

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

NR. 36 / 21. AUGUST 2019

Speed-Vergleich Formel 1 vs. IndyCars

# Wo liegen die Unterschiede?



MotoGP: Die neuen Upgrades  
**Das Wettrüsten  
in der Topklasse**

Rallycross-EM: Buxtehude  
**Sieg für VW-Pilot  
Bryntesson**

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



IndyCar: Chaos-Rennen in Pocono  
**Will Power siegt nach  
Massen-Crash**



MotoGP: Interview mit Dovizioso  
**„Das war der beste  
Sieg meiner Karriere“**



ADAC GT Masters am Nürburgring  
**Lamborghini: Zwei  
Laufsiege in der Eifel**

# Inhalt

## Automobil:

- Formelsport** Rundenzeitenvergleich: Formel 1 vs. IndyCar S. 4
- Formel 1** Interview mit McLaren-Pilot Carlos Sainz Jr. S. 8
- Formelsport** Will Power gewinnt IndyCar-Rennen in Pocono S. 10
- Formelsport** Aktuelles aus der Formel 1 und der Szene S. 11
- Sportwagen** ADAC GT Masters Nürburgring und News S. 12
- Rallye-WM** Vorschau auf die ADAC Rallye Deutschland S. 14
- Rallye** Weitere Rallye-News und die ERC in Tschechien S. 16
- Rallycross** VW-Sieg beim EM-Lauf auf dem Estering S. 18
- Tourenwagen** Die ADAC TCR Germany am Nürburgring S. 20
- Tourenwagen** Nachrichten aus DTM, NASCAR und Co. S. 23
- Tourenwagen** Auf den Spuren des NASCAR-Mythos S. 24
- Aktion** So erfolgreich sind die „Super Racer“-Gewinner S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Spielberg-Sieger Andrea Dovizioso S. 30
- MotoGP** Die Technik-Offensive für den Saisonendspurt S. 32
- Motorrad-WM** Weitere News und Vorschau Silverstone S. 34
- Historie** Wie Peter Öttl den WM-Titel 1989 noch verlor S. 36
- Historie** 1989: Eddie Lawson holt 500er-WM-Titel für Honda S. 38
- Straßensport** Seitenwagen-WM in Assen und weitere News S. 39
- Motorrad-WM** Tim Gajser sichert sich zweiten MXGP-Titel S. 40
- Offroad** Speedway, Grasbahn, US-Motocross und News S. 42

## Leserservice:

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



**18** Rallycross-EM am Estering:  
Die Action passte, die Kullisse nicht



**36** Motorrad-Historie:  
Der letzte WM-Lauf der 80-ccm-Klasse



**20** TCR Germany am Nürburgring:  
Tourenwagen-Action in der Eifel

# Editorial

Die DTM feiert sich selbst. Am Wochenende steht das 500. Rennen der Geschichte auf dem Programm. Die Serie muss Reformen vorantreiben.

**E**s ist das Jahr der Jubiläen. Die Formel 1 bestritt im April beim GP China das 1000. Rennen der Geschichte. Man muss leider sagen: Es war eine Pleite. Kaum alte Autos, nur wenige GP-Helden in einem seelenlosen Fahrerlager. Die DTM wird ihr Jubiläum am Wochenende auf Sparflamme feiern. Es hätte für das 500. Rennen bessere Strecken gegeben als den Lausitzring. Zum Beispiel den Norisring. Groß gefeiert wird erst beim Saisonfinale. Mit alten Autos und ehemaligen Meistern. Für Hockenheim ist ein großes Klassentreffen geplant.

Die Fans trauern den alten Tagen hinterher. Ein echter Neustart ist selbst unter Serienchef Gerhard Berger nicht gelungen. Obwohl der Österreicher viele sinnvolle Maßnahmen angeschoben hat. Das Verbot der Reifenheizdecken: Herrlich, wie die Fahrer auf den kalten Gummis herumiebn. Da braucht es Feingefühl im Gasfuß, Übersicht und Geschick, wenn der Gegner von hinten heranstürmt. Das Funkverbot: selbst fahren, und nicht von der Boxenmauer aus fernsteuern lassen. Das Wichtigste hat Berger bislang nicht geschafft: Die Hersteller zu entmachten. Die treiben ihre Spielchen – auf Kosten der Serie. So wird vor dem 500. Rennen mehr über Stallregie gesprochen als über das Jubiläum.

Man muss nur zurückblicken. Zum Beispiel auf 1993, der zehnten Saison der Geschichte. Mit Autos der Marken Alfa

Romeo, Opel, BMW, Mercedes, Ford. Und 32 eingeschriebenen Teams. Diese Richtung sollte die DTM einschlagen – und dahin würde Berger sie auch gerne lenken. Mehr Privatteams, weniger Herstellereinfluss. Die Fahrer sollen den Fahrertitel ausfechten – und nicht nach ein paar Rennen für den bestplatzierten Markenkollegen zurückstecken müssen. Ich verstehe sowieso nicht, warum die Hersteller eine solche Politik fahren. Was ist dabei, wenn sich zwei Markenkollegen mal in die Kiste fahren? Die Fahrer werden daraus lernen. Und die Fans werden den betroffenen Hersteller deswegen nicht verdammen. Freies Fahren ist besser fürs Image als Schlagzeilen zur Stallregie. Ein cleveres Marketing könnte daraus sogar einen Werbeslogan für die Straßenautos drehen.

Die DTM sollte den Pflichtboxenstopp abschaffen. Kein Stopp, ein Stopp, fünf Stopps: jeder, wie er will. Der Benzindurchfluss sollte freigegeben werden. Der Fahrer soll selbst bestimmen, wann er die maximale Leistung braucht und wann er Sprit spart. Dann braucht es auch kein Push-to-Pass und DRS. Fahrer und Team müssten dann auch abwägen zwischen Leistung und Zuverlässigkeit. Wer zu oft am Rädchen dreht, könnte es später im Jahr bezahlen. Das macht es reizvoll. So entstehen Geschichten. Solche, wie sie die DTM braucht.



**Andreas Haupt**  
Redakteur

## M Sa-Paddock



### BRAUSE ZUR SAUSE

Seine sonstige Neutralität gab unser Rallycross-Reporter Sven Kopf beim EM-Rennen am Estering für ein halbes Stündchen auf. Der drittplatzierte René Münnich lud ihn ein, die Schampusflasche mit ihm zu leeren.



### RALLYE MEETS RUNDSTRECKE

Bei Thierry Neuville's (l.) Gaststart in der ADAC TCR Germany am Nürburgring war M Sa gleich im Doppelpack vor Ort. Neben Redakteur Michael Bräutigam (M.) kam auch Rallye-Experte Reiner Kuhn in die Eifel.



### HEILIGER BODEN IN IMOLA

Die Strecke für den MX-GP wurde auf dem Areal des Autodromo Enzo e Dino Ferrari errichtet. Für unseren Offroad-Mitarbeiter Frank Quatember eine willkommene Gelegenheit, den heiligen Asphalt zu betreten.

42

Grasbahn-Seitenwagen-EM:  
Silber für Deutschland in Eenrum



VELDHUIZEN

# Zwei

# INDYCAR



Will Power im Dallara IR 18-Chevrolet

Früher war es der Krieg zweier Welten: Formel 1 gegen IndyCar. Inzwischen ist das Verhältnis entspannter geworden. Auf einer Rennstrecke lassen sich die Autos sogar miteinander vergleichen. Wir haben die schnellsten Trainingsrunden von Lewis Hamilton und Will Power in Austin übereinandergelegt.

Von: **Michael Schmidt**

**S**ie sehen ähnlich aus und sind doch nicht gleich. IndyCar erinnert an die

Formel 1 vor 20 Jahren. Die US-Meisterschaft fährt seit der Wiedervereinigung ihrer beiden konkurrierenden Serien CART und IRL mit Einheitsautos von Dallara. Entwicklung ist eigentlich nur beim Fahrwerk erlaubt. In der Formel 1 ist alles zehnmal größer, teurer, extremer. Mario Andretti spottete einmal über den Zustand des amerikanischen Pendants. „Gegen das ist alles in der Formel 1 der Tadsch Mahal.“

### Der alte Konflikt

Bis 1995 war IndyCar eine echte Konkurrenz zur Formel 1. Man klatzte sich sogar die Stars. Nigel Mansell wechselte 1993 als Weltmeister in die USA. IndyCar-Champion Jacques Villeneuve ging den umgekehrten Weg. Vie-

le Rennfans fanden die Rennen jenseits des Großen Teichs spannender, die Autos spektakulärer, die alten Haudegen in den Cockpits interessanter. Doch dann zerfleischten sich die Amerikaner selbst. Der Zerfall in zwei Serien hinterließ nur Verlierer.

Als man 2008 wieder zusammenfand, ging es an die Reparaturarbeiten. IndyCar repariert heute noch. Die Show ist wieder so gut wie in den 90er-Jahren. Einheitstechnik staucht das Feld zusammen und sorgt für Überraschungen. Die Zuschauerzahlen an den Rennstrecken steigen jedes Jahr moderat an. Am Fernschirm ist IndyCar wenig präsent. Der Dallara IR-18 ist die dritte Entwicklungsstufe und optisch die mit Abstand schöns-

### INDYCAR (2019)

**Motor:** V6-Biturbo, ca. 740 PS

**Getriebe:** 6 Gänge

**Gewicht:** 735 kg + 84 kg Fahrer

**Radstand:** 2985–3086 mm

**Breite:** 1934 mm

**Frontflügelbreite:** 1933 mm

**Heckflügelbreite:** 1136 mm

**Heckflügelhöhe:** 861 mm

# Welten

# FORMEL 1



Lewis Hamilton im Mercedes W09

WILHELM

## FORMEL 1 (2019)

**Motor:** V6-Monoturbo, MGU-K, MGU-H, ca. 1000 PS

**Getriebe:** 8 Gänge

**Gewicht:** 743 kg mit Fahrer

**Radstand:** 3619–3698 mm

**Breite:** 2000 mm

**Frontflügelbreite:** 2000 mm

**Heckflügelbreite:** 1050 mm

**Heckflügelhöhe:** 870 mm

te. Die 2,2-Liter-V6-Biturbo-Motoren von Honda und Chevrolet leisten je nach Spezifikation zwischen 700 und 740 PS.

Die Formel 1 hat genau das umgekehrte Problem. Sie versucht, den Wahnsinn in den Griff zu bekommen, das Monster zu zähmen. Nie war die Technik so komplex, so spektakulär, so zuverlässig. Die Fahrzeuggeneration 2019 ist die schnellste aller Zeiten. Der Antrieb mit seinen zwei Elektromaschinen ist Weltraumtechnik. Die Philosophie ohne Limits schafft große Unterschiede im Feld. Mercedes, Ferrari und Red Bull fahren dem Rest um 1,5 Sekunden davon. Aus diesem Kreis kommen auch seit 130 Rennen alle Sieger. Was der Popularität der Königsklasse

weltweit keinen Abbruch tut. Wenn sie in Brasilien mangels Fahrer mal schwächelt, avanciert sie in Holland dank Max Verstappen zur Nummer 1.

Früher gab es oft lange Stammtischdiskussionen, welches Auto im direkten Vergleich schneller wäre. Vor 25 Jahren hatten die Turbomotoren der IndyCars noch so viele Pferdestärken wie die Sauger der Formel 1. Die US-Renner müssen Allrounder sein. Sie fahren auf Stadtkursen, permanenten Rennstrecken, Ovalen und Superspeedways. Ein Formel-1-Auto ist nicht für Ovale gebaut. Der V6-Turbo würde zu einem Verbrennungsmotor ohne Elektroantrieb mutieren.

Beide Rennserien haben kürzlich ihr Gesicht geändert. Indy-

Car bekam 2018 ein kompakteres Auto mit weniger Abtrieb. Die Formel 1 sattelte 2017 auf breitere Autos mit deutlich mehr Anpressdruck um und besserte in diesem Jahr noch einmal nach. Marcus Ericsson ist beide gefahren: „Ein Formel-1-Auto hat viel mehr Abtrieb. Auf einer Qualifikation macht es mehr Spaß. Aber im Zweikampf sind die IndyCars besser. Es ist viel einfacher, anderen Autos zu folgen.“

Ein Rundenzeiten-Vergleich war lange nicht möglich. Formel 1 und IndyCar gingen sich bei der Wahl der Rennstrecken aus dem Weg. Seit dieser Saison hat IndyCar den Circuit of the Americas von Austin im Programm. Und weil die US-Serie mit Daten ziemlich offen umgeht, bot es sich an,

auf den jeweils schnellsten Qualifikationsrunden mitzufahren. Für die Formel 1 brauchten wir die Mithilfe von Mercedes, die uns mit der Auswertung der IndyCar-Abschnittszeiten und dem Angleichen an die eigenen GPS-Werte geholfen haben.

IndyCar zerteilt den 5,513 Kilometer langen Kurs in 20 Minisektoren und archiviert die entsprechenden Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die Länge der Sektoren schwankt zwischen 121 und 621 Metern. Der kürzeste beinhaltet ein Stück auf der Zielgeraden: von der Startlinie bis

zur ersten Induktionsschleife I1. Der längste einen Großteil der Geraden zwischen I11 und I12. Wir vergleichen die Runden von Will Power im Penske-Dallara-Chevrolet (1.46,017 min) vom 23. März 2019 mit Lewis Hamiltons Bestzeit (1.32,250 min) vom 20. Oktober 2018. Um es kurz zu machen. Die Formel 1 ist schneller. Massiv schneller. In der Rundenzeit um 13,767 Sekunden.

Hamilton gewinnt also pro Kilometer 2,49 Sekunden auf Power. Das muss bei einem Leistungsplus von 260 PS und mindestens 30 Prozent mehr Abtrieb nicht

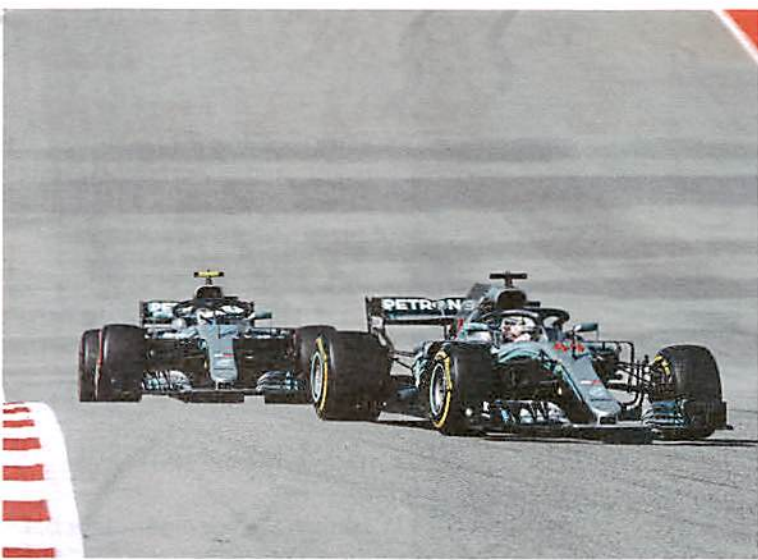


Will Power schaffte in der Qualifikation einen Schnitt von 187,204 km/h

## Austin in 20 Sektoren

Der Circuit of the Americas ist in 20 Mini-Sektoren unterteilt. IndyCar nimmt die Zwischenzeiten in diesen Abschnitten. Mercedes hat anhand seiner GPS-Daten diese Abschnittsmessung auf die Runde von Lewis Hamilton übertragen. Der Mercedes-Pilot war um 13,676 Sekunden schneller als Will Power im Dallara-Chevrolet des Penske-Teams.





Lewis Hamilton umrundete den Kurs mit einem Schnitt von 215,141 km/h

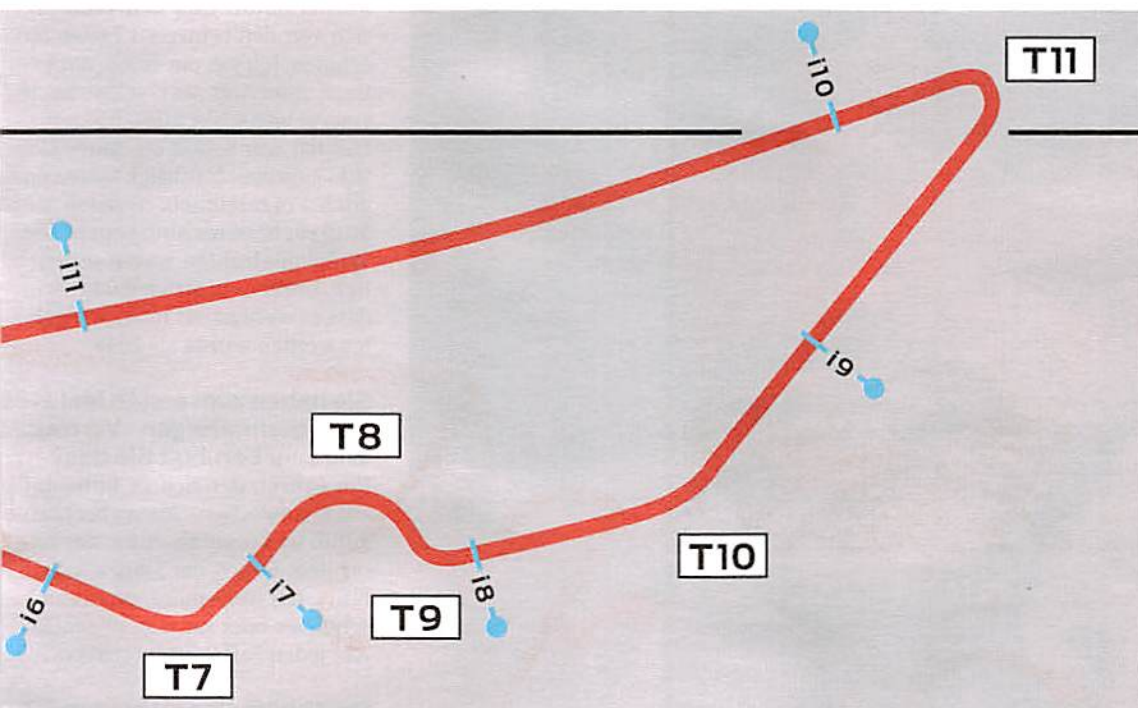
überraschen. Bei der genaueren Betrachtung der einzelnen Sektoren zeigt sich deutlich, in welchen Passagen das Delta am größten ist. Dort, wo Abtrieb zählt. Zwischen den Messpunkten I1 und I2 liegen auf 144 Metern nur die erste Kurve, ihre Bremszone und die erste Beschleunigungsphase. Hamilton braucht dafür 6,069 Sekunden, was einem Schnitt von 141,030 km/h entspricht. Power fährt in diesem Abschnitt mit 7,007 Sekunden fast eine Sekunde länger. Schnitt: 122,152 km/h. Die Messstellen I5

und I6 befinden sich in dem Geschlängel. Sie schließen die schnelle T5-Kurve und die Doppelrechts T6 mit ein. Hamilton legt die 315 Meter in 4,306 Sekunden (263,752 km/h) zurück. Der Dallara-Chevrolet von Power ist mit 5,538 Sekunden und 205,086 km/h im Schnitt klar langsamer. Auch hier nutzt der Mercedes seinen Aerodynamikvorteil.

### Um 15 Prozent schneller

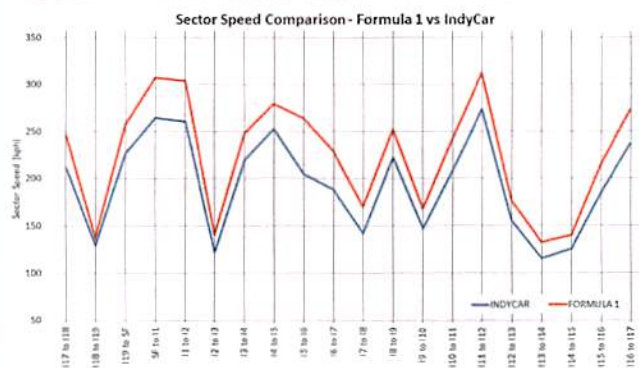
Auf der Geraden verringert sich der Vorteil des Formel-1-Autos – trotz des deutlichen Leistungsvorteils. Hamilton fährt auf den 621 Metern zwischen I11 und I12 exakt 7,154 Sekunden Vollgas. Das macht im Mittel 312,582 km/h. Power braucht 1,013 Sekunden mehr. Speed-Differenz: 38,75 km/h. Schauen wir uns zum Schluss noch ein langsames Segment an. Zwischen den Punkten I14 und I15 liegen vier Kurven im Bereich zwischen 70 und 110 km/h. Der Mercedes inhaliert die 285 Meter lange Strecke in 7,315 Sekunden oder einem Schnitt von 140,250 km/h. Will Power benötigt 8,161 Sekunden. Das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 125,720 km/h. Hier spielt neben der Aerodynamik mechanischer Grip eine Rolle.

Über alle Sektoren gerechnet, ist Hamilton im Silberpfeil 15 Prozent schneller als der IndyCar-Meister von 2014. Das könnte sich in drei Jahren ändern. Während die Formel 1 ab dem Jahr 2021 abrüsten und auf 20 Prozent Anpressdruck verzichten will, rüstet IndyCar ab 2022 mit einem neuen Auto und Hybrid-Technologie auf. Dann sollen die V6-Turbos mit Kers auf 900 PS aufgepöppelt werden. Wir bleiben also dran. Motorsport aktuell wird 2022 noch einmal die beiden Welten miteinander vergleichen. Wenn Austin dann noch im Programm steht. ■



Sektor	Länge Sektor	INDYCAR		FORMEL 1	
		Zeit	Speed (km/h)	Zeit	Speed (km/h)
SF to i1	121 m	1.651 s	264,548	1,422 s	307,015
i1 to i2	144 m	1.995 s	260,182	1,708 s	303,862
i2 to i3	237 m	7.007 s	122,152	6.069 s	141,030
i3 to i4	224 m	3.683 s	219,569	3,260 s	248,088
i4 to i5	276 m	3.933 s	252,794	3,563 s	278,993
i5 to i6	315 m	5.538 s	205,086	4,306 s	263,752
i6 to i7	194 m	3.701 s	188,557	3,050 s	228,774
i7 to i8	214 m	5.422 s	142,069	4,521 s	170,376
i8 to i9	304 m	4.931 s	222,295	4,347 s	252,150
i9 to i10	325 m	7.976 s	146,658	6,973 s	167,753
i10 to i11	293 m	5.074 s	207,817	4,360 s	241,864
i11 to i12	621 m	8.167 s	273,832	7,154 s	312,582
i12 to i13	336 m	7.795 s	155,269	6,866 s	176,278
i13 to i14	132 m	4.131 s	115,533	3,613 s	132,098
i14 to i15	285 m	8.161 s	125,720	7,315 s	140,250
i15 to i16	308 m	5.973 s	185,908	5,136 s	216,203
i16 to i17	255 m	3.864 s	237,663	3,367 s	272,782
i17 to i18	375 m	6.397 s	211,153	5,501 s	245,547
i18 to i19	195 m	5.411 s	129,785	5,119 s	137,179
i19 to SF	328 m	5.210 s	226,639	4,599 s	256,742
<b>Lap</b>		<b>1.46,017 min</b>		<b>1.32,250 min</b>	

### SPEED-VERGLEICH: FORMEL 1 GEGEN INDYCAR





Carlos Sainz fährt die beste Saison seiner Karriere. Wir haben den Spanier gefragt, warum McLaren trotz schlechter Prognosen so gut ist und wie schwer es ist, zur richtigen Zeit am richtigen Platz zu sein.

Von: **Michael Schmidt**

**Hätten Sie vor einem Jahr bei Ihrer Vertragsunterschrift auf diese gute Saison gewettet?**

Ich habe Anzeichen von Optimismus erkannt. Und den Wunsch, sich von den schweren Zeiten zu erholen. Ich sah ein Team, das extrem motiviert war, selbst nach einer seiner schlechtesten Saisons. Das hat mir schon ein gutes Gefühl gegeben. Natürlich waren da auch Fragezeichen. Werden sie 2019 ein besseres Auto bauen? Die Windkanalzahlen waren ordentlich. Unter dem Strich dachte ich, dass es wenigstens nicht schlechter werden würde als 2018.

**Sie haben zum ersten Mal einen mehrjährigen Vertrag. Wie sehr beruhigt Sie das?**

Ein Fahrer, der sich in Ruhe auf ein Rennwochenende vorbereiten kann, ist besser als einer, der unter dem Druck der Ungewissheit fährt. Ich weiß nicht, ob es mich schneller oder langsamer macht. Auf jeden Fall konzentrierter.

**Druck hilft also nicht immer?**

Das hängt vom Moment und der Art des Drucks ab. Es ist ein Unterschied, ob du dich für eine Q3-Runde selbst unter Druck setzt oder ob der Druck daher rührt, dass deine Zukunft nicht sicher



**Carlos Sainz**

**Geburtstag:** 01.09.1994  
**Geburtsort:** Madrid  
**Herkunftsland:** Spanien

**KARRIERE**

2010: Formel BMW (4.)  
2011: Formel Renault 2.0 (2.)  
2012: Formel 3 Euroserie (9.)  
2013: GP3 (10.)  
2014: Formel Renault 3.5 (1.)  
2015–Okt. 2017: Toro Rosso  
Okt. 2017–2018: Renault  
2019: McLaren

**Hobbys**

Fußball, Radfahren, Jagen

# „Die Formel 1 belohnt nicht nur den Athleten“

ist. Das Zweite ist für mich kein Druck. Das ist Ablenkung.

**Während der Wintertests waren Sie und Lando Norris ziemlich kritisch. Haben Sie Ihr Auto unterschätzt?**

Wir waren kritisch, weil es klare Anzeichen von Schwachpunkten gab. Wir haben beim Vergleich nicht auf das Mittelfeld geschaut, sondern auf Mercedes und Ferrari. Die Spitze ist der Maßstab. In den Kurven lagen wir meilenweit weg. Wir mussten kritisch sein, weil wir glauben, dass McLaren in der Lage ist, das Gleiche zu erreichen wie die Top-Teams.

**In welchem Rennen haben Sie gespürt, dass die Entwicklung des Autos in die richtige Richtung geht?**

In Bahrain hat das Auto gut auf das erste Upgrade reagiert. Der nächste Schritt kam in Spanien. Und zuletzt haben wir an unserer Schwäche in den langsamen Kurven gearbeitet. In Ungarn waren wir die letzten fünf Runden des ersten Stints schneller als Ferrari. Das macht Hoffnung.

