

Aboservice: 7038 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt: bez. ZVK 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 28 / 26. JUNI 2019

24h-Rennen Nürburgring

Audi besiegt das Chaos



Formel E in Bern
**Vergne kurz vor
Titelgewinn**

IndyCar Road America
**Rossi zerstört
die Konkurrenz**

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



Hamilton gewinnt in Paul Ricard
**Selbst dem Sieger
war es langweilig**



Interview mit Jorge Lorenzo
**So geht es ihm nach
Massencrash & Sturz**



WTCR am Nürburgring
**Premieren-Sieg für
Benjamin Leuchter**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Hamilton gewinnt ein-
tönigen Frankreich-GP S. 4

Formel 1 Le Castellet: Die Zahlen
und Fakten zum Rennen S. 6

Formel 1 Mercedes-Gegner trotz
Updates chancenlos S. 8

Formel 1 Aus dem Fahrerlager,
Kommentar und News S. 10

Formelsport Weitere FI-Hinter-
gründe und Formel 2 S. 12

Formelsport F3 Le Castellet und
IndyCar auf Road America S. 14

Formel E Vergne siegt in Bern
und ist fast schon Meister S. 16

Sportwagen Audis 24h-Sieg am
Ring und alle Hintergründe S. 18

Sportwagen 24h Nürburgring:
Der Blick in die Klassen S. 24

Sportwagen Aktuelles aus der
GT- und Prototypenszene S. 26

Rallye-WM Halbzeitbilanz und
Aktuelles aus der Szene S. 28

Tourenwagen Deutscher Sieg bei
der WTCR am Nürburgring S. 32

Tourenwagen News und Hinter-
gründe aus WTCR und Co. S. 34

Motorrad:

MotoGP Interview mit dem ge-
beutelten Jorge Lorenzo S. 36

MotoGP Einblick in die Technik-
Details vom Barcelona-Test S. 38

MotoGP Alles zu den Testfahrten
und Vorschau auf Assen S. 40

Straßensport Alle Infos von den
IDM-Rennen in Zolder S. 42

Superbike-WM Jonathan Rea
feiert Doppelsieg in Misano S. 44

Motocross-WM Interview mit
WM-Leader Tim Gajser S. 47

Motocross-WM Gajser dominiert
die deutschen WM-Läufe S. 48

Offroad Enduro-WM, US-Moto-
cross und aktuelle News S. 50

Leserservice:

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



13 Prema-Pilot Mick Schumacher erlebte in Frankreich ein Pleitenwochenende in der Formel 2



16 Massenkollision am Start, Abbruch, lange Diskussionen: Die Formel E erlebte Chaostage in Bern



44 Superbike-WM in Misano: Tom Sykes und BMW feierten den zweiten Platz in Rennen 1 wie einen Sieg

Lewis Hamilton gibt für die Langeweile auf der Strecke den Regelhütern die Schuld. Da sollte er lieber erst einmal bei den Fahrern anfangen.

Der Sieger nahm nach dem GP Frankreich die FIA und das Formel-1-Management ins Visier. „Die Regelhüter treffen konstant falsche Entscheidungen. Sie sollten nicht mit dem Finger auf die Fahrer zeigen. Wir schreiben nicht die Regeln. Wir werden nicht mal gefragt.“ Dann kündigte der Weltmeister in Streitlaune auch noch an: „Wenn der Regelfindungsprozess so weiter besteht, wird sich gar nichts ändern.“

Welcher Gaul ist denn da mit Hamilton durchgegangen? Wenn man sich die Probleme der aktuellen Formel 1 im Detail einmal anschaut, dann sind sehr wohl die Fahrer mit dran schuld. Und die Teams. Weil beide schlechte Ratgeber sind.

Wer wollte denn Reifen, die nicht mehr überhitzen, keine Blasen mehr werfen, auf denen man jede Runde attackieren kann? Die Fahrer. Sie haben dabei vergessen, dass die Reifen dann nicht mehr abbauen und dadurch das zum Überholen so wichtige Zeitdelta nicht mehr vorhanden ist. Wer hat zwischen 2014 und 2016 gejammert, dass die Autos viel zu langsam sind, und gefordert, dass die Formel 1 die schnellsten Autos aller Zeiten braucht? Die Fahrer. Ihnen hätte klar sein müssen, dass dies nur über Abtrieb geht. Und je mehr Abtrieb ein Auto hat, umso anfälliger ist es auch im Verkehr gegenüber Störungen der Strömung.



Michael Schmidt
Redakteur

Wer hat von der FIA klare Verhaltensregeln im Zweikampf und beim Streit um die Streckenlimits verlangt? Die Fahrer. Jetzt merken sie langsam, dass sie in einer Flut von Regeln ersticken.

Jeder weiß, dass die aktuellen Motoren nicht dazu taugen, guten Rennsport zu bieten. Sie sind zu kompliziert, zu teuer, zu sensibel bei Überhitzung. Wer wollte diese Motoren? Die vier Hersteller, die derzeit in der Formel 1 unterwegs sind. Die FIA hat vielleicht den Fehler gemacht, dass man nicht in der Lage war, ein Stoppschild zu setzen. Jetzt verschanzt man sich hinter dem Argument, dass es in unserer Zeit nicht mehr nachhaltig wäre, ohne Hybrid zu fahren. Das ist natürlich ein Feigenblatt. Ab 2021 führt die Formel 1 synthetischen Kraftstoff ein. Das ist die grünere Technologie als der ganze verlogene Elektrokram.

Wer ist daran schuld, dass Mercedes, Ferrari und Red Bull in einer eigenen Liga fahren? Genau die drei großen Teams, die sich mit Händen und Füßen gegen mehr Chancengleichheit wehren. Vielleicht sollte Hamilton öfter an großen Regelkonferenzen wie am 13. Juni in Paris teilnehmen. Dann würde ihm auffallen, dass die Parteien, die eigentlich die Regeln machen sollten, gar nicht autark entscheiden können. Da wird immer noch viel zu viel Politik im Hinterzimmer gemacht.



ASPHALT-CHECK VOR DEM START

Bei Asphalttemperaturen von 56°C verwandelten sich Teerflicken am Circuit Paul Ricard in klebrige Knetmasse. MSa-Reporter Tobias Grüner prüfte in der Startaufstellung den Grip.



JOURNALISMUS BRAUCHT AUSDAUER

Die MSa-Reporter Bianca Leppert (im Bild) und Marcus Schurig verließen als letzte Journalisten beim 24h-Rennen am Nürburgring nach Mitternacht das Pressezentrum – Journalismus ist eben Ausdauersport.



ZWEI SCHWEIZER BEIM HEIMSPIEL

DTM-Sieger Nico Müller (M.) und Max Welti (r.), Ex-Porsche-Rennleiter und jetzt als Berater tätig, schauten sich das Indoor-Fahrerlager bei der Formel E in Bern zusammen mit Redaktor Claus Mühlberger an.



HEIMSPIEL IM TALKESSEL

MSa-Dirtspezialist Frank Quatember musste zum Motocross-GP in Teutschenthal von seinem Heimatort Erfurt nur 101 Kilometer überwinden. Da blieb genug Zeit, sich die Protagonisten zur Brust zu nehmen.



48 Motocross-WM in Teutschenthal: Die motorisierten Luftakrobaten in Action

WASNER

Nur die letzte Run

Lewis Hamilton ist nach seinem sechsten Saisonsieg auf bestem Weg zum sechsten WM-Titel. Das Aufregendste in einem eintönigen Grand Prix war die letzte Runde. Das Finale warf auch die meisten Fragen auf.

Von: **Michael Schmidt**

Warum war Vettels schnellste Runde so langsam?

Sebastian Vettel büßte seine Chancen auf ein Podium schon im Training ein. Vom siebten Startplatz dauerte es sieben Runden, bis er sich von den McLaren freigeschwommen hatte. Da betrug sein Rückstand auf den viertplatzierten Max Verstappen bereits 8,5 Sekunden. Auf den Medium-Reifen konnte Vettel den Abstand zu Verstappen auf 3,3 Sekunden verkürzen. Doch der um fünf Runden spätere Boxenstopp warf ihn wieder auf 5,1 Sekunden zurück. Auf der härtesten Pirelli-Mischung war der Red Bull schneller als der Ferrari. Als Vettels Rückstand wieder auf 7,4 Sekunden angewachsen war, bot Renningenieur Riccardo Adami seinem Fahrer „Plan F“ an.

Das „F“ steht für „Fastest Lap“. Ferrari wartete bis zur vorletzten Runde. So verhinderte man, dass Verstappen nachziehen konnte. Vettel hatte noch einen frischen Satz der Soft-Reifen in der Hinterhand. Eigentlich sollte es damit ein einfaches Unterfangen sein, die bis dahin schnellste Runde von Hamilton zu unterbieten. Der spätere Sieger hielt den Bestwert zunächst mit einer Zeit von 1.33,720 Minuten aus der 42. Runde. Natürlich war auch Mercedes auf den Extra-Punkt aus. Hamilton wurde gewarnt, dass Vettel in der letzten Runde mit neuen Reifen noch einmal Anlauf auf die Bestzeit nehmen würde. Für den Engländer war das wie ein Befehl, das Unmögliche möglich zu machen. Der Mercedes-Pilot legte mit einer Zeit von 1.32,764 Minuten vor. Was Vettel hinterher den Kommentar entlockte: „Der macht mit 29 Runden alten Reifen aus

dem Stand eine Sekunde auf seine eigene Bestzeit gut. Das zeigt, wie er vorher gespielt hat.“ Vettel unterbot die Zeit dann noch um 24 Tausendstel.

So recht freuen konnte er sich über den Extra-Punkt nicht. Bei Mercedes sagte man: „Auf den Soft-Reifen muss er eine hohe 1.31er-Runde fahren.“ Das Batterieproblem, das den Speed des Ferrari auf den Geraden drückte, erklärt laut Vettel nur zwei bis drei Zehntel. Ein größeres Problem waren die Soft-Reifen. „Ich habe auf ihnen nie eine Balance gefunden. Im zweiten Teil der Runde hatte ich nur Untersteuern.“ Vettel ist überzeugt, dass er auf frischen Medium-Sohlen schneller gewesen wäre. Unter dem Strich war Vettels schnellste Rennrunde eine Ohrfeige für Ferrari. Das Aero-Paket hat sein Ziel verfehlt. Vettel bilanzierte ehrlich: „Wenn es unser Ziel war, den Rückstand auf Mercedes zu verkürzen, dann haben wir dieses Ziel verfehlt.“

Wie kam Leclerc so nah an Bottas ran?

Charles Leclerc war in Paul Ricard der schnellere der beiden Ferrari-Fahrer. Er kam auf den Soft-Reifen und der härtesten Gummimischung besser als sein Teamkollege zurecht. Vom dritten Startplatz hatte Leclerc meistens freie Fahrt. Die Mercedes verschwanden schnell am Horizont. Doch weiter als 8,4 Sekunden (Runde 44) ließ Leclerc den zweiten Mercedes von Valtteri Bottas nie davonziehen. Ab Runde 46 stellten sich im Motor des Silberpfeils Fehlzündungen ein. Und die Blasen auf den Vorderreifen kosteten immer mehr Rundenzeit. Ab da schrumpfte der Abstand zu seinem Verfolger im 1,4-Sekunden-Takt. Vor der VSC-Phase in Runde 50 lag Leclerc nur noch 3,5 Sekunden hinter dem Mann auf Platz 2.

Da hatte Bottas schlicht Pech. Er war zur falschen Zeit am falschen Ort. „Valtteri war übervorsichtig mit seiner Delta-Zeit. Wir haben ihn gewarnt, dass die VSC-Phase nur kurz dauern würde, aber er hat wohl damit gerechnet, dass sie 45 bis 50 Sekunden anhält. Deshalb ließ er sich mit



Weder der eigene Teamkollege noch Ferrari konnten den vierten Hamilton-Sieg in Folge verhindern



Sebastian Vettel bekam von Ferrari „Plan F“ vorgelegt. Die schnellste Rennrunde war trotz weicher Reifen kein Selbstläufer

MOTORSPORT IMAGES

de war spannend



McLaren war auf dem Weg zu fetten Punkten, bis bei Lando Norris 20 Runden vor Schluss der Hydraulikdruck in den Keller fiel



dem Delta Luft. Als sie wieder aufgehoben wurde, war er auf einem Teil der Strecke, in dem es schwierig war, die Sekunde, die er gespart hatte, wieder reinzuholen. Wäre er auf einer Geraden gewesen, wäre das einfacher gewesen“, erzählte ein Mercedes-Ingenieur. In Runde 51 trennten Bottas und Leclerc nur noch 1,7 Sekunden. Das Aufwärmen der Reifen war kein Problem. „Dazu waren die VSC-Phase zu kurz und die Asphalttemperaturen zu hoch. Aber wenn du Blasen auf den Reifen hast, blockierst du schnell mal die Vorderräder. Valtteri durfte mit Charles im Genick keinen Fehler machen.“

Warum war das Überholen diesmal so schwierig?

Beim GP Frankreich 2018 wurden 57 Überholmanöver gezählt. Diesmal waren es nur 27. Die Fahrer klagten wieder über zu starke Turbulenzen, doch die gab es letztes Jahr auch. Der Unterschied: 2018 blies auf der Mistral-Geraden ein starrer Gegenwind ins Gesicht. Das gibt dem Angreifer einen großen Bonus in die Hand. Der Vordermann fährt voll im Wind und man selbst hat noch den Vorteil des DRS.

Nico Hülkenberg studierte 52 Runden lang das Heck von Kimi Räikkönens Alfa. „Zwei Mal gab es eine kleine Chance vor Kurve 11, aber da hat Kimi konsequent die Innenspur dicht gemacht. Selbst mit Überschuss kommst du außen nicht vorbei, weil da die Linie voll mit Gummischnipseln ist. Der Wind kam heute viel von der Seite, speziell in der Schikane. Da wurde in Kurve 9 das Heck immer ganz leicht.“ Daniel Ricciardo erzählte: „Du bremsst die Schikane so spät an, dass du da nur eine Linie durch hast. Nebeneinander geht nicht, sonst geht dir in Kurve 9 die Straße aus.“

Warum musste McLaren am Ende zittern?

Das Rennen befand sich schon in der zweiten Rennhälfte, als sich bei McLaren ein teaminternes Duell anbahnte. Lando Norris verlangte unmissverständlich einen Platztausch: „Ich bin schnell-

er als Carlos.“ Sein Renningenieur bedauerte: „Du darfst DRS nicht benutzen.“ Was zunächst wie eine versteckte Stallregie aussah, war der Anfang eines Hydraulikproblems. Zuerst stieg das DRS aus, dann die Servolenkung. Das Getriebe schaltete immer langsamer und auch die Bremsen machten Ärger. „Wir haben alle Systeme so weit wie möglich heruntergefahren, aber in der letzten Runde ging nicht mehr viel“, erklärte Teamchef Andreas Seidl. Im Schlusspurt fielen Daniel Ricciardo, Kimi Räikkönen und Nico Hülkenberg über den wehrlosen Norris her. Sein Glück war, dass Ricciardo noch bestraft wurde und dass Hamilton die Gruppe schon überrundet hatte. So dauerte das Rennen für Norris nur 62 Runden.

Warum bekam Ricciardo zwei Strafen?

Zum dritten Mal in Folge griffen die Sportkommissare in das Ergebnis durch eine Zeitstrafe ein. Daniel Ricciardo kam auf Platz 7 ins Ziel, wurde aber nur als Elfter gewertet. Der Australier kassierte gleich zwei Fünf-Sekunden-Strafen innerhalb von 400 Metern. Obwohl Norris wegen Hydraulikproblemen mit dem Rücken zur Wand kämpfte, zwang er Ricciardo im Bremsduell ausgangs Kurve 8 neben die Strecke. Bei der Rückkehr fuhr der Renault-Pilot dem McLaren vor die Nase. Die Sportkommissare urteilten wie bei Vettel in Montreal: Gefährliche Rückkehr auf die Strecke.

Ausgangs Kurve 9 mogelte sich Räikkönen am Renault vorbei, der auf die Randsteine geriet und von dort nur eine Chance hatte, voll zu beschleunigen. Ricciardo öffnete die Lenkung und legte gut 200 Meter mit allen vier Rädern neben der Strecke zurück. Als er mit Räikkönen auf gleicher Höhe lag, steuerte der Australier langsam wieder auf die Bahn zurück. Die Schiedsrichter kannten keine Gnade. Ihr Urteil: Vorteilnahme durch Verlassen der Strecke. Ricciardo wehrte sich: „Ich hatte keinen Vorteil, weil ich vom Randstein nicht anders auf die Strecke zurückfahren konnte.“ ■

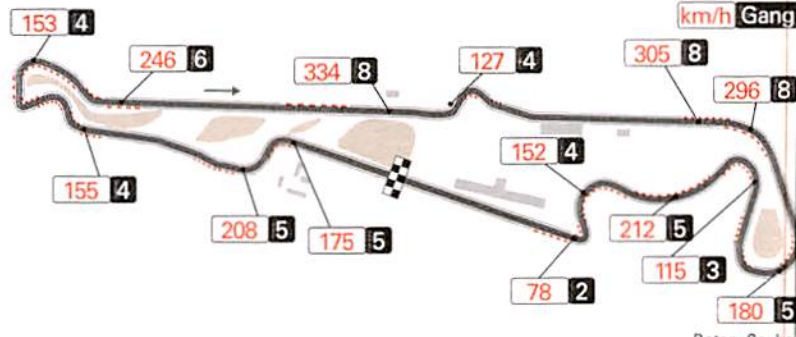
WILHELM

MCLAREN

GP FRANKREICH: 8. VON 21 LÄUFEN / 23. JUNI 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,842 km**
 Runden: **53**
 Distanz: **309,690 km**
 Zuschauer: **45 000**
 Wetter: **26 Grad, sonnig**
 Topspeed Qualifikation: **342,5 km/h (Ricciardo)**
 Topspeed Rennen: **341,1 km/h (Vettel)**
 Gangwechsel/Runde: **46**
 Volllastanteil: **73 % (1190 m = 15,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,51 Liter**
 Führungswechsel: **0**



Daten: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.28,319 min		
2	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.28,605 min		
3	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, 1.28,965 min		
4	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1.29,409 min		
5	Lando Norris, GB	4
McLaren-Renault, 1.29,418 min		
6	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1.29,522 min		
7	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.29,799 min		
8	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1.29,918 min		
9	Pierre Gasly, F	10
Red Bull-Honda, 1.30,184 min		
10	Antonio Giovinazzi, IT	99
Alfa Romeo-Ferrari, 1.33,420 min		
11	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1.30,461 min		
12	Kimi Räikkönen, FIN	7
Alfa Romeo-Ferrari, 1.30,533 min		
13	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.30,544 min		
14	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1.30,738 min		
15	Kevin Magnussen, DK	20
Haas-Ferrari, 1.31,440 min		
16	Romain Grosjean, F	8
Haas-Ferrari, 1.31,626 min		
17	Lance Stroll, CDN	18
Racing Point-Mercedes, 1.31,726 min		
18	Robert Kubica, PL	88
Williams-Mercedes, 1.33,205 min		
19	Daniil Kvyat, RUS ¹⁾	26
Toro Rosso-Honda, 1.31,564 min		
20	George Russell, GB ²⁾	63
Williams-Mercedes, 1.32,789 min		

Startnummer

¹⁾ Start vom Ende des Feldes, zurück wegen Einsatz 4. Motor, 4. Turbolader und 4. MGU-H

²⁾ Start vom Ende des Feldes wegen Einsatz 3. Batterie und 3. Steuereinheit

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	53/53 ²⁾	1:24.31,198 min = 219,846 km/h	m/h	1 (30,186 s)	1.32,764 min
2. Bottas	53	+ 18,056 s	m/h	1 (30,412 s)	1.33,586 min
3. Leclerc	53	+ 18,985 s	m/h	1 (30,203 s)	1.33,828 min
4. Verstappen	53	+ 34,905 s	m/h	1 (30,118 s)	1.34,162 min
5. Vettel	53	+ 1.02,796 min	m/h/s	2 (1.00,512 min)	1.32,740 min
6. Sainz	53	+ 1.35,462 min	m/h	1 (29,920 s)	1.34,561 min
7. Räikkönen	52		m/h	1 (29,975 s)	1.34,950 min
8. Hülkenberg	52		h/m	1 (30,884 s)	1.34,754 min
9. Norris	52		h/m	1 (30,576 s)	1.35,197 min
10. Gasly	52		m/h	1 (30,228 s)	1.35,150 min
11. Ricciardo ³⁾	52		s/h	1 (31,031 s)	1.34,873 min
12. Pérez	52		m/h+5	1 (37,286 s)	1.35,014 min
13. Stroll	52		h/m	1 (30,849 s)	1.34,924 min
14. Kvyat	52		h/m	1 (30,233 s)	1.35,225 min
15. Albon	52		m/h	1 (30,279 s)	1.35,029 min
16. Giovinazzi	52		s/h/m	2 (1.02,539 min)	1.35,115 min
17. Magnussen	52		m/h	1 (30,832 s)	1.35,692 min
18. Kubica	51		m/h	1 (23,426 s)	1.36,608 min
19. Russell	51		m/h/m	2 (1.09,444 min)	1.35,830 min
20. Grosjean	44	Aufgabe: Rückstand (P 16)	h/m		1.35,691 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

FAHRER-WM

1. Hamilton	6*	187 Punkte
2. Bottas	2	151 Punkte
3. Vettel		111 Punkte
4. Verstappen		100 Punkte
5. Leclerc		87 Punkte
6. Gasly		37 Punkte
7. Sainz		26 Punkte
8. Räikkönen		19 Punkte
9. Ricciardo		16 Punkte
10. Hülkenberg		16 Punkte
11. Magnussen		14 Punkte
12. Norris		14 Punkte
13. Pérez		13 Punkte
14. Kvyat		10 Punkte
15. Albon		7 Punkte
16. Stroll		6 Punkte
17. Grosjean		2 Punkte

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5:3
Vettel – Leclerc	6:2
Verstappen – Gasly	7:1
Sainz – Norris	3:5
Kubica – Russell	2:6
Pérez – Stroll	8:0
Kvyat – Albon	5:3
Grosjean – Magnussen	2:6
Hülkenberg – Ricciardo	1:7
Räikkönen – Giovinazzi	6:2

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	8*	338 Punkte
2. Ferrari		198 Punkte
3. Red Bull-Honda		137 Punkte
4. McLaren-Renault		40 Punkte
5. Renault		32 Punkte
6. Racing Point-Mercedes		19 Punkte
7. Alfa Romeo-Ferrari		19 Punkte
8. Toro Rosso-Honda		17 Punkte
9. Haas-Ferrari		16 Punkte

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.32,738 min	21
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,069 s	20
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,373 s	21
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,880 s	20
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,052 s	22
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,353 s	20
7. Lando Norris	McLaren	+ 1,372 s	23
8. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,523 s	26
9. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,802 s	18
10. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 2,066 s	25
11. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,071 s	21
12. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,072 s	25
13. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,325 s	22
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,588 s	24
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,672 s	19
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,784 s	22
17. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 3,364 s	22
18. Nicholas Latifi	Williams	+ 4,409 s	25
19. Robert Kubica	Williams	+ 4,434 s	27
20. Romain Grosjean	Haas	+ 4,882 s	9

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.30,937 min	34
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,424 s	25
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,649 s	31
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,728 s	32
5. Lando Norris	McLaren	+ 0,945 s	31
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,112 s	29
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,495 s	27
8. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,511 s	29
9. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,740 s	34
10. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,852 s	30
11. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,036 s	34
12. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,083 s	34
13. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 2,086 s	35
14. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,144 s	32
15. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,317 s	37
16. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,363 s	30
17. Romain Grosjean	Haas	+ 2,654 s	27
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,947 s	32
19. George Russell	Williams	+ 3,677 s	33
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,258 s	32

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 9,25
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **07/10** @ 8,25
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **07/10** @ 8,00
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 7,38
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **08/10** @ 6,75
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **04/10** @ 5,88
Pierre Gasly
Red Bull Racing
-  **08/10** @ 6,88
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **08/10** @ 6,88
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **04/10** @ 6,50
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **04/10** @ 6,25
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **09/10** @ 7,38
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **09/10** @ 7,50
Lando Norris
McLaren
-  **06/10** @ 7,13
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **05/10** @ 5,25
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **08/10** @ 6,88
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **06/10** @ 5,00
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **07/10** @ 7,00
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **06/10** @ 6,50
Alexander Albon
Toro Rosso
-  **06/10** @ 5,13
Robert Kubica
Williams
-  **06/10** @ 7,00
George Russell
Williams

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.30,159 min	18
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,041 s	15
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,446 s	15
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,474 s	13
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,379 s	11
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,440 s	14
7. Lando Norris	McLaren	+ 1,495 s	14
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,643 s	12
9. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,728 s	14
10. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,784 s	16
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,864 s	15
12. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,012 s	15
13. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 2,019 s	16
14. Romain Grosjean	Haas	+ 2,226 s	15
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,241 s	13
16. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,332 s	15
17. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,381 s	22
18. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,519 s	14
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,743 s	21
20. George Russell	Williams	+ 9,828 s	4

STATISTIK DES WOCHENENDES

03

Zum dritten Mal in Folge musste die Reihenfolge nach der Zieldurchfahrt noch verändert werden. In Monaco ging es für Max Verstappen fünf Sekunden und zwei Plätze zurück. In Montreal gab es die gleiche Strafe für Sebastian Vettel, was den Heppenheimer den Sieg kostete. Beim GP Frankreich geriet Daniel Ricciardo ins Visier der FIA-Kommissare. Der Australier kassierte für seine Attacke in der letzten Runde gleich eine doppelte Fünf-Sekunden-Strafe, die ihn von Position 7 auf 11 aus den Punkten schmiss. „Ich bedauere nichts. Ich habe alles versucht. Irgendjemand musste ja für Unterhaltung sorgen. Und es ist doch besser, sich ein Herz zu fassen, als einfach nichts zu tun“, erklärte der Renault-Pilot später. Zuspruch kam ausgerechnet von Sieger Lewis Hamilton. „Das war doch niemals eine Strafe!“

ZITAT DES RENNENS

„Das ganze Wochenende lief für uns praktisch perfekt, bis das Hydraulikproblem auftrat. Es ist frustrierend, dass so etwas gerade in einem Rennen auftaucht, in dem wir so stark unterwegs waren.“

Lando Norris



Daniel Ricciardo riskierte in der Schlussrunde viel und verlor alles



Stillstand durch Forts

Ferrari, Renault und Red Bull setzten große Hoffnungen in ihre Entwicklungsschritte. Doch dann zeigte sich, dass Fortschritt manchmal Stillstand bedeuten kann.

Von: **Michael Schmidt**

Die Verlierer des ersten Saisondrittels stehen unter Druck. Ferrari und Red Bull suchen verzweifelt nach Lösungen, um den riesigen Vor-

sprung von Mercedes aufzuholen. Renault muss sein Mindestziel erfüllen, wenigstens das Mittelfeld anzuführen. Dummerweise hat der Werksrennstall sein Kundenteam McLaren vor der Nase.

Es ergab sich so, dass Ferrari, Red Bull und Renault beim GP Frankreich zum Befreiungsschlag ausholen wollten. Ferrari warf einen neuen Frontflügel, Heckflügel, Bremsbelüftungen und Unterboden in die Schlacht. Red Bull versuchte mit neuen Felgen und Radträgern vorne, wie früher mit der Luftdurchleitung durch die Vorderachse die



Kleine Entwicklungsschritte funktionieren oft besser als große. Weil man sich mit den großen auf den heiklen Pirelli-Reifen leicht verirren kann.

turbulente Luft außen am Auto vorbeizudirigieren. Dazu kamen neue Spiegel und eine geänderte Auspuff-Führung. Honda versprach 10 PS mehr mit seiner zweiten Ausbaustufe. Renault hatte eine neue Nase samt Frontflügel im Gepäck, einen modifizierten Unterboden, ein kompakteres Kühlsystem, eine schlankere Motorabdeckung. Daniel Ricciardo bekam die letzte Version des V6-Turbo – sie brachte 10 PS.

Der mehrere Hunderttausend Euro teure Aufwand hat sich bei keinem gelohnt. Der Rückstand von Ferrari auf Mercedes pendel-



MOTORSPORT IMAGES

Teile auf Stärken und Schwächen. Manche Teile bleiben am Auto, manche nicht. So haben wir ein besseres Gefühl dafür, was funktioniert und was nicht.“ Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur ergänzt: „Mit großen Schritten läufst du Gefahr, dass du dich verirrst. Speziell mit diesen Reifen, die so schwer zu verstehen sind. Am Ende weißt du nicht mehr, ob das Auto langsam ist, weil du die Reifen nicht verstehst, oder weil die Ausbaustufe nicht funktioniert.“

Experiment gescheitert

Paul Ricard war ein denkbar ungünstiger Ort, neue Teile auszuprobieren. Asphalttemperaturen bis zu 55 Grad und ein Flickenteppich aus altem und neuen Asphalt machten die Abstimmung der Autos auf die Reifen zur Lotterie. Mercedes, McLaren und Alfa Romeo kamen klar. Alle anderen standen mit mindestens einer Gummimischung auf Kriegsfuß. Ferrari verfluchte die Soft-Reifen. „Mein Auto ist mit den Medium-Reifen viel besser balanciert“, klagte Sebastian Vettel. Er war auf der härteren Mischung schneller als auf Pirellis weichster Sorte im Angebot. „Die Soft-Reifen waren ab Kurve 8 über den Berg. Den Rest der Runde hatte ich nur Untersteuern.“

Unter diesen Umständen fiel es Ferrari schwer, das große Experiment zum Erfolg zu führen. „Wir haben nicht alle Antworten auf die Fragen, die wir uns gestellt hatten“, gab Teamchef Mattia Binotto zu. Vettel ergänzte: „Und damit auch keine Entwicklungsrichtung.“ Ein Teil der Neuentwicklungen wurde wieder abgebaut, unter anderem der neue Unterboden. Den Frontflügel ließ man am Auto, obwohl er keine Besserung brachte. Ferrari weiß jetzt, dass man mit dem gewählten Flügelkonzept auf keinen grünen Zweig kommt. Auf Strecken wie Paul Ricard, wo es alle Arten von Kurven gibt, braucht man einen Flügel, wie ihn Mercedes hat. Mit Flaps, die nach außen ansteigen. Nur damit lässt sich vorne mehr Abtriebgenerieren. Mercedes schätzt, dass es vier Monate dauert, bis die Aerodynamik auf einen Konzeptwechsel abgestimmt ist. „Wir haben uns diese Frage vor Saisonbeginn auch gestellt. Da dachten wir, dass wir Ferrari kopieren müssen“, verrät ein Ingenieur.

Red Bull glaubt, dass man auf dem richtigen Weg ist. „Die Neuheiten am Chassis haben gute



Ferrari musste seinen neuen Unterboden nach dem Training einpacken



Der Red-Bull-Fortschritt spiegelte sich nicht in der Rundenzeit wider



Renault blieb trotz Upgrade-Paket beim Heimspiel klar hinter McLaren

Ansätze gezeigt“, bilanziert Sportchef Helmut Marko. Der Grazer gibt allein den Reifen die Schuld: „Unter manchen Umständen, auf manchen Mischungen sind wir schnell. Das ändert sich ständig. Mit so viel Unberechenbarkeit kann man kein Auto entwickeln.“ Red Bull kämpft weiter dafür, dass Pirelli zu den 2018er Reifen zurückkehrt. Mercedes-Teamchef Toto Wolff spottet: „Das wäre eine Balance of Performance für die Formel 1. Wollen wir das?“ Renault-Rennleiter Cyril Abiteboul zählt auch zu den Reifenkritikern, er sagt

aber auch: „Sollen wir Mercedes dafür bestrafen, dass sie bessere Arbeit geleistet haben?“ Renaults Zielscheibe ist nicht Mercedes, sondern McLaren. „Das Upgrade hat noch nicht gebracht, was wir uns davon versprochen haben“, bedauerte Nico Hülkenberg. „In den langen Kurven ändert das Auto weiter die Balance.“ Abiteboul beschwichtigt: „Wir müssen das Paket besser kennenlernen. Und in Silverstone folgt der zweite Schritt. Erst dann ist es komplett.“ Ein positives Fazit konnte Renault ziehen: „Der neue Motor bringt, was er soll.“ ■

In Le Castellet hatten sich die Ingenieure von Ferrari, Red Bull und Renault viel vorgenommen. Der Erfolg blieb überschaubar.

