzt im kleinsten Team mit dem ältesten Auto zu gewinnen, fühlt sich großartig an.“

Nachdem man bei Wolf-Power Racing mit dem Renault Mégane die Saison begonnen hatte, diesem aber noch ein grundlegendes Fahrwerksproblem ausgetrieben werden muss, wechselten die Schweizer für Spielberg zum bewährten Cupra-Material. Das Auto gehört dem Team Halder und ist jenes, mit dem Mike Halder (im Wolf-Team) 2017 Vizemeister der TCR Germany wurde.

Der ohnehin nicht mehr taufrische, aber immer noch schnelle Leon hat in der Magdeburger Börde noch einige Kampfspuren mehr gesammelt. Am Samstag bekam er erst von Luca Filippi (Hyundai) und im direkten Anschluss von Davit Kajaia (Cupra) eine volle Breitseite, sodass praktisch rundherum Karoserieschäden entstanden. „Insgesamt rund 10000 Euro“, schätzt Teamchef

Adrian Wolf den Schaden. Für die Mannschaft, die aus finanziellen Gründen nur sechs (statt der erlaubten zehn) neue Reifen ins Oschersleben-Wochenende mitnahm, ein harter Schlag. Ob man die restlichen Rennen bestreitet, ist noch unklar. Zumindest hat man gezeigt, was möglich ist.

Files fast schon durch

Beinahe gar nicht lohnte sich die Anreise für Luca Engstler (Hyundai), der sich als einziger Deutscher im Feld viel für sein Heimspiel vorgenommen hatte. Ein Lenkungsdefekt im Qualifying bedeutete aber zwei Mal Startplatz 12. Am Samstag war nach Kollisionen im Startgerangel früh Schluss, am Sonntag gab es immerhin Platz 7 und genügend Punkte, um P2 der Tabelle zurückzuerobieren. Files noch abzufangen, wird aber eine Mammutaufgabe. Bei zwei ausstehenden Events hat er 78 Punkte Vorsprung, 85 sind pro Wochenende maximal möglich. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUE GLÜCKSNUMMER?

Samstagssieger Daniel Lloyd stieg erst zum zweiten Event in die aktuelle TCR-Europe-Saison ein. Da war seine Stamm-Startnummer 23 schon an Tamás Tenke vergeben. Deshalb wählte der Brite die Nummer 123. „Die 23 hat mir eh nie wirklich Glück gebracht, vielleicht nehme ich jetzt immer die 123“, sagte er nach seinem überhaupt ersten Laufsieg in der Europaserie.

EIN ZWERG WINKT AB

Zu den Zuschauern in Oschersleben gehörte auch Schauspieler Norbert Heisterkamp, bekannt u. a. aus „Alles Atze“ (als Harry) und „Sieben Zwerge – Männer allein im Wald“ (als Zwerg Ralfie). Am Sonntag wurde dem bekennenden Autofan, der

auch die anderen Serien vor Ort interessiert verfolgte, die Ehre zuteil, Sieger Alex Morgan und natürlich auch das restliche Feld mit der Zielflagge abzuwinken.

BAUMANN: GEPÄCK WEG

Dominik Baumann gab als Ersatzmann von Dusan Borkovic sein Debüt in der TCR Europe. Auf der Reise von einem Mercedes-Test in Le Castellet nach Oschersleben kam jedoch das Gepäck abhanden. Problem: Darin war auch ein „Spezial-HANS“, den er wegen einer Metallplatte am Schlüsselbein (nach dem Crash beim 24h-Qualirennen) braucht. Kurzerhand wurde vor Ort mit Schaumstoff ein neuer „gebaut“. Den Rest der Fahrerausrüstung borgte er sich im Fahrerlager zusammen.



Am Samstag als Dritter im Ziel, dann zum Sieger befördert: Daniel Lloyd



Unglücksrabe: Andreas Bäckman wurde nach Pole und Sieg disqualifiziert

OSCHERSLEBEN (D), 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 16 Runden à 3,667 km (28 gestartet, 18 gewertet)

1. Daniel Lloyd (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	25.00,242 min
2. Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 0,810 s
3. Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 10,982 s
4. Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 11,354 s
5. Gianni Morbidelli (I), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 13,787 s
6. Mat'o Homola (SK), Target Competition	Hyundai	+ 19,318 s
7. Luca Filippi (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 25,096 s
8. Zsolt David Szabo (H), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 25,627 s
9. Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 27,326 s
10. Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 28,102 s*

Schnellste Runde: 1.32,673 min (Panciatici)

* inkl. 30-Sek-Strafe

OSCHERSLEBEN (D), 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 16 Runden à 3,667 km (28 gestartet, 22 gewertet)

1. Alex Morgan (GB), Wolf-Power Racing	Cupra	25.03,406 min
2. Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 0,346 s
3. Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 1,294 s
4. Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 1,682 s
5. Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 2,342 s
6. Jessica Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 2,923 s
7. Luca Engstler (D), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 3,553 s
8. Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 5,163 s
9. Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 5,630 s
10. Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 10,608 s

Schnellste Runde: 1.32,456 min (Engstler)

STAND FAHRER

1. Files	254 Punkte
2. Engstler	176
3. Briché	166
4. Homola	162
5. Urrutia	151
6. Panciatici	149
7. Magnus	146
8. A. Bäckman	143
9. Potty	142
10. Comte	139

STAND TEAMS

1. Target Competition	583 Punkte
2. Team WRT	324
3. MIRA Motorsport	272
4. M Racing	180
5. JSB Compétition	176
6. Comtoy Racing	157
7. DG Sport Compétition	149
8. Team Clairet Sport	137
9. WestCoast Racing	132
10. Boutsen Ginion Racing	121

DTM

Der Traum rückt näher

Am Wochenende des 23./24. November wird Geschichte geschrieben. Dann bestreiten DTM und Super GT auf dem Fuji Speedway ihr erstes gemeinsames Rennevent.

Von: **Michael Bräutigam**

Strenge genommen sind natürlich schon beim DTM-Finale Anfang Oktober in Hockenheim alle sechs Hersteller der beiden Serien vereint, doch die japanischen Gäste müssen sich dann komplett in die DTM integrieren. Im Gegensatz dazu finden sich beim gemeinsamen, „Dream Race“ getauften Event im November Elemente beider Rennserien wieder.

Der grobe Rahmen orientiert sich dennoch an der DTM. So werden zwei Sprintrennen über je 55 Minuten plus eine Runde gefahren. Die Reifen liefert DTM-



„Meilenstein“: Bandoh und Berger bei der gemeinsamen Pressekonferenz

Ausrüster Hankook, die in der Super GT gar nicht vertreten sind. Wie in der japanischen Serie kommen dafür DRS und Push-to-pass nicht zum Einsatz.

„GTA und ITR haben kontinuierlich zusammengearbeitet, um das ‚Class 1‘-Reglement zu erstellen“, sagte Masaaki Bandoh, Vorsitzender des Super-GT-Dachverbandes GTA, anlässlich einer Pressekonferenz beim Super-GT-Rennen in Fuji vergangene Wo-

che. „Das ‚Dream Race‘ im November markiert einen weiteren Meilenstein in der Partnerschaft von GTA und ITR“, ergänzt sein DTM-Pendant Gerhard Berger.

Noch nicht klar sind die Anzahl der Fahrzeuge pro Hersteller und welche Fahrer im November am Start stehen. Ebenfalls noch nicht kommuniziert wurde, wie die BOP aussieht, also wie die Autos der zwei Serien angeglich werden. ■

NACHRICHTEN

ADAC TCR GERMANY: EIN RALLYE-ASS ALS GAST

Am Wochenende kehrt die ADAC TCR Germany aus ihrer Sommerpause zurück. Bei den Rennen in Zandvoort wird GT-Spezialist Lance David Arnold im VIP-Auto von Engstler Motorsport einen Gaststart absolvieren. Eine Woche später steht der Nürburgring auf dem Plan, hier ist der VIP-i30 dann mit Hyundais WM-Werkspilot Thierry Neuville besetzt.

BTCC: ERSTER SIEG FÜR DEN TOYOTA COROLLA

Tom Ingram hat dem neuen Toyota Corolla in Snetterton seinen ersten Sieg beschert. Von der Pole aus gewann er das erste Rennen. Im zweiten Lauf gewann Colin Turkington (BMW), während Rory Butcher (Honda) im dritten Rennen den zweiten Saisonsieg holte. Damit springt er in der Tabelle auf P3 hinter den BMW-Piloten Turkington und Andrew Jordan.

NASCAR

Gala-Auftritt von Chase Elliott

Chase Elliott (Chevrolet) spazierte in Watkins Glen beinahe zum zweiten Saisonsieg. Kyle Busch (Toyota) legte sich derweil mit den Gegnern an.

Von: **Michael Bräutigam**

Busch hatte dabei durchaus das Material und die Pace, um den Sieg zu kämpfen. Doch der Heißsporn wurde seinem Spitznamen „Rowdy“ wieder mal gerecht. Anfangs geriet er mit William Byron (Chevrolet) aneinander, drehte sich und verlor einige Plätze. Als der Boden wiedergutgemacht war, schickte er Byron ins Gras. Der bekam über Funk die Ansage, Busch eine mitzugeben – was er tat, seinem Camaro dabei aber mehr Schaden zufügte als Buschs Camry.

Trotz der Anfangsscharmützel war Busch noch in siegfähiger Position, aber nur bis er in Form von Bubba Wallace (Ford) einen

weiteren Spielgefährten fand. Wallace drehte sich nach einer Kollision mit Busch. Als sich beide später auf der Strecke wiedertrafen, gab es „Payback“ von Wallace. Damit war Buschs Siegchance endgültig dahin. Mit rundum verbeultem Auto ging es aber immerhin noch auf P11.

Truex versuchte alles

Völlig unbeeindruckt fuhr Elliott dagegen seinen zweiten Saisonsieg ein. Strategiebereinigt gab er die Führung nie ab und lag – von Pole gestartet – 80 der 90 Runden in Führung. Wie im Vorjahr, als Elliott am „Glen“ seinen ersten Cup-Sieg überhaupt einfuhr, war Martin Truex Jr. (Toyota) der Einzige, der ihm den Sieg hätte streitig machen können. Doch am Ende fehlte dem Gibbs-Piloten das letzte Bisschen Speed, um einen ernsthaften Angriff zu setzen. „Ich habe alles versucht“, entschuldigte sich Truex. Sieger Elliott freute sich über einen „verflucht schnellen Camaro“ und ein „fehlerfreies Rennen.“ ■



Hielt Truex in Schach und gewann in Watkins Glen souverän: Chase Elliott

NASCAR CUP SERIES

Watkins Glen/New York (USA)

22. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Erik Jones (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Matt DiBenedetto (USA)	Toyota
7.	Kevin Harvick (USA)	Ford
8.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung

nach 22 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	851 Punkte
2.	Logano (Ford)	838
3.	Harvick (Ford)	777
4.	Hamlin (Toyota)	771
5.	Truex Jr. (Toyota)	753
6.	Keselowski (Ford)	728
7.	Kurt Busch (Chevrolet)	679
8.	Elliott (Chevrolet)	676
9.	Almirola (Ford)	640
10.	Blaney (Ford)	633

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 Bankeinzug
- 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.