**Hat McLaren das Problem in den langsamen Kurven schon gelöst?**

Noch nicht ganz, auch wenn es in Ungarn vielleicht so aussah. Vergessen Sie nicht, dass der Hungaroring kaum noch langsame Kurven hat. Sie sind fast alle mittelschnell. Dazu kam dieser spezielle Asphalt. Ähnlich wie in Spielberg. Das liegt uns. Für uns ist jetzt wichtig, unser Auto richtig zu lesen, um für 2020 die richtigen Schritte einzuleiten.

**In Silverstone lagen Sie nach dem Restart direkt hinter der Spitze. Wo ist diese besser?**

Außer auf den Geraden sind die Top-Autos überall schneller. In jeder Art von Kurve. Wir sind dabei, unsere Hausaufgaben zu machen, zu studieren, wo sie am meisten gewinnen und warum.

**Wann wird sich McLaren vom Mittelfeld lösen?**

Ich glaube nicht, dass es uns schon in diesem Jahr gelingt. Dazu

bräuchten wir einen Schritt von einer halben Sekunde. Die ist unheimlich schwer zu finden. Dafür brauchst du ein neues Auto, ein neues Konzept. Wir sehen gerade an Renault, wie schwer es ist, die Spitze des Mittelfeldes zu erreichen. Das Beste, was wir tun können, ist, die Spitze zu beobachten und zu schauen, was sie besser machen als wir.

**„Normalerweise sitzen die besten Rennfahrer in den besten Autos. Aber leider gibt es nicht genügend gute Autos für zu viele gute Fahrer.“**

Carlos Sainz

**Glauben Sie, dass die neuen Regeln 2021 einen Großteil der eineinhalb Sekunden wegnehmen, die die Spitzenteams vorne liegen?**

Ich hoffe das. Dieses Team ist auch mit den aktuellen Regeln in der Lage, besser zu sein. Wenn wir alles richtig machen, müssten wir bis auf sechs oder sieben Zehntel an Mercedes herankommen. Den Rest müssen die neuen Regeln erledigen. Die großen Teams geben einfach zu viel Geld aus.

**Sie haben bislang drei Teams kennengelernt. Wie unterschiedlich sind die?**

Sehr unterschiedlich. Viel mehr, als die Leute glauben. So wie die Autos. Auch die sind wie Tag und Nacht. Deshalb braucht jeder Fahrer ein paar Rennen, bis er sich an ein neues Auto und ein neues Team gewöhnt hat. Es dauert, bis man die Geheimnisse eines Teams, seine Dynamik, seine Leute entschlüsselt hat. Wir sehen das mit Ricciardo, Leclerc und Gasly dieses Jahr. Die Leute unterschätzen, um wie viel mehr ein Fahrer aus einem Paket herausholen kann, wenn er mal ein Jahr bei dem Team war. Die Ergebnisse bei Toro

Rosso 2016 und 2017 konnte ich nur erzielen, weil ich das Team wirklich gut kannte. Verstappen geht es jetzt so mit Red Bull, Hamilton mit Mercedes.

**Wie viel holen Sie aus dem McLaren nach zwölf Rennen heraus?**

Schon ganz schön viel. Aber ich habe das Gefühl, dass noch mehr drin liegt. Ich muss das Auto noch etwas mehr auf meinen Fahrstil abstimmen. Ich muss noch lernen, am Freitag besser die Richtung herauszufinden, die mir das meiste bringt. Das ist ein langwieriger Prozess. Ich verbringe mehr Zeit in der Fabrik und habe das Gefühl, dass ich dadurch lerne, mich besser zu organisieren.

**Sie sind zuletzt viele Rennen auf Abwarten statt auf Attacke gefahren. Waren Sie schon immer gut darin, ein Rennen zu lesen, die Reifen zu managen?**

Ich habe letztes Jahr bei Renault viel über die Reifen gelernt, über das Handwerk, sich ein Rennen einzuteilen und Informationen mit einem erfahrenen Teamkollegen wie Hülkenberg zu teilen. Das hat aus mir einen kompletteren Fahrer gemacht.

**Haben Sie schon das Gefühl, aus dem Schatten von Alonso getreten zu sein?**

Fernando ist so eine dominante Figur. Ich habe noch nicht einmal ein Podium in der Formel 1. Da kann man nicht mal von Schatten sprechen. Ich bin ein großer Fan von ihm, versuche aber, meinen eigenen Weg zu gehen.

**Glauben Sie, Alonso bedauert es, nicht mehr bei McLaren zu sein?**

Würde ich Rennen gewinnen, würde Fernando es bedauern. Solange das nicht der Fall ist, kann er mit seiner Entscheidung gut leben.

**Sie kommen mit Ihrem Teamkollegen erstaunlich gut aus.**

Als ich Lando im Winter das erste Mal traf, hatte ich sofort das Gefühl, dass wir auf gleicher Wellenlänge funken. Trotz Wettbewerb auf der Strecke haben wir einen guten Kompromiss gefunden, uns auch außerhalb der Strecke gut zu verstehen. Vielleicht ändert sich das, wenn wir mal um eine Meisterschaft fahren. Das ist bei Platz 8 oder 9 noch einfacher.

**Können Sie mit McLaren Weltmeister werden?**

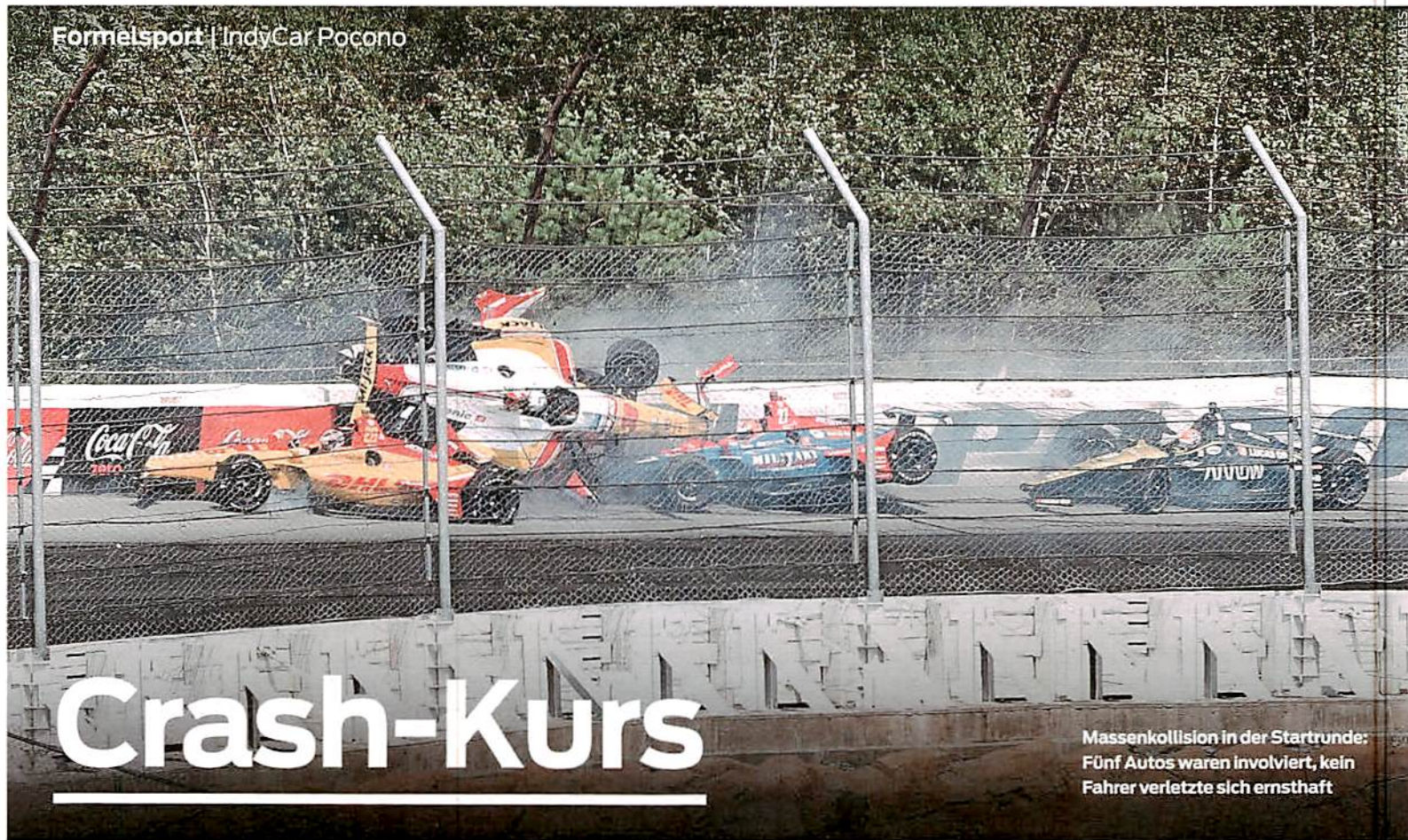
Warum nicht. 2021 wird sich viel verändern. Dann wird es mehr denn je die Frage sein, wer zur richtigen Zeit am richtigen Platz ist.

**Ist das der frustrierende Teil in der Karriere eines Fahrers?**

Das ist der frustrierendste Teil. Der Sport belohnt nicht nur den Athleten. Es ist kein 100-Meter-Sprint, wo der Schnellste gewinnt. Normalerweise sitzen die besten Fahrer in den besten Autos. Aber leider gibt es nicht genügend gute Autos für zu viele gute Fahrer. Das beste Beispiel ist Fernando. Er könnte locker ein paar mehr Weltmeisterschaften gewonnen haben. Respektiert man ihn deshalb weniger als andere Fahrer mit mehr Titeln? Ich glaube nicht. ■



Best of the Rest: Carlos Sainz belegt den siebten Platz in der Fahrer-WM



# Crash-Kurs

**Massenkollision in der Startrunde: Fünf Autos waren involviert, kein Fahrer verletzte sich ernsthaft**

Erst fiel das Qualifying ins Wasser, dann verkürzte ein Gewitter die Renndistanz. Das dreikurvige Oval von Pocono stellte die IndyCar-Gemeinde wieder vor große Herausforderungen. Ein Massencrash am Start riss vier Fahrer aus dem Rennen. Will Power siegte.

Von: **Andreas Haupt**

**J**osef Newgarden wurde der erste Startplatz ausgehändigt, ohne dass er dafür etwas machen musste. Ein Regenschauer am Samstagvormittag veranlasste die IndyCar-Verantwortlichen, die Qualifikation abzusagen und stattdessen ein zweistündiges Training abzuhalten. Die Startaufstellung für das auf 500 Meilen angesetzte Rennen ergab sich deshalb aus den Positionen in der Meisterschaft.

Es krachte direkt in der Startrunde. Ein schlechter Start warf Alexander Rossi in das Sandwich von Ryan Hunter-Reay und Takuma Sato. Dann passierte das Unheil: Rossi traf mit seinem rechten Vorderreifen den linken Hinterreifen von Satos Auto. Beide schoben sich die Schuld zu. „Skandalös“, schimpfte der US-Amerikaner. „Die Spur zu kreuzen, mit zwei Autos daneben, bei

diesen Geschwindigkeiten, in dieser Kurve, bei einem 500-Meilen-Rennen, das macht mich traurig. Das könnte mich die Meisterschaft gekostet haben.“ Es entwickelte sich ein kleines Hin und Her zwischen den Unfallpiloten in den sozialen Netzwerken. „Alex ist aufgerückt. Ich bin geradeaus gefahren. Das soll aber nicht heißen, dass ich ihn für alles verantwortlich mache“, erklärte Sato.

Durch den Zusammenstoß entgleisten die Autos. Sie rissen Hunter-Reay, Felix Rosenqvist und James Hinchcliffe mit ins Verderben. Rosenqvist wurde sogar ins Krankenhaus gebracht. Am späten Sonntagabend entließen ihn die Ärzte. „Ich habe Kopfschmerzen und leichte Rückenschmerzen.“ Robert Wickens, der im Vorjahr einen schlimmen Unfall in Pocono erlebte, stieß auf Twitter eine Debatte über die Streckensicherheit an. „Wie viele Unfälle müssen noch passieren, bis wir akzeptieren, dass IndyCar nicht in Pocono fahren sollte? Die Beziehung ist giftig. Vielleicht ist es Zeit, eine Scheidung in Betracht zu ziehen.“

Nach einer 45-minütigen Unterbrechung nahm das restliche Feld das Rennen auf dem Superspeedway wieder auf – inklusive Rossi, dessen Andretti-Mannschaft das kaputte Auto wieder zusammengeflickt hatte. Ohne durchschlagenden Erfolg. Der

Meisterschafts-Zweite belegte den 18. Platz. Das Highspeed-Rennen war nach 128 von 200 Runden beendet. Ein Gewitter zog auf. Will Power feierte. Der Australier hatte sich die Führung in der 115. Runde von Scott Dixon geschnappt. Für Power war es der dritte Erfolg in den letzten vier Jahren in Pocono. Der Penske-Pilot baute seine Serie aus: Seit 2007 hat er in jeder Saison mindestens ein Rennen gewonnen.

Scott Dixon und Simon Pagenaud komplettierten das Podest. Der Meisterschaftsführende Josef Newgarden wurde Fünfter. Die letzten drei Rennen versprechen Hochspannung. Die ersten vier Fahrer haben sich weiter zusammengeschieben. Es trennen sie nur noch 52 Punkte – und beim Saisonfinale gibt es bekanntlich doppelte Punkte. ■

## INDYCAR POCONO

1. Will Power	1:53.45,8296 h
2. Scott Dixon	+ 5,4688 s
3. Simon Pagenaud	+ 7,0950 s
4. Santino Ferrucci	+ 9,4697 s
5. Josef Newgarden	+ 10,1771 s
6. Ed Carpenter	+ 15,4239 s
7. Sébastien Bourdais	+ 19,1641 s
8. Tony Kanaan	+ 23,3941 s
9. Graham Rahal	+ 25,2060 s
10. Charlie Kimball	+ 27,4361 s

### Pole-Position:

Josef Newgarden (keine Quali)

### Meiste Führungsrunden:

Simon Pagenaud, 64/128 Rdn.

## FAHRER-WERTUNG

1. Newgarden	535 Punkte
2. Rossi	500
3. Pagenaud	495
4. Dixon	483
5. Power	407



**Schneller Fahrer, gute Strategie: Will Power siegte mit fünf Boxenstopps**

Formel 1

# Bottas testet WRC

Valtteri Bottas hat die Sommerpause für eine Testfahrt im Ford Fiesta genutzt. Nur ein Spaß oder eine Alternative zur Formel 1?

Von: **Tobias Grüner**

Offiziell kommuniziert wurde die Probefahrt von Bottas im Saarland nicht. Einen ganzen Tag lang düste der Mercedes-Werkspilot in einem schneeweißen Fiesta WRC ohne Werbeaufkleber durch die Wälder rund um Freisen. Der Finne ist zuletzt verdächtig häufig auf unbefestigtem Gelände unterwegs. Im Januar startete er bereits bei der Arctic-Rallye in Lappland auf Schnee. Mitte Juli ging es im Toyota Yaris WRC auf Schotter zur Sache. „Da war ich am Ende

auf einer Prüfung so schnell wie Kris Meeke“, freute sich Bottas.

Die große Frage lautet, ob mehr als eine spaßige Ablenkung hinter dem Rallye-Engagement steckt. Sucht der Rundstrecken-spezialist etwa schon nach einer Alternative, sollte er von seinem Formel-1-Arbeitgeber aussortiert werden? In den letzten Rennen

vor der Sommerpause betrieb Bottas nicht gerade Eigenwerbung. Mit Esteban Ocon hat Mercedes eine hochkarätige Alternative. Die Entscheidung soll in den nächsten Tagen fallen. „In meiner Situation musst du einen Plan B oder C haben“, erklärte der 29-Jährige zuletzt beim Grand Prix von Ungarn. ■



Geheimtest: Die Bottas-Probefahrt im weißen Fiesta blieb nicht unbemerkt

JERRY ANDRE

Formel 1

# McLarens Fahrplan

McLaren ist der Aufsteiger der Saison. Der Traditionsrennstall ist nach zwölf Saisonrennen sicher auf dem vierten WM-Platz. 2020 will McLaren die Lücke zu den Topteams verkleinern.

Von: **Andreas Haupt**

Das Mittelfeld der Formel 1 ist umkämpft. Manchmal entscheiden Tausendstel. Wie zum Beispiel in der Qualifikation zum GP Deutschland. Und trotzdem hat sich McLaren von seinen Verfolgern abgesetzt. Konstanz zahlt sich aus. Carlos Sainz und Lando Norris haben das Team-Konto in den ersten zwölf Rennen mit 82 Punkten gefüllt. Toro Rosso hinkt bereits 39 Zähler zurück.

McLaren ist der vierte Rang in der Team-WM schon jetzt kaum mehr zu nehmen. Nach der Sommerpause wird der Rennstall aus

Woking mit weiteren Updates auffahren. Das Punktepolster auf Toro Rosso und Renault beruhigt. „Es wird in der zweiten Saisonhälfte darum gehen, den richtigen Zeitpunkt zu erwischen, die 2019er-Entwicklung einzustellen und die Ressourcen voll auf die kommende Saison zu verlagern“, sagt Teamchef Andreas Seidl.

2020 will McLaren den nächsten Schritt machen. Der MCL35 wird das erste Auto aus der Feder von Technikchef James Key, der

seine Arbeit Ende März aufnahm. McLaren strebt an, sich vom Mittelfeld zu lösen und den Rückstand auf die Topteams Mercedes, Ferrari und Red Bull in etwa zu halbieren. „Wir wollen in die Lücke stoßen, die aktuell zwischen ihnen und uns aufklafft.“ Dafür muss keine Revolution her. Das neue Auto wird auf der guten Basis des 2019er-Autos aufbauen. Die Ressourcen, den Plan erfolgreich umzusetzen, sind vorhanden – technisch und personell. ■



McLaren ist auf dem besten Weg, Vierter in der Weltmeisterschaft zu werden

MOTORSPORT IMAGES

## NACHRICHTEN

### JAPAN-VISITE

Red-Bull-Sportchef Helmut Marko reiste am Wochenende zum fünften Lauf der japanischen Super Formula nach Motegi, um sich vor Ort über seine Junior-Piloten Lucas Auer (7. Platz) und Patricio O'Ward (14. Platz) zu informieren. Auch die Leistung von Vorjahresmeister Naoki Yamamoto dürfte den Grazer interessieren. Es soll Pläne für einen ersten Test des Honda-Piloten im Toro-Rosso-F1-Renner geben. Yamamoto war zu Gesprächen zuletzt sogar beim Deutschland-GP in Hockenheim zu Gast.

### HARTE LANDING

Der ehemalige F1- und NASCAR-Pilot Scott Speed hat sich bei einem Nitro-Rallycross-Event in Utah drei Wirbel gebrochen. Der Ex-Toro-Rosso-Fahrer war mit seinem Subaru Impreza zu forsich über einen Sprunghügel gerast und anschließend nicht auf dem weichen Schotter, sondern auf dem harten Asphalt gelandet. Speed konnte zunächst noch aus eigener Kraft aussteigen, wurde dann aber mit Schmerzen ins Krankenhaus gebracht.

### ENDE DER REIFEN-TRICKS

Die FIA plant für die F1-Saison 2021 den Einsatz von Standard-Reifensensoren. Aktuell läuft gerade die Ausschreibung für potenzielle Ausrüster. Bis Anfang Oktober will sich der Weltverband für einen Lieferanten entscheiden. In den letzten Jahren hatte es immer wieder Gerüchte über Trickserien mit Reifendrücken gegeben. Damit soll bald Schluss sein.

### BARRICHELLO-COMEBACK

Rubens Barrichello wird sein Comeback in einem Formel-Auto geben. Der 47-jährige Brasilianer ist als erster Teilnehmer der neuen australischen S5000-Serie bestätigt worden, die im September in Sandown ihre Premiere feiert. Die Autos sind dabei mit Fünfzylinder-V8-Saugmotoren mit 560 PS unterwegs.

ADAC GT Masters Nürburgring

# Lambo dominiert am Ring

Mirko Bortolotti und Christian Engelhart sowie Franck Perera und Rolf Ineichen sorgten für zwei Lamborghini-Siege beim GT Masters am Nürburgring. In der Gesamtwertung führt aber weiter ein Audi-Duo.

Von: Michael Bräutigam

**S**ie entpuppen sich nach der Sommerpause als die Männer des Samstags: Wie schon in Zandvoort waren Engelhart und Bortolotti beim ersten Rennen des Wochenendes nicht zu schlagen. Den Grundstein zum erneuten Erfolg legte Bortolotti, der den gut aufgelegten Dennis Marschall (Audi) im Qualifying um die Winzigkeit von 0,002 Sekunden im Kampf um die Pole hinter sich ließ.

Allgemein war das Qualifying wieder mal eine enge Angelegenheit: Die Top 24 innerhalb einer

Sekunde und alle sieben Marken in den Top 10 – wer will sich da über die BOP beschweren?

Im Rennen konnte sich Bortolotti Stück für Stück von den Verfolgern absetzen, Engelhart fuhr den Grasser-Lambo diesmal weniger bedrängt als in der Woche zuvor ins Ziel. „Als ich das Auto übernahm, wusste ich, dass ich Maro Engel hinter mir hatte. Da kann man sich nicht ausruhen, sondern muss weiter pushen“, berichtete Engelhart.

Engel und Luca Stolz holten beim zweiten Gastauftritt des Toksport-WRT-Teams den zweiten Platz. Weil die aber natürlich nicht punktberechtigt sind, holten sich die Tabellenführer Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser (Audi) auf P3 die entsprechenden 20 Zähler.

## Enges Verfolgerfeld

Weil gleichzeitig die ärgsten Verfolger, Marvin Kirhhöfer und Markus Pommer (Corvette), nach einem Problem im Qualifying nur fünf Punkte holten, wuchs der Vorsprung in der Tabelle auf



BRFOTO

Samstags-Spezialisten: Bortolotti/Engelhart gewannen im ersten Rennen

33 Punkte an. Am Sonntag wurde die Lücke noch größer: Niederhauser und van der Linde fuhren im HCB-Rutronik-R8 erneut auf P3, holten 16 Punkte und damit wieder mehr als ihre Verfolger auf P8. Vor den letzten zwei Events ist der Abstand auf 40 Punkte angewachsen.

Dahinter tobt das blühende Leben: In den weiteren 40 Punkten ab Kirhhöfer/Pommer knub-

beln sich neun Fahrerpaarungen. Auch Ineichen und Perera zählen dazu. Perera schnappte am Sonntag van der Linde die Pole um 0,007 Sekunden vor der Nase weg und fuhr im Startstint den entscheidenden Vorsprung heraus. Dahinter fuhren Timo Bernhard und Klaus Bachler (Porsche) ins Ziel. Die Samstagssieger fielen nach einer Kollision in der Startrunde schon früh aus. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### IMSA: BOP-ÄNDERUNGEN

Drei Rennen vor dem Saisonfinale in Road Atlanta hat die IMSA-Serie die BOP für die hart umkämpfte GTLM-Klasse nochmals angepasst: Das Ford-Team, das die letzten zwei IMSA-Läufe gewann, muss zwar 5 Kilo zuladen, bekommt aber auch 10 PS über den Ladedruck. Porsche und Corvette reisen ohne BOP-Änderungen zum nächsten Rennen auf dem Virginia Raceway, aber ausgerechnet BMW muss ein Minus beim Ladedruck (minus 6 PS) und eine reduzierte Tankmenge hinnehmen, obwohl die Bayern in den letzten Rennen blass ausgesehen haben.

### IGTC SUZUKA: VOLLES HAUS

Der dritte Lauf zur Intercontinental GT Challenge (IGTC), der am kommenden Wochenende als 10h-Rennen in Suzuka über die Bühne geht, weist abermals

ein hervorragendes Nennergebnis auf: Insgesamt stehen 37 Fahrzeuge am Start, davon sind 27 GT3-Autos in der IGTC punktberechtigt. Von den 13 repräsentierten Herstellern sind acht Marken in die IGTC eingeschrieben. In der Herstellermeisterschaft führt Mercedes mit acht Punkten Vorsprung auf Porsche, die bereits bei zwei Rennen siegen konnten.

### WEC: GINETTA KOMPLETT

Das LNT-Team, das 2019/20 zwei Ginetta G60-LT-PI AER in der LMPI-Klasse der WEC einsetzt, hat zwei Wochen vor dem Saisonstart in Silverstone das Fahrer-Lineup bekannt gegeben: Neben den Sportwagen-Veteranen Guy Smith, Chris Dyson, Charlie Robertson und Mike Simpson gehören der Brite Ben Hanley sowie der Russe Egor Orudzhev zum Aufgebot.

### WEC: FERRARI-AUFGEBOT

Wegen zwei Terminüberschneidungen zwischen der Sportwagen-WM und der Formel E hat sich der Brite Sam Bird für den Verbleib in der Elektro-Serie und gegen weitere Einsätze in der WEC entschieden. Seinen



Platz neben Davide Rigon im Ferrari mit der Startnummer 71 wird nun der Spanier Miguel Molina übernehmen, der bereits mehrfach als dritter Fahrer die beiden Werksautos von Ferrari in Le Mans unterstützt hatte. Das Schwesterauto wird wie bisher

von James Calado sowie von Alessandro Pier Guidi pilotiert.

### PROJECT 1: NEUE FAHRER

Ben Keating, Jeroen Bleekemolen und Felipe Fraga sind fast Le-Mans-Sieger: Auf der Strecke kamen sie in der GTE-Am-Klasse heuer beim 24h-Rennen in Le Mans als Erste über die Ziellinie – nur um wenig später den Klassensieg wegen eines technischen Verstoßes gleich wieder zu verlieren. Jetzt hat das eingespielte Fahrer-Trio beim deutschen Porsche-Team Project 1 von Hans-Bernd Kamps angeheuert – und zwar für die komplette WM-Saison 2019/20, die in zwei Wochen in Silverstone startet. Keating, Bleekemolen und Fraga ersetzen bei Project 1 die amtierenden GTE-Am-Weltmeister Jörg Bergmeister, Patrick Lindsey sowie Egidio Perfetti.



# Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



## 1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €



## 2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €

**Für Sie  
zur Wahl**

### Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:  
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Der Gejagte: Vorjahressieger und WM-Leader Ott Tänak im Toyota Yaris WRC

# Deutsche Edelauslese

Enge Weinbergpisten entlang der Mosel, Panzerplattenwege auf dem Militärraual von Baumholder sowie schnelle Landstraßen im Saarland bilden den anspruchsvollen Mix beim deutschen WM-Lauf. Moderner Dreikampf nicht nur für WM-Leader und Vorjahressieger Ott Tänak.

Von: **Reiner Kuhn**

**N**ach fünf Schotterläufen wechselt die Rallye-WM wieder auf Asphalt. Nicht nur der Untergrund ändert sich, sondern auch der Fahrstil und die Dienstwagen: Gegenüber den Schottereinsätzen kauern die WRCs rund 100 Millimeter tiefer über der Fahrbahn. Die 215-Millimeter breiten Schotterreifen auf 15-Zoll-Felgen werden durch 18-Zoll-Räder mit 235-Millimeter Lauffläche ersetzt. Zudem kommen straffere Asphaltfahrwerke und größer dimensionierte Bremscheiben und -zangen zum Einsatz. Anders bei der Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse: Aufgrund der engen und auch bei Trockenheit oft schmutzigen Pisten bevorzugt das Gros der Teams und Fahrer

jene Einstellungen, die sie auch auf schnellen Schotterläufen nutzen.

Drei unterschiedliche Rallyewelten an drei Tagen – die ADAC Rallye Deutschland gilt als die ultimative Asphaltthatz im WM-Kalender. Dementsprechend akribisch bereiten sich die Teams vor. Knapp 20 Testtage weilten die Werkmannschaften in den vergangenen Wochen in den Weinbergen entlang der Mosel und auf dem Militärraual von Baumholder.

## Hattrick für Tänak?

Seitdem die Rallye Deutschland zum WM-Kalender zählt, gab es mit Loeb, Ogier, Sordo, Neuville und Tänak erst fünf verschiedene Sieger. Letzterer gilt als Favorit. Verständlich, sowohl 2017 (im

Ford) als auch im Vorjahr (Toyota) fuhr der Este allen davon. Und nachdem er in Finnland erneut Maximalpunkte holte und als WM-Leader mit 22 Zählern Vorsprung ins Saarland reist, profitiert er zusätzlich von seiner Startposition. Als Erster findet er saubere Pisten vor.

Doch Vorsicht: Kein anderes Team spulte mehr Asphalt-Testkilometer ab als Hyundai, die mit Thierry Neuville und Dani Sordo gleich zwei ehemalige Deutschland-Sieger in ihren Reihen haben. Auch die Citroën-Equipe setzt auf Angriff und spendiert Weltmeister Sébastien Ogier und Teamkollege Esapekka Lappi eine neue Motorenausbaustufe – bei den vielen Abzweigen und Spitzkehren eine willkommene Anschubhilfe.

Dreh- und Angelpunkt des deutschen WM-Laufs bleibt das nördliche Saarland, genauer der Servicepark am Bostalsee, wo erstmals sowohl die Start-Zeremonie als auch die Siegerehrung stattfinden. Der zehnte von 14 WM-Läufen führt über eine Gesamtdistanz von 1228,23 Kilometern mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 344,04 WP-Kilometer.

An der Spitze des insgesamt 54 Teams zählenden Feldes starten elf World Rally Cars der neuesten Generation. In zweien sitzen mit Gus Greensmith (M-Sport) und Takamoto Katsuta (Toyota) zwei Werksjunoren am Steuer. Während der Brite schon in Portugal und Finnland randurfte, ist es für den Japaner eine doppelte Premiere: Sein erster WM-Start im Yaris WRC ist gleichzeitig auch sein erster Auftritt auf deutschen Asphaltpisten.

Es folgen mit Jan Kopecký, Kalle Rovanperä (beide Skoda), Mads Östberg (Citroën) und Eric Camilli (Ford) vier WRC2-PRO-Teams sowie 15 Starter in der WRC2, darunter vier Deutsche (siehe rechte Seite). Hinter den Prioritätsfahrern aus der WM gehen 24 Piloten auf die Strecken. Der bekannteste dürfte Ex-Subaru-Werkspilot und Le-Mans-Sieger Stéphane Sarrazin im privaten Hyundai i20 R5 sein. ■



Dreh- und Angelpunkt der Rallye Deutschland: Servicepark am Bostalsee

# Die wilden dreizehn

13 deutsche Fahrer stellen sich beim heimischen WM-Lauf der Konkurrenz. Ebenso unterschiedlich wie die Piloten sind ihre Einsatzfahrzeuge. Die Teams setzen auf Front-, Heck- und Allradantrieb.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorjahr sorgte Marijan Griebel beim WM-Heimspiel mit Gesamtplatz 8 für Aufsehen. Diesmal greift der Pfälzer aber nicht im Citroën DS3 WRC an, sondern stellt sich der internationalen Konkurrenz in der zweiten Liga. Der 30-jährige ist nicht der einzige Deutsche in der mit 15 Teams stark besetzten WRC2. Mit Fabian Kreim (26) ist auch der aktuelle DRM-Tabellenführer wieder



Die beiden deutschen Topteams: Griebel/Winkelhofer (li) und Kreim/Braun

mit von der Partie. Beide peilen das WRC2-Podium mit neuestem Material an. Dank Skoda Deutschland sitzen Griebel und Kreim in brandneuen Fabia R5 Evo.

Auch Dominik Dinkel aus Bayern und der Saarländer Sebastian Schwinn haben für die WRC2 genannt. Die Unterschiede könnten aber kaum größer sein: Der 26-jährige Dinkel kennt seinen Hyundai i20 R5 zwar aus dem

Effeff, ist aber erstmals im Hauptfeld des deutschen WM-Laufes am Start. Für den 41-jährigen VW-Polo-Piloten Schwinn ist es dagegen schon der zwölfte Auftritt beim Heimspiel, allerdings der erste in einem R5-Turboallradler.

Rekordteilnehmer Hermann Gaßner setzt ebenfalls auf Allradantrieb und Turbomotor. Auch beim 31. Start bleibt der 60-jäh-

rige seiner Marke treu und startet ebenso wie Rainer Hahn und Stefan Stich in einem seriennahen Mitsubishi Lancer Evo X.

Hermann Gaßner junior will im heckgetriebenen Toyota GT86 R3 die 2WD-Wertung aufmischen und peilt erneut den Klassensieg an. Markengefährte und Teamkollege Klaus Osterhaus versucht ihm zu folgen. Mit jeweils knapp 230 PS starken Fronttrieblern nehmen die direkten Konkurrenten Norman Kreuter (Citroën DS3 R3) und Josef Wecker (Renault Clio R3) die weltmeisterliche Asphalttatz in Angriff. Eine Klasse tiefer treten Jürgen Hohlheimer (Renault Twingo R2) und der 20 Jahre junge Roman Schwedt (Peugeot 208 R2) an. Letzterer verzichtete für sein WM-Heimspiel gar auf den finalen Junior-EM-Lauf in Tschechien (Siehe Seite 17). ■

## ZAHLEN UND FAKTEN

### 61040 000

Zuschauer verfolgten im Vorjahr den deutschen WM-Lauf weltweit im Fernsehen. 65 TV-Stationen berichteten über 1120 Stunden. Auch in diesem Jahr werden die Bilder in über 150 Ländern zu sehen sein.

### 226 000

Gäste aus Deutschland, Europa und dem Rest der Welt erlebten die Rallye Deutschland 2018 live vor Ort.

### 19 000

Meter Kabel werden für die TV-Produktion verlegt. 70 Kameras sind während der Rallye im Einsatz. Das gesamte TV-Equipment wiegt über 17 Tonnen und reist in 100 Flugcontainern in die jeweilige Region.

### 3000

ehrenamtliche Helfer sind bei der Rallye Deutschland im Einsatz. Dazu gehören auch rund 2000 Sportwarte, die für Sicherheit an der Strecke sorgen. Die Mehrzahl stammt aus den rund 70 Orts- und Motorsportclubs aller 18 deutschen ADAC-Regionalclubs.

### 411

Kilometer Absperrband werden von freiwilligen Helfern entlang der Rallye-

route gespannt. Die Gesamtlänge der Absperrzonen beträgt 256 Kilometer.

### 74

Jahre jung ist Henk Vossen. Der Ford-Fiesta-R5-Fahrer aus den Niederlanden ist nicht nur der älteste Teilnehmer des deutschen WM-Laufs, sondern auch einer der treuesten: In diesem Jahr nimmt er zum 23. Mal teil. Nur Hermann Gaßner bringt es auf mehr Starts, nämlich 31.

### 50

Zuschauerzonen bieten neben bester Sicht auch maximale Sicherheit.

### 0

Euro kostet der Eintritt in den Servicepark. Das 150 000 Quadratmeter große Areal am Bostalsee ist in diesem Jahr erstmals auch Schauplatz der offiziellen Eröffnungsfeier am Donnerstag. Drei Tage später steigt am Sonntag hier auch die Siegerehrung. Während der ADAC Rallye Deutschland beträgt der Preis für den Rallye-Pass an den Verkaufsstellen vor Ort einheitlich 80 Euro. Tagestickets (Donnerstag, Freitag, Samstag oder Sonntag) sind ab 25 Euro ausschließlich im Vorverkauf unter [www.adac.de/rallye-deutschland](http://www.adac.de/rallye-deutschland) erhältlich. ■ RK

## ZEITPLAN ADAC RALLYE DEUTSCHLAND 2019

WP	Wertungsprüfung/Ort	WP-Länge	1 Fzg.
<b>Donnerstag, 22. August / Thursday, August 22<sup>th</sup></b>			
SD	Shakedown Sankt Wendeler Land	5,17 km	10:00
Start	Servicepark Bostalsee		18:45
1	Super Special Stage St. Wendeler Land	5,17 km	19:08
<b>Freitag, 23. August / Friday, August 23<sup>th</sup></b>			
	Start Servicepark Bostalsee		09:15
2	Stein und Wein 1	19,44 km	10:14
3	Mittelmosel 1	22,00 km	11:08
4	Wadern – Weiskirchen 1	9,27 km	12:48
	Regrouping, Servicepark Bostalsee		13:33
	Service, Servicepark Bostalsee		14:03
5	Stein und Wein 2	19,44 km	15:42
6	Mittelmosel 2	22,00 km	16:36
7	Wadern – Weiskirchen 2	9,27 km	18:11
	Service, Servicepark Bostalsee		19:11
<b>Samstag, 24. August / Saturday, August 24<sup>th</sup></b>			
	Start Servicepark Bostalsee		07:15
8	Freisen 1	14,78 km	08:09
9	Römerstraße 1	12,28 km	09:12
10	Freisen 2	14,78 km	11:09
11	Römerstraße 2	12,28 km	12:12
	Regrouping, Servicepark Bostalsee		13:16
	Service, Servicepark Bostalsee		13:31
12	Arena Panzerplatte 1	10,73 km	15:08
13	Panzerplatte 1	41,17 km	15:46
14	Arena Panzerplatte 2	10,73 km	19:01
15	Panzerplatte 2	41,17 km	19:39
	Service, Servicepark Bostalsee		21:14
<b>Sonntag, 25. August / Sunday, August 25<sup>th</sup></b>			
	Start Servicepark Bostalsee		06:35
16	Grafenschaft 1	28,06 km	07:46
17	Dhrontal 1	11,69 km	09:41
18	Grafenschaft 2	28,06 km	10:10
	Regrouping, Morbach		11:05
19	Dhrontal 2 (Power Stage)	11,69 km	12:18
	Finish Servicepark Bostalsee		14:00

Andrea Adamo lässt mindestens einen seiner Fahrer von ganz hinten starten

Rallye-WM

# Angriff aus dem Hinterhalt

Als einziges WM-Team holte Hyundai noch nie einen WM-Titel. Das soll sich endlich ändern. Mit gleich fünf Werksfahrern und cleveren Nominierungen peilt man zum Saisonende die Hersteller-Krone an.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorfeld der Rallye Deutschland änderte Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo seine Fahrerriege. Statt Rekordweltmeister Sébastien Loeb, mit neun Siegen dort erfolgreichster Teilnehmer, lässt er – neben Thierry Neuville und Andreas Mikkelsen – Dani Sordo ran. „Mein Job sind Siege und Titel. Also muss ich unsere Fahrer bestmöglich einsetzen“, sagt Adamo im Rahmen der

TCR Germany am Nürburgring und gesteht: „In Finnland habe ich mich umentschieden. Auch weil Sébastien Loeb nur einen Vertrag für sechs Läufe hat.“

Den letzten soll er nun in Spanien absolvieren, wo er 2018 seinen 79. WM-Sieg feierte. Basis des Erfolges war Loeb's hintere Startposition, auf der ersten Schotteretappe ein echter Vorteil. Willkommener Nebeneffekt:

Bei der deutschen Asphaltthatch stehen mit Neuville auf Platz 3, Mikkelsen auf 4 und Sordo auf 9 die drei bestplatzierten Hyundai-Piloten am Start.

Dieses Trio tritt auch in der Türkei an. Danach folgt die nächste Rochade. Denn auf den britischen Schotterpisten ist eine hintere Startposition meist ebenso von Vorteil wie in Spanien. Ergo dürfte in Wales neben dem bei allen Läufen gesetzten Neuville, der einmal mehr den Fahrertitel anpeilt, und Mikkelsen erneut Craig Breen zum Einsatz kommen. In Finnland fuhr der Ire vom Start weg vorne mit und stempelte sich, ganz Teamplayer, am Ende hinter Neuville zurück.

Beste Chancen auf „Big Points“ hat die Werksriege der Koreaner beim vorletzten WM-Lauf: Denn anders als Neuville und seine Konkurrenten um die Fahrerkrone kommt neben Lokalheld Sordo auch Vorjahressieger Loeb von ganz hinten. Für Australien dürfte neben Neuville auch Mikkelsen gesetzt sein. Im dritten Auto könnte noch einmal Breen, im Vorjahr Siebter, zum Zuge kommen. Auch, weil Sordo letztmals 2015 in Down Under startete. ■

Rallycross-WM

## Cross am Ring

Im kommenden Jahr soll die Rallycross-WM wieder in Deutschland gastieren. Als Austragungsort ist der Nürburgring erste Wahl.

In der Rallycross-WM soll es 2020 bei zehn WM-Läufen bleiben. Traditionsstrecken wie im norwegischen Hell, dem schwedischen Höljes oder Loheac in Frankreich seien ebenso gesetzt wie die Läufe in den Grand-Prix-Arenen von Barcelona, Spa und Silverstone. Nun soll die Wilde-Reiter-GmbH auch wieder in

Deutschland gastieren. Doch nicht in Buxtehude oder Hockenheim, sondern am Nürburgring. Die Müllenbachschleife wäre ein ideales Tummelfeld. Zudem könnten zeitgleich Rennserien auf der Grand-Prix-Kurzanbindung oder Nordschleife antreten.

Wegfallen soll dafür der Übersee-Trip ins kanadische Trois-Rivières. Mit dem mittelfristig gesicherten Auftakt in Abu Dhabi und dem Finale in Südafrika würden die FIA-Statuten, nach denen eine WM auf mindestens drei Kontinenten stattfinden muss, auch so eingehalten. ■ RK

Technik

## Porsches Traumtänze

Von wegen grünes Licht. Porsche hat die Entwicklung des 718 Cayman GT4 Clubsport nach FIA-R-GT-Reglement zurückgestellt.

Vor genau einem Jahr präsentierte Porsche beim deutschen WM-Lauf ein Cayman GT4 Rallye Concept Car als Vorwagen. Anfang des Jahres folgte dann offiziell das grüne Licht für die Rückkehr in den Rallyesport. Nun der Rückzieher!

Das prestigeträchtige Projekt eines auf dem im Januar vorge-

stellten 718 Cayman GT4 Clubsport basierenden Kundenmodells für die FIA-R-GT-Klasse sei erst einmal zurückgestellt.

Möglicher Grund: der ambitionierte Business-Plan. Angeblich sollen die Zuffenhausener Sportwagenbauer mit 150 bis 200 Fahrzeugen zum Stückpreis von gut 200 000 Euro kalkuliert haben. Zum Vergleich: Vom einzigen auf dem Markt befindlichen Konkurrenten, dem Abarth 124 Rallye R-GT, wurden in den vergangenen 20 Monaten nur knapp 30 Autos verkauft – zum Schnäppchenpreis von rund 140 000 Euro. ■ RK



2020 wieder zurück in Deutschland: Die Rallycross-WM



Der Cayman GT4 sorgte 2018 für viel Aufsehen, aber nicht so viel Nachfrage

In seiner Helmat  
ohne Gegner:  
Skoda-Werkspilot  
Jan Kopecký



Rallye-EM

# Wieder Kopecký

Zum fünften Mal in Folge gewinnt Skoda-Werkspilot Jan Kopecký die heimische Barum-Rallye rund um Zlin. Hinter ihm lieferten sich die EM-Junioren Filip Mareš und Chris Ingram ein packendes Duell um den U28-Titel.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Auftakt war vielversprechend. Mit Lokalheld Jan Kopecký (Skoda), Europameister Alexey Lukyanuk (Citroën) und dem 21-jährigen Jungstürmer Nikolay Gryazin (Skoda) ließen sich auf den ersten drei Wertungsprüfungen drei verschiedene Fahrer die Bestzeiten notieren. Nach vier Prüfungen hatte jeder der drei Protagonisten mal das Feld angeführt. Doch kaum erhöhte der Skoda-Werkspilot Kopecký im Fabia R5 Evo die Schlagzahl, ging seinen Verfolger entweder die Straße oder das Talent aus.

Am Samstagmittag fing sich Gryazin einen Reifenschaden ein, am Abend dessen russischer Landsmann Lukyanuk, der sich dabei auch noch die Aufhängung des C3 R5 schwer beschädigte. Dass sich Letzterer nach dem Restart noch auf Rang 18 nach vorne kämpften konnte, gutierte

nicht jeder. Verständlich, bei der Abnahme stellten die Offiziellen fest, dass sich keine Fahrgestellnummer in der Karosse befand. Kurios: Diese durfte vor Ort eingeschlagen werden und Lukyanuk gegen eine Strafe von 10 000 Euro in die Rallye starten.

Gryazin lag schon wieder auf Platz 7, als er in seinen Dienstwagen ins Unterholz feuerte. Vorzeitig zusammenpacken mussten auch Lukasz Habaj, Jan Cerný, Albert von Thurn und Taxis (alle Skoda), Hiroki Arai (Citroën), Vaclav Pech (Ford) sowie Norbert Herczig (VW). Routinier Kopecký kontrollierte derweil Tempo und Gegner und feierte mit eineinhalb Minuten Vorsprung seinen fünften Barum-Sieg in Folge und den Gewinn der tschechischen Meisterschaft.

Spannend bis zum Schluss blieb dagegen der Titelkampf der U28-EM-Junioren. Immer wieder wechselte die Führung zwischen Chris Ingram und Filip Mareš. In die letzte Prüfung starteten die beiden Skoda-Privatiers mit nur sechs Zehnteln Abstand. Mareš behielt die Nerven und verwandelte seinen Rückstand in einen Vorsprung von 0,3 Sekunden. „Der größte Tag in meinem Leben“, jubelte der 27-jährige Tscheche über den Titelgewinn. Kleines Trostpflaster für Ingram: Er führt nach dem sechsten von acht Läufen die EM-Tabelle vor Lukyanuk und Lukasz Habaj an.

Marijan Griebel, der die Barum-Rallye als Probegalopp für die kommende Rallye Deutschland nutzte, wurde mit 2,49 Minuten Rückstand hinter Tomas Kostka Fünfter. Auf Rang 6 folgte Simon Wagner (alle Skoda).

Kurioses Finale bei den EM-Junioren bis 27 Jahre: Mit vier Sekunden Rückstand auf Jean-Baptiste Franceschi (Ford) ging Efrén Llarena (Peugeot) in die



Junior-Europameister U28: Filip Mareš



U27-Titelträger: Efrén Llarena

letzte Prüfung. Sollte er nicht gewinnen, reicht Tabellenführer Ken Torn (Ford) Platz fünf zum Titelgewinn. Doch Franceschi verlor auf den letzten Metern wegen eines technischen Defekts am Fiesta R2 eine Minute, fiel auf Rang 4 zurück und lies Llarena jubeln. Mit nur einem Pünktchen Vorsprung holt sich der spanische Reiter den Titel in der kleinen Junioren-Klasse. ■

## BARUM RALLYE ZLIN (16.–18. 8. 2019)

Sechster von acht EM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 219,63 km

1. Kopecký/Dresler (CZ/CZ), Skoda Fabia R5 Evo	2:05.174h
2. Mareš/Holoušek (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 1.31,5 min
3. Ingram/Whitlock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+ 1.31,8 min
4. Kostka/Kučera (CZ/CZ), Skoda Fabia R5 Evo	+ 1.51,1 min
5. Griebel/Winklhofer (D/A), Skoda Fabia R5	+ 2.49,7 min
6. Wagner/Winter (A/A), Skoda Fabia R5 Evo	+ 3.07,9 min
7. Tarabus/Trunkat (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 3.15,4 min
8. Pospisilik/Hovorka (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 5.38,5 min
9. Rujbr/Svec (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+ 5.50,0 min
10. Bisaha/Tesinsky (CZ/CZ), Hyundai i20 R5	+ 6.30,7 min

Bestzeiten: Kopecký 6; Lukyanuk 5; Gryazin 3; Ingram 1.

## EM-STAND NACH LAUF 6

1. Chris Ingram (GB)	108 Punkte
2. Alexey Lukyanuk (RUS)	107
3. Lukasz Habaj (PL)	98
4. Filip Mareš (CZ)	75
5. Oliver Solberg (N)	39
6. Marijan Griebel (D)	38
7. Pepe López (ES)	35
8. Giandomenico Basso (I)	35
9. Norbert Herczig (CZ)	32
10. Jari Huttunen (FIN)	30

## Endstand Junioren U28

1. Filip Mareš (CZ)	133 Punkte
2. Chris Ingram (GB)	131
3. Mattias Adielsson (S)	71

## Endstand Junioren U27

1. Efrén Llarena (ES)	133 Punkte
2. Ken Torn (EE)	132
3. Sindre Furuseth (N)	110



# Volle Ladung, leere Hütte

Thomas Bryntesson gewann die bedeutendste Rallycross-Veranstaltung auf deutschem Boden. Ein EM-Wochenende ohne WM-Stars und mäßiges Wetter ließen auf den Rängen des Esterings trotz spannendem Sport große Lücken klaffen.

Von: **Sven Kopf**

Ich muss konzentriert sein, Schwierigkeiten aus dem Weg gehen und ein paar wichtige Punkte sammeln“ zeigte sich Tabellenführer Robin Larsson (Audi) im Vorfeld umsichtig. Es hörte sich an, als wolle er gar nicht den vierten Sieg im vierten Rennen. Sein Vorsprung war komfortabel, wozu also unnötiges Risiko eingehen? Und gerade der Estering hat seine Tücken: die enge erste Kurve, dazu die schnelle Höhengerade, in die man beinahe im Blindflug hineinstürzt und deren heimtückische Reifenbande schon so manchen Tribut gefordert hat.

Davon unbeeindruckt raste der Schwede am Samstag unbeeindruckt zur Bestzeit in Qualifikationslauf 1 und schien im zweiten die Grenzen noch weiter ausloten zu wollen. In Führung liegend, flog er quer die Höhengerade hinauf, eine Matschfontäne klatschte in die Zuschauer. Doch er verriss das Auto minimal, küsste die gefährliche Reifenbande und hob ab. Die Streckengrenzung, bestehend aus von einer dicken Gummimatte eingefassten Reifenstapeln, forderte schon früher Opfer: Michael Jernberg kann ein Lied davon singen. Er verpasste hier schon einen EM-Titel. Wer einhakt, wird meist hilflos zurückgeschleudert und landet mitunter mitten auf der Ideallinie. Die Verfolger haben kaum Chancen auszuweichen.

Den Zuschauern stockte der Atem, als Larssons Audi in die Luft stieg, doch der Schwede zähmte den Drachen, setzte sorgsam wieder auf und verlor nicht einmal eine Position. Ganz im Gegenteil: Der Höhenflug war offenbar effektiver als das Durchqueren auf vier Rädern: Larsson holte erneut Bestzeit, mit fast

drei Sekunden Vorsprung auf die Konkurrenz.

Irgendwer hatte Larsson am Abend zuvor noch den guten Rat schlag mit auf den Weg gegeben, dass ein Tabellenführer zur Saisonmitte nicht unbedingt sämtliche physikalischen Grenzen bis zum Äußersten ausreizen sollte. Prompt überlies er die verbleibenden Bestzeiten der Konkurrenz. Thomas Bryntesson (VW Polo) nutzte dies und schloss die Qualifikation als Gesamtzweiter ab, wodurch er sich auch etwas Luft auf Jean-Baptiste Dubourg (Peugeot) verschaffte, mit dem er sich bis dahin punktgleich den zweiten Platz in der Tabelle teilte. Dubourg hatte sich bereits in Q1 einen ärgerlichen Dreher geleistet und so wertvolle Zeit verloren. Überhaupt kam Bryntesson trotz des tückisch wechselhaften Wetters ausgesprochen gut mit den Streckenverhältnissen auf dem Estering zurecht.

## Münnichs Magie

René Münnich kennt diese Piste wie seine Westentasche. Er war gut unterwegs, am Samstag hatte er in der zweiten Qualifikation seine Startgruppe so geschickt

! An der Niederelbe hatte man trotz eines Tiefdruckgebiets mit mehr Publikumsdruck gerechnet. Verantwortlich macht man nicht zuletzt Vermarkter IMG, der die Werbetrommel lauter hätte schlagen können.

von hinten aufgerollt, dass sich die Zuschauer schon Sorgen machten, er könne die Jokerlap vergessen haben. Eine Bestzeit gelang ihm nicht, aber seine konstant guten Leistungen katapultierten ihn nach vier Qualifikationsläufen schließlich auf die dritte Position – sein erster Podestplatz in diesem Jahr war in greifbarer Nähe. „Ich will mich eigentlich nicht nur an Larsson dranhängen, sondern versuchen, in die erste Startreihe für das Fi-



Wie im Vorjahr beim WM-Lauf gab es am Ende einen VW-Sieg



Kaninchen vor der Schlange: Der nervöse Münnich lässt Larsson eine Lücke



Die hinteren Wiesen-Ränge am Estering blieben weitgehend leer



Jean-Baptiste Dubourg rutscht in der Tabelle ein Stück zurück

nale zu kommen“ zeigte er sich kämpferisch. Für das Team lief es auch sonst rund, Münnichs Partnerin Mandie August gelang ebenfalls der Einzug in ein Semifinale.

