

Aboservice 70198 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZVK 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 26 / 13. JUNI 2019

Hamilton gewinnt Kanada-GP

# Stewards klauen Vettel den Sieg



Formel-1-Zukunft  
**Streit um neue  
Autos eskaliert**

Formel-1-Reifen  
**Pirelli in der  
Zwickmühle**

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



Superbike-WM in Jerez  
**Bautista-Sturz lässt  
van der Mark jubeln**



DTM in Misano  
**Erst Sieg, dann Crash  
für Marco Wittmann**



IndyCar in Texas  
**Newgarden gewinnt  
im Superspeedway**

# Inhalt

## Automobil:

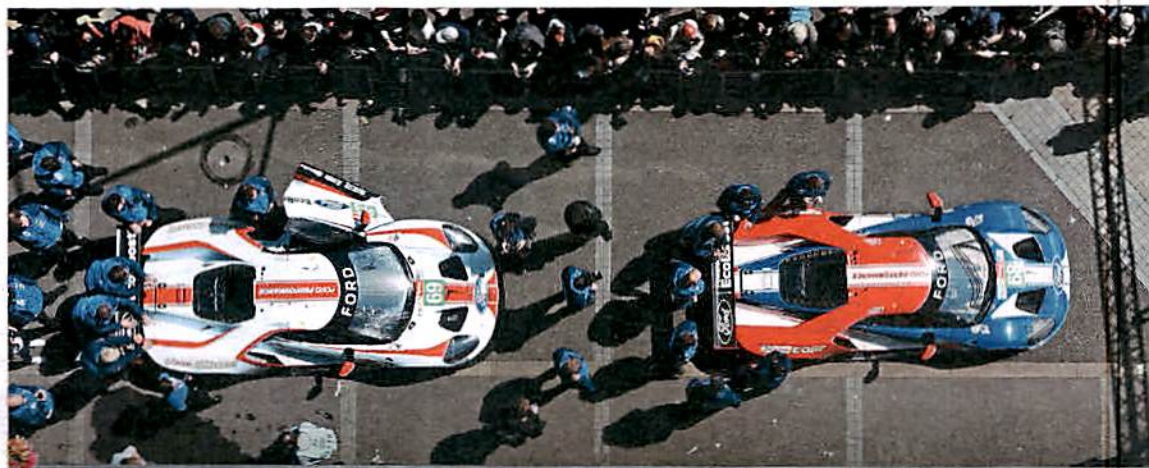
- Formel 1** Die brennenden Fragen zum Montreal-Rennen S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten vom Kanada-GP S. 6
- Formel 1** Die umstrittene Strafe gegen Sebastian Vettel S. 8
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News S. 10
- Formelsport** Weitere F1-Hintergründe und IndyCar Texas S. 12
- Sportwagen-WM** Große Vorschau auf die 24h Le Mans S. 14
- Sportwagen** Prototypen-News, GT Masters, Nachrichten S. 16
- Rallye-WM** Interview Yves Matton und Vorschau Italien S. 18
- Rallyesport** Aktuelle WM-News und überarbeiteter Polo R5 S. 20
- Tourenwagen** Die TCR Europe auf der Achterbahn in Spa S. 22
- Tourenwagen** ADAC TCR Germany am Red Bull Ring S. 24
- DTM** Wittmann und Müller siegen im italienischen Misano S. 26
- Tourenwagen** Nachrichten aus WTCR, NASCAR und Co. S. 29

## Motorrad:

- MotoGP** Interview Danilo Petrucci und Vorschau Spanien S. 30
- Superbike-WM** Van der Mark staubt Sieg für Yamaha ab S. 32
- Straßensport** Moto3-EM, Junior-WM und ETC in Barcelona S. 35
- Endurance-WM** Honda siegt beim Oschersleben-Drama S. 36
- IDM** Alles aus den verschiedenen Klassen in Oschersleben S. 38
- Straßensport** Die Nachlese zur Isle of Man Tourist Trophy S. 40
- Offroad** Speedway-WM-Qualifikationen, weitere News S. 41
- Motocross-WM** Gajser nach Doppelsieg jetzt Spitze S. 42

## Leserservice:

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



**14** Das Saisonhighlight der Sportwagen-WM: Alle Infos zu LMPI und GTE vor den 24h von Le Mans



**22** TCR Europe in Spa-Francorchamps: Im 340 PS starken Tourenwagen durch die berühmte Eau Rouge



**41** Speedway-Weltmeisterschaft: In Abensberg gab es einen deutschen Überraschungssieg

# Editorial

Sebastian Vettel verliert den Montreal-Sieg am grünen Tisch. Ich meine, die Strafe ist ein schlechter Witz. Sie schadet dem Rennsport.

Schon wieder entzweit eine Strafe die Fangemeinde der Formel 1. Sebastian Vettel und Lewis Hamilton haben sich in Kanada 70 Runden lang einen tollen Kampf geliefert. Der Ferrari-Pilot kreuzte als erster Fahrer den Zielstrich und wurde doch nur Zweiter. Weil die Rennkommissare ihn mit einer Fünf-Sekunden-Strafe belegten.

Was war passiert? Vettel unterläuft in der 48. Runde in den Kurven 3 und 4 ein Fehler. Er muss durch das Gras ausweichen und fährt bei seiner Rückkehr auf die Strecke dem Mercedes von Hamilton direkt vor die Nase. Der steigt auf die Bremse, um einen Kontakt zu vermeiden.

Ich bin kein Rennfahrer, kann deshalb auch nicht beurteilen, ob Vettel etwas anders hätte machen können. Aber alle Formel-1-Piloten, die ich nach dem Rennen gefragt habe, haben Vettels Aussage bestätigt: Um sicher auf die Strecke zurückzufahren, musste Vettel diese Linie wählen. „Wenn er ein bisschen weiter nach links reinzieht, dreht er sich. Wenn er auf dem Gras bremst, auch“, erklärt Daniel Ricciardo.

Der Australier erinnerte sich zurück an den GP Monaco 2016, als Hamilton durch den Notausgang musste und Ricciardo bei der Rückkehr beinahe in die Mauer gedrückt hätte. „Bei mir war es knapper als jetzt bei ihm. Er hat keine Strafe gekriegt. Das war auch gut so. Es war einfach ein

harter Kampf.“ Die Sportkommissare standen damals vor der gleichen Entscheidung wie drei Jahre später in Kanada. Sie haben auf einen „normalen Zwischenfall“ plädiert. Warum dieses Mal nicht auch? Sie können sich nicht darauf hinausreden, dass sie nur einem Strafenkatalog folgen, der ihnen vorgegeben ist. Die Regel, auf die sie sich berufen, gilt nur für den Fall, dass Absicht im Spiel war.

Vettel wurde dafür bestraft, dass seine Rückkehr auf die Strecke gefährlich war. War sie das nicht bei Hamilton damals in Monte Carlo? Beide Fahrer haben sich aus einem Fehler gerettet und das getan, was nötig war, um ihre Autos auf der Straße und sich selbst natürlich auch im Rennen zu halten. Ich könnte das Urteil nachvollziehen, wenn Vettel erst in den Rückspiegel geschaut und dann die Spur gewechselt hätte, um Hamilton am Überholen zu hindern. Das hätte den Tatbestand der Absicht erfüllt.

Der GP Kanada war das erste spannende Rennen in diesem Jahr. Und dann haben wir einen Sieger am grünen Tisch.

Wegen einer Lappalie. So machen wir den Rennsport kaputt. Wenn jeder Zweikampf, jeder Fehler, jede Beinahe-Berührung auf dem Prüfstand steht, werden wir bald nur noch Autokorsos sehen. Und dann laufen uns noch mehr Zuschauer davon.



Michael Schmidt  
Redakteur

## M Sa-Paddock



### REIF FÜR DIE INSEL

Weil auf der engen Île Notre-Dame chronischer Parkplatzmangel herrscht, werden Journalisten mit einer riesigen Shuttle-Flotte aus der Innenstadt zur Strecke gekarrt. Auf den holprigen Straßen Montreals wurden die M Sa-Reporter Michael Schmidt und Tobias Grüner ordentlich durchgeschüttelt.



### STAU, STAU, STAU

So gerne wir alle Auto fahren, am Pfingstfreitag hatte die Anreise zum Red Bull Ring für Redakteur Michael Bräutigam einen überschaubaren Spaßfaktor. Ganze neun Stunden für rund 600 Kilometer vom Lände in die Steiermark – zurück ging es am Montag in entspannten fünfteinhalb.



### EIN HERZ FÜR DEN NACHWUCHS

Obwohl M Sa-Reporter Toni Börner mit der Reise von der TT nach Oschersleben, der EWC und der IDM ein sehr straffes Wochenende hatte, nahm er sich die Zeit und zeigte GERT56-Mechaniker-Sohn Charlie Reichelt, der sich für seine Arbeit interessierte, die Geheimnisse des Journalismus.

## 42 Motocross-GP: In Russland vollzog sich der erwartete Führungswechsel in der MXGP-Klasse



SZABADI

# Kanada-Nachspiel

Zum Ärger vieler F1-Fans wurde das Duell zwischen Sebastian Vettel und Lewis Hamilton in Montreal durch eine Fünf-Sekunden-Strafe entschieden. Das war aber nicht der einzige Aufreger in einem Grand Prix, der für viele Fahrer im Frust endete.

Von: **Tobias Grüner**

## Kann Ferrari die Vettel-Strafe anfechten?

Nach dem Rennen in Montreal gab es im Fahrerlager nur ein Thema: die Strafe gegen Sebastian Vettel. War sie gerechtfertigt oder nicht? Alle Details zu der strittigen Szene in der 48. Runde liefern wir Ihnen in unserer Hintergrund-Story ab Seite 8. Normalerweise sind solche Urteile nachträglich nicht mehr anfechtbar. Ferrari entschied sich dennoch, bei der FIA die Absichtserklärung für einen offiziellen Einspruch zu hinterlegen. Somit bleiben der Scuderia nun 96 Stunden, um das juristische Nachspiel offiziell einzuleiten. In diesem Fall muss dann das FIA-Schiedsgericht aber erst einmal untersuchen, ob der Einspruch begründet ist und der Fall neu aufgerollt wird. Um wenigstens eine kleine Aussicht auf Erfolg zu haben, müsste Ferrari den Richtern ganz neue Beweise oder wichtige Erkenntnisse vorlegen, die den Stewards bei der ersten Urteilsfindung noch nicht zur Verfügung standen, zum Beispiel entlastende Telemetrie-Daten.