Obenauf



Auch in Brünn ging der Sieg im MotoGP-Rennen nur über WM-Leader Marc Márquez. Der Titelverteidiger ist in einer Form aus der Sommerpause zurückgekehrt, die wieder alle überrascht hat.

Von: **Imre Paulovits**

Sein Siegerlächeln überstrahlte alles. Marc Márquez freute sich wieder wie ein Kind über seinen 50. MotoGP-Sieg, mit dem er als erst vierter Fahrer nach Giacomo Agostini, Mick Doohan und Valentino Rossi in der Königsklasse das halbe Hundert vollgemacht hat. Es war sein insgesamt 76. Grand-Prix-Sieg. Damit hat er Mike Hailwood in der ewigen Bestenliste eingeholt. Außerdem war es sein 125. Podestplatz. Und mit 58 Pole-Positions hat er mit Mick Doohan gleichgezogen. Doch noch viel mehr als mit der

Statistik hat er mit der Form überzeugt, mit der er aus der Sommerpause kam.

Marc Márquez hat in der Vergangenheit mit aberwitzigen Saves und Chaosrunden schon oft für heruntergeklappte Kinnladen gesorgt. Aber seine letzte Quali-Runde in Brünn hat alles bisherige überboten. Auf abtrocknender Strecke ging er mit Slicks raus. Doch es begann zu regnen, und der letzte Kilometer war bereits nass, als er dort ankam. Trotzdem fuhr er Bestzeit. Und dann legte er noch mal 1,2 Sekunden drauf, obwohl es noch nasser war! Wie er mit den Slicks durch die nasse letzte Schikane fuhr, war schier unfassbar. Danilo Petrucci konnte nur den Kopf schütteln. „Ich kann es mir nicht erklären, wie es bei uns nass und bei ihm offensichtlich trocken war“, fasste der Italiener seine Verwunderung in Worte. Márquez selbst hatte eine simple Erklärung: „Ich wusste, dass auch Jack Miller mit Slicks unterwegs war und bin deshalb in dieser Runde noch einmal volles Risiko

„Durch seinen Bremsdrift kann Márquez zum Schluss noch mal später bremsen als ich. Das geht mit unserem Motorrad aber nicht.“

Andrea Dovizioso

gegangen. Das werde ich in dieser Art wohl nicht mehr tun.“

Das Tier ist bei Marc Márquez wieder durchgekommen, aber seine Mannschaft hat ihn danach gleich beiseitegenommen. Der 26-Jährige, der derzeit auf einem anderen Level fährt als alle anderen im Feld, hat zwar mittlerweile die Ruhe eines Routiniers, doch sein Verlangen, immer voll auf Angriff zu fahren, lässt sich nur schwer unterdrücken. Dass er dabei Fehler macht, ist die letzte Hoffnung der Konkurrenz. Doch diesmal war er auch in

Brünn, wo er sich letztes Jahr den Ducatis von Andrea Dovizioso und Jorge Lorenzo geschlagen geben musste, eine uneinnehmbare Festung.

Wetter führte Regie

Die meiste Spannung besorgte das Wetter in Brünn. Für den Samstag war von vornherein Regen angesagt, doch der Sonntag sollte sonnig sein. Am Sonntagmorgen meldeten die Wetterdienste wieder 25 Prozent Chancen auf Regen zwischen 13 und 14 Uhr, und der zeigte sich nicht zu knapp: Die Moto2 war gerade in den Parc fermé gerollt, da schüttete es vom Himmel herunter. Allerdings nur im Start-Ziel-Bereich und im Fahrerlager – der Rest der 5,4 Kilometer langen Strecke durch die böhmischen Wälder war trocken. Aus diesem Grund war Valentino Rossi nach der Einführungsrunde auch gleich vom Motorrad gestiegen und schnurstracks zu Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta gestapft, um ihn auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Ezpeleta, Loris Capirossi und Franco Uncini sprachen umgehend

Auf Händen getragen: Das Repsol-Honda-Team konnte Márquez zum 50. Mal als Sieger empfangen



Start: Márquez (#93) liegt bereits vor Miller (#43) und Dovizioso (#04)



Jack Miller: Lupenreines Podest



Best of the Rest: Andrea Dovizioso (#04) wurde Zweiter, Miller überholte zum Schluss noch Rins (#42)

mit den Fahrern. Und es gab niemanden, der gegen eine Verschiebung des Starts war.

Uncini nahm persönlich am Steuer eines der beiden BMW-Pacecars Platz. So hatte der Münchner Hersteller über eine halbe Stunde Fernsehzeit, in der die beiden Autos halfen, die letzte Schikane, die Zielgerade und die lange Rechtskurve danach trocken zu fahren. „Das war die einzig richtige Entscheidung“, waren sich alle einig. „Die erste Kurve im Nassen hätte ich allein noch im Griff gehabt. Aber sich vorzustellen, dass ich dabei 22 Fahrer hinter mir habe, und jeder sich einen Vorteil verschaffen will, das hätte ich lieber nicht erlebt“, bekannte gar der furchtlose Jack Miller.

Als das Feld mit 40 Minuten Verspätung auf die um eine Runde verkürzte Renndistanz geschickt wurde, setzte sich Marc Márquez gleich an die Spitze. Und die behielt er bis ins Ziel, wenn sich auch eine Vierergruppe bildete, in der Andrea Dovizioso, Álex Rins und Jack Miller sein Tempo lange mitgingen. Als Márquez sein Tempo

forcierte, musste Dovizioso zugeben: „Er kann durch seinen Bremsdrift noch einmal später bremsen als ich. Das geht mit unserem Motorrad aber nicht.“ Bei einem dieser Manöver rutschte Márquez in der Schwanz-Corner einmal von der äußeren Fußraste und konnte einen Sturz gerade noch vermeiden. „Was ich da mache, geht nicht ohne Risiko“, machte er klar. „Diesmal konnte ich es abfangen, das nächste Mal vielleicht nicht.“

Starker Aussie

Jack Miller konnte den mit abbaudem Hinterreifen kämpfenden Álex Rins am Schluss überholen und seinen ersten Podestplatz im Trockenem ohne Ausfall vor ihm feiern. „Ich habe mich beim Tempo von Dovi und Marc wohlgefühlt“, freute sich der australische Pramac-Ducati-Pilot. „Rins hatte zum Schluss überall Wheelspin und so habe ich ihn schnappen können.“

Schon am nächsten Wochenende geht es auf dem Red Bull Ring weiter. Ob Márquez der Dominanz von Ducati auch dort ein Ende setzen kann? ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE WAR DIESER 50. MOTOGP-SIEG?

Ich bin sehr glücklich, aus der Sommerpause so zurückgekehrt zu sein, wie wir die erste Saisonhälfte beendet haben. Vor allem auf einer Strecke, auf der wir nicht zu viel erwartet hatten, und wo Dovi daran geglaubt hatte, uns ein paar Punkte wegzunehmen. Ich war aber schon etwas besorgt, weil wir mit einer völlig ungetesteten Abstimmung gefahren sind. Das Gefühl war nach dem Warm-up nicht wirklich gut, deshalb hatten wir beschlossen, sie komplett umzukrempeln. Und dabei hat mein Team einen super Job gemacht und verstanden, wo das Problem lag.

IHR RENNEN SAH ABER RECHT SOUVERÄN AUS.

Von unserer Taktik war ich schon vor dem Rennen überzeugt. Weil wir uns für den weichen Hinterreifen entschieden hatten, musste ich von Beginn an pushen. Dovizioso konnte aber mithalten, deshalb musste ich es drauf ankommen lassen, wo der Reifen bei mir und wo er bei ihm nachlassen würde. Zum Schluss hat das den größten Unterschied ausgemacht: Dass sein Reifen mehr nachgelassen hat als meiner.

WAREN SIE BESORGT ÜBER DIE VERHÄLTNISS?

Es ist bei solchen Verhältnissen von Vorteil, wenn man auf ein Punktepolster, wie ich es im Moment habe, aufbauen kann. Deshalb war ich auch sehr gespannt. Ich wusste, dass selbst, wenn etwas passiert, ich noch vorne bin. So konnte ich mich auf mein Rennen konzentrieren.

KTM erst mal in erster Reihe

Diesmal war es Johann Zarco, der seine Karten ausspielen konnte und die MotoGP-KTM in die erste Startreihe stellte. Doch im Rennen fanden die KTM-Piloten keine Traktion.

Von: Imre Paulovits

Johann Zarco wirkte ganz aufgekratzt, und er umarmte jeden aus seinem Team einzeln. Zunächst nicht für Q2 qualifiziert, hatte er sich als Schnellster aus Q1 vor seinem Teamkollegen Pol Espargaró für das Shootout der besten zwölf durchgesetzt. Und auf der abtrocknenden Strecke war er der Schnellste auf Regenreifen. Nur Marc Márquez und Jack Miller, die noch Slicks riskierten, waren schneller. Damit stand erstmals eine KTM in der ersten Startreihe in einem MotoGP-Rennen. „Das war mein Metier“, freute sich Zarco. „Schon in der Moto2 konnte ich auf abtrocknender Strecke mehr aus den Regenreifen herausholen als die anderen.“

Der 29-jährige Franzose wirkte nach der Sommerpause aber auch sonst anders. Mit seinem



Johann Zarco (M.) und das KTM-Werksteam: Erlösung durch Startplatz 3

Coach Jean-Michel Bayle hat er in der Sommerpause zusammen trainiert. Der Ex-Motocross-Weltmeister und Motorsport-Tausend-sassa war mit ihm bergsteigen, Mountainbike fahren und hat viel an der mentalen Fitness gearbeitet. „Ich habe versucht, Johann in viele ungewohnte und schwierig zu lösende Situationen zu bringen“, verriet Bayle. „Ich hoffe, dass ihn das auch bei der Lösung der Probleme mit dem Motorrad weiterbringt.“

Doch nach dem Höhenflug im Training folgte im Rennen eine kalte Dusche: „Ich wusste schon nach dem Warm-up, dass

ich bei den geänderten Grip-Verhältnissen Probleme haben würde, und das hat meinem Vertrauen nicht gerade geholfen. Ich bin dann auch gleich weit zurückgefallen. Ich hatte hinten wenig Grip, und der Reifen hat auch schnell nachgelassen.“

Pol Espargaró verpasste nach seinem tollen fünften Startplatz ebenfalls die Top 10: „Zu Beginn ging es ganz gut, doch ab der elften Runde war mein Hinterreifen völlig aufgebraucht, ich hatte sogar auf der Geraden Wheelspin. Jetzt müssen wir beim Test den Grund finden und daran weiterarbeiten.“ ■

BRÜNN IST EIN BESONDERER ORT FÜR MICH, denn hier bin ich 2002 meinen ersten Grand Prix auf einer 500er-Zweitakt-Yamaha gefahren. Und hier habe ich auch 2007 als Zweiter mein bestes MotoGP-Ergebnis eingefahren. Hier bin ich auch meinen letzten Grand Prix gefahren, als ich 2011 leider am Samstag stürzte und mir den Finger brach, sodass ich im Rennen nicht mehr antreten konnte. Aber die Atmosphäre hier habe ich immer genossen, und deshalb komme ich gerne hierher.