Wieder blieb den Zuschauern die Luft weg, als Münnich im ersten Semifinale tatsächlich den Start gegen Larsson gewinnen konnte. Mit freier Fahrt konnte er die Führung drei Runden lang behaupten, während Larsson ihm dicht auf den Fersen blieb. Plötzlich ließ Münnich beim Drift durch die Sparkassenkurve ein klein wenig mehr Raum, und sofort stach Larsson in die Lücke. Ein faires Manöver, wie die fehlenden Kampfspuren an den Fahrzeugen später bewiesen, es kostete den Deutschen jedoch die erste Startreihe im Finale. „Ich habe so lange in den Rückspiegel geschaut, bis er da war“, gestand Münnich danach selbstkritisch.

Bryntesson nutzte Larssons späte defensive Haltung und gewann das Rennen. Er unterbrach damit Larssons Siegesserie, verkürzte aber dessen Vorsprung nur um zwei Pünktchen. Münnich belohnte sich mit Rang 3 im Finale für ein starkes Wochen-

ende. Die gute Stimmung konnte auch nicht trüben, dass auf dem Sockel seiner Trophäe irrtümlich das sechste Saisonrennen in Lettland eingraviert war.

In der Super-1600-Kategorie hatte das Team von Rolf Volland erneut alles im Griff, auch wenn Tabellenführer Aydar Nuriev seine drei Bestzeiten am Ende nicht in einen Podiumsplatz ummünzen konnte. Doch mit Yuri Belevskiy und Gergely Marton hatte Volland wieder zwei seiner Audis auf den ersten beiden Plätzen positioniert.

### Ausbauen oder Abschaffen?

Trotz spannender Rennen gab es schließlich auch ein wenig Enttäuschung: Nur um die 4000 Zuschauer hatte der Veranstalter gezählt. Trotz des schlechten Wetters hatte der Motorsportclub Niederelbe mit deutlich mehr gerechnet. Die Meinungen waren am Ende geteilt, ob das Experiment ein Fehlschlag war, oder ob man die Unabhängigkeit forcieren und weitere separate EM-Läufe auf traditionellen, von den WM-Vermarktern verschmähten Rallycross-Pisten austragen sollte. ■



Nette Promo-Aktion der Stadt



Münnich: Endlich Treppchen

### SEMIFINALE 1

1.	Larsson	Audi S1
2.	Münnich	Seat Ibiza
3.	J.-P. Dubourg	Peugeot 208
4.	A. Dubourg	Peugeot 208
5.	Pleskovas	Ford Fiesta
6.	Karai	Audi S1

### SEMIFINALE 2

1.	Bryntesson	VW Polo
2.	Hedström	VW Polo
3.	Tidemand	VW Beetle
4.	Ikonen	Ford Fiesta
5.	August	Seat Ibiza
6.	Evjen	VW Polo

### FINALE

1.	Bryntesson	VW Polo
2.	Larsson	Audi S1
3.	Münnich	Seat Ibiza
4.	Tidemand	VW Beetle
5.	Hedström	VW Polo
6.	J.-P. Dubourg	Peugeot 208

### EM-STAND FAHRER

1.	Robin Larsson	117 Punkte
2.	Thomas Bryntesson	95
3.	Jean-Baptiste Dubourg	83
4.	René Münnich	70
5.	Pontus Tidemand	66
6.	Andrea Dubourg	58

# Der große Knall



Kurz vor der Kollision: Proczyk überholt Hesse und trifft den von außen kommenden Mike Halder

Am Nürburgring wurde das Titelrennen ordentlich durchgeschüttelt. Am Samstag sorgte eine Kollision am Start für Diskussionen, am Sonntag ein Rennabbruch. Die Siege gingen letztlich an die Hyundai-Piloten Thierry Neuville und Max Hesse.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie Jubelszenen im Fugel-Teamzelt sprachen Bände. Marcel Fugel wurde als vermeintlicher Sonntagssieger geherzt. Endlich schien die Pechsträhne ein Ende zu haben, doch zwei Stunden später kam die Entscheidung der Rennleitung, wie das finale Ergebnis aussieht. Fugel nur auf Platz 10. Autsch. „Die Stewards haben uns den Sieg geklaut“, schrieb der 22-Jährige auf seiner Facebook-Seite.

Es war das krönende Ende eines chaotischen Rennens. Zunächst ging es auf trockener Strecke los, von der Müllenbach-

schleife zogen aber schon tiefdunkle Wolken in Richtung Fahrerlager. So wunderte es niemanden, als in der dritten Runde der Regen einsetzte. Renn- und Serienleitung hielten kurz Rücksprache, dann wurde das Rennen zum „Wet Race“ deklariert. Mit anderen Worten: Es war den Teams und Fahrern selbst überlassen, ob sie auf Regenreifen wechseln oder nicht.

## Lada schwimmt in Führung

Fugel holte sich als Erster die profilierten Yokohama-Reifen und lag damit natürlich erst mal etwa eine Runde zurück. Doch der Regen nahm zu und die Gegner zogen schnell nach. Die ganz Mutigen blieben bis zur sechsten Runde auf Slicks draußen, so auch Max Hesse, der wie seine Verfolger aber auf der nun komplett nassen Strecke kaum noch auf dem Asphalt bleiben konnte.

Bevor noch größeres Unheil passierte, schickte die Rennleitung das Safety Car aus der Box. Nur Jan Seyffert (Lada) blieb weiterhin draußen, als die „SC“-Schilder zu sehen waren, und war nach sieben Runden Führer.

**„Ich war viel zu spät auf der Bremse. Ehrlich gesagt hat es mich gewundert, dass keine Strafe kam.“**

Harald Proczyk

Als Seyffert dann trotz Safety Car von der Strecke flog und zum Glück nur leicht anschlug, wurde das Rennen zunächst unterbrochen. Da in der Rotphase noch mal Starkregen runterkam und richtige Bäche und Seen auf der Strecke entstanden, blieb die einzige logische Folge: kein Restart.

Weil am Nürburgring aufgrund der Lärmvorschriften nur bis 18 Uhr gefahren werden darf, nach der TCR aber noch GT4 und Formel 4 auf dem Plan standen, hatte man ohnehin keinen großen Puffer zum Abwarten mehr.

Die große Frage war nun, welche Runde gewertet werden würde. Da das gesamte Feld erst die

siebte, nicht aber die achte Runde absolviert hatte, wurde laut Reglement die letzte komplette Runde vor dem Rennabbruch gewertet: also Runde 6. Da hatten sich noch ganze neun Piloten tapfer auf ihren Slicks gehalten und belegten damit wenig überraschend die Plätze 1 bis 9.

„Das Rennen war unglaublich. So etwas habe ich noch nie erlebt“, sagte Max Hesse, der damit zum Sieger erklärt wurde. Pascal Eberle (Cupra) und Antti Buri (Audi) komplettierten das imaginäre Podest, wobei die eigentliche Zeremonie natürlich nicht stattfand. Weil zudem auch weniger als 75 Prozent der Renndistanz absolviert waren, wurden nur halbe Punkte vergeben.

## Proczyk schießt Halder ab

Der gerade 18-jährige Hesse holte damit die maximalen Punkte am Nürburgring. Schon am Samstag holte er – da die vollen – 40 Punkte und ließ sich gar nicht darauf ein, Gaststarter Thierry Neuville (siehe S. 22) zu jagen. Der ging sowohl fahrerisch als auch beim Setup volles Risiko und wurde dafür mit dem Sieg belohnt. Hesse

## AUS DEM FAHRERLAGER

### SCHNELLE SCHWEIZER/-IN

Mittlerweile zum dritten Mal wurde in der Schweiz die Seat Young Driver Challenge ausgeschrieben, bei der sich Nachwuchstalente beweisen können. Nun geht es um den Nachfolger für Oliver Holdener (Sieger 2017) und Julien Apothéloz (2018). Am Nürburgring machte Karen Gaillard (18) den Anfang. Sie konnte sich bei ihrer Rennpremiere schadlos halten. „Es ging immer besser“, freute sie sich. Im Chaos des zweiten Rennens holte sie sich sogar Platz 9. In Hockenheim startet dann Mario Anderegg, beim Finale am Sachsenring James Bischof. Die drei Finalisten setzten sich gegen rund 1500 Mitbewerber durch. Zur Jury gehören DTM-Pilot Nico Müller sowie Fredy Barth.

### COMEBACK FÜR JORDAN

Eigentlich hatte Kai Jordan seinen Rennhelm Anfang des Jahres an den Nagel gehängt – mit 50, das hatte er seiner Frau versprochen, sollte es vorbei sein, und er hielt Wort. Seither ist er Teamkoordinator des VW Team Oettinger. Doch am Nürburgring fuhr der Routinier wieder. Grund: „Sein“ Stammfahrer Maurits Sandberg ist frisch gebackener Vater und setzte in der Eifel aus. So griff Jordan selbst ins Lenkrad.

### WEITERE VIP-STARTER

Die Gaststarter auf dem VIP-Auto für den Rest der Saison stehen fest: Am Hockenheimring wird YouTuber Franz Simon („Simon Motorsport“) am Steuer sitzen, beim Finale am Sachsenring fährt Luca Engstler den i30.



Fühlt sich um den Sonntags-Sieg betrogen: Pechvogel Marcel Fugel



Erstes Podium: Apothéloz hielt am Samstag Tabellenführer Buri hinter sich

se ging es konservativer an und holte auch mit P2 volle Punkte, weil Gaststarter nicht punktbeachtigt sind.

Er konnte auch deshalb so entspannt fahren, weil sich Harald Proczyk (Hyundai) und Mike Halder (Honda) schon in der ersten Kurve trafen und danach mit nachhaltig beschädigten Autos zurückfielen. Proczyk, der seit Zandvoort auf Bewährung fährt, ahnte schon Böses, doch die Rennleitung entschied nach zweimaligem Anschauen der Szene recht schnell auf Rennunfall. „Ich war viel zu spät auf der Bremse. Ehrlich gesagt hat es mich gewundert, dass keine Strafe kam“, so der Titelverteidiger, der auf der Innenbahn Hesse angegriffen hatte und dann in den Honda von Halder rutschte.

Auch in der Rennleitung musste man bei nachträglicher Betrachtung aller Aufnahmen zugeben, dass man den Geschwindigkeitsüberschuss von Proczyk nicht so auf dem Schirm hatte, sonst wäre die Entscheidung wohl anders ausgefallen. So stand die erste Tatsachenentscheidung – ohne Strafe.

„Er wäre bis nach Adenau durchgefahren“, drückte Halder es sehr bildhaft aus. Auf Halders Onboard-Aufnahme sieht man, wie er ganz normal in die erste Kurve einlenkt, bevor es einen heftigen Schlag gibt. So heftig, dass es Halder sogar das Lenkrad aus der Hand schlägt. Mit völlig quer stehendem Auto und springender Hinterachse fuhr Halder immerhin noch auf P16, Proczyk mit beschädigter Front auf P11.

### Apothéloz: Erstes Podest

Weiterer Nutznießer der Startkollision war Julien Apothéloz (Cupra), der sich nach den Scharmützeln auf P3 vorschob und danach den als Überholkönig bekannten Buri hinter sich hielt. „Wir waren schon auf dem Red Bull Ring extrem nah dran, dann hat es aber leider nicht ganz gereicht. Ich bin froh, dass es jetzt endlich geklappt hat“, freute sich der junge Schweizer (18), der damit in der Juniorenwertung auf den zweiten Platz springt. Junioren-Leader Bradley Burns (Honda) machte seinem Namen mit einem feurigen Motorschaden am Samstag alle Ehre. ■

## NÜRBURGRING (D), 1. RENNEN

9. von 14 Läufen, 19 Runden à 3,629 km (19 gestartet, 17 gewertet)

1. Thierry Neuville (B)*, Hyundai Team Engstler 2	Hyundai	33.07,940 min
2. Max Hesse (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,233 s
3. Julien Apothéloz (CH), TOPCAR Sport	Cupra	+ 10,525 s
4. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 10,660 s
5. Lukas Niedertscheider (A), HP Racing International	Hyundai	+ 12,543 s
6. Théo Colcaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 13,586 s
7. Pascal Eberle (CH)*, Steibel Motorsport II	Cupra	+ 14,896 s
8. Mitchell Cheah (MAL), VW Team Oettinger	Volkswagen	+ 17,312 s
9. René Kircher (D), Hella Pagid – Racing One	Audi	+ 19,134 s
10. Kai Jordan (D), VW Team Oettinger	Volkswagen	+ 24,344 s

Schnellste Runde: 1.34,942 min (Neuville)

\* Gaststarter

## NÜRBURGRING (D), 2. RENNEN

10. von 14 Läufen, 6 Runden à 3,629 km (19 gestartet, 18 gewertet)

1. Max Hesse (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	10.16,283 min
2. Pascal Eberle (CH)*, Steibel Motorsport II	Cupra	+ 1,000 s
3. Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+ 4,498 s
4. Mike Halder (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 4,828 s
5. Julien Apothéloz (CH), TOPCAR Sport	Cupra	+ 7,487 s
6. Thierry Neuville (B)*, Hyundai Team Engstler 2	Hyundai	+ 9,539 s
7. Sebastian Steibel (D), Steibel Motorsport	Volkswagen	+ 17,672 s
8. Jan Seyffert (D), Lubner Motorsport	Lada	+ 19,148 s
9. Karen Gaillard (CH), TOPCAR Sport 2	Cupra	+ 34,208 s
10. Dominik Fugel (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 1.23,999 min

Schnellste Runde: 1.36,645 min (Eberle)

\* Gaststarter

### STAND FAHRER

1. Buri	320 Punkte
2. Hesse	298
3. Proczyk	282
4. Mike Halder	274
5. Niedertscheider	201
6. Colcaud	189
7. Michelle Halder	167
8. Apothéloz	165
9. Burns	159
10. Kircher	149

### STAND TEAMS

1. Hyundai Team Engstler	471 Punkte
2. HP Racing International	466
3. Profi-Car Honda/ADAC	396

### STAND JUNIOREN

1. Burns	53,5 Punkte
2. Apothéloz	50
3. Michelle Halder	47,5
4. Kircher	46



Im Rallye-Stil: Neuville ließ auch das TCR-Auto mächtig fliegen

# Ein schneller Gast

Rallye-Star Thierry Neuville fuhr am Nürburgring einen Gaststart in der ADAC TCR Germany. Wie sein Tourenwagen-Debüt lief und was er sonst noch gerne ausprobieren würde ...

Von: **Michael Bräutigam** und **Reiner Kuhn**

**D**ie Anreise am Donnerstag lief jedenfalls schon mal anders als geplant. Eigentlich wollte Neuville sich ans Steuer des Helikopters setzen und nach 15 Minuten Flugzeit in der Eifel angekommen sein. Doch Regen und Sturm machten ein Ab-

heben unmöglich. Also mussten die 80 km doch mit dem Auto in Angriff genommen werden.

Insgesamt drei Testsessions, meist nass, sollten einen ersten Eindruck von dem geben, was ihn am Wochenende erwartet. Wobei, eigentlich war es der zweite Eindruck: Bereits am 23. Juli war Neuville zum Nürburgring gekommen und hatte rund 50 Runden im TCR-Auto abgespult.

## Bestzeiten auf Anhieb

Auf die Frage, was er sich für seinen Gastauftritt vorgenommen hat, gehen sofort die Mundwinkel nach oben. „Ich will schon gut abschneiden.“ Was er denn von seinem Ausflug mitnehmen wolle? Thierry grinst noch mehr: „Ein paar Pokale wären schön.“

Wie viel Scherz und wie viel echte Ambition in dieser Aussage stecken, lässt sich schwer sagen, doch sie bekommt mehr Gewicht, als er tags darauf die Bestzeit im ersten freien Training setzt. Neue Reifen sind kein Argument, denn dank der „Jokerreifen“ darf jeder Teilnehmer seit diesem Jahr zwei exklusiv fürs FP1 reservierte, neue Yokohama-Pneus aufschnallen lassen.

Im FP2 geht es vor allem darum, den Reifendrop zu verstehen. Bei einer Asphalt rallye geben die Reifen recht konstanten Grip, beim Tourenwagen bauen sie über die Renndistanz ab. „Ungefähr zwei Zehntel pro Runde, das war recht gut“, konstatierte der schnelle Belgier. Die Startübung geht dafür in die Hose.

Zwar kennt er das Startprogramm so ähnlich aus seinem i20 WRC, doch einen Pit Limiter hat er da natürlich nicht. Die Startübung endet also bei 60 km/h, weil der Limiter noch aktiv ist.

## Bald eine F1-Testfahrt?

Den nächsten Schock verpasst Neuville den Gegnern am Samstag. Pole-Position! Zwar nur um eine Winzigkeit vor Teamkollege Max Hesse, aber dem verhagelt er eben seine erste Pole. Der Ernstfall für den Start klappt: Neuville kommt gut vom Fleck, dahinter bricht das Chaos aus und nach einer Runde sind schon über zwei Sekunden zwischen ihm und seinen Verfolgern.

Eine weitere Premiere wird das Safety Car, das nach einigen Runden auf die Strecke muss. „Gabriele Tarquini hat mir vor dem Rennen ein paar Tipps für den Restart gegeben“, verrät Neuville. Weltcup-Sieger Tarquini und Luca Engstler waren nämlich ebenfalls am Ring, um dem TCR-Neuling so gut wie möglich unter die Arme zu greifen.

Der Restart klappt, Runde um Runde fährt Neuville eine WP nach der anderen, cuttet durchs Gras, hüpf über Kerbs und belohnt die Vollgas-Arie mit dem Sieg bei seiner Tourenwagen-Premiere. „Das hat extrem viel Spaß gemacht“, legte der Sieger wieder sein Grinsen auf. Und auch das mit dem Pokal hat geklappt. Die Regenlotterie am Sonntag endet auf P6.

Und was steht noch auf der To-do-Liste? „Ein Formel-1-Test wäre schön“, gibt der Rallye-Star unverblümt zu. Seine Hoffnung: Wird er Weltmeister, öffnet Sponsor Red Bull ihm diese Tür. Dazu muss er vor allem die Toyota-Übermacht brechen. Die erste Chance hat er schon kommendes Wochenende: bei der ADAC Rallye Deutschland. ■



Volle Konzentration: Neuville bereitete sich gewissenhaft auf die TCR vor



Erfolg auf ganzer Linie: Neuville fuhr nach der Pole auch zum Samstags-Sieg

DTM

# Eine Legende wird 500

Am Wochenende biegt die DTM am Lausitzring ins letzte Saisondrittel ein. Gleichzeitig stehen nach offizieller Zählweise die Rennen Nummer 499 und 500 der Serienhistorie an.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**ine große Party wird es in der Oberlausitz nicht geben, zumindest nicht neben der Strecke. Sehr wohl dürfte die Action auf dem Asphaltband aber wieder enges Racing bereithalten. Im vergangenen Jahr spielte der Lausitzring eine mitentscheidende Rolle im Titelkampf, was sich so aber – weil deutlich früher im Jahr gefahren wurde – erst im weiteren Saisonverlauf herausstellen sollte.

René Rast (Audi) crashte 2018 in der Startrunde des Samstagsrennens spektakulär, überschlug sich und kam glücklicherweise



Keine schöne Erinnerung: Das Rast-Wrack vom Lausitzring 2018

körperlich unversehrt davon. Am Sonntagsrennen konnte er trotzdem nicht teilnehmen. Auch wenn Audi damals noch mehr oder weniger hinterherfuhr: Diese komplette Nullrunde schmerzte am Saisonende, als Rast mit sechs Siegen in Folge noch bis auf vier Punkte an Titelträger Gary Paffett (Mercedes) herankam.

Dieses Jahr sind die Vorzeichen völlig umgekehrt. Audi ist die stärkste Kraft, auch wenn man sich

die Siege mit BMW bislang brüderlich teilte. Je ein Rennen pro Wochenende ging bei den bisherigen sechs Saisonereignissen nach Ingolstadt respektive München. In der Tabelle aber liegt Rast klar an der Spitze, Marco Wittmann als bester BMW-Vertreter ist schon 59 Punkte zurück – pro Rennwochenende gibt es maximal derer 56 zu holen. Auch diesmal könnte am Lausitzring also eine kleine Vorentscheidung im Titelkampf fallen. ■

## NACHRICHTEN

### BTCC: DREI HONDA-SIEGE BEIM TOPSPEED-FEST

Beim zweiten Auftritt der Saison in Thruxton siegten in allen drei Rennen Honda-Piloten. Sam Tordoff setzte sich von der Pole aus im ersten Rennen durch, die Markenkollegen Josh Cook und Dan Cammish zogen im zweiten bzw. dritten Lauf nach. Colin Turkington (BMW) bleibt trotz schwierigem Wochenende Gesamtführender.

### NASCAR: EARNHARDT ÜBERLEBT ABSTURZ

Dale Earnhardt Jr. hat am vergangenen Donnerstag einen Flugzeugabsturz überlebt. Seine Maschine, in der auch seine Frau, seine Tochter und die zwei Piloten saßen, schoss bei der Landung in Elizabethton/Tennessee über die Landebahn hinaus und crashte. Bevor die Maschine ausbrannte, konnten Earnhardt und seine Familie mit nur leichten Verletzungen entkommen.

NASCAR

# Hamlin zieht nach Siegen gleich

Denny Hamlin (Toyota) sicherte sich beim Nachtrennen in Bristol den bereits vierten Saisonsieg. Und zieht mit seinen Gibbs-Teamkollegen Kyle Busch und Martin Truex Jr. gleich.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Mann, über den in der Bristol-Woche am meisten gesprochen wurde, war Matt DiBenedetto (Toyota). Am Dienstag vor dem Rennen im „NASCAR-Kolosseum“ wurde ihm eröffnet, dass sein Vertrag mit der Leavine Family nicht verlängert wird. Für DiBenedetto sollte sich der Technik-Deal seines Teams mit Joe Gibbs Racing somit als Fluch und Segen zugleich herausstellen. Zum einen sorgte es für einige starke Ergebnisse. Zum anderen aber pusht Gibbs den eigenen Schützling Christopher Bell, der wohl 2020 im Leavine-Camry sitzen wird.

Um sich bei anderen Teams ins Gespräch zu bringen, helfen also nur starke Ergebnisse. In Bristol lieferte er dann auch wieder ab: Die meisten Führungsrunden und Platz 2. Am Ende musste er nur Hamlin ziehen lassen. „Ich war schon als Kind ein Fan von ihm, mich hier Tür an Tür mit ihm zu bekämpfen, war toll,“ so der 28-Jährige. „Irgendeine Tür wird sich öffnen.“

### Gibbs-Dreifachspitze

Hamlins erste Gedanken galten ebenfalls dem Geschlagenen. „Es tut mir leid für Matt und sein Team, ich weiß, dass ihnen ein Sieg eine Menge bedeutet hätte. Aber ich gebe immer 110 Prozent für mein Team“, sagte der Sieger.

Außerdem könnten die fünf Playoff-Punkte für den Sieg im Saisonverlauf noch sehr nützlich werden. Aktuell liegen in der „virtuellen“ Playoff-Tabelle Kyle Busch, Truex und Hamlin mit nun je vier Siegen an der Spitze. Hamlin ist der Einzige aus dem Trio, dem noch der Titel fehlt. ■



Die Männer der Bristol-Woche: Sieger Hamlin (l.) und DiBenedetto (r.)

### NASCAR CUP SERIES

#### Bristol/Tennessee (USA)

24. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Matt DiBenedetto (USA)	Toyota
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
7.	Clint Bowyer (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Ford
9.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

#### Gesamtwertung

nach 24 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	932 Punkte
2.	Logano (Ford)	893
3.	Hamlin (Toyota)	855
4.	Truex Jr. (Toyota)	838
5.	Harvick (Ford)	830
6.	Keselowski (Ford)	794
7.	Elliott (Chevrolet)	757
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	741
9.	Blaney (Ford)	686
10.	Bowman (Chevrolet)	675



In Kentucky erleben die Fans vor Ort ein unterhaltsames Rennen

# Mythos und Moderne

NASCAR ist absoluter Kult. Die beliebten Stock Cars erfreuen sich auch in Europa einer großen Fangemeinde. MSa-Reporter Michael Bräutigam ist in die USA gereist und hat im Geburtsland der NASCAR interessante Eindrücke aus Vergangenheit und Gegenwart gesammelt.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Geburtsort der NASCAR-Stars". Das steht auf einem Schild am Hickory Motor Speedway, der damit der perfekte erste Stopp meiner Reise ist. Hier, eine knappe Autostunde vom Startpunkt in Charlotte entfernt, kann man Geschichte atmen. Eine andere Tafel schreibt das nur 584 Meter kurze Oval als berühmtesten Short Track der

Welt aus. Ich bekomme Gänsehaut, als ich die in die Jahre gekommenen Tribünen sehe. Kennen Sie den Film „The Last American Hero“ mit Jeff Bridges? Ein Vollgasfilm für V8-Freaks, der – sehr frei – die frühe Karriere von NASCAR-Legende Junior Johnson erzählt. Wie er bei nächtlichen Auslieferungsfahrten des familieneigenen „Moonshine“ durch die Wälder driftete und bei den Verfolgungsjagden mit der Polizei seine fahrerischen Fähigkeiten verbessert, ehe er Rennfahrer wird.

Fast genau wie im Film von 1973 sieht es hier noch immer aus. Alles ist ein wenig verwitterter als vor knapp 50 Jahren, ansonsten könnte man glatt die Fahrscenen von damals nachdrehen. Was tatsächlich kein Problem wäre, weil die Strecke nach wie vor in Betrieb ist. Von Frühjahr bis Herbst gibt es hier jeden Samstagabend Rennaction.

„Ich bin nicht der Typ für Interviews“, antwortet Rennstre-

ckenchef Kevin auf meine Frage, ob er fünf Minuten Zeit hätte. „Aber schau dich ruhig um. Wenn du selbst fahren willst, bitte nicht mehr als 30 Meilen pro Stunde.“ Auch wenn der Ami an sich selten ein Ausbund an Bescheidenheit ist, Kevin verliert nicht viele Worte und lehnt sich in seinem Drehstuhl wieder in Richtung Monitor. Er hätte mir auch 1000 Räuberpistolen auf die Nase binden können. Natürlich nehme ich das Angebot gerne an. Ich sehe mich ausführlich um und drehe zwei Runden mit dem Mietwagen im Mini-Oval. Thanks, Kevin, much appreciated.