Doch ob diese die Sachlage wirklich so stark verändern, dass die Szene in einem komplett neuen Licht betrachtet wird, ist mehr als fraglich. Selbst wenn das Verfahren zugelassen werden sollte, sind die Chancen, den verlorenen Sieg am grünen Tisch zurückzubekommen, mehr als gering. Als Präzedenzfall hatten die Schiedsrichter eine Szene vom Rennen in Suzuka im Vorjahr im Kopf. Damals musste Max Verstappen ebenfalls durch einen Fehler in der Schikane in die Wiese. Bei der Rückkehr hatte der

Holländer Kimi Räikkönen abgedrängt und ebenfalls eine Fünf-Sekunden-Strafe kassiert. Das noch einmal umzubiegen, wird selbst gewieften italienischen Sport-Juristen schwerfallen. Gut möglich, dass Ferrari mit dem Gang vor das Berufungsgericht auch einfach ein Zeichen setzen und Solidarität mit seinem Fahrer zeigen will.

## Warum war Ferrari plötzlich so gut in Form?

Ohne die Strafe hätte Vettel wohl den ersten Saisonsieg gefeiert. Und das direkt nach den Pleiten von Spanien und Monaco. Für die ansteigende Formkurve waren aber keine Upgrades am SF90, sondern nur das Streckenlayout in Montreal verantwortlich. „Das Auto befindet sich immer noch auf dem gleichen Stand wie in Barcelona. Wir haben nichts verändert“, gab Binotto zu. „Dank der langen Geraden war uns aber schon vorher klar, dass wir hier besser aussehen sollten.“

Für etwas Verwunderung sorgten die inkonstanten Rundenzeiten von Vettel im zweiten Stint. Nach dem Rennen sorgte der Pilot für Aufklärung: „Ich stand die ganze Zeit unter Druck und konnte die Reifen nicht schonen. Die haben am Ende spürbar nachgelassen. Dazu musste ich in der zweiten Rennhälfte auch immer wieder Sprit sparen, um überhaupt ins Ziel zu kommen. Immer wenn das Polster nach hinten größer wurde, habe ich mehr Sprit gespart. Deshalb gingen die Rundenzeiten hoch und runter.“

Auch Mercedes präsentierte sich nicht das ganze Rennen über stark. Im ersten Stint konnten die Silberpfeile das Tempo der Konkurrenz nicht mitgehen. „Im Verkehr hatten wir mit Überhitzung im Heck und an den Bremsen zu kämpfen“, erklärte Bottas. „Beim Boxenstopp haben wir dann für mehr Kühlung gesorgt.“ Der Silberpfeil ist mit speziellen Klappen über den Kühlern versehen. Sie können beim Boxenstopp einfach abgezogen werden, was Mercedes an beiden Autos machte. So konnte Hamilton Vettel extrem unter Druck setzen. Und Bottas schaffte es von Platz 7 noch auf Rang 4.



Vettel stellte dem Silberpfeil die Nummer 2 vor die Nase. Ziehen die FIA-Berufungsrichter nach?



Hamilton konnte sich nicht so recht über den Sieg freuen. „Ich hätte gerne auf andere Weise gewonnen“, entschuldigte er sich auf dem Podium

MOTORSPORT IMAGES

# am grünen Tisch



Kevin Magnussen schmiss sein Auto im Qualifying in die Mauer. Im Rennen probierte Haas etwas Neues aus, was aber nicht funktionierte

MOTORSPORT IMAGES

JERRY ANDRE

## Hätte Leclerc das Teamduell gewinnen können?

Nach Abzug der Strafzeit gegen Vettel fehlte Charles Leclerc im Ziel nur noch eine Sekunde auf Platz 2. Man fragte sich, ob sich der Monegasse absichtlich zurückgehalten hatte. Doch Leclerc wusste gar nichts von der Strafe gegen den Teamkollegen. „In der Hitze des Gefechts haben wir einfach vergessen, ihn zu informieren“, entschuldigte sich Teamchef Binotto. „Das war ein Fehler des Teams.“

Diese Ausrede klingt mehr als fadenscheinig. Es ist eher wahrscheinlich, dass Ferrari seine Speerspitze davor schützen wollte, einen weiteren Platz zu verlieren. Leclerc selbst nahm den Fauxpas locker. „Es hätte keinen Unterschied gemacht. Ich war so nah an den beiden dran, dass ich voll am Limit fuhr, um im Falle eines Fehlers profitieren zu können.“

Der Blick auf die Rundenzeiten bestätigt die Aussage des Ferrari-Neulings. Leclerc fuhr die letzten zehn Runden konstant 1.14er-Zeiten. Nur zweimal ging es kurz in den Bereich von über 1.15 Minuten, bei den Übertreibungen von Kubica und Gasly.

## Warum war Hülkenberg nach dem Rennen sauer?

Bei Renault gab es kollektives Aufatmen. Daniel Ricciardo und Nico Hülkenberg fuhren mit den Plätzen 6 und 7 wichtige 14 Punkte auf das Team-Konto. Der Werksrennstall machte in einem Satz einen Sprung von Platz 8 auf Rang 5 in der WM-Wertung. Doch Nico Hülkenberg war nach dem Rennen sauer. 15 Runden vor Schluss hatte er nämlich von der Box das Kommando „Hold Position“ erhalten. Die Antwort des Piloten: „Das ist doch Bullshit!“ Als der Renningenieur seinen Piloten bittet, sich etwas zurückfallen zu lassen, um das Auto zu kühlen, gab Hülk trocken zurück: „Ich kann auch vorbeifahren und mein Auto dann kühlen.“ Erst die dritte Aufforderung führte dann schließlich zur Tempo-Drosselung.

Hülkenberg fuhr seit der 49. Runde im DRS-Bereich seines Teamkollegen. Davor hatte er pro

Runde zwischen drei und acht Zehntel auf Ricciardo gutgemacht. „Wenn du dann den Befehl bekommst, dass du nicht mehr angreifen darfst, bist du erst mal frustriert. Ich hatte mir gegen Daniel einen Reifenvorteil erarbeitet, weil ich den ersten Soft-Satz bis zum Stopp in Runde 16 gut durchgebracht habe. Deshalb hatte ich zum Schluss die frischeren Reifen.“

Nach dem Rennen kühlte sich der lange Rheinländer schnell wieder ab: „Ich kann das Team auch verstehen. Wir haben dieses Jahr so viele Punkte verschenkt, dass wir auf Nummer sicher gehen mussten.“ Einsatzleiter Alan Permane pflichtet bei: „In unserer Lage wäre es fahrlässig gewesen, Punkte durch einen Zweikampf zu riskieren. Wenn wir uns später in der Saison einmal konsolidiert haben, dürfen die zwei auch wieder gegeneinander fahren.“

## Warum eskalierte der Streit bei Haas?

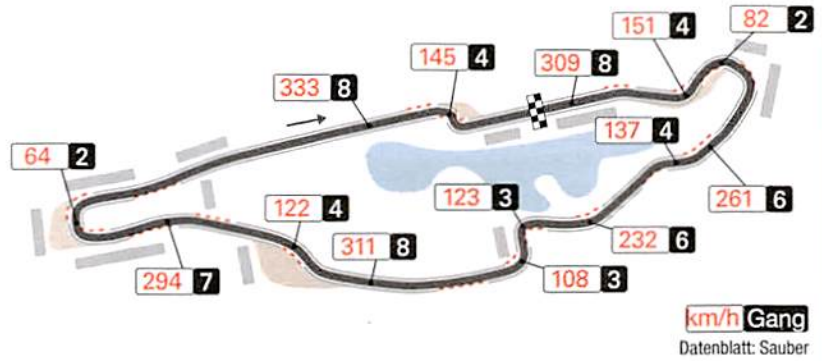
Auch bei Haas gab es nach der Zieldurchfahrt Klärungsbedarf. Kevin Magnussen war nach dem Quali-Crash mit einem neuen Chassis aus der Boxengasse gestartet. Doch so richtig ging es nicht voran. „Wir haben mit dem Setup etwas riskiert, das aber leider nicht funktioniert hat. Deshalb war die Pace so schlecht“, erklärte Teamchef Guenther Steiner. Über Funk ließ Magnussen seinem Frust freien Lauf. „Das ist das schlechteste Auto, das ich je gefahren bin“, jammerte er seinem Ingenieur ins Ohr. Weil sich der Däne nicht beruhigte, mischte sich sogar der Teamchef persönlich in die Kommunikation ein. „Genug ist genug“, fauchte Steiner seinen Schützling an.

Nach Aussage des Südtirolers war Magnussen sauer auf die Gesamtsituation. „Man hätte aber auch denken können, er schimpft auf das Team. Und das, nachdem die Jungs eine Nachtschicht einlegen mussten, um das Auto überhaupt an den Start zu bringen. Deshalb habe ich mich eingeschaltet. Aber Kevin hat sich nach dem Rennen über Funk bei allen entschuldigt. Damit ist die Sache erledigt.“ ■

GP KANADA: 7. VON 21 LÄUFEN / 9. JUNI 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **4,361 km**  
 Runden: **70**  
 Distanz: **305,270 km**  
 Zuschauer: **110 000**  
 Wetter: **28 Grad, sonnig**  
 Topp speed Qualifikation: **333,3 km/h (Vettel)**  
 Topp speed Rennen: **336,7 km/h (Stroll)**  
 Gangwechsel/Runde: **50**  
 Volllastanteil: **72% (1030 m = 13,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,51 Liter**  
 Führungswechsel: **3**



km/h Gang  
 Datenblatt: Sauber

STARTAUFGSTELLUNG

1	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.10,240 min	
2	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.10,446 min	
3	Charles Leclerc, MC	16
	Ferrari, 1.10,920 min	
4	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Renault, 1.11,071 min	
5	Pierre Gasly, F	10
	Red Bull-Honda, 1.11,079 min	
6	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.11,101 min	
7	Nico Hulkenberg, D	27
	Renault, 1.11,324 min	
8	Lando Norris, GB	4
	McLaren-Renault, 1.11,863 min	
9	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Honda, 1.11,800 min	
10	Daniil Kvyat, RUS	26
	Toro Rosso-Honda, 1.11,921 min	
11	Carlos Sainz, E <sup>1)</sup>	55
	McLaren-Renault, 1.13,981 min	
12	Antonio Giovinazzi, IT	99
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,136 min	
13	Alexander Albon, THA	23
	Toro Rosso-Honda, 1.12,193 min	
14	Romain Grosjean, F	8
	Haas-Ferrari, 1.12,109 min	
15	Sergio Pérez, MEX	11
	Racing Point-Mercedes, 1.12,197 min	
16	Kimi Raikkönen, FIN	7
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,230 min	
17	Lance Stroll, CDN	18
	Racing Point-Mercedes, 1.12,266 min	
18	George Russell, GB	63
	Williams-Mercedes, 1.13,617 min	
19	Robert Kubica, PL	88
	Williams-Mercedes, 1.14,393 min	
20	Kevin Magnussen, DK <sup>2)</sup>	20
	Haas-Ferrari, 1.11,786 min	