Dass das MotoGP-Rennen eine Marc-Márquez-Show würde, ließ sich nicht vermeiden, dafür war der Kampf um die Podestplätze spannend. Und die Moto3 war allein den Eintritt wert. Aber die MotoGP ist ein unglaubliches Spektakel geworden. Wenn ich auch nicht mehr fahren kann, freue ich mich jedes Mal, live dabei zu sein.



John Hopkins
Ex-MotoGP-
Fahrer

AUS DEM FAHRERLAGER

EISKALTE RENNFÄHRER

Tschechien ist eine der stärksten Eishockey-Nationen der Welt, und Brünn hat dementsprechend eine Eissport-Halle, in der das ganze Jahr gefahren werden kann. So führte Lokalheld Karel Abraham seine Landsleute Jakub Kornfeil und Filip Salac sowie Joan Mir, Marcel Schrötter und Luca Marini zum lokalen Eishockey-Klub HC Kometa. Für Schrötter war das Eis alles andere als ungewohnt, er war als Jugendlicher ein ausgesprochen guter Spieler, sein damaliger Trainer hätte ihn viel lieber auf Kufen als auf zwei Rädern gesehen, und er trainierte noch vor gar nicht langer Zeit im Winter regelmäßig Eishockey. Daher machte der Bayer auf dem Eis auch eine um Längen bessere Figur als seine

Grand-Prix-Kollegen, die sich trotzdem erstaunlich gut auf der glatten Eisfläche hielten. „Ja, es hat viele Erinnerungen wachgerufen“, grinste Schrötter, der es sogar dem Profi-Torwart schwermachte. „Die Kälte in der Halle, der Geruch in der Umkleide – das hatte ich lange nicht mehr.“

DUCATI MIT TRAUERFLOR

Es war für alle unfassbar: Luca Semprini, Press-Officer des Ducati-Werksteams, war in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag in seinem Hotelzimmer verstorben. Der 35-Jährige war lange Zeit für das Superbike-WM-Team der Bologneser zuständig und Anfang des Jahres in die MotoGP gewechselt, wo er Danilo Petrucci persönlich betreute. So begann das Grand-

Prix-Wochenende mit einer traurigen Schweigeminute.

GROSSER STAR MICK DOOHAN

Zum 25-jährigen Jubiläum seines ersten WM-Titels war auch der fünffache 500er-Weltmeister Mick Doohan in Brünn. Damals hatte der Australier alles andere als ein freundliches Verhältnis zur Presse, heute ist

der 54-jährige Australier deutlich entspannter – er lud am Freitag zu einer Pressekonferenz ein. Die Anwesenden durften zwischen unterschiedlichen Postermotiven des Honda-Piloten wählen, die er als Geschenk mitgebracht hatte. Doohan war aber auch ein sehr umtriebiger Besucher und sprach mit vielen aktiven Fahrern. ■ IP



Abraham, Mir, Schrötter, Marini, Kornfeil und Salac (v.l.) mit Trikots

MOTOGP-ERGEBNISSE

Brünn (CZ) – 4. August 2019 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,060 km über 20 Runden à 5,403 km. 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 28 Grad. Schnitt des Siegers: 164,5 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	39,24,430 min	307,6 km/h	1.56,970 min	H/S	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	20	+2,452 sec	314,8 km/h	1.57,133 min	M/M	20
3. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	20	+3,497 sec	313,9 km/h	1.56,998 min	H/S	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+4,858 sec	309,4 km/h	1.56,912 min	M/S	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	20	+6,007 sec	310,3 km/h	1.57,338 min	M/S	11
6. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+9,083 sec	306,8 km/h	1.57,653 min	M/S	10
7. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+12,092 sec	306,8 km/h	1.57,681 min	M/S	9
8. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	20	+13,976 sec	312,1 km/h	1.57,982 min	M/M	8
9. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+15,724 sec	305,9 km/h	1.58,145 min	M/S	7
10. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	20	+16,558 sec	307,6 km/h	1.57,873 min	M/S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	20	+18,234 sec	311,12 km/h	1.57,569 min	M/S	5
12. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	20	+19,738 sec	309,4 km/h	1.57,996 min	M/S	4
13. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	+22,539 sec	306,8 km/h	1.58,106 min	M/S	3
14. Johann Zarco (F)	KTM RC16	20	+30,459 sec	306,8 km/h	1.58,566 min	M/S	2
15. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	20	+30,500 sec	306,8 km/h	1.58,678 min	M/S	1
16. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	20	+30,755 sec	309,4 km/h	1.58,538 min	M/S	-
17. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	20	+37,170 sec	305,9 km/h	1.58,724 min	M/S	-
18. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+37,343 sec	308,5 km/h	1.58,591 min	M/M	-
19. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	20	+44,296 sec	309,4 km/h	1.58,788 min	M/S	-
20. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	20	+48,938 sec	304,2 km/h	1.58,704 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	6	+14 Runden	305,0 km/h	1.58,143 min	M/S	-
Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	0	+20 Runden	228,3 km/h	-	M/S	-
Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	0	+20 Runden	237,3 km/h	-	M/S	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2.02,753 min
2. Miller	2.05,277 min
3. Zarco	2.05,351 min
4. Dovizioso	2.05,590 min
5. P. Espargaró	2.05,710 min
6. Rins	2.06,172 min
7. Rossi	2.06,233 min
8. Petrucci	2.06,457 min
9. Viñales	2.06,626 min
10. Quartararo	2.06,648 min
11. Crutchlow	2.07,123 min
12. Morbidelli	2.09,404 min
13. Nakagami	2.05,265 min
14. Bagnaia	2.05,286 min
15. Guintoli	2.05,551 min
16. Oliveira	2.05,763 min
17. Bradl	2.05,974 min
18. A. Espargaró	2.06,284 min
19. Mir	2.06,554 min
20. Abraham	2.06,898 min
21. Syahrin	2.07,155 min
22. Rabat	2.07,315 min
23. Iannone	2.07,923 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	210
2. Dovizioso	147
3. Petrucci	129
4. Rins	114
5. Viñales	91
6. Rossi	90
7. Miller	86
8. Crutchlow	78
9. Quartararo	76
21. Bradl	13

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	216
2. Ducati	177
3. Yamaha	163
4. Suzuki	131
5. KTM	61
6. Aprilia	45

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	276
2. Repsol Honda Team	236
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	181
4. Team Suzuki Ecstar	153
5. LCR Honda	135
6. Petronas Yamaha SRT	128
7. Pramac Racing	101
8. Red Bull KTM Factory Racing	79
9. Aprilia Racing Team Gresini	52
10. Red Bull KTM Tech3	21

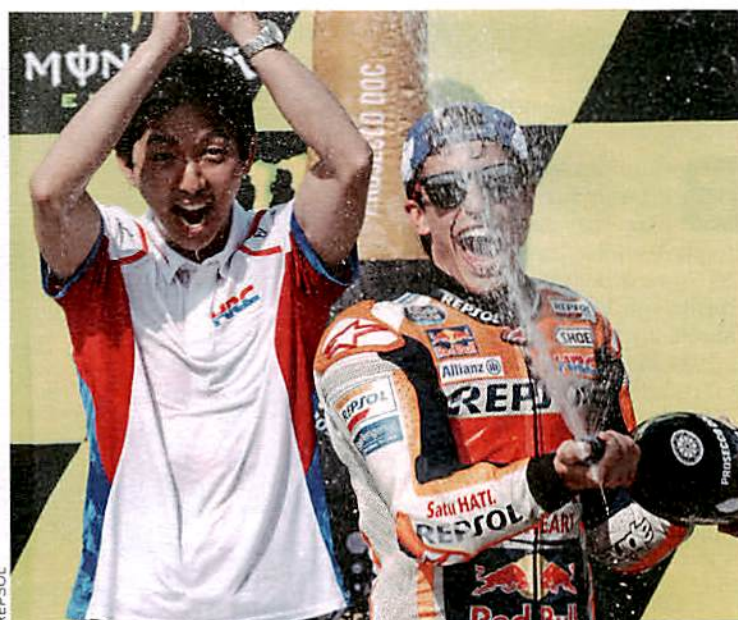
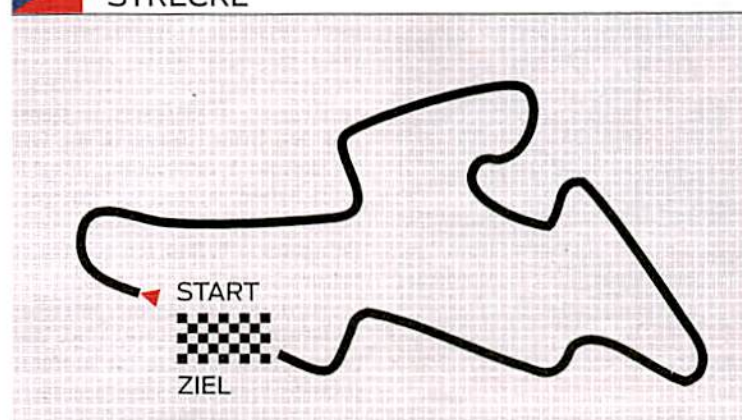
„Marc Márquez ist nicht nur wegen seinem Speed, sondern vor allem wegen seiner Konstanz schwer zu knacken.“

Davide Tardozzi,
Ducati-Teammanager

Rundenrekord: **1.56,027, Dani Pedrosa (Honda), 2014**
Quali-Rekord: **1.54,596, Marc Márquez (Honda), 2016**
Topspeed-Rekord: **316,4 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

AUTOMOTODROM BRNO (CZ) 5,403 KM

STRECKE



Da kann sich Honda freuen: Marc Márquez hat in der WM 63 Punkte Vorsprung

Álex Márquez nach Lüthi-Sturz k

Während Tom Lüthi stürzte, fuhr Álex Márquez seinen nächsten ungefährdeten Sieg heim. Wer kann den jüngeren Márquez jetzt noch stoppen?

Von: Imre Paulovits

Es war zunächst nur seinen Augen anzusehen. Doch dann wurde schnell klar, dass Álex Márquez noch gestärkter aus der Sommerpause zurückgekommen ist, als es den Gegnern lieb sein kann. Der 23-jährige Spanier hat die Zeit seit dem Sachsenring-Grand-Prix mit seinem drei Jahre älteren Bruder verbracht, sie haben gemeinsam hart für ihren jeweiligen Titelkampf trainiert, und sie machten die gleichen Übungen im Dirt Track und im Motocross.

Und so sah es auch wie eine Kopie des MotoGP-Abschluss-trainings aus, als der Marc-VDS-

Pilot in den letzten Minuten auf Slicks ausrückte. Zwar war es nun in der letzten Schikane nicht mehr nass, doch die Zeit, die Álex Márquez in den Asphalt brannte, ließ die Konkurrenz zusammensucken. Dass er sich auch gleich nach dem Start aus dem Staub machte, war deshalb nicht überraschend. Dass Fabio di Giannantonio mit der Speed Up plötzlich Boden auf ihn gutmachte und den WM-Leader richtig unter Druck setzte, umso mehr. Aber auch bei dem Moto3-Vizeweltmeister war es eigentlich nur eine Frage der Zeit, bis er seine Trainingsschwäche ablegte und die Stärken des italienischen Chassis zu nutzen lernte. Dass am Schluss auch noch Enea Bastianini aufs Podest steigen konnte, zeigte dann endgültig, dass in der mittleren Kategorie die nächste Generation heranreift.