NASCAR ist übrigens keineswegs nur „die eine Rennserie“ in den USA, sondern steht für „National Association for Stock Car Auto Racing“, also einen Verband. Er sanktioniert Rennserien, die unter entsprechendem Banner fahren. In Europa kennt man vor allem die Cup Series, also die höchste Serie, in der Piloten wie Richard Petty, Dale

Earnhardt oder Jeff Gordon zu Stars wurden. Es gibt aber noch zwei weitere US-weite Serien und darunter noch viele regionale Serien mit NASCAR-Prädikat.

## Racing statt Football

Das nächste Ziel ist Winston-Salem. Auch ein Ort mit großer NASCAR-Historie. Im Bowman Gray Stadium werden, ähnlich wie in Hickory, bis heute Rennen ausgetragen. Eigentlich ist es ein Football-Stadion. Für die Motorsportsaison wird ein Asphaltband auf den Rasen gelegt. Von April bis August gibt es jeden Samstag Rennen, in den restlichen Monaten wird Football gespielt. Nur gut vier Kilometer entfernt liegt das Winston Cup Museum. Die Zigarettensmarke war bis zum Jahr 2003 mehr als 30 Jahre lang Hauptsponsor der ersten NASCAR-Liga, unter diesem Namen stieg die Serie zu weltweitem Ruhm auf. Auch dank eines weiteren NASCAR-Films, „Tage des Donners“ mit Tom Cruise.

Vor allem aber dank Fahrern wie Dale Earnhardt und Jeff Gordon, die in den 90er-Jahren auch über die USA hinaus zu Stars wurden. Mir bleibt an diesem Tag, einem Mittwoch, nur die Außenansicht, das Museum hat lediglich Donnerstag bis Samstag geöffnet. Schade, aber viel Zeit wäre eh nicht geblieben.

Es geht weiter nach Norden, über die Grenze nach Virginia, wo die nächste Rennstrecke wartet. In Martinsville sehe ich im Eingangsbereich des Super 8 Motels gleich zwei große Bilder vom Speedway. Raj, der hier den Laden schmeißt, war noch nie bei dem heimischen NASCAR-Lauf. „Wenn das stattfindet, haben wir hier Stress.“ Acht bis neun Monate vor dem Rennen sei seine Unterkunft ausgebucht, sagt er.

**Countrymusic ging bislang völlig an mir vorbei. Auf dem Weg zum Kentucky Speedway erwische ich mich aber dabei, wie ich mit dem Fuß zum Takt wippe.**

„Wir sind das nächstgelegene Motel.“ Ein Rennbesuch stehe bei ihm aber auf der To-do-Liste.

Nächster Morgen: Der Martinsville Speedway bietet eine ganz andere Kulisse als Hickory und Winston-Salem. Von Weitem sehe ich eine riesige US-Flagge und eine ähnlich wuchtige Anzeigentafel. Über eine kleine, abschüssige Straße eröffnet sich der gesamte Komplex. Hickory fasst rund 13 000 Zuschauer, in Martinsville versammeln sich auf

0,847 km Streckenlänge bis zu 65 000 auf den hochgewachsenen Stein- und Aluminiumtribünen. Was im Fernsehen überhaupt nicht rüberkommt: Die Kurven auf dem „Paperclip“ genannten Short Track sind um bis zu zwölf Grad überhöht.

Die nächste Episode meines NASCAR-Trips folgt in Kentucky. Rund 450 Meilen geht es nach Westen, erst auf geschwungenen Bergsträßchen über die Appalachen und dann unter viel Einsatz der Cruise Control bis nach Florence. Von dort aus geht es am nächsten Morgen zum Kentucky Speedway. Mit 1,5 Meilen Streckenlänge ist er eines der zahlreichen Intermediate-Ovale.

Viel wichtiger aber: Hier finden an diesem Wochenende Rennen der besagten drei nationalen NASCAR-Serien statt. Nach langer Fahrt und kurzer Nacht fahre ich die Interstate 71 runter. Im Radio läuft Countrymusic. Eine Musikrichtung, die bislang spurlos an mir vorbeiging, hier gehört sie einfach dazu und ich erwische mich sogar dabei, wie ich mit dem Fuß zum Takt wippe.

### Groß, aber nahbar

Merle Haggard singt den „Workin' Man Blues“. Ich finde, es gibt schlechtere Arbeitstage, als ich die Abfahrt nach Sparta nehme. Seit den 90er-Jahren verfolge ich, mal mehr und mal weniger intensiv, die NASCAR. Zu meinen Kindheitshelden zählt neben Michael Schumacher und Colin McRae auch NASCAR-Legende Jeff Gordon. Mir wird klar: Heute bin ich zum ersten Mal selbst Teil des großen Zirkus. „How ya doin'?", begrüßt mich ein Ordner am Eingang. Wie gesagt: Es könnte durchaus schlechter sein.

Im Fahrerlager schleusen die Teams ihre Autos durch die tech-

nische Abnahme. Geheimnisse? Berührungsängste? Vorbehalte? Kennt man hier alles nicht.

Grundsätzlich kann erst mal jeder alles sehen und mit allen sprechen. Wird's doch zu bunt, gibt es die passende Ansage. „Wenn die Motorhaube offen ist, bitte keine Fotos“, sagt mir ein erfahrener Fotograf, als ich ihn nach den Dos und Don'ts im Fahrerlager frage. „Und steh einfach nicht im Weg.“ Näher dran am Fan geht nicht – alles andere als selbstverständlich, wenn man

so groß ist. Dazu ein paar Vergleichszahlen: Die Formel 1 hat gut acht Millionen Facebook-Fans, bei der NASCAR sind es über fünf Millionen, der Tourenwagen-Weltcup (WTCC) bringt es auf rund eine Million und die DTM auf ca. 650 000.

Als die Trainings laufen, entsteht ein erster optischer und – noch viel wichtiger – akustischer Eindruck. Jetzt weiß ich, warum der Film „Tage des Donners“ heißt. Die V8-Motoren machen bei Drehzahlen über 8000/min



Winston-Salem: „Bowman Gray“ ist eigentlich ein Football-Stadion



Martinsville: Rund um den Short Track sitzen bis zu 65 000 Zuschauer



Hickory: Tribünen und Gebäude sehen noch aus wie vor fast 50 Jahren



Nah dran: Noch am Renntag schauen die Fans den Teams über die Schulter

jede Heavy-Metal-Band zum Knabenchor. Die Endrohre gehen nach rechts raus, also in Richtung der Tribünen. Von dort schallen die Geräusche ins Infield zurück und es entsteht eine Geräuschkulisse, die jeder Petrolhead einmal live erlebt haben muss. Nach meinem Tag 1 in Kentucky merke ich jedenfalls nicht wie üblich die Füße, sondern die Gesichtsmuskeln, die durch das ständige Grinsen am meisten beansprucht wurden. Ach ja, und für Tag 2 stehen Ohrstöpsel ganz oben auf der Einkaufsliste. Nach dem abendlichen Rennen der Xfinity-Serie,

das ich von der Haupttribüne verfolge, klingeln mir die Ohren. Fündig werde ich tags darauf auf einer wahren Shopping-Meile vor dem Haupteingang. Jeder Hersteller, fast jedes Team und natürlich die beliebtesten Fahrer haben ihren ganz eigenen Merchandising-Truck. Das Rennen startet erst um 19.30 Uhr, gefahren wird vorher nicht. Trotzdem sind bereits um die Mittagszeit Tausende Fans an der Strecke. Es gibt Fressbuden noch und nöcher, kaltes Bier von fliegenden Verkäufern und Gratis-Handtücher vom Hauptsponsor, die zum Luftzufächeln, Nackenbedecken

oder Zuwinken von der Tribüne genutzt werden. Ein eigens abgetrennter Kinderbereich bietet Rennautos zum Probesitzen, Hüpfburgen und schattige Verweilplätze für die Eltern. Es könnte auch ein beliebiges Kleinstadtfest sein – nur mit Merch-Ständen statt Schießbuden.

### Fans wie bei 24h am Ring

Im Streckeninernen werden geführte Touren angeboten. Ein Bereich nahe der Victory Lane ist als „Fan Zone“ ausgeschrieben. Dazu gibt es eine „Garage Viewing Area“, wie sie seit 2017 auch die DTM hat. Auf den Campingplätzen im Infield haben sich die Wohnmobile und ihre Bewohner eingenistet. Ich treffe Hugh. Oder besser gesagt er mich. „Das musst du fotografieren“, ruft er mir zu, als er meine Kamera sieht. Mit der einen Hand winkt er mich zu sich heran, in der anderen hält er eine Bierdose. „Das ist ein verf... Boot“, sagt er und zeigt auf seine „Miss Madison“.

Nein, es ist nicht das weltberühmte Rennboot, sondern ein Buick Century, der mit wenig Fachkenntnis, aber viel Enthusiasmus in den gleichen Dress gehüllt wurde. Wo bei anderen Autos eine Anhängerkupplung sitzen würde, hat Hugh eine kleine Bootsschraube angebracht. „Eigentlich wollte ich es anmalen wie die schwarze Nummer 3 von Dale Earnhardt, aber die Zeit hat nicht mehr gereicht“, gibt er mir zu verstehen. Ich frage, warum er NASCAR-Fan ist. „Keine Ahnung, jeder hat doch seine Sportart, oder? Andere haben Baseball oder Football, ich mag Rennen.“

Ein Kumpel aus Hughes rund 20-köpfiger Reisegruppe, aufgeteilt auf vier Motorhomes, ergänzt: „Es geht aber nicht nur ums Rennen, sondern um die ganze Atmosphäre.“ Mein Eindruck: In Deutschland würde

diese Truppe perfekt zum 24h-Rennen am Nürburgring passen. Ein paar Meter weiter steht ein alter Schulbus, der seine besten Tage definitiv hinter sich hat. Ein Blickfang ist er trotzdem. „Wir sind allein von der Einfahrt bis zum Stellplatz drei Mal liegengeblieben“, erklärt Besitzer Ken. Aus eigener Kraft würde man wohl nicht mehr wegkommen, aber das Ziel habe man ja erreicht. Der Clou: Auf dem Bus ist eine Aussichtsplattform, von der aus man direkt an der Gegengeraden das Rennen ohne störenden Zaun im Sichtfeld verfolgen

**Wenn Amerikaner eines können, dann Zeremonien. Es gibt das volle Programm: Fahrerparade, Fallschirmspringer mit Flagge, Gebet, Fly-over, live gesungene Nationalhymne ...**

möchte. Cousin John kommt dazu, ein NASCAR-Veteran. Seit 22 Jahren verfolgt er vor allem die erste Liga, war bei rund 60 Events live dabei.

### Rennfahrer als Popstars

In Kentucky ist aber selbst er zum ersten Mal. „Die Strecke ist ja noch recht neu und wurde in den ersten Jahren auch nur von den unteren Serien befahren“, erklärt er. Er zeigt mir stolz ein wenige Stunden zuvor geschossenes Foto auf seinem Handy, auf dem er gemeinsam mit einem Penske-Mechaniker unter dem Auto von Brad Keselowski liegt. „Es ist einfach toll, dass man so nah rankommt.“ Wir verabreden uns für später zum Rennen.



Zum Scrutineering werden die Autos durchs Fahrerlager geschoben



Für die Fans: Hersteller und Teams bieten den NASCAR-Zuschauern was



Verrückte Fans gehören auch dazu, so wie Hugh mit seiner „Miss Madison“



Gute Aussicht vom Schulbusdach: Im Hintergrund fahren die Rennautos



Freier Zugang: Bei Penske und Co. gibt es sogar Besuchszeiten für Fans

Vorher aber stehen noch die Zeremonien an. Wenn Amerikaner nämlich eines können, dann das. Es gibt das volle Programm: Fahrervorstellung und -parade, Fallschirmspringer mit Stars-and-Stripes-Flagge, gemeinsames Gebet, live gesungene Nationalhymne, Flyover und natürlich die berühmtesten Worte überhaupt im Motorsport: „Drivers, start your engines!“ Die mit 40 000 Fans besetzte Haupttribüne bricht in Jubel aus. NASCAR-Fahrer sind nicht einfach nur wie Popstars, sie sind selbst welche.

Ich gehe zurück zum Campingplatz. Besser als vom Dach des Schulbus-Wohnmobils kann man das Rennen nicht sehen. Mit rund 300 km/h rasen die 36 Autos in Sekundenbruchteilen vorbei und lassen die zwei Dollar für Ohrstöpsel als beste Investition des Lebens erscheinen. John dreht derweil Kreise um sich selbst. Auf dem Kopf ein Headset, um den in der NASCAR frei zugänglichen Teamfunk mitzuhören, ein Bier in der Hand und die Augen stets auf die Führenden gerichtet, die von der exponierten Lage über die gesamte Strecke verfolgt werden können. Das Rennen endet mit dem besten Finish der Saison: Kurt Busch gewinnt in einem mehr als engen Duell gegen seinen Bruder Kyle und holt seinen ersten Saisonsieg. Das sind die Geschichten, aus denen NASCAR gemacht ist. Danke, Kentucky, für diese geniale NASCAR-Premiere!

Tags darauf breche ich wieder in Richtung Charlotte auf. Die größte Stadt North Carolinas ist sozusagen das Epizentrum der Szene. Fast alle NASCAR-Teams haben ihren Sitz nördlich der „Queen City“. Ein gutes Stichwort, denn die Teams sind ebenso frei zugänglich wie fast alles in der Tourenwagenserie. Sie

haben sogar ganz normale Besuchszeiten für Fans. Ich besuche je Hersteller ein Team: Joe Gibbs Racing, Hendrick Motorsports und Team Penske. Bei Letzteren sieht man am meisten von der – auch bei den anderen Teams – frei einsehbaren Werkstatt.

Hendrick bietet den allgemein beeindruckendsten Einblick. Allein für Aufbau und Vorbereitung der Einsatzautos gibt es hier zwei Gebäude mit Eingangshalle und vielen Trophäen. Im eigenen Museum stehen Siegerautos von Jeff Gordon, Jimmie Johnson oder „Cole Trickle“ (womit wir wieder in Hollywood wären), dessen Film-Rennwagen ebenfalls von Hendrick aufgebaut wurde.

### Ein Foto mit Earnhardt

Auf der anderen Seite der US-29 liegt der Charlotte Motor Speedway. Für zwölf Dollar kann man eine einstündige Tour im Minibus buchen: Dragster-Strecke, Dirt Track, Oval. Weil heute die „Roval“-Variante konfiguriert ist, schüttelt unser Chauffeur uns nicht nur in den Steilkurven durch, sondern kurvt auch mit quietschenden Reifen durchs enge Infield. Noch imposanter als die stark überhöhten Steilkurven sind nur die umgebenden Gebäude des riesigen Geländes. In Turn 1 kann man sogar Wohnungen kaufen – mit Parkplatz, der auch bei Rennen gültig ist.

Noch ein Stückchen weiter nördlich liegt Kannapolis. Am Dale Earnhardt Plaza steht eine überlebensgroße Statue des siebenfachen Cup-Champions. Edwin vom Grünflächenamt kommt zufällig gerade vorbei. „Willst du ein Foto mit ihm?“ Ja, gerne. „Ich bin drei Jahre mit dem Kerl zur Schule gegangen“, eröffnet er mir. Ich frage ihn, ob Earnhardt ein Held ist. „Er hat es nur bis zur neunten Klasse geschafft, aber



Eine ganz andere Dimension: Der Charlotte Motor Speedway in Concord



Kannapolis: Statue von Dale Earnhardt Sr. († 2001) in seiner Heimatstadt



NASCAR im Alltag: Ein Auto von Jimmy Spencer verrottet nahe Wilkesboro

dann Geld von seiner Rennerei gespendet, damit andere Kinder lesen lernen können. Für viele hier ist er ein Held, ich habe aber andere Helden.“ So schnell wie Edwin da war, ist er auch wieder verschwunden.

Am Dale Earnhardt Boulevard ist das Curb Museum. Ein absoluter Muss-Besuch. Musikproduzent Mike Curb, später auch Fahrzeug-eigner in der NASCAR, war einer von Earnhardts ersten großen Sponsoren. Deshalb steht hier das Meisterauto von 1980, neben vielen weiteren Schätzen aus Motorsport und Musikbusiness.

Zwei letzte Stopps habe ich mir noch aufgehoben: Spartanburg und North Wilkesboro. Beide Rennstrecken sind längst außer Betrieb. In Spartanburg erinnert nur ein Piktogramm am Eingangsgebäude der Fairgrounds an die Renn-Vergangenheit. Für Fotos von außen reicht es trotzdem. Ein letzter Atemzug Historie, dann habe ich erst mal genug eingesaugt. Mir ist nun klar, warum die Serie so beliebt ist: Sie bleibt sich treu, dem Fan nah und ihren Helden gegenüber loyal. Es war sicher nicht mein letzter Besuch im NASCAR-Land. ■

Schnell auf der Nordschleife: Florian Bodin fährt bei Teichmann Racing seit dem vierten VLN-Lauf im Permit-A-Auto. Beim 6h-Rennen konnte der erste Klassensieg bejubelt werden



# Immer Vollgas

Während die Suche nach dem „Super Racer“ 2019/2020 in vollem Gange ist, geben die Sieger der letzten Ausgabe mächtig Gas. Wie läuft die Rennsaison bei den aktuellen Gewinnern des Rennfahrer-Castings?

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem für Marcel Marchewicz, Rookie-Sieger beim „Super Racer“ 2018/2019, könnte es kaum besser laufen. In der Rookies Challenge der KTM X-Bow Battle liegt er klar auf Titelkurs. Bereits drei Saisonsiege konnte er einfahren, in jedem der bisherigen acht Rennen stand er am Ende auf dem Podest – bei so vielen starken Startern keine Selbstverständlichkeit. „Die Konstanz hat viel ausgemacht“, bilanziert der 23-jährige Schwetzingen.

Während sein großer Titelrivale, der Österreicher Jan Rihs, ebenfalls bereits drei Siege auf dem Konto hat, dabei allerdings einen eher holprigen Saisonstart erwischte, ist Marchewicz von Anfang an voll bei der Musik. „Ich liege jetzt 32 Punkte vorne, beim Finale gibt es noch 50 Punkte zu holen. Ich muss also nicht mehr so aggressiv rangehen“, erklärt er seine Strategie für das Saisonfinale auf dem Hungaroring Anfang September. Die starken Leistungen im KTM öffnen ihm auch bereits andere Türen. So konnte er unter Mithilfe von HTP Motorsport und Schnitzelalm Racing zuletzt einen BMW M4 GT4 am Nürburgring testen – möglicherweise wird er noch in diesem Jahr einen Start in der ADAC GT4 Germany absolvieren. „Ich kann mich bei Upgraded und allen anderen Partnern der Aktion nur bedanken“, so Marchewicz.

## Stark im Teichmann-KTM

Für ihn zahlte sich die harte Arbeit aus, die er für den Gewinn

beim „Super Racer“ investiert hat. Schon bei der ersten Ausgabe hatte er es bis ins Finale geschafft, wurde da aber knapp Zweiter hinter dem Sieger Fabio Grosse. Für das Folgejahr intensivierte er nochmals sein Sportprogramm, kämpfte sich durchs Bootcamp ins Finale und krönte sich dort zum „Super Racer“. Seine Visitenkarte hat er jedenfalls abgegeben.

Auch Florian Bodin (25) hat sich in diesem Jahr richtiggehend durchgebissen und die Profikategorie gewonnen. Sein Lohn harter Arbeit und einer blitzsauberen Leistung beim Finale: Eine Saison im KTM X-Bow GT4 in der VLN beim Team Teichmann Racing, wo er auch schon nachhaltig Eindruck hinterlassen hat.

In den ersten drei Läufen ging es zunächst darum, die Nordschleifen-Permit Stufe A zu erlangen. Das war wegen Wetterkapriolen, Rennabbruch und sogar einem abgesagten Lauf schwierig. Nach dem dritten Lauf waren auf der für die Permit B abge-

speckten Version des X-Bow (rund 10 Prozent weniger Ladedruck, 200 kg mehr Gewicht) die nötigen Runden dann endlich abgespult. „Das war ziemlich turbulent, auch durch die ganzen GT3-Autos, die vor dem 24h-Rennen noch mitfahren“, berichtet Bodin, der sich mit dem X-Bow GT4 schnell anfreundete.

Beim ersten Auftritt im Permit-A-Auto sicherte er sich und seinem Teamkollegen Georg Griesemann beim vierten VLN-Lauf die Pole-Position und fuhr die schnellste Runde in der Klasse. Eine abgesicherte Antriebswelle kostete den Sieg, den man dann aber einen Lauf später feiern konnte. Beim Saisonhighlight, dem 6h-Rennen, siegten Bodin, Griesemann und KTM-Werksfahrer Reinhard Kofler.

## „Niveau muss hoch sein“

„Georg hat viel Erfahrung auf der Nordschleife, da kann ich sicher noch viel lernen“, lobt der „Super Racer“-Gewinner die vielversprechende Zusammen-



Stolz wie Oskar: Bodin zählt jetzt schon zu den schnellsten KTM-Fahrern



Podiums-Dauergast: Marchewicz (l.) liegt auf Titelkurs in der X-Bow Battle

eine tolle Chance für den Nachwuchs, die sehr gut durchdacht und gemacht ist“, sagt KTM-Prespresprecher Manfred Wolf, der die Saison von Marchewicz und Bodin genau verfolgt. „Das Niveau muss sehr hoch sein, wenn man sieht, dass die Leute in ein Rennauto steigen und fahren, als hätten sie nie etwas anderes gemacht.“ Die Programme X-Bow Cup (VLN) und Rookies Challenge (X-Bow Battle) haben derweil den Beweis als erfolgreiche Renn-

plattformen angetreten. „Deshalb stehen wir auch in Zukunft voll dahinter“, so Wolf.

Während die aktuelle Saison also äußerst erfolgreich läuft, werden für 2020 schon die nächsten „Super Racer“ gesucht. Auf Messen und Events stehen Up-racer-Rennsimulatoren, dazu gibt es die Raceroom Online Competitions. Mehr Infos und alle Termine im Netz unter: [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me) [www.raceroom.com](http://www.raceroom.com)

arbeit mit seinem Nordschleifen-erprobten Fahrpartner, mit dem er sich nach aktueller Planung für den Rest der Saison das Cockpit in der Nummer 930 teilen soll. „Die Chemie im ganzen Teichmann-Team passt gut! Es geht offen und familiär zu, aber auch sehr professionell.“

Das Team weiß umgekehrt ebenfalls, was man an Bodin hat: „Wir setzen drei Autos ein, und Florian war von Anfang an auf einem Niveau mit den Fahrern, die ihre Autos schon länger kennen“, sagt Michael Teichmann. „Er ist ja kein kompletter Neuling. Er ist sehr talentiert, und er hat eine steile Lernkurve. Wir sind jedenfalls sehr zufrieden.“

Auch bei KTM ist man angetan von den Simracern, die sich nun auch im realen Rennauto etabliert haben. „Der ‚Super Racer‘ ist



Bei der Rookies Challenge werden für jedes Rennen die Autos neu ausgelost – Marchewicz ist bislang mit allen stark

Eine Aktion von:



Premium-Sponsor:



Classic-Sponsor:



Classic-Partner:



Motorsport-Partner:





Mit einem Manöver, bei dem alle die Luft anhielten, besiegte Andrea Dovizioso auf dem Red Bull Ring in der letzten Kurve Weltmeister Marc Márquez. Der 32-jährige Italiener erklärt, was dieser Sieg bewirkt hat.

Von: **Imre Paulovits**

### **Wie blicken Sie auf Ihren Sieg auf dem Red Bull Ring zurück?**

Es sind so viele Dinge in diesem Rennen passiert, und ich bin aus mehreren Gründen glücklich über den Ausgang. Es war einer meiner besten, wenn nicht der beste Sieg meiner Karriere. Ich bin sehr glücklich für Ducati, denn diesen Sieg hatten wir gebraucht. Dass er auf diese Weise gekommen ist, gibt uns Energie für die Zukunft. Vor dem Rennen hatten wir nicht die Pace von Marc Márquez, daher brauchten wir eine Strategie, um mit ihm mithalten zu können. Aber die Temperatur war anders als am Vortag, wir hatten eine andere Reifenwahl und deshalb waren die Vorzeichen im Rennen anders. Ich konnte im Rennen alle Puzzlestücke zu-



### **Andrea Dovizioso**

**Geburtstag:** 23. März 1986  
**Geburtsort:** Forlimpopoli (I)  
**Herkunftsland:** Italien

#### **WM-KARRIERE**

2002: 125GP, Honda (16.)  
2003: 125GP, Honda (5.)  
2004: 125GP, Honda (1.)  
2005: 250GP, Honda (3.)  
2006: 250GP, Honda (2.)  
2007: 250GP, Honda (2.)  
2008: MotoGP, Honda (5.)  
2009: MotoGP, Honda (6.)  
2010: MotoGP, Honda (5.)  
2011: MotoGP, Honda (3.)  
2012: MotoGP, Yamaha (4.)  
2013: MotoGP, Ducati (8.)  
2014: MotoGP, Ducati (5.)  
2015: MotoGP, Ducati (7.)  
2016: MotoGP, Ducati (5.)  
2017: MotoGP, Ducati (2.)  
2018: MotoGP, Ducati (2.)  
2019: MotoGP, Ducati (zurzeit 2.)

#### **HOBBYS**

Motocross, Töchterchen Sara

# „Konnte gewinnen, weil wir die richtige Taktik hatten“

sammensetzen. Obwohl wir mit einer Abstimmung unterwegs waren, die wir zuvor nicht ausprobieren konnten, weil es im Warm-up geregnet hatte. Sie hat aber gepasst. Ich bin das Rennen sehr aggressiv angegangen, aber Marc war noch aggressiver als ich. Als wir in Turn 3 beide zu weit herausgetragen wurden, ist ihm die Front leicht weggerutscht, und ich habe mich in Turn 4 gleich wieder vor ihn gesetzt. Als er sich später an die Spitze setzen konnte, hat er versucht, eine Lücke aufzumachen, aber dabei hat sein Hinterreifen zu sehr nachgelassen. Deshalb hatte ich eine Chance, bis zur letzten Kurve mit ihm zu kämpfen. Auf der rechten Seite hatte er nicht so viel Grip wie ich. Beim Bremsen war er zwar besser, aber mit meinem Grip konnte ich bei ihm bleiben und das Manöver in der letzten Kurve fahren.