<sup>1)</sup> 3 Plätze zurück wegen Behinderung eines anderen Fahrers  
<sup>2)</sup> Start aus der Boxengasse wegen Chassiswechsel

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	70/2 <sup>2)</sup>	1:29.07,084 h = 205,527 km/h	m/h	1 (23,662 s)	1:14,813 min
2. Vettel <sup>4)</sup>	70/63	+ 3,658 s	m/h	1 (23,782 s)	1:14,875 min
3. Leclerc	70/5	+ 4,696 s	m/h	1 (23,732 s)	1:14,356 min
4. Bottas	70	+ 51,043 s	m/h/s	2 (47,450 s)	1:13,078 min
5. Verstappen	70	+ 57,655 s	h/m	1 (23,426 s)	1:14,767 min
6. Ricciardo	69		s/h	1 (23,927 s)	1:16,075 min
7. Hulkenberg	69		s/h	1 (24,030 s)	1:15,995 min
8. Gasly	69		s/h	1 (23,485 s)	1:16,157 min
9. Stroll	69		h/m	1 (23,727 s)	1:16,043 min
10. Kvyat	69		m/h	1 (23,825 s)	1:16,198 min
11. Sainz	69		s/h	1 (24,727 s)	1:16,471 min
12. Pérez	69		m/h	1 (24,076 s)	1:16,314 min
13. Giovinazzi	69		h/m	1 (23,884 s)	1:16,365 min
14. Grosjean	69		m/h	1 (24,071 s)	1:16,245 min
15. Raikkönen	69		m/h/s	2 (50,008 s)	1:15,442 min
16. Russell	68		m/h	1 (23,686 s)	1:17,241 min
17. Magnussen	68		h/m	1 (24,381 s)	1:17,309 min
18. Kubica	67		m/h/h	2 (48,321 s)	1:17,285 min
19. Albon	59	Aufgabe (P 16)	m/h		1:17,151 min
20. Norris	8	Aufhängung (P 10)	s		1:18,023 min

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	5*	162 Punkte
2. Bottas	2	133 Punkte
3. Vettel		100 Punkte
4. Verstappen		88 Punkte
5. Leclerc		72 Punkte
6. Gasly		36 Punkte
7. Sainz		18 Punkte
8. Ricciardo		16 Punkte
9. Magnussen		14 Punkte
10. Pérez		13 Punkte
11. Raikkönen		13 Punkte
12. Norris		12 Punkte
13. Hulkenberg		12 Punkte
14. Kvyat		10 Punkte
15. Albon		7 Punkte
16. Stroll		6 Punkte
17. Grosjean		2 Punkte

\*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	4:3
Vettel – Leclerc	6:1
Verstappen – Gasly	6:1
Sainz – Norris	3:4
Kubica – Russell	1:6
Pérez – Stroll	7:0
Kvyat – Albon	5:2
Grosjean – Magnussen	2:5
Hülkenberg – Ricciardo	1:6
Räikkönen – Giovinazzi	6:1

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	7*	295 Punkte
2. Ferrari		172 Punkte
3. Red Bull-Honda		124 Punkte
4. McLaren-Renault		30 Punkte
5. Renault		28 Punkte
6. Racing Point-Mercedes		19 Punkte
7. Toro Rosso-Honda		17 Punkte
8. Haas-Ferrari		16 Punkte
9. Alfa Romeo-Ferrari		13 Punkte



Video:  
 Die Diskussion nach dem Rennen

## GP KANADA, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.12,767 min	31
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,147 s	25
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,953 s	24
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,988 s	26
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,138 s	28
6. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,178 s	30
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,206 s	34
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,356 s	31
9. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,405 s	31
10. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,435 s	32
11. Lando Norris	McLaren	+ 1,479 s	33
12. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,707 s	30
13. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,803 s	27
14. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,815 s	17
15. Romain Grosjean	Haas	+ 1,878 s	31
16. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,936 s	36
17. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,045 s	32
18. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,576 s	32
19. George Russell	Williams	+ 3,222 s	29
20. Nicholas Latifi	Williams	+ 3,432 s	33

## GP KANADA, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.10,843 min	19
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,139 s	17
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,393 s	20
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,688 s	19
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,999 s	15
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,071 s	19
7. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,202 s	16
8. Lando Norris	McLaren	+ 1,311 s	17
9. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,332 s	17
10. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,455 s	23
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,462 s	17
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,494 s	17
13. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,556 s	21
14. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,580 s	20
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,784 s	24
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,865 s	19
17. Romain Grosjean	Haas	+ 2,354 s	11
18. George Russell	Williams	+ 3,123 s	17
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,583 s	24
20. Lance Stroll	Racing Point	keine Zeit	1

## GP KANADA, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1.12,117 min	39
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,074 s	38
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,134 s	46
4. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,376 s	45
5. Kevin Magnussen	Haas	+ 0,758 s	41
6. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,761 s	8
7. Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,826 s	39
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,839 s	40
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 0,991 s	42
10. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,994 s	37
11. Lando Norris	McLaren	+ 1,072 s	38
12. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,168 s	38
13. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,211 s	22
14. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,259 s	45
15. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,344 s	40
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,365 s	41
17. Romain Grosjean	Haas	+ 1,421 s	39
18. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,693 s	16
19. George Russell	Williams	+ 2,859 s	36
20. Robert Kubica	Williams	+ 3,110 s	44

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 07

Lewis Hamilton hat zum siebten Mal in Montreal gewonnen. Auf keiner Strecke war der Mercedes-Pilot in seiner Karriere häufiger erfolgreich unterwegs. Nur Michael Schumacher schaffte das Kunststück, noch mehr Siege auf einer einzigen Strecke einzufahren: Der Kerpener stand acht Mal in Magny-Cours ganz oben auf dem Podest. Vor Hamilton in dieser Form ist allerdings kein Schumi-Rekord sicher. In Kanada feierte der Weltmeister bereits den fünften Sieg im siebten Rennen. Schlechter als auf Rang 2 rollte er 2019 noch gar nicht ins Ziel. So gut ist Hamilton noch nie in eine Saison gestartet. Teamkollege Valtteri Bottas hingegen verpasste ausgerechnet in Montreal zum ersten Mal in dieser Saison das Podium. Hier hatte der Finne in den letzten vier Jahren immer einen Pokal abgestaubt.



JERRY ANDRE

Air Canada: In Montreal feierte Hamilton 2007 seinen ersten F1-Sieg

## FAHRERNOTEN

-  **09/10**  $\emptyset$  9,14  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1
-  **05/10**  $\emptyset$  8,43  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1
-  **09/10**  $\emptyset$  8,14  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10**  $\emptyset$  7,14  
**Charles Leclerc**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10**  $\emptyset$  8,86  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **04/10**  $\emptyset$  6,14  
**Pierre Gasly**  
Red Bull Racing
-  **08/10**  $\emptyset$  6,71  
**Nico Hülkenberg**  
Renault Sport F1
-  **09/10**  $\emptyset$  6,71  
**Daniel Ricciardo**  
Renault Sport F1
-  **04/10**  $\emptyset$  6,86  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team
-  **06/10**  $\emptyset$  6,57  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team
-  **07/10**  $\emptyset$  7,14  
**Carlos Sainz Jr.**  
McLaren
-  **07/10**  $\emptyset$  7,29  
**Lando Norris**  
McLaren
-  **06/10**  $\emptyset$  7,29  
**Sergio Pérez**  
Racing Point F1 Team
-  **08/10**  $\emptyset$  5,29  
**Lance Stroll**  
Racing Point F1 Team
-  **04/10**  $\emptyset$  6,71  
**Kimi Räikkönen**  
Alfa Romeo Racing
-  **06/10**  $\emptyset$  4,86  
**Antonio Giovinazzi**  
Alfa Romeo Racing
-  **07/10**  $\emptyset$  7,00  
**Daniil Kvyat**  
Toro Rosso
-  **05/10**  $\emptyset$  6,57  
**Alexander Albon**  
Toro Rosso
-  **04/10**  $\emptyset$  5,00  
**Robert Kubica**  
Williams
-  **07/10**  $\emptyset$  7,14  
**George Russell**  
Williams

## ZITAT DES RENNENS

„Das Heck brach aus, ich musste durchs Gras und hatte dann alle Hände voll zu tun, um das Auto zu kontrollieren. Wo sollte ich hin? Es war keine Absicht.“

Sebastian Vettel



# „So killt ihr den Sp

Der GP Kanada lieferte endlich mal ein spannendes Rennen ab. Doch dann fiel die Entscheidung am grünen Tisch. Eine Fünf-Sekunden-Strafe für Sebastian Vettel schenkte Lewis Hamilton den Sieg.

Von: **Michael Schmidt**

**R**unde 48: Sebastian Vettel hat Lewis Hamilton formatfüllend im Rückspiegel. Der Ferrari-Pilot verliert beim Einlenken in Kurve drei das Heck seines Autos, rettet sich durch das Gras und fährt seinem Verfolger am anderen Ende der Rechts/Links-Kombination vor die Nase. Hamilton muss auf die Bremse steigen, um einen Kontakt zu vermeiden.

Neun Runden später fällen die Sportkommissare Gerd Ennser, Emanuele Pirro, Mathieu Remmerie und Mike Kaerne ihr Urteil. Vettel bekommt fünf Sekun-

den Strafe aufgebremst. Weil er nach seinem Fehler auf gefährliche Weise auf die Strecke zurückgekehrt ist und Hamilton gezwungen hat, die Strecke zu verlassen, um dem Ferrari auszuweichen. Einen Vorteil hat sich Vettel mit seiner Rettungsaktion nicht verschafft. Er verlor in den zwei relevanten Minisektoren über eine Strecke von 400 Metern 0,7 Sekunden. Somit konnten die Schiedsrichter nur noch auf gefährliches Fahren plädieren.