Tom Lüthi hatte an diesem Wochenende keine Chance gegen die jungen Wilden. Zwar erwischte er vom zwölften Start-

platz einen unheimlich guten Start, doch dann kollidierte er in der ersten Kurve mit seinem Teamkollegen Marcel Schrötter und verlor mehr Plätze, als er zuvor gewonnen hatte. „Dann habe ich gemerkt, dass ich Probleme auf der Bremse hatte, die im Training nicht aufgetreten waren“, bekannte Lüthi. „Und auf der Moto2 gibt es keinen anderen Weg, als auf der Bremse zu überholen. Deshalb musste ich immer mehr riskieren. Und da ist mir das Vorderrad ohne Vorwarnung eingeklappt.“

Marcel Schrötter lag zu Beginn lange auf P3, doch dann fiel er auf Platz 6 zurück. „Den ersten beiden konnte ich nicht folgen, aber dahinter habe ich mich eigentlich recht wohlgefühlt“, meinte Schrötter hinterher. „Aber die letzten elf Runden hat mein Reifen abgebaut, die letzten sechs davon sehr extrem. Da war die Pace einfach nicht mehr zu halten. Daran müssen wir jetzt weiterarbeiten.“ ■



MOTOGP

Bradl fährt auch auf dem Red Bull Ring

Nach einem soliden Wochenende in Brünn wird Stefan Bradl auch auf dem Red Bull Ring den rekonvaleszenten Jorge Lorenzo ersetzen.

Von: Imre Paulovits

Brünn ist kein unbekanntes Pflaster für Stefan Bradl, hier hat der 29-jährige Honda-Testpilot 2008 seinen ersten Grand-Prix-Sieg auf der 125er Aprilia von Kiefer Racing eingefahren, auch in der Moto2 stand er 2011 hier auf dem Podest.

Trotzdem war es nicht einfach, das Grand-Prix-Wochenende mit der Repsol-Honda zu beginnen. Erst einmal galt es, sich von den etwa 300 Suzuka-Runden mit dem Bridgestone-bereiften Langstrecken-Superbike wieder umzugewöhnen. Doch bereits in FP2 steigerte sich Bradl um zwei Sekunden und

schloss den ersten Tag als 14. ab. Im Regen hieß es aber, wieder umzulernen. „Ich bin seit dem Sepang-Test 2018 mit keinem MotoGP-Bike mehr im Regen gefahren“, gab Bradl zu. So hatte er keine Chance, in die Q2 zu kom-

men. Für Honda war es ohnehin wichtiger, dass Bradl auch Testarbeit verrichtete, so verglich er genau wie Márquez am ersten Tag das neue Kohlefaser-verstärkte Chassis mit dem bisherigen. Im Rennen kämpfte sich Bradl

auf den 15. Platz vor und wurde nur um einen Wimpernschlag von KTM-Werkspilot Johann Zarco geschlagen.

„Wir waren unter diesen Umständen nicht wirklich für das Rennen vorbereitet“, gab Bradl zu. „Entsprechend bin ich auch mit dem Ergebnis zufrieden. Die Fahrwerke und die Test-Teile, die ich probieren musste, waren zu viel für so ein kurzes und auch noch so wettergeplagtes Wochenende. So konnte ich im Rennen auch nicht das leisten, was ich gern geleistet hätte. Aber ich freue mich schon auf das nächste Rennen in Österreich, denn mit den Informationen, die wir an diesem Wochenende gesammelt haben, sollten wir gut vorbereitet sein. Und ich bin wirklich glücklich, dass ich auch dort fahren kann.“

Weil er das ganze Suzuka-Programm abgespult und die neuen Teile bereits im Rennen probiert hatte, gab Honda seinem Testfahrer am Montag frei. ■



Stefan Bradl (#6): Viel Testarbeit während eines kurzen Rennwochenendes

r auf WM-Kurs



Wieder einsam abgewunken: Alex Márquez hat derzeit keine Gegner

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Was die Márquez-Brüder im Qualifying veranstaltet haben, sprengt alle Statistiken. Es war zwar nicht das erste Mal, dass die zwei Brüder bei einem Grand Prix beide von der Pole-Position aus starteten. Doch dass sowohl in der mittleren als auch in der höchsten Grand-Prix-Klasse der Trainingsschnellste auf einer Zwei-Minuten-Strecke mehr als zwei Sekunden Abstand auf den Zweiten hat, das hat es bei einem Grand Prix, der nicht bestreift wurde, in den letzten 50 Jahren nicht gegeben.

MOTO2

In Brünn versuchte Khairul Idham Pawi ein Comeback, doch seine in Jerez vielfach gebrochene rechte Hand verursachte beim Fahren solche Schmerzen, dass er nach dem ersten Testtag das Handtuch werfen musste. Jonas Folger wurde kurzfristig ab Samstag wieder als Ersatz

aufgeboten. Doch nach einem nassen Trainingstag konnte er im Trockenen Rennen nicht viel ausrichten, mehr als Platz 19 war nicht drin. „Ich könnte auch in Österreich fahren, aber ich weiß nicht, ob ich mir das noch einmal antue“, meinte Folger nach dem Rennen. „Es ist zwar jedes Mal eine Umstellung nach einem MotoGP-Test auf die Moto2, aber es müsste auch die Kommunikation mit den Technikern verbessert werden, wenn wir ernsthaft mitfahren wollen.“

MOTO3

Gresini-Moto3-Pilot Gabriel Rodrigo war zwar in FP2 Schnellster, doch der 22-jährige Argentinier stürzte gegen Ende der Sitzung in Turn 1 und brach sich nicht nur erneut das rechte Schlüsselbein, sondern auch das Becken. Er flog noch am Wochenende zur Universitätsklinik Barcelona. Wann er wieder fahren kann, ist noch ungewiss.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Brünn (CZ) – 4. August 2019 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,657 km über 19 Runden à 5,403 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 35 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Kalex	19	38,49,768 min	2.01,463 min	25
2. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	19	+3,018 sec	2.01,645 min	20
3. Enea Bastianini (I)	Kalex	19	+4,158 sec	2.02,014 min	16
4. Jorge Navarro (E)	Speed Up	19	+4,290 sec	2.01,945 min	13
5. Luca Marini (I)	Kalex	19	+7,031 sec	2.02,111 min	11
6. Marcel Schrötter (D)	Kalex	19	+8,847 sec	2.01,929 min	10
7. Nicolò Bulega (I)	Kalex	19	+8,937 sec	2.02,302 min	9
8. Augusto Fernández (E)	Kalex	19	+11,900 sec	2.02,404 min	8
9. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	19	+12,896 sec	2.02,126 min	7
10. Iker Lecuona (E)	KTM	19	+19,079 sec	2.02,730 min	6
11. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	19	+20,248 sec	2.02,694 min	5
12. Marco Bezzecchi (I)	KTM	19	+21,424 sec	2.02,785 min	4
13. Jorge Martín (E)	KTM	19	+23,119 sec	2.02,732 min	3
14. Andrea Locatelli (I)	Kalex	19	+25,850 sec	2.02,614 min	2
15. Somkiat Chantira (T)	Kalex	19	+26,240 sec	2.02,982 min	1
16. Remy Gardner (AUS)	Kalex	19	+26,714 sec	2.03,001 min	-
17. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	19	+28,917 sec	2.03,006 min	-
18. Jake Dixon (GB)	KTM	19	+32,573 sec	2.02,845 min	-
19. Jonas Folger (D)	Kalex	19	+32,979 sec	2.03,289 min	-
20. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	19	+35,664 sec	2.03,749 min	-
21. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	19	+35,865 sec	2.03,695 min	-
22. Steven Odendaal (ZA)	NTS	19	+46,357 sec	2.03,530 min	-
23. Philipp Öttl (D)	KTM	19	+50,454 sec	2.04,257 min	-
24. Xavi Vierge (E)	Kalex	19	+58,874 sec	2.02,602 min	-
25. Xavi Cardelús (E)	KTM	19	+1.04,629 min	2.04,543 min	-
Nicht gewertet:					
Brad Binder (ZA)	KTM	12	+7 Runden	2.02,665 min	-
Sam Lowes (GB)	Kalex	8	+11 Runden	2.02,478 min	-
Mattia Pasini (I)	KTM	8	+11 Runden	2.02,585 min	-
Thomas Lüthi (CH)	Kalex	3	+16 Runden	2.02,649 min	-
Lukas Tulovic (D)	KTM	3	+16 Runden	2.03,260 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	161
2. Lüthi	128
3. Fernández	110
4. Navarro	110
5. Schrötter	107
6. Baldassarri	102
7. Marini	101
20. Aegerter	12
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	250
2. Speed Up	132
3. KTM	94
4. MV Agusta	15
5. NTS	7

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Dynavolt Intact GP	235
2. Flexbox HP 40	225
3. Estrella Galicia Marc VDS	200

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2.06,787 min
2. Lowes	2.08,805 min
3. Baldassarri	2.10,766 min
4. Bulega	2.11,377 min
5. Di Giannantonio	2.12,053 min
6. Bezzecchi	2.12,273 min
7. Schrötter	2.12,424 min
8. Bendsneyder	2.12,840 min
9. Dixon	2.13,121 min
10. Fernández	2.13,431 min
11. Navarro	2.13,456 min
12. Lüthi	2.13,483 min
13. Marini	2.13,590 min
14. Vierge	2.13,751 min
15. Gardner	2.13,926 min
16. Binder	2.14,177 min
17. Nagashima	2.14,937 min
18. Bastianini	2.14,969 min
19. Martín	2.14,376 min
20. Roberts	2.14,830 min
21. Locatelli	2.15,654 min
22. Chantira	2.15,657 min
23. Lecuona	2.15,707 min
26. Tulovic	2.16,048 min
29. Folger	2.17,759 min
30. Aegerter	2.18,299 min
31. Öttl	2.20,173 min

Arón Canet: Cool zum Sieg und



Arón Canet: Besser hat es auf dieser Strecke selbst sein Boss Max Biaggi selten gemacht. Zum WM-Titel ist es aber noch weit

Arón Canet setzte sich in einem dramatischen Rennen zum richtigen Zeitpunkt an die Spitze. So abgebrüht, dass es auch Team-Mitbesitzer Max Biaggi kaum fassen konnte.