## Dieses Manöver hat alle überrascht.

Ganz ehrlich hat es auch mich überrascht. Ich habe diese Kurve nicht vorbereitet, es ist nicht wirklich meine Kurve, weder für meinen Fahrstil noch für mein Motorrad. Turn 9 bin ich ideal gefahren, und ich war innen. Da habe ich mir gedacht, dass, wenn ich bei dem Manöver zu weit hinausgetragen werde, ich noch immer Zweiter bin. Also hatte ich nichts zu verlieren und habe es probiert. Ich konnte das Motorrad dann genau richtig abbremesen, und so hat es gepasst. Ich hatte rechts den besseren Grip, deshalb konnte ich diese Kurve schneller fahren. Das Gleiche galt für die Traktion: Bei ihm hat der Hinterreifen mehr nachgelassen, daher war ich in der Lage, besser zu beschleunigen. Zu Beginn des Rennens hatte ich diesen Vorteil noch nicht.

## Was ist in Turn 3 in der ersten Runde genau passiert?

Eigentlich das Gleiche wie letztes Jahr. Ich wollte die Kurve eigentlich anders fahren, aber Marc war innen und hatte deshalb die Kontrolle über uns. Wenn man

in dieser Kurve außen ist, muss man abwarten, was der Fahrer innen macht, und da verliert man Schwung. Das war keine gute Situation für mich, aber zum Glück war ich in der Lage, ihn vor Turn 4 zurück zu überholen. Ich hatte da schon befürchtet, dass das Rennen bis zur letzten Kurve gehen würde. Wir haben beide extrem gepusht.

„Im Moment ist es sehr schwierig, gegen Marc Márquez zu gewinnen. Das ändert aber nichts an unserer Vorgehensweise.“

Andrea Dovizioso

Vielleicht nicht in jeder Runde, aber fast. In den Bremszonen habe ich versucht, die Reifen etwas zu schonen, aber wir waren am Limit, und wenn man auf dem Red Bull Ring am Limit hinter einem Fahrer ist, ist es noch schwieriger zu pushen. Man muss beim Bremsen vorsichtig sein, man darf nicht zu spät bremsen, denn da schleichen sich leicht Fehler ein. Wir haben aber in den Trainings in die richtige Richtung gearbeitet, sodass wir bis zum Schluss konstant sein konnten. Ich war nicht schneller als Marc, aber zum Schluss hatte ich mehr Grip und konnte so mit ihm zusammenbleiben.

## Marc Márquez meinte, Sie hätten in den letzten sechs Runden mit ihm gespielt. War das so?

Ich habe nicht mit dem Tempo gespielt, denn wenn ich eine Chance gehabt hätte, von ihm wegzufahren, hätte ich es getan. Was er meinte, war, dass ich auf der Geraden das Gas weggenommen habe. Das habe ich zweimal getan. Denn wenn man dort einen Fahrer überholt und vor ihm ist, kann er sich wieder innen reindrücken und so die Kurve kontrollieren. Marc Márquez kann das besonders gut.

Wenn man aber hinter ihm bleibt, ist man der, der sich reindrücken und die Kurve kontrollieren kann. Das war es auch, was ich gemacht habe, damit ich von dort besser beschleunigen konnte. Aber ich bin auch so zweimal herausgetragen worden. Denn wenn ich dort anfangen zu bremsen, wo Marc mit seinem Drift beginnt, brauche ich etwas länger, um gleich viel Tempo abzubauen.

## Woran lag es, dass das Rennen so viel schneller war als letztes Jahr?

Die Reifen haben sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Ihre Karkasse ist anders und ihr Grip war besser. Die Zeitverbesserung ist zum großen Teil hierauf zurückzuführen. Aber auch die Motorräder haben sich stark verändert. Da sind die sechs Sekunden, die wir über die Renndistanz schneller waren, ganz normal.

## Warum ist die Ducati auf dem Red Bull Ring so stark?

Das hat mit dem Layout dieses Kurses zu tun. Es hat viele Beschleunigungsphasen mit völlig aufgerichtetem Motorrad. Darin ist unser Motorrad gut. Und es gibt nicht viele lange Kurven. Wir haben eine gute Beschleunigung, und wir können recht gut bremsen. Nicht ganz so gut wie Marc Márquez, aber wir sind sehr nah dran. Das ist der Grund, warum wir in Österreich so konkurrenzfähig sind. Im fünften und im sechsten Gang haben wir auch mehr Leistung.

## Glauben Sie, dass die Weltmeisterschaft jetzt wieder offen ist?

Sie ist so lange offen, wie es eine theoretische Chance gibt. Es sind auch noch viele Rennen zu fahren. Das Rennen auf dem Red Bull Ring ändert auf der einen Seite die Zukunft nicht, denn Marc hat auch dort sein Potenzial gezeigt. Er war in allen Rennen sehr konkurrenzfähig, viel mehr als letztes Jahr. Deshalb erwarte ich, dass er auf allen Strecken stark sein wird. Es wird deshalb sehr schwer gegen ihn werden. Aber wir arbeiten an der Weiterentwicklung unseres Motorrads. Wir haben das letzte Rennen gewonnen. Aber vor allem haben wir hart daran gearbeitet, das Motorrad zu verbessern, und wir arbeiten fortwährend weiter. Man kann nie wissen, was wir finden und welches Material in der Zukunft kommt. Wir wollen so weitermachen. Aber im Moment ist es realistisch gesehen sehr schwierig, gegen Marc zu kämpfen. Das ändert aber nichts an unserer Vorgehensweise. Wir müssen uns verbessern, denn derzeit reicht es nicht dafür, ihn regelmäßig zu schlagen. Aber dieser Sieg hat uns eine Menge Energie für die Zukunft gegeben. Zu gewinnen ist immer wichtig, aber so zu gewinnen wie in Österreich, nachdem wir zuvor in vielen Rennen schwer gelitten hatten und wo wir nicht schneller waren als er, aber für das Rennen richtig gearbeitet hatten, ist sehr positiv für mich – und auch für Ducati. ■



Andrea Dovizioso vor Marc Márquez in Spielberg: „War nicht schneller als er“

DUKATI

# Aufgerüstet für die Kämpfe

Neue Rundenrekorde und immer schneller über die Distanz: Die MotoGP hat die Grenzen wieder weiter verschoben. So kommen für die zweite Saisonhälfte wieder neue Lösungen, um in diesem Wettrüsten nicht unterzugehen.

Von: **Neil Spalding**

**A**uch wenn bei dem Test in Brunn einige Sachen probiert wurden, die für 2020 vorgesehen sind, haben sich die meisten Hersteller darauf konzentriert, für den so engen Kampf um die Positionen in der höchsten Motorrad-Klasse noch besser gerüstet zu sein. Auch auf dem Red Bull Ring war damit noch nicht Schluss, Stefan Bradl hatte gleich wieder neue Sachen von Honda auszuprobieren. Der Kampf um die Tausendstelsekunden verlangt nach immer mehr technischem Einsatz.

Bei Aprilia hat man diese Saison mehr oder weniger verworfen, die Italiener wirken gegen die WM-Spitze auch etwas auf verlorenem Posten. Sie haben auch in letzter Zeit sehr viele ihrer Top-Ingenieure an Ducati und KTM verloren. Man braucht erfahrene Leute, um in dieser Liga mithalten zu können, und Aprilias Erfahrungsschatz ist nun zum Teil bei der Konkurrenz gelandet. Technik-Direktor Romano Albersiano hatte bei der Pressekonferenz der Hersteller angekündigt, dass sie nächstes Jahr mit einem völlig neuen Motorrad antreten werden. Dann soll auch eine ganz neue Truppe von Ingenieuren bereitstehen.

## Mit Wind und Kohle

Ducati hatten auf dem Red Bull Ring wieder das Potenzial ihres Motorrades gezeigt. Aber dort war auch zu sehen, wie stark Honda mit Marc Márquez ist. Ducati hatte beim Brunn-Test eine alternative Art von Flügeln dabei, die in Österreich auch eingesetzt wurden. Sie sind für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt und sollen den gleichen Anpressdruck bei weniger Luftwiderstand liefern. Beide Fahrer fuhren auch die Radabdeckungen, die den Luft-

strom mehr auf die restlichen Anpresshilfen lenken sollen.

Honda arbeitet weiter an den neuen Rahmen mit Kohlefaser-Versteifung, von der mehrere Versionen existieren. Die RC 213 V will hart und quer in die Kurven hineingebremst und eng am Kurvenscheitel gehalten werden, sie erlaubt effizientes Herausbeschleunigen. Dies beherrscht Marc Márquez perfekt, er schafft es auch, sie am Scheitel mit 65 Grad Schräglage zu bewegen.

Honda hat die Saison mit einem sehr weichen Rahmen und Schwingen begonnen, bekam aber Probleme, weil die Kette absprang. Mit dem Karbon-verstärkten Rahmen versucht man, die Steifigkeit für die Bremsstabilität sowie die Torsionssteifigkeit zu verbessern und den seitlichen Flex beizubehalten. Zuletzt konnte man zwei Versionen mit unterschiedlich langen Karbon-Verstärkungen unterscheiden. Die Oberfläche des Alu-Profiles war auf der ganzen Länge aufgeraut, um eine griffigere Oberfläche für den Klebstoff zu gewährleisten. Außerdem hat Honda ebenfalls ein Aero-Paket für schnelle Strecken und nun auch den Spoiler an der Schwingen wie Ducati.

KTM verwendet seit Brunn eine geänderte Lenkungsdämpferposition auf der rechten Seite neben dem Lenkkopf. Es könnte Platz für einen größeren Lufteinlass geschaffen haben, oder einfach bessere Hebelverhältnisse. Dazu hat man eine neue Tankverkleidung mit Lufteinlässen.

Suzuki hat bereits in Brunn die größeren Flügel getestet und eingesetzt, die auf dem Red Bull Ring ihre Vorteile erst richtig ausspielen konnten. Dazu verwenden auch sie nach Honda-Vorbild eine weichere Schwingen.

Yamaha probierte in Brunn einige Teile für 2020 aus, darunter auch einige Motoren-Updates. Obwohl die Fahrer darüber klagen, dass sie auf dem Red Bull Ring 10 km/h auf die Schnellsten verlieren, ist Yamaha nach dem Desaster, das sie letztes Jahr mit einer zu harschen Gasannahme erlebten, vorsichtig mit der Mehrleistung. Fabio Quartararo hat auf das 2019er Chassis und die Kohlefaser-Gabel umgestellt und hatte in Österreich nicht die geringsten Probleme damit. ■

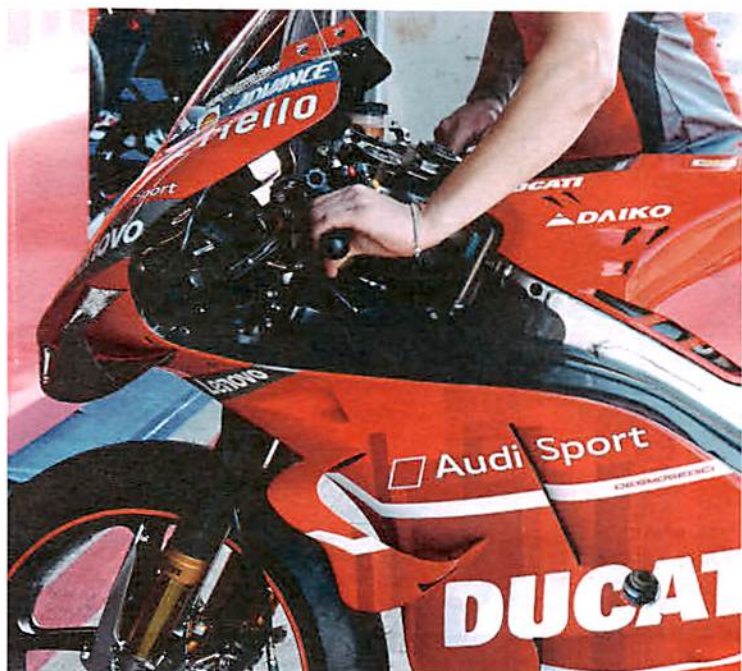


**Aprilia** Bis die neue Ingenieurs-Truppe steht und die Konstruktion des neuen Motorrades für 2020 fertig ist, experimentiert Technikchef Romano Albersiano mit Steifigkeiten an Rahmen und Schwingen. Auch Aprilia experimentiert mit Kohlefaser-Versteifung am Hauptprofil und probierte in Brunn verschiedene Schwingen.



**KTM** Die Österreicher haben den Lenkungsdämpfer der RC16 repositioniert und Belüftungsöffnungen in die Tankverkleidung geschnitten. Sie arbeiten weiter an der Steifigkeit. In Brunn war die Schraube der zusätzlichen hinteren Motorhalterung mal montiert und mal nicht. Zarco fuhr im Training mit, im Rennen ohne Schraube.

# der zweiten Saisonhälfte



**Ducati** Die Bologneser haben ein zweites Aero-Paket für die schnellen Strecken homologiert. An der Verkleidungsseite besteht es nun auch aus einem Element, so soll der gleiche Abtrieb mit weniger Luftwiderstand erzeugt werden. Auf dem Red Bull Ring fuhren beide Werksfahrer mit den Luftleitblechen an den Rädern.



**Honda** Neben den unterschiedlichen Rahmen und Schwingen, mit denen Marc Márquez und Stefan Bradl experimentieren, setzt nun auch Honda den Spoiler an der Schwinge ein. Während es Ducati immer bestritten hat, gibt es Márquez unumwunden zu: „Er erzeugt Abtrieb beim Bremsen. So konnte ich an Dovi dranbleiben.“



**Suzuki** Álex Rins und Testpilot Sylvain Guintoli fuhren die neue Verkleidung mit größeren Flügelflächen bereits in Brünn. Die Sorge, sie könne auf den Geraden zu viel Topspeed kosten, bewahrheitete sich auf dem Red Bull Ring nicht. Sie brachte aber mehr Anpressdruck beim Beschleunigen.



**Yamaha** Die neue Sitzeinheit, die in Brünn mit einem Zwischenteil auch an den bisherigen Rahmen geschraubt wurde, soll das Pitch-Verhalten der M1 verändern. Der Sitz ist auch so ausgelegt, dass der Hinterreifen durch Gewichtsverlagerung weniger belastet werden kann, weil es bei den aktuellen Michelin offenbar nicht notwendig ist.

mvWorld



Tom Lüthi: Durch Technikdefekt behindert, aber Verbesserungen für Silverstone gefunden

# Letzte Chance für Besserung

Am Montag nach dem Österreich-GP fanden die letzten Tests der Moto2 während dieser Saison statt. Trotz bester Bedingungen ließen sie noch viele Fragen offen.

Von: Imre Paulovits

Die Sonne schien über der Steiermark, als die Moto2- und Moto3-Teams zu ihrem letzten gemeinsamen Test in diesem Jahr ausrückten. Trotzdem war Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel nicht restlos begeistert von diesem Test: „Diese Strecke ist sehr speziell. Es gibt hauptsächlich Stop-and-go-Kurven und noch den mittleren Sektor mit Kurven, die einer normalen Rennstrecke entsprechen. Das reicht für klare Aussagen nicht aus.“

Kalex hatte zwei neue Rahmen dabei: „Das war, um zu schauen, was die nächsten Schritte sind, die wir einleiten sollen. Aber wegen dem Layout des Red Bull Rings haben wir noch keine klaren Aussagen bekommen. Wir haben die Änderungen gemacht, weil der breitere Hinterreifen, der seit Jerez gefahren wird, etwas die Front wegschiebt. Das versuchen wir in eine andere Richtung zu lenken. Aber das müssen wir jetzt woanders probieren, wenn uns dafür in der restlichen Saison sehr wenig Zeit bleibt. Wir müssen dafür wohl auch Rennwochenenden einsparen.“

Mit der Situation konfrontiert zu sein, nächstes Jahr durch den Ausstieg von KTM mehr Teams mit Material beliefern zu müssen, damit lässt sich Kalex vorerst noch etwas Zeit: „Wir sind da vor eine ganz unerwartete Situation gestellt worden. Für

die Logistik ist Klaus Hirsekorn zuständig. Er muss erst aus dem Urlaub wiederkommen, bevor wir da weiterplanen können. Aber in der Summe sollten wir in der Lage sein, die zusätzlichen Teams zu beliefern.“

Das Intact-Team arbeitete mit Tom Lüthi und Marcel Schrötter hauptsächlich an der weiteren Verbesserung der Abstimmung. Bei Lüthi verhinderte ein technischer Defekt, dass er den kompletten Tag nutzen konnte, der derzeitige WM-Zweite musste es bei 45 Runden bewenden lassen. „Trotz der wenigen Runden war das ein positiver Test, vor allem der Abschluss“, zeigte sich der Schweizer dennoch optimistisch. „Wir haben uns nicht mit den neuen Teilen beschäftigt, sondern uns darauf konzentriert, die Basis vom Wochenende weiterzubringen. Silverstone hat einen ganz anderen Charakter als

Spielberg, aber ich glaube, dass wir trotzdem einiges von hier mitnehmen können.“

Sein Teamkollege Marcel Schrötter nutzte den Tag für umso mehr Testarbeit. Er kam schließlich auf 103 Runden und wirkte hinterher recht fröhlich. „Wir haben bei diesem Test das gute Gefühl zurückbekommen, das wir im Rennen vermisst haben“, freute sich der 26-Jährige. „Im Rennen hatte ich kein gutes Gefühl mit dem Motorrad, daher war es sehr wichtig, dass wir diesen Test hatten. Wir konnten einige Schritte machen und interessante Sachen ausprobieren, die uns im Rennen oder auch generell gefehlt haben.“

Aber auch die Konkurrenz hatte einiges auszuprobieren. MV Agusta hatte viele neue Teile dabei, ebenso Speed Up, die eine neue Aerodynamik testeten. ■



Fabio di Giannantonio auf der Speed Up: Neue Verkleidung probiert



Marcel Schrötter: In 103 Runden Gefühl für das Motorrad wiedergefunden

# KymiRing steht



Der erste MotoGP-Test auf dem neuen KymiRing, der nächsten Sommer als 20. Grand Prix in den Kalender kommt, konnte termingerecht aufgenommen werden.

Von: Imre Paulovits

Der Asphalt war noch frisch, und der blaue Himmel spannte sich über die finnischen Wälder, als Stefan Bradl, Jonas Folger, Michele Pirro, Bradley Smith, Sylvain Guintoli und Lokalheld Mika Kallio am Sonntag das Areal betraten. Die Finnen hatten das Asphaltband, die Randbebauung und das Nötigste im Fahrerlager fertiggestellt, damit die MotoGP-Testfahrer für Reifenlieferant Michelin ihren ersten

Test in Angriff nehmen konnten. Es ist völliges Neuland, und der französische Reifenhersteller musste Daten bekommen, mit welchen Reifen sich ein MotoGP-Wochenende auf der nördlichsten Strecke des Kalenders bewältigen lässt. In der Nachsaison ließe sich so etwas nicht mehr ausprobieren, und so nutzten Michelin und die Hersteller die Zeit zwischen dem Österreichischen und dem Britischen Grand Prix.

Der Test dauerte am Montag nach Redaktionsschluss und auch am Dienstag noch an, aber es wurde gleich klar, dass Finnland auch im Sommer seine zwei Gesichter hat. Scheint die Sonne, ist der Himmel so blau, wie man es sich weiter südlich nicht vorstellen kann, doch wenn es regnet, umso trüber. Mika Kallio ließ es sich trotzdem nicht nehmen, als Erster rauszufahren und seine Reifenspuren in die nasse Bahn zu ziehen. ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

In Silverstone soll Jorge Lorenzo wieder im Sattel der Werks-Honda sitzen. Teamchef Alberto Puig hat ziemlich eindrücklich vermerkt, dass er sehr auf die Rückkehr des fünffachen Weltmeisters wartet. Es brodelt nur so an Gerüchten über die Fortführung der Karriere des 32-jährigen Mallorquiners. Lorenzo selbst hat in der letzten Woche mehrere Videos und Bilder seiner Vorbereitung gepostet und beteuert, dass er alles für die Rückkehr in Silverstone getan hat.

### MOTOGP

Auch die Gerüchte, Lorenzo könne 2020 bei Pramac-Ducati

landen, haben ein Ende gefunden. Letzten Mittwoch hat Pramac-Ducati den Vertrag mit Jack Miller für das nächste Jahr verlängert.

### MOTO2

Auch die Frage nach der Fortführung der Karriere des Moto2-WM-Leaders Álex Márquez ist beantwortet. Er verlängerte bei MarcVDS für eine weitere Saison.

### MOTO2

Khairul Idham Pawi hat sich einer weiteren Hand-OP unterzogen. Seine verwaiste Petronas-Kalex wird in Silverstone Bradley Smith fahren, der für das Team in der MotoE fährt.

## Vorschau GP Großbritannien

### ZEITPLAN

GP von Großbritannien/Silverstone  
(alle Zeitangaben in MESZ)

#### Freitag, 23. August 2019

10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–15.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training

#### Samstag, 24. August 2019

10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.05–16.20	Moto2	Qualifying 1
16.30–16.45	Moto2	Qualifying 2

#### Sonntag, 25. August 2019

10.00–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	Moto2	Warm-up
11.00–11.20	MotoGP	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 17 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rd.
15.30	Moto2	Rennen, 18 Rd.

### STATISTIK

GP von Großbritannien/Silverstone

#### Sieger 2018

Moto3: Rennen ausgefallen  
Moto2: Rennen ausgefallen  
MotoGP: Rennen ausgefallen

#### Pole-Position 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 2.13,292 (= 159,3 km/h)  
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex, 2.08,153 (= 165,7 km/h)  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati, 2.10,155 (= 163,1 km/h)

#### Schnellste Runde 2018

Moto3: Rennen ausgefallen

Moto2: Rennen ausgefallen

MotoGP: Rennen ausgefallen

#### Rundenrekord

Moto3: Jorge Martín (E), Honda, 2.13,025 (= 159,6 km/h) (2017)  
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2.06,690 (= 167,6 km/h) (2017)  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.01,560 (= 174,7 km/h) (2017)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2019

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	230
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	172
3. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	136
4. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	124
5. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	103
6. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	102
7. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	92
8. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 19	86
9. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	78
20. Stefan Bradl (D)	Team HRC	Honda RC 213 V	16

### Moto2

1. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	181
2. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	138
3. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	126
4. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	121
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	115
6. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	114
7. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	109
20. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	12
28. Lukas Tulovic (D)	Kiefer Racing Team	KTM	3
30. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

### Moto3

1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	155
2. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	154
3. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	113
4. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	105
5. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	89
6. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	84
7. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	81
8. Jaime Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	78
9. Romano Fenati (I)	Snipers Team	Honda	67
10. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	67

Da war noch alles in Ordnung: Peter Öttl (#30) in der vorletzten Runde vor Manuel Herreros und Jorge Martínez



# Trauriges Ende

1989 fand in Brünn der letzte 80-ccm-WM-Lauf der Geschichte statt. Und Peter Öttl verlor den schon sicher geglaubten WM-Titel drei Kurven vor dem Ziel durch einen Sturz.

Von: **Imre Paulovits**

**M**ike Krauser stampfte enttäuscht zu den Boxen zurück. Und der Urbayer, wohl der größte Mäzen, den der deutsche Motorsport je hatte, prägte den Satz, der durch die Feder des seligen Michael Rohrer unsterblich wurde: „Ich steh an der Eck'n und wart auf Peter Öttl – aber er kummt ned!“

Der Traum vom WM-Titel war für Krauser und seinen 24-jährigen Fahrer soeben geplatzt.

## Kurz und klein

Der 80er-WM war ein recht kurzes Leben beschieden. 1984

löste sie nach 23 Jahren die 50er-WM ab, und bereits nach sechs Saisons wurde sie 1989 wieder zu Grabe getragen. Ihre ersten beiden Jahre beherrschte der Schweizer Stefan Dörflinger, der zuvor auch die letzten beiden 50er-WM-Titel eingeheimst hatte. 1984 auf der von Herbert Rittberger konstruierten Zündapp, die nach dem Konkurs des Münchner Moped-Herstellers 1985 auf Krauser umgetauft wurde, da der Meringer Kofferhersteller ohnehin der Drahtzieher hinter diesem Projekt war und es dann in Eigenregie weiterführte.

Das spanische Motorradwerk Derbi war ebenfalls in die 80er-WM eingestiegen, und ab 1986 kam die große Zeit des Jorge Martínez, der drei WM-Titel in Folge gewann. Doch Krauser hielt gegen und für 1989 fand Herbert Rittberger noch einmal Leistung.

Altmeister Stefan Dörflinger fuhr bei jedem der sechs Rennen die Pole-Position heraus, der Spanier Herri Torrontegui gewann das Auftaktrennen der Saison in

„Die 80er hatten zwar weniger Leistung als die 125er, waren aber viel schwerer zu fahren und hatten einen ganz schmalen Grenzbereich.“

Peter Öttl

Jerez, Peter Öttl war in Hockenheim, Rijeka und Assen siegreich. Doch Öttl hatte auch einen Ausfall in Misano, und Derbi-Werksfahrer Manuel „Champi“ Herreros kam durch seine zweiten Plätze punktgleich zum Finale. Herreros kam aber mit einem Handicap, denn seit einem Autounfall knapp acht Wochen zuvor hatte er Sehbeschwerden. Sein rechtes Auge klappte gelegentlich zu und er konnte es nicht mehr öffnen. Für das Rennen wurde es mit Klebeband fixiert.