Schritt

te zwischen sieben Zehnteln im Training und einer halben Sekunde im Rennen. Red Bull ist weiter nur dritte Kraft. Max Verstappen verlor in 53 Runden 16 Sekunden auf Charles Leclerc. Renault muss sich weiter hinter McLaren anstellen und hatte auch noch einen Alfa Romeo vor der gelbschwarzen Nase. McLaren und Alfa entwickeln ihre Autos in kleinen Etappen weiter. „Das bringt mehr, als mit einem großen Upgrade auf ein Wunder zu hoffen“, ist McLaren-Boss Zak Brown überzeugt. „Wir testen am Freitag mit einem Auto die neuen

AUS DEM FAHRERLAGER

VETTEL HAT GEHEIRATET

Nach dem Ärger von Montreal gab es für Sebastian Vettel auch Grund zum Feiern. Der Heppenheim-Heimer heiratete seine langjährige Freundin Hanna Sprater standesamtlich in der Schweiz. Es habe eine kleine familiäre Feier gegeben, heißt es aus dem Umfeld des Ferrari-Piloten. Ein offizielles Statement gab es dazu nicht. Einigen aufmerksamen Beobachtern war am Donnerstag in Le Castellet der neue Ehering aufgefallen.

EINBRUCH BEI GROSJEAN

Romain Grosjean wohnt in einem Prominentenviertel am Genfer See, Rallye-Star Sébastien Loeb ist einer seiner Nachbarn. In der Straße wurde schon öfter eingebrochen. Jetzt hat es auch Grosjean erwischt. Der Haas-Pilot konnte die Banditen jedoch leicht vertreiben, weil er die Schweizer Gesetze gut kennt: Lautes Rufen reicht aus. Die Strafen für Diebe fallen geringer aus, wenn kein Bewohner im Haus anwesend ist. Da Grosjean sich bemerkbar machte, hätten

die Einbrecher nicht mehr auf mildernde Umstände hoffen können.

VERSTAPPEN IN LE MANS

Max Verstappen kann sich vorstellen, mit dem Aston Martin Valkyrie in zwei oder drei Jahren die 24 Stunden von Le Mans zu fahren. Eine Bedingung hat er: „Ich will mit meinem Vater fahren. Der muss aber vorher noch richtig hart trainieren, damit er fit ist.“ Und wer soll der dritte Mann im Valkyrie sein? „Ich habe leider



RED BULL

Fährt Verstappen in Le Mans?

keine schnelle Verwandtschaft mehr, aber irgendeinen werden wir schon finden“, grinste Max.

ALBON RÜSTET AUF

Alexander Albon hat sich einen neuen Simulator gekauft. „Für mich eine teure Investition“, lächelte der Thailänder gequält. Albon rüstete auf, damit er sich besser auf für ihn neue Strecken einschließen kann: „Jetzt kann ich auch auf Strecken wie Austin, Mexiko und São Paulo fahren.“ Er ist jetzt in den virtuellen Rennen gegen Kollegen besser gerüstet: „Lando Norris war mir bis jetzt immer beim Setup überlegen. Das musste ich ausgleichen.“

EINE MILLION GEGEN STAUS

Die Veranstalter des GP Frankreich haben dieses Jahr eine Million Euro investiert, um ein Verkehrschaos wie 2018 zu verhindern. Die Schweizer Firma Citec gab Logistik-Tipps. Alle Firmen in der Umgebung der Strecke schlossen am Freitag ihre Tore. Die Kinder hatten schulfrei, was nicht alle Eltern mit Begeisterung aufnahmen. 170 Busse pendelten täglich zwischen La Ciotat und Le Castellet. Mit Erfolg: 140 000 Zuschauer kamen stets staufrei an die Strecke.

WOHNEN IM WOHNMOBIL

Nicht nur Sebastian Vettel wohnte in Paul Ricard im Wohnmobil. Auch Toto Wolff ging den exorbitant hohen Hotelpreisen in der Nähe der Strecke aus dem Weg: „Ich weigere mich aus Prinzip, diese Preise zu zahlen.“ Wolff mietete sich für 2000 Euro die Woche ein Motorhome und fuhr mit dem Scooter an die Strecke. „Das werde ich auch in Österreich so machen.“ Racing-Point-Besitzer Lawrence Stroll hatte übrigens seine eigene Yacht im Mittelmeer vor Bandol geparkt. Er flog jeden Tag mit dem Helikopter an die Strecke.



MOTORSPORT IMAGES

Vettel kam per Bike zur Strecke

KOMMENTAR

Der Fall Sebastian Vettel verfolgte die Formel 1 zwölf Tage lang. Zuerst trafen die Sportkommissare eine viel kritisierte Entscheidung. Dann rollte Ferrari den Fall mit angeblich neuen Beweisen ein zweites Mal auf. Das eine war so unnötig wie das andere. Ich bleibe dabei: Die Strafe für Vettel in Montreal war falsch. Weil sie die falschen Signale aussendet. Wenn die Sportkommissare in Zukunft weiter stur nach ihren Regeln urteilen, haben wir bald keine Zweikämpfe mehr auf der Strecke. Und noch mehr Rennen werden am grünen Tisch entschieden. Es ist einfach unbefriedigend, wenn der Sieger auf der Strecke nicht der Sieger auf dem Papier ist. Genauso schlimm wäre es gewesen, wenn man erst nach dem Rennen eine Entscheidung getroffen hätte. Wen hätte die Formel 1 dann als Sieger auf dem Podium präsen-



MOTORSPORT IMAGES

Eine gute Nachricht für die Formel 1: Die Ferrari-Revision wurde abgelehnt

tiert? Hier muss eine einfachere Regel her! Liegt Absicht vor oder nicht? Wenn nicht, fällt alles unter die Rubrik „harter Zweikampf“. Ferrari ging nach dem Urteil von Montreal in die Revision. Das sollte bei Schiedsrichter-Entscheidungen gar nicht möglich sein. Egal, ob sie richtig oder falsch waren. Im Fußball

wird auch kein falsch gegebener Elfmeter zwei Wochen später revidiert. Mit einer Ergebnisänderung hätte sich die FIA eine zweite Grube gegraben. Das hätten die Zuschauer noch weniger verstanden, ausgenommen die Ferrari-Fans natürlich. Mercedes hätte argumentieren können, dass man Lewis Hamilton zur

Eile getrieben hätte, hätte man schon im Rennen gewusst, dass Vettel keine Strafe bekommt. Es wäre auch ein Anschlag auf die Glaubwürdigkeit der eigenen Sportkommissare. Die Teams würden dazu animiert werden, jede Entscheidung der Schiedsrichter infrage zu stellen. Es würde nach jedem GP-Wochenende Revisionen hageln. Ein Präzedenzfall hätte zu unlösbaren Fällen führen können. Was passiert, wenn eine Durchfahrtsstrafe infrage gestellt wird? Es gibt keine Wiedergutmachung für sie. Man kann ihr keine Strafzeit zuordnen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sollen Revisionen zugelassen werden? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Vettel bleibt Zweiter

Zwölf Tage nach dem GP Kanada wurde der Fall Vettel ein zweites Mal aufgerollt. Mit neuen Beweisen von Ferrari. Die reichten aber nicht aus, um Vettel zu rehabilitieren.

Von: **Michael Schmidt**

Der GP Kanada ging zwölf Tage später in Paul Ricard in seine zweite Runde. Ferrari präsentierte neue Beweise, und die vier Sportkommissare Gerd Ennser, Mathieu Remmerie, Mike Kaerne und Emanuele Pirro mussten entscheiden, ob diese Beweise neu, relevant und signifikant waren.

Nach 130 Minuten Begutachtung schmetterten die vier Sportkommissare Ferraris Einspruch ab. Ferrari habe keine relevanten

neuen Elemente vorgelegt, die bei der Entscheidungsfindung nicht vorgelegen hätten. Fünf der sieben „neuen Beweise“ waren bei der Urteilsfindung bereits berücksichtigt worden, waren also nicht neu. Eine TV-Analyse von Sky-Experte Karun Chandhok wurde als nicht relevant eingestuft, weil sie die Meinung einer dritten Partei dar-

stelle. Die Aufnahmen aus Vettels Helmkamera waren zwar neu, hätten aber im Vergleich zu der Bordkamera keine neuen Erkenntnisse geliefert. Unter dem Strich blamierte sich Ferrari mit seiner Revision wie schon 2016 in Mexiko. Wie kann man die Analyse eines TV-Reporters als neues Element einbringen? ■



Ferrari machte sich mit dem Revisionsantrag zur Vettel-Strafe lächerlich

Formel 1

Neue Direktiven

In der Woche vor dem GP Frankreich hat die FIA sieben neue Technik-Direktiven verschickt. Drei haben für einige Teams direkte Auswirkungen.

Von: **Michael Schmidt**

Technische Direktiven sind ein beliebtes Werkzeug der FIA, auf extreme Regelauslegungen der Teams zu reagieren. Anlass sind oft Anfragen der Teams selbst. Immer wenn der Verdacht besteht, dass es die Ingenieure zu weit treiben oder in den Graubereichen fischen, wird die entsprechende Regel neu oder spezifischer interpretiert. Das ist dann Gesetz.

In der Woche vor dem GP Frankreich wurden die Teams mit sieben neuen Technik-Direktiven bombardiert. Drei davon sind interessant und zwingen einige Teams zum Umbau. So sind die vier Bolzen, mit denen das Hauptblatt des Heckflügels an den

Endplatten befestigt wird, jetzt genau spezifiziert. Einige Teams hatten den jeweils oberen Bolzen in Langlöchern montiert. So konnte sich der Bolzen bei entsprechender Last auf den Geraden in der Führung bewegen und das Flügelement runterdrücken. Ein klarer Topspeed-Vorteil.

Auch die Motorengeenieure müssen reagieren. Die FIA kann jetzt die Ansaugluft im Luftsammler bequem während der Fahrt messen. Vorher musste sie

das eine Stunde vor Beginn der Veranstaltung tun. Was den Teams in der Theorie genug Zeit zur Manipulation gab. Verboten ist auch das permanente Anblasen der Mini-Flügel auf dem hinteren Crash-Element. Einige nutzten den Elektromotor im Schlepplbetrieb, um über die Turbine des Turboladers Luft durch das Auspuffsystem zu pumpen. Zwei Teams baten um zwei Rennen Aufschub zum Umschreiben der Motor-Software. ■



Die Wastegate-Röhrchen dürfen keine Luft mehr auf das Flügelchen blasen

NACHRICHTEN

TEURER EINSTIEG

Wer ab 2021 mit einem neuen Team in die Formel 1 einsteigen will, muss entweder Automobilhersteller oder Milliardär sein. Im neuen Concorde-Abkommen sollen der 11. und 12. Platz im Club jeweils 200 Millionen Dollar kosten. Das Geld wird dann zu gleichen Teilen an die anderen Teams verteilt, Liberty will damit den Wert der vorhandenen Teams erhöhen. Wer ein bestehendes Team kaufen will, muss dann ebenfalls mindestens 200 Millionen investieren.

INPUT DER FAHRER

Nur zwei aktuelle Fahrer sind zum großen FIA-Gipfel am 13. Juni in Paris gereist: Lewis Hamilton und Nico Hülkenberg durften ihre Meinungen zum Reglement von 2021 einbringen. Hamilton erzählte den Vertretern von FIA, Liberty und Pirelli, den Teamchefs und Technikdirektoren, was ihm an den aktuellen F1-Autos nicht passt: Sie sind zu schwer und zu träge, die Lenkung ist zu leichtgängig, die Reifen sind zu instabil.

VIER NEUE MOTOREN

Honda rüstete drei seiner vier Autos mit neuen Motoren aus. Nur Daniil Kvyat musste in der Startaufstellung zurück. Alexander Albon wird die Strafe in Österreich treffen. Renault setzte die zweite Ausbaustufe seines V6-Turbo nur im Auto von Daniel Ricciardo ein, man wollte Nico Hülkenberg eine Strafe beim Renault-Heimspiel ersparen. In Österreich ist der Deutsche dann fällig. Honda und Renault geben für ihre neuen Motoren einen Leistungssprung von 10 PS an.

NEUER WINDKANAL

McLaren baut einen neuen Windkanal im MTC in Woking. In zwei Jahren soll er fertig sein, bis dahin wird McLaren sich weiter bei Toyota einmieten. Teamchef Andreas Seidl lobt: „Die Investition zeigt, wie unsere Anteilseigner hinter dem Projekt stehen.“

Formel 1

Ferraris letzte Chance

Für Ferrari war der GP Frankreich ein entscheidendes Rennen. Die Ingenieure wollten in Paul Ricard herausfinden, ob sie mit der eingeschlagenen Entwicklungsrichtung ins Schwarze getroffen haben.

Von: **Michael Schmidt**

Zwei Rennen lang herrschte bei Ferrari technischer Stillstand. Nach dem GP Spanien stellten die Ingenieure fest, dass alle Entwicklungen bis dahin in die falsche Richtung gelaufen waren. Eine Analyse in Maranello ergab, dass die Zahlen der CFD-Simulation und aus dem Windkanal offenbar zu den falschen Schlüssen geführt hatten. In der Hoffnung, den Fehler identifiziert zu haben, brachte Ferrari ein großes Aerodynamik-Paket nach Frankreich.

Frontflügel, Bremsbelüftungen, Unterboden, Diffusor und Heckflügel-Endplatten waren



Kein gutes Zeichen: Nach dem Training am Freitag musste Ferrari den neuen Unterboden wieder abbauen

neu. Am Freitag unterzogen Sebastian Vettel und Charles Leclerc neue und alte Teile einem ausgiebigen Vergleichstest. Ergebnis: Nicht alle Teile des Pakets lieferten den gewünschten Fortschritt. So braucht der neue Unterboden eine weitere Entwicklungsschleife. Vom Erfolg des Upgrades hängt der weitere Entwicklungsfahrplan von Ferrari ab. Bei ei-

nem negativen Bescheid müssen auch die für Silverstone und Hockenheim geplanten Entwicklungsschritte infrage gestellt werden. Teamchef Mattia Binotto machte klar, dass man Mercedes nicht mit einem Schritt einholen kann. „Dazu brauchen wir zwei oder drei Upgrades. Wir müssen jetzt die Daten prüfen und schauen, in welche Richtung wir ent-

wickeln.“ Der neue Frontflügel blieb zwar am Auto, aber Ferrari wird langsam klar, dass man mit diesem Konzept das Untersteuern nicht lösen kann. Vettel gibt Ferrari nicht viel Zeit. „Nach Rennen 10 müssen wir wissen, wo die Reise hingeht. Wir werden nicht auf Mercedes aufholen, wenn wir weiter hinter ihnen ins Ziel kommen.“ ■

Formel 1

Wo landet Hülkenberg?

Das Fahrerkarussell für 2020 beginnt sich langsam zu drehen. Für Sergio Pérez und Nico Hülkenberg könnte es eng werden. Weil Milliardärssöhnchen immer stärker auf den Markt drängen.

Von: **Michael Schmidt**

Der Transfermarkt nimmt dieses Jahr nur langsam Fahrt auf. Für Sergio Pérez, Nico Hülkenberg, Pierre Gasly, Robert Kubica und Romain Grosjean kann es eng werden. Bei allen fünf laufen die Verträge aus. Sie haben zwar Optionen für 2020, doch die sind im Ernstfall nicht viel wert. Das Problem ist

der Mangel an Ausweichplätzen. Formel-2-Pilot Nicholas Latifi winkt mit 30 Millionen Euro Mitgift. Der Kanadier wird entweder bei Williams oder Racing Point landen. Nikita Mazepin, der derzeit ein Testprogramm mit dem 2017er-Mercedes absolviert, wird

spätestens 2021 auf den Markt drängen. Die Väter von Latifi und Mazepin sind Milliardäre.

Pérez kann nur bei Racing Point bleiben, wenn er einen Sponsor für sein Gehalt findet. Spötter behaupten, das sei ein eleganter Weg von Teambesitzer

Lawrence Stroll, den Fahrer loszuwerden, der seinen Sohn blamiert. Deshalb hat auch Mercedes-Schützling Esteban Ocon wenig Chancen, bei einem der Mercedes-Kundenteams anzudocken. Er ist zu schnell und bringt kein Geld. George Russell ist noch bis 2022 an Williams gebunden. Ocon könnte aber bei Renault, Haas oder Alfa Romeo landen. Auf Kosten von Nico Hülkenberg oder Antonio Giovinazzi. Hülkenberg würde gerne mit dem Renault-Werksteam weitermachen, schielt aber mit einem Auge auch auf Red Bull, wo Gasly nicht mit Teamkollege Verstappen mithalten kann und immer mehr unter Druck gerät. Auch bei Haas könnte ein Platz frei werden. Grosjeans Cockpit steht zur Disposition. Gespräche mit Pérez laufen bereits. ■



Ocon will Hülkenbergs Cockpit. Gibt es Alternativen für den Deutschen?

Quick de Vries

Raketentart: Nyck de Vries schießt außen von Rang 4 an die Spitze

MOTORSPORT-IMAGES

Bei der Formel 2 in Le Castellet trugen sich dieselben Piloten in die Siegerlisten ein wie vier Wochen zuvor in Monaco. Nyck de Vries setzte seinen Höhenflug mit dem Erfolg im Hauptrennen fort, Antoine Hubert triumphierte wieder im Sprint. Mick Schumacher verpasste die erhoffte Wende.

Von: Tobias Grüner

Seit dem Sieg im Sprint von Barcelona schwimmt der Niederländer Nyck de Vries auf einer Erfolgswelle. In Le Castellet stand der ART-Pilot erneut auf der obersten Stufe des Podiums. Dabei sah es nach dem Qualifying noch nicht ideal aus. Der ehemalige Kart-Weltmeister musste sich mit Startplatz 4 zufriedengeben. Die Pole-Position hatte sich Sérgio Sette Câmara in überlegener Manier gesichert.

Doch kaum waren die Lichter der Startampel erloschen, machte De Vries kurzen Prozess. Noch vor der ersten Kurve übernahm der 24-Jährige das Kommando. Die Führung gab er anschließend nur noch an die Piloten ab, die auf den harten Reifen gestartet und spät an den Boxen waren. Im Ziel hatte er mehr als acht Sekunden Vorsprung vor Sette Câmara auf Rang 2, der sich im Schlusspurt gegen Jack Aitken durchsetzen konnte. „Wir haben viel an unserem Start gearbeitet. Ich bin froh, dass es sich heute ausgezahlt hat“, strahlte der Sieger.

Hubert lässt Fans jubeln

Wie schon in Monaco landete Renault-Junior Antoine Hubert im Hauptrennen auf dem achten Platz, was ihm die Pole-Position für den Sprint einbrachte. Und wie schon in Monaco ließ der Franzose am Sonntag nichts anbrennen. Nach einem perfekten Start und 21 fehlerfreien Runden rollte der Lokalmatador zur Freude der Fans als Erster über die Linie. Auch der überraschend starke Sauber-Junior Juan Manuel Correa

konnte seine Startposition halten und wurde Zweiter. Ganyu Zhou komplettierte das Podium. Nicholas Latifi, der seine Führung in der Fahrerwertung nach Rang 5 im Hauptrennen abgeben musste, verpasste mit Platz 6 im Sprint die Chance, noch mehr Punkte auf De Vries aufzuholen. Der Vortagsieger kämpfte mit erhöhtem Reifenverschleiß und wurde am Ende überraschend nur Zehnter.

Mick Schumacher verpasste das erhoffte Erfolgserlebnis. Nach einem guten achten Platz in der Qualifikation wurde der deutsche Prema-Pilot schon nach dem Start von Teamkollege Sean Gelael abgeräumt. Der Indonesier hatte vor Kurve 3 die Kontrolle verloren und war Schumi Jr. ins Heck gerauscht. „Das kann passieren. Er hat es ja nicht mit Absicht gemacht“, nahm der Deutsche den Ausfall locker. Aus der erhofften Aufholjagd am Sonntag wurde nichts. Nach einem Plattfuß in Runde 15 musste der 20-Jährige zunächst einen Extra-Boxenstopp einlegen. Kurz darauf zwang ihn dann ein technischer Defekt erneut unverschuldet zur Aufgabe.

Auch der Inder Mahaveer Raghunathan sorgte für Negativschlagzeilen. Weil er im ersten Rennen unter VSC gleich drei Mal zu schnell unterwegs war, setzte es drei Zeitstrafen und drei Mal drei Strafpunkte für das Sündenkonto. Raghunathan rutschte damit über das erlaubte Limit von zwölf Punkten, was eine Sperre für das kommende Rennwochenende in Spielberg bedeutet. ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Nyck de Vries	1:15.35,425 h
2. Sérgio Sette Câmara	+ 8,388 s
3. Jack Aitken	+ 9,775 s
4. Guanyu Zhou	+ 20,153 s
5. Nicholas Latifi	+ 22,599 s
6. Jordan King	+ 24,131 s
7. Juan Manuel Correa	+ 28,668 s
8. Antoine Hubert	+ 29,959 s
9. N. Matsushita	+ 32,820 s
10. Giuliano Alesi	+ 39,757 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Antoine Hubert	37:19,524 min
2. Juan Manuel Correa	+ 2,202 s
3. Guanyu Zhou	+ 4,220 s
4. Jack Aitken	+ 6,131 s
5. Sérgio Sette Câmara	+ 7,788 s
6. Nicholas Latifi	+ 10,795 s
7. Louis Delétraz	+ 13,122 s
8. Callum Irott	+ 15,407 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Nyck de Vries	121
2. Nicholas Latifi	109
3. Jack Aitken	85
4. Sérgio Sette Câmara	80
5. Guanyu Zhou	76



Wie in Monaco triumphierte Antoine Hubert im Sprint



Mick Schumacher sah in Frankreich nicht die Zielflagge



Robert Shwartzman und Jehan Daruvala (r.) teilten sich die Siege

Alles Prema oder was?

Beim zweiten Formel-3-Wochenende in Le Castellet sammelten die Prema-Piloten Jehan Daruvala und Robert Shwartzman die Siegerpokale ein. Für die deutschen Vertreter lohnte sich die Reise nach Frankreich nicht.

Von: **Tobias Grüner**

Wer sich über die Eintönigkeit in der Formel 1 beklagt, sollte besser nicht zwei Klassen tiefer schauen. Auch in der dritten Liga gibt es diese Saison an der Spitze nämlich nicht viel Abwechslung. Wer Rennen gewinnen will, muss in einem Auto von Prema sitzen. Die beiden Sieger vom Saisonstart in Barcelona standen am Ende auch in Le Castellet ganz oben auf dem Podium. Nur einmal hatte Prema an diesem Wochenende nicht alles im Griff. Als im Qualifying schon alle bereit waren, die Pole-Position von Jehan Daruvala zu feiern, packte HWA-Pilot Jake Hughes in letzter Sekunde noch eine Hammer-Runde aus, die den 25-jährigen Briten die Pole-Position einbrachte. Auch im Rennen konnte sich Hughes zunächst noch in Führung halten. Doch über die Distanz spielten die Prema-Piloten ihren Pace-Vorteil immer mehr aus. In Runde 9 machte Daruvala schließlich kurzen Prozess mit Hughes. Die Führung gab der Inder anschließend bis ins Ziel nicht mehr ab. Für Hughes kam es aber noch schlimmer. Nach

einem Fahrfehler in Runde 25 zogen mit Robert Shwartzman und Marcus Armstrong noch zwei weitere Prema-Piloten vorbei. Der Versuch des Konters ging komplett schief. Bei einem etwas zu optimistischen Manöver in der Schikane verlor Hughes die Kontrolle und räumte dabei auch noch Armstrong ab. Während sich der Kiwi noch auf Platz 5 ins Ziel rettete, musste Hughes vorzeitig aufgeben. Im Kampf um den dritten Podiumsplatz setzte sich am Ende Pedro Piquet gegen Jüri Vips durch.

Gleiche Podiumsbesetzung

Die umgekehrte Startreihenfolge der ersten acht Piloten im zweiten Lauf am Sonntag änderte an der Besetzung des Podiums nichts. Allerdings änderte sich die Verteilung der Namen auf den einzelnen Stufen. Von Startplatz 7 machte sich Shwartzman direkt auf den Weg nach vorne. Nach neun Runden hatte der Russe nur noch Yuki Tsunoda und Alexander Peroni vor sich, die er sich mit dem spektakulärsten Manöver des Wochenendes vor der Schikane gleich im Doppelpack schnappte.

Während sich Shwartzman vorne auf und davon machte, kam es hinter ihm zum Duell zwischen Piquet und Daruvala um Platz 2, bei dem der Brasilianer am Ende das bessere Ende für sich hatte. Nicht unerwähnt bleiben soll auch der fünfte Platz von Armstrong. Der dritte Mann bei Prema hatte am Start den Motor abgewürgt und musste sich einmal durchs ganze Feld kämpfen.

Von den deutschsprachigen Fahrern können wir solche Heldentaten leider nicht berichten. David Beckmann kam nach Problemen im Qualifying in Lauf 1 immerhin auf Rang 8 ins Ziel. Doch statt der Reversed-Grid-Pole gab es eine Zeitstrafe wegen gefährlicher Rückkehr auf die Strecke, die den Iserlohner auf Rang 10 zurückwarf. Im zweiten Rennen fiel der ART-Fahrer früh aus. Jenzer-Pilot Andreas Estner verpasste seine ersten Punkte mit zwei elften Plätzen knapp. Die beiden Sauber-Junioren Lirim Zendeli und Fabio Scherer gingen ebenfalls leer aus. Beide verbuchten je einen Ausfall und eine Zielankunft jenseits der Top-Ten-Plätze. ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jehan Daruvala	33.27,360 min
2. Robert Shwartzman	+ 2,805 s
3. Pedro Piquet	+ 3,213 s
4. Jüri Vips	+ 3,706 s
5. Bent Viscaal	+ 19,308 s
6. Marcus Armstrong	+ 21,146 s
7. Yuki Tsunoda	+ 24,970 s
8. Alexander Peroni	+ 25,807 s
9. Liam Lawson	+ 26,980 s
10. David Beckmann	+ 30,123 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Robert Shwartzman	38.04,147 min
2. Pedro Piquet	+ 1,479 s
3. Jehan Daruvala	+ 2,849 s
4. Richard Verschoor	+ 8,300 s
5. Marcus Armstrong	+ 15,141 s
6. Liam Lawson	+ 16,233 s
7. Jake Hughes	+ 21,364 s
8. Logan Sargeant	+ 21,913 s

F3-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Robert Shwartzman	70
2. Jehan Daruvala	58
3. Marcus Armstrong	37
4. Jüri Vips	32
5. Pedro Piquet	27



David Beckmann kämpfte hart um bescheidenen Lohn



Die Formel 3 lieferte in Le Castellet jede Menge Action

Entscheidung auf den ersten Metern: Alexander Rossi zieht auf der Außenbahn an Colton Herta vorbei



Rossi verkürzt

Die IndyCar-Serie steuert auf ein spannendes Meisterschaftsrennen zu. Auf dem schnellen Kurs von Road America holte Alexander Rossi den zweiten Saisonsieg und nähert sich Josef Newgardens bis auf sieben Punkte.

Von: **Andreas Haupt**

Dieses Mal durfte Alexander Rossi in der Victory Lane, die für den Sieger reserviert ist, feiern. Nach drei zweiten Plätzen in den letzten vier Rennen der IndyCar-Meisterschaft schaffte der Kalifornier in Elkhart Lake endlich den lang ersehnten zweiten Saisonserfolg.

Den Sieg tütete Rossi gleich am Start ein. Zunächst saugte sich der Andretti-Pilot im Windschatten von Colton Herta heran, scherte nach links aus und überrannte den Rookie auf der Außenseite der ersten beiden Kurven. Danach enteilt Rossi den Verfolgern.

In einem Rennen ohne Gelbphasen verlor der 27-Jährige nur ein einziges Mal die Führung. In der 42. Runde rutschte Rossi nach seinem dritten Boxenstopp für einen Umlauf hinter Graham Rahal, der selbst noch einmal die Boxen ansteuern musste. Er wur-

de Vierter. Rossi sah die Zielflagge fast eine halbe Minute vor der Konkurrenz. „Es war eines der besten Rennen, das ich je hatte“, berichtete der Sieger. In seiner Karriere hat Rossi sieben Mal bei den IndyCars triumphiert.

In der Meisterschaft verringerte der Sieger des Indy500 2016 den Abstand zu Josef Newgardens auf sieben Punkte. Bei noch sieben auszutragenden Rennen hat Rossi gute Chancen auf den ersten Meistertitel in seinem vierten Jahr in der US-Rennserie.

Die Konstanz ist der Schlüssel. Das weiß auch Josef Newgardens, der auf dem 4,014 Meilen (6,45 Kilometer) langen Kurs von Road America das Risiko reduzierte und den dritten Platz einfuhr. In der 30. von 55 Runden balgte sich der Penske-Fahrer mit Teamkollege Will Power um die zweite Position. Doch Newgardens blitzte an Power ab – auch weil die Meisterschaft im Hinterkopf mitfuhr. „Ich nehme den dritten Platz gerne mit. Wir müssen uns allerdings auf Rundstrecken verbessern.“

Hinter dem Trio liefen Graham Rahal und Scott Dixon ein. Der fünfmalige Champion kann die Titelverteidigung praktisch abhaken. Der Kampfgeist ist intakt. Nach einem Dreher in der Startrunde kämpfte sich Dixon zurück in die Punkte. Der Neuseeländer hatte sich mit Ryan Hunter-Reay angelegt.

Colton Herta schreibt weiter die Geschichtsbücher um. Der jüngste Sieger der IndyCar-Meisterschaft ist seit dem letzten Wochenende auch der jüngste Mann auf einer Pole-Position. Im Rennen ging es für den 19-Jährigen, der Rahal den Rekord abnahm, jedoch zurück. Erst zog Rossi vorbei, kurz vor dem ersten Stopp dann Power. Ein langsamer Reifentausch warf ihn weiter zurück. Dazu prallte Herta mit Simon Pagenaud zusammen.

Die Schlussrunde begann Herta als Fünfter und beendete sie als Achter. Dixon, Felix Rosenqvist und James Hinchcliffe überholten den Fahrer von Harding Steinbrenner Racing im Finale. Herta klagte über die weichen Reifen. „Das Auto war eigentlich schnell. Doch die roten Firestones bauten zu stark ab.“ ■

INDYCAR ROAD AMERICA

1.	Alexander Rossi	1:39,40,4743 h
2.	Will Power	+ 28,4391 s
3.	Josef Newgardens	+ 31,8443 s
4.	Graham Rahal	+ 33,4094 s
5.	Scott Dixon	+ 39,1173 s
6.	Felix Rosenqvist	+ 41,7825 s
7.	James Hinchcliffe	+ 45,5520 s
8.	Colton Herta	+ 47,6935 s
9.	Simon Pagenaud	+ 53,8945 s
10.	Takuma Sato	+ 58,9047 s

Pole-Position:

Colton Herta, 1:42,99,20 min

Meiste Führungsrunden:

Alexander Rossi, 54 Runden

FAHRER-WERTUNG

1.	Newgardens	402 Punkte
2.	Rossi	395
3.	Pagenaud	341
4.	Dixon	308
5.	Power	294



Die Meisterschaft im Kopf: Josef Newgardens war zufrieden mit Platz 3

Das Duell des Tages. Evans im Jaguar war ein äußerst zäher und ungemütlicher Gegner für Vergne (DS-Techeetah)



Chaostage in Bern

In der sonst so betulichen und auf Ordnung bedachten Schweiz ging es drunter und drüber. Anwohner protestierten und Chaoten verursachten große Schäden. Auch die Rennleitung sorgte für Chaos: Wenn 200 Meter nach dem Start ein Nadelöhr kommt, kann dies nicht gutgehen: Massenkollision, Abbruch, 45 Minuten Diskussionen. Jean-Éric Vergne hielt dem massiven Dauerdruck von Mitch Evans stand, siegte und ist nun fast schon wieder Champion.

Von: **Claus Mühlberger**

Mit leeren Augen blickte Jean-Éric Vergne am Samstagabend in die

Welt. „Ich bin glücklich, aber auch so müde“, sagte er nach seinem dritten Saisonsieg. Natürlich freute er sich mächtig über seinen dritten Saisonsieg. So baute er seinen Vorsprung in der Tabelle auf den Zweiten, Lucas di Grassi im Audi, von sechs Punkten (vor Bern) auf 32 Zähler aus.

Ein sanftes Polster vor dem Finale Mitte Juli in New York, einem Doubleheader, bei dem es maximal 56 Zähler zu verdienen gibt? „Ich verbiete es mir, auch nur einen Gedanken an den Titel zu verschwenden“, sagte Vergne. „Die Dinge können sich ganz schnell ändern, speziell in der Formel E.“

Die letzten zwei Wochen hatten Vergne mächtig geschlaucht. Bei den 24 Stunden von Le Mans am vorletzten Wochenende schien er im G-Force (zusammen mit dem Russen Roman Rusinov und dem Holländer Job van Uitert) dem Sieg in der LMP2-Kategorie entgegentubrausen. Doch in der 19. Stunde brach ein An-

lasserkabel, ein Pfennigteil: 20 Minuten Reparatur, fünf Runden verloren, Klassensieg adieu. Das schmerzt, da schlägt die Müdigkeit gleich doppelt durch.