Von: **Imre Paulovits**

Viel sieht man Max Biaggi an den Rennwochenenden nicht in der Box des Teams, das er seit Beginn des Jahres mit Peter Öttl zusammen betreibt. Der sechsfache Weltmeister hat als Aprilia-Botschafter Repräsentations-Aufgaben, und Peter Öttl hat die Truppe fest im Griff. Doch diesmal ließ es sich der Römer nicht nehmen, einige Fäden selbst in die Hand zu nehmen. Schließlich galt er immer als der König von Brünn. Acht Mal hat er dort gewonnen, mit der 250er, der 500er und dem Superbike, hat Pole-Positionen und Rundenrekorde

NACHRICHTEN

MOTOGP

Was uns beim zweiten Platz von Maverick Viñales auf dem Sachsenring entgangen ist, hat MSa-Technik-Experte Neil Spalding in Brünn entdeckt: Der Yamaha-Werksfahrer hat die Rahmen mit Fabio Quartararo getauscht. Der 20-jährige Franzose fährt nun auf dem M1-Rahmen vom Beginn der Saison 2019. Der 2016er Rahmen, der sich bei Johann Zarco und Fabio Quartararo so bewährt hatte, wurde einst für Jorge Lorenzo gemacht, der sehr weich und mit viel Schräglage fährt. Nur Jonas Folger mochte ihn nicht, er hat



2016er Rahmen in Viñales' M1

eher einen Fahrstil wie Valentino Rossi und bevorzugte dessen alten Rahmen. Aber in Brünn brachte der Rahmen Viñales kein Glück. Er bekam wie alle anderen Yamaha-Piloten Probleme, weil die Strecke nach dem Regen an Grip verloren hatte. Und Rossi war wieder der Yamaha-Pilot, der am besten damit zurechtkam.

MOTO2

Die mittlere Klasse steht im nächsten Jahr vor einer Umgestaltung, wie es sie wohl noch nie zuvor gegeben hat. Zum einen wird das Feld von der Dorna von 32 auf 28 Piloten reduziert, und es wird wahrscheinlich keine Einmann-Teams mehr geben. Dem wird wohl leider auch das Kiefer Racing Team zum Opfer fallen (s. Seite 40). Aus der Moto3 wollen mindestens Arón Canet, Romano Fenati und Lorenzo Dalla Porta aufsteigen, es wird aber auch sonst einige spektakuläre Wechsel geben.

So werden Lorenzo Baldassarri und Nicolò Bulega ihre Zusammenarbeit mit VR46 beenden, Bulega wird wahrscheinlich zu Gresini wechseln. Und Álex Márquez, von dem jeder glaubte, dass er in die MotoGP aufsteigt, hat verkündet, dass er noch ein Moto2-Jahr dranhängt – aber nach fünf Marc-VDS-Jahren wahrscheinlich das Team wechselt. KTM hat erst einmal für 2020 für den vakanten Platz des in die MotoGP aufsteigenden Brad Binder den Spanier Iker Lecuona verpflichtet, der dieses Jahr schon gute Ergebnisse mit dem österreichischen Fahrwerk zeigte.

MOTO2

Dominique Aegerter erlebte in Brünn ein durchwachsendes Wochenende. Nach seinem bravourösen Einsatz in Suzuka musste er sich auf die MV Agusta zurückgewöhnen, und das ließ ihn im verregneten Qualifying auf dem 30. Startplatz sitzen. Im

Rennen erwischte der Schweizer zwar einen guten Start, doch mehr als P21 war nicht drin. „Das bringt das MV-Agusta-Projekt sicher nicht weiter“, so Aegerter enttäuscht. Philipp Öttl tut sich auch schwer. „Wir haben drei Rennen verloren, da ist es sicherlich etwas schwerer, den Rückstand aufzuholen. Im Warm-up haben wir einen Schritt in die richtige Richtung getan, aber im Rennen habe ich dann wieder Grip verloren“, so der Tech3-KTM-Pilot.

MOTO3

Max Biaggi und Peter Öttl müssen sich für nächstes Jahr nach einem neuen Fahrer umsehen, denn Arón Canet will definitiv in die Moto2. „Das war aber von vornherein klar, deshalb haben wir auch nur einen Einjahresvertrag mit ihm gemacht“, verrät Peter Öttl. „Es wird nicht leicht, gleichwertigen Ersatz zu finden, denn auf die guten Fahrer haben ihre Teams Optionen.“

die WM-Spitze

gefahren. Und mit seinem „One-o’Clock-Wheelie“, auf den jeder Stuntfahrer stolz sein würde, und den er in der letzten Tausendstelsekunde mit der Hinterradbremse rettete, nachdem er 2000 mit der 500er Yamaha zum Sieg gefahren war, machte er sich auf den Video-Kanälen unsterblich.

Von all seiner Erfahrung sollte Arón Canet profitieren, doch hatte der 19-jährige Spanier damit auch jede Menge Druck auf seinen Schultern. Das steckte er jedoch gut weg, wie das ganze Chaos an diesem Rennwochenende. Im nassen Qualifying hatte er sich als Sechster für die zweite Startreihe qualifiziert, und so entging er auch dem Inferno gleich nach dem Start. Dort hatte sich die Elektronik des Trainingszweiten John McPhee verselbstständigt, von den von hinten herannahenden Piloten war Yuki Kunii die Sicht verdeckt, und er knallte voll in das Heck des langsam dahinrollenden Schotten. Kunii stürzte, McPhee blieb auf seinem völlig verbogenen

Motorrad, trug aber einige Verletzungen am linken Bein davon.

Nach einer Schlacht voller Windschattenspiele und Ausbremsmanöver setzte sich Canet in der letzten Runde gekonnt ab. Auch Lorenzo Dalla Porta, der sich vom 17. Startplatz nach vorne gearbeitet hatte, konnte den Anschluss nicht halten – und auch nicht Pole-Sitter Tony Arbolino sowie der erstaunliche Niccolò Antonelli, der es von einem Start aus der Boxengasse an die Spitze geschafft hatte.

Wenn Canet von seinem Team auch frenetisch gefeiert wurde, blieb er hinterher cool. „Ich hatte damit gerechnet, dass Lorenzo Dalla Porta in der Zielschikane sehr stark sein würde“, grinste Canet unter seinem Schnurrbart. „Deshalb bin ich das Stück vorher sehr präzise gefahren und habe die Linie zugemacht. Es ist sehr erfreulich, dass ich auf der Strecke des Chefs für ihn siegen konnte. Seine Linien mit dem Superbike sind aber ganz andere.“ ■

Jakub Kornfeil rettet daheim Top-10-Platz

Das Wochenende in Brünn hielt viele unangenehme Überraschungen für das Prüstel-Team bereit. Zum Schluss wurde Jakob Kornfeil Neunter.

Das Unheil nahm für die beiden Prüstel-GP-Piloten schon gleich nach dem Start seinen Lauf. Als Yuki Kunii auf John McPhee krachte, mussten beide ausweichen und verloren gleich einige Positionen. Sekunden später musste Filip Salac erneut ausweichen und verlor weitere Plätze. Und nach einer Berührung mit Darryn Binder stürzte Salac und hätte um ein Haar seinen Teamkollegen mit abgeräumt. Nach dem turbulenten Beginn schaffte es Jakob Kornfeil, sich wieder an die Verfolgergruppe zu hängen. Acht Runden vor Rennende fand er sich in einer aus 17 Fahrern bestehenden

Spitzengruppe wieder und wurde schließlich Neunter.

„Ich bin mit Sicherheit nicht ganz zufrieden, weil ich denke, dass ein besseres Ergebnis drin gewesen wäre“, haderte Kornfeil mit dem Schicksal. „Ich habe von Anfang an alles gegeben, aber am Ende hatte ich keinen Grip mehr. Ich wollte hier deutlich mehr, aber das war unter den Umständen nicht möglich.“ ■



LEKL

Jakub Kornfeil: Daheim mehr erhofft

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Brünn (CZ) – 4. August 2019 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 97,254 km über 18 Runden à 5,403 km. 30 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 27 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Arón Canet (E)	KTM	18	39:11,879 min	2:09,552 min	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	18	+0,159 sec	2:09,365 min	20
3. Tony Arbolino (I)	Honda	18	+0,217 sec	2:09,561 min	16
4. Jaume Masia (E)	KTM	18	+0,404 sec	2:09,101 min	13
5. Niccolò Antonelli (I)	Honda	18	+0,499 sec	2:08,451 min	11
6. Ai Ogura (J)	Honda	18	+0,530 sec	2:09,460 min	10
7. Andrea Migno (I)	KTM	18	+0,715 sec	2:09,234 min	9
8. Romano Fenati (I)	Honda	18	+0,737 sec	2:09,464 min	8
9. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	18	+1,063 sec	2:09,424 min	7
10. Darryn Binder (ZA)	KTM	18	+1,757 sec	2:09,398 min	6
11. Ayumu Sasaki (J)	Honda	18	+3,863 sec	2:09,451 min	5
12. Raúl Fernández (E)	KTM	18	+5,470 sec	2:09,445 min	4
13. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	18	+5,495 sec	2:09,345 min	3
14. Can Öncü (TR)	KTM	18	+5,540 sec	2:09,697 min	2
15. Dennis Foggia (I)	KTM	18	+8,259 sec	2:10,005 min	1
16. Marcos Ramírez (E)	Honda	18	+9,056 sec	2:10,023 min	-
17. Stefano Nepa (I)	KTM	18	+23,010 sec	2:10,219 min	-
18. Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+25,241 sec	2:10,642 min	-
19. Celestino Vietti (I)	KTM	18	+1:11,129 min	2:10,589 min	-
Nicht gewertet:					
Kazuki Masaki (J)	KTM	16	+2 Runden	2:09,801 min	-
Alonso Lopez (E)	Honda	13	+5 Runden	2:09,415 min	-
Kaito Toba (J)	Honda	13	+5 Runden	2:09,200 min	-
Sergio Garcia (E)	Honda	13	+5 Runden	2:09,323 min	-
Albert Arenas (E)	KTM	5	+13 Runden	2:10,151 min	-
Riccardo Rossi (I)	Honda	3	+15 Runden	2:09,922 min	-
Filip Salac (CZ)	KTM	3	+15 Runden	2:10,627 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Canet	148
2. Dalla Porta	145
3. Antonelli	98
4. Arbolino	93
5. Masia	78
6. Ramírez	78
7. McPhee	68
8. Vietti	68
9. Kornfeil	59
10. Ogura	56

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	224
2. KTM	191

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	223
2. Sterilgarda Max Racing Team	148
3. SIC58 Squadra Corse	137
4. VNE Snipers	135
5. Bester Capital Dubai	127
6. Sky Racing Team VR46	112
7. Honda Team Asia	107
8. Petronas Sprinta Racing	102
9. Sama Qatar Angel Nieto Team	75
10. Redox Prüstel GP	65

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Arbolino	2:18,020 min
2. McPhee	2:18,420 min
3. Antonelli	2:18,822 min
4. Suzuki	2:18,853 min
5. Fernández	2:18,875 min
6. Canet	2:18,953 min
7. Yurchenko	2:19,317 min
8. Masia	2:19,349 min
9. Ogura	2:19,719 min
10. Lopez	2:20,075 min
11. Fenati	2:20,132 min
12. Toba	2:20,360 min
13. C. Öncü	2:20,373 min
14. Salac	2:20,726 min
15. Migno	2:20,878 min
16. Vietti	2:21,307 min
17. Dalla Porta	2:21,879 min
18. Ramírez	2:22,031 min
19. Arenas	2:19,754 min
20. Kornfeil	2:20,363 min
21. Binder	2:20,461 min
22. Foggia	2:21,301 min
23. Kunii	2:21,319 min
24. Sasaki	2:21,679 min
25. Masaki	2:22,059 min
26. Garcia	2:22,060 min
27. D. Öncü	2:22,164 min
28. Rossi	2:22,613 min
29. Booth-amos	2:23,208 min
30. Nepa	2:23,428 min



Ein Kapitel deutscher Historie beendet?