Bei diesem letzten 80er-WM-Lauf ging es drunter und drüber. Stefan Dörflinger verhaute von der Pole-Position den Start. Öttl kam vom vierten Startplatz ebenfalls schlecht weg, dafür schoss Torrontegui davon und enteilte für alle uneinholbar. Öttl konnte zwar recht hurtig nach vorne fahren, doch dann hatte er es mit einem Phänomen zu tun, das er aus seiner noch recht jungen Karriere noch nicht kannte. „Normalerweise fährt jeder das Rennen für sich. Dort habe ich das erste Mal erlebt, wie Jorge Martínez für Manuel Herreros gefahren ist“, erinnert sich Öttl. „Sein Ziel war, dass Herreros vorne war. Er versuchte immer, mich daran zu hindern, aufzuschließen oder Herreros zu überholen. Er hat extrem spät gebremst und dann in der Kurve langsam gemacht, damit Herreros immer wieder einen Vorsprung hatte. So wurde mir klar, dass ich nach vorne gehen musste. Nur vorne hatte ich eine Chance, das Rennen so zu beenden.“



Der junge Peter Öttl 1989



Glück im Unglück: Ötts Ausfall spülte Stefan Dörflinger zum Vize-WM-Titel

## WM-ENDSTAND 1989

### 80 ccm

1.	Manuel Herreros (E)	Derbi	92 Pkte.
2.	Stefan Dörflinger (CH)	Krauser	80
3.	Peter Öttl (D)	Krauser	75
4.	Herri Torrontegui (E)	Krauser	75
5.	Gabriele Gnani (I)	Gnani	45
6.	Paolo Priori (I)	Krauser	41
7.	Bogdan Nikolov (BG)	Krauser	40
8.	Jorge Martínez (E)	Derbi	35
9.	Jaime Mariano (E)	Casal	33
10.	Jörg Seel (D)	Seel	30

den, dass Martínez keinen Einfluss mehr nehmen konnte.“

In den letzten drei Runden schaffte es Öttl mit einer unglaublichen kämpferischen Leistung, sich vor die Derbi-Piloten zu setzen und einen kleinen Vorsprung herauszufahren. „Aber mir war klar, dass sie noch im Windschatten waren. Aber zumindest konnte Herreros so nun niemand mehr helfen, und er musste in die Initiative gehen“, so Öttl. „Er war sehr stark auf der Bremse. Ich wollte sichergehen, dass ich bis zur letzten Links-Rechts-Kombination so viel Vorsprung habe, dass sich Herreros auf keinen Fall innen reindrücken kann.“

### Kleiner Fehler, großer Preis

Doch dabei übertrieb er es. In der aufsteigenden Links-Rechts-Kombination davor, wo er bereits im Freitagstraining gestürzt war, rutschte ihm die Krauser weg. „Als ich von links nach rechts umlegte, rutschte mir zuerst das

Hinterrad weg, und dann klappte mir das Vorderrad ein“, denkt Öttl heute noch wehmütig zurück. „Das war es dann. Ein kleiner Fehler hat alles zunichte gemacht.“

Der junge Bayer verkroch sich damals, er wollte niemanden sehen. Doch so richtig übel konnte ihm niemand diesen Fehler nehmen. Er hatte sich auch sehr schnell nach oben gearbeitet. „1986 war ich OMK-Pokalsieger bei den 80ern. Für die DM und die EM, wo ich von dort aufsteigen wollte, brauchte ich aber ein besseres Motorrad“, erinnert sich Öttl. „Krauser hatte eine gebrauchte 80er in Teilen von Gerd Kafka. Mein Vater hat es dann gekauft, ich habe es zwei Wochen in der Werkstatt vorbereitet. Und ich habe am Salzburgring mein erstes Rennen in der Europameisterschaft fast gewonnen. Nach der Saison haben wir Mike Krauser gefragt, ob Herbert Rittberger mein Motorrad etwas schneller machen könnte, weil ich 1988

alle WM-Läufe fahren wollte. Stattdessen hat er mir ein Werks-Motorrad gegeben. Das war für mich wie Weihnachten, Geburtstag und alles zusammen.“

Öttl bereitete die Maschine in Eigenregie vor, wurde gleich beim ersten WM-Lauf Fünfter und in Assen und Rijeka Zweiter: „Daraufhin habe ich für 1989 zwei Werksmotorräder bekommen, und Herbert Rittberger kam zu einigen WM-Läufen, um mir zu helfen. Er war natürlich auch beim Finale dabei.“

Manuel Herreros wurde Weltmeister ohne einen einzigen Laufsieg, was ein Novum war. Und was erst zehn Jahre später sein Landsmann Emilio Alzamora wiederholen sollte. „Der César Rojo, der damals Teammanager bei Derbi war und heute KTM Spanien leitet, hat mir Jahre später erzählt, dass es für sie eine Katastrophe gewesen wäre, wenn ich Weltmeister geworden wäre“, verrät Öttl. „Denn sie waren ein

großes Werksteam und hatten große Sponsoren, wir waren ein ganz kleines Team. Sie waren heilfroh, dass es so gekommen ist. Aber die Arbeit von Herbert Rittberger war genial. Was er aus den 80 Kubikzentimetern rausgeholt hat, war unglaublich. Seit ich seine Betreuung hatte, hatte ich auch das schnellste Motorrad. Außerdem habe ich damals nur 56 Kilo gewogen.“

### Titel als Teamchef?

So nah wie damals sollte Peter Öttl dem Titel nie wieder kommen, seine weitere Karriere war von schweren Unfällen und heroischen Comebacks gekennzeichnet. Doch in diesem Jahr könnte es mit dem WM-Titel klappen, wenn auch als Teamchef. „Der Rennsport damals war eine sehr gute Ausbildung“, blickt er zurück. „Wir mussten alles selber machen. So weiß ich heute ganz genau, wer in meinem Team was macht.“ ■



Der letzte 80er-Weltmeister ohne einen einzigen Sieg: Wäre Manuel Herreros nicht Weltmeister geworden, wäre es für Derbi eine Katastrophe gewesen



Eddie Lawson auf der Rothmans-Honda: Weltmeister 1989

# Widerspenstige Zähmung

Aus Trotz wechselte Eddie Lawson für 1989 von Yamaha zu Honda und entwickelte während der Saison die NSR 500 so, dass er seinen vierten WM-Titel einfahren konnte.

Von: Imre Paulovits

Es war einer der spektakulärsten Transfers in der Geschichte der Motorrad-WM, als Eddie Lawson Ende 1988 nach drei gemeinsamen WM-Titeln und als amtierender Weltmeister Marlboro-Yamaha verließ und beim Erzrivalen Rothmans-Honda unterschrieb.

Hinter den Kulissen hatten sich 1988, im sechsten Jahr ihrer Zusammenarbeit, bereits erste Risse zwischen dem Dreigestirn von Teamchef Giacomo Agostini, Technikchef Kel Carruthers und Fahrer Eddie Lawson gebildet. Und so streckte der damals 30-jährige Amerikaner bereits Mitte der Saison seine Fühler nach Erv Kanemoto aus, der seinen einstigen Erzrivalen Freddie Spencer zum dreifachen Weltmeister gemacht hatte, und vor dem Lawson größte Hochachtung hatte.

Als Giacomo Agostini, ein bekannter Feilscher bei Fahrer-gagen, nach gewonnener Welt-

meisterschaft meinte, er könne Lawson nicht mehr so viel wie im Jahr zuvor zahlen, dieser dazu herausfinden, dass Ago auch an Kevin Schwantz herangetreten war, machte er den Honda-Deal perfekt. Marlboro versuchte noch, seine Gage aufzustoeken, doch es war zu spät.

Agostini hatte auch beim Wettlauf um Shooting Star Mick Doohan das Nachsehen, und so reaktivierte er den zurückgetretenen Freddie Spencer. Das alte Duell Spencer/Lawson sollte unter umgekehrten Vorzeichen wieder aufleben. Doch Spencer blieb unter den Erwartungen und wurde mitten in der Saison wieder entlassen, während Lawson sein wahres Kaliber aufzeigte.

Kanemoto und Lawson machten ihr eigenes Team außerhalb der HRC-Truppe, in der Wayne

Gardner 1988 die WM an Lawson verloren und für '89 Revanche geschworen hatte.

## Viel Entwicklungsarbeit

Zu Beginn 1989 war die NSR 500 eine Rakete – aber nur auf den Geraden. Schließlich war sie zuletzt für Wayne Gardeners extremen Stop-and-go-Stil weiterentwickelt worden. Lawson baute sie mit Kanemoto so lange um, bis sie für seinen aus dem Dirt Track stammenden, extrem elaborierten Kurvenstil passte. Dabei wurde neben der Zähmung des Motors auch der Rahmen mehrfach umgeschweißt – Lawsons NSR war in der zweiten Saisonhälfte durch die Verstärkung am Hauptprofil zu erkennen.

Während Gardner durch einen Beinbruch in Laguna Seca für fünf Rennen ausfiel, wurde

Lawson immer stärker und raufte ab Jerez mit Wayne Rainey aus dem Yamaha-Team von Kenny Roberts und Suzukis Kevin Schwantz um die Plätze. Mit Siegen in Jerez, Spa-Francorchamps und Le Mans kam er WM-Leader Rainey immer näher. Und als dieser in Anderstorp stürzte und Lawson gewann, war die WM so gut wie entschieden.

Lawson reichten in Brunn und Goiânia zwei zweite Plätze hinter Kevin Schwantz, um Geschichte zu schreiben. Geoff Duke, Mike Hailwood und Giacomo Agostini waren nach ihren Markenwechseln zwar ebenfalls gleich wieder Weltmeister geworden, aber noch niemandem war dies zuvor in der Königsklasse gelungen. Auch seither konnte dies nur Valentino Rossi wiederholen, als er 2004 von Honda zu Yamaha wechselte. ■



Eddie Lawson (#1) vor Wayne Rainey (#3) und Kevin Schwantz

## WM-ENDSTAND 1989

### 500 ccm

1.	Eddie Lawson (USA)	Honda	228 Punkte
2.	Wayne Rainey (USA)	Yamaha	210,5
3.	Christian Sarron (F)	Yamaha	165,5
4.	Kevin Schwantz (USA)	Suzuki	162,5
5.	Kevin Magee (AUS)	Yamaha	138,5
6.	Pierfrancesco Chili (I)	Honda	122
7.	Niall Mackenzie (GB)	Yamaha	103
8.	Ron Haslam (GB)	Suzuki	86
9.	Mick Doohan (AUS)	Honda	81
10.	Wayne Gardner (AUS)	Honda	67

Sidecar-WM

# Reeves siegt in Assen

Zu Beginn der zweiten Saisonhälfte hat Tim Reeves die Führung in der Sidecar-WM ausgebaut. Und für 2020 gibt es schon Pläne.

Von: **Anke Wiczorek**

**N**ur ein Rennen wurde am Wochenende in der „Cathedral of speed“ ausgetragen. Das über 17 Runden gehende „Gold Race“ war eine windige Angelegenheit. Der Himmel hatte sich zugezogen, die Teams schauten besorgt nach oben. Aber dann blieb der TT Circuit von Assen zum Glück trocken.

Die Birchall-Brüder Ben und Tom starteten von der Pole-Position, aber Pekka Päivärinta/Jussi Veräväinen gelang ein grandioser Start. Die Birchalls und Tim Reeves/Mark Wilkes berührten sich dahinter. Die Teams hinter ihnen machten das Gas zu und warteten ab, was da vor sich ging, aber die Briten sortierten sich neu und machten sich an die Verfolgung von Päivärinta.

Es war nur eine Frage der Zeit, wann die Engländer den fliegen-



Reeves/Wilkes (#77) vor Birchall/Birchall: Das Duell der Briten ging auch in Assen in voller Härte weiter

den Finnen knacken würden. Zum Schluss kamen alle drei Teams aufs Podium, allen voran Tim Reeves mit Mark Wilkes.

Der siebenfache Weltmeister weiß sogar schon, was nächstes Jahr auf ihn zukommt. Sein Sponsor Bonovo-Reisen will die Truppe vergrößern und auch Josef Sattler/Uwe Neubert ins Boot holen. Ein drittes Team ist nicht ausgeschlossen. Es könnte sich um Rookies oder auch Wildcard-Fahrer handeln. Päivärintas Name ist ebenfalls im Umlauf. Gestartet werden soll in der Sidecar-Weltmeisterschaft und der IDM. Sattler und Neubert fehlten in Assen,

weil die private Forstwirtschaft von Sattler unter einem Käferbefall leidet und er alle Hände voll zu tun hat. Bennie Streuer und Kevin Rousseau landeten als Lokalmatadoren in Assen auf dem fünften Platz. Sie mussten sich aber strecken, die Christie-

Brüder hinter sich zu halten. Die Schweizer Markus Schlosser/Marcel Fries kamen auf P5 an.

Nächste Woche ist die Sidecar-WM beim bereits vorletzten Saison-Event, es werden zwei Rennen in Kroatien gefahren. Auch Sattler will wieder dabei sein. ■

## ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Assen (NL): 18. August 2019; 6. WM-Lauf; 17 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha ARS	30.02,461
2. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha LCR	+ 1,082
3. Päivärinta/Veräväinen (FIN/FIN)	Yamaha LCR	+ 2,689
4. Schlosser/Fries (CH/CH)	Yamaha LCR	+ 10,175
5. Streuer/Rousseau (NL/F)	Kawasaki LCR	+ 35,902

## WM-STAND

1. Reeves	135 Pkte.
2. Birchall	123
3. Päivärinta	105
4. Schlosser	81
5. Christie	51

IDM SSP300

# WM-Gast siegt in Assen

Weil die IDM SSP300 nicht im belgischen Zolder vertreten war, startete sie jetzt separat im Rahmen des Gamma Racing Day in Assen.

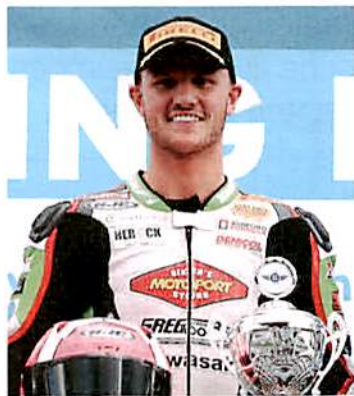
Von: **Anke Wiczorek**

**I**n Assen wurden zwei Läufe ausgetragen. Dass die Gastfahrer aus der 300-ccm-Weltmeisterschaft auftrumpfen würden, war vorhersehbar. Scott Deroue startete von der Pole-Position und gewann überlegen beide Rennen. Der Dritte im Ziel, Colin Velthuizen, kassierte im ersten Lauf die volle Punktzahl für den IDM-Sieg. Im zweiten Lauf holte sich Walid Khan die volle Punktzahl als bester IDM-Fahrer. Er

führte die Verfolgergruppe hinter Scott Deroue an.

Im Gesamt-Championat sorgte der Zieleinlauf für einige Veränderungen: Licciardi führt die Tabelle weiterhin an. David Kuban ist auf den fünften Platz abgerutscht, Toni Erhard liegt nur

einen Zähler dahinter. Auf dem siebten Rang wird mit 88 Punkten Troy Beinlich (Kawasaki) geführt. Er war der Pechvogel des Tages: Auf dem neunten Platz liegend riss ihm die Kette. Das gleiche Schicksal hatte ihn bereits auf dem Lausitzring ereilt. ■



Gaststarter Deroue siegt zweimal

## IDM-STAND

1. Angelo Licciardi (B) Kawa.	171 Punkte
2. Rick Dunnik (NL) Kawasaki	151
3. Colin Velthuizen (NL) Kawa.	136
4. Ruben Bijman (NL) Kawa.	127
5. David Kuban (CZ) Yamaha	116
6. Toni Erhard (D) KTM	115
7. Troy Beinlich (D) Kawasaki	88
8. Walid Khan (NL) Kawasaki	86
9. Melvin v.d. Voort (NL) Yam.	64
10. Roy Voermans (NL) KTM	55
11. Micky Winkler (D) Kawa.	48
12. Marvin Siebendraht (D) Kawa.	43
13. Till Belczykowski (D) KTM	30

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

Hiobsbotschaft für die deutschen Superbike-WM-Fans. Markus Reiterberger wird im BMW-Werksteam von Shaun Muir 2020 durch Eugene Laverty ersetzt. Damit wird BMW im nächsten Jahr mit den beiden Erstplatzierten der Superbike-WM 2013 antreten. Wie es mit Markus Reiterberger weitergeht, wurde offiziell noch nicht bestätigt. Eine Möglichkeit wäre, dass er im neuen BMW-Endurance-WM-Werksteam, das sein Mentor und Manager Werner Daermen leiten wird, unterkommt.

### MOTO3

Celestino Vietti aus dem VR46-Team hat auf dem Red Bull Ring bereits die 2020er Version der KTM getestet.

Geschafft, erschöpft:  
Zweiter MXGP-, dritter  
WM-Titel für Tim Gajser

# Rot und Rot-Gelb

Imola erstrahlte in Rot-Gelb; der Slowene Tim Gajser eroberte im Glutofen vor Tausenden fanatischen Landsleuten für Honda den zweiten WM-Titel in der großen Klasse. In der kleinen Klasse MX2 rast Jorge Prado seinem zweiten WM-Titel entgegen.

Von: **Frank Quatember**

**E**s gibt Tage, die sind perfekt. HRC-Honda-Star Tim Gajser erwischte auf dem „Autodromo Enzo e Dino Ferrari“ in Imola so einen. Bereits im ersten Lauf machte der slowenische Nationalheld den Titel trotz Sturz klar, schaffte damit nach 2015 (MX2) und 2016 (MX1) seinen dritten Triumph als Weltmeister. Einziger Wermutstropfen in all dem Jubel war die schlechteste Strecke der bisherigen GP-Saison, einer Motocross-Weltmeisterschaft in keiner Weise würdig – da waren sich Fahrer, Fans und Medien einig wie selten. Und das im motorsportver-

rückten Italien und der Heimat von Youthstream-Boss Giuseppe Luongo. Scusi, Signore Luongo, das geht besser!

## Holeshot für Tonus

Das kümmerte König Gajser, der mit der Gold Plate um die Wette strahlte, natürlich nicht. Dabei war der neue Weltmeister im ersten MX1-Lauf nervös, riskierte zunächst nach dem Startieg von Arnaud Tonus zu viel und krachte folgerichtig mit dem langen Schweizer zusammen. Vier Runden später produzierte „TG 243“ einen waschechten Gajser und flog hart ab, blieb aber unverletzt und feierte im Ziel den verdienten Titel. „Ich habe gestern Nacht nicht geschlafen“, beschrieb der Klassenprimus die Nacht vor dem Titel. „Nach dem ersten Lauf war ich platt, mental und physisch. Es ist einfach großartig, meinen dritten WM-Titel mit Honda zu holen. Wir haben uns das verdient für die harte Arbeit. Ich bedanke mich einfach bei allen. Über meine Fans muss ich nichts mehr sagen, sie machen mich sprachlos!“

Während die KTM-Factory-Stars Cairoli und Herlings weiter-

hin ausfallen, sprang in Imola einfach Glenn Coldenhoff auf der Standing-Construct-KTM unter Teamchef Tim Mathys in die Bresche. Wie im Vorjahr wird der smarte Holländer zum Saisonende hin immer stärker und holte sich auf der Retortenstrecke seinen ersten Doppelsieg in der

**!** Tim Gajser ist am Ziel seiner Träume (WM-Titel Nummer 3) angelangt. KTM-MX2-Jungstar Jorge Prado fehlen noch theoretische 20 Punkte in den letzten drei Rennen.

MXGP-Klasse. Fehlerlos und ohne Konkurrenz cruiste Coldenhoff um die miserable Strecke: „Das war einfach mein Tag. Genau wie letztes Jahr zum MXoN in Red Bud, als ich beide Läufe gewann. Ich hatte schon am Samstag das Gefühl, zu gewinnen, weil klar

war, dass Tim nicht 100 Prozent Risiko gehen wird. Es gab sehr viel Negatives nach meiner Verletzung zu Jahresbeginn, aber der Tag heute entschädigt für vieles.“

Trotz des Jubels vergaß Coldenhoff seinen verletzten Teamkollegen Max Anstie nicht, der das Wochenende im Krankenhaus verbrachte: Beim Engländer wurde ein gefährlicher Pneumothorax, zu Deutsch Luftbrust, entdeckt.

## Seewer im Werksteam

Zwischen Coldenhoff und Gajser schob sich auf dem Tagespodium der Schweizer Jeremy Seewer, der kurz vor Imola beim neuen Yamaha-Factory-Team unter Wilvo-Boss Louis Vosters unterschrieb. Seewer schimpfte wie alle über den Imola-Track, fuhr aber fehlerlos auf Platz 2! „Es war wieder ein Schritt vorwärts für mich. Tim war heute hinter mir auf dem Podium, das zählt am Ende. Und Glenn war heute sowieso auf einem anderen Level. Null Fehler, und das bei der brutalen Hitze, das war top. Jetzt wird bis Ende September weiter Gas gegeben!“

Die Plätze jenseits des Podiums belegten Gautier Paulin



Statt Herlings: KTM-Doppelsieg für Landsmann Glenn Coldenhoff

(Yamaha) und Pauls Jonass (Husqvarna), während der zuletzt so starke Romain Febvre in Lauf 1 einen brutalen Abflug erlebte. Davon erholte sich der schwächere Franzose, der auf eigenen Wunsch zum Saisonende zum Kawasaki-Werksteam wechselt, nicht mehr und blieb im zweiten Finallauf unauffällig.

In der MX2-Klasse blieb auch in Imola an der Spitze alles beim Alten. Jorge Prado fliegt seinem zweiten Weltmeistertitel nur so entgegen; die verbleibenden drei GPs sind nur noch Formsache. Immerhin gelang dem schüchternen Belgier Jago Geerts das

Kunststück, Prados zweiten Hole-shot am Sonntag zu verhindern. Mehr war aber für die versammelte MX2-Elite nicht zu holen gegen den spanischen Sonnyboy, der angesichts der Hitze keinerlei Erschöpfung zeigte und beide MX2-Läufe in überlegener Manier gewann. Sein „Verfolger“ Thomas Kjer Olsen machte als jeweils Zweiter im Ziel eine gute Figur und dürfte sich berechnete Hoffnungen auf die kommende MX2-WM-Saison machen. Denn dann steigt Prado in die MX1-Klasse auf und trifft auf Kaliber wie Gajser, Cairoli und Herlings. Hinter Olsen feierte der Franzose Maxime



Titelkandidat für 2020: MX2-Husqvarna-Pilot Thomas Kjer Olsen

Renaux sein erstes WM-Podium gemeinsam mit Trainer und Ex-Supermoto-Weltmeister Thierry van den Bosch.

### Albtraum für Vialle

Der zweite KTM-Werkspilot Tom Vialle erlebte in Imola einen wahren Albtraum. In beiden Läufen stürzte der blutjunge Franzose hart, wurde beim Crash in Lauf 2 zusätzlich von zwei Motorrädern getroffen und verließ Italien punktlos. Durch sein schwarzes Wochenende fiel Vialle in der WM-Tabelle von Platz 3 auf 5 zurück. Yamaha-Pilot Jago Geerts hingegen kam glänzend mit der

Piste nahe Bologna zurecht und kletterte als Tagesvierter im WM-Ranking auf Platz 3.

Ebenfalls an Vialle vorbei zog der Thüringer Henry Jacobi, der nach einer tollen Qualifikation vor allem mit seinem ersten Lauf haderte. „Das Hinterrad hat komplett durchgedreht am Start, alle waren über das Gatter, außer ich. Danach bin ich noch zweimal gestürzt, das Ganze hat dann extrem viel Kraft gekostet. In Lauf 2 war mein Start besser, ich bin aber in Kurve 3 ausgebremst worden und fiel auf 6 zurück. Mit der Kraft war ich am Ende, aber ich bin gesund geblieben.“ ■

## MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

Imola (I): 18. August, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 35 Grad. 1. Lauf: 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	34.54,225 min = 51,570 km/h
2. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 2,337 s
3. Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 6,973 s
4. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	20	+ 9,459 s
5. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 19,461 s
6. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	20	+ 24,446 s
7. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	20	+ 27,533 s
8. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	20	+ 29,647 s
9. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	20	+ 30,804 s
19. Tom Koch (D)	KTM	20	1.17,177 min

## MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

Imola (I): 18. August, 15. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 35 Grad. 1. Lauf: 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 28,500 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	34.05,826 min = 50,151 km/h
2. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 8,238 s
3. Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 20,216 s
4. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 26,794 s
5. Mathys Boisramé (F)	Honda	19	+ 40,810 s
6. Rene Hofer (A)	KTM	19	+ 42,678 s
7. Iker Larranaga (E)	KTM	19	+ 44,149 s
8. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+ 44,985 s
13. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	19	+ 118,825 min
18. Jeremy Sydow (D)	Husqvarna	18	+ 1 Runde

## MOTOCROSS-GP ITALIEN / MXGP

2. Lauf: 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 20 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	34.36,332 min = 52,015 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	+ 2,769 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 4,480 s
4. Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 10,850 s
5. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	20	+ 17,500 s
6. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+ 24,930 s
7. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	20	+ 27,542 s
8. Jordi Tixier (F)	KTM	20	+ 29,951 s
15. Tom Koch (D)	KTM	20	+ 1.11,753 min
16. Arnaud Tonus (CH)	KTM	20	+ 54,039 s

## MOTOCROSS-GP ITALIEN / MX2

2. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,500 km (= 30,000 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	33.33,346 min = 50,960 km/h
2. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 5,383 s
3. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+ 9,582 s
4. Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 11,834 s
5. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 15,620 s
6. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	19	+ 43,287 s
7. Iker Larranaga (E)	KTM	19	+ 49,076 s
10. Jeremy Sydow (D)	Husqvarna	19	+ 1.02,282 min
11. Rene Hofer (A)	KTM	19	+ 1.06,101 min
29. Michael Sandner (A)	KTM	6	+ 13 Runden

## WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	664 Punkte
2. Jeremy Seewer	481
3. Gautier Paulin	440
4. Arnaud Tonus	419
5. Glenn Coldenhoff	399
6. Arminas Jasikonis	377
7. Romain Febvre	362
32. Tom Koch	20
36. Valentin Guillod (CH)	14
44. Pascal Rauchenecker (A)	6

1. Honda	673 Punkte
2. KTM	622
3. Yamaha	620

## WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	694 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	564
3. Jago Geerts	447
4. Henry Jacobi	422
5. Tom Vialle (F)	416
6. Adam Sterry	320
7. Maxime Renaux	309
26. Rene Hofer	42
29. Michael Sandner	31
38. Jeremy Sydow	14

1. KTM	732 Punkte
2. Husqvarna	589
3. Yamaha	556

Speedway-GP Malilla

# Nur noch Madsen statt drei

„Fast Freddie“ Lindgren gewann sein Heimrennen in Malilla. Leon Madsen genügte Platz 2, um jetzt die alleinige WM-Führung zu übernehmen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die Zuschauer erlebten einen äußerst unterhaltsamen Grand Prix. Die 305 Meter lange Bahn zählt nach wie vor zu den besten der Welt und ließ auch an diesem Abend – trotz der Niederschläge zuvor – wieder etliche sehr spektakuläre Aktionen zu. Nach dem ersten Durchgang schien der Gewinner von Wroclaw, Bartosz Zmarzlik, wieder in Topform zu sein. Aber der Schein trug. Bei dem WM (Mit-) Führenden vermisste man danach seine gewohnte Spritzigkeit. Der Pole schaffte es zwar noch ins Halbfinale, ging darin aber sang- und klanglos unter. Gleiches gilt für Emil Sayfutdinov, der nicht ansatzweise an seine derzeitige Form anknüpfen konnte. Er schaffte es nicht in die Semifinals.