Der Strafenkatalog lässt den Sportkommissaren für dieses Vergehen keine große Wahl. Dafür gibt es mindestens fünf Strafsekunden. Die Frage ist jedoch, ob der Tatbestand der „gefährlichen Rückkehr“ mit einer Absicht verbunden war. Vettel verteidigte sich: „Ich hatte alle Hände voll zu tun, das Auto unter Kontrolle zu halten. Mir war klar, dass Lewis irgendwo hinter mir war, aber gesehen habe ich ihn erst, als ich nach meiner Rückkehr auf die Strecke in den Rückspiegel geschaut habe. Ich weiß nicht, was ich hätte anders

machen sollen.“ Hier standen die meisten Experten und Fahrerkollegen auf Vettels Seite. Daniel Ricciardo erklärte, dass Vettel diese Linie wählen musste, um wieder sicher auf die Strecke zurückzukehren: „Wenn Seb weiter nach links reinzieht, dreht er sich. Wenn er auf dem Gras bremst, auch.“ Der Australier ist nicht der Meinung, dass Hamilton der Platz ausgegangen wäre, wenn er nicht gebremst hätte: „Es war nicht viel Platz für Lewis da, aber gerade noch genug.“

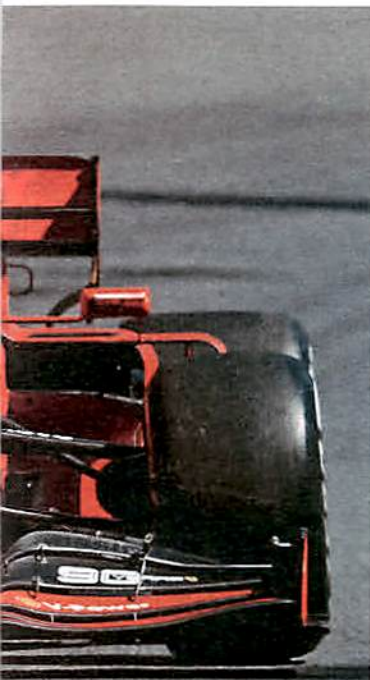
**„DAS IST NICHT MEHR DER SPORT, DEN ICH EINMAL GELIEBT HABE. HEUTE HABEN JURISTEN DAS WORT UND KEINE RACER.“**

Sebastian Vettel

Ricciardo war selbst einmal in einer Situation wie jetzt Hamilton. 2016 in Monte Carlo war der Mercedes-Pilot der Täter: „Lewis musste in der Hafenschikane durch den Notausgang und hat mich bei seiner Rückkehr fast in die Mauer gedrückt. Bei mir war es knapper als jetzt bei ihm. Er hat keine Strafe gekriegt.“ Ricciardo hat sich nie darüber beschwert. „Im Auto geht dir natürlich erst einmal der Hut hoch, aber am Ende war es nur ein harter Zweikampf. Ich hätte wahrscheinlich das Gleiche gemacht wie er.“

## Kein schmutziges Fahren

Nico Hülkenberg hält die Strafe für Vettel auch für einen schlechten Scherz: „Auf dem Gras kann Seb das Auto nicht kontrollieren. Es war klar, dass er dort auf der Strecke rauskommt, wo er rausgekommen ist. Für Lewis war es einfach blödes Timing. Aber so etwas kann man nicht bestrafen, nicht, wenn es um den Sieg geht.“ Ex-Champion Jacques Villeneuve behauptet, dass Hamilton



Der Moment der Entscheidung in Runde 48: Sebastian Vettel schleibt sich direkt vor die Nase von Lewis Hamilton, der an die Mauer ausweichen und bremsen muss

ort“

MOTORSPORT IMAGES

müssen. Villeneuve zieht eine klare Linie: „Gar keine Strafen auszusprechen, wäre auch falsch. Wenn es die Absicht eines Fahrers ist, einen anderen in Schwierigkeiten zu bringen, dann muss eine Strafe her.“ Der Kanadier hat auch ein Beispiel parat. „Michael Schumacher ist 1994 in Adelaide nach einem Fehler auf die Strecke zurückgekehrt und hat Damon Hill absichtlich in die Falle laufen lassen. Das war eine ganz andere Qualität als das, was Vettel gemacht hat.“

Vettel wettete noch am Funk: „Sie stehlen uns den Sieg.“ Renningenieur Riccardo Adami musste seinen Fahrer daran erinnern, sich auf das Rennen zu konzentrieren. Die Wut fuhr bis ins Ziel mit und war auch danach noch nicht verraucht. Nach der Ehrenrunde stellte Vettel sein Auto erst einmal im falschen Parc fermé ab, verzichtete auf die Sieger-Interviews und rauschte mit Helm auf dem Kopf in den Ferrari-Pavillon ab. Teamchef Mattia Binotto holte ihn wieder zurück, damit nicht noch weitere Strafen drohten.

Auf dem Weg zur Siegerehrung stürmte der Ferrari-Pilot durch die Mercedes-Garage. „Ich musste mich erst einmal abkühlen“, entschuldigte sich Vettel. Dann lederte er ab: „Sie haben eine große Show kaputtgemacht. Das ist nicht mehr der Sport, den ich einmal geliebt habe. Hier haben Juristen das Wort und keine Racer. Ich kann diese Amtssprache schon nicht mehr hören: ‚Causing a collision‘, ‚Getting an advantage‘. Was hat das noch mit Autorennen zu tun? Da fährst du dir den Arsch ab und wirst für so etwas bestraft. Vielleicht sollte ich besser Rallyefahrer werden. Dann wäre ich allein auf der Strecke.“

### Buhrufe für den Sieger

Die Zuschauer standen mehrheitlich auf der Seite des Opfers. Sie buhten Hamilton auf dem Siegerpodest aus. Der Engländer wehrte sich: „Ich habe die Entscheidung nicht getroffen. Alles was ich sagen kann ist, dass ich bremsen musste, um Seb auszuweichen. Und er muss sicherstellen, dass er nach seinem Fehler sicher auf die Strecke zurückkehrt.“ Vettel nahm seinen Gegenspieler in Schutz: „Lewis hat nichts falsch gemacht. Er ist ein großes Rennen gefahren und hat mich von der ersten bis zur letzten Runde unter Druck gesetzt.“

In der 58. Runde kam in der Ferrari-Box noch einmal Hoff-

nung auf. Vettels Vorsprung auf Hamilton wuchs auf 2,887 Sekunden an. Hamilton kämpfte zu der Phase mit nachlassenden Reifen und hohen Bremsstemperaturen. Doch Vettel konnte das Tempo nicht für die restlichen 12 Runden hochhalten, um die fünf Sekunden Strafe noch zu kompensieren. Der Ferrari-Fahrer musste Sprit sparen. Mehr als sein Verfolger. „Mit dem neuen Spritlimit von 110 Kilogramm hat Montreal als Sprintrennen seinen Schrecken verloren“, verrieten die Mercedes-Ingenieure.

Am Ende hatte Vettel noch Glück, dass er Zweiter blieb. Teamkollege Charles Leclerc kam 6,038 Sekunden hinter ihm ins Ziel. Da fehlte nur eine Sekunde

zum Platztausch am grünen Tisch. Leclerc wusste nichts von Vettels Strafe: „Sie haben mich nicht informiert.“ Teamchef Binotto entschuldigte sich. „Der Fehler lag bei uns. Wir waren an der Boxenmauer mit anderen Dingen abgelenkt.“ Für Vettel hatte der Tag wenigstens noch einen positiven Aspekt: „Wir konnten heute wieder um den Sieg kämpfen. Mercedes war im Rennen vielleicht ein bisschen schneller, aber ich konnte sie hinter mir halten.“ Ist das vielleicht das erste Anzeichen einer Wende? Binotto winkt ab: „Hier war das gleiche Auto am Start wie vor vier Wochen in Barcelona. Uns ist einfach die Strecke entgegengekommen.“ ■



Vettel kreuzt die Linie vor Hamilton, der sich clever im Windschatten hält

MOTORSPORT IMAGES



Der Nummerntausch im Parc fermé sollte zeigen, wer der echte Sieger war

MOTORSPORT IMAGES



Obwohl Hamilton keine Schuld trägt, wird er auf dem Podium ausgebuht

MOTORSPORT IMAGES

AUS DEM FAHRERLAGER

**TEURE GARAGEN**

Montreal hat ein neues Boxengebäude mit Garagen gebaut, die doppelt so groß sind wie früher. Die Miete der Garagen und der Teampavillons kostet für die Woche 50 000 Euro. Sebastian Vettel ist die Anlage zu perfekt: „Mir hat die alte Camping-Atmosphäre besser gefallen.“ Und Lewis Hamilton wunderte sich über die schnelle Bauzeit: „An der Brücke, die zur Rennstrecke führt, bauen sie, seitdem ich hier Rennen fahre.“ Also seit 2007.

**KEIN MÄNNERSPORT MEHR**

Lewis Hamilton findet, dass Formel-1-Fahren zu einfach geworden ist: „Ich steige aus dem Auto und schwitze nicht mal. Mit den Autos könnte ich drei Rennen hintereinander fahren. Früher war das mal ein Männersport. Heute setzen sich junge Fahrer in unsere Autos und sind sofort schnell damit.“ Romain Grosjean stimmte dem Weltmeister zu: „Wenn ich am Wochenende zum Spaß mit einem Schaltkart unterwegs bin, ist das anstrengender als ein Formel-1-Rennen.“

**KUBICA UND DIE FLASCHE**

Sauber hatte in seiner Vorschau auf den GP Kanada noch einmal an den einzigen GP-Sieg des Teams 2008 in Montreal erinnert. Dabei kam zur Sprache, das man eine Replika der Champagnerflasche in Hinwil habe, die Robert Kubica damals für seinen Sieg bekam. Das Original steht bei BMW – natürlich halb leer. Bei der Kopie ist der Korken noch drauf. Im Internet kursierten prompt Geschichten, Kubica habe seinerzeit vergessen, den



**Kubica erinnert sich noch an 2008**

Champagner zu versprühen. Als Williams den Polen darauf ansprach, meinte der: „Googelt

doch einfach mal Bilder von der Siegerehrung. Da könnt ihr alle sehen, dass ich den Champagner verspritzte.“

**KAMPF UM HEIZDECKEN**

Im Reglement für 2021 sind Reifenheizdecken verboten. Doch viele Teams versuchen, die FIA und Pirelli wieder davon zu überzeugen, dass es ohne Heizdecken nicht geht. Das ärgert Sauber-Teammanager Beat Zehnder: „Natürlich geht es. Die DTM hat gezeigt, dass die Rennen ohne die Reifenheizerei besser werden. Außerdem ist es billiger. Wir sparen uns Frachtkosten von 300 000 Euro pro Jahr. Alle vier Jahre brauchen wir einen neuen Satz an Heizdecken. Der kostet 750 000 Euro.“

**VATER UND SOHN**

Es ist der Traum von Kevin Magnussen, einmal zusammen mit seinem Vater die 24 Stunden von Le Mans zu fahren. In diesem Jahr wird es damit allerdings nichts: „Wenn ich es mache, will ich mich anständig darauf vorbereiten. Dazu habe ich im Moment keine Zeit.“

**GROSSES MEETING**

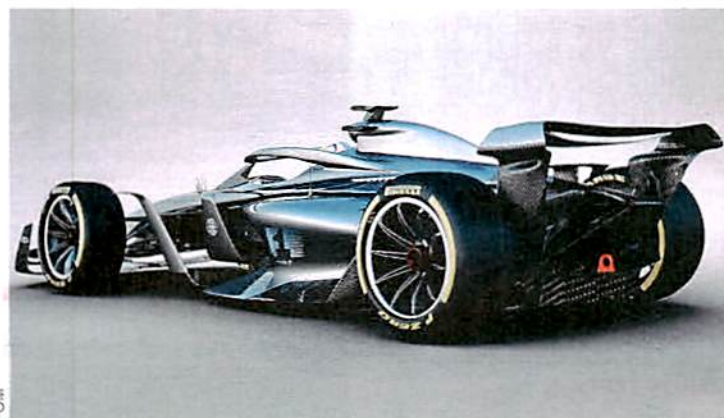
Die Teams wurden von der FIA und dem Formel-1-Management zum absoluten Stillschweigen auf Fragen zum Reglement für 2021 verdonnert. Nach diversen Treffen in Montreal hat die FIA alle Teamchefs, Technikdirektoren und Fahrer nach Paris zu einem großen Krisengipfel eingeladen, der am Donnerstag nach dem Kanada-Rennen steigen soll. Die Entscheidung, auch die Fahrer einzuladen wurde kurzfristig getroffen, nachdem sich Lewis Hamilton beschwert hatte, dass die Piloten nie nach ihrer Meinung gefragt werden.