„Ich war mental am Ende“, sagte Vergne. „Doch Montagmorgen um neun bin ich schon wieder im Formel-E-Simulator gesessen. Drei Tage lang.“ Der Franzose war komplett überdreht. „Ich habe die ganze Woche nur ganz schlecht geschlafen.“

Dauerdruck von Evans

Doch als es auf der spektakulären Berner Berg- und Talbahn vor einer mächtigen Zuschauerkulisse um die Wurst ging, war Vergne hellwach. In der Qualifikation schaffte er Startplatz 1, obwohl er in Gruppe 1 auf die Strecke musste – ein großer Nachteil.

Im Rennen stand er eine Dreiviertelstunde lang unter Dauerdruck von dem entfesselt auftrumpfenden Mitch Evans im Jaguar. Der Neuseeländer schnupperte an seinem zweiten

Formel-E-Sieg nach Rom. Dutzende Male attackierte Evans den güldenen DS-Techeetah. Er versuchte es links, er versuchte es rechts, doch er fand keinen Weg vorbei. Zweimal aktivierte Evans den Attack-Mode, der den Fahrern 25 Kilowatt an Extra-Power beschert, eine Runde früher als Vergne. Doch mehr als gleiche Höhe war nicht drin für ihn. Und auf der Innenbahn hatte sich da schon längst Vergne breitgemacht. Auch ein überraschender Regenguss in den letzten drei Minuten änderte nichts mehr.

André Lotterer machte das Glück für DS-Techeetah komplett. Der Deutsche zeigte, dass das Überholen auf der extrem engen Strecke wider Erwarten doch möglich ist. Von Platz 8 gestartet, kam Lotterer als Vierter hinter Sébastien Buemi im Nissan ins Ziel. Daniel Abt (Audi), Maximilian Günther (Dragon) und Sam Bird (Virgin-Audi) mussten sich seinem Vorwärtsdrang beugen. „Mein einziges Problem ist



ANDREAS BEIL



FORMULA E

KURZ NOTIERT

MÄCHTIG RANDALE

Die Berner Zeitung „Der Bund“ war wenig begeistert vom Rennen in der Hauptstadt: „Nicht nur das eingeschlossene Obstbergquartier und strenge Öko-Kreise haben wenig Freude, sondern auch Geschäftsinhaber.“ Bei einer Demo am Donnerstag gab es Randalen. Aktivisten rissen die Bandenwerbung ab. Zudem wurden Kabel durchgeschnitten. Formel-E-Sprecher Renato Bisignani: „Das bescherte uns massive Probleme.“ Der Schaden: 400 000 Franken.

KLAGE GEGEN MONTREAL

Mit Montreal streitet sich die Formel E über Schadenersatz. Das einzige Rennen dort ging im Juli 2017 über die Bühne. Ex-Bürgermeister Denis Coderre unterschrieb einen Dreijahresvertrag. Seine Nachfolgerin Valérie Plante kündigte ihn. Die Formel E klagte daraufhin auf 33 Millionen kanadische Dollar (22 Mio Euro) an Kompensation. Das Rennen vor zwei Jahren endete mit einem Fiasko für die Stadt. Das Defizit betrug angeblich 16 Millionen Euro.

BMW auf dem Weg vom Fahrerlager zur Strecke

Vergne (l., mit Buemi) gewann den Voestalpine-Europacup



MOTORSPORT IMAGES



FORMULA E

Startcrash: Einige flohen durch den Notausgang

Ein Kilometer bis zur Strecke: Fahrerlager in einer Messehalle

mein Teammate“, scherzte Lotterer. Doch um Mitternacht verging ihm das Lachen. Die Kommissare brummt ihm wegen eines Rotlichtverstößes an der Boxenausfahrt eine Strafe von 22 Sekunden auf. Ade, Top 10.

Es war nicht die einzige strittige Schiedsrichterentscheidung. Nach dem Rennabbruch infolge der Massenkollision in der ersten Schikane dauerte es mehr als eine halbe Stunde, bis die Rennleitung die Reihung für den Restart ausgeknobelt hatte. Man entschied sich für den ursprünglichen Grid.

Lucas di Grassi, der ebenso wie Felipe Massa dem Schlamassel durch Flucht via Notausgang entkommen war, flippte fast aus. „Zehn Plätze habe ich so gewonnen, und jetzt muss ich wieder nach hinten“, echauffierte sich der Brasilianer. „Und die, die den Crash ausgelöst haben, werden belohnt und können mit repariertem Auto weiterfahren. Das stinkt mir. Das ist nicht fair.“

11. RENNEN FORMEL E IN BERN/SCHWEIZ

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	1:25.26,872 h
2. Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	+ 0,160 s
3. Sébastien Buemi (CH)	Nissan eDams	+ 0,720 s
4. Sam Bird (GB)	Virgin-Audi	+ 2,996 s
5. Maximilian Günther (D)	Dragon-Penske	+ 4,625 s
6. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 6,930 s
7. Alex Lynn (GB)	Jaguar Racing	+ 9,972 s
8. Felipe Massa (BR)	Venturi	+ 12,310 s
9. Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 13,073 s
10. Stoffel Vandoorne (B)	HWA-Venturi	+ 13,386 s

STAND FAHRER

1. Vergne	130 Punkte
2. Di Grassi	98
3. Evans	87
4. Lotterer	86
5. Da Costa	82
6. Frijns	81
7. Buemi	76
8. Abt	75
9. Bird	69
10. D'Ambrosio	65

STAND TEAMS

1. DS-Techeetah	216 Punkte
2. Audi Sport ABT Schaeffler	173
3. Virgin-Audi	150
4. Nissan eDAMS	139



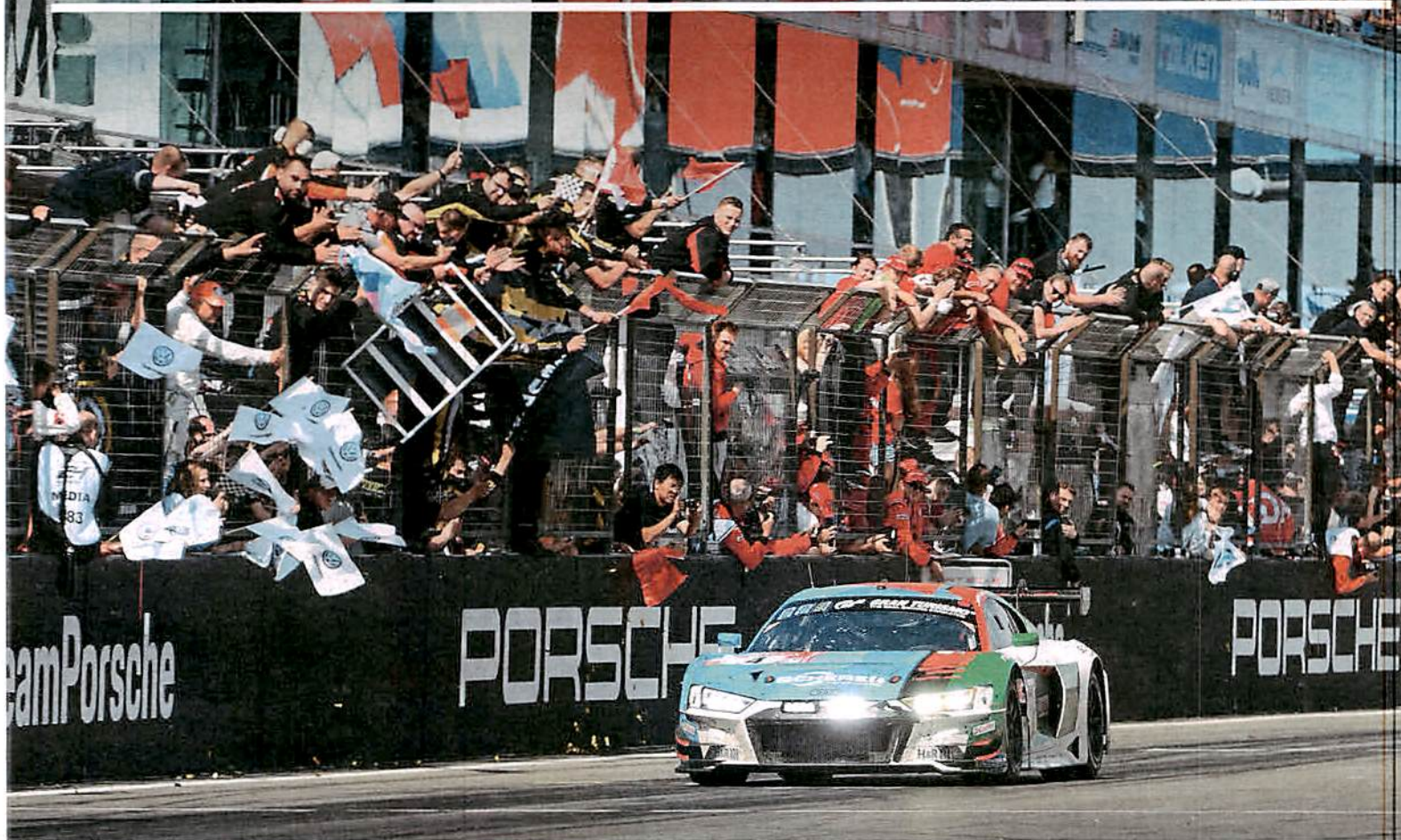
Mitch Evans verbesserte sich auf Platz 3 in der Tabelle



ABB UND DIE FORMEL E

ABB ist seit 2018 Titelsponsor der Formel E. Neben Robotik und Digitaltechnologien gehören Elektrifizierungsprodukte zum Portfolio des Schweizer Unternehmens. Mit 10 500 verkauften Ladestationen in über 70 Ländern gilt ABB als einer der führenden Hersteller von Schnellladelösungen. ABB ist Ladepartner der Jaguar I-Pace eTrophy, der Partnerserie der ABB Formel E. Die Titelpartnerschaft und die technische Zusammenarbeit mit der Formel E unterstreichen das Versprechen von ABB, die Welt zu bewegen, ohne die Erde zu verbrauchen.

Phoenix aus der Asche



Mit dem Phoenix-Audi-R8 von Frank Stippler, Pierre Kaffer, Frédéric Vervisch und Dries Vanthoor hat das Auto das 24h-Rennen Nürburgring gewonnen, das zur richtigen Zeit am richtigen Ort war. Die Konkurrenz eliminierte sich teilweise selbst.

Von: **Bianca Leppert**

Am Sonntag schien ein Fluch über dem 24h-Rennen zu hängen. Kaum ging ein Auto in Führung, wurde es vom Renngott aus dem Rennen gerissen. Der schien nur mit der Phoenix-Mannschaft mit der Startnummer 4 Erbarmen zu haben. Frank Stippler, Frédéric Vervisch, Pierre Kaffer und Dries Vanthoor durften nach 157 Runden die Ziellinie als Erste kreuzen. Ob die Lokalmatadoren aus Meuspath wohl vorher eine Opfergabe brachten? „Das Rennen

kam zu uns“, formulierte es Phoenix-Teammanager Dirk Theimann sehr treffend. Mit Teamchef Ernst Moser lag er sich mit feuchten Augen in den Armen. „Wir haben sozusagen die Meuspather Dorfmeisterschaft gewonnen“, scherzte er. Eine Anspielung darauf, dass auch Manthey Racing und Black Falcon, die das Podium komplettierten, ihren Sitz in dem kleinen Ortsteil einen Steinwurf vom Ring entfernt haben.

Der Schlüssel zum Gewinn dieses Rennens, das über die gesamte Distanz trocken blieb, war in diesem Jahr Ausdauer und Durchhaltekraft. Ein Drittel der gestarteten 155 Autos fiel aus. Audi stellte auch nicht das schnellste Auto, und selbst innerhalb der Ingolstädter Armada blieb das Phoenix-Auto im Rennen zeitweise unter dem Radar.

„Aus eigener Kraft hätten wir es nicht geschafft“, sagte Theimann. „Das Podium war das Ziel.“ Sein Pilot Frédéric Vervisch fasste den Schlüssel zum Sieg kurz und knackig zusammen:

„Wir haben heute die Meuspather Dorfmeisterschaft gewonnen. Aus eigener Kraft war der Sieg aber nicht möglich, das Podium war das Ziel.“

Dirk Theimann, Phoenix Racing

„Es war natürlich etwas Glück dabei, aber wir haben keine Fahrfehler, keinen Reifenschaden, keine Strafen und keine mechanischen Fehler gehabt.“

Porsche mit Gelb-Strafe

Tatsächlich haben sich Porsche und Mercedes im Kampf um den Sieg selbst ein Bein gestellt. Und Audi griff dankend zu. Streng genommen hätte Porsche das Rennen sogar gewinnen müssen. Schließlich stellte man das schnellste Auto. Der Genickbruch: eine Zeitstrafe von 5.32

Minuten, die Laurens Vanthoor aufgebremst bekam, weil er in einer Doppelt-Gelb-Phase mit 172 statt 120 km/h unterwegs war.

„Ich habe mit einem langsameren Auto gekämpft und die Flaggen nicht gesehen. Es war keine Absicht, ich respektiere natürlich die Flaggen. Es soll auch keine Ausrede sein. Ich habe einfach einen Fehler gemacht“, sagte Vanthoor. Untersucht wurde der Fall am Sonntagmorgen ab 9.51 Uhr, die Strafe wurde um 12.29 ausgesprochen. Es dauerte deshalb so lange, weil es keine Onboard-Aufnahme aus dem Manthey-Auto gab, das GPS-System und das Protokoll der Streckensicherung aber klar eine Gelbphase auswies. Auch wenn Aufnahmen aus der Helikopterperspektive auf den ersten Blick keine Flaggen erkennen lassen.

Nach dem Absitzen der Strafe übernahm in Runde 141, etwas mehr als zwei Stunden vor Schluss, der Phoenix-Audi die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab, auch wenn Kévin Estre zwischenzeitlich bis auf



ADAC

zum Abend gemeinsam mit dem Manthey-Porsche #911 ab. Die beiden fuhren an der Spitze ihr eigenes Rennen und schenken den Verfolgern über eine Minute Rückstand ein. Dass sich die beiden Autos so absetzen konnten, hing auch damit zusammen, dass man ein 24h-Rennen von vorne fahren muss. Sprich: Man hat freie Fahrt, die Verfolger rutschen unter Umständen ungünstig in Code-60-Phasen und verlieren durch den anderen Rhythmus mehr Zeit.

In Runde 35 kam es zum ersten Showdown. Estre zog im Gras auf der Döttinger Höhe an Dirk Müller im Mercedes vorbei und übernahm die Führung. Allein diese Szene, die für viel Kopfschütteln sorgte, zeigte, wie sehr die Fahrer am Limit waren. Der Porsche sollte die Führung 16,5 Stunden lang nicht mehr abgeben – bis zum besagten Absitzen der Zeitstrafe, wo der Phoenix-Audi vorbeizog. Die Kutscher des AMG GT3 hatten indes schon vor Mitternacht Feierabend. Adam Christodoulou hatte vorne links eine Berührung mit einem Toyota Supra zu Beginn seines ersten Stints im Yokohama-S, wodurch das Lenkgetriebe Schaden nahm. Die Messe war damit gelesen.

Auch der zweite Manthey-Porsche mit der Startnummer 1 des Vorjahressiegers Richard Lietz, Nick Tandy, Patrick Pilet und Frédéric Makowiecki schied nach einer Kollision beim Überholen mit Lietz am Steuer aus dem Rennen aus. Wegen eines Reifenschadens in der Anfangsphase musste man volle Attacke gehen und damit auch mehr Risiko einkalkulieren.

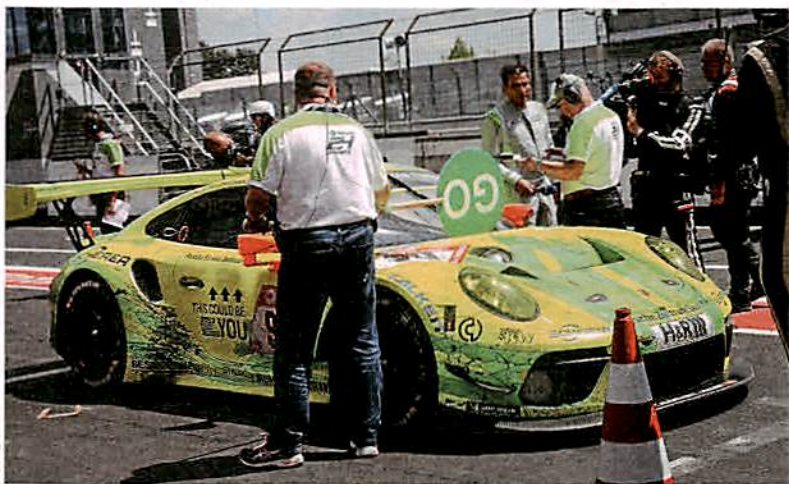
Die Überraschung des Rennens: Der Glickenhaus-SCG003C. Der Prototyp aus der SP-X-Klasse (Thomas Mutsch/ Andreas Simonsen/Felipe Fernandez-Laser und Franck Mailleux) fuhr lange in den Top-5 mit. Man schaffte es aber nicht ohne Blessuren durch die Nacht. Auf Platz 2 liegend beschädigte man sich um 1.31 Uhr bei einem leichten Auffahrunfall die Scheinwerfer und die Motorhaube. Was wohl ohne diesen Zwischenfall möglich gewesen wäre? Schließlich kam der SCG003C am Ende noch auf Platz 9 ins Ziel.

Die Frage „Was wäre, wenn...?“ lässt sich auch für BMW stellen. Die Bayern waren bereits nach rund 4 Stunden und 40 Minuten nahezu komplett eliminiert. Das Debakel hatte mit dem durchgewachsenen Top-Qualifying be-



PORSCHE

Nicht von schwachen Eltern: Über 30 GT3-Fahrzeuge beim 24h-Rennstart



ADAC

Ein Strafstopp wegen zu hohem Tempo unter Gelb kostete Porsche den Sieg



AUDI

Vervisch, Kaffer, Vanthoor und Stippler feiern den Sieg mit Sportchef Reinke



MERCEDES

Black Falcon-Mercedes holte mit Haupt, Jäger, Buhk und Stolz Platz 3

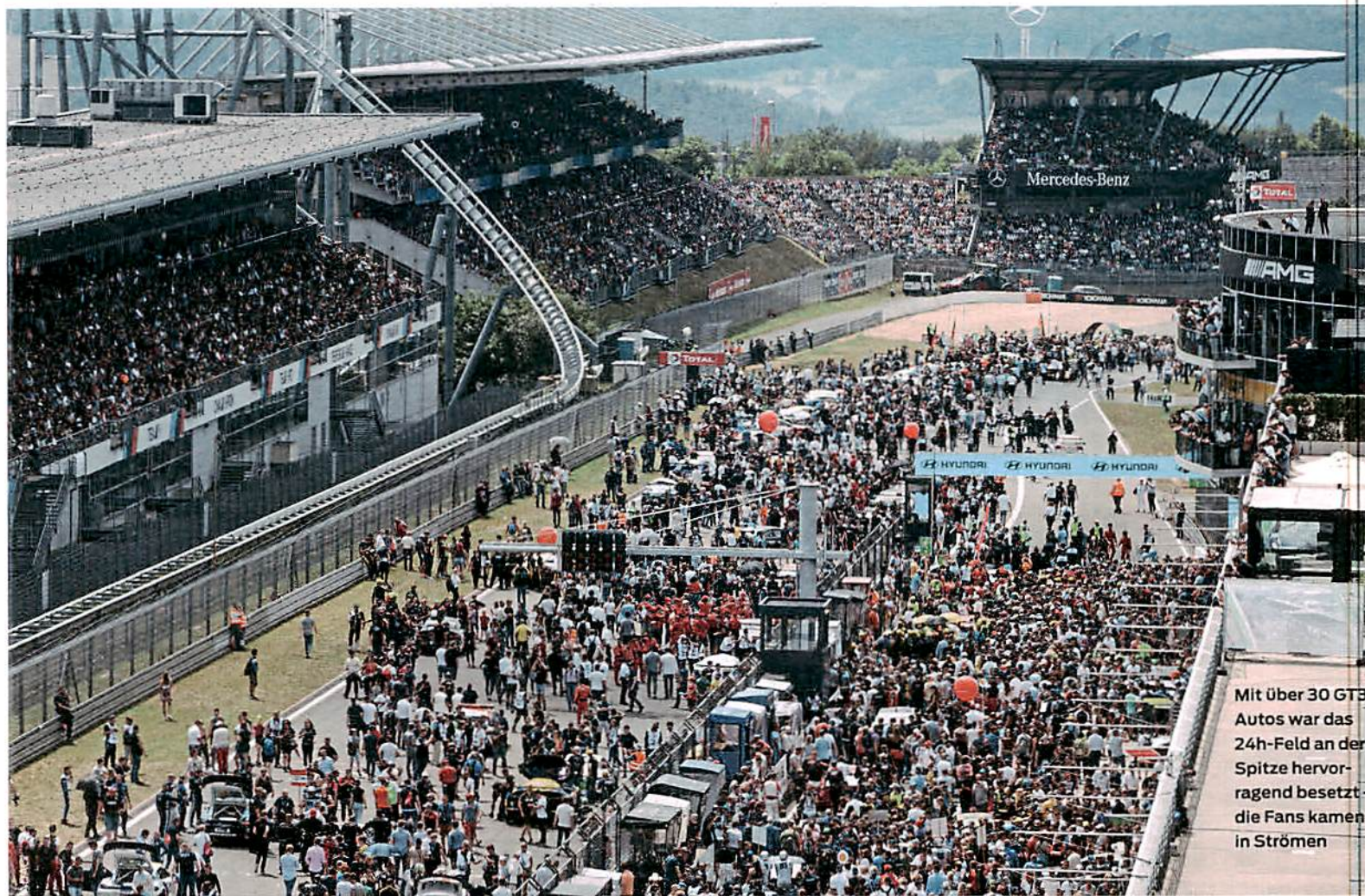
Das Phoenix-Team lag vier Minuten zurück – man siegte trotzdem, weil die Gegner patzten

eine halbe Minute an den Audi mit Dries Vanthoor am Steuer rankam. Die Strafe für den Manthey-Porsche war aber nicht die einzige Fügung, die dem Phoenix-Audi in die Karten spielte.

Startplatz extrem wichtig

Doch der Reihe nach. Die Basis für das Rennen wurde bereits im Top-Qualifying gelegt. Man mochte bei einem 24h-Rennen dem Zeittraining bisher nicht viel Bedeutung beimessen. Es zeigte sich aber in diesem Jahr einmal mehr, wie entscheidend der Startplatz bei der hohen Leistungsdichte im Feld ist. Gleich mehrere Ingenieure im Fahrerlager waren sich einig: „Wenn du nicht in den Top-5 stehst, wird es mit dem Gesamtsieg sehr schwierig. Du verlierst in der Anfangsphase sonst zu viel Zeit.“

Das bestätigte sich zunächst. Der auf Pole gestartete Mercedes von Black Falcon mit der Startnummer 2 (Maro Engel/Adam Christodoulou/Manuel Metzger/Dirk Müller) setzte sich in der ersten Phase des Rennens bis



Mit über 30 GT3 Autos war das 24h-Feld an der Spitze hervorragend besetzt – die Fans kamen in Strömen

gonnen (Startplätze 13, 16, 20 und 21), in dem man sicher nicht gerade von der Balance of Performance gesegnet war. Es setzte sich mit dem Ausscheiden des Rowe-M6 (#99) eine Stunde nach Rennbeginn aufgrund eines demolierten Radträgers in Folge eines Unfalls von Jesse Krohn kurz nach der Boxenausfahrt fort. Das Walkenhorst-Auto mit der #101 mit den Yokohama-Reifen, das so mancher als Geheimfavorit gehandelt hatte, folgte fünf Runden später, weil David Pittard aufgrund einer losen Schelle auf der eigenen Kühlflüssigkeit ausrutschte.

Der nächste Akt: ein Auffahrunfall von Mikkel Jensen im Rowe-Auto mit der #98 gegen 19 Uhr, der ebenfalls das Aus bedeutete. Von den werksunterstützten M6 blieb also nur der Schnitzer-BMW übrig. Als um kurz nach 20 Uhr die Meldung kam, Timo Scheider sei im Brünchen mit dem TCR-Hyundai von Andreas Guldens aneinandergeraten, weil der ihn übersehen hatte, herrschte im BMW-Lager nur noch Fassungslosigkeit. Das Auto war stark beschädigt. Die Code-

60-Phase dauerte über 50 Minuten, weil keine Abschleppwagen und Leitplankenteile mehr verfügbar waren.

Ein Mix aus Unfällen, Pech und BOP-Unmut machte das Rennen für BMW zu einem Desaster. „Wir sind heute nicht GT3 gefahren, sondern GT3.5“, lautete der Kommentar von Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf. Sein Pilot Philipp Eng meinte: „Ich musste mich noch nie in der Mutkurve verteidigen.“

Mercedes erlebt Déjà-vu

Im Vergleich zu all der Action am Abend verlief die Nacht fast schon langweilig. Wer sich eine Mütze Schlaf gönnte, wachte am Sonntag in der Früh mit fast dem gleichen Bild des Klassements auf. Der Manthey-Porsche führte weiterhin, nun vor dem HTP-Mercedes #48 (Maxi Götz/Christian Hohenadel/Raffaele Marciello/Lance-David Arnold) und dem Frikadelli-Porsche #31 (Romain Dumas/Mathieu Jaminet/Matt Campbell/Sven Müller).

Zunächst nahm das Drama erst sanft seinen Lauf. Der Frikadelli-Porsche bekam mit rund

„Die Lenkung stand schon schief, als ich eingestiegen bin. Es wurde schlimmer – und dann habe ich nur noch gemerkt, wie es klack gemacht hat und geradeaus ging.“

Maxi Götz, HTP-Mercedes

eineinhalb Minuten Rückstand auf den Manthey-Elfer eine Zeitstrafe von 33 Sekunden, da man die Mindestzeit um ein Zehntel (!) unterschritten hatte.

Die Steigerung folgte in Runde 115 mit einem Déjà-vu für Mercedes. Marciello wurde in der Dunlop-Kehre von einem Porsche Cayman beim Einlenken in die Kurve vorne links getroffen. Maxi Götz übernahm das Auto bereits mit schief stehender Lenkung. Eine Stunde später folgte in Runde 121 der K.o.: Götz verlor den AMG GT3 an der Hohen Acht – ein Folgeschaden

aus der vorangegangenen Kollision als Marciello am Steuer saß. „Das mit der Lenkung wurde immer schlimmer. Und dann habe ich nur noch gemerkt, wie es klack gemacht hat und geradeaus ging“, erklärte Götz.

Hinter der Spitzengruppe tobte indes ein wilder Kampf mit GT-Sport vom Feinsten, der an der ein oder anderen Stelle äußerst haarig verlief. So lieferten sich Christopher Haase im Land-Audi und Frank Stippler im Phoenix-Audi ein rundenlanges knallhartes Duell, das seinen Höhepunkt in mehreren Highspeed-Überholmanövern auf der Döttinger Höhe fand.

Später rangelte René Rast im Land-Audi mit dem Black Falcon-Mercedes (#6) von Gabriele Piana im Kampf um Platz 4 an selber Stelle. Piana fing jedoch an herumzuzacken, um sich zu verteidigen, woraufhin Rast ihm ins Heck krachte. Der Vorfall wurde an die Sportkommissare weitergegeben. Piana bekam mit einem Reifenschaden sofort die Quittung. Teamchef Wolfgang Land war außer sich vor Wut auf den Italiener: „Wenn einer so etwas

bei 280 km/h macht, gehört seine Permet zerrissen.“

Doppelführung für Audi

Die Porsche-Doppelführung von Manthey und Frikadelli hielt nach dem Ausscheiden des HTP-Mercedes nicht lange. Der Frikadelli-Porsche war so etwas wie das Backup für den Worst Case, weil man nicht wusste, was noch aus der gegen den Manthey-Porsche eingeleiteten Untersuchung wegen des Gelb-Vergehens drohte.

Um 12 Uhr hinkte die Frikadelle mit einem Reifenschaden hinten rechts um die Strecke. Das Sperrdifferential wurde in Mitleidenschaft gezogen, was das endgültige Aus bedeutete. Nur eine halbe Stunde später musste Porsche GT3-Projektleiter Sebastian Golz noch einmal die Zähne zusammenbeißen. Um 12.29 Uhr wurde die Strafe von 5.32 Minuten wegen des Gelb-Vergehens gegen die #911 bestätigt.

Damit rückten die beiden Audi R8 von Land und Phoenix in der Theorie auf die ersten beiden Positionen zur Audi-Doppelführung auf, auch wenn der Porsche auf der Strecke noch vorn war. Nur eine halbe Stunde kam wieder der Fluch des Führenden ins Spiel: In den Gesichtern der Teammitglieder von Land Motorsport war die Hoffnung auf den Sieg zu sehen, ehe sich Tränen breit machten: Kelvin van der Linde parkte mit einem Reifenschaden hinten rechts im Schwalbenschwanz. Offenbar lagen so viele Trümmerteile von den zahlreichen Unfällen auf der Strecke, dass sich der Südafrikaner etwas einfuhr. Die hintere rechte Seite des R8 sah aus, als hätte jemand eine Baggerschaufel über das Heck gezogen.

Der bestplatzierte Mercedes, der zu diesem Zeitpunkt auf Platz 4 lag, katapultierte sich im Streckenabschnitt Eschbach aus dem Rennen: Pianas Teamkollege Nico Bastian verabschiedete sich zweieinhalb Stunden vor Schluss in die Leitplanke.

Der Manthey-Porsche machte mit dem Absitzen der Zeitstrafe in Runde 141, die mit einem Boxenstopp kombiniert werden darf, aber in einem Extrapfeld absolviert werden muss, den Weg für den Phoenix-Audi frei. Zwar nahm Vanthoor seinem Landsmann Frédéric Vervisch im folgenden Stint rund eine halbe Minute ab, doch durch die unterschiedlichen Zeitpunkte der finalen Boxenstopps kamen 18 Sekunden zu den bestehenden 36



Der Mercedes mit Startnummer 2 raufte zu Beginn mit dem Porsche #911



Kritikwürdig: Die GT3-Piloten nahmen mehr Risiko als in den Jahren zuvor



In der Einführungsrunde feiern die Fans die Fahrer und ihre Autos



Das Falken-Team rettete für BMW die Ehre mit dem sechsten Platz

FAHRERLAGER-NEWS

BAUMANN NOCH NICHT FIT

Dominik Baumann konnte nach seinem Unfall beim Qualirennen nicht am 24h-Rennen teilnehmen, kam aber zum Zuschauen vorbei. Der Österreicher hatte sich das Schlüsselbein gebrochen und die Rippen verletzt. Auch Manuel Metzger, der ebenfalls in den Unfall verwickelt war, ist nicht zu 100 Prozent fit und hat noch Nackenschmerzen.

ASTON-RÜCKKEHR 2020?

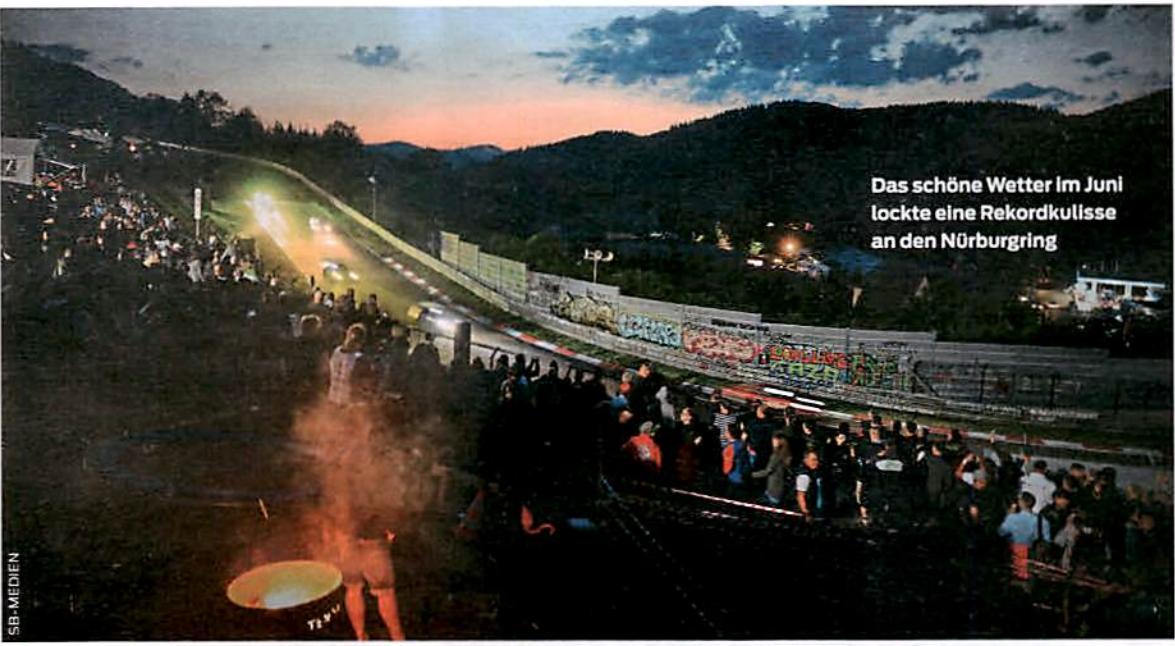
Aston Martin Racing würde gerne wieder in der Topklasse beim 24h-Rennen antreten: „In diesem Jahr hat es wegen der Einführung unseres neuen GT3-Vantage AMR leider aus logistischen Gründen nicht geklappt, aber wir schauen uns die Lage für 2020 auf jeden Fall wieder an“, so David King, Präsident von Aston Martin Racing.