Das Kiefer Racing Team hat für 2020 keinen Moto2-Startplatz mehr. Es sieht sehr danach aus, dass das deutsche Team nach 15 Jahren und zwei WM-Titeln die WM verlassen muss.

Von: Imre Paulovits

Kiefer-Teamchef Jochen Kiefer und seine Mannschaft wirkten am Samstag wie erstarrt. Denn da war von der IRTA die Hiobsbotschaft gekommen: Das Team ist für das Moto2-Feld 2020 nicht mehr vorgesehen. Die Dorna hatte schon länger angekündigt, dass nächstes Jahr das Feld der mittleren Klasse von 32 auf 28 Fahrer geschrumpft wird, aber dass eines der traditionsreichsten Teams, das immer wieder für vorbildlichen Nachwuchsaufbau stand, über die Klinge springen muss, damit hatte keiner gerechnet. Zumal sowohl Carmelo Ezpeleta als auch sein Sohn Carlos ständig davon sprachen, wie wichtig ihnen der deutsche Markt wäre, und wie wichtig es wäre, dass deutsche Talente nachwachsen.

„Aber jetzt wollen sie keine Einmann-Teams mehr“, weiß Jochen Kiefer. „Ich hätte auch gerne ein Zweimann-Team gemacht, aber das ging anscheinend auch nicht.“ Damit geht eine 15 Jahre alte Tradition zu Ende. Kiefer war 2003 mit Christian Gemmel in die 250er WM eingestiegen, sie beendeten die Saison auf dem 22. WM-Rang. 2009 kam Stefan Bradl zu Kiefer, und mit dem deutschen

Supertalent führen sie gleich beim WM-Auftakt in Katar aufs Podest. In Brünn folgte der erste Sieg, in Japan ein zweiter, und Kiefer wurde mit Bradl WM-Vierter. Nachdem Bradls Traum von einem 250er-Honda-Team geplatzt war, organisierte Kiefer für ihn wieder ein 125er-Team. Ein Jahr später stiegen sie in die Moto2 auf und wurden 2011 Weltmeister.

Nach Bradls MotoGP-Aufstieg musste Kiefer wieder klein anfangen. Doch als sie sich 2014 mit dem Luxemburger Leopard Racing Team zusammenschlossen, brachten die Brüder Stefan und Jochen Kiefer das britische Talent Danny Kent zum WM-Titel. Eigentlich wollten sie ihr Team Ende 2017 verkaufen, doch dann starb Teamchef Stefan Kiefer während des Grand Prix von Malaysia tragisch an einem Herzinfarkt. Der Hochstapler David Pickworth ließ die Pläne mit Sandro Cortese und Dominique Aegerter monatelang schleifen, bis alles wie eine Seifenblase platzte.

Jochen Kiefer, zuvor für die Technik zuständig, machte alleine und mit Dominique Aegerter weiter. In diesem Jahr baute er den vielversprechenden Lukas Tulovic auf. „Sich nach zwei WM-Titeln und elf Grand-Prix-Siegen zu verabschieden, fällt nicht leicht“, gibt Jochen Kiefer zu. Er will nun mit Tulovic in der Moto2-EM weitermachen, wo bereits Marcel Brenner in seinem Nachwuchsteam fährt.

Aber vielleicht geschieht noch ein Wunder, und das Moto2-WM-Feld wird doch anders umstrukturiert – und das ehrlichste Team der WM kann bleiben. ■

Vorschau GP Österreich

ZEITPLAN

GP von Österreich / Red Bull Ring (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 9. August 2019

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
11.50–12.20	MotoE	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
16.50–17.20	MotoE	2. freies Training

Samstag, 10. August 2019

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.20	Moto2	Qualifying 1
15.30–15.45	Moto2	Qualifying 2
16.00–16.20	MotoE	E-Superpole

Sonntag, 11. August 2019

8.20–8.40	Moto3	Warm-up
8.50–9.10	Moto2	Warm-up
9.20–9.40	MotoGP	Warm-up
10.00	MotoE	Rennen, 7 Rd.
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rd.

STATISTIK

GP von Österreich / Red Bull Ring

Sieger 2018

Moto3: Marco Bezzecchi (I), KTM
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati

Pole-Position 2018

Moto3: Marco Bezzecchi (I), KTM, 1.38,617 (= 157,6 km/h)
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex, 1.29,409 (= 173,8 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.23,241 (= 186,7 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda, 1.36,307 (= 161,4 km/h)
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM, 1.30,157 (= 172,4 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1.24,277 (= 184,4 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda, 1.36,307 (= 161,4 km/h) (2018)
Moto2: Johann Zarco (F), Kalex, 1.29,497 (= 173,6 km/h) (2016)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1.24,277 (= 184,4 km/h) (2018)

NACHRICHTEN

MOTOGP

Am Montag testeten die MotoGP-Teams in Brünn bis nach Redaktionsschluss. Yamaha hatte bereits am Sonntagabend zwei schwarze 2020er Prototypen aus dem Transporter gerollt. Valentino Rossi schwang sich gleich auf das neue Motorrad, während es Maverick Viñales vorzog, sich um eine Abstimmung für das Österreich-Wochenende zu kümmern. Honda testete mit Marc Márquez neue Motorenkonfigurationen und machte weitere Back-to-back-Tests mit dem aktuellen und dem neuen Rahmen. Dazu brachte auch Michelin neue Reifen, eine Weiterentwicklung vom Jerez-Test. Zu Redaktionsschluss war Fabio Quartararo Schnellster mit 1.55,989 vor Marc Márquez, der eine Viertelsekunde langsamer war. Cal Crutchlow folgte eine halbe Sekunde auf den französischen Überflieger.

MOTOGP

Suzuki-Testpilot Sylvain Guinotli überraschte bei seinem Wildcard-Einsatz in Brünn mit unheimlich schnellen Zeiten, war in FP1 gleich Fünfter und schockte die Stars im verregneten FP3 mit der drittschnellsten Zeit. „Dass ich in den letzten drei Monaten ständig auf dem Motorrad saß und in Suzuka bei allen Bedingungen gefahren bin, hat sicherlich geholfen“, grinste der Superbike-Weltmeister von 2014. „Aber die neuen Teile, die ich hier für Suzuki testen sollte, waren wirklich gut.“

MOTO2

Die neue KTM-Moto2, die Brad Binder und Jorge Martín in Brünn zur Verfügung hatten, brachte nicht den Durchbruch, den sich der Südafrikaner zuvor erhofft hatte. Nun wird nach dem HeimGP der Österreicher beim gemeinsamen Moto2-Test auf dem Red Bull Ring weiterprobiert.

Speedway Grand Prix Wrocław

Ein historischer GP?

Es geht noch spannender: Nach Zmarzliks Sieg in Wrocław sind Emil Sayfutdinov, Leon Madsen und Bartosz Zmarzlik punktgleich Erste!

Von: **Thomas Schiffner**

Tai Woffinden ist zurück. Der noch amtierende Weltmeister startete bei der Rückkehr des Wrocław Grand Prix erstmals seit seiner Wirbelverletzung. Doch mit deutlichem Form-Rückstand hatte der Brite (10.) mit dem Ausgang des Rennens nichts zu tun.

Umso mehr aber der Pole Bartosz Zmarzlik, der Däne Leon Madsen und der Russe Emil Sayfutdinov, die nach einem zumindest außergewöhnlichen Grand Prix alle drei punktgleich auf Platz 1 der WM-Tabelle stehen. Sayfutdinov und Madsen waren punktgleich nach Breslau gereist und sie verließen die Stadt wieder punktgleich.

Der Russe hatte bis zum Semifinale alles richtig gemacht, führte die Punkteliste an, doch dann wählte er Rot in Semi 1 und flog hinter Vaculik und Madsen aus dem Bewerb. Die bekamen es



Finale: Zmarzlik vor Madsen (weiß), Vaculik (rot) und Kolodziej (blau)

im Finale mit Kolodziej und Zmarzlik zu tun. Letzterer holte sich mit einer Jagd von P3 auf P1 verdient den GP-Sieg und sprach danach nicht von ungefähr vom „besten GP der Geschichte“.

SPEEDWAY-WM

5. Lauf Wrocław (PL), 2. August

1. Bartosz Zmarzlik (PL)	17 Punkte
2. Martin Vaculik (SK)	15
3. Leon Madsen (DK)	14
4. Janusz Kolodziej (PL)	15
5. Emil Sayfutdinov (RUS)	14
6. Maciej Janowski (PL)	12
7. Patryk Dudek (PL)	8
8. Antonio Lindbäck (S)	7
9. Artem Laguta (RUS)	7
10. Tai Woffinden (GB)	6

Die Bahnbauer in Breslau hatten perfekte Arbeit geleistet, für Startsiege von Gelb sowie unzählige Überholmanöver gesorgt und letztlich den WM-Gleichstand dreier Fahrer befördert. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 10 Läufen

1. Bartosz Zmarzlik	61 Punkte
2. Emil Sayfutdinov	61
3. Leon Madsen	61
4. Martin Vaculik	59
5. Patryk Dudek	55
6. Fredrik Lindgren (S)	47
7. Janusz Kolodziej	44
8. Maciej Janowski	36
9. Jason Doyle (AUS)	35
10. Artem Laguta	34

Enduro / Red Bull Romaniacs

Lettenbichlers Woche

Größter Triumph für Manuel Lettenbichler: Die Red Bull Romaniacs waren sein erster Sieg bei der WESS. Der Deutsche übernahm die Führung in der Gesamtwertung.

Von: **Thomas Schiffner**

Die selbst ernannte „härteste Enduro-Rallye der Welt“ machte ihrem Namen wieder einmal alle Ehre. An fünf Tagen mussten die Piloten 520 Kilometer härtestes rumänisches Terrain überwinden. Heftiger Regen zu Rennbeginn machte alles noch schwieriger. Der von KTM unterstützte Manuel Letten-

bichler stahl seinen beiden Werkskollegen Taddy Blazusiak und Jonny Walker die Show. Der Deutsche konnte während der fünf Tage den Spanier Alfredo Gomez auf Distanz halten, obwohl er im Ziel zittern musste, bis der Husqvarna-Mann mit 2.24 Minuten Rückstand ankam.

WORLD ENDURO SUPER SERIES

(WESS) Red Bull Romaniacs (RO), 30. Juli – 3. August

1. Manuel Lettenbichler (D), KTM	20:39.51 h
2. Alfredo Gomez (E), Husqvarna	+2.24 m
3. Graham Jarvis (GB), Husqvarna	+12.21 m
4. Taddy Blazusiak (PL), KTM	+45.45 m
5. Jonny Walker (GB), KTM	+50.49 m
6. Billy Bolt (GB), Husqvarna	+2:37.43 h
7. Mario Roman (E), Sherco	+2:57.34 h
8. David Cyprian (CZ), KTM	+3:08.42 h
9. Pol Tarres (E), Husqvarna	+4:02.39 h

Der Pole Blazusiak wurde nach technischen Problemen am ersten Tag nach Steigerung Vierter, der Brite Walker kam auf Rang 5.