**Hamilton will bei Regeln mitreden**

KOMMENTAR

Motorsport aktuell hat das Formel-1-Auto der Zukunft schon gesehen: Machen Sie sich auf das Schlimmste gefasst. Die jüngsten Studien haben sich weit von den futuristischen Modellen entfernt, die uns vor einem Jahr präsentiert wurden. Der Frontflügel ist zwei Meter breit und wirkt plump. Die Seitenkästen reichen von den Vorderrädern bis zu den Hinterrädern, mit wenig Spielraum zu freier Formenwahl. Ein Ingenieur erzählte mir: „Ich bin froh, dass ich in einer Zeit arbeiten durfte, als die Autos noch sexy aussahen.“ Er spricht von den 90er-Jahren. Das Reglement ist so geschrieben, dass den Ingenieuren kaum noch Freiheiten bleiben. Sie sprechen von Einheits-Autos durch die Hintertür und einer vergebenen Chance. Die FIA hatte die Möglichkeit, 2021 einen Neuanfang zu wagen. Doch die Reform kommt jetzt



**Die ersten Entwürfe der Autos für 2021 sahen noch ganz ansehnlich aus**

als zahnloser Tiger daher, denn der ganze Ansatz ist falsch. Man hat einerseits eine Budget-Deckelung ausgerufen, die mit 175 Millionen Dollar und vielen Ausnahmen viel zu hoch angesetzt ist. Gleichzeitig schränkt man die technischen Freiheiten ein. Ein höheres Budget soll sich nicht mehr auszahlen. Was soll

diese doppelte und halbherzige Absicherung? Das geht einfacher: Nicht die Regeln sind das Korsett, sondern das Budget. Es hätte ein Kostendeckel von 100 Millionen Dollar gereicht. Das kann sich jeder leisten. Und dann kann man den Ingenieuren alle Freiheiten geben. Weil dann nicht das meiste Geld, sondern

die bessere Idee gewinnt. Unterschiedliche Autos sind die DNA der Formel 1: Der Wettbewerb der Fahrer auf der einen und der Ingenieure auf der anderen Seite machen den Motorsport so speziell. Einheits-Formeln haben nie richtig funktioniert. Auch das Ziel der FIA, die Autos im Verkehr weniger sensibel zu machen, wäre einfach zu bewerkstelligen. Man muss nur die Flügelgröße dramatisch verringern, ihre Form aber freigeben. Den Abtrieb holt sich das Auto über Tunnel im Boden. Deren Gestaltung sollte frei sein und nicht normiert wie bei dem 2021er Projekt. ■



**Michael Schmidt**  
Redakteur

Wie soll das F1-Auto der Zukunft aussehen? Schreiben Sie uns an: [misa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:misa-lesertribune@motorpresse.de)

## NACHRICHTEN

## HANOI AUF BAKU-DATUM

Noch ist der Kalender für 2021 offen. Deutschland, Spanien und Mexiko stehen auf der Kippe. Nach internen Planungen soll die Saison mit einem Doppelschlag Australien-Bahrain beginnen. Vietnam rückt auf das Baku-Datum im April, Zandvoort bekommt den frühen Mai-Termin von Barcelona. Baku rückt statt Deutschland in den Juli.

## ROBIN HERD GESTORBEN

Der frühere Formel-1-Konstrukteur Robin Herd ist am 4. Juni nach längerer Krankheit im Alter von 80 Jahren gestorben. Herd arbeitete zunächst in der Luftfahrtindustrie an der Concorde, 1965 bekam er einen Job bei McLaren. 1969 gründete er zusammen mit Max Mosley, Alan Rees und Graham Coaker den Rennstall March.

## SPONSOR-LOGOS WEG

Haas musste in Montreal die Markenzeichen von Hauptsponsor Rich Energy vom Auto entfernen. Die Koffeinbrause-Firma hatte einen Copyright-Prozess gegen einen Fahrrad-Hersteller verloren, dessen Logo dem von Rich Energy ähnlich sieht.

## MERCEDES MACHT MIT

Mercedes wird Teil der nächsten Netflix-F1-Dokumentation sein. Bei der ersten Ausgabe, die im Vorjahr gedreht wurde, hatte das Weltmeister seine Teilnahme noch verweigert, weil man eine zu große Ablenkung befürchtet hatte. Die Kameras dürfen dieses Jahr bei einem Rennen hinter den Kulissen des Teams filmen.

## AUFSCHUB BIS OKTOBER

Der Streit um das Technik-Reglement für 2021 ist vorerst beigelegt. Ferrari hatte schon mit seinem Veto-Recht gedroht, um die verkappte Einheitsformel abzuwehren. Jetzt haben sich FIA und Teams verständigt, bis Ende Oktober an den Regeln weiterzuarbeiten. Es gilt Einstimmigkeit.

Formel 1

# Neuer F1-Freitag

In der Saison 2021 wird alles neu. Auch der Ablauf des Wochenendes. Die Autos gehen schon am Freitag in den Parc fermé. Gefahren wird erst am Nachmittag.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 bekommt 2021 ein neues Gesicht. Nicht nur die Autos werden anders aussehen, auch der Ablauf des Wochenendes ändert sich. Liberty will in Zukunft bis zu 25 Rennen pro Saison veranstalten, deshalb muss das Programm des Wochenendes gestrafft werden. Den Angestellten der Teams soll ein Arbeitstag geschenkt werden.

Der Donnerstag wird als Medientag gestrichen. Am Freitagmorgen erfolgt die technische

Abnahme der Autos, die dann am Samstag und Sonntag exakt in dieser Spezifikation fahren müssen. Es herrschen Parc-fermé-Bedingungen. So wird es nicht mehr möglich sein, am Freitag zwei Flügelvarianten zu testen, um sich dann für die bessere zu entscheiden. Bei Unfällen dürfen nur Teile der gleichen Spezifi-

kation ersetzt werden. Trainiert wird erst am Nachmittag, aber in gewohnter Länge. Die erste Sitzung geht von 13.00 bis 14.30 Uhr, die zweite von 17.00 bis 18.30 Uhr. In diesen Trainings dürfen die Teams auch Teile ausprobieren, die nicht homologiert wurden. Ein Einsatz ist erst beim nächsten Rennen möglich. ■



Die technische Abnahme soll 2021 vom Donnerstag auf den Freitag rücken

Formel 1

# Pirelli unter Druck

Ferrari und Red Bull führen eine Gruppe von Verschwörern an, die Pirelli dazu bewegen wollen, zu Reifen mit dickerer Lauffläche zurückzukehren.

Von: **Michael Schmidt**

Haas-Teamchef Guenther Steiner spricht von der „Reifenfenster-WM“. Obwohl das US-Team die Reifen in Spanien und Monaco in den magischen Arbeitsbereich brachte, will Steiner nicht daraus schließen, dass man das Geheimnis der neuen Pirelli-Reifen geknackt hat: „Wir lernen von Rennen zu Rennen dazu, aber ich würde nicht von einem umfassenden Verständnis reden.“ Das hat im Moment nur Mercedes.

Ferrari und Red Bull sehen die 2019er Pirelli-Reifen mit der steiferen Konstruktion und der dünneren Lauffläche als den Matchwinner von Mercedes. Sie haben die Probleme der Silberfeile auf

einen Schlag gelöst. Seit die Autos auf dünneren Sohlen rollen, überhitzen bei Mercedes die Reifen nicht mehr. Der Frust der Niederlagen schweiß die Gegner von Mercedes zusammen. Ferrari und Red Bull führen eine Gruppe an, die Pirelli bitten will, zu der dickeren Lauffläche zurückzukehren.

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto beruft sich dabei auf die Qualität der Rennen: „Seit wir diese Reifen haben, gibt es nur noch Einstopp-Rennen. Das ist

nicht gut für die Show.“ Red Bull-Sportchef Helmut Marko wettet: „Es kann nicht sein, dass die Reifen alles entscheiden.“ Pirelli-Rennleiter Mario Isola bedauert: „Wir haben die Lauffläche aus Sicherheitsgründen reduziert. Das werden wir dieses Jahr nicht mehr rückgängig machen.“ Für 2020 will Isola Änderungen nicht ausschließen: „Wir werden auf jeden Fall neue Mischungen backen. Und vielleicht auch die Dicke der Lauffläche verändern.“ ■



Kritik an Pirelli: Die 2019er Reifen haben zu viel Einfluss auf die Performance

Formel 1

# Budgetdeckel zu hoch

Das Geheimnis ist gelüftet: Der Budgetdeckel liegt ab 2021 bei 175 Millionen Dollar. Er gilt für fünf Jahre. Vielen Teams ist das Limit aber noch zu hoch.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 hat für 2021 einen Neuanfang geplant, herausgekommen ist eine Mini-Reform. Beim Tauziehen um die Budget-Deckelung haben sich die großen Teams durchgesetzt. Sie wird zwischen 2021 und 2025 bei 175 Millionen Dollar liegen, mit einem Inflationszuschlag ab dem dritten Jahr. Die Fahrergehälter, die Motorenkosten, die Reisespesen und das Marketing zählen nicht dazu. In den kühnsten Plänen von FIA und Formel-1-Management waren einmal 130 Millionen Dollar angedacht.