AMATEURE IN DER KRITIK

Egal mit welchem GT3-Profi man am Nürburgring sprach, alle waren sich einig, dass sich die Fahrerqualität in den Amateurlagen deutlich verschlechtert habe – obwohl ja parallel die Anforderungen (und Kosten) für die Lizenzvergabe durch den DMSB angezogen wurden – mit dem großen Versprechen, alles werde nun besser. „Da draußen sind extrem viele Blinde unterwegs“, hielt ein Porsche-Werksfahrer fest. Die Profis bekamen von von vielen Experten aber auch ihr Fett weg: „Die stempeln durchs Feld, als würde ihnen die Strecke allein gehören“, kritisierte ein Ring-Veteran. „Auch die Zweikampfhärte unter den GT3-Piloten ist fragwürdig.“

DOPPELSCHLAG IM JUNI

Insgesamt 30 Piloten reisten direkt vom 24h-Rennen in Le Mans zum Langstreckenklassiker an den Nürburgring. 28 Fahrer starteten dabei in der GT3-Topklasse, einzig die beiden Briten Darren Turner und Alex Brundle begnügten sich mit einem Startplatz in der Klasse SP 8T.



Das schöne Wetter im Juni lockte eine Rekordkullisse an den Nürburgring

Sekunden Vorsprung von Vervisch obendrauf. Hintergrund: Ab der 70. Minute vor Rennende gilt eine gesonderte Tabelle mit Mindeststandzeiten, die sich danach richtet, in welcher Minute vor Rennende das Fahrzeug zum Service kommt.

Dries Vanthoor, der gegen Kévin Estre im Manthey-Porsche unterwegs war, weil sein Bruder Laurens den Elfer übergeben hatte, ließ aber nichts anbrennen und fuhr den Sieg in seinem letzten Stint souverän nach Hause. Die Phoenix-Mannschaft musste sogar noch bibbern, weil man kurz vor Ablauf der 24-Stunden-

Marke über die Ziellinie kam und daher eine zusätzliche Runde absolvieren musste.

Falken rettet BMW-Ehre

Ganz unauffällig machte der Black Falcon-Mercedes von Maxi Buhk, Hubert Haupt, Thomas Jäger und Luca Stolz das Podium komplett. Eine fahrerische Mischung aus Jugend und Erfahrung. „Es ist nicht umsonst das härteste Rennen der Welt“, sagte Hubert Haupt. „Wir konnten den Speed nicht ganz mitgehen, aber du musst durchkommen. Unsere Strategie war, nicht das letzte Risiko zu gehen. Wir hatten keinen

Boxenstopp, bei dem etwas repariert werden musste.“ Die Top-5 vervollständigenden der Car Collection-Audi, der eine Zeitersatzstrafe wegen Unterschreitung der Mindeststandzeit bekam, die ihn aber keine Position kostete, und der #12 Porsche 911 GT3 R von Manthey mit Otto Klohs, Lars Kern, Dennis Olsen und Matteo Cairoli. Sie holten den umkämpften Sieg in der Pro-Am-Wertung, wo sich zwölf Teams eingeschrieben hatten. Der Falken-BMW, der von Platz 31 gestartet war, rettete die BMW-Ehre mit Platz 6. Nissan schaffte es als Außenseiter noch in die Top 10. ■

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2019

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 22./23. Juni 2019; 155 Teams gestartet, 102 Teams gewertet
 Rennstrecke: 157 Runden = 3984,346 km
 Pole-Position: Black Falcon-Mercedes AMG GT3 (#2), Maro Engel: 8.10.910 min
 Schnellste Rennrunde: Manthey-Porsche 911 GT3 R (#911), Kévin Estre: 8.17.745 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP9	#4	Kaffer/Stippler/Vervisch/D. Vanthoor	Phoenix-Racing-Audi R8 LMS	24:08.14,647 h
2.	SP9	#911	Bamber/Christensen/Estre/L. Vanthoor	Manthey-Racing-Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
3.	SP9	#3	Buhk/Haupt/Jäger/Stolz	Black Falcon-Mercedes AMG GT3	+1 Runde
4.	SP9	#14	Winkelhock/Haase/Fässler/Rast	Car-Collection-Audi R8 LMS	+1 Runde
5.	SP9	#12	Klohs/Kern/Olsen/Cairoli	Manthey-Racing-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
6.	SP9	#33	Dumbreck/Dusseldorp/Imperatori/Klingmann	Falken-Motorsport-BMW M6 GT3	+2 Runden
7.	SP9	#18	Vettel/Ellis/Ludwig/Szymkowiak	Getspeed Performance-Mercedes AMG GT3	+2 Runden
8.	SP9	#5	Bleekemoelen/Kolb/Schramm/Stippler	Phoenix-Racing-Audi R8 LMS	+3 Runden
9.	SP-X	#705	Mutsch/Fernandez-Laser/Maillieux/Simonsen	Scuderia Glickenhaus SCG003C	+3 Runden
10.	SP9	#45	Coronel/Mitsunori/Fujii/Matsuda	Kondo Racing-Nissan GTR Nismo GT3	+3 Runden
11.	SP9	#11	Keilwitz/Kainz/Krumbach/Mattschull	Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3 Evo	+4 Runden
12.	SP9	#8	Slooten/Luhr/de Leener/Jans	IronForce by Ring Police-Porsche 911 GT3 R	+4 Runden
13.	SP9	#22	Weiss/Weiss/Dontje/Still	Wochenspiegel-Ferrari 488 GT3 Evo	+5 Runden
14.	SP9	#17	Shoffner/Hill/Schiller/Paltala	Getspeed Performance-Mercedes AMG GT3	+7 Runden
15.	SP7	#62	Thomas/von Gartzten/Kranz/Hoppe	Mühlner Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup	+9 Runden
16.	SP9	#15	Aust/Bollrath/Bender/Hartenstein	Car-Collection-Audi R8 LMS	+11 Runden
17.	SP7	#58	Cameron/Bonk/Klasen	Porsche 911 GT3 Cup	+11 Runden
18.	SP10	#70	Beckmann/Mettler/Müller/Viidas	Black Falcon-Mercedes AMG GT4	+12 Runden
19.	SP-3T	#88	Schrick/van Dam/Yamauchi/Iguchi	Subaru Tecnica-Subaru WRX STI	+12 Runden
20.	SP8	#148	Henzel/Frey/Schmickler/Letterov	Giti Motorsport-Audi R8 LMS	+12 Runden

DIE 24H-RENAISSANCE

Manchmal können nur vier Wochen einen himmelweiten Unterschied machen. Mitte Mai oder Ende Juni, das bedeutet in der Eifel: Daunenjacke oder T-Shirt. Der neue Termin im Juni war ein Segen für das 24h-Rennen, das seit Jahren unter sinkenden Zuschauer- und Starterzahlen gelitten hat. Die Campingplätze waren bumsvoll, schon am Freitag der Vorwoche bildeten sich lange Schlangen vor den Einlässen. Die Zeltlager am Streckenabschnitt Schwalbenschwanz reichten fast zur Landstraße zurück – das haben Kenner seit vielen Jahren nicht gesehen. Die Zuwachsraten auf den Campingplätzen waren zweistellig, dazu stieg die Zahl der Tagesbesucher am Samstag weiter an. Doch wichtiger als die nackten Zahlen ist die Qualität: Das Publikum war überwiegend jung und autobegeistert. In provokanter Verkürzung könnte man sagen: Die Politik und die Autoindustrie will uns weismachen, dass wir in drei Jahren alle Elektroautos fahren und der Motorsport mit Verbrennungsmotoren sehr bald sehr tot sei. Das 24h-Rennen am Nürburgring hat das als haltlose Propaganda entlarvt. Weder hat das Auto sein Faszinationspotenzial eingebüßt noch der Rennsport. Da machte es fast schon wieder Sinn, dass die Demofahrt des elektrischen Pikes-Peak-Renners VW ID.R im Vorprogramm des Rennens in der eigenen Geräuschlosigkeit eroff. Bleibt ein Thema: 2020 muss der Veranstalter mit dem Termin noch mal in den Mai zurück, ab 2021 ist dann aber der Juni dauerhaft gesetzt. Weil der Monat nur vier Wochenenden hat, könnte es somit 2021 zum Termin-Clash mit dem 24h-Rennen in Le Mans kommen – und das wäre dann fraglos die dümmlichste aller Lösungen.



Marcus Schurig
Redakteur

24H-RENNEN NÜRBURGRING 2019 KLASSEN-ERGEBNISSE

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
Klasse SP 9				
1. SP 9	#4	Kaffer/Stippler/Vervisch/D. Vanthoor	Phoenix Racing-Audi R8 LMS	24:08.14,647 h
2. SP 9	#911	Bamber/Christensen/Estre/L. Vanthoor	Manthey Racing-Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
3. SP 9	#3	Buhk/Haupt/Jäger/Stolz	Black Falcon-Mercedes AMG GT3	+1 Runde
Klasse SP 10				
1. SP 10	#70	Böckmann/Mettler/Müller/Vlidas	Black Falcon-Mercedes AMG GT4	24:01.00,511 h
2. SP 10	#71	Schrey/Fischer/Jäger/Hürtgen	Hofor Racing-BMW M4 GT4	+3 Runden
3. SP 10	#74	Wolf/Amweg/Hoffmeister/Adams	Leutheuser Racing-BMW M4 GT4	+5 Runden
Klasse SP 8T				
1. SP 8T	#37	Chadwick/Cate/Brundle	AMR-Aston Martin Vantage AMR GT4	24:09.00,653 h
2. SP 8T	#51	Funke/Weishar/Schädler/Göschel	Speedline Racing-BMW M4 GT4	+4 Runden
3. SP 8T	#90	Sasaki/Kleen/Daenens/Toyoda	Gazoo Racing-Toyota GR Supra	+5 Runden
Klasse SP 8				
1. SP 8	#148	Henzel/Frey/Schmickler/Lefterov	Giti Tire-Audi R8 LMS	24:04.54,391 h
2. SP 8	#53	He/Wong/Yan/Li	Giti Tire-Audi R8 LMS GT4	+9 Runden
3. SP 8	#20	Koyama/Azuma/Matsui/Sasaki	E-Ring Racing-Lexus RCF	+50 Runden
Klasse SP 7				
1. SP 7	#62	Thomas/Von Gartzen/Kranz/Hoppe	Mühlner Motorsport-Porsche 911 GT3 Cup	24:01.21,760 h
2. SP 7	#58	Cameron/Bonk/Klasen	Porsche 911 GT3 Cup	+2 Runden
3. SP 7	#64	Ludwig/Rosenberg/Takis/Trebing	Black Falcon-Porsche 911 GT3 Cup MR	+4 Runden
Klasse SP 6				
1. SP 6	#80	Wawer/Jacoma/Karch/Grassl	Schmickler Performance-Porsche Cayman GT4	24:03.29,122 h
2. SP 6	#125	Hüttenrauch/Czyborra/Plesse/Farnbacher	Setup/Wizzard Racing-Porsche 991 GT3 Cup	+8 Runden
3. SP 6	#81	Kroll/Eggmann/Titze/Englähnger	Hofor Racing-BMW M3 CSL	+24 Runden
Klasse SP 3T				
1. SP 3T	#88	Van Dam/Schrick/Yamauchi/Iguchi	Subaru Tecnica-Subaru WRX STI	24:03.44,455 h
2. SP 3T	#93	Bock/Partl/Nett/Nett	Bonk Motorsport-Audi RS3	+5 Runden
3. SP 3T	#96	Kluge/Wolf/Garn/Lohn	MSC Sinzig-VW Golf 7 TCR	+16 Runden
Klasse SP 3				
1. SP 3	#115	Mielenbach/Brusius/Peucker/Unteroberdörster	TMG-Toyota GT86	24:05.14,848 h
2. SP 3	#123	Muytjens/Brody/Derenne	Pitlane AM-Toyota GT86 Cup	+4 Runden
3. SP 3	#120	Supaphongs/Ruengsomboon/Kawamura/Jian	Gazoo Racing-Toyota C-HR	+10 Runden
Klasse Cup 3				
1. Cup 3	#310	Kellwerth/Vazquez/Schicht/Montana	Mathol Racing-Porsche Cayman GT4 CS	24:00.13,076 h
2. Cup 3	#306	Kurzen/Buchstaller/Assmann/Riemer	Schmickler-Porsche Cayman GT4 CS	+1 Runde
3. Cup 3	#305	Krämer/Kloft/Nagelsdiek/Veremenko	Kraemer Racing-Porsche Cayman GT4 CS	+5 Runden
Klasse Cup 5				
1. Cup 5	#240	Fübrich/Zils/Fischer/Sandberg	Pixum-BMW M240i Racing	24:04.34,709 h
2. Cup 5	#247	Eichenberg/Setsaas/Hansesaetre/Tregurtha	Team Avia Sorg-BMW M240i Racing	+39,922 min
3. Cup 5	#235	Ehret/Hannonen/Konnerth/Tuck	FK Performance-BMW M240i Racing	+1 Runde
Klasse TCR				
1. TCR	#172	Fügel/Oestreich/Totz/Monteiro	Team Castrol Honda Civic Type-R	24:08.00,492 h
2. TCR	#171	Basseng/Verdonck/Oestreich/Lauck	Hyundai Motorsport N Veloster	+2 Runden
3. TCR	#170	Proczyk/Terting/Gülden/Lauck	Hyundai Motorsport i30N TCR	+35 Runden
Klasse V 2T				
1. V 2T	#162	Strube/Seki/Owen/Fischer	Manheller Racing-BMW F30	24:11.21,062 h
2. V 2T	#164	Kunert/Tavares/Schmidt/Wales	MSC Adenau-Opel Astra OPC	+11 Runden
3. V 2T	#160	Engstler/Engstler/Naumann/Kang	Hyundai Team Engstler i30N Fastback	+23 Runden
Klasse V 4				
1. V 4	#150	Stahlschmidt/Magg/Kowalski/Schambory	Pixum-BMW E90 325i	24:00.55,866 h
2. V 4	#326	Jolk/Franz/Mönch/Korte	MRC Raceworld-BMW E90 325i	+3 Runden
3. V 4	#153	Kraske/Jurek/Hancke/Schöffner	Hard Speed Motorsport-BMW E90 325i	+4 Runden
Klasse V 5				
1. V 5	#146	Finck/Grosse/Moetefindt/Munhowen	FK Performance-Porsche Cayman	24:03.02,215 h
2. V 5	#145	Krumbach/Bollerslev/Timbal/Kauffman	Porsche Cayman	+5 Runden
3. V 5	#140	Briody/Teichert/Zünd/Zünd	Pixum-Porsche Cayman	+13 Runden
Klasse V 6				
1. V 6	#133	Akimenkov/Lethmate/Rivas/Selivanov	Black-Falcon-Porsche 991 Carrera	24:02.59,315 h
2. V 6	#132	Hoffmann/Palluth/Wahl/Woodside	Black-Falcon-Porsche 991 Carrera	+3 Runden
3. V 6	#991	Guido/Kodidek/Weiner/Wirtz	Porsche 991 Carrera	+9 Runden
Klasse Cup X				
1. Cup X	#110	Bohr/Brüggekamp/Schröder/Tasche	Teichmann Racing-KTM X-Bow GT4	24:04.39,115 h
2. Cup X	#112	Björn-Hansen/Dupre/Griesemann/Vatne	Teichmann Racing-KTM X-Bow GT4	+14 Runden
3. Cup X	#60	Brodmerkel/Nytroen/Teichmann	Race Union-KTM X-Bow GT4	+22 Runden
Klasse AT				
1. AT	#320	Von Löwis/Schellhaas/Duffner	Team Care for Climate-Porsche GT3 Cup	24:00.25,353 h
2. AT	#109	Caba/Sprungmann/Rehs	Ford Mustang GT	+28 Runden
3. AT	#13	Albrecht/Schall/Lachmayer	Skate Aid-Dodge Viper CC	+52 Runden



PORSCHHE

Manthey holte Platz 2 in der SP9



BFALCON

SP-10-Klassensieger: Black Falcon



ADAC

Platz 9 gesamt: Glickenhaus

Nur bei einer von 24 Rennklassen kam der Zweitplatzierte auch in derselben Runde ins Ziel wie der Klassensieger – nämlich in der Cup-5-Klasse für die BMW 240i Racing-Rennwagen.



BFALCON

V6-Doppelsieg für Black Falcon



ADAC

KTM X-Bow GT4: Heiß umkämpft

Aus den Klassen: SP10 (SRO GT4)

Stern schlägt Propeller

Nicht nur an der ADAC GT4 Germany sieht man, dass die GT4-Klasse in Deutschland angekommen ist. Beim 24h-Rennen startete mehr als ein Dutzend der GT-Renner.

Von: **Michael Bräutigam**

Nun davon fanden sich in der für sie vorgesehenen Klasse SP10 wieder, wo durchaus starke Fahrerbesetzungen am Start standen. Stark siegverdächtig war u. a. das Auto von den VLN-Meistern Philipp Leisen, Christopher Rink und Danny Brink, die mit Dirk Adorf in einem BMW M4 zusammenspannten. Doch anhaltende technische Probleme – final ein Radnabenbruch – zwangen zur Aufgabe, wobei man es sich nicht nehmen ließ, wenigstens noch die letzte Rennrunde zu fahren.

Der Kampf um den Klassensieg in der SP10 schaukelte sich zu einem Duell der Extraklasse auf. Der Mercedes-AMG GT4 von Black Falcon (Marek Böckmann/Yannick Mettler/Tobias Müller/

Tristan Viidas) und der Hofor/Bonk-BMW M4 GT4 (Michael Schrey/Michael Fischer/Thomas Jäger/Claudia Hürtgen) jagten sich über weite Strecken des Rennens. Der BMW, Sieger beim Quali-Rennen und auf Klassen-Pole, war das schnellere Auto, zu Beginn konnte man schon eine Minute Vorsprung herausfahren. Dann aber kämpfte man mit

Tankproblemen, die rund vier Minuten kosteten. In der Nacht boxte man sich zurück an die Spitze. „Dann haben wir Probleme mit den Radlagern bekommen, wo wir wieder 20 Minuten gestanden sind“, so Jäger.

Für die siegreiche Black-Falcon-Truppe lief es dagegen wie am Schnürchen. Dabei hatte man bis zum Warm-up noch arge Set-

up-Probleme. Auch im Rennen nervte Untersteuern die Fahrercrew, sobald die Temperaturen etwas wärmer wurden. Am Ende aber musste man nach den BMW-Problemen nicht mehr angasen. Bemerkenswert: Für Mettler war es beim dritten Start bei den 24h der dritte Klassensieg. Und auch stark: Im Gesamtklassement landete man auf Platz 18. ■



Mit Konstanz und ohne Probleme zum Sieg: Black-Falcon-Mercedes von Böckmann/Mettler/Müller/Viidas

Aus den Klassen: Cup-Klassen

Sieg trotz Elektronikteufel

Mit 13 Startern war die Cup5-Klasse (BMW M240i Cup) die am zweitstärksten besetzte nach der SP9. Sieger wurde das Team Adrenalin Motorsport.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Kampf um den Sieg ging in der heiß umkämpften Klasse um gerade mal knapp 40 Sekunden an das VLN-Meisterteam mit der Fahrerbesetzung Yannick Fübri/Daniel Zils/Norbert Fischer/Oskar Sandberg. Dahinter landeten Heiko Eichenberg, Sindre Setsaas, Inge Hansesætre und ADAC-GT-Masters-Pilot William

Tregurtha im Sorg-BMW, der für eines der insgesamt spannendsten Duelle im Feld sorgte. Die späteren Sieger mussten zudem ziemlich zittern, weil die Elektronik nicht perfekt mitspielte. „Wir hatten immer wieder sporadische Fehler im ESP. Damit war auch unser Getriebeproblem wieder da – das Auto hat selbstständig geschaltet“, berichtet Fübri, der das Auto letztlich geradezu ins Ziel tragen musste.

Die weiteren Cup-Klassen

„Das ist natürlich nicht optimal. In der Cup-Klasse geht es eng zu. Und wenn du ständig was anderes im Kopf hast, wird es immer schwieriger“, ergänzt Sandberg. Am Ende stehen dennoch ein Klassensieg sowie der 32. Gesamt-

„Wir hatten immer wieder sporadische Fehler im ESP. Damit war auch unser Getriebeproblem wieder da – das Auto hat selbstständig geschaltet.“

Yannick Fübri

rang zu Buche – die Gegner schafften es auf Platz 33.

Auch die Cup3-Klasse (Porsche Cayman GT4) war mit acht Autos gut gefüllt. Hier sah lange Zeit der Mühlner-Porsche (Kranz/Reb-

hahn/Jung/Schula) wie der heißeste Siegekandidat aus. Nach Führung fiel man am Sonntag aber mit abgerissener Antriebswelle und Feindkontakt zurück – am Ende P4. Der Sieg ging an den Mathol-Porsche (Marc Keilwerth/Marcos Vazquez/Rüdiger Schicht/„Montana“).

Einen Eklat gab es in der Klasse CupX (KTM X-Bow GT4), wo das klar führende Auto von Kraihamer/Kofler/„Maximilian“/Rönnefarth wegen angeblicher Überschreitung des Lautstärke-Limits disqualifiziert wurde. Als ein Mitarbeiter des „GPSauge“ auf Unregelmäßigkeiten bei der Messung hinwies, war die schwarze Flagge schon draußen. Am Ende ging der Sieg an Bohr/Brüggenkamp/Schröder/Tasche. ■

Aus den Klassen: SP3T & TCR

Konstanz gewinnt

Der Werks-Subaru WRX STi wurde auf Gesamttrang 19 bester Tourenwagen im Feld und gewann die Klasse SP3T. In der TCR-Klasse siegte der Honda Civic rund um Tiago Monteiro.

Von: **Michael Bräutigam**

Die japanische Werkstruppe (Tim Schrick/Carlo van Dam/Hideki Yamauchi/Takuto Iguchi) hatte dabei ein fast perfektes Rennen, von Problemen mit Pick-up an den Reifen und kleineren Ausritten ins Grüne mal abgesehen. In der Klasse SP3T fanden sich einige TCR-Autos ein, die bei den Specials bis zwei Liter Hubraum mit Turbolader größere Freiheiten vorfinden als in der eigentlich dafür vorgesehenen TCR-Klasse, u. a. ist man nicht an den Dunlop-Einheitsreifen gebunden.



Bester Tourenwagen: Der Allrad-Subaru des Werksteams fuhr auf Platz 19

In der TCR-Klasse trafen zwei Werks-Hyundai und ein Werks-Honda auf den privat eingesetzten FEV-Cupra. Siegchancen hatten früher oder später alle. Den FEV-Cupra erwischte es in aussichtsreicher Position am Sonntagmorgen: Beim mehrfachen Überschlag brach sich Pilot Benedikt Gentgen eine Hand.

Die favorisierten Hyundai kämpften mit Problemen: Der i30 crashte mit dem Schnitzer-

BMW von Timo Scheider und war erst nach sechs Stunden wieder repariert. Der Veloster führte nach anfänglichen Elektronik-Problemen lange, dann aber riss eine Antriebswelle ab. So wurde es P2 hinter dem Honda von Markus Oestreich, Tiago Monteiro, Dominik Fugel und Cedrik Totz. „Wir haben das Auto geschont, ein 24h-Rennen gewinnt du einfach nicht auf den Curbs“, verriet Oestreich die Sieger-Taktik. ■

Aus den Klassen: SP3

Vier Toyota vorne

Toyota feierte in der mit 12 Startern besetzten Klasse SP3 (Specials mit Saugmotoren bis 2 Liter Hubraum) einen Vierfachsieg. Am Ende gewannen zwei GT86 vor einem C-HR.

Von: **Michael Bräutigam**

Zwölf Starter waren für die damit größte Saugmotor-Klasse genannt, und wie jedes Jahr gehörte der Opel Manta sowohl zu den Publikumslieblichen als auch zu den Favoriten auf den Klassensieg. Diesmal aber erwischte es den Rothen besonders hart: Gleich zwei Unfälle und jeweils langwierige Reparaturen sorgten dafür, dass das Kultauto nur 28 Runden abspulen konnte – darunter als Dank an die Fans auch eine letzte.

Auch die Vorjahressieger und Pole-Sitter von Avia Racing

(Renault Clio) hatten diesmal kein Glück. „Wir haben einige Neuteile eingebaut, die aber nicht funktionierten“, grämte sich Stephan Epp, dessen Truppe zur Reparatur an die Nordschleife ausrückte. Ein eingelaufener Kipphelbesiegelte am Sonntagmorgen das Aus: Motorschaden!

Bis dahin hatten sich die zwei Toyota GT86 von TMG United und Pit Lane an der Spitze abgesetzt. Die TMG-Truppe (Alex

Fielenbach/Adrian Brusius/Lars Peucker/Finn Unteroberdörster) kämpfte im Zeittraining und in der Frühphase des Rennens mit Leistungsverlust, konnte das Problem aber weitgehend lösen und in einem ansonsten glatten Rennen den Klassensieg einfahren. Hinter dem Pit-Lane-GT86 komplettierten der von Gazoo Racing Thailand eingesetzte C-HR und der Manheller-GT86 einen Vierfachsieg der Toyota-Teams. ■



Erst Leistungsverlust, dann souveräner Sieg: Toyota GT86 von TMG United

KÜKE CLASSIC-SIEGER

Einzelstarter Michael Küke gewann das bei den Fans beliebte dreistündige Rennen der „24h Classics“ am Freitag. Der Essener führte mit seinem Porsche 911 Carrera RSR einen Porsche-Fünffachsieg an. Auch auf Platz 2 und 3 landete jeweils ein RSR: Eddy Althoff und Jörg Müller auf P2, Marc und Dennis Busch auf P3. Der anfangs führende Patrick Simon in einem weiteren RSR fiel mit gebrochenem Gasgestänge aus.

NACHBARSCHAFTSHILFE

Stellvertretend für die vielen Fälle von „Nachbarschaftshilfe“ beim 24h-Rennen sei an dieser Stelle die Situation in der Klasse V2T erzählt. Da erlebte der Hyundai i30 Fastback N des Engstler-Teams im Qualifying einen schweren Crash. Ausgerechnet Klassenkonkurrent Manheller Racing half aus, indem man die hauseigene Richtbank in Meuspath zur Verfügung stellte. So wurde die Nacht bis zum Rennen durchgeschraubt und der Hyundai konnte starten. Die Fairness wurde belohnt: Der Manheller-BMW gewann souverän die Klasse. Der Hyundai kämpfte dagegen mit Elektronikproblemen (vermutlich ein Folgeschaden) und stand fünf Stunden an der Box.

SERIENSIEGER

In den weiteren V-Klassen für seriennahe Fahrzeuge bestimmte zumeist Porsche das Geschehen. In der V6 setzte sich der Black-Falcon-911 von Alexander Akimenkov, Ronny Lethmate, Carlos Rivas und Vasilii Selivanov durch. Auf Gesamttrang 55 gewann man auch die Produktionswagen-„Gesamtwertung“. In der V5 waren „Super Racer“-Gewinner Fabio Grosse, Fabian Finck, Jens Moetefindt und Yann Munhowen in einem Cayman erfolgreich. Die Klasse V4 ging an den Adrenalin-Motorsport-BMW 325i von Christoph Magg, Philipp Stahl-schmidt, Philipp Kowalski und John Lee Schambony.

24h Nürburgring, GT3-Klasse: Balance of Performance

Kein Rennen ohne Diskussion

Die BoP (Balance of Performance) wurde auch bei der diesjährigen Ausgabe des 24h-Rennens heiß diskutiert. Porsche und Mercedes schienen fast gleichauf, Audi minimal zurück und BMW weit dahinter.

Von: **Bianca Leppert**

Bei Audi betonte man, dass man das Rennen aus eigener Kraft nicht hätte gewinnen können. Viele werteten Porsche und Mercedes im Rennen auf einer Höhe mit kleinem Nachteil für Mercedes beim Topspeed. Audi war dritte Kraft, BMW dahinter. Wie weit, ließ sich nur schwer beurteilen, weil fast alle M6 GT3 nach fünf Stunden unterschieden waren.

Das BoP-Thema kochte bereits nach dem Qualirennen hoch. BMW war eingebremst worden, weil die Konkurrenz nach der starken Vorstellung des Yokohama-M6 von Walkenhorst die Bay-

ern als überlegen sah. Gleichzeitig wurden Mercedes (+0,5 mm Restriktor, Zündwinkelanpassung), Audi (-15 kg) und Porsche (-15 kg) Zugeständnisse gemacht.

Nach dem Top-Qualifying ergab sich ein neues Bild, weshalb Porsche 20 kg und Mercedes 10 kg zuladen mussten. BMW durfte den Ladedruck um 15 mbar erhöhen. Damit wollte der Technikausschuss

den Stand vom Qualirennen wiederherstellen, zumal sich keiner den Rückstand im Top-Qualifying erklären konnte. Es könnten sich die heißen Temperaturen auf die Reifen ausgewirkt haben. Auch haben sich andere Hersteller womöglich überproportional verbessert. Im Fahrerlager fiel oft das Wort Sandbagging, jedoch lässt sich auf den Daten dafür kein Be-

leg finden – und der wäre für diesen Vorwurf notwendig. Bei Porsche erklärt man die starke Pace mit der Optimierung von Rennen zu Rennen, zumal der 911 GT3 R ein neues Auto ist und noch mehr Potenzial hat. Die fünf Prozent Leistungseinbremsung für die GT3 und das Wetter bei den VLN-Läufen machten es dem Technikausschuss auch nicht leichter. ■



Im GT-Sport garantiert die Balance of Performance eine große Markenvielfalt, aber der Teufel liegt immer im Detail...

24h Nürburgring: Neuer Qualifying-Modus

Neuer Quali-Modus sorgt für Verwirrung

Die neuen Regeln, wie ein Team ein Ticket für das Top-Qualifying lösen kann, wirkten für viele kompliziert. Dabei hat es einen Sinn: Hersteller sollten nicht mehr kalkuliert tarren und täuschen können.

Vor dem 24h-Rennen am Nürburgring standen 17 Autos fest, die sich über die VLN-Rennen und das Qualirennen für die Teilnahme am Top-Qualifying am Samstagabend qualifiziert hatten. Übrig blieben damit im ersten und zweiten Qualifying noch elf Tickets. Das verstanden viele schon nicht. Dabei ergibt sich die Zahl aus 80 Prozent der gemeldeten Pro-Autos und 80 Prozent der Pro-Am-Autos aus der GT3. Die

Idee: Die Anzahl von bisher 30 herunterzuschrauben, damit Teams Vollgas geben müssen, um den Einzug zu schaffen. Das ist gelungen. Im ersten und zweiten Quali kämpften neun Pro-Autos um drei übrige Pro-Plätze, zwölf Pro-Am Autos um acht Plätze. Der Effekt: So müssen die Hersteller Vollgas geben, was es den BoP-Machern einfacher macht.

Zusätzlicher Anreiz: Nicht mehr die Rundenzeiten am Monitor waren maßgeblich, sondern die vom Technikausschuss gesammelten Sektorzeiten. Aus Q1 und Q2 wurden die gefahrenen Runden zusammengelegt, dann aus diesen wiederum für jeden einzelnen Sektor ein Mittelwert aus fünf Sektorbestzeiten gebildet. Das verstand nicht mal jedes Team, machte aber Sinn unter dem Aspekt, das übliche Bluffen zu verhindern. ■ BLE

24h-Rennen Le Mans: Keating-Ford disqualifiziert

Keating-Ford verliert Le-Mans-Klassensieg

Am Montag nach dem 24h-Rennen in Le Mans disqualifizierte der Veranstalter den GTE-Am-Klassensieger, weil das Tankvolumen am Ford GT zu groß und die durchschnittlichen Nachtankzeiten zu kurz waren.