Lettenbichler hat nach fünf von acht WESS-Wettbewerben 110 Punkte Vorsprung auf Graham Jarvis und 406 auf Gomez. ■



WESS-Spitzenreiter: Lettenbichler

NACHRICHTEN

MXON-TEAM OHNE ROCZEN UND NAGL

Beim ADAC MX Masters-Rennen in Gaildorf am kommenden Wochenende wird Teamchef Wolfgang Thomas das deutsche Team für das Nationencross (MXoN) am 29. September in Assen vorstellen. Wie jedes Jahr keine einfache Aufgabe für den ehemaligen Chef von Fox Deutschland: Diesmal werden der noch verletzte KTM-Pilot Max Nagl und der Thüringer Ken Roczen wohl nicht im Angebot sein. Alles deutet somit auf ein junges Team mit Henry Jacobi, Tom Koch und Jeremy Sydow hin.

SCHWEIZER MXON-TRIO NOMINIERT

Das Schweizer MXoN-Team stellt sich im Vergleich zum deutschen fast von selbst auf: Der Schweizer Teamchef Daniel Zollinger gab in Lommel die Besetzung Jeremy Seewer, Arnaud Tonus und Valentin Guillod (in der MX2-Klasse!) bekannt.

SMOLINSKI GEWINNT SCHILDBÜRGERPOKAL

Der frischgebackene Vater Martin Smolinski gewann am Freitag in Teterow den „Schildbürgerpokal“ im Finallauf vor den Tschechen Zdenek Holub und Ondrej Smetana sowie dem Polen Pawel Hlib. Das Rennen litt unter einem vorher niedergegangenen Gewitterregen und dem vom Verein aufgerissenen Bahnbelag.

BRITISCHER DREIFACH-ERFOLG IN MELSUNGEN

Der Brite James Shanes gewann das Grasbahnrennen in Melsungen vor seinen Landsleuten Andrew Appleton und Andrew Whitaker. Martin Smolinski hatte wegen der Geburt seines Sohnes Max abgesagt, Christian Hülshorst musste nach Sturz im ersten Lauf aufgeben. Bei den Seitenwagen siegten Venus/Heiß vor Matthijssen/Mollema, weil die Niederländer im zweiten Lauf ausgefallen waren. Dritte wurden die Engländer Godden/Smith. ■



Reicht noch nicht: Gajser (#243) am Start hinter Koch (#226), Tixier (#911), Paulin (#21), Tonus (#4)

Titel vertagt

Tabellenführer Tim Gajser feierte im tiefen Sand von Lommel seinen ersten Sieg auf der Kultstrecke. Loket-Sieger Romain Febvre verpasste haarscharf seinen zweiten Tagessieg hintereinander. Das Podium komplettierte Glenn Coldenhoff. MX2-Star Jorge Prado lieferte im Sandkasten die erwartete One-Man-Show. Die Konkurrenz staunt und verbeugt sich.

Von: **Frank Quatember**

Im Idealfall hätten am Sonntag in Lommel beim Honda Team HRC die Korken geknallt, doch die Titelfeier für Sloweniens Ausnahmesportler Tim Gajser wurde um 14 Tage vertagt. Damit steht fest, dass sich zum kommenden Italien-GP in Imola Tausende von Slowenen auf die Reise machen werden, um live die zweite Krönung des MX1-Champions von 2016 mit Blasmusik und Pyrotechnik mitzuerleben. Der Tages-

sieg in Lommel wurde von der Honda-Truppe frenetisch gefeiert, alle fiebern dem Titel entgegen. Das sah auch Tim Gajser so: „Ich hatte in den vergangenen Jahren hier in Lommel stets Probleme. Das hat mich immer geärgert, denn es ist ein besonderer GP. Dass ich hier meinen ersten Sieg einfahre, ist einfach perfekt. Jetzt freue ich mich auf Imola und viele slowenische Fans!“

Der erste MX1-Lauf war eine klare Sache für Yamahas Romain Febvre, aber zuvor war harte Arbeit gefragt. „Wir hatten am Samstag ziemliche Probleme mit dem Setup des Motorrads und mussten einiges ändern“ erklärte der Franzose. „Da musste ich mich am Sonntag erst eingewöhnen. Der erste Lauf war top, ich hatte die freie Strecke vor mir und keinen Sand im Gesicht.“

Coldenhoff: Erstes Podium

Das änderte sich komplett im zweiten Finallauf, als der Start in die Hose ging. Febvre: „Deshalb habe ich die ersten zehn Minuten alles gegeben, um die Spitze zu erreichen. Ich hab beim Sprecher gehört, dass Anstie vorne lag. Und als Van Horebeek stürzte, wollte

ich Glenn Coldenhoff angreifen. Aber er hatte niemanden vor sich, und meine Kraft war weg.“

Somit verhinderte der Holländer den Triumph von Febvre und erreichte selbst sein erstes Tagespodium in 2019. Keine Selbstverständlichkeit, denn gerade im geliebten Sand schwächelte Col-



Nur noch 14 Punkte fehlen WM-Spitzenreiter Tim Gajser beim viertletzten GP in Imola, um sich seinen zweiten Weltmeistertitel zu sichern.

denhoff zuletzt: „Ich bin mit Rang 3 sehr zufrieden, denn vor zwei Wochen in Lichtenvoorde war ich echt schlecht im Sand.“

Schnellster Mann des Wochenendes war aber ohne Frage der Engländer Max Anstie, der am Samstag das Qualifying dominier-

te. Doch tags darauf war wenige Meter nach dem Start das Glück aufgebraucht. „Eine ganz dumme Geschichte“, knirschte Anstie mit den Zähnen. „Ich war mittendrin in der Schlacht, und als ich mit verletzter Schulter am Boden lag, fuhr noch einer in mich rein!“ Trotz Schmerzen, null Punkten und mit dem Messer zwischen den Zähnen ging der KTM-Pilot in den zweiten MXGP-Lauf und zog wie von der Tarantel gestochen durch den belgischen Tiefsand.

Koch: Holeshoot verpasst

Der Laufsieg war der verdiente Lohn, und ein glücklicher Teamchef Tim Mathys bekam von seinen beiden Schützlingen Coldenhoff und Anstie damit Platz 3 und einen halben Tagessieg geliefert.

Aus deutscher Sicht machte der Thüringer Tim Koch in Lommel dort weiter, wo er eine Woche zuvor beim Großen Preis von Tschechien aufgehört hatte. Koch sammelte mit der Sarholz-KTM wie schon in Loket stolze sechs Punkte. Sein Highlight war der Turbostart in Lauf 2, als er nur um eine Motorradlänge den Holeshoot verpasste! Respekt und weiter so.



GP gewonnen, 14 Punkte müssen noch her: Hondas Tim Gajser



Warum etwas riskieren? MX2-Leader Jorge Prado

Der Rekord von Triumphen hintereinander wurde von MX2-Überflieger Jorge Prado in Lommel weiter ausgebaut: Mittlerweile stehen stolze 13 Siege für den schmalen Spanier zu Buche.

Er beeindruckte beim Limburger WM-Lauf mit seinem unglaublichen Speed auf den ersten Metern und dem nahezu mühelosen Tanz durch die tiefen Sandwellen. Einen einzigen Schreckmoment gab es. Prado schilderte die Situation: „Der Sturz in Lauf 2 war schon ein kleiner Wachmacher. Aber Gott sei Dank hatte ich mehr als genug Vorsprung. Die Strecke war echt schwierig.

Sie haben von Samstag zu Sonntag nur die Anfahrten gemacht.“ Der Titel steht so gut wie fest, aber Prado will weiter am Ball bleiben. „Ich könnte im Moment auch sicher noch etwas schneller fahren. Aber der Titel ist nahe, und warum soll ich etwas riskieren?“

Es ist derzeit nicht viel für die Konkurrenz zu holen, da versucht man es wie der Tageszweite Calvin Vlaanderen auch schon mal mit Zweckoptimismus: „Vielleicht kann ich Jorge in zwei Wochen unter Druck setzen und zumindest die ersten Runden mit ihm kämpfen.“

Während den von Stürzen gebeutelten Pechvögeln Jago Geerts und Thomas Kjer Olsen das Podium knapp verwehrt blieb, konnte Ben Watson die Kemea-Yamaha beim WM-Comeback nach einer langwierigen Verletzung sensationell auf Platz 3 pilotieren. „Bin noch nicht wieder bei 100 Prozent, meine Hand brennt beim Fahren manchmal wie Feuer. Dafür lief es ganz ordentlich“, erklärte der Engländer Watson mit britischem Understatement.

Von Lommel nach Ibiza

Für den Thüringer Henry Jacobi lief es von Beginn an in Lommel

eher ruckelig. Die Starts waren erste Sahne, aber in den heißen ersten Runden verlor der Bad Sulzaer konstant seinen Rhythmus und büßte Plätze ein. Kein Glück – und dann kam auch noch Pech dazu. Henry stürzte, sein nachfolgender Teamkollege Sterry konnte nicht mehr bremsen und knallte in Mensch und Maschine. Die guten Nachrichten: Auch nach Lommel bleibt der deutsche Kawasaki-Pilot Fünfter in der WM-Tabelle mit Chancen auf Platz 3. Und direkt nach Rennschluss ging es in den Ibiza-Urlaub mit dem gesamten Team F & H Kawasaki. ■

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MXGP

Lommel (B): 4. August, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 27 Grad. 1. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	34.40,884 min = 52,039 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 6,614 s
3. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	16	+ 8,995 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 12,274 s
5. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 16,324 s
6. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	16	+ 22,584 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	16	+ 28,767 s
19. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 2.13,418 min
21. Lukas Platt (D)	Kawasaki	15	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MX2

Lommel (B): 4. August, 14. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 27 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	16	34.54,715 min = 51,696 km/h
2. Jago Geerts (B)	Yamaha	16	+ 20,055 s
3. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	16	+ 27,807 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 34,538 s
5. Ben Watson (GB)	Yamaha	16	+ 37,015 s
6. Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 50,010 s
7. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	16	+ 1.03,456 min
8. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	16	+ 1.29,529 min
15. Michael Sandner (A)	KTM	15	+ 1 Runde
27. Loris Freidig (CH)	Yamaha	14	+ 2 Runden

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MXGP

2. Lauf: 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Max Anstie (GB)	KTM	16	34.30,638 min = 52,297 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	16	+ 5,121 s
3. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	16	+ 11,472 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	16	+ 22,903 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 33,947 s
6. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	16	+ 38,513 s
7. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	16	+ 56,461 s
8. Ivo Monticelli (I)	KTM	16	+ 1.13,955 min
14. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	16	+ 1.58,819 min
17. Tom Koch (D)	KTM	16	+ 2.09,545 min

MOTOCROSS-GP BELGIEN / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,880 km (= 30,080 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	16	34.57,670 min = 51,623 km/h
2. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	16	+ 17,551 s
3. Ben Watson (GB)	Yamaha	16	+ 35,258 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 43,489 s
5. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	16	+ 58,086 s
6. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	16	+ 1.19,186 min
7. Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 1.31,085 min
12. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	16	+ 2.05,593 min
16. Michael Sandner (A)	KTM	15	+ 1 Runde
21. Loris Freidig (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	626 Punkte
2. Jeremy Seewer	439
3. Gautier Paulin	402
4. Arnaud Tonus	396
5. Antonio Cairoli (I)	358
6. Arminas Jasikonis	355
7. Glenn Coldenhoff	349
35. Valentin Guillod (CH)	14
39. Tom Koch	12
44. Pascal Rauchenecker (A)	6