In dem 40 Seiten starken Finanzplan der FIA sind die Regeln für die Berechnung des Budgets und die Strafen bei Nichteinhal-



MOTORSPORT IMAGES

Nur die drei Top-Teams Ferrari, Mercedes und Red Bull müssen ihre Ausgaben durch den Kostendeckel reduzieren

tung genau festgelegt. Vielen Teams ist die Grenze zu hoch. „Wenn wir die Ausnahmen dazuzählen, sind wir schnell wieder bei 250 Millionen“, klagt ein Chef eines kleinen Teams. Ein anderer wirft ein: „Die Topteams werden sich von 200 bis 300 Leuten trennen müssen. Das ist schon ein Einschnitt für sie.“ Mercedes-Teamchef Toto Wolff hält die

Grenze für machbar, möglicherweise sogar ohne Personalabbau: „Wir spannen einen Teil unserer Leute für externe Projekte ein.“ Renault-Teamchef Cyril Abiteboul ist enttäuscht: „Das ist kein echter Neubeginn. Der Plan war, dass alle Teams profitabel sein sollen. Die Rechnung geht für die Privatteams nicht auf.“ Für Renault schon: „Wir liegen alle

Ausnahmen mit eingerechnet rund 30 Millionen unter der Grenze und können aufstocken.“

Überwacht werden die Budgets von Wirtschaftsprüfern, die sich die Teams selbst aussuchen können. Wer betrügt, riskiert viel, der Teamchef kann dabei seine Lizenz verlieren. Dem Team werden WM-Punkte und damit Prämien-Gelder gestrichen. ■

Formel 1

# Streit um 2021er F1-Autos

Die FIA hat den Teams die Regeln für die Autos ab 2021 präsentiert. Die Technikchefs sind bestürzt. Sie sprechen von einem Einheitsauto durch die Hintertür.

Von: **Michael Schmidt**

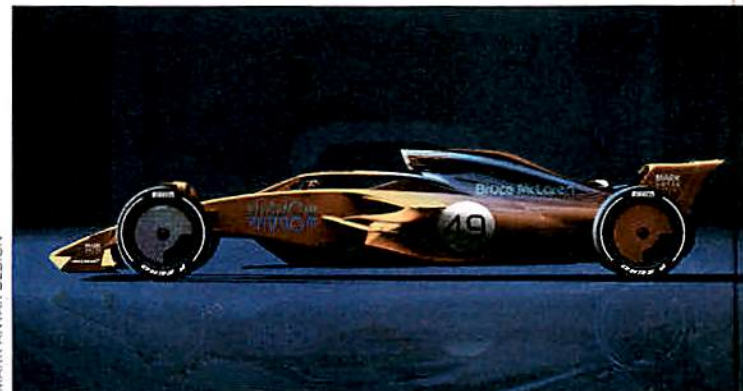
Das Formel-1-Auto für 2021 ist keine Schönheit. Es sieht aus wie ein größeres IndyCar. Die Expertengruppe des F1-Managements hat es für eine Fan-Zielgruppe im Alter von 20 bis 25 Jahren entwickelt. Racing-Point-Technikchef Andy Green ist fassungslos: „Ich kann mir nicht vorstellen, wie Leute dieses Alters diese Autos sexy finden sollen.“ Die Ingenieure sprechen von ei-

nem Einheitsauto durch die Hintertür. Die Regeln sind so geschrieben, dass den Ingenieuren kaum noch Freiheiten bleiben. Das Auto wird dabei in Boxen unterteilt, die ausgefüllt werden müssen. Da diese Bereiche größtenteils sehr klein sind, hat man nicht viel Gestaltungsspielraum. „Die Bremsbelüftungen, die Flügel und die Seitenkästen werden alle gleich aussehen. Für Kühler gelten so strenge Vorschriften, dass wir von Einheitsteilen sprechen können“, befürchtet Green.

Die drei auffälligsten Details der 2021er Autos sind der zwei Meter breite, dreiteilige Frontflügel, die tiefe Nase und die langen Seitenkästen, die direkt hinter den Vorderrädern beginnen und zwei Kühllöffnungen aufweisen. Unter dem Auto sind zwei Tunnel zur Erzeugung von Abtrieb

erlaubt. Der Anpressdruck wandert dabei stark nach hinten. Deshalb braucht man den riesigen Frontflügel, um das Auto auszubalancieren. Der Abtrieb reduziert sich um bis zu 30 Prozent, das Gewicht steigt von 743 auf 765 Kilogramm. Green: „Es

wird wegen der vielen Standardteile eher noch schwerer.“ Um den maximalen Radstand wird noch gestritten, er soll bei 3,60 Metern liegen. Ein Krieg wurde abgewendet. Die Teams dürfen bis Ende Oktober mitbestimmen, wie das Auto aussehen soll. ■



MARK ANTAR DESIGN

So ähnlich wie diese Studie könnte das 2021er Formel-1-Auto aussehen

# Wieder Newgarden

**Highspeed bei Nacht:**  
Newgarden und Rossi  
duellieren sich in der  
Schlussphase bei Speeds  
von über 350 km/h



Josef Newgarden fährt seinem zweiten Titel in der IndyCar-Serie entgegen. Der Penske-Pilot triumphierte in Texas erstmals auf einem Superspeedway. Dank guter Taktik und kräftigem Motor.

Von: **Andreas Haupt**

**C**hevrolet hat gegenüber Honda einen Leistungsvorteil. Experten sprechen von 15 bis 20 PS. Dieses Plus erleichtert es den Chevy-Piloten, auf der Geraden zu überholen oder sich zu verteidigen. So wie Josef Newgarden in den letzten zehn Runden des neunten Saisonrennens auf dem Texas Motor Speedway.

Alexander Rossi kennt das Gefühl der motorischen Unterlegenheit. Der 27-Jährige jagte in seinem Andretti-Honda seinen Vordermann, zog auf der Außenseite sogar fast gleich, fand allerdings keinen Weg vorbei an Newgarden. „Ich hatte genug Dampf. Dazu war das Handling des Autos in freier Luft sehr gut, also musste ich nur so hart wie möglich Gas geben, um vor ihm zu bleiben“, resümierte der Sieger die Schlussphase.

Doch es war nicht nur der Motor, der Newgarden in Texas sei-

nen dritten Saisonsieg, und den ersten Erfolg auf einem Superspeedway überhaupt, einbrachte. Der IndyCar-Champion von 2017 startete von der siebten Startposition und fuhr lange Zeit ein unauffälliges Rennen. Im Hintergrund erarbeiteten die Penske-Strategen die richtige Taktik. Newgarden stoppte im Gegensatz zum Zweitplatzierten Rossi und dem Dritten Graham Rahal vier- statt dreimal – immer zum genau richtigen Zeitpunkt. Und wer in den Gelbphasen das richtige Händchen hat, bringt sich in eine gute Ausgangsposition für den Schlusspurt. Genau darum geht es bei Ovalrennen. Im Finale wird abgerechnet.

Ryan Hunter-Reay und Takuma Sato führten mehr Runden an, landeten nach 248 Umläufen aber auf den Plätzen 5 und 15. Pole-Mann Sato vermasselte sich sein Rennen in der 61. Runde. Der Japaner semmelte in der Box einen Mechaniker um, der sich trotz hartem Zusammenprall nicht ernsthaft verletzte. Bis dahin hatte Sato jeden Umlauf angeführt.

Drei Gelbphasen würzten das zweite Ovalrennen der Saison. Die erste löste Zach Veach aus. Der Andretti-Pilot traf in der 135. Runde die Schutzwand der zweiten Kurve. James Hinchcliffe kopierte den Unfall in der 219. Runde. Auch er traf mit dem rechten Hinterrad die Safer Bar-

rier, krachte daraufhin im Gegensatz zu Veach jedoch in die Mauer der Innenseite. 20 Umläufe vor Schluss gerieten Colton Herta und Scott Dixon aneinander. Der Youngster attackierte den Routinier. Dixon hielt auf der Außenseite in Kurve drei dagegen, die Autos berührten sich – und für beide war das Rennen beendet. Der fünfmalige Champion entschuldigte sich: „Mein Fehler.“ Herta stimmte zu. „Ich war ausreichend vor ihm. Er hatte außen genug Platz und hätte durch die Kurve fahren können. Stattdessen lenkte er in mich.“

In der Meisterschaft bahnt sich ein Duell zwischen Newgarden und Rossi an. Die beiden trennen 30 Punkte. Indy-Sieger Simon Pagenaud wurde Sechster und liegt weitere 23 Zähler zurück. ■

## INDYCAR TEXAS

1.	Josef Newgarden	1:55.08,8666 h
2.	Alexander Rossi	+ 0,8164 s
3.	Graham Rahal	+ 1,4928 s
4.	Santino Ferrucci	+ 1,7266 s
5.	Ryan Hunter-Reay	+ 2,2019 s
6.	Simon Pagenaud	+ 2,8789 s
7.	Marcus Ericsson	+ 3,9271 s
8.	Sebastien Bourdais	+ 4,3306 s
9.	Will Power	+ 1 Runde
10.	Marco Andretti	+ 1 Runde

### Pole-Position:

Takuma Sato, 47,0738 s

### Meiste Führungsrunden:

Ryan Hunter-Reay, 90 Runden

## FAHRER-WERTUNG

1.	Newgarden	367 Punkte
2.	Rossi	342
3.	Pagenaud	319
4.	Dixon	278
5.	Sato	272



Dixon und Herta kollidieren. Rossi weicht spektakulär aus. Großes Kino!

Toyota ist in Le Mans  
in der Favoritenrolle.  
Die Frage lautet nur:  
Welcher Toyota darf in  
Le Mans siegen?

# Frage der Favoriten

Am kommenden Wochenende findet die 87. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans statt. Wir blicken auf die bevorstehende Rennwoche und klären die Favoritenfragen, die Wettersituation, das BOP-Thema sowie die neuen Bestimmungen zu den Gelbphasen.

Von: **Marcus Schurig**

**W**enn Motorsport spannend sein soll, braucht man entweder ein sehr ausgeglichenes Feld – oder wechselndes Wetter. Le Mans bietet bei der 87. Ausgabe von allem etwas: Die Topklasse LMP1 wird von Toyota dominiert, ein paar Wetterkapriolen wären also wünschenswert. In der zweiten Herstellerklasse, bei den GTE-Pro-Werkswagen, stehen sich 17 Fahrzeuge von sechs Herstellern gegenüber, die in der Theorie alle siegfähig sein sollten – diese Klasse braucht keinen Regen.

Und was macht nun das Wetter? Es wird definitiv keine Hitze-

schlacht: Die Temperaturen sollen die ganze Woche bei knapp über 20 Grad liegen, die Nächte werden frisch mit knapp über 10 Grad. Regenschauer und Gewitter sollen laut Météo France vom ersten Trainingstag am Mittwoch bis zum Zieleinlauf am Sonntag-nachmittag um 15.00 Uhr zur Tagesordnung gehören.