Keating-Teamchef Bill Riley hatte schon kurz nach dem Rennen am Sonntagmittag so eine komische Vorahnung: „Ich glaube, die haben uns auf dem Kieker.“ Er sollte Recht behalten: Am Montag flog der erste privat eingesetzte Ford GT von Teambesitzer Ben Keating, Jeroen Bleekemolen und Felipe Fraga aus der Wertung. Das Auto hatte in der GTE-Am-Klasse bis Sonntagmorgen mit einer Runde

Vorsprung geführt, weil man bei den Safety Cars und Slow Zones Zeit gewonnen hatte. Dann drehte sich erst Ben Keating, danach musste das Team auf Geheiß der Rennleitung eine beschädigte Frontpartie wechseln, schließlich gab es eine Strafe wegen durchdrehender Räder beim Boxenstopp. Dennoch rettete das Team den Klassensieg vor dem deutschen Project-1-Porsche-Team von Jörg Bergmeister, Patrick Lindsey und Egidio Perfetti.

Am Montag gab es erst eine Zeitstrafe für die Unterschreitung der Mindestnachtankzeit in der GTE-Am-Klasse von 45 Sekunden, dann folgte die Disqualifikation, weil das Tankvolumen mit 96,1 statt 96 Litern ermittelt wurde. Das Keating-Team akzeptierte die Entscheidung und legte keine Berufung ein, die nachfolgenden Fahrzeuge rücken auf. ■ MCS

DANKE DANKE DANKE...



PORSCHE 911 GT3 R

... dem Team Manthey Racing und Gratulation zum **2. und 5. Platz** im Gesamtklassement.



GLICKENHAUS SCG003 C

... dem Team Glickenhaus und
Gratulation zum **SP X Klassensieg.**



BMW M6 GT3

... dem Team Falken Motorsports und
Gratulation zum **6. Platz** im Gesamtklassement.

... den mehr als **70 Rennteilnehmern**, die auf **KW Competition**
vertraut haben und Gratulation an die **neun Klassensieger.**

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.



Volle Kraft voraus



Seit Anfang Januar wird in der Rallye-WM am und mitunter überm Limit gekämpft. Die Konsequenz: Statt in der kurzen Sommerpause die Batterien aufzuladen, wird getestet, was das Zeug hält. Verständlich, der Titelkampf ist noch spannender als im Vorjahr, wie unsere kurze Zwischenbilanz zeigt.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Akteure in der Königsklasse des Driftsports wirbeln weiter mächtig Staub auf. Kaum ist die Saison gestartet, wird klar, die Luft ist noch dünner geworden, wie der zum Auftakt mit 2,2 Sekunden Vorsprung knappste Sieg in der 108-jährigen Geschichte der Rallye Monte Carlo eindrucksvoll unterstreicht.

Cockpit-Rochaden, allen voran von Weltmeister und Auftaktsieger Sébastien Ogier von M-Sport zu Citroën und dessen Vorgänger, Rekordchampion Sébastien Loeb, von Citroën zu Hyundai, sorgen für zusätzliche Brisanz. Zudem holt sich Toyota

für den zu Citroën abgewanderten Esapekka Lappi den dort geschassten Kris Meeke ins Boot. Das sorgt dafür, dass jeder der vier Hersteller bei den WM-Läufen mindestens eine, wenn nicht zwei, mitunter gar drei siegfähige Crews ins Rennen schickt.

Ähnlich offen ist der Kampf um die Podiumsplätze, wie die Statistik zeigt: Die 24 möglichen Podiumsplätze der acht bisherigen Saisonläufe teilen sich mit Ogier, Neuville, Tänak, Lappi, Evans, Mikkelsen, Loeb, Sordo und Suninen neun verschiedene Fahrer. Kurios: Ausgerechnet die Toyota-Piloten Jari-Matti Latvala und Kris Meeke führten zwar jeweils einen WM-Lauf an, aufs Podium schafften sie es in der ersten Saisonhälfte aber nicht.

Meeke bleibt Meeke

Den unrühmlichen Höhepunkt lieferte Meeke in Portugal. Auf der vorletzten Prüfung rutschte er nach einem Dreher von Platz 2 auf Rang 3 ab. Auf der folgenden Powerstage riss er dem Toyota noch ein Rad aus. Ähnlich wild seine Einlage in Chile: Erst rollte er seinen Yaris WRC ab, nur um mit dem waidwunden Auto und ohne Frontscheibe Topzeiten zu fahren. Letzteres ist die Domäne der Toyota-Piloten, allen voran Ott Tänak, der 45-mal die Bestzeit

markierte. Das ist nicht nur mehr, als seine Titelkonkurrenten Neuville (22) und Ogier (19) zusammen, sondern auch mehr, als das gesamte Hyundai-Quartett aus Neuville (22), Mikkelsen (11), Loeb (6) und Sordo (5) markierte. Doch Speed ist nicht alles: Keine Mannschaft leistet sich mehr Fehler als Toyota. Mal sorgen zu filigrane Räder und daraus resultierende Reifenschäden für Verdross (Monte und Korsika), mal defekte Lichtmaschinen (Mexiko), dann kollabierende Stoßdämpfer (Portugal) oder kaputte Lenkungen, die in Italien nicht nur Latvala und Hänninen einbremsen, sondern Tänak vor den Augen von Konzernchef Akio



Ein Hoch auf die finale Powerstage: Durch die wilde Jagd auf die wertvollen Extrazähler entscheiden sich die Rallye-WM-Läufe immer öfter auf den allerletzten Metern.

Toyota den sicheren Sieg und nach den Erfolgen in Chile und Portugal den Hattrick kosten.

Späte Dramen

Der Este ist nicht der Einzige, dem auf den letzten Metern ein WM-Sieg durch die Finger rann. Auf Korsika startete Elfyn Evans mit 11,5 Sekunden Vorsprung in die abschließende Powerstage. Doch wenige Kilometer vor dem Ziel traf er ein Loch im brüchigen Asphalt, verlor durch den Reifenschaden eine gute Minute und rutschte auf Rang 3 ab. Knapp ging es auch bei den anderen WM-Läufen zu. Nie war der Zweite weiter weg als jene 53 Sekunden, die in Schweden Lappi von Sieger Tänak trennen. In Portugal und auf Sardinien waren es nur 15,9 respektive 13,7 Sekunden, jeweils nach drei Tagen und über 300 WP-Kilometern.

Zur Halbzeit führt Tänak die WM knapp an. Doch Weltmeister Ogier und dessen Dauer-Rivale Neuville sitzen ihm dicht im Nacken. Viermal wurde der Belgier nun schon inoffizieller Vize-Weltmeister: 2013, 2016 2017 und auch 2018 – immer hinter Ogier. Und beide wissen, der Tabellenstand zur Halbzeit ist ebenso aussagekräftig wie der Wetterbericht acht Wochen vor der Rallye Deutschland. Im Vorjahr hatte

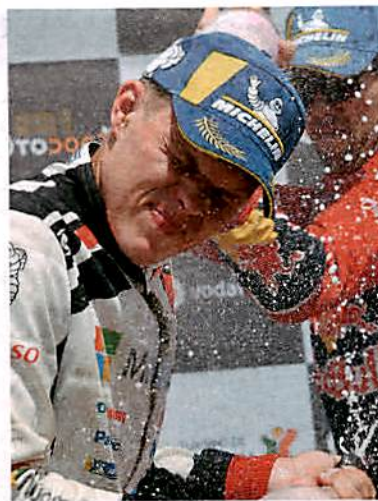


Auch wenn sein Citroën das langsamste Auto ist, Sébastien Ogier fehlen nur vier Punkte auf die Spitze

ROESELER

Neuville vor der Sommerpause 29 Punkte mehr auf seinem Konto als Ogier, vom Drittplatzierten Tänak trennten ihn gar 72.

Nun liegt Tänak gerade einmal vier Zähler vor Ogier und sieben vor Neuville. Womöglich zu wenig: Auch weil Toyota zugunsten der Verteidigung der Herstellerkrone nur bedingt mit Teamorder agieren kann. Anders bei Hyundais Nummer eins Neuville: In Chile leistete sich der 31-jährige Belgier zwar eine fürchterliche Mehrfachrolle, kann in dieser Saison aber auf die geballte Unterstützung seiner Teamkollegen bauen. Statistisch gesehen dürfte aber Ogier die besten Karten auf den Fahrertitel haben. Keiner ist bei seinen schlechten Rallyes besser, steht öfter auf dem Podium und holt mehr Extrapunkte auf der Powerstage als der Franzose. Und keiner legt in der zweiten Saisonhälfte traditionell so zu wie der 35-jährige Champion. Zusätzliches Plus: Citroën konzentriert sich voll auf ihn und den Fahrertitel. Davon können Tänak und Neuville nur träumen. ■



ROESELER

Tänak: Drei Mal Schampus



ROESELER

Loeb: Nur ein dritter Platz



ROESELER

Toyota: Schnell, aber unzuverlässige Technik und Fahrer

RALLYE-WM 2019

Rallye	Sieger
Monte Carlo (Asphalt/Eis/Schnee)	Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC
Schweden (Schnee/Eis/Schotter)	Tänak/Järveoja (EE/EE), Toyota Yaris WRC
Mexiko (Schotter)	Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC
Korsika/Frankreich (Asphalt)	Neuville/Gilsoul (B/F), Hyundai i20 WRC
Argentinien (Schotter)	Neuville/Gilsoul (B/F), Hyundai i20 WRC
Chile (Schotter)	Tänak/Järveoja (EE/EE), Toyota Yaris WRC
Portugal (Schotter)	Tänak/Järveoja (EE/EE), Toyota Yaris WRC
Sardinien/Italien (Schotter)	Sordo/del Barrio (ES/ES), Hyundai i20 WRC
Finnland (Schotter)	1.–4. August 2019
Deutschland (Asphalt)	22.–25. August 2019
Türkei (Schotter)	12.–15. September 2019
Großbritannien (Schotter)	03.–06. Oktober 2019
Spanien (Asphalt/Schotter)	24.–27. Oktober 2019
Australien (Schotter)	14.–17. November 2019

ZWISCHENBILANZ 2019

Siege 2019 – bisher 8 Rallyes gefahren

Fahrer: Tänak 3; Ogier & Neuville je 2; Sordo 1.

Hersteller: Toyota & Hyundai je 3; Citroën 2.

WP-Bestzeiten 2019 – bisher 143 WP gefahren

1. Tänak 45; 2. Neuville 22; 3. Ogier 19; 4. Meeke & Mikkelsen je 11; 6. Latvala 8; 7. Evans 7; 8. Loeb & Suninen je 6; 10. Sordo 5; 11. Lappi 2; 12. Huttunen 1.

WM-Stand Fahrer – nach 8 von 14 Rallyes

1. Tänak (Toyota) 150 Punkte; 2. Ogier (Citroën) 146; 3. Neuville (Hyundai) 143; 4. Evans (Ford) 78; 5. Suninen (Ford) 62; 6. Meeke (Toyota) 60; 7. Mikkelsen (Hyundai) 56; 8. Sordo (Hyundai) 52; 9. Lappi (Citroën) 40; 10. Latvala (Toyota) 40; 11. Loeb (Hyundai) 39; 12. Rovanperä (Skoda) 14; 13. Guerra (Skoda) 8; 14. Greensmith (Ford) 6; 15. Bulacia (Skoda) 6; 16. Kopecký (Skoda) 5...

WM-Stand Hersteller – nach 8 von 14 Rallyes

1. Hyundai 242 Punkte, 2. Toyota 198, 3. Citroën 170, 4. M-Sport Ford 152.



ROESELER

Hyundai: Ein Chassis hinüber, aber um die 40 Punkte Vorsprung



ROESELER

M-Sport-Ford: Auch ohne Ogier schnell, Korsika unglücklich verloren

Rallye-WM

Frühe Asphaltglüher

Für Deutschland spulen die Werksteams besonders viele Testkilometer ab. Citroën machte den Anfang.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben dem nur am Wochenende zugänglichen Militärgelände Baumholder, auf dem die Werksteams jeweils

zwei Tage testen, absolvieren sie im Saarland und in den Moselweingebirgen zusätzlich knapp 15 Testtage auf insgesamt sechs verschiedenen Strecken bei Veldenz, Trittenheim, Minheim, Freisen, Heusweiler und Ensch.

Ende der vergangenen Woche schlug Citroën als Erster seine Zelte im Südwesten der Republik auf. Die Überraschung: Noch bevor das Werks-Duo Ogier und

Lappi im C3 WRC saßen, drehte Eric Camilli seine Runden. Der einfache Grund: Citroën muss nach der schwachen Vorstellung auf Korsika dringend nachlegen. Und da Camilli 2016 letztmals einen WM-Lauf im WRC bestritt, gilt er nicht mehr als Prioritätsfahrer, sodass seine Proberitte nicht zu den von der FIA streng reglementierten Testtagen zählen. Spekulationen um einen

bevorstehenden Cockpitwechsel mit Esapekka Lappi erteilt Teamchef Pierre Budar eine klare Absage: „Unsere Werksfahrer sind Esapekka und Sébastien, übrigens auch für 2020.“ Da der später angereiste Weltmeister Ogier nur die Panzerwege in Baumholder unter die Räder nahm, will Citroën mit ihm im August nochmals an die Mosel zurückkehren.

Fast schon traditionell wird M-Sport erst kurz vor der Rallye Deutschland für ausgiebige Asphalttestfahrten anreisen. Toyota und Hyundai haben einen engeren Zeitplan: Sie kommen schon Anfang Juli mit ihren Fahrerriegen ins Saarland und nach Rheinland-Pfalz und testen nahezu zeitgleich in Finnland für den am ersten August-Wochenende stattfindenden Schotterklassiker.

Den Abschluss der umfangreichen Vorbereitungen auf die wohl kniffligste Asphalttatz im WM-Kalender bildet einmal mehr der gemeinsame Testtag der WRC2-Teams am Montag vor dem deutschen WM-Lauf. Für Skoda zu wenig: Die tschechische Werksgruppe hat sich mit ihren Werksfahrern ebenfalls schon für den Juli angemeldet. ■

Rallye-WM

Katsuta im Yaris WRC

Statt in Finnland soll Toyota-Junior Takamoto Katsuta nun bei der Rallye Deutschland im vierten Yaris WRC debütieren.

Nachdem auf Sardinien zusätzlich zum Werkstrio Toyota-Testfahrer Juho Hänninen ausgerückt war, mehrten sich schnell Gerüchte, die in Finnland beheimatete Werksgruppe würde beim Heimspiel erneut einen vierten Yaris WRC einsetzen, diesmal für Junior Takamoto Katsuta. Einerseits

kennt der Japaner die Schotterpisten seiner Wahlheimat aus dem Effeff, andererseits saß der 26-Jährige nicht nur bei Tests im World Rally Car, sondern bezwang bei zwei Läufen zur finnischen Meisterschaft mit dem Yaris WRC sowohl die heimische R5-Elite als Ende Mai auch Hyundai-Junior Jari Huttunen im i20 WRC.

Nun stellte Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen klar: „In Finnland wird Takamoto im R5 in der WRC2 antreten und sich dort mit den Besten messen. Zudem zeigte Gus Greensmiths WRC-Debüt in Portugal, dass es für die Entwicklung besser ist, dort zu starten, wo man sich nicht so gut auskennt. Deshalb bevorzuge ich einen Start in Deutschland und/oder Spanien.“

Wohl auch, weil der neue WM-Lauf in Japan auf Asphalt ausgetragen wird. Die Krux: Anders als in Spanien ist der ehemalige Formel-3-Pilot noch nie in Deutschland angetreten und hat dementsprechend Muffensausen vor den Weinbergen und der Panzerplatte. „Er soll dort lernen und nicht gewinnen“, wischt Mäkinen derlei Zweifel beiseite. ■ RK



Katsuta: Erstmals in der Top-Klasse

Rallye-WM

Hyundai mit neuer Aero

Um auch bei der Rallye Finnland mit der Konkurrenz mithalten zu können, homologiert Hyundai ein neues Aerodynamikpaket.

Die Technik-Offensive von Hyundai geht weiter. Nachdem man für den i20 WRC zur Rallye Portugal ein neues Frontdifferenzial homologiert hatte und zudem mittels neuer Stabilisatoren- und Dämpfer-Einstellungen das von den Werksfahrern bemängelte Untersteuern sowie die

schwer zu beherrschende Balance verbesserte, zieht man nun einen weiteren Joker und bringt rechtzeitig zur Highspeed-Sause in Finnland eine neue Aerodynamik.

Am deutlichsten seien die Änderungen an der Frontschürze zu sehen. Die soll nun ähnlich wie beim Toyota Yaris WRC mit seitlichen Doppel-Flaps sowie geänderten Radien für eine bessere Luftführung daherkommen.

Thierry Neuville, der in Finnland über ein leichtes Heck klagte, hofft nun, auch in schnellen Kurven von mehr Fahrstabilität zu profitieren. ■ RK



Hyundai: Flossen runter, für Finnland gibt es neue

BIS ZUM 30.06.2019 TICKETS BESTELLEN UND 20 % SPAREN!
 TICKETS UNTER: 0180 5311210** ODER WWW.AVD-OGP.DE

RACING. PUR. NÜRBURGRING 09.-11.08.2019 ERLEBEN!

47. AvD OLDTIMER
 GRAND PRIX



WEITERE HIGHLIGHTS - MEHR ERLEBNIS

44€

STATT ~~65€~~

WOCHENEND-TICKET

MARKENCLUB-TREFFEN 2019

- Einfach als Markenclub anmelden und viele Vorteile genießen:
- › Wochenend-Ticket zum Sonderpreis
 - › Bonusheft mit exklusiven Vorteilen
 - › Spezielle Parkflächen und vieles mehr

HISTORIC PADDOCK CLUB

- › Bewirtung im Historic Paddock Club mit exklusivem Blick auf die Pit-Lane
- › VIP-Parkplatz im Parkhaus
- › Nürburgring Backstage-Tour und eine Mitfahrt in einem Oldtimer auf der Nordschleife und vieles mehr

VIP
 -BEREICH
 HISTORIC PADDOCK CLUB

Jetzt Informationen und Anmeldeformular anfordern unter: markenclubtreffen@nuerburgring.de

Ihr individuelles Angebot anfordern unter: 069 6606-345 oder ogp@avd.de

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub von Deutschland

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

Ein Traum wird wahr:
Benjamin Leuchter wird als Sieger
beim Heimspiel abgewinkt

Deutsches Märchen

Benjamin Leuchter (Volkswagen) machte seinen Traum wahr und gewann beim Heimspiel auf der Nordschleife das „Hauptrennen“. Die beiden weiteren Läufe gingen an Norbert Michelisz (Hyundai) und Leuchters Teamkollegen Johan Kristoffersson.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennwochenende am Nürburgring lässt sich mit einem Wort zusammenfassen: verrückt! Schon in den beiden Qualifyings am Donnerstag sorgte das berühmt-berüchtigte Eifelwetter für zwei sehr unterhaltsame Sessions. In der ersten holte sich Tabellenführer Esteban Guerrieri (Honda) die Pole. Mit einer „Sicherheitsrunde“, wie er hinterher zu Protokoll gab. Um mehr als sechs Sekunden distanzierte er Miche-

lisz, der neben ihm in der ersten Startreihe von Lauf 1 Platz nahm. Kurios: Bei fast allen Fahrern war trotz abtrocknender Strecke die erste auch die schnellste Runde, weil der gecrashte Cupra von Mikel Azcona für eine lange Code-60-Phase sorgte – am Ende verhinderte wieder einsetzender Regen Verbesserungen.

Kaum weniger verrückt lief das zweite Quali. Als alles gelaufen schien, weil der zweite PWR-Cupra von Daniel Haglöf im Abschnitt Hohenrain crashte und einen Code 60 auslöste, trocknete der Rest der Strecke so weit ab, dass trotz der Langsamfahrelei Bestzeiten dabei herauskamen. Diesmal war Leuchter derjenige, der den Bestwert setzte.

Michelisz: „Volle Kanne“

Die größten Aufreger des sonst ruhigen ersten Rennens am Freitagnachmittag waren die Windschattenschlachten um den letzten Podiumplatz. Vorne hatte Michelisz Pole-Mann Guerrieri direkt am Start stehen lassen und

zog danach davon. „Ich bin volle Kanne gefahren, das waren drei Quali-Runden“, freute sich der Ungar in perfekt vorgetragenem Deutsch. Der Hyundai-Werksfahrer hat schon in Macau, Vila Real und natürlich seiner Heimat am Hungaroring bedeutende Siege eingefahren, nur die Nordschleife fehlte ihm noch. Nach einer Pole und zweiten und dritten Plätzen in den vergangenen Jahren platzte nun endlich der Knoten. Mit seinem ersten Saisonsieg sprang er gleichzeitig auf den zweiten Tabellenrang vor.

Hinter dem im Niemandsland fahrenden Guerrieri ging es dann um die Wurst: In der zweiten Runde hieß es Frédéric Vervisch (Audi) gegen Néstor Girolami (Honda), die sich auf der Döttinger Höhe mehrfach ins Auto fuhren. Lachender Dritter war zunächst Rob Huff, der beide Streithähne kassierte, sich aber im letzten Umlauf in einem ähnlich körperbetonten Windschattenduell dem Argentinier im Kampf um P3 geschlagen geben musste.

Auch im zweiten Lauf knallte es – diesmal betraf es mit Gabriele Tarquini (Hyundai) und Rob Huff (VW) zwei gestandene Champions. Tarquini schien seinen Nordschleife-Fluch endlich zu besiegen und lag auf P3, doch Huff hatte anderes im Sinn und griff den Italiener in der Anfahrt zum Karussell an. Die Autos kollidierten, und Huff bog Richtung Leitplanke ab, wo sein Golf hart einschlug. Dadurch konnte er in Lauf 3 nicht mehr starten.

Tarquini verlor danach das Windschattenduell mit Markenkollege Augusto Farfus, der sein erstes WTCR-Podium einfuhr, aber auch P4 blieb für Tarquini nicht stehen. Weil er als Schuldiger der Kollision mit Huff ausgemacht wurde, gab's eine 30-Sekunden-Strafe und er purzelte aus den Punkterängen heraus.

Vorne bot sich ein ähnliches Bild wie im ersten Lauf. Kristoffersson hatte mit P10 im zweiten Quali die Reversed-Pole eingefahren. Nach kurzem Kampf mit Gaststarter Antti Buri (Audi) be-



Erster Saisonsieg und Tabellenrang 2: Norbert Michelisz gewann Lauf 1



Angekommen: Johan Kristoffersson feierte ebenfalls seinen ersten WTCR-Sieg

hauptete der Schwede die Führung und fuhr zum ungefährdeten Sieg. Dahinter holte ebenso ungefährdet Vervisch P2.

Haariges Duell um den Sieg

Auch im dritten und letzten Lauf in der Eifel ging P2 an den Audi-Piloten. Er profitierte auch von der rennentscheidenden Szene am Ende der ersten Runde: Leuchter hatte seine Pole gegen Guerrieri verteidigen können und fuhr auf der Nordschleife einen kleinen Abstand heraus. Auf der langen Döttinger Höhe fuhr der Argentinier aber wieder ran und daneben. Mit 260 km/h ging es Richtung Tiergarten-Schikane – nebeneinander! Wie durch ein Wunder blieben beide Autos auf der Strecke, Guerrieri verlor Schwung auf Start/Ziel und Vervisch zog vorbei auf P2.

„Absolut an der Grenze, aber es war der beste Move meiner Karriere“, sagte Guerrieri und musste auch nach dem Rennen noch mal durchschnaufen. „Das war das Geilste, was ich je erleben

durfte. Ich habe intuitiv alles richtig gemacht, und vielleicht war die Hand Gottes dabei“, berichtete Leuchter, der nach dem Manöver seinen ersten WTCR-Sieg einfuhr und sich einen Traum erfüllte. „Ich verbinde mein ganzes Leben mit dieser Rennstrecke. Danke an alle, die das möglich gemacht haben“, so der mit Freudentränen kämpfende Sieger.

Auch für Guerrieri war die Reise in die Eifel erfolgreich. Die versammelte Konkurrenz straukelte. Girolami durfte am zweiten Quali nicht teilnehmen und musste sonntags von hinten starten, weil sein Auto zu laut war. „Wir haben gar nichts geändert“, wunderte sich Münnich-Teammanager Dominik Greiner. Thed Björk kämpfte mit dem diesmal wieder lahmen Lynk & Co, Michelisz schrieb nach Kollision im dritten Lauf einen Nuller. Trotz 45 Punkten Vorsprung mahnt der Halbzeitmeister zur Vorsicht: „Die Meisterschaft besteht nicht aus fünf, sondern aus zehn Events, es ist ein langer Weg.“ ■



„Das war das Geilste, was ich je erleben durfte. Danke an alle, die das möglich gemacht haben.“

Benjamin Leuchter

NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

13. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (27 gestartet, 22 gewertet)

1.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	27:16,025 min
2.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+1,762 s
3.	Néstor Girolami (RA), Münnich Motorsport	Honda	+3,741 s
4.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+4,041 s
5.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyoy	Audi	+7,036 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Performance	Lynk & Co	+7,239 s
7.	Benjamin Leuchter (D), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+7,354 s
8.	Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+7,514 s
9.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+7,816 s
10.	Johan Kristoffersson (S), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+8,656 s

Schnellste Runde: 9.04,932 (Girolami)

NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

14. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (27 gestartet, 24 gewertet)

1.	Johan Kristoffersson (S), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	27:08,370 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyoy	Audi	+5,108 s
3.	Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+10,891 s
4.	Attila Tassi (H), KCMG	Honda	+11,827 s
5.	Benjamin Leuchter (D), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+12,340 s
6.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+17,591 s
7.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+22,715 s
8.	Aurélien Panis (F), Comtoyoy DHL	Cupra	+23,072 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+23,657 s
10.	Tom Coronel (NL), Comtoyoy DHL	Cupra	+24,329 s

Schnellste Runde: 9.02,039 (Kristoffersson)

NÜRBURGRING (D), 3. RENNEN

15. von 30 Läufen, 3 Runden à 25,378 km (26 gestartet, 19 gewertet)

1.	Benjamin Leuchter (D), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	27:23,485 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyoy	Audi	+0,495 s
3.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+1,885 s
4.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+2,505 s
5.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+3,719 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyoy DHL	Cupra	+8,623 s
7.	Aurélien Panis (F), Comtoyoy DHL	Cupra	+11,014 s
8.	Nick Catsburg (NL), BRC Lukoil Racing Team	Hyundai	+13,099 s
9.	Gordon Shedden (GB), Leopard Racing	Audi	+14,191 s
10.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+14,524 s

Schnellste Runde: 9.03,235 (Vernay)

STAND FAHRER

1.	Guerrieri	215 Punkte
2.	Michelisz	170
3.	Björk	161
4.	Girolami	154
5.	Vervisch	132
6.	Azcona	127
7.	Tarquini	118
8.	Muller	115
9.	Vernay	110
10.	Farfus	99

STAND TEAMS

1.	ALL-INKL.COM Münnich	369 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	288
3.	Cyan Racing	276
4.	BRC Lukoil Racing	194
5.	Séb. Loeb Racing VW	164
6.	PWR Racing	162
7.	Comtoyoy Team Audi Sp.	161
8.	Leopard Racing Audi Sp.	139
9.	Cyan Performance	135
10.	Séb. Loeb Racing Volksw.	116

WTCR/ETCR

Deal verlängert und erweitert

Die Zukunft der WTCR ist gesichert: TCR-Rechteinhaber WSC und Eurosport Events haben sich auf eine langfristige Zusammenarbeit geeinigt. Diese soll auch den Elektro-Ableger ETCR umfassen.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf die Frage, ob es 2020 mit der WTCR weiterginge, antwortete Eurosport-Events-Chef François Ribeiro in einem MSA-Interview unlängst: „Wenn nicht, dann wären wir (Marcello Lotti und er) wohl die beiden dümmsten Menschen in der Motorsportwelt.“ So richtig überraschend kommt es also nicht, dass es mit der WTCR auch über 2019 hinaus in mittlerweile gewohnter Form weitergeht und damit die zunächst für zwei Jahre beschlossene Zusammenarbeit fortbesteht.

„Eurosport Events Ltd., Promoter der WTCR – World Touring Car Cup, und WSC Ltd., Rechte-



Machen langfristig weiter gemeinsame Sache: WTCR-Promoter François Ribeiro (l.) und TCR-Macher Marcello Lotti

inhaber der TCR-Regularien, haben eine langfristige Vereinbarung getroffen“, heißt es in einer entsprechenden Pressemitteilung beider beteiligter Parteien. Und weiter: „Eurosport Events bleibt Promoter des weltweiten TCR-Aushängeschilds.“

Kommt die E-WTCR?

Was trocken klingt, ist für die Tourenwagenwelt aber ein ech-

ter Glücksfall, denn die WTCR ist in ihren bisherigen 1,5 Saisons zum Synonym für bestes Racing und Markenvielfalt geworden.

Neben dem Verbleib der WTCR bei Eurosport Events wurde neu auch besiegelt, dass die französische Firma Promoter der ETCR wird. Der Elektro-Ableger der TCR soll 2020 durchstarten, wobei auch sie auf internationaler Ebene und mit ähnlichem

Aufwand wie die WTCR promotet werden soll.

Als dritte Partei ist der Automobil-Weltverband FIA gefragt. Er muss zum einen weiterhin seinen Segen für den Tourenwagen-Weltcup geben, zum anderen ist das Ziel, dass er auch der ETCR-Topserie ein entsprechendes Prädikat ausstellt. Weitere Details sollen in naher Zukunft genannt werden. ■

WTCR

Hat es sich ausgebummelt?

Nach den „Bummeleien“, die zuletzt in der WTCR gesehen wurden, gab der FIA-Weltrat seinen Segen für eine neue Berechnung der Kompensationsgewichte. Das Qualifying fließt nun stärker ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Schön anzusehen waren die künstlich eng zusammengehaltenen Felder durchaus, der sportliche Wert und die Glaubwürdigkeit der Serie wurden aber auf die Probe gestellt. Wieso ist ein Hersteller im Qualifying dominant, im Rennen aber fahren andere die schnellsten Zeiten? Als Extrembeispiel dienen hier die Lynk &

Co, die in Zandvoort Kreise um die Gegner fuhren – aber eben nur im Qualifying. Im Rennen tat man gerade das Nötigste, um an der Spitze zu bleiben. Der Grund ist klar: Wenn andere im Rennen schneller oder zumindest nicht langsamer sind, dann bleiben die

Unterschiede bei den Kompensationsgewichten im Rahmen.

Bislang war es so, dass die Zeiten der beiden schnellsten Autos pro Hersteller in den Qualifyings sowie in den Rennen zusammengezählt wurden. Die zwei Qualifyings wurden mit dem Faktor 1,5

gewichtet, die Rundenzeiten aus den drei Rennen mit dem Faktor 1,0. Auch jetzt ist es noch so, dass die beiden schnellsten Autos pro Hersteller herangezogen werden, allerdings mit einer anderen Gewichtung: Das Qualifying zählt jetzt mit dem Faktor 2,0, die Rennen mit dem Faktor 0,7. Anders gesagt: Das Qualifying ist jetzt in Sachen Kompensationsgewichte fast dreimal so wichtig wie die Rennpace, während es vorher nur 1,5-mal so wichtig war.

Die Fahrer begrüßen diese Änderung und wollen am liebsten nur nach dem Zeittraining entscheiden. „Wenn man das fair gestalten möchte, dann anhand des Qualifyings, weil da alle 100 Prozent fahren. Im Rennen kannst du mit einem schnellen Auto feststecken und dann hat man keine richtige Referenz“, sagt etwa Norbert Michelisz. ■



Mehr Action: Die Regeländerungen sollen die Fahrer freier fahren lassen

Verflixter fünfter Gang

Nach der dominanten Vorstellung in Zandvoort versanken die Lynk & Co am Nürburgring wieder im Nirwana. Alles Show oder echte Probleme?

Von: **Michael Bräutigam**

Flop, Top, Flop – die letzten drei Events waren für die chinesischen Autos in schwedischen Händen eine wahre Achterbahnfahrt. Der Lynk & Co 03 TCR scheint dabei ein grundlegendes Problem zu haben. „In Zandvoort waren wir gut, aber selbst die schnellste Kurve fahren wir dort im vierten Gang. Am Slovakiaring gibt es viele Fünfte-Gang-Kurven und wir hatten keine Chance“, schildert der Tabellendritte Thed Björk das grundlegende Problem. Will sagen: Je höher die Kurventempi, desto mehr Zeit verliert man auf die Konkurrenz.



Highspeed-Problem: Der Lynk & Co ist in schnellen Kurven zu schwach

Der Lynk & Co hat viel aerodynamischen Abtrieb und gleichzeitig eine enorm breite Front. Das sorgt dafür, dass die blauen Renner dermaßen im Wind stehen, dass ab dem fünften Gang nicht mehr viel vorwärts geht – speziell eben in schnellen Kurven.

Auch auf der Nürburgring-Nordschleife war das wieder zu beobachten. Yann Ehrlacher profitierte zumindest von den widrigen Wetterbedingungen im

Quali und holte im ersten Lauf P6 – mehr war nicht drin.