1. Honda	635 Punkte
2. Yamaha	578
3. KTM	572

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	644 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	520
3. Tom Vialle	416
4. Jago Geerts	413
5. Henry Jacobi	399
6. Adam Sterry	314
7. Ben Watson	282
8. Maxime Renaux	271
27. Michael Sandner	29
35. René Hofer	17

1. KTM	682 Punkte
2. Husqvarna	545
3. Yamaha	518

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



2010 Alfa Romeo 8C Spider, erst 7.423 km, 1. Hand! € 265.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin



DB9 Volante, 2009, 87.000 km, 1. Hand, Onyx Black, Leder Sahara Tan, 476 PS, 12 Zylinder, scheckheftgepflegt, € 72.500,-. VB, 53434, Berkum, pbloemer@gmx.de, 0178/6237546

Audi



Audi A8 50 TDI quattro tiptronic, 210 PS (286 kW), EZ 11/2017, 14820 km, mythos-schwarz-metallic, B&O Soundsystem, Matrix-LED, Standheizung u.v.m. Angebotspreis 72.450,- €. Autohaus an Rhein & Lippe GmbH & Co. KG, Oberndorfstr. 1, 46483 Wesel, Tel. 0281-339770, www.audi-wesel.de H

Bentley



BENTLEY MÜNCHEN
Continental GT Speed, EZ 04/2016, 3958 km, 472 kW (642 PS), Anthracite, Black Edition mit gelben Akzenten, Garantie, LED, Carbon-Keramik Bremse, Schaltwippen, Naim, Premier Specification, 149.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089/287012-20 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49917



GT Speed Supersport, Bj. 2010, 49.700 km, Vollausstg., Bestzustand, EUR 109.500,-. Leasing, Finanzierung, Eintausch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103 - 105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49956

Cadillac



Cadillac Escalade 6.2 V8 Platinum, EZ 05/2017, 43599 km, 313 kW (425 PS), 60.889,- €. Assenheimer + Mulfinger GmbH & Co. KG, Neckgartacher Straße 73-75, 74172 Neckarsulm-Ober-eisesheim, Tel. 07131/968-153, www.autoarena.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49964

Chevrolet



Camaro SS, EZ 7/2010, 412 kW (560 PS), Klimaautomatik, SD, NR-Fzg., VB 56.000,- EUR, 37412 Herzberg, 0049/151/72723930, info@jenswedekind.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50004

Ligier



Be-up, 800 km, 13,6 kW, dunkelrot, VB 4888,- €. Fahrzeug ist zugelassen mit Moped Kennzeichen. Neuzustand. 01219 Dresden - Südvorstadt-Ost, Tel. 0172/6902232

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50043

Mercedes



ACUMA ONE!
Das Kult-Auto zum Verlieben!
Fahrzeugtyp: G-Modell Puch/Mercedes-Benz 230 GE Benziner 4x4 Automatik, 85 kW/116 PS, 6 Sitze, 12 Monate Garantie.
www.acuma-offroad.de H



SLR McLaren Roadster, Bj. 2007, 626 PS (460 kW), niederländische Erstauslieferung, 3600 km, edle Farbkombination, umfangreiche Sonderausstattung, sehr guter Zustand. 430.000,- € VHB incl. Umsatzsteuer. BV Collector Car Auctions GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, Tel. 05246/9330337, info@bv-auctions.de H



AMG CLA 45 4MATIC SB Night-Paket, EZ 12/2018, 8001 km, 280 kW (381 PS), mountaingrau, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 54.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49920

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

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 Mülberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cot-
 ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffer,
 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: Malk Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 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: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall
 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 €

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Rallye-Aufguss: Beim Sauna-Fototermin vor der Finland-Rallye kamen die Stars der Szene ganz schön ins Schwitzen

Kein Lernprozess?

Zur Hockenheim-Rutschpartie
MSa 33/2019

Der Dragstrip hinter Kurve 16 ist doch von keiner Bedeutung. Es könnte auch eine Mauer da stehen, oder Leitschienen. Jeder weiß, dass da ein Dragstrip ist. Also wie überall gilt: nicht zu schnell in die Kurve biegen oder zu früh Gas geben. Sollte man als Formel-1-Fahrer auch berücksichtigen. Zum Lernprozess können sie die ja mal zur Isle of Man schicken.

**Ed van Hoof,
 B-3620 Lanaken**

Sicher ist es unglücklich, als Auslaufzone eine zu glatte Fläche zu haben. Aber es sind doch alles Profis und spätestens nach dem ersten Ausrutscher hätten alle gewarnt sein sollen. Ich hoffe, wir haben nächstes Jahr wieder einen Deutschland-Grand-Prix.

**Thomas Zarska,
 D-40764 Langenfeld**

Keine Qualität?

Zur Ferrari-Krise
MSa 33/2019

Ich bin der Meinung, dass es ein ganz großer Fehler war, Binotto zum Teamchef zu ernennen. Er ist der Chef von Dilettanten. Wie ist es möglich, dass bei Ferrari keiner zuständig ist für Qualitätskontrolle? Ersatzteile werden eingebaut, ohne sie vorher zu überprüfen und zu testen. Ich empfehle Mick Schumacher, den Vorvertrag bei Ferrari auszulösen. Sein Vater hatte ein starkes Team im Hintergrund, angeführt von Jean Todt und Ross Brawn. Deshalb ist er so oft mit Ferrari Weltmeister geworden. Jetzt sind die Leute wie gesagt nur Amateure.

**Luciano Chiossi,
 D-88453 Erolzheim**

Keine Formel 2

Fan-Erlebnis F1 Hockenheim
MSa 33/2019

Leider muss ich feststellen, dass

für die Eintrittspreise (außer Freitag) zu wenig auf der Strecke geboten wurde. Respekt dafür, was Mercedes vor ihrer Tribüne geboten hat. Formel 4 ist okay, nur gehören auch die Formel 3 und Formel 2 unbedingt dazu. Etwas unsportlich fiel der Jubel über das Aus von Bottas auf. Letztes Jahr jubelten die gleichen „Fans“ bei Vettels Ausritt. Reporter Michael Schmidt spricht den meisten Fans und Motorsportlern im Land mit seinen Einschätzungen über die Formel 1 aus der Seele. Glückwunsch an Euer Juwel Michael Bräutigam und die deutschen Teilnehmer an der Indoor-Kart-WM. Das war eine Mega-Leistung.

**Steffen Nießner,
 D-71088 Holzgerlingen**

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.

- 9.–11. August:** AvD-Oldtimer-GP am Nürburgring
- 9./10. August** ADAC Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklaue“
- 7. September** VLN 6: RCM DMV Grenzlandrennen
- 7./8. September** AvD/GAMSC Bergrennen Unterfranken
- 7.–9. September** ADAC GT Masters – Finale Hockenheim

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Samstag, 10. August

11.15	Porsche Supercup Hungaroring (Magazin)	Sport 1
11.45	GT4 Germany Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	ADAC Formel 4 Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.00	DTM Brands Hatch, 1. Rennen LIVE	SAT.1
14.15	GT Masters Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.05	Rallye-WM Finnland, Highlights	Servus TV
16.15	TCR Germany Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.00	Carrera Cup Zandvoort, 1. Rennen LIVE	Sport 1

Sonntag, 11. August

07.30	DRM Sulingen, Highlights	N-TV
09.45	ADAC Formel 4 Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
13.00	GT Masters Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
14.00	DTM Brands Hatch, 2. Rennen LIVE	SAT.1
14.15	DTM Brands Hatch, 2. Rennen LIVE	ORF 1
14.30	GT4 Germany Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
16.00	TCR Germany Zandvoort, 2. Rennen LIVE	Sport 1
16.45	ADAC Formel 4 Zandvoort, 3. Rennen LIVE	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Michigan LIVE	Motorvision TV*
21.30	ADAC GT Masters Magazin, Zandvoort	Sport 1
22.30	DTM Brands Hatch, Highlights	Sport 1
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	Carrera Cup Zandvoort, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1

Motorrad

Samstag, 10. August

ab 08.50	Motorrad-WM Spielberg, alle FP3 LIVE	Servus TV
12.20	Moto3-WM Spielberg, Qualifying LIVE	Servus TV
13.20	MotoGP Spielberg, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
15.05	Moto2-WM Spielberg, Qualifying LIVE	Servus TV

Sonntag, 11. August

09.15	MotoGP Spielberg, Warm-up LIVE	Servus TV
10.00	MotoE Spielberg, Rennen LIVE	Servus TV
11.00	Moto3-EM Spielberg, Rennen LIVE	Servus TV
12.00	Moto2-WM Spielberg, Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Spielberg, Rennen LIVE	SRF 2
13.20	MotoGP Spielberg, Rennen LIVE	Servus TV

Streams / Internet

Freitag, 09. August

08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP1 LIVE	dazn.de*
13.10	Motorrad-WM Spielberg, alle FP2 LIVE	dazn.de*
ab 14.00	Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring LIVE	avd-ogp.de

Samstag, 10. August

08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP3 LIVE	dazn.de*
11.50	DTM Brands Hatch, 1. Qualifying LIVE	ran.de
12.25	Mot.-WM Spielberg, alle Qualifyings LIVE	dazn.de*
13.35	Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring LIVE	avd-ogp.de

Sonntag, 11. August

09.50	MotoE Spielberg, Rennen LIVE	dazn.de*
ab 10.45	Motorrad-WM Spielberg, alle Rennen LIVE	dazn.de*
11.00	DTM Brands Hatch, 2. Qualifying LIVE	ran.de
12.15	Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring LIVE	avd-ogp.de

*kostenpflichtig



DTM Brands Hatch: Die Tourenwagen-Stars sind reif für die Insel



MotoGP in Spielberg: Die Zweirad-Asse rasen durch die Alpen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

09./10.08.	DRM/Rallye Masters, Sulingen	D
09.–11.08.	AvD-Oldtimer-Grand-Prix, Nürburgring	D
10./11.08.	DTM, Brands Hatch (+ W Series)	GB
10./11.08.	ADAC GT Masters/TCR/GT4/F4, Zandvoort	NL
10./11.08.	Porsche Carrera Cup, Zandvoort	NL
11.08.	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA

Motorrad

09.08.	Speedway-U19-Eurocup, Semifinale Güstrow	D
10.08.	Speedway, EM-Finale 3 Vojens	DK
10.08.	US-Motocross, Nationals New Berlin/New York	USA
10.08.	Speedway Team Cup, Dohren	D
10.08.	Grasbahn, Hertingen	D
10./11.08.	IDM, Most (+ ADAC Junior Cup)	CZ
10./11.08.	Enduro-IDM, Burg	D
11.08.	Motorrad-WM, Spielberg (+ MotoE)	A
11.08.	ADAC MX Masters, Gaildorf	D
11.08.	Speedway-U19-Europacup, Finale Zarnovica	SK
11.08.	Grasbahn, Rastede	D



MOTORRAD **PS**

www.idm.de



POWERED BY

**INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019**




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

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

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

Stand: 07/19 · Änderungen vorbehalten · wolschener

BMW Motorrad 



Kawasaki



 SUZUKI