## LMP1-Mysterium: Speed

Neben dem Wetter gibt es zwei weitere Rahmenbedingungen, die für das Rennen zu beachten sind: die allfällige Balance of Performance (BOP) in den beiden Klassen mit Herstellerbeteiligung (LMP1 und GTE-Pro) sowie die Neuregelung der Gelbphasen.

In der LMP1-Klasse wurde nach dem Vortest Anfang Juni der Toyota-Reichweitenvorteil von einer Runde gegenüber den privaten LMP1 ohne Hybrid bestätigt: Toyota kann im Rennen elf Runden fahren, die Gegner nur deren zehn. Über die Rennstrecke kann dieser Vorteil bis zu drei Boxenstopps einsparen – ein bekömmliches Polster.

Im Vergleich zum letzten Jahr wurde der maximale Kraftstoffdurchfluss für die privaten LMP1 von 108 auf 115 Kilogramm pro

**Nur Toyota startet in der LMP1-Klasse mit einem hydraulisch unterstützten Fahrwerk und Trägheitsdämpfern. Das kann keine BOP der Welt ausgleichen.**

Stunde erhöht, das Delta beim Basisgewicht wurde ebenfalls zugunsten der Privatisers verschoben: Die turbobefeuerten privaten LMP1 wiegen 833 Kilo, der Toyota 888 Kilo. Rebellion und DragonSpeed, die mit frei saugenden Gibson-Motoren fahren, müssen sogar nur 816 Kilo wiegen – also 72 Kilogramm weniger als die Werks-Toyota. Gibson hat die Motorelektronik für den V8-Saugmotor auf den erhöhten Kraftstoffdurchfluss angepasst, angeblich hat man 20 PS mehr als im Vorjahr in Le Mans.

Die Auswirkungen auf die Rundenzeiten waren beim Vortest nicht offensichtlich: Die Toyota waren 2 bis 2,5 Sekunden schneller als die privaten LMP1

von Rebellion und SMP-BR1. Im Toyota-Lager verstand man die Welt nicht mehr: „Ich kann nicht nachvollziehen, was da passiert“, sagte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Nehmen wir das Rennen in Spa als Beispiel: 2018 waren sie 1,9 Sekunden langsamer als wir, über die BOP haben sie 1,4 Sekunden erhalten – aber 2019 waren sie noch mal 0,3 Sekunden langsamer als letztes Jahr!“

Für Le Mans wurden den Privatisers über die BOP laut Vasselon sogar 2,45 Sekunden zugestanden – davon war beim Vortest nichts zu sehen. Dazu hätten die Privatteams in der Lage sein sollen, ihre Autos über die letzte Saison weiterzuentwickeln.

## Toyota als der klare Favorit

Die Aussagen von Vasselon sind verständlich, allerdings haben die Privatteams weder die Engineering-Ressourcen noch das Budget, um große technische Sprünge zu machen. Dazu hat Toyota technische Vorteile, die zum Beispiel bei kalten Temperaturen (Spa) oder auf welligen Strecken wie in Sebring einen maximalen Vorteil bescheren: Nur sie haben hydraulisch unterstützte Fahrwerke (FRIC), die die

Aero-Plattform stabilisieren, und nur sie haben sündteure Trägheitsdämpfer – bei Systemleistungen von gut 900 PS sind das riesige Vorteile, die keine BOP der Welt kompensieren kann.

Die privaten LMP1 rechnen sich wie 2018 keine Chancen gegen Toyota aus: „Der Abstand zu Toyota wird zwar über eine Runde größer sein als im Rennen“, glaubt Rebellion-Pilot Neel Jani, „aber wir haben keine Chance, Toyota herauszufordern.“ Angeblich hat Toyota teamintern schon angekündigt, in der Nacht Speed rauszunehmen, um das Risiko zu reduzieren. Und ja, es sieht so aus, als könnte uns das Wetter in der LMP1-Klasse ein wenig zusätzliche Spannung bescheren.

### GTE-Pro: Offenes Rennen

In der GTE-Pro-Klasse benötigen wir keine zusätzliche Spannung durch das Wetter, auch wenn die reale Gefechtslage nach dem Vortest noch nicht geklärt ist. Zwar lagen 12 von 17 Autos in einer Sekunde, doch die Teams fahren beim Vortest Zielrundenzeiten, um sich keine Strafen über die BOP einzuhandeln. ACO und FIA

haben nach dem Vortest in einer weiteren BOP-Schleife nur die Tankmengen fixiert – damit ist die Rechnung der GTE-Hersteller aufgegangen. Für 2019 entfällt übrigens die letztjährige Regel, wonach die GTE-Pro-Wagen nur maximal 14 Runden pro Stint fahren dürfen – Spritsparen ist theoretisch wieder erlaubt.

Die meisten GTE-Teams waren beim Vortest langsamer als 2018, weil die Temperaturen höher waren. Dazu kostet ein neuer Kurb in der ersten Ford-Schikane netto zirka vier Zehntelsekunden bei der Rundenzeit. Das größte Delta gab es bei den beiden deutschen Herstellern Porsche und BMW, die im Vergleich zum letzten Jahr 1,7 beziehungsweise 2,5 Sekunden langsamer fuhren.

Vergleicht man die BOP-Einstufungen für Le Mans zwischen 2018 und 2019, so findet man keine logische Erklärung für das Delta: Der Porsche 911 RSR wiegt nur zwei Kilo mehr als 2018, der BMW neun Kilo. Ford musste mit zwölf Kilo am meisten zuladen, Corvette, Ferrari und Aston Martin fahren sieben Kilo leichter. Bei der Motorleistung wurden

## Erstmals seit Jahrzehnten wird die Boxengasse in Le Mans zu Beginn einer Safety-Car-Phase und bei Full Course Yellow geschlossen.

nur die Turbotriebwerke von Ferrari, BMW und Aston Martin minimal neu justiert.

„Die volle Wahrheit sehen wir erst im Zeittraining und dann nach ein paar Rennstunden“, hielt Corvette-Pilot Oliver Gavin bei der technischen Abnahme in der Innenstadt von Le Mans am Sonntag fest. Die meisten Gegner würden die Aussage vermutlich unterschreiben. „Das wird eine Megaschlacht, und ich glaube, dass theoretisch alle Hersteller eine realistische Siegchance haben werden“, sagt Porsche-Werkspilot Nick Tandy.

Fakt ist: Die GTE-Klasse wird nach der Papierform das Rennen im Rennen, mit der höchsten Leistungsdichte und Ausgeglichenheit. Ein Fehler auf der Strecke, ein Missgeschick beim Boxenstopp, ein Griff ins Reifenklo – und die Chancen auf den Sieg könnten dahin sein. „Wenn ein GT-Feld so ausgeglichen ist, dann entscheidet die Fehlerfreiheit über die Siegchancen“, so Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werksport bei Porsche, bei der technischen Abnahme in Le Mans.

Nicht zu vergessen: die Strategie – und hier könnte eine weitere Neuerung eine wichtige Rolle spielen: Der Veranstalter hat die Bestimmungen für die Gelbphasen geändert. Ein Grund: Im letz-

ten Jahr profitierte Porsche von der ersten Gelbphase und gewann netto zwei Minuten, weil man kurz vor der Gelbphase gestoppt hatte und damit das erste der insgesamt drei Safety Cars erwischte – die Konkurrenten hingen dagegen hinter dem zweiten Safety Car fest.

Man kann stundenlang analysieren, warum das passiert ist und ob es vermeidbar ist. Die Meinung im Fahrerlager ist geteilt, ob die neuen Regeln die Lage verbessern. Rennleiter Eduardo Freitas hat jetzt immerhin eine zusätzliche Option: Im Gegensatz zum Vorjahr kann er 2019 eine Full Course Yellow-Phase (FCY) ausrufen, um das gesamte Feld einzufrieren, wenn auf der Strecke gearbeitet werden muss. Länger als drei oder vier Minuten soll aber keine FCY dauern. Die FCY ist eine Alternative und besonders dann interessant, wenn mehrere Fahrzeuge einer Klasse durch den gelben Streckenabschnitt getrennt sind. „Bei den Slow Zones haben wir besonders die GTE-Pro-Klasse im Visier, um zu verhindern, dass ein Teil des Feldes den Anschluss an die Spitzengruppe verliert“, so Freitas.

### Geschlossene Boxengasse

Die Auswirkungen der FCY auf die Strategie sind groß, denn die Boxengasse bleibt geschlossen. Neu ist auch, dass die Boxengasse bei einer Safety-Car-Phase geschlossen bleibt, bis das zweite Safety Car samt der Rennfahrzeuge dahinter die Start-Ziel-Gerade passiert hat. Bisher blieb die Boxengasse in Le Mans unter allen Umständen immer geöffnet.

Es wird für die Rennstrategen also knifflig, sich auf die neuen Regeln einzustellen – und die richtige Entscheidung im richtigen Moment zu treffen. ■



MOTORSPORTIMAGES

Superstar Alonso startet in Le Mans zum letzten Mal für das Toyota-Team



MOTORSPORTIMAGES

Das Rebellion-Team überraschte bei der Abnahme mit einem neuen Design



PORSCHE

Porsche tritt mit vier Werksautos an, um den Titelreigen zu komplettieren

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der LMP1-Topklasse

# Entscheidung ist getroffen

Die Langstrecken-Szene wartet gespannt auf die Pressekonferenz des WM-Ausrichters ACO, die diese Woche Freitag im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans stattfinden wird. Die Entscheidung für das Hypercar-Reglement wurde gefällt – aber erst in der letzten Minute ...

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

**W**ie letzte Woche in MSA angekündigt, waren die Verhandlungen zwischen FIA und Aston Martin sowie Red Bull, die den Rennwagen auf Basis des Aston-Hypercars Valkyrie entwickeln werden, erfolgreich: Dem Vernehmen nach einigte man sich bei einer allerletzten Verhandlungsrunde während des Testtages Anfang Juni. Der Hintergrund: Der Valkyrie-Rennwagen soll komplett ohne Hybrid in den Wettbewerb geschickt werden. Laut Reglement



Der ACO wird bei seiner Pressekonferenz die Hypercar-Kategorie bestätigen

ist aber auch Front-Hybrid erlaubt, was den Prototyp beim Boosten zum Allradler macht. Aston Martin und Red Bull hatten daher die Sorge, dass Toyota einen Vorteil beim Herausbeschleunigen aus den langsamen Ecken sowie bei Regen haben würde.