„Ein Wochenende zum vergessen“, fasste Yvan Muller zusammen. Bitter für Björk: Er verlor wertvolle Punkte, weil zum fehlenden Speed auch noch eine gebrochene Lenkstange im dritten Lauf kam. Damit ging es auf Tabellenrang 3 zurück. Ein Trost: Vila Real kommt als nächste Strecke, der Stadtkurs ist perfekt für den Lynk & Co. ■

NACHRICHTEN

BTCC: BMW-DOPPELSIEG

Nachtrag zur BTCC, die bereits am vorletzten Wochenende in Croft gastierte: Andrew Jordan (BMW) sicherte sich in den ersten beiden Läufen dort zwei weitere Siege, womit er seinen Saisonsieg-Zähler auf 5 erhöhen konnte. Im dritten Lauf holte Tom Chilton (Ford) seinen ersten. Tabellenführer ist weiter Colin Turkington (BMW). Am Wochenende beschließt die BTCC in Oulton Park die erste Saisonhälfte.

NASCAR: BYE, DARRELL!

NASCAR-Legende Darrell Waltrip (72) ist zum zweiten Mal zurückgetreten. Am Wochenende kommentierte er zum letzten Mal für FOX ein Cup-Rennen. Die restlichen Saisonrennen werden in den USA von NBC übertragen. „Es war das härteste Wochenende meines Lebens“, gestand der dreifache Champ unter Tränen bei seiner Abschiedsrede.

NASCAR

Truex erster Road-Gewinner

Martin Truex Jr. (Toyota) hat in Sonoma das erste Road-Rennen der Saison gewonnen. Mit vier Siegen liegt er voll im Titelrennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Zum ersten Mal seit 1997 wurde dabei die volle Strecke inklusive des „Karusells“ befahren. Das bedeutete, dass keiner der aktuellen Cup-Piloten die volle Streckenführung unter Rennbedingungen kannte. Für speziell die Fahrer von Joe Gibbs Racing schien das aber überhaupt kein Problem zu sein. Vorjahressieger Truex drückte auch in diesem Jahr dem Rennen in Sonoma seinen Stempel auf, führte 59 der 90 Runden an und holte letztlich souverän seinen zweiten Saisonserfolg.

Ganz so einfach, wie die Zahlen es vermuten lassen, war es dann aber doch nicht. Teamkollege Kyle Busch fuhr im letzten

Rennviertel eine Acht-Sekunden-Lücke noch fast vollständig zu. „Die letzten 20 Runden fühlten sich schrecklich an, die letzten zehn, als würde ich auf Eis fahren“, berichtete Truex von stark abbaudenden Goodyear-Reifen. „Zum Glück war der Abstand groß genug, so habe ich gar keinen großen Druck gespürt.“

Elektronik bremst Logano

Truex mausert sich ein wenig zum Sonoma-Experten, 2012 gelang ihm hier etwas überraschend nach langer Zeit wieder ein Cup-Sieg – damals noch im Waltrip-Toyota. Der amtierende Vizemeister schiebt sich jetzt auf den fünften Tabellenplatz vor, dank der Playoff-Punkte für seine vier Saisonsiege ist es virtuell sogar Platz 3 hinter Kyle Busch und Joey Logano (Ford).

Letzterer, der nach gesammelten Punkten die Nase noch knapp vorn hat, erlebte in Sonoma ein durchwachsendes Rennen. Elektronikprobleme an seinem Mustang sorgten für nur Platz 23. ■



Erster Road-Sieger des Jahres: Martin Truex Jr. gewann in Sonoma

NASCAR CUP SERIES

Sonoma/Kalifornien (USA)

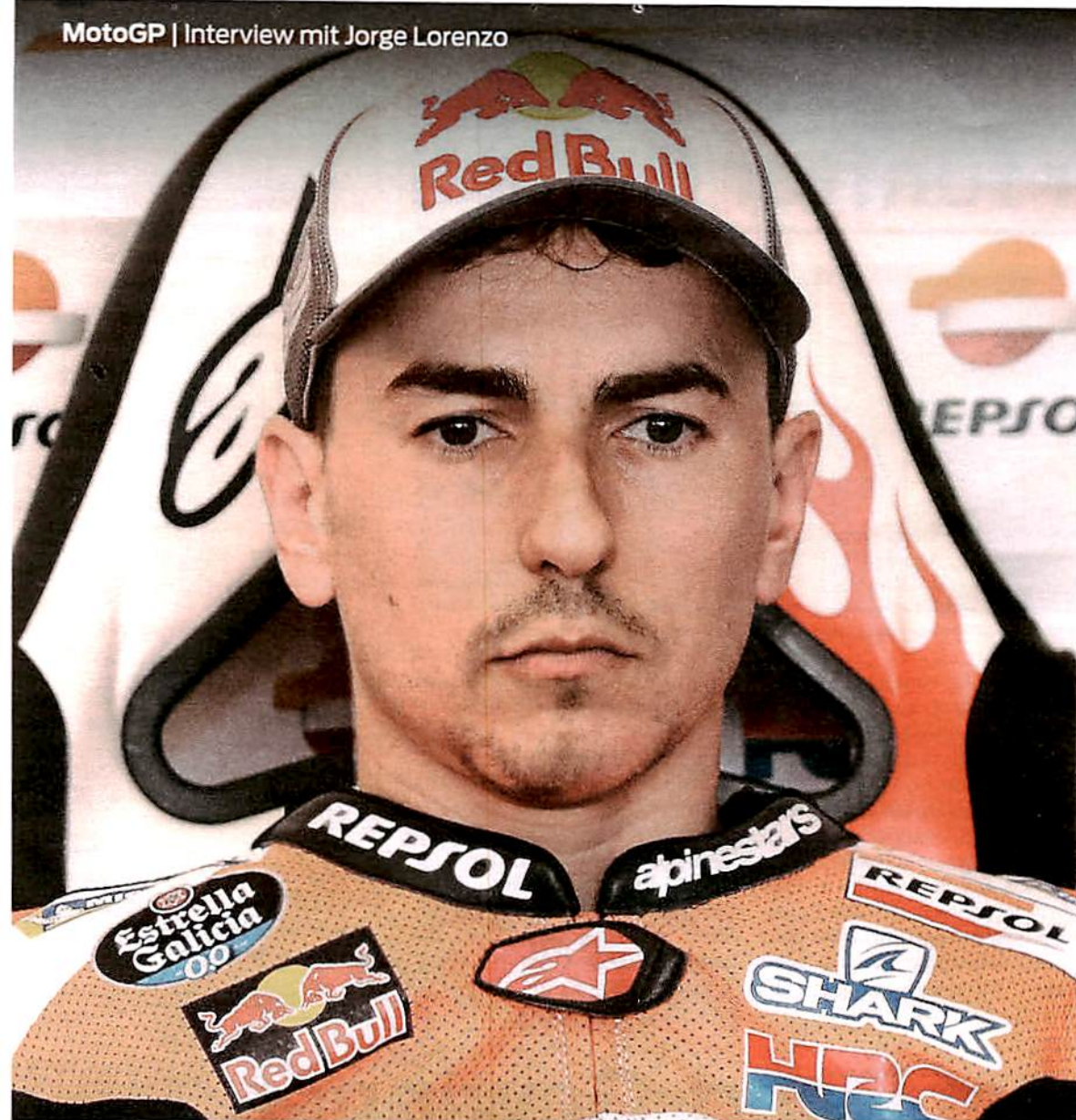
16. von 36 Meisterschaftsläufen

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

Gesamtwertung

nach 16 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	643 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	642
3.	Harvick (Ford)	573
4.	Keselowski (Ford)	569
5.	Truex Jr. (Toyota)	543
6.	Hamlin (Toyota)	543
7.	Elliott (Chevrolet)	542
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	535
9.	Blaney (Ford)	509
10.	Bowman (Chevrolet)	468



„Ich habe viele Dinge verstanden“

Klar im Schatten seines Teamkollegen, Massensturz im Rennen, ein heftiger Sturz beim Test: Jorge Lorenzo erlebt derzeit einen Albtraum. Im MSA-Interview erklärt er, wie es weitergehen soll.

Von: **imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich nach den Stürzen im Rennen und im Test?

Mir tut alles weh, mein Rücken, mein Ellbogen und mein Finger, den ich mir bereits letztes Jahr in Aragón verletzt habe. Der Sturz beim Test in Turn 8 war wirklich

heftig. Es war zwar kein Highsider, ich habe nur die Front verloren, aber bei sehr hohem Tempo, und da hat mich auch der Kies nicht gestoppt. Ich habe mich zigfach überschlagen, bin in den Airfence eingeschlagen, dann habe ich gesehen, dass mein Motorrad über den Zaun geflogen ist. Ich hatte danach richtig Angst, weil ich Schmerzen im Rücken hatte, und ich habe Scans und Röntgenaufnahmen machen lassen. Zum Glück wurde kein Bruch festgestellt. Der Sturz hat aber meinen Speed und meine Ausdauer beim restlichen Test stark beeinflusst. Ich hatte mich trotzdem dazu entschieden, weiterzufahren, denn wir hatten sehr viele Dinge zum Testen. Ich habe die Dinge aber nur ausprobiert, ich konnte nicht pushen und aggressiv

fahren. Aber es war wichtig, den Ingenieuren zumindest Informationen zu geben, um das Motorrad weiter zu verbessern.

Welche neuen Teile haben Sie getestet?

Wir haben weitere neue ergonomische Sachen gehabt, damit ich mich wohler auf dem Motorrad fühle. Dann haben wir noch kleinere Dinge am Chassis probiert. Viele Dinge, die wir getestet haben, waren für die Zukunft, für nächstes Jahr. Aber die meisten sind für die nächsten Rennen. Nach dem Meeting, das wir in Japan hatten, hat Honda sehr schnell gehandelt. Ich war wirklich überrascht von der Kapazität und dem Tempo, das sie vorgelegt haben, die neuen Teile zu fertigen. Viele



Jorge Lorenzo

Geburtstag: 4. Mai 1987

Geburtsort: Palma de Mallorca (E)

Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2002: 125GP, Derbi (21.)
 2003: 125GP, Derbi (12.)
 2004: 125GP, Derbi (4.)
 2005: 250GP, Honda (5.)
 2006: 250GP, Aprilia (1.)
 2007: 250GP, Aprilia (1.)
 2008: MotoGP, Yamaha (4.)
 2009: MotoGP, Yamaha (2.)
 2010: MotoGP, Yamaha (1.)
 2011: MotoGP, Yamaha (2.)
 2012: MotoGP, Yamaha (1.)
 2013: MotoGP, Yamaha (2.)
 2014: MotoGP, Yamaha (3.)
 2015: MotoGP, Yamaha (1.)
 2016: MotoGP, Yamaha (3.)
 2017: MotoGP, Ducati (7.)
 2018: MotoGP, Ducati (9.)
 2019: MotoGP, Honda (zurzeit 14.)

HOBBYS

Autos, Rennmemorabilien

haben sich bewährt, darüber bin ich sehr glücklich.

Nakagami, der einen ähnlichen Fahrstil hat wie Sie, hat nun auch die 2019er RC213V getestet. Erwarten Sie von seinem Feedback einen Vorteil?

Er hat das neue Motorrad getestet, Marc Márquez Teile von seinem probiert. So haben wir nun Informationen von den Stärken und Schwächen des neuen Motorrads. Ich denke, das neue ist besser, vor allem hat es mehr Potenzial. Es hat aber auch klar einige Negativpunkte. Speziell am Kurveneingang, da ist das alte Motorrad besser. Aber es hat weniger Leistung und ist auch in anderen Bereichen schlechter. Wir versuchen für nächstes Jahr ein neues Motorrad zu bauen, ohne die Negativpunkte. Dann sollte alles gut werden.

Behindert Sie der Handgelenksbruch von der Vorsaison noch?

Ich habe von Woche zu Woche mehr Kraft und Beweglichkeit. Es ist aber eine komplizierte Verletzung. Im Gym kann ich noch nicht uneingeschränkt trainieren, auf dem Motorrad behindert es mich weniger. Das eingeschränkt-

te Training ist derzeit die größte Behinderung durch diese Verletzung.

Wie ist der Massencrash, den Sie ausgelöst haben, aus Ihrer Sicht passiert?

Ich hatte einen guten Start und habe viele Plätze gutgemacht. In den ersten Runden ist es immer knifflig, da machen Fahrer schon mal das Gas zu, weil es nicht passt, was sie vorhaben. Ich hatte mich sehr gut auf dem Motorrad ge-

„Der Massensturz in Barcelona wäre in einer anderen Kurve nicht passiert, aber wenn ich das Überholmanöver nicht gestartet hätte, auch nicht.“

Jorge Lorenzo

fühlt, besser als das gesamte Wochenende zuvor. Die vielen kleinen Schritte haben mir geholfen, dass ich nun besser und auch aggressiver fahren kann, und alles ist konstanter und berechenbarer geworden. Ich konnte sehr viel auf der Bremse wettmachen. Als wir auf die Gegengerade beschleunigt haben, musste Maverick das Gas zumachen, um Marc Márquez nicht zu berühren, an dem er sich zuvor innen vorbeizudrücken versucht hat. Das wollte ich mir zunutze machen und habe aus dem Windschatten den Überholvorgang vorbereitet. Ich hatte mit meiner Reifenwahl in den ersten Runden etwas mehr Reserven gehabt und wollte so noch mehr Plätze gutmachen. Aber wie sich herausgestellt hat, habe ich versucht, Maverick im falschen Moment an der falschen Stelle zu überholen. Ich wusste, dass das eine heikle Kurve ist, so ähnlich wie die erste Kurve in Austin, und ich habe dort schon

viele Stürze in allen Klassen gesehen. Dort hat mich auch 2016 Andrea Iannone abgeräumt. Vielleicht war ich zu aufgereggt, weil ich mich so gut fühlte und immer schneller fahren konnte. Ich habe kein verrücktes Bremsmanöver gemacht, ich war neben Maverick, als ich ziemlich normal gebremst habe. Das Problem war, dass wir zu viele Fahrer waren. Vorn war Andrea Dovizioso, er musste die Linie aufmachen, und ich kam ihm immer näher. Um nicht in ihn hineinzukrachen, musste ich noch stärker bremsen, und da ist das Vorderrad eingeklappt. Ich denke, das Gleiche wäre in einer anderen Kurve nicht passiert, aber wenn ich das Überholmanöver nicht gestartet hätte, auch nicht. Es war eine Kombination von mehreren Faktoren, und schlimmer, als dass ich gestürzt bin, war, dass ich weitere drei Fahrer mitgerissen habe, die dazu noch um die Meisterschaft kämpfen. Ich habe mich bei ihnen entschuldigt, kann aber verstehen, dass es sie wenig tröstet.

Der Unfall wird auch von den Fahrern kontrovers diskutiert.

Jeder hat in so einem Fall seine eigene Meinung. Ich kann verstehen, dass Maverick Viñales eine Strafe fordert, ich habe bei ihm in der Vergangenheit Ähnliches verlangt. Ich bin froh, dass Valentino Rossi die Sache ähnlich sieht wie ich selbst, aber ich weiß, dass es mein Fehler war, und es tut mir leid für die anderen. Ich kann jetzt nichts mehr dran ändern, aber ich werde in Zukunft versuchen, in solchen Kurven mehr aufzupassen.

Wie sehen Sie jetzt ihre Zukunft bei Honda?

Ich habe nun viele Dinge verstanden und ich konnte mich über das letzte Rennwochenende entscheidend steigern. Ich habe mehr Speed und mehr Vertrauen. Ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg, das Motorrad besser zu machen, speziell für mich. ■



Die Havarie von Barcelona: Lorenzo und sein Bike am Boden, Viñales in der Luft



HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND

» ES IST SACHSENRING.

» Tickethotline: 03723 8099111

» Tickets online:
adac.de/motogp



5.-7.
JULI 2019



» FREE FOR FANS

- » Parken auf P12 und P14 inkl. Shuttle
- » Konzerte und Fahrerpräsentation in der Karthalle
- » Historisch GP-Bike-Ausstellung mit „Waldi“-Ecke
- » Red Bull Rennzirkus, Fanmeile & Ankerbergfestival

MOTORRAD
GRAND PRIX DEUTSCHLAND

ADAC

Fortschritt für die einen, Z

Der Barcelona-Test ist der, bei dem die Werke neue Teile bringen, um für die zweite Saisonhälfte gerüstet zu sein. Das war auch dieses Jahr nicht anders.

Von: Neil Spalding

Das größte Problem waren bei Aprilia weniger die neuen Teile, als dass Aleix Espargaró durch die Knieverletzung, die ihm Testfahrer Bradley Smith während des Rennens zugefügt hatte, nicht testen konnte. Andrea Iannone benutzte beim Test und am Rennwochenende eine neue Carbon-Schwinge, Smith hingegen testete eine neue, verstärkte Alu-Schwinge.

Vor dem Test war viel über einen neuen Ducati-Rahmen gesprochen worden, aber man sah dort lediglich eine Kohlefaser-Verstärkung an Petruccis Motorrad im Bereich des Lenkkopfes. Jack Miller testete eine größere Variante der „Brotdose“ am Heck. Es könnte ein zweiter Massedämpfer drin sein, der andere Frequenzen eliminiert. Sie könnte aber auch einen Ultra-Hochgeschwindigkeits-Datalogger verbergen, der die Schwingungen mit dem aktuellen Massedämpfer während der Fahrt misst.

Viele Vergleichsfahrten

Honda hat dieses Jahr bei der Motorleistung einen klaren Schritt nach vorn gemacht, aber beim Fahrwerk haben die Fahrer nicht das nötige Vertrauen. Cal Crutchlow hat es kritisiert, Jorge Lorenzo wird zum Experten für Vorderrad-Stürze. Davon abgesehen sprangen zu Beginn der Saison öfter die Ketten ab.

Wahrscheinlich war die zu Beginn der Saison verwendete Kohlefaser-Schwinge zu weich, mit der steiferen Version verlor man Grip in Schräglage. In Jerez fuhr Stefan Bradl einen komplett neuen Prototypen auf P12, und in Barcelona konnte man die nächste Variante von dessen Chassis, bei dem die Hauptprofile mit einem Kohlefaser-Überzug verstärkt sind, sehen. Der Überzug umschloss nun die Profile nicht mehr ganz. Die Kohlefaser ist so gelegt, dass sie die Bremsstabilität unter-

stützt, aber den seitlichen Flex nicht behindert. Es gab ihn gleich für Bradl, Márquez und Lorenzo. Nicht überraschend wäre ein Einsatz bei Rennen ab Assen.

Neben den „Flügelchen“ an seinem Tank, die Jorge Lorenzo beim Bremsen abstützen sollen, bekam der Mallorquiner ab Samstag auch eine weichere obere Gabelbrücke, die aber einen Vorderradsturz am Montag nicht verhindern konnte. Es macht den Eindruck, als würde Lorenzo zu weich fahren und den Vorderreifen der Honda nicht genügend belasten.

Bei KTM hat man in Le Mans gut sichtbar eine neue Kohlefaser-Schwinge eingeführt und weniger sichtbar die Zündfolge geändert, sodass nun alle Zündungen während einer Umdrehung erfolgen und dann eine freie Umdrehung folgt. Mit diesem Trick hatte Honda einst die Gasannahme der 500er-Zweitakter gezähmt. Dani Pedrosa und Pol Espargaró testeten zwei neue Rahmen, Espargaró auch eine neue Verkleidung.

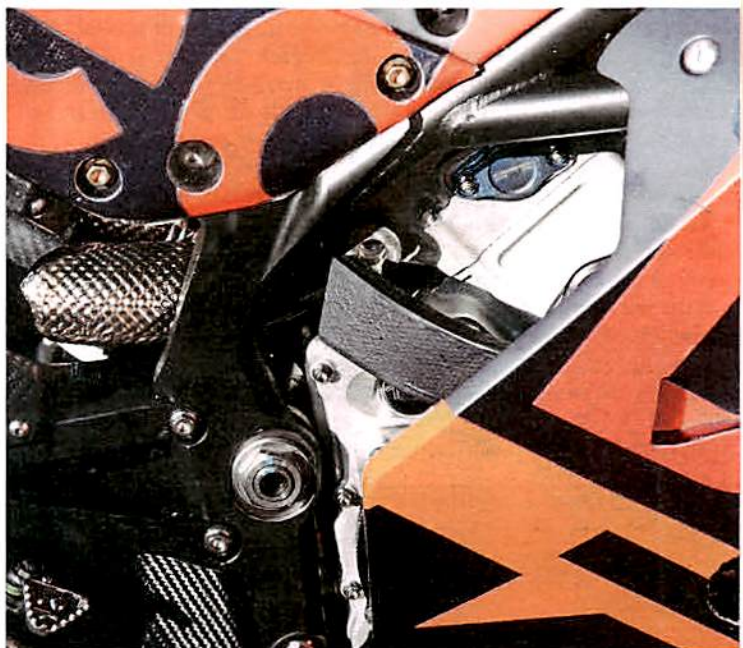
Bei Suzuki sah man äußerlich wenig, aber es wurde viel gearbeitet. Das ganze Wochenende über waren Drehmoment-Sensoren angebracht, das könnte bedeuten, dass am Montag eine andere Motorvariante verwendet wurde. Die Techniker gaben zu, dass der Rahmen des Motorrads, mit dem Sylvain Guintoli das Rennen fuhr, mehr auf Bremsstabilität ausgelegt war.

Die Werks-Yamahas sehen etwas anders aus als zu Saisonbeginn. In Jerez kam ein neuer Rahmen, bei dem nur zu erkennen ist, dass bei ihm über der Schwingenlagerung eine Schweißnaht fehlt. Aber seither benutzt Viñales diesen Rahmen bei beiden Motorrädern, Rossi nur bei einem. Dass er von einem auf das andere wechseln kann, zeugt aber davon, dass sie sich nicht viel unterscheiden.

In Barcelona probierte Rossi einen größeren und lautereren Auspuff, der mehr Spitzenleistung bringen sollte. Rossi probierte auch das 2016er Fahrwerk von Quartararo und eine Zweifinger-Bremse am linken Lenker, wie sie Michael van der Mark in der Superbike-WM benutzt. Quartararo probierte das aktuelle Werks-Fahrwerk und fuhr damit prompt seine beste Zeit. ■

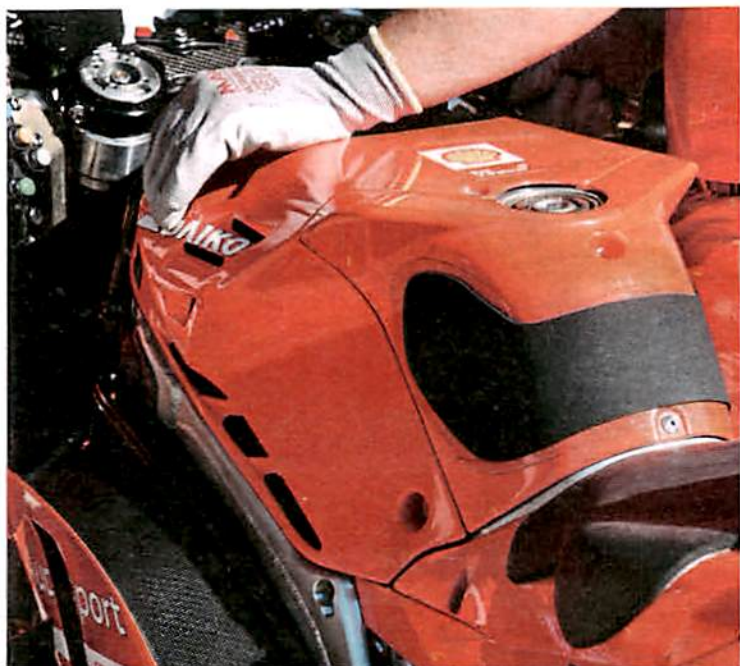


Aprilia ließ Andrea Iannone über das Barcelona-Wochenende eine neue Carbon-Schwinge fahren, Bradley Smith hingegen testete eine neue Alu-Variante, die obendrein noch die Luftschaukel hatte, die Ducati am Anfang der Saison eingeführt hatte. Die Italiener hatten auch Beschleunigungs-Sensoren zur Bremsmessung.



KTM testete mit Dani Pedrosa und Pol Espargaró neue Rahmen. Bei diesen gab es eine Halterung, durch die der Heckrahmen an den hinteren Zylinder angeschraubt werden kann, je nachdem, wie viel Flex man bei der Hinterradaufhängung haben will. Pedrosa und Kallio führten die Tests am Mittwoch und Donnerstag weiter.

elsetzung für die anderen



SPALDING

Ducati hatte für Danilo Petrucci einen Rahmen, der am Lenkkopf mit Kohlefaser verstärkt war. Der Italiener fuhr beim Test auch einen Tank, der nach Lorenzo-Vorbild mehr Halt beim Bremsen bietet. Bei Jack Miller könnte in der größeren Dose unter dem Heck noch mehr Mess-Equipment verborgen gewesen sein.



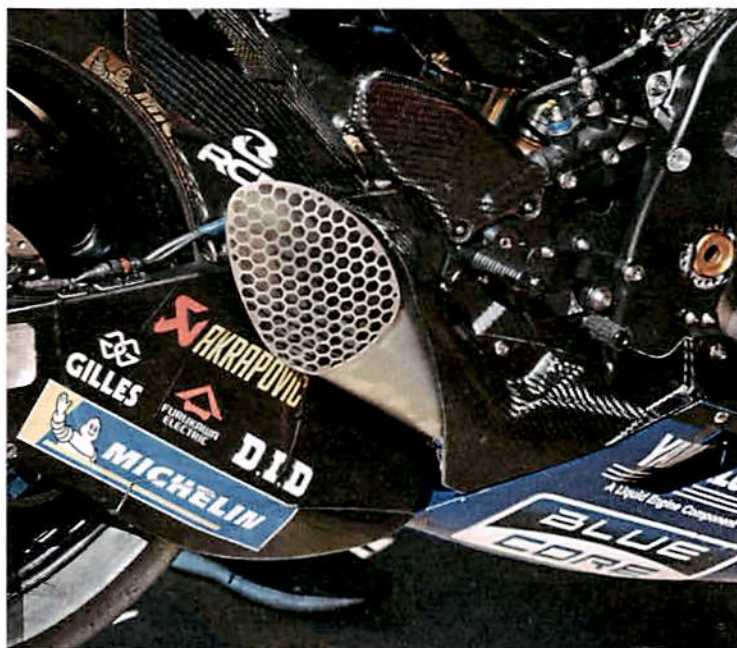
SPALDING

Honda hatte in Márquez' Box gleich drei Motorräder stehen, deren Teile mehrfach untereinander ausgetauscht wurden. Es könnte schon ab Assen ein neues Motorrad geben, das den Rahmen von Stefan Bradls Prototyp verwendet und dazu die Teile aus den letzten zwei Jahrgängen, die in Barcelona miteinander verglichen wurden.



SPALDING

Suzuki brachte für das Rennwochenende ein neues Motorrad für Sylvain Guintoli. Außer dem neuen Rahmen, der auf mehr Bremsstabilität ausgelegt war, wurden Drehmoment-Sensoren verwendet, die darauf schließen lassen, dass irgendwann auch eine neue Motorvariante getestet wurde.



SPALDING

Yamaha probierte mit Valentino Rossi einen Auspuff mit größerem Megafon für mehr Spitzenleistung. Neben den neuen Fahrwerks-Varianten ist neu, wie das Satelliten-Team in die Entwicklung eingebunden wird sowie das Personal, das Yamaha zum Test aufgeboten hat, darunter Fahrwerks-Experte Kazuhisa Takano.

Viñales beflügelt

Bei dem MotoGP-Test nach dem Katalonien-Grand-Prix machten die Yamaha-Piloten Maverick Viñales und Franco Morbidelli das Tempo. Marc Márquez experimentierte viel an der Zukunft der Honda.

Von: Imre Paulovits

Die Anstrengungen des Wochenendes waren allen noch in die Gesichter geschrieben. Dies hielt Maverick Viñales am Tag nach dem Rennen aber nicht davon ab, 98 Runden in den Asphalt des Circuito de Barcelona-Catalunya zu brennen und sich am Schluss die schnellste Rundenzeit notieren zu lassen. Der Yamaha-Werkspilot war auch sichtlich gut gelaunt. „Ich bin weniger mit der Rundenzeit als mehr damit zufrieden, wie wir diesen Test zusammengestellt haben“, freute sich der 24-jährige Spanier. „Das Team hat sehr hart gearbeitet, wir haben sehr viele Sachen an dem Motorrad verändert, und das Gefühl, das ich zum Schluss hatte, war wirklich gut. Ich hoffe, dass ich es mit nach Assen nehmen kann. Wir haben viel am Setting probiert, wir haben die Richtung, die wir für das Rennen eingeschlagen haben, weiterverfolgt. Auch die neuen Reifen, die Michelin bei diesem Test gebracht hat, hatten guten Grip, mit ihnen konnte ich die Bestzeit markieren. Ich hoffe, dass sie diesen Reifen bald bringen werden, denn speziell unserem Motorrad hilft er sehr viel. Wir haben aber auch das Fahren mit wenig Grip stark verbessern können.“

Petronas-Yamaha-Pilot Franco Morbidelli sah an diesem Testtag auch sehr stark aus. Der Italiener, der in der letzten Zeit etwas im Schatten seines jüngeren Teamkollegen Fabio Quartararo stand, freute sich sichtlich über die zweitbeste Zeit. „Wir hatten bei diesem Test die Möglichkeit, an Dingen zu arbeiten, zu denen wir an den Rennwochenenden

nicht kommen“, erklärte der Italiener. „Wir haben speziell unterschiedliche Elektronik-Setups probiert. So sind wir bei der Motorbremse einen Schritt weitergekommen, speziell am Nachmittag. Ich hoffe, dass uns das auch in Assen weiterbringen wird. Ich bin auch mit den Reifen sehr glücklich.“

Marc Márquez' Box wirkte kunterbunt, neben seinen aktuellen Maschinen stand dort ein Prototyp, wie ihn Stefan Bradl fuhr, dazu wurden über den Tag verschiedene Verkleidungsvarianten probiert und der Weltmeister stieg auch auf ein Motorrad mit der Lackierung von LCR-Pilot Takaaki Nakagami. „Das war nicht das Motorrad von Nakagami“, stellte Márquez hinterher klar. „Wir haben viele Kombinationen probiert, um eine Linie für die Zukunft zu finden. Wir haben auch einen ganz neuen Rahmen und neue Aerodynamik-Teile probiert. Wir haben noch eine Variante für dieses Jahr frei, und es wird Zeit, dass wir uns verbessern, denn die anderen Hersteller stehen auch nicht still.“

Álex Rins hatte gleich am Morgen eine Zeit markiert, die ihn für den Großteil des Tages an die Spitze setzte, doch als alle auf Zeitenjagd gingen, war der Suzuki-Werkspilot mit dem neuen Rahmen beschäftigt, den Testpilot Sylvain Guintoli im Rennen eingesetzt hatte. „Dieser Rahmen hatte einige positive Aspekte, aber es gibt auch Dinge an ihm, die ich noch weiter verbessern möchte“, so der Austin-Sieger. „Wir werden ihn noch weiter analysieren.“

Johann Zarco war erstmals schneller als sein Teamkollege Pol Espargaró. „Wir haben ein paar Veränderungen gemacht, durch die ich nicht gleich schneller wurde“, so der Franzose. „Zum Schluss des Tages hatte ich aber eine gute Verbesserung, war schneller als im Qualifying zum Rennen, und das macht mich glücklich.“

KTM blieb mit seinen Transportern in Barcelona und legte am Mittwoch noch einen weiteren privaten Testtag ein. ■



Maverick Viñales: Fleißigster und Schnellster, von neuem Michelin beflügelt



Franco Morbidelli: Modifikation der Motorbremse brachte den Fortschritt



Marc Márquez: Kombinationen mehrerer Honda-Jahrgänge durchprobiert

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Barcelona (E), 17.06.2019, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Rdn.
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-MI	1.38,967	98
2.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-MI	1.39,014	78
3.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.39,257	80
4.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.39,334	75
5.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-MI	1.39,428	56
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	1.39,466	54
7.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.39,555	59
8.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.39,670	67
9.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1.39,745	60
10.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.39,903	73
11.	Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.39,917	57
12.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.39,925	63
13.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	1.39,938	75
14.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-MI	1.39,968	71
15.	Johann Zarco (F)	KTM RC16	1.40,187	70
16.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.40,201	57
17.	Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	1.40,357	65
18.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	1.40,564	88
19.	Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.40,606	76
20.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.40,862	61
21.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.41,100	35
22.	Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	1.41,162	52
23.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.41,243	69
24.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.41,429	84
25.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.41,824	51

Vorschau GP Niederlande



Hier führt noch Héctor Garzó (#4) vor Eric Granado

MOTOGP

Voll unter Strom

Der letzte Test, die Simulation der Quali und des Rennens sind für die MotoE Geschichte. Alles fiebert der Premiere der Klasse auf dem Sachsenring entgegen.