Patryk Dudek (der wie Maciej Janowski für den Club in Malilla fährt) stürzte in Lauf 6 bei einem Angriff auf den führenden Mik-



Erster Heimsieg: Fredrik Lindgren in Malilla

kel Michelsen (für den verletzten Antonio Lindbäck). Er berührte die Bande und wurde mit seiner Maschine zurück auf die Bahn geschleudert.

## Sieg von ganz außen

Der nachfolgende Freddie Lindgren reagierte geistesgegenwärtig, riss sein Vorderrad hoch, übersprang Dudeks Maschine und stürzte danach selbst in den Airfence. Ein Wunder, dass sich bei dieser Aktion niemand (auch nicht der ebenfalls gestürzte Max Fricke) ernsthaft verletzte.

Im weiteren Verlauf des Rennens konnte sich der stark humpelnde Lindgren jedoch enorm

steigern. Für sein Halbfinale und auch für den Endlauf wählte er nicht die bevorzugte Innenbahn,

## SPEEDWAY-WM

Malilla (S), 17. August

1. Fredrik Lindgren (S)	16 Punkte
2. Leon Madsen (DK)	14
3. Maciej Janowski (PL)	15
4. Artem Laguta (RUS)	16
5. Mikkel Michelsen (DK)	9
6. Martin Vaculik (SK)	9
7. Bartosz Zmarzlik (PL)	8
8. Matej Zagar (SLO)	7
9. Jason Doyle (AUS)	7
10. Niels Kristian Iversen (DK)	7
11. Emil Sayfutdinov (RUS)	7
12. Patryk Dudek (PL)	6

sondern startete außen. Das zahlte sich aus, denn „Fast Freddie“ zog in beiden Läufen unglaublich souverän außen an seinen Gegnern vorbei und gewann nach 2012 verdient einen weiteren GP vor heimischen Publikum.

Artem Laguta, Punktbester nach den Vorläufen, scheiterte im Finale und schaffte es nicht auf das Treppchen. Jason Doyle wurde in Lauf 20 von Referee Kusmiercz als Sturzverursacher gegen Sayfutdinov umstritten disqualifiziert. Er verpasste dadurch einen möglichen Start im Halbfinale.

Der wegen seiner Verletzung mit Schmerzstillern fahrende Leon Madsen ist nunmehr der alleinige Führende im GP-Klassement. ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 6 von 10 Rennen

1. Leon Madsen	75 Punkte
2. Bartosz Zmarzlik	69
3. Emil Sayfutdinov	68
4. Martin Vaculik	68
5. Fredrik Lindgren	63
6. Patryk Dudek	61
7. Maciej Janowski	51
8. Artem Laguta	50
9. Janusz Kolodziej (PL)	48
10. Jason Doyle	42
11. Niels Kristian Iversen	41
12. Matej Zagar	37

Grasbahn-Seitenwagen-EM Eenum

# Matthijssen zum Siebten

William Matthijssen gab sich beim Heim-EM-Finale in Eenum keine Blöße. Für Markus Venus blieb wieder nur Silber.

Von: **Thomas Schiffner**

Für zwei deutsche Teams war schon in Heat 1 Schluss: Erst stürzte der Brite Aaron Vale. In der nächsten Kurve stellte sich Oliver Möller quer. In ihn fuhr dann Haunstetten-Sieger Raphael San Millan hinein. Möllers Copilotin Dana Frohbös hatte eine Platzwunde, San Millan Prellungen am ganzen Körper.

Markus Brandhofer musste wegen Verletzung den Finalstart absagen, es blieb nur Markus Venus als Herausforderer von Titelverteidiger William Matthijssen/Sandra Mollema. Doch das niederländische Mixed gab sich keine Blöße, gewann alle Läufe inklusive dem entscheidenden A-Finale, und holte den siebten EM-Titel. Auch Mitch Godden und der Niederländer Wilfried Detz qualifizierten sich direkt für Finale A. Sechs Teams, darunter das Ladies-Gespann Natasha Bartlett/Kim Kempa, führen im B-Finale um die zwei letzten Startplätze für den Endlauf.

Ex-Europameister Josh Goodwin/Liam Brown und Sven Holstein/Bonita van Dijk beherrs-

ten das B-Finale, mussten sich aber mit den schlechtesten Startplätzen im A-Finale mit den Rängen 5 (Holstein) und 6 begnügen. Venus/Heiß konnten

## SEITENWAGEN-EM

Finale Eenum (NL), 18. August

1. W. Matthijssen/S. Mollema (NL)	20 Pkte.
2. Markus Venus/Markus Heiß (D)	15
3. Mitch Godden/Paul Smith (GB)	18
4. Wilfried Detz/Wendy Arling (NL)	17
5. Sven Holstein/Bonita v. Dijk (NL)	14
6. Josh Goodwin/Liam Brown (GB)	9
7. Shaun Harvey/Danny Hogg (GB)	4
8. Dave Carvill/Dennis Smit (GB)	5
9. Mike Frederiksen/Steven Grandt (DK)	8
10. Natasha Bartlett/Kim Kempa (GB/D)	5
12. Oliver Möller/Dana Frohbös (D)	0
13. Raphael San Millan/Benedikt Zapf (D)	0

im A-Finale die drittplatzierten Briten Godden/Smith in Schach halten, hatten aber keine Chance gegen Matthijssen. Also müssen die beiden Pfarrkirchener (mindestens) noch ein weiteres Jahr auf den Titel warten. ■



Titel verteidigt: William Matthijssen

US-Motocross-Nationals Budds Creek

# Eli Tomacs Hattrick

Kawasaki-Star Eli Tomac gewann seine dritte Outdoor-Meisterschaft in Folge. Ken Roczen verpasste den zweiten Platz.

Von: **Thomas Schiffner**

**M**it Doppelsieg gewann Eli Tomac in Budds Creek nach 2017 und 2018 zum dritten Mal die MX-Nationals – als vierter Fahrer der Meisterschaft. Im ersten Lauf musste er sich lange Zeit mit Ken Roczen duellieren, bevor er den Laufsieg sicher hatte. Der Deutsche fuhr auch in Lauf 2 an der Spitze mit, bevor er rätselhaft Platz um Platz zurückfiel; im Ziel war die Honda-Hoffnung nur Siebter. KTM's Marvin Musquin konnte in beiden Rennen Platz 3 belegen, sodass der Franzose seinen Vorsprung auf Roczen auf fünf Punkte ausdehnen konnte. Der Thüringer braucht beim Finale in Crawfordsville nächste Woche ein Topresultat, um noch den Vizetitel zu holen. ■



Numer 3: Der alte und neue Meister Eli Tomac hat mitgezählt

## US-MX-NATIONALS

Budds Creek (USA), 17. August

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	1-1
2. Jason Anderson (USA), Husqvarna	4-2
3. Marvin Musquin (F), KTM	3-3
4. Ken Roczen (D), Honda	2-7
5. Zach Osborne (USA), Husqvarna	5-4
6. Justin Barcia (USA), Yamaha	6-5
7. Dean Wilson (GB), Husqvarna	8-6
8. Aaron Plessinger (USA), Yamaha	9-9
9. Benny Bloss (USA), KTM	7-11
10. Kyle Cunningham (USA), Honda	11-8

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 11 von 12 Läufen

1. Eli Tomac	476 Punkte
2. Marvin Musquin	426
3. Ken Roczen	421
4. Jason Anderson	376
5. Zach Osborne	365
6. Cooper Webb (USA)	326
7. Justin Barcia	283
8. Fredrik Noren (S)	218
9. Justin Bogle (USA)	210
10. Blake Baggett (USA)	175

Grasbahn-EM-Finale Bad Hersfeld

# Zack, ein Wajtknecht-Sieg

Fünf Briten auf den ersten sechs Plätzen: Die Einheimischen hatten beim EM-Finale in Bad Hersfeld nichts zu melden.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**ie 20 Finalisten kämpften mit der durch Schauer und Nieselregen aufgeweichten Bad Hersfelder Bahn. In den Vorläufen gab der Däne Kenneth Hansen mit vier Laufsiegen den Ton an. Doch im A-Finale erwischte der Kopenhagener von Startplatz Rot den Start nicht und musste die Briten Zach Wajtknecht und Paul Hurry davonfahren lassen.

Der 21-jährige Wajtknecht war die zweite Überraschung des Tages. Der ehemalige 125-ccm- und 250-ccm-World Cup Sieger gewann seinen ersten 500er-Titel

und machte den Triumph der fünf Briten im sechsköpfigen A-Finale perfekt. Aus dem B-Finale qualifizierten sich noch James Wright und Langbahn-GP-Pilot Chris Harris für das Finale A. James Shanes war direkt fürs A-Finale qualifiziert, fuhr da aber ins Startband.

Die Mitfavoriten Mathieu Trésarrieu (10.), Josef Franc (12.) und Andrew Appleton (14.) landeten abgeschlagen im Mittelfeld.

Noch enttäuschender lief es für die vier deutschen Finalisten. Christian Hülshorst wurde nach insgesamt drei Stürzen im C-Finale Dritter. Stephan Katt kam als Reservefahrer einmal zum Einsatz, holte zwei Punkte und belegte im C-Finale Platz 5 (gleich letzter Platz).

Bernd Diener kam bei einem Sturz nur auf zwei Punkte und Platz 17. Der angeschlagene Max Dilger (19.) gab nach einem Punkt aus zwei Läufen auf. ■



Erster 500er-Titel: Zach Wajtknecht

## GRASBAHN-EM

Finale Bad Hersfeld (D), 17. August

1. Zach Wajtknecht (GB)	18 Punkte
2. Paul Hurry (GB)	15
3. Kenneth Hansen (DK)	20
4. James Wright (GB)	14
5. Chris Harris (GB)	14
13. Christian Hülshorst (D)	8
15. Stephan Katt (D)	2
17. Bernd Diener (D)	2
19. Max Dilger (D)	1

## NACHRICHTEN

### BUNDESLIGA-FINALE BLEIBT OFFEN

Obwohl letzte Woche die Bundesliga-Matches 8 und 9 gefahren wurden, bleibt weiterhin offen, wer Finalgegner des AC Landshut wird. Am 15. August traf Landshut in seinem letzten Heimmatch auf die DMV White Tigers und gewann mit 47:39 relativ ungefährdet. Die „Devils“ hatten in Viktor Kulakov (10), Vaclav Milik (13) und Martin Smolinski (14) Topscorer; bei den Tigern konnte nur Kevin Wölbert (15) überzeugen. Keine 24 Stunden später hatte Landshut sein letztes Vorrundenmatch in Stralsund und verlor überraschend mit 40:44. Der ACL punktete mit Martin Smolinski (11) und Gastfahrer Michael Härtel (9), doch die Vorpommern waren ausgeglichener. Dennoch steht Landshut mit sechs Matchpunkten definitiv im Finale, dahinter kommen punktgleich (4 Punkte) Brokstedt und Wittstock. Der DMSB entscheidet nun am grünen Tisch darüber, ob das von Wittstock einseitig abgesetzte Match gegen Brokstedt wiederholt werden soll, oder ob es zugunsten von Brokstedt gewertet wird. Bei Absetzung wäre Brokstedt Finalgegner von Landshut, bei Wiederholung würde die Entscheidung sportlich fallen.

### RAUCHENECKER UND STAUFFER AUF TITELKURS

In der achten Station der Österreichischen Motocross-Meisterschaft rückten die Spitzenreiter ihren möglichen Titelgewinnen näher. Auf der oberösterreichischen Strecke in Seitenstetten gewann Pascal Rauchenecker zweimal die Open-Klasse, während Marcel Stauffer ohne Podestplatz (3/6) seine Leaderposition in der MX2-Klasse verteidigte. Hier holte Manuel Perkhofer den Doppelsieg und verbesserte sich auf Rang 4 hinter Johannes Klein und Paul Rammel. Auf Platz 2 der Open-Klasse rangiert Michael Kratzer vor Klein, der an diesem Tag drei (Open 2/2, MX2 4/3) Podestplätze holte. ■

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**Q8 50 TDI quattro**, EU6, EZ 01/2019, 4772 km, 210 kW, 21" LMR, 86.890,- € (MwSt. awb.). Auto & Service PIA GmbH, Olympiast. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605, www.autoundservice.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50110

## Bentley



**1930 Bentley 6 1/2 Speed Six**, Matching Numbers, vollständige Historie. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com



**Continental GTC Rechtslenker**, 51500 km, 412 kW (560 PS), dunkelblau, Leder exklusiv, Tel., Klima, Xenon, EZ 06/08, von Privat, € 82.000,-. 82467 Garmisch-Partenkirchen, Tel. 0172/8912345

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50158

## BMW

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



**BMW Z8 neuwertig!** EZ 2005, 35000 km, 293 kW (398 PS), silber, 1 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Leder, Klima, SHZ, VB 219.000,- €. Carola Daimler Cars | CaBo GmbH, In den Entenäckern 14, 70599 Stuttgart, Tel. +49 711/67469405, kontakt@carola-daimler.de, www.carola-daimler.cars

H

## Chevrolet



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

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

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888  
Fax 0711/182-2550

Bestellservice\* und Abo-Service  
motorsportaktuell@dpv.de

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Corvette



**C3 LeMans Spezifikation**, Bj. 1969, 5,7 Ltr., 368 kW/500 PS, FIA + DMSB HTP, komplett neu aufgebaut, nur Testkilometer, ideal für LeMans Classic 2020, P.A.A., Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfeldenstr. 31, 89312 Günzburg, Tel. 08221/9000-69, info@classic-and-racecars.com

H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50124

## Ferrari



**2015 Ferrari 458 Speciale**, deutsches Fahrzeug, erst 4.925 km! € 299.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700

## Jaguar

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

H



**C-Type Sportroadster**, FIA Passport, H-Zul., dt. Zul., green, 6 Cl., 3,4 ccm, 147 kW, Toolroom Copy Lynx, 2 SU Verg., aufw. Doku., Alu, Renngetr., Koni, Note 1,5, HTP Pass, Gebot. Tel. 0172/7605393

## Lamborghini

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

H

## Land Rover



**Defender 110, 8.222 KM! Blackdesign**, Bj. 2/2016, 122 PS, weiß, 1. Hand, LHD, Leder schwarz, Klima, Seilwinde, Winter Comfort Paket, SHZ, 70.000,- € (MwSt. awb.). Carola Daimler Cars | CaBo GmbH, In den Entenäckern 14, 70599 Stuttgart Tel. +49 711/67469405, kontakt@carola-daimler.de, www.carola-daimler.cars

H

## Ligier



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

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

## Lotus

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

H

## Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

## Mercedes

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

H

**VANSPTS.DE**  
VanPartner by Mercedes-Benz



"V 250 MarcoPolo Horizon" - VANSPTS VP Gentleman mit "toller Ausstattung", EZ 04/2018, ca. 23300 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenschwellerrohre sowie 18 Zoll Mercedes-Benz Räder mit 245/45 R18 Bereifung, 360° Kamera, Navi Comand, Leder schwarz, Wärmeluft-Standheizung, Hubdach mit Dachbett, AHK abnehmbar, div. Assistenten, DISTRONIC, 2x Schiebetür, Klima u.v.m. zum Preis von 59.990,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50172



1961/63 Mercedes 300 SL Roadster, - nur Scheibenbremsen - ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

**VANSPTS.DE**  
VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL III "V 250 - HARTMANN VP Spirit", EZ 01/2018, ca. 8650 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Sportfahrwerk -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST 1 u.v.m., Avantgarde Exclusiv mit toller AUSSTATTUNG! Euro 6b, Mittelarmlehne mit Kühlbox, DISTRONIC, div. Interieur-Pakete, Panoramadach, Allrad (4Matic), Standhgz., NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 72.999,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50172

**Kfz-Leitungen.de**  
Brems- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung  
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre  
07666 / 9121550 - info@fabian-SPIEGLER.de

**Dieselskandal.**  
Schadenersatz für Dieselfahrer.  
Info@rechtsanwaelte-vd.de,  
www.rechtsanwaelte-vd.de

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

**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**

**Motorsportteile für Oldtimer von BOSCH**  
Gert Kammerer  
Rotwiesenstraße 35 · 71732 Tamm  
Telefon: 07141/601821  
Mobil: 0171/2131331  
E-Mail: Gert.phim.kammerer@t-online.de



Piaggio APE - Verwirklichen Sie Ihren Traum vom Kaffeemobil! Ideal für Messen, Events u. Showroom. 0171-9590612

mehr: motor-klassik.de Nr. 50003

**Porsche**

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

**Renn/Rallye**

**www.Rennsportshop.com**

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

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

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

**Geschäftsverbindungen**

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

**Modellautos**

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

**Stellenangebote**

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

**Veranstaltungen**

**Pistenclub e.V.**  
SPORTFÄHRER - TRAININGS  
**TRACKDAYS**

- Fr 23.08.19 Nordschleife
  - Fr 23.08.19 Zandvoort
  - Fr 06.09.19 Nordschleife
  - Di 10.09.19 Spa
  - Mi 11.09.19 Mugello
  - Fr 13.09.19 Dijon-Prenois
  - Sa 14.09.19 Imola
  - So 15.09.19 Imola
  - Mi 18.09.19 Hockenheimring
  - Fr 27.09.19 Bilster Berg
  - Sa 28.09.19 Monza
  - Sa 05.10.19 Racepark Meppen
- Driftweekend: **"NEU"**  
05.+06.10.19 Gross Dölln
- Sa 12.10.19 Spa **"NEU"**
  - So 13.10.19 Dijon-Prenois
  - Mo 14.10.19 Hockenheimring
  - So 03.11.19 Hockenheimring

**PISTENCLUB.de**  
+49 (0) 2153-951300

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

www.clickvers.de  
**MOTORSPORT VERSICHERUNGEN**

Versicherungen für den Motorsport  
**Rennkasko**  
Veranstalterhaftpflicht

**MOTORSPORT aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

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

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

VERLAG

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

Geschäftsführung:

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

Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
Tim Ramms

Publisher Automobil: Maik Müller  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41

Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:

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

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

Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:

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

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

Vertriebsleitung: Britta Unnerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:  
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
Versand Deutschland: 125,00 €  
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:  
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von  
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:  
Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
Telefax +49 (0)711 182 25 50.

E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

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

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Dragster-Spektakel: Nach der Rutschpartie in der Formel 1 fiel der Regen auch beim NitroOlympX-Event im Motodrom

## Max: Weltklasse?

Das Duell Lewis Hamilton vs.  
Max Verstappen  
MSa 35/2019

Ich bin seit letztem Jahr dauerhafter Abonnent ihrer Zeitung und verfolge die Formel 1, seit ich denken kann. Ich finde, dass Lewis Hamilton sich nächstes Jahr, wenn er schlau ist, zurückzieht, denn Max Verstappen wird immer stärker – wie man in Hockenheim und Budapest gesehen hat. Den Ungarn-GP verlor Verstappen nur wegen einer super Strategie von Mercedes, wenn alles glattgeht, wird Lewis Hamilton dieses Jahr trotz eines starken Verstappens (wieder einmal) den WM-Titel holen. Nächstes Jahr hätte dann Max Verstappen alle Trümpfe in der Hand.

Noch ein Satz zu Ferrari: Ich liebe die roten Autos aus Maranello, aber Herr Binotto war ein Griff ins Klo. Wenigstens stimmt der Motor noch. Aber auch dies würde ich nicht beschreiben, denn wer weiß? Vielleicht geht

in Spa ja der Motor hoch. Die WEC ist mit fünf Autos in der GTE-Pro leider auch keine Alternative zum Zusehen. So eine Blamage. Bleibt nur die IMSA. Es wird für die europäischen Serien immer bitterer!

**Benjamin Gärtner,  
D-50737 Köln**

Was Max Verstappen und Red Bull seit dem Österreich-GP auf die Strecke zaubern, ist toll. Max zeigte dort wie auch in Hockenheim und in Ungarn jeweils eine aggressive und trotzdem fehlerlose Topleistung. Seine Überholmanöver sind Weltklasse! Meiner Ansicht nach ist der Mercedes von Hamilton (noch) das bessere Auto. Lewis ist auch in Sachen Erfahrung und Coolness leicht im Vorteil. Aber mit beiden Top-Piloten in einem Team würde Hamilton gegen Max Verstappen über eine Saison riesige Probleme bekommen!

**Michael Pfrommer,  
D-75394 Oberreichenbach**

In MSA 35/2019 werden Hamilton und Verstappen als gleichwertig und zurzeit kompletteste Fahrer gesehen. Verstappen habe sich in dieser Saison aus unnützen Scharmützeln herausgehalten durch Risikoabschätzung und Disziplin. Aber unter Druck schlängelt er sich wie früher ohne Rücksicht auf eine Kurve zu.

Warum lässt er dem viel zu schnellen Vettel nicht den Platz, innen durchzuraschen? Was habe ich oft herrliche Überholkonter in solchen Situationen erlebt. Der mangelnde Überblick hat Verstappen unnötig Punkte gekostet. Und Fehler machen in der Regel dann immer die anderen.

**Franz-Josef Romberg,  
D-67657 Kaiserslautern**

## 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.

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 22. August

12.00 Rallye-EM Zlín, Highlights Eurosport 1

#### Samstag, 24. August

08.35 NASCAR Cup Series, Bristol (Wh.) Motorvision TV\*

13.00 DTM Lausitzring, 1. Rennen **LIVE** SAT.1

15.25 Audi R8 Cup Lausitzring, 1. Rennen **LIVE** Sport 1+\*

16.55 Carrera Cup Magazin, Nürburgring Sport 1

#### Sonntag, 25. August

10.00 IGTC 10h Suzuka, Schlussphase **LIVE** Eurosport 2\*

13.00 DTM Lausitzring, 2. Rennen **LIVE** SAT.1

13.30 Rallye-EM, ERC All Access (Magazin) Eurosport 2\*

19.00 Audi R8 Cup Lausitzring, 2. Rennen (Aufz.) Sport 1+\*

23.00 DTM Lausitzring, Highlights Sport 1

23.30 Audi R8 Cup Lausitzring, Highlights Sport 1

### Motorrad

#### Freitag, 23. August

21.30 Motocross-WM, Imola (Wh.) Eurosport 2\*

#### Samstag, 24. August

13.25 Moto3-WM Silverstone, Qualifying **LIVE** Servus TV

14.30 MotoGP Silverstone, FP4 & Quali **LIVE** Servus TV

16.05 Moto2-WM Silverstone, Qualifying **LIVE** Servus TV

16.15 ADAC MX Masters, Gaildorf (Zus.) Sport 1+\*

#### Sonntag, 25. August

10.20 MotoGP Silverstone, Warm-up **LIVE** Servus TV

11.00 Moto2-WM Silverstone, Warm-up **LIVE** Servus TV

12.00 Moto3-WM Silverstone, Rennen **LIVE** Servus TV

13.20 MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE** Servus TV

13.40 MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE** SRF info

14.00 MXGP-WM Uddevalla, 1. Rennen **LIVE** Eurosport 2\*

15.15 Moto2-WM Silverstone, Rennen **LIVE** Servus TV

16.30 MX2-WM Uddevalla, 1. Rennen (Aufz.) Eurosport 2\*

17.00 MXGP-WM Uddevalla, 2. Rennen **LIVE** Eurosport 2\*

18.00 MX2-WM Uddevalla, 2. Rennen (Aufz.) Eurosport 2\*

## Streams / Internet

#### Freitag, 23. August

09.55 Motorrad-WM Silverstone, alle FP1 **LIVE** dazn.de\*

14.10 Motorrad-WM Silverstone, alle FP2 **LIVE** dazn.de\*

22.00 Rallye-WM Deutschland, 1./2. Tag (Zus.) redbull.tv

#### Samstag, 24. August

09.55 Motorrad-WM Silverstone, alle FP3 **LIVE** dazn.de\*

10.35 DTM Lausitzring, 1. Qualifying **LIVE** ran.de

13.25 Mot.-WM Silverstone, alle Qualis **LIVE** dazn.de\*

14.50 Rallye-WM Deutschland, Super Stage **LIVE** redbull.tv

22.00 Rallye-WM Deutschland, 3. Tag (Zus.) redbull.tv

#### Sonntag, 25. August

ca. 02.20 IndyCar Series Gateway, Rennen **LIVE** dazn.de\*

ca. 02.50 IGTC, 10h-Rennen Suzuka **LIVE**  
www.intercontinentalgtchallenge.com

10.35 DTM Lausitzring, 2. Qualifying **LIVE** ran.de

ab 12.05 Mot.-WM Silverstone, alle Rennen **LIVE** dazn.de\*

ca. 19.15 IMSA-Sportw. Virginia, Rennen **LIVE** imsa.com

22.00 Rallye-WM Deutschland, 4. Tag (Zus.) redbull.tv

\*kostenpflichtig

# Vorschau



Rallye Deutschland: Die WRC-Stars rasen wieder an der Mosel entlang



MotoGP in Silverstone: Nächste Runde im Duell Márquez vs. Dovizioso

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

22.–25.08. Rallye-WM, ADAC Rallye Deutschland D

24.08. IndyCar Series, Gateway/Illinois USA

24./25.08. DTM, Lausitzring (+ R8 Cup) D

24./25.08. Supercars Australien, Tailem Bend AUS

24./25.08. ADAC RSG Racing Days, Assen NL

25.08. Intercontinental GT Challenge, 10h Suzuka J

25.08. IMSA-Sportwagen, Danville/Virginia USA

### Motorrad

17.–26.08. Classic TT, Isle of Man GBM

24.08. Langbahn-WM-Challenge, Scheeßel D

24.08. Speedway-GP-Challenge, Gorican HR

24.08. US-Motocross, Crawfordsville/Indiana USA

24./25.08. Freestyle-Motocross-WM, Doqing RC

25.08. Motorrad-WM, Silverstone GB

25.08. Motocross-WM, Uddevalla S

25.08. Sidecar-WM, Rijeka HR

25.08. Supermoto-EM, Forcarei E

25.08. Enduro-DM, Waldkappel D

# // ADAC 2019

## SIMRACING EXPO

POWERED BY COWANA



30. AUGUST – 1. SEPTEMBER  
NÜRBURGRING



POWERED BY:

PORSCHE



FANATEC



WWW.SIMRACINGEXPO.DE

f t @ ADAC SIMRACING EXPO