Von: Imre Paulovits

Nach dem Feuer-Schock im März in Jerez waren alle Beteiligten glücklich, dass drei Monate später das gesamte Equipment wiederhergestellt ist und es mit neuem Anlauf weitergehen kann. Dass nun sechs fette Generatoren den Strom liefern und ein spezialisierter Feuerwehrmann mit Wärmebild-Kamera in der Boxengasse patrouilliert, ist den Nachwirkungen des erlebten Infernos geschuldet.

Die Zeiten waren beim letzten Test etwas näher zusammengedrückt. Auch wenn am Dienstag Bradley Smith Schnellster war, konnte die Simulation der Quali mit einer fliegenden Runde Héctor Garzó für sich entscheiden. Der Spanier vom Tech3-Team führte auch die Rennsimulation am Tag darauf an, wurde aber in der letzten Runde von Eric Granado ausgetrickst.

Wie sich so ein Rennen anhört? Als würden viele Küchengeräte auf Hochtouren vorbeiflitzen. Es hat aber auch etwas von Düsenjäger-Sound.

„Am ungewohntesten ist der Start“, verrät Jesko Raffin. „Sonst ist er tierisch laut, hier ist er totstill.“ Bei dem Rennen zeigte sich, dass die Piloten mit 600er-Erfahrung auf den E-Bikes einen Vorteil haben, weil die Motorleistung einen ähnlichen Fahrstil verlangt. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Belag, der letztes Jahr für den Skandal beim Silverstone-Grand-Prix sorgte, weil er das Wasser nicht abführte und die Rennen abgesagt werden mussten, wird nun erneuert. Laut Stuart Prigle, dem Managing Director der britischen Traditionsstrecke, wurde ein spezieller Asphalt entwickelt, der den Erfordernissen und Belastungen standhält. Dazu wurden weitere Maßnahmen zur Entwässerung getroffen.

MOTOGP

Am Mittwoch und Donnerstag testeten KTM und Aprilia privat ihre MotoGP-Bikes in Barcelona. Bradley Smith musste dafür die

MotoE-Rennsimulation in Valencia auslassen. Bei KTM führen Mika Kallio und Dani Pedrosa und probierten neue Teile aus, von denen Pol Espargaró und Johann Zarco schon in Assen etwas einsetzen könnten.

MOTO2

Am Dienstag testeten die Moto2-Teams in Barcelona. Dabei galt es, die Abstimmung weiter auf den breiteren Hinterreifen von Dunlop zu optimieren. Tom Lüthi arbeitete dafür speziell an der Performance für das Rennende. Dunlop brachte zwei neue Hinterreifen, von denen einer Verbesserungen durch einen neuen Unterbau zeigte, sowie einen neuen Vorderreifen.

ZEITPLAN

GP der Niederlande/Assen
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 28. Juni 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
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 29. Juni 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

Sonntag, 30. Juni 2019

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 24 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 26 Rd.

STATISTIK

GP der Niederlande/Assen

Sieger 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 142,039 (= 160,2 km/h)
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex, 137,608 (= 167,5 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 132,791 (= 176,2 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 142,007 (= 160,2 km/h)
Moto2: Lorenzo Baldassarri (I), Kalex, 138,030 (= 166,7 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 134,113 (= 173,7 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 142,007 (= 160,2 km/h) (2018)
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 137,449 (= 167,7 km/h) (2015)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 133,617 (= 174,6 km/h) (2015)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	140
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di6 GP19	103
3. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	101
4. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati Di6 GP19	98
5. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	72
6. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati Di6 GP19	53
7. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	51
8. Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	48
9. Pol Espargaró (E)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	47
22. Stefan Bradl	Team HRC	Honda RC 213 V	6

Moto2

1. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	111
2. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	104
3. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	89
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	88
5. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	73
6. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	68
7. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	67
8. Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	56
22. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	5
24. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

Moto3

1. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	103
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	80
3. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	75
4. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	68
5. Jaume Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	65
6. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	51
7. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	51
8. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	49
9. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	47
10. Andrea Migno (I)	Bester Capital Dubai	KTM	40



Meister Ilya Mikhalchik (#1)
vor Herausforderer Julian
Puffe: Fortsetzung wegen
verölter Strecke vertagt



IDM Superbike 1000

Mikhalchik vor dem Öl

Ilya Mikhalchik gewann in Zolder den ersten Lauf der IDM Superbike vor Teamkollege Julian Puffe und BMW-Markenkollege Dominic Vincon. Das zweite Rennen musste aufgrund des Streckenzustandes abgesagt werden.

Von: **Toni Börner**

Bereits das erste Rennen lief nicht ohne Probleme ab: Eingangs Runde 2 war Tim Stadtmüller in der ersten Kurve per Highsider abgestiegen, wobei dem Suzuki-Piloten die Luft weggeblieben war. Da in Zolder keine durchgängige Rettungsstraße vorhanden ist, musste das Medical Car über die Piste fahren, um Stadtmüller zu versorgen – daher wurde abgebrochen.

Beim Restart kam Mikhalchik zunächst am besten weg, doch Puffe konnte den Ukrainer in der siebten Runde kassieren. Der wiederum schnappte sich die Führung in Runde 12 zurück. „Mit dem Wochenende bin ich zufrieden“, so der Meister. „Diese Strecke mag ich eigentlich nicht, sie ist relativ schwierig und wir hatten letztes und dieses Jahr etwas Mühe, ein Setup zu finden. Hier braucht es

viele Runden, um schnell zu sein – aber ich habe die Pole-Position geholt, bin die schnellste Rennrunde gefahren und habe das erste Rennen gewonnen.“

„Da hat er mich auf die letzten zwei Runden wieder eingesackt“, schilderte Puffe sein Rennen. „Ich bin trotzdem zufrieden – na klar, man will gewinnen, aber ich bin jetzt in der Lage mit Ilya zu kämpfen und kann im Gegensatz zum letzten Jahr Führungskilometer sammeln.“

Spannend bis zur letzten Runde blieb der Kampf um Platz 3. Die BMW-Piloten Pepijn Bijsterbosch und Dominic Vincon sowie der Niederländer Ricardo Brink auf Yamaha warteten die Entscheidung bis zur letzten Runde

ab. Am Ende war es Vincon, der beide Gegner in nur einem Manöver überholte und sich den letzten Podestplatz sicherte. „Über den ersten Wheelie-Hügel bin ich innen rein, und dann sind wir zu dritt nebeneinander in die ultraschnelle Links eingebogen“, grinste der EGS-Moto-Racing-Pilot. Vincon war für den immer noch verletzten Jan Bühn eingesprungen und bedankte sich gleich mit dem Treppchen. Als Gaststarter aber bekam er keine Punkte, diese 16 Zähler erbte Bijsterbosch als Vierter, der damit für Lauf 2 die Pole-Position gehabt hätte.

Doch nach den Superbikes nahm das Schicksal seinen Lauf. Nach einem Motorschaden im Seitenwagenrennen waren be-

reits die ersten beiden Kurven eingeölt. Dies konnte aber noch relativ gut behoben werden. Auf der Besichtigungsrunde der Supersportler verabschiedete sich der Motor von Wayne Tessels' Yamaha gleich an der Boxenausfahrt, trotzdem fuhr der Niederländer noch bis in die Startaufstellung, so war ein Großteil der vier Kilometer langen Piste eingeölt. Man tat alles, um die Piste wieder in einen sicheren Zustand zu bringen, doch nach fünf Minuten Warm-up entschieden die Supersportler geschlossen, nicht fahren zu wollen. Im Anschluss wurde erneut versucht, die Piste zu reinigen – und dann gab es das gleiche Prozedere mit dem BMW Boxer-Cup und die Entscheidung, nicht zu fahren. Daraufhin sagten die Offiziellen den Rest der Veranstaltung ab. Gerade nach Oschersleben konnte man diese Sensibilität verstehen, wenn gleich in der Superbike-Riege Unmut herrschte.

„Ich war draußen und habe es mir mit Ilya zusammen angeschaut“, so Puffe. „Meiner Meinung nach hätte man fahren können, es sah nicht so schlecht aus.“

Mikhalchik fährt nun als Meisterschaftsführender zur nächsten Saisonstation auf dem Nürburgring mit nur einem Pünktchen vor seinem Teamkollegen Julian Puffe. ■



Reines BMW-Podest: Julian Puffe, Ilya Mikhalchik und Dominik Vincon (v.l.)



Max Enderlein (#1) wurde von Toparis gefordert

IDM Supersport 600

Wieder Enderlein-Sieg

Max Enderlein holte sich in Lauf 1 der IDM Supersport seinen dritten Lauf-sieg des Jahres und in Folge. Der zweite Lauf wurde abgesagt.

Das Projekt Titelverteidigung hat bei Max Enderlein mächtig Fahrt aufgenommen. Der Sachse gewann das Samstagrennen vor dem Australier Tom Toparis und Marc Buchner. Doch Enderlein sah sich über das Wochenende hinweg ständig durch Toparis unter Druck gesetzt. Bereits im Qualifying hatte er sich die Pole-Position nur um 0,014 Sekunden sichern können, und auch im Rennen blieb Topa-

ris lange an Enderlein dran und fuhr sogar die schnellste Rennrunde – wenn auch nur um wenige Tausendstel vor Enderlein.

Am Sonntag war für das zweite Rennen alles bereit zum Showdown zwischen den beiden, doch es kam nach Wayne Tessels' Ölspur anders. „Bis Sonntag 14 Uhr war es ein Super-Wochenende“, analysierte Enderlein. „Das Rennen am Samstag hatte auch sehr viel Spaß gemacht und wir sind auf einem sehr hohen Level gefahren.“ Mit der Absage zeigte er sich trotzdem einverstanden. „Das war jetzt die richtige Entscheidung, denn die ersten beiden Kurven waren einfach in einem Feld von mehr als 30 Leuten zu gefährlich.“ ■ TBÖ

NACHRICHTEN

SUPERSPORT 600

Freundin Selina, Teamchef Olaf Kneuper und Bruder Marco Lippert organisierten in Zolder einen Abschied für den in Oschersleben tödlich verunglückten Dennis Lippert. Am Freitagabend wurde eine Ehrenrunde auf der Strecke gedreht, bei der ein Großteil des IDM-Fahrerlagers teilnahm. Dafür waren schwarze T-Shirts mit einem Foto von Dennis und der Aufschrift „RideOn26“ ausgegeben worden. Nahezu jeder Teilnehmer hatte am Wochenende eine 26 oder eine schwarze Schleife ins Verkleidungsdesign integriert, bei allen Siegerehrungen wurde auf

das Verspritzen von Champagner verzichtet.

IDM SIDECAR

Tim Reeves und Mark Wilkes gewannen den ersten Lauf in der 600er-Klasse vor Markus Schlosser/Marcel Fries und Bennie Streuer/Kevin Rousseau. Im zweiten Rennen siegte erneut Reeves – dieses Mal vor Streuer und Schlosser. In der 1000er-Wertung gewannen Lauf 1 Andreas Nussbaum/Manuel Hirschi vor John Smits/Gunter Verbrugge sowie Mike Roscher/Anna Burkard. Roscher gewann den zweiten Lauf vor Smits und Nussbaum.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Zolder (B): 23.06.2019; 5. IDM-Lauf; 52,000 km über 13 Rdn.; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	20.12,247
2. Julian Puffe (D)	BMW	+1,231
3. Dominik Vincon (D)	BMW	+12,236
4. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+12,639
5. Ricardo Brink (NL)	Yamaha	+12,812
6. Toni Finsterbusch (D)	Suzuki	+19,930
7. Alessandro Polita (I)	Honda	+30,316
8. Jan Mohr	BMW	+39,776
9. Marc Neumann (D)	BMW	+42,548
10. Daniel Kartheininger (D)	Suzuki	+47,998
11. Sarah Heide (D)	Suzuki	+49,098
12. Marc Moser (D)	Yamaha	+57,207

IDM-STAND

1. Mikhailchik	95 Pkt.
2. Puffe	94
3. Nigon	74
4. Bijsterbosch	61
5. Brink	56
6. Polita	51
7. Finsterbusch	41
8. Mohr	35
9. Schmitter	31
10. Neumann	26
11. Bos	24
12. Moser	20
13. Kerschbaumer	18
14. Weihe	14
15. Kartheininger	14

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Zolder (B): 23.06.2019; 5. IDM-Lauf; 56,000 km über 14 Rdn.; 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Enderlein (D)	Yamaha	22.25,319
2. Tom Toparis (AUS)	Yamaha	+1,471
3. Marc Buchner (D)	Yamaha	+2,048
4. Martin Vugrinec (CRO)	Yamaha	+2,409
5. Wayne Tessels (NL)	Yamaha	+7,588
6. Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+8,974
7. Luca Grünwald (D)	Kawasaki	+11,024
8. Dominik Rubin (D)	Yamaha	+16,345
9. Christoph Beinlich (D)	Kawasaki	+20,369
10. Marco Fetz (D)	Yamaha	+22,220
11. Gabriel Noderer (D)	Kawasaki	+22,285
12. Come Geenen (B)	Yamaha	+32,529

IDM-STAND

1. Enderlein	115 Pkt.
2. Toparis	81
3. Kroeze	64
4. Vugrinec	61
5. Noderer	54
6. Tessels	48
7. Daniel Rubin	47
8. Buchner	46
9. Dominik Rubin	33
10. Beinlich	25
11. Boes	23
12. Geenen	21
13. Lippert	20
14. Van der Valk	18
15. Fetz	18

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Zolder (B): 23.06.2019; 5. IDM-Lauf; 52,000 km über 13 Rdn.; 24 Teams gestartet, 16 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS Yamaha	22.12,871
2. Nussbaum/Hirschi (CH/CH)	LCR Suzuki	+3,164
3. Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR Yamaha	+3,602
4. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR Kawasaki	+17,892
5. Smits/Verbrugge (NL/B)	RCN Yamaha	+28,835

IDM-STAND

1. Reeves/Wilkes	100 Pkt.
2. Schlosser/Fries	72
3. Streuer/Rousseau	52
4. Sattler/Neubert	33
5. Pärm/Lipstok	24
6. Remse/Wechselberger	24
7. Rutz/Bosch	23
8. De Haas/Segers	20
9. Schwelger/Billich	18
10. Kimeswenger/Lehnerz	11

Zolder (B): 23.06.2019; 6. IDM-Lauf; 32,000 km über 8 Rdn.; 19 Teams gestartet, 15 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS Yamaha	13:47,053
2. Roscher/Burkard (D/CH)	LCR BMW	+2,292
3. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR Kawasaki	+5,872
4. Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR Yamaha	+6,493



Nach der Ölpest auf der Strecke gab es in der Boxengasse viel zu besprechen



Ganz neue Hackordnung im zweiten Rennen: Weltmeister Jonathan Rea (#1) vor Toprak Razgatlioglu

Traumtag für Kawasaki

Während WM-Leader Álvaro Bautista beim zweiten Heimrennen von Ducati einmal stürzte, arbeitete sich Titelrivale Jonathan Rea näher ran und es gab ein komplett grünes Podest.

Von: Imre Paulovits

An der schönen sonnigen Adria – von wegen. Als das Superbike-WM-Feld am Samstagnachmittag an den Start rollte, schüttete es wie aus Kübeln. So stark, dass der Start verschoben werden musste. Nachdem es verspätet losging, überholte Alex Lowes schnell Jonathan Rea und setzte sich an der Spitze ab, doch dann wurde wegen Starkregens wieder abgebrochen. Beim Restart setzte sich wieder Jonathan Rea an die Spitze, es dauerte eine ganze Weile, bis sich Lowes an dem Weltmeister vorbeiarbeiten konnte. Als es ihm gelang, setzte sich der Yamaha-Werksfahrer umgehend ab, doch als sich die Yamaha-Box schon auf den zweiten Sieg in Folge vorbereitete, rutschte Lowes ins Kies. Es war einfach tückisch glatt. Doch damit konnte Tom Sykes gut leben. So auf P2 vorgespült, feierte er seinen ersten Podestplatz mit

BMW. Álvaro Bautista hatte anfangs alle Mühe mitzuhalten, doch er brachte den dritten Platz ins Ziel und übte damit allerbeste Schadensbegrenzung.

Favoritenstürze

Am Sonntag war von all den Wetterkapriolen nichts mehr zu sehen, und Bautista legte noch einen drauf. Er drückte sich im Superpole-Race gleich vehement an Pole-Sitter Jonathan Rea vorbei und zeigte, dass er auch in Misano, wo er beim Test und an den Trainingstagen noch gestrauchelt war, seine Solovorstellung weiterführen kann. Diesmal machte Rea den Fehler: Er purzelte auf dem zweiten Platz liegend über sein Motorrad, hatte aber das Glück, dass er gleich weiterfahren konnte und so nur drei (!) Plätze einbüßte. Es sah so aus, dass Tom Sykes dem ersten BMW-Podest gleich ein zweites folgen ließe, doch vier Kurven vor Schluss ging sein Motor ein.

Beim zweiten Rennen sah es dann ganz so aus, dass Bautista seine Solo-Show weiterführt. Doch wie schon in Jerez purzelte er wieder in Führung liegend ins Kies. Er konnte das Motorrad aufheben und veranstaltete ganz vom Ende des Feldes eine Aufholjagd, die ihm schließlich noch zwei Punkte einbrachte. Jonathan Rea feierte so seinen 75. Superbike-WM-Sieg und 150. Podestplatz, und er riss auch noch den letzten bestehen-

den Superbike-WM-Rekord an sich und überholte Troy Corser in WM-Punkten. Doch dafür musste der Weltmeister kämpfen. Denn Toprak Razgatlioglu wuchs über sich hinaus und hielt bis zur drittletzten Kurve heftig gegen. Und Leon Haslam konnte sich auf Platz 3

vorarbeiten, womit Kawasaki gerade im Ducati-Land das komplette Podest besetzte.

Jonathan Rea ist bis auf 14 Punkte an Bautista herangekommen, und mit Donington und Laguna Seca kommen nun zwei Strecken, die ihm liegen. ■



Ein Bild für die Chefetage: Superbike-WM-Podest nur mit Kawasaki-Piloten



Der Regen bringt Segen: Tom Sykes fuhr die noch junge BMW auf Platz 2!

Diesmal macht es Krummi

Die Supersport-WM wird zu einem reinen Duell der beiden Evan-Bros-Yamaha-Piloten. In Misano holte sich Randy Krummenacher einen Vorteil.

Von: Imre Paulovits

Sie lagen das ganze Rennen lang keine drei Motorradlängen voneinander entfernt. Randy Krummenacher und Federico Caricasulo, der bei seinem zweiten Heimrennen weiter Boden in der WM gutmachen wollte, belauerten sich ganz vorn. Einzig Lucas Mahias, der nun auch auf der Kawasaki zu seiner Form gefunden hat, konnte da noch mithalten. Doch während sich Caricasulo schon auf den Sieg vorbereitete, griff Krummenacher in der letzten Runde an

und setzte sich an die Spitze. Der Italiener konterte, doch Krummenacher drückte sich in Turn 12 innen rein, machte nun alles zu und hielt die Ellbogen raus. So sicherte er sich seinen vierten Saisonsieg. „Es war ein Super-Rennen“, grinste Krummenacher hinterher. „Hier zu gewinnen, ist genial, Ich muss dem Federico danken, er hat zum Maximum gepusht. Ich hatte vor dem Start an einen Sieg gedacht, jetzt habe ich ihn gemacht, ich bin unheimlich happy.“

Thomas Gradinger war diesmal gar nicht zufrieden. Er fand das ganze Wochenende keine Abstimmung für seine Yamaha und wurde schließlich Neunter. „Das war nicht wirklich unser bestes Wochenende“, so Gradinger. „Wir haben alles versucht und unglaublich hart gearbeitet, doch leider ist es uns nicht gelungen, eine passende Lösung für



Krummenacher im Bruderkampf vorn

mich zu finden. Das Warm-up heute Vormittag war nur ein vorübergehender Lichtblick, ich habe mich einigermaßen wohlgefühlt. Ich konnte dann zwar ein paar Positionen gutmachen, doch ab der achten Runde habe ich eigentlich nur noch mit mir selbst und dem Motorrad gekämpft.“ ■

Erste Startreihe für Cortese

Unheimlich, wie stark Sandro Cortese in Misano geworden ist. Doch dem zweiten Startplatz folgten auch zwei Stürze.

Von: Imre Paulovits

Da fiel vielen die Kinnlade runter: Während Álvaro Bautista alle Mühe hatte, annähernd die Pace von Jonathan Rea zu fahren, knallte Sandro Cortese in der Superpole die zweitschnellste Zeit hin. Die GRT-Yamaha-Box und die von BMW wetteiferten bei den Freuden-schreien, denn auch Tom Sykes hatte als Dritter die BMW in die erste Startreihe gestellt. Doch im Regen wurde Cortese von den erfahreneren Briten schnell nach hinten durchgereicht, bevor er einen Rhythmus fand und wieder auf den siebten Platz vorfahren konnte.

„Der zweite Startplatz, das war mega“, freute sich Cortese. „Ich bin mit diesem Bike aber noch nie im Regen gefahren, so bin ich mit dem Ziel in das Rennen gegangen, möglichst viel zu lernen. Der siebte Platz geht so

in Ordnung, und wir haben wirklich viel gelernt.“

Eigentlich freute sich der Supersport-Weltmeister auf die trockene Piste am Sonntag, doch er sah weder im Superpole-Race noch im zweiten Rennen das Ziel. „Im Superpole-Race bin ich super weggekommen, und bis drei Runden vor Schluss lag ich auf Platz 3. Mein erstes Superbike-Podium lag also in Reichweite. Doch dann bin ich gestürzt. Und obwohl ich diesen Sturz schnell verdrängt hatte, ist mir im zweiten Rennen in Turn 1 wieder das Vorderrad eingeklappt. Das Motorrad hat

perfekt funktioniert, daher ist es umso enttäuschender, das Wochenende auf diese Weise abzuschließen.“

Als Markus Reiterberger im verregneten ersten Rennen Toprak Razgatlioglu überholen wollte, kam er auf die weiße Linie, musste ins Kies und fuhr das Rennen auf P15 nur noch zu Ende. Im Superpole-Race schaffte er es bis P13 vor, im zweiten Rennen auf Platz 11. „Das zweite Rennen hat mir relativ viel Spaß gemacht“, so Reiterberger. „Es war ein langes und heißes Rennen. Ich hab mich ziemlich am Limit gefühlt.“ ■



Die Sensation von Misano: Sandro Cortese fuhr auf den zweiten Startplatz

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Michael van der Mark ließ seinem Sieg in Jerez gleich die schnellste Zeit am ersten Tag von Misano folgen. Doch dann stürzte er, kurz bevor das zweite freie Training abgewunken wurde. Der unglückliche Holländer zog sich dabei eine Gehirnerschütterung zu, brach sich das rechte Handgelenk und zwei Rippen. Van der Mark konnte das Rennen nicht bestreiten, er wurde in der Klinik von Rimini von Dr. Alfredo Bitonti und Dr. Stefano Landi operiert und flog am Montagabend heim nach Rotterdam. Nun stehen nicht nur seine Einsätze in Donington und in Laguna Seca, sondern auch noch das beim 8-Stunden-Rennen von Suzuka infrage.

ENDURANCE-WM

Während so das Yamaha-Werksteam, das die letzten vier Ausgaben des Langstreckenklassikers gewonnen hat, Sorgen um die Fahrerbesetzung hat, hat Kawasaki in Misano einen wahren Aufwind bekommen. Die drei Fahrer, die im zweiten Rennen auf dem Podest standen, werden die Werks-Kawasaki in Suzuka pilotieren.

SUPERSPORT-300-WM

Bei den gewohnten Supersport-300-Krims feierte Weltmeisterin Ana Carrasco Auferstehung, setzte sich in der letzten Runde ab und gewann vor WM-Leader Manuel González. Dieser hatte den zweiten Platz von Galang Hendra Pratama durch ein ziemlich rabiates Manöver vor der letzten Kurve erbeutet und dieser fiel auch noch hinter Andy Verdoia zurück. Während Maximilian Kappler immerhin als 18. das Ziel sah, sorgte sein Freudenbergt-Teamkollege Jan-Ole Jähni für einen Massensturz. „Ich hatte mir bei einem Sturz in FP1 bereits meine rechte Hand angeschlagen“, so Jähni. „Ich wollte im Rennen eine Lücke zufahren, musste in T13 nachbremsen, dabei habe ich das Vorderrad verloren.“

SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I): 22. Juni 2019; 17. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. á 4,226 km; 21 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: nass, 23 Grad; Asphalt: 25 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	32:16,526	146,130	25
2. Tom Sykes (GB)	BMW S1000 RR	18	+3,692	146,794	20
3. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	18	+7,756	146,302	16
4. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	18	+12,932	147,154	13
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	18	+15,801	146,857	11
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	18	+41,963	148,002	10
7. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	18	+45,967	148,397	9
8. Yuki Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+46,479	148,627	8
9. Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+47,695	149,019	7
10. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	18	+48,026	148,665	6
11. Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+49,700	148,550	5
12. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+49,833	148,948	4
13. Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+1:08,793	149,451	3
14. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+1:13,510	149,984	2
15. Markus Reiterberger (D)	BMW S1000 RR	18	+1:36,134	149,758	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Misano (I): 23. Juni 2019; 18. WM-Lauf; 42,260 km über 10 Rdn. á 4,226 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 25/36 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17:45,405
2. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+2,141
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+6,864
4. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	+10,817
5. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+14,212
6. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	+14,622
7. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+20,484
8. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale V4 R	+20,764
9. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	+20,957
10. Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panigale V4 R	+25,917
11. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	+26,820
12. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+31,698
13. Markus Reiterberger (D)	BMW S1000 RR	+32,716
14. Yuki Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR	+34,097
16. Dominic Schmitter (CH)	Yamaha YZF-R1	+36,371

SUPERSPORT-WM

Misano (I): 23. Juni 2019; 7. WM-Lauf; 80,294 km über 19 Rdn. á 4,226 km; 33 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 27/41 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	31:57,912
2. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+0,084
3. Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	+0,161
4. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+2,373
5. Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R	+6,642
6. Lorenzo Gabellini (I)	Yamaha YZF-R6	+12,098
7. Hans Soomer (EST)	Honda CBR 600 RR	+14,898
8. Kevin Manfredi (I)	Yamaha YZF-R6	+19,885
9. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+19,933
21. Christian Stange	Honda CBR 600 RR	+51,597

WM-STAND

1. Krummenacher	160 Punkte
2. Caricasulo	138
3. Cluzel	107
4. Okubo	70
5. Mahias	66
6. Gradinger	60
7. De Rosa	58

SUPERPOLE

1. Rea	1:34,596
2. Cortese	1:34,951
3. Sykes	1:34,976
4. Lowes	1:35,026
5. Bautista	1:35,144
6. Haslam	1:35,215
7. Rinaldi	1:35,226
8. Pirro	1:35,451
9. Davies	1:35,600
10. Razgatlioglu	1:35,610
11. Torres	1:35,697
12. Reiterberger	1:35,971
13. Melandri	1:36,145
14. Mercado	1:36,214
15. Cavalieri	1:36,226
16. Baz	1:36,538
17. Zanetti	1:36,634
18. Delbianco	1:37,171

WM-STAND FAHRER

1. Bautista	330 Punkte
2. Rea	314
3. van der Mark	188
4. Lowes	164
5. Haslam	153
6. Razgatlioglu	121
7. Melandri	116
8. Davies	114
10. Cortese	93
13. Reiterberger	56

WM-STAND HERSTELLER

1. Ducati	354 Punkte
2. Kawasaki	316
3. Yamaha	249
4. BMW	127
5. Honda	44

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I): 23. Juni 2019; 19. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. á 4,226 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 45 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	34:06,731	136,887	25
2. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	21	+0,381	136,814	20
3. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+5,880	137,079	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+6,203	137,158	13
5. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+7,147	137,172	11
6. Tom Sykes (GB)	BMW S1000 RR	21	+7,682	137,375	10
7. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,916	137,222	9
8. Michele Pirro (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+14,268	137,609	8
9. Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+20,043	137,669	7
10. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+22,127	137,875	6
11. Markus Reiterberger (D)	BMW S1000 RR	21	+27,107	138,094	5
12. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	21	+27,475	138,179	4
13. Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+36,333	138,293	3
14. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+37,033	137,017	2
15. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	21	+47,697	136,896	1

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I): 23. Juni 2019; 5. WM-Lauf; 54,938 km über 13 Rdn. á 4,226 km; 36 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 27/41 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	24:16,484
2. Manuel Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,822
3. Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R3	+0,965
4. Galang Hendia Pratama (RI)	Yamaha YZF-R3	+1,062
5. Victor Steeman (NL)	KTM RC390 R	+1,587
6. Emanuele Vocino (I)	Yamaha YZF-R3	+1,600
7. Scott Deroué (NL)	Kawasaki Ninja 400	+9,730
8. Manuel Bastianelli (I)	Kawasaki Ninja 400	+14,146
9. Kevin Sabatucci (I)	Yamaha YZF-R3	+14,629
18. Maximilian Kappler (D)	KTM RC390 R	+17,331

WM-STAND

1. Gonzales	108 Punkte
2. Carrasco	65
3. Deroué	65
4. Garcia	50
5. Jähnig	48
6. De Cancellis	47
13. Kappler	12

„Eines Tages in die USA“

Honda-Star Tim Gajser liegt zur Halbzeit der Motocross-WM klar auf Titelkurs. Gefährlich werden kann dem 23-jährigen Slowenen eigentlich nur einer – er selbst.

Von: **Frank Quatember**

Eine wirklich aufregende Saison ist zur Hälfte vorbei. Erwarten Sie einen Kampf um die WM bis zum Finale in Shanghai?

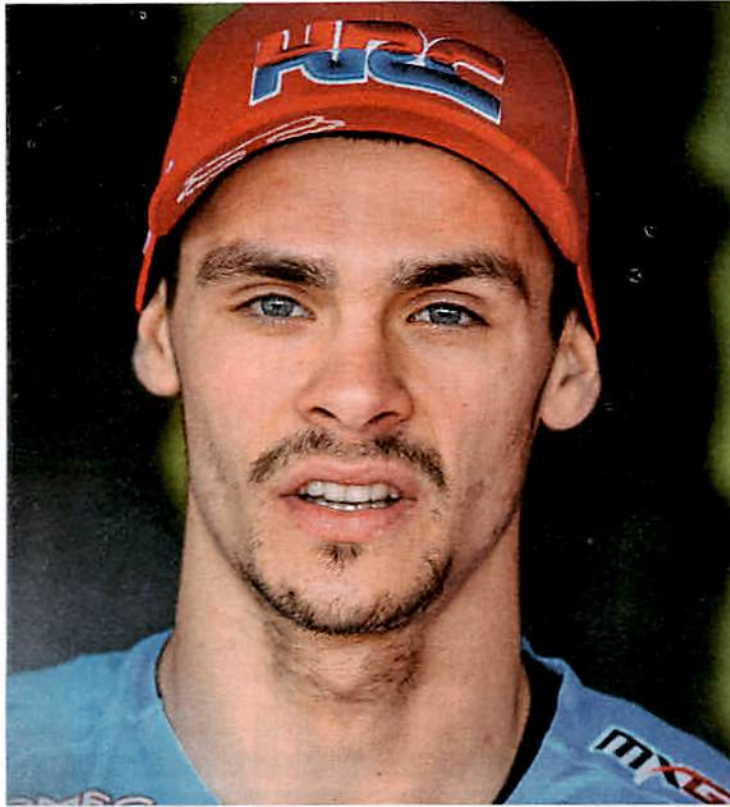
Das ist schwer zu sagen, denn Antonio Cairoli, aber auch einige andere Piloten wie Tonus, Seewer oder Febvre sind jetzt vom Speed her so ziemlich auf demselben Level. Das Wichtigste wird sein, nicht viele Fehler zu machen und einfach der Beständigste zu sein. Aber es ist schon möglich, dass es lange bis zur Entscheidung dauern wird.

Das Duell mit Tony Cairoli stand bisher im Fokus. Ist es einfacher für Sie, sich nur auf einen Rivalen zu fokussieren?

Es ist ein bisschen leichter, weil Tony bisher mein Gegner war. Die anderen Jungs sind auch sehr schnell. Wenn es aber um den Titel ging, schaute ich nur auf Tony. Es sind jetzt schon weit mehr als 100 Punkte Abstand zum dritten Platz. Im Rennen, wie speziell in Frankreich, als Antonio einen schlechten Start hatte und ein paar Fehler machte, haben mich unsere Jungs vom Team in der Pitlane immer informiert, wo Tony lag. Und so musste ich nicht so viel riskieren. Aber natürlich sind wir erst bei Hälfte der Saison und wir kalkulieren nicht so viel, sondern wollen Rennen gewinnen. Wenn es an das Ende der Saison geht, wird das denke ich anders aussehen, dann spielt Taktik eine Rolle.

Tony Cairoli ist verletzt und fehlte in Teutschenthal. Ändert das Ihre Taktik?

Zunächst ist es traurig, dass Toni nicht hier war, um mit mir zu kämpfen. Wir hatten bisher eine gute Saison, und es ist eine Schande, dass er hier in Teut-



„Wir sind erst knapp über die Saisonhälfte. Wir kalkulieren nicht so viel, sondern wir wollen Rennen gewinnen.“

Tim Gajser

schenthal nicht fahren konnte. Ich hoffe, er kann sich schnell erholen und bald wieder zurückkehren. Im Moment will ich nur rausgehen und Spaß haben. Zu Beginn der Saison habe ich zu viel über die Meisterschaft nachgedacht, und das war nicht gut. Aber jetzt gehe ich in die Wochenenden, um mich zu amüsieren. Es sind noch viele Rennen, also muss ich mich weiter konzentrieren, und das werde ich bis zur letzten Runde tun.

Mantova war ein Desaster für Sie. Was denkt man am Tag nach so einem Alptraum?

Ich war sehr enttäuscht, weil ich wusste, dass ich den Speed habe. Aber meine Starts waren schlecht. Ich war hinter den Top-Fahrern und es gab nur eine Linie zum Passieren. Also fuhr jeder dem anderen hinterher. Aber ich

bin auch nicht gut gefahren. Ansonsten wollte ich natürlich den Tag so schnell wie möglich vergessen und weitermachen.

Umso stärker war Ihre Rückkehr in Portugal und Frankreich. War das der Wendepunkt für Sie?

Es war sehr wichtig, sofort in Portugal und Frankreich zurückzukommen und zu gewinnen. Wenn du beide Läufe gewinnst, ist das schon ein großer Schub für dein Selbstbewusstsein. Es ist niemals schön, jemanden stürzen zu sehen, aber Tony und ich haben bis jetzt beide Fehler gemacht. Ich habe viele Punkte durch Stürze verloren, und auch Tony hat in den letzten GP einige Fehler gemacht. Aber wir sind nur Menschen und jeder macht mal Fehler. Wichtig ist nur, nicht zu viele zu machen und besonders am Renntag auf seinen Körper zu hören. Fühlst du dich gut? Und wenn nicht, ist es vielleicht besser, mit Platz 2 zufrieden zu sein? Ein paar Punkte verlieren, aber nicht zu viel? Als ich das erste Jahr in der WM fuhr, war Tony ein Idol für mich. Es macht mich heute noch stolz, gegen ihn zu fahren und dass wir trotz der Rivalität Freunde sind.



Tim Gajser

Geburtstag: 08.09.1996
Geburtsort: Ptuj (SLO)
Herkunftsland: Slowenien

WM-KARRIERE

2007: EMX 65ccm-Meister
2009: EMX 85ccm-Meister
2012: EMX 125ccm-Meister, 125ccm-Weltmeister
2015: Weltmeister MX2 (Honda)
2016: Weltmeister MXGP (Honda)
2017: MXGP Platz 5 (Honda)
2018: MXGP Platz 4 (Honda)
2019: MXGP, z. Zt. Pl. 1 (Honda)

HOBBYS

Mountainbike, Fußball

Schon das Rennen am Samstag ist stets hart umkämpft. Welche Rolle spielt für Sie die Qualifikation?

Es kommt auf den Start an. Jede Startgerade und Startkurve ist unterschiedlich. Manchmal ist die Startplatzwahl entscheidend, und ein anderes Mal man kann von Startplatz 20 aus den Holeshoot gewinnen. Man sollte im Qualifying in den Top 5 sein, dann ist man gut gerüstet für den Tag.

HRC Honda hat in den letzten Jahren sehr hart gearbeitet für den Erfolg. Was können Sie über Ihr Team sagen?

Für mich ist es eine Ehre, für dieses großartige Team zu fahren. Wir sind jetzt schon sechs Jahre zusammen, die gesamte Crew steht 100 Prozent hinter mir, in guten wie in schlechten Zeiten! Die letzten drei Jahre waren nicht meine besten, ich war oft verletzt. Aber auf HRC Honda konnte ich mich zu jedem Zeitpunkt voll verlassen, und das macht mich sehr glücklich und dankbar.

Es gibt immer wieder Gerüchte, Sie würden gern in den USA fahren.

Ich habe ja oft gesagt, dass ich Supercross sehr mag und ich eines Tages auf jeden Fall die Serie in Amerika bestreiten werde. Wann das sein wird, weiß ich noch nicht, aber ich werde es versuchen. ■

Die Konkurrenz aus den Augen verloren: Doppelsieger Tim Gajser über dem Talkessel

Gajser allein im Kessel

Beim einzigen deutschen WM-Lauf ließ WM-Spitzenreiter Tim Gajser nichts anbrennen. Der fünfte Sieg in Folge sorgt für klare Fronten. Henry Jacobi verpasste beim dramatischen Heimspiel knapp das Podium.

Von: **Frank Quatember**

Der zehnte Lauf zur Motocross-WM im legendären „Talkessel“ Teutschenthal wurde zum erwarteten Härtesten für die bereits ausgedünnten Starterfelder der beiden WM-Klassen. Brutale Hitze und ordentlich Staub ließen kein Urlaubsfeeling aufkommen. Das Fehlen der Stars Herlings, Cairoli und Desalle war ein Wermutstropfen, ebenso der Ausfall von Sarholz-Pilot Max Nagl, dessen WM-Comeback wegen einer erneuten Knieverletzung im freien Training am Samstag unglücklich endete. Das Kawasaki-Werks-Team erlebte am Sonntag sein blaues Wunder, als sein MX1-

Pilot Julien Lieber im ersten Finallauf am „Todesberg“ stürzte und sich den Arm brach. Damit stehen die Grünen wie KTM nach Teutschenthal ohne MX1-Werksfahrer da – was für ein Pech!

Von derlei Sorgen waren Tim Gajser und sein Team HRC Honda in der MXGP weit entfernt. Der Slowene dominierte das Qualifying, gewann beide Starts am Rennsonntag und zog mit Doppelsieg in der WM-Tabelle auf und davon. „Das Beste waren meine beiden Holeshots, damit hatte ich zu Saisonbeginn Probleme. Der kleine Sturz in Lauf 1 musste nicht sein, aber ich hatte trotzdem Spaß da draußen“, meinte Gajser tiefenentspannt. Der Schweizer Yamaha-Star Jeremy Seewer fand wie Landsmann Arnaud Tonus die richtige Startspur, doch in Runde 4 stürzte Gajser, und der nachfolgende Seewer fuhr statt zu passieren in die HRC-Honda des Slowenen.

Schweizer Doppelpodium

Interessant: Im folgenden Lauf fuhr Gajser wie entfesselt die schnellste Rennrunde! Nach dem schweren Sturz von Julien Lieber in Runde 11, der zu dem Zeit-

punkt auf Rang 2 lag, übernahm das Schweizer Duo wieder die Podiumsplätze. Dahinter folgten im Ziel mit Weltmeister Febvre und Gautier Paulin zwei weitere Yamaha-Piloten.

Der zweite Lauf begann auf der mittlerweile ziemlich rampontierten Strecke mit Schock für Romain Febvre, der nach wenigen Metern hart zu Boden musste und als Letzter das Rennen aufnahm. Ähnlich erging es Seewer, der nach einem super Start stürzte: „Ich wollte aus der zweiten Kurve hinter Gajser beschleunigen, als mir die Spur wegbrach.“



Der Deutschland-GP fand ohne Jeffrey Herlings und Tony Cairoli statt. Das Schweizer Yamaha-Duo Seewer und Tonus setzt sich hinter Tim Gajser fest.

Das war kein Fahrfehler, sondern dumm gelaufen.“

Hinter Überflieger Gajser machte Pauls Jonass mal wieder ein tolles Rennen. Der Lette hielt problemlos von der Startrunde bis zum Zielsprung Platz 2.

Spannend wurde es in der Schlussphase, als das Trio Tonus, Max Anstie und Paulin erbittert um die Podiumsplätze kämpfte. Am Ende triumphierten Tonus und sein Yamaha-Teamkollege, der den schnellen Briten zwei Kurven vor dem Ziel energisch kassierte. Nach der Siegerehrung war das Yamaha-Duo ein Herz und eine Seele, besonders der Tageszweite Tonus war happy.

Seewer: Platz 3 behauptet

„Nach dem Sturz gestern im Qualifying lief es heute super. Ich muss erst mal Gautier zum dritten Platz gratulieren, ich wusste nach dem Rennen noch nicht, dass er die Box geschafft hat.“ Der Angesprochene konnte sich ein Grinsen nicht verkneifen, wurde aber rasch wieder ernst: „Nach den schweren letzten Wochen ist das Podium für mich und das Team so wichtig. Ich hab bis zur Ziellinie in beiden Läufen gefigh-



Heimspiel: MX2-Top-5-Pilot Henry Jacobi wieder mit einem starken Auftritt



Podium: Yamaha-Eidgenosse Arnaud Tonus

tet und wusste nicht, auf welchem Platz ich am Ende war."

Jeremy Seewer klang trotz Sturzpech optimistisch. „Abgesehen davon war es top, das Wetter und mein Speed. Im Qualifying verlor ich Platz 2 in der Schlussrunde nur, weil ich mein Motorrad abgewürgt habe. Nach dem Sturz am Sonntag konnte ich noch bis auf Platz 8 fahren und meinen dritten Platz in der WM, wenn auch knapp, behaupten. Und jetzt ab nach Indonesien!"

Für den deutschen KTM-Piloten Max Nagl geht es hingegen in die Spezialklinik Werneck. Dort wird das lädierte Knie erneut un-

tersucht. Gute Besserung!

In der MX2-Klasse wurde natürlich das Heimspiel des Thüringers Henry Jacobi von zehntausenden Fans an den Hängen des Talkessels gefeiert. Doch gegen die Übermacht von KTM-Ass und Weltmeister Jorge Prado war kein Kraut gewachsen. Der Spanier fuhr wie in den letzten GPs von Samstagmorgen bis Sonntagabend in seiner eigenen Liga. Die Überlegenheit der Factory-KTM am Start wurde überdeutlich, weil Teamkollege Tom Vialle als Tageszweiter Prado die meiste Zeit vom Gatter bis zum Zielsprung wie ein Schatten folgte.

Jago Geerts, der in den letzten Wochen extrem stark aufgetrumpft hatte, erlebte einen rabenschwarzen Sonntag. Der Belgier landete in Lauf 1 sturzbedingt nur auf Rang 9 und musste sich im zweiten mit Technik-K.o. gar mit einem Nuller abfinden.

Wer ist Mathys Boisrame?

Dafür eroberte Nobody Mathys Boisrame sensationell das Tagespodium, während der an zweite Plätze gewöhnte Däne Thomas Kjer Olsen am Stockerl vorbeifuhr. Für Kawasaki-Pilot Henry Jacobi war der Traum vom Podium durchaus machbar. Der Thü-

ringer fuhr als Dritter in Rennen 1 ein großartiges Rennen. Das Pech kam in Lauf 2: „Ich kam an einem Fahrer nicht vorbei und habe verschiedene Linien versucht. Ich stürzte, konnte mich aber wieder vorarbeiten. Als ich mit Adam Sterry kämpfte, war ich zweimal fast vorbei an ihm. Er blockierte mich jeweils, und dann hat es mir gereicht. Ich war ja zwei Sekunden schneller pro Runde. Da muss man nicht so dagegenhalten.“ Im Ziel schaffte der Bad Sulzaer Rang 9, wurde Fünfter in der Tagestabelle, verlor aber seinen vierten WM-Platz an Rookie Tom Vialle. ■

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MXGP

Teutschenthal (D): 23. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, windig, 28 Grad. 1. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34,25,465 min = 49,883 km/h
2. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 5,845 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 6,889 s
4. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 21,629 s
5. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 22,489 s
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 25,037 s
7. Max Anstie (GB)	KTM	18	+ 27,890 s
8. Jeremy Van Horebeek(B)	Honda	18	+ 31,613 s
13. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 55,294 s
17. Pascal Rauchenecker(A)	KTM	18	+ 1,30,254 min

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MX2

Teutschenthal (D): 23. Juni, 10. WM-Lauf, Wetter: sonnig, windig, 28 Grad. 1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	35,01,812 min = 49,021 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 11,614 s
3. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 19,468 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 22,193 s
5. Bas Vaessen (NL)	KTM	18	+ 24,348 s
6. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 26,027 s
7. Mathys Boisrame (F)	Honda	18	+ 34,245 s
23. Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1,49,525 min
27. Loris Freidig (CH)	Yamaha	17	+ 1 Runde
28. Martin Winter (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MXGP

2. Lauf: 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34,20,466 min = 50,004 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 7,093 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 10,539 s
4. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 12,221 s
5. Max Anstie (GB)	KTM	18	+ 12,981 s
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 13,279 s
7. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	18	+ 20,071 s
8. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 29,198 s
15. Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1,04,618 min
21. Pascal Rauchenecker(A)	KTM	18	+ 2,01,775 min

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND / MX2

2. Lauf: 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	35,00,126 min = 49,060 km/h
2. Mathys Boisrame (F)	Honda	18	+ 14,355 s
3. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 16,831 s
4. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 18,041 s
5. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 20,732 s
6. Bas Vaessen (NL)	KTM	18	+ 23,108 s
9. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 28,983 s
20. Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1,35,405 min
24. Loris Freidig (CH)	Yamaha	18	+ 1,50,804 min
26. Martin Winter (D)	Husqvarna	17	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	441 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	358
3. Jeremy Seewer	289
4. Arnaud Tonus	288
5. Gautier Paulin	288
6. Arminas Jasikonis	249
7. Jeremy Van Horebeek	225
8. Glenn Coldenhoff	220
30. Valentin Guillod	14
34. Pascal Rauchenecker	6

1. Honda	450 Punkte
2. KTM	426
3. Yamaha	398

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	447 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	403
3. Jago Geerts	313
4. Tom Vialle	284
5. Henry Jacobi	283
6. Ben Watson (GB)	246
7. Mitchell Evans (AUS)	226
8. Adam Sterry (GB)	204
9. Bas Vaessen	185
30. Michael Sandner	18

1. KTM	485 Punkte
2. Husqvarna	408
3. Yamaha	372

Enduro-WM Rovetta

Höhen und Tiefen

Höhen und Tiefen zeigte nicht nur das Streckenprofil bei der legendären „Valli Bergamasche“ im Norden Italiens. Es trifft auch die Ergebnisse der beiden Fahrer, die sich erstmals einen Tages-Gesamtsieg in der Enduro-GP-Gesamtwertung erkämpften.

Von: **Robert Pairan**

Im strömenden Regen, unter typisch britischen Bedingungen machten am ersten Tag

zwei Engländer die Tageswertung unter sich aus: Titelverteidiger Steve Holcombe musste sich am Ende um 0,06 Sekunden Landsmann Danny McCanney geschlagen geben.

Der aber hatte am Sonntag das Pech, dass ihm gleich in der ersten Sonderprüfung die Kette runtersprang und er bei der Reparatur eine Minute verlor. Im weiteren Verlauf kämpfte er sich Stück für Stück nach vorn, beendete den Tag aber nur noch auf Platz 5. Es dominierte der Italiener Alex Salvini, obwohl er sich erst eine Woche zuvor die Schulter ausgekugelt hatte und unter Schmerzen fuhr. Fehlerlos reich-



Unter Schmerzen: Alex Salvini

te seine Leistung für den ersten Gesamtsieg des Honda-Piloten, der sich damit auch die Führung in der E2-Klasse zurückholte. ■

ENDURO-WM

Rovetta (I), 22. Juni, 1. Lauf

1. Daniel McCanney (GB), TM	1:12:44,86 h
2. Steve Holcombe (GB), Beta	+0,06 s
3. Matteo Cavallo (I), Sherco	+1,50 s
4. Thomas Oldrati (I), Honda	+42,65 s
5. Loïc Larrieu (F), TM	+1:10,98 min
6. Christophe Charlier (F), Honda	+1:32,97 min
7. Bradley Freeman (GB), Beta	+1:54,04 min
8. Benjamin Herrera (RCH), Beta	+2:05,55 min

23. Juni, 2. Lauf

1. Alex Salvini (I), Honda	1:20:54,52 h
2. Loïc Larrieu (F), TM	+42,82 s
3. Antoine Basset (F), Husqvarna	+45,18 s
4. Steve Holcombe (GB), Beta	+54,43 s
5. Daniel McCanney (GB), TM	+1:18,30 min
6. Christophe Charlier (F), Honda	+1:19,02 min
7. Thomas Oldrati (I), Honda	+1:35,85 min
29. Christian Brockel (D), KTM	+10:42,90 min

US-Motocross-Nationals Jacksonville

Jetzt im Rückstand

Ken Roczen warf in Jacksonville den zweiten Lauf weg und verlor 6 Punkte auf den jetzt alleinigen Tabellenführer Eli Tomac.

Von: **Thomas Schiffner**

Der deutsche Honda-Star hatte es in der Hand, seinem einzigen Titelkonkurrenten Eli Tomac davonzuziehen, aber es kam umgekehrt: Während Tomac im ersten Lauf nach verpatztem Start nur noch auf Platz 7 vorfahren konnte, wurde Roczen nach rundenlangem Kampf gegen KTM-Speer Spitze Marvin Musquin Zweiter. Doch in Moto 2 setzte Tomac mit seiner Kawasaki den Holeshot und gewann vor Husqvarna-Pilot Zach Osborne. Roczen fiel vom anfangs fünften auf Platz 10 zu-

rück. War er noch vor Florida mit Tomac punktgleich, fehlen ihm jetzt sechs Meisterschaftspunkte auf den Amerikaner.

„In Moto 2 hatte ich einen mittelmäßigen Start und war Fünfter oder Sechster, aber zur Rennmitte machte ich zwei große Fehler und stürzte. Nur Platz 10. Aber ich werde im nächsten Rennen wieder hart attackieren“, versprach der Thüringer.

Mit Platz 3 wurde Marvin Musquin Tagessieger. Der Mann aus Südfrankreich verbesserte sich damit auf den dritten Tabel-



Wenn zwei sich streiten ...: Musquin

lenrang, hat aber auf Tomac 31 Punkte und auf Roczen 25 Zähler Rückstand. ■

US-NATIONALS

Jacksonville (USA), 22. Juni

1. Marvin Musquin (F), KTM	1-3
2. Eli Tomac (USA), Kawasaki	7-1
3. Zach Osborne (USA), Husqvarna	5-2
4. Jason Anderson (USA), Husqvarna	3-4
5. Cooper Webb (USA), KTM	4-5
6. Ken Roczen (D), Honda	2-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 12 Rennen

1. Eli Tomac	215 Punkte
2. Ken Roczen	209
3. Marvin Musquin	184
4. Zach Osborne	182
5. Jason Anderson	182
6. Cooper Webb	166

NACHRICHTEN

BOU ZUM VIERTEN

Auch den dritten Trial-GP 2019 in Zelhem (NL) dominierte Honda-Pilot Toni Bou, sodass er nach vier Tagen ohne Niederlage auf WM-Rang 1 schon 11 Punkte vor Adam Raga (E) und 20 Zähler vor Takahisa Fujinami (JAP) liegt. Platz 2 in Holland belegte Raga vor Jeroni Fajardo (E).

GRAHAM JARVIS JETZT WESS-SPITZENREITER

Mit dem Sieg beim Hixpania Hard Enduro hat Graham Jarvis (GB) die Führung in der World Enduro Super Series (WESS) übernommen. Von Tag zu Tag wurden die Geländebedingungen schwieriger und Jarvis erkämpfte am letzten Tag kurzzeitig die Führung in der Tageswertung. Mario Roman (Sherco) konnte ihn überholen, doch die Gesamtwertung ging an den Briten. Manuel Lettenbichler (5.) fällt auf WESS-Rang 2 zurück.

HÜLSHORST IM EM-FINALE

James Shanes (GB) gewann das zweite Semifinale der Grasbahn-EM in Leamington Spa. Christian Hülshorst qualifizierte sich als Neunter für das EM-Finale in Bad Hersfeld. Stephan Katt (11.) und David Pfeffer (13.) schieden aus.

RUSSE GEWINNT ERSTES U21-WM-FINALE

Der Russe Gleb Shugunov gewann das erste von drei Finalrennen der U21-Speedway-WM in Lublin (PL) vor Titelverteidiger Bartosz Smektala (PL) und Robert Lambert (GB). Der einzige Deutsche Dominik Möser erzielte keinen Punkt.

WECHSEL IN DER SCHWEIZ

Wechsel in der Führung beim Schweizer MXoN-Team: Der bisherige Team-Manager Marc Ristori wurde von Daniel Zollinger abgelöst. Zollinger leitet derzeit das deutsche Team STC Racing. Für das Schweizer Team sind Yama-ha Jeremy Seewer und Arnaud Tonus fest eingeplant; Valentin Guillod soll das MX2-Motorrad fahren.

HOCHLEISTUNG GEWINNEN: DER BMW ALPINA XD4

Teilnahme-Unterlagen im aktuellen Heft.
Jetzt am Kiosk.

Wählen Sie Deutschlands sportlichste Autos
und gewinnen Sie einen **BMW ALPINA XD4**
im Wert von **90.980 €**.



Unverbindl. Abb.:
BMW ALPINA XD4

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



4C Spider, 6000 km, wie neu, 240 PS, Sportauspuff, VB 58.990,- € 83109 Großkarolinenfeld, 0172/6201460

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49382

BMW



435 Gran Coupé X Drive M Performance Pak, 62500 km, 250 kW (340 PS), schwarz-met., Klimaautom., Sport Autom. Steptronic m. Schaltwippen, Glas-Schiebe-Hubdach u.v.m., weitere Ausstattung auf Anfrage, 38.800,- €. 58339 Breckerfeld, Tel. 0160/8461159

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49482

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

H



BMW Z3 Roadster, Bj. 2000, 120000 km, TÜV neu, Top-Zustand, für 11.900,- €. Tel. 01520/2493547

Chiptuning by MS-Tuning mit TÜV-Eintragung für alle BMW, VAG, Mercedes AMG usw... Allradleistungsprüfstand, HJS Downpipes, Remusabgasanlagen, Akrapovicabgasanlagen, Wagnertuningteile, BMW Performanceteile usw... www.ms-tuning.de

H

Ferrari



F355 GTS F1, 4/99, 75500 km, dt. Fzg., Scheckheft, KD neu, top-original, Inz. mögl., 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolftratsauer Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49468

456 GT, 55000 km, 331 kW (450 PS), dkl.blau, Leder, Klima, NR-Fzg., Handsch., Bj. 1995, Preis auf Anfrage. 16775 Löwenberger Land, hubertusdoenhoff@yahoo.de

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

Jaguar

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

Kia



KIA Stinger GT Sport 20", 3.3 V6-Twin-Turbo, AWD, 269 kW/366 PS, 510 Nm, 8-Gang Automatik, EZ 02/19, 1650 km, 58.698,- € inkl. MwSt. Autohaus Mittelsdorf e.K., Kay Mittelsdorf, Defertshäuser Weg 6, 98617 Meiningen, Tel. 03693-44660, www.Autohaus-Mittelsdorf.de

Lamborghini

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

Maserati

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

Mercedes

VANSPTS.DE

VanPartner by Mercedes-Benz



4x4 VP GRAVITY - der Off Roadler "V 250d 4Matic", EZ 03/2017, ca. 31800 km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, mattschwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu-Radsatz KRONA mit Allterrain Bereifung 235/55 R18 General Grabber, Dachgepäckträger Frontrunner, konsequente Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6, div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, Distronic, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (!) Standheizung, 6 Einzelsitze u.v.m., zum Preis von 57.715,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49385



C 63 AMG S T, EZ 02/16, 39926 km, 375 kW, Aktiver Park-Assistent, Leder, 62.850,- € (MwSt. abw.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/7878005, www.ostendorf.info, 73539

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49422

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

Mini

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

Oldtimer

Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten. Bitte alles anbieten! Auch ganze Sammlungen. Tel. 0172/7683296 o. 07131/579275 H

Porsche

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

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



996 Carrera Coupé, 140000 km, 235 kW (320 PS), rot, Leder, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., scheckheftgepflegter 996, 2 mit seltener Ausstattung (Sportfahrwerk, Sportsitze u.v.m.), komplett original, optisch und technisch sehr gut, kein Winter. VB 34.700,- € 85238 Petershausen, Tel. 0049/174/3473179

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

Zahle Top Preise. Bundesweite Abholung. 02051/809642, 0170/7026278, alonso-automobile@t-online.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION

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

Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,
Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits,
Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding,
Markus Stier, Anke Wiczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.),
Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 20
MOTORSPORT aktuell gehört zur
auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Rammes
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Rammes

Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbverkauf Online:

Stefan Schenkkyr, sschenkkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

Druck: Druckerei Konstanz GmbH

Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
22773 Hamburg

Vertriebsleitung: Britt 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 €

Abonnentenservice Deutschland:

AboService MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Die Fans sind das Herz des 24h-Rennens. Eine Gruppe bringt einen ausgestopften Dachs mit nach Breidscheid

Gebt Hypercars eine Chance!

Zur neuen WEC-Top-Klasse
MSa 27/2019

Wer sagt denn, dass die gegenwärtige Klasseneinteilung auf ewig Bestand haben muss? Le Mans hat schon so vieles überlebt. Selbst nur zwei Klassen! Und welcher Motorsportpurist, der das selbst erlebt hat, bekommt keine Wehmut, sobald er an die Jahre 1983 bis 1991 denkt? Warum ist die Gruppe C immer noch so beliebt? Gebt den Hypercars, wenn sie die Zukunft sein sollen, eine Chance! Und wenn die GT-Autos weiter so spannende Rennen abliefern, werden auch sie dabei sein. Vielleicht als GT3!

Michael Thomae,
D-32427 Minden

Sie schreiben zur neuen geplanten Hypercar-Klasse: „Doch die entscheidende Frage, wie das Kuddelmuddel über die BoP

gebalanced werden soll, bleibt komplett offen.“ Ich ergänze: Die noch entscheidendere Frage lautet, welchen Zuschauer dieses geplante BoP-Kuddelmuddel in der WEC denn überhaupt noch interessieren wird.

Volker Figura,
D-80805 München

Die kritischen Kommentare Ihrer Redakteure sind berechtigt. Die Sportwagen-WM war immer Gezeiten ausgesetzt und hat nach schwierigen Jahren immer die Kurve bekommen. Doch jetzt habe ich das Gefühl, dass ACO und FIA hilflos und überfordert das Schiff nicht mehr unter Kontrolle haben. Krampfhaft und hektisch sollen jetzt Hypercars die Zukunft sein. Prototypen, Straßenautos, mit Hybrid, ohne Hybrid, alte LMP1 oder LMP2 – alles in einen Topf, dann BoP obendrauf und fertig ist der Eintopf. Nein, Optimismus sieht selbst für treue Fans anders aus.

Dierk Kleinwort,
D-25709

Yamaha-Schande

Zur MotoGP in Barcelona
MSa 27/2019

Gratulation an Quartararo. Shame on you, Yamaha! Seit drei Jahren bekommen die Werksingenieure kein besseres Fahrwerk hin – da nimmt man halt wieder das alte vom 2016/2017er-Modell! Rossi und Co. hätten wieder Vertrauen und könnten siegen. Nebenbei: Keinen Zuschauer interessieren Carbon-Bremsen oder 300 PS. Noch besser Flügel verbieten und Elektronik reduzieren. Der schnellste „Márquez“ fährt am wenigsten damit. Warum? Er braucht es nicht!

Matthias Grabowsky,
D-30938 Burgwedel

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.

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

27./28. Juli: Hauenstein Bergrennen

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

Weitere Infos im Internet: www.dskeve.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Freitag, 28. Juni		
09.00	Formel 1 Le Castellet, Rennen (Wh.)	Sky Sport 1*
10.55	Formel 1 Spielberg, FP1 LIVE	Sky Sp.*/ORF 1
14.55	Formel 1 Spielberg, FP2 LIVE	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Spielberg, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
20.35	WTCR Nürburgring, Highlights	Eurosport 1
Samstag, 29. Juni		
11.55	Formel 1 Spielberg, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
14.00	FI Spielberg, FP3 (Aufz.) & Quali LIVE	RTL
14.45	Formel 1 Spielberg, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*
14.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
23.00	Rallye-EM Polen, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
Sonntag, 29. Juni		
12.00	Supercup Spielberg, Rennen LIVE	Eurosport 1
13.25	Truck-EM, Misano (Zus.)	Motorvision TV*
14.00	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
14.15	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
14.35	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1
15.00	Formel 1 Spielberg, Rennen LIVE	SRF 2
20.30	NASCAR Cup Series, Chicago LIVE	Motorvision TV*
23.00	Rallye-EM Polen, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Motorrad

Donnerstag, 27. Juni		
10.45	SBK-WM Misano (Zus., auch Fr. 22.00)	Eurosport 1
Freitag, 28. Juni		
ab 18.30	MX-WM Teutschenthal, alle Läufe (Wh.)	Eurosport 2*
Samstag, 29. Juni		
12.25	Moto3-WM Assen, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Assen, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
15.05	Moto2-WM Assen, Qualifying LIVE	Servus TV
Sonntag, 30. Juni		
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen LIVE	Servus TV
12.00	Moto2-WM Assen, Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Assen, Rennen LIVE	SRF 2
13.20	MotoGP Assen, Rennen LIVE	Servus TV
13.40	MotoGP Assen, Rennen LIVE	SRF 2
ab 18.25	British SBK Knockhill, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*

Streams / Internet

Freitag, 28. Juni		
ab 08.55	Motorrad-WM Assen, alle FP1 LIVE	dazn.de*
ab 13.10	Motorrad-WM Assen, alle FP2 LIVE	dazn.de*
Samstag, 29. Juni		
ab 08.55	Motorrad-WM Assen, alle FP3 LIVE	dazn.de*
ab 12.15	Motorrad-WM Assen, alle Qualis LIVE	dazn.de*
16.30	RB Rookies Cup Assen, 1. Rennen LIVE	motorsport.tv
ca. 19.30	Blancpain GT Sprint Misano, 1. Rennen LIVE	www.blancpain-gt-series.com
Sonntag, 30. Juni		
09.00	Super GT Buriram, Rennen LIVE	motorsport.tv
ab 10.45	Motorrad-WM Assen, alle Rennen LIVE	dazn.de*
ca. 13.45	Blancpain GT Sprint Misano, 2. Rennen LIVE	www.blancpain-gt-series.com
15.30	RB Rookies Cup Assen, 2. Rennen LIVE	motorsport.tv
ca. 15.30	IMSA Sportw. Watkins Glen, Rennen LIVE	imsa.com

*kostenpflichtig



Formel 1 in Spielberg: Max Verstappen will den Vorjahressieg wiederholen



MotoGP in Assen: Erleben wir wie 2018 ein Spektakel auf dem TT Circuit?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

28.-30.06.	Rallye-EM, Polen	PL
29./30.06.	Blancpain GT Sprint, Misano	I
30.06.	Formel 1, Spielberg (+ F2/F3/Supercup)	A
30.06.	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen/New York	USA
30.06.	NASCAR Cup Series, Joliet/Illinois	USA
30.06.	Tourenwagen/BTCC, Oulton Park	GB
30.06.	Super GT, Buriram	T

Motorrad

29.06.	Langbahn-WM-Qualifikation, Marienbad	CZ
29.06.	Speedway-U21-Team-WM, Semifinale Daugavpils	LV
29.06.	Speedway-U21-Team-WM, Semifinale Vetlanda	S
29.06.	Speedway-Paar-EM, Semifinale Terenzano	I
29.06.	US-MX Nationals, Southwick/Massachusetts	USA
29./30.06.	Trial-WM, Comblain-au-Pont	B
29./30.06.	Enduro-EM, Madona	LV
30.06.	Motorrad-WM, Assen (+ Rookies Cup)	NL
30.06.	Gespann-WM, Pannoniaring	H
30.06.	Supermoto-EM, Poznan	PL
30.06.	Seitenwagen-Grasbahn-EM, Semifinale Augsburg	D
30.06.	ADAC MX Masters, Mölln	D
30.06.	British Superbikes, Knockhill	GB



Das Schönste nach 24 Stunden in Le Mans? Ein langes Wochenende im eigenen Wohnzimmer.

Porsche Motorsport bedankt sich bei allen Fans und Kundenteams für die Unterstützung und ihren Einsatz beim 24-Stunden-Rennen in unserem Wohnzimmer, der Grünen Hölle.

Dieses Motorsportjahr wird uns noch lange im Gedächtnis bleiben. Zwei intensive 24-Stunden-Rennen in neun Tagen haben uns auf der Strecke alles abverlangt und vor allem unser Team gefordert wie selten zuvor. Dabei haben nicht nur Fahrer und Crew Höchstleistung erbracht, sondern auch unsere Fans und Kundenteams. Vielen Dank für diese Unterstützung. Wir können das nächste Rennen kaum erwarten. www.porsche.de/weeksofendurance



PORSCHE