Bei der letzten Verhandlungsrunde wurde nun festgelegt, dass

Toyota seine Hybridleistung bei trockenen Bedingungen erst ab einer Geschwindigkeit von über 120 km/h boosten darf, bei Regen sogar erst ab 140 km/h. Ein Red-Bull-Insider sagte beim GP Montreal: „Wir sind jetzt zufrieden mit dem Reglements-vorschlag.“

Das bedeutet, dass der ACO beim Hypercar-Reglement bleibt, und dass am kommenden Freitag

bei der Pressekonferenz in Le Mans die beiden involvierten Hersteller – Aston Martin und Toyota – ihren Einstieg offiziell bekannt gegeben werden. Damit sind alle anderen Optionen wie Super-GTE oder DPI vom Tisch.

Ein WEC-Manager bestätigte die Entscheidung indirekt: „Wir haben jetzt zwei Hersteller, die bei der Pressekonferenz ihren Einstieg verkünden werden.“ Kunstpause: „Wir hoffen, dass in den nächsten Monaten weitere Hersteller dazukommen.“

Zeitnah könnten also auch Glickenhaus und Koenigsegg sowie private LMP1-Teams mit den Chassisherstellern Oreca oder Dallara das neue Format unterstützen. Aber dafür muss zunächst das Reglement final fixiert werden, denn aktuell sind sowohl Prototypen mit und ohne Hybrid sowie Hypercar-Straßenautos, ebenfalls mit und ohne Hybrid, zugelassen. Bisher ist die zentrale Frage, wie diese höchst unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte mittels BoP unter einen Hut gebracht werden sollen, noch nicht final geklärt. ■

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der LMP1-Topklasse

## Porsche: Interesse an Hypercar-Einstieg?

Porsche spielte bisher in den Diskussionen um die LMP1-Nachfolgeklasse nur deshalb eine Rolle, weil sie Pläne für eine Super-GTE-Klasse unterstützten. Doch Insider glauben, dass Porsche sogar eine LMP1-Rückkehr erwägen könnte.

**P**orsche stand in den letzten Wochen an der Spitze jener GTE-Hersteller, die Pläne für den Einsatz modifizierter GTE-Wagen nach dem Vorbild der alten GT1-Ära vorantreiben – aber nur dann, wenn die Hypercar-Idee floppt. Nun sind die Würfel zugunsten der Hypercars gefallen (siehe oben) – trotzdem verstummen die Gerüchte um ein Porsche-Interesse

an der LMP1-Topklasse nicht. Der Grund ist der Zustand der GTE-Klasse: Mit dem Ausscheiden von Ford und dem Rückzug von BMW sind in der kommenden WM-Saison nur noch drei Hersteller in der GTE-Pro-Klasse vertreten. Parallel hat die GT3-Klasse mehr als zehn Hersteller zu bieten. Was passiert also, wenn die GTE-Plattform unter dem Kostendruck kollabiert?

Für diesen Fall wappnet sich offenbar Porsche. Das Argument: Wenn ein GTE-Programm in der WM 20 Millionen Euro kostet, dann können wir doch gleich ein Hypercar bauen – und fahren an der Spitze um Gesamtsiege mit. Das würde es Porsche Motorsport erlauben, seine Budgets zu halten – bei einem deutlich verbesserten Return of Investment. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft: Die Zukunft der DPI-Topklasse

## DPI: Neuer Streit um die Hybridisierung?

Ironie der Geschichte: Die WEC setzt bei ihrer neuen Topklasse auf Hybrid, zeitgleich plant die IMSA-Serie die Hybridisierung ab 2022 – trotzdem haben wir keine globale Plattform. Und auch in Amerika gibt es Zoff um den Grad der Hybridisierung.

**D**er Hersteller, der in Amerika den größten Druck auf die IMSA-Serie macht, ist Ford. Sportchef Mark Rushbrook hat beim Vortest in Le Mans klargestellt, dass man ein DPI-Engagement erst entscheidet, wenn man weiß, was in Le Mans und der WM passiert. US-Insider behaupten: Es wird DPI – oder gar nichts. Doch hinter

dem DPI-Szenario stehen Fragezeichen: Auf Wunsch von Ford hat IMSA die Hybridisierung mittels eines Einheitsbauteils für 2022 beschlossen. Doch Ford fordert mehr Hybridleistung, was ein Hochvolt-Umfeld im Batteriebereich nach sich zieht. Rushbrook plädiert für mindestens 100 PS Hybridleistung und ein 100-Volt-Umfeld, während IMSA bisher mit 48 Volt plante.

Das Ford-Pokerspiel wird neben dem Aspekt Straßenhybrid auch damit begründet, dass sowohl NASCAR als auch die australische Supercar-Serie ebenfalls Hybridsysteme einführen wollen – und die greifen alle auf Hochvoltsysteme zurück. Ford will für alle drei Serien ungefähr die gleichen Rahmenbedingungen. Bis Anfang August soll eine Entscheidung fallen. ■ MCS

# Sieglos-Serie beendet

Jens Klingmann und Nicolai Sylvest erlösten am Red Bull Ring sowohl BMW als auch das Team MRS GT-Racing von einer langen Durststrecke und siegten am Samstag. Sonntags gewann das Corvette-Duo Marvin Kirchhöfer/Markus Pommer zum dritten Mal.

Von: **Michael Bräutigam**

**S**ieben lange Jahre musste die MRS-Truppe rund um Karsten Molitor warten, bis das eigene Auto wieder als Laufsieger im ADAC GT Masters abgewunken wurde. Neuzugang Nicolai Sylvest stellte den M6, der zuletzt 2017 in Schnitzer-Diensten siegreich war, auf die Pole-Position für das Samstagsrennen. Als der Däne dann auch am Start die Spitzenposition verteidigen konnte, war klar: Dank der besten Topspeed-Werte – noch vor dem berühmten „Dampfham-

mer“ namens Corvette – würde es sehr schwierig werden, die Pole-Setter noch vom Platz an der Sonne zu verdrängen.

Jens Klingmann, der beim Fahrerwechsel übernahm, musste aber noch mal zittern, und damit auch das gesamte Team. David Jahn kam in der RWT-Corvette im Schlusspurt nämlich noch mal gefährlich nahe an den Führenden heran, doch der nutzte all seine Routine, um vorne zu bleiben. „Ich habe mich gefühlt, als würde ich seit zwei Stunden im Auto sitzen“, beschrieb Klingmann die langen letzten Minuten im Rennen.

## Podest im 100. Rennen

Musste die MRS-Mannschaft sieben Jahre auf einen Sieg im GT Masters warten, fiel die Wartezeit für die Sonntagssieger deutlich kürzer aus. Das Callaway-Corvette-Duo Pommer/Kirchhöfer konnte bereits in Oschersleben und in Most jeweils eines der Rennen gewinnen. Obwohl die BoP den V8-Renner etwas einbremste, durften die Leingarten-



Jens Klingmann und Nicolai Sylvest beendeten die Sieglos-Serie von BMW

er wieder feiern: Pole für Kirchhöfer, Start-Ziel-Sieg für das Team, das gleichzeitig Rekord-sieger am Red Bull Ring ist.

Dahinter landeten Indy Dontje und Maxi Götz auf P2, für Götz in seinem 100. Rennen in der Serie also doppelter Grund zur Freude.

Trotz dreier Siege in den ersten sechs Rennen reicht es für die Sonntags-Triumphatoren aus Spielberg nicht zur Tabellenführung.

Die geht einigermaßen überraschend an den HCB-Rutronik-Audi von Kelvin van der Linde und Patric Niederhauser. Sie waren bislang nie schlechter als P4, haben einen Sieg zu Buche stehen und holten auch in Österreich mit den Plätzen 4 (Samstag) und 3 (Sonntag) fette Punkte. Insgesamt haben sie nun derer 100 gesammelt – und verabschieden sich mit zehn Zählern Vorsprung in die Sommerpause. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### LMP1: REGLEMENTSSTUDIUM

Am letzten Sonntag wurde den ersten Teams der Entwurf für das Hypercar-Reglement zugestellt, nachdem sich ACO und FIA mit Aston Martin auf eine Lösung für Geschwindigkeitslimits beim Boosten geeinigt hatten (siehe Story linke Seite). Laut Aussage eines Toyota-Ingenieurs weist der Entwurf aber noch zahlreiche Lücken auf. So ist die komplexe Frage nach der BoP der vier erlaubten Konzepte – Prototyp mit und ohne Hybrid sowie Hypercar-Straßenauto mit und ohne Hybrid – noch nicht final geklärt. Dazu verfolgt der ACO den Plan, die bisherigen privaten LMP1 ohne Hybrid für eine Übergangszeit weiter zuzulassen. Und es besteht die Option, auch den DPI-Wagen einen Start in Le Mans zu ermöglichen. Das heißt: Sechs unterschiedliche Fahrzeugkonzepte in einer Klasse...

### KRITIK AM HYPERCAR-PLAN

Beim Hypercar-Reglement ging es ausschließlich um die Hersteller, die privaten Teams spielten in der Debatte bisher keine Rolle – das hat die Betroffenen durchaus verärgert. Oreca-Boss Hughes de Chaunac, der die Rebellion-LMP1-Chassis entwickelt hat, machte beim Vortest seinem Unmut Luft: „Die Regelgeber sollen sich endlich mal entscheiden, was sie wollen. Es ist keine gute Idee, ein halbes Dutzend unterschiedlicher Autos in eine Klasse zu packen, und sie dann irgendwie über eine BoP gleichzustellen. Das kann nicht funktionieren. Und sie sollten uns sagen, welche Rolle die privaten Konstrukteure in Zukunft spielen sollen.“ Beim russischen SMP-Team sieht man es ähnlich: „Wir werden vermutlich kein Auto für das neue Hypercar-Reglement bauen“, so ein SMP-Ingenieur.

### DER ÜBERRASCHUNGSGAST

Bei der technischen Abnahme am Sonntag stand plötzlich Olaf Manthey mit Ehefrau Renate auf dem Place de la République. Teamgründer Manthey hatte sich kurzfristig entschlossen, mit dem Wohnmobil nach Frankreich zu



reisen, um sich das Rennen als Fan zu geben: „Die Lage ist spannend, wir holen beide Titel. Da kann man mal vorbeischaun.“

### GERÜCHTE UM GANASSI

IMSA-Teamchef Chip Ganassi scheint dem Braten mit Ford

nicht zu trauen: Offenbar glaubt der Amerikaner nicht, dass sich Ford zu einem DPI-Programm entschließen wird. Nur so ist zu erklären, dass er andere Optionen prüft – und mit anderen Herstellern über ein mögliches Engagement in der DPI-Topklasse spricht. Angeblich ist Ganassi bei Mazda und bei Acura vorstellig geworden, um Möglichkeiten einer Kooperation zu erkunden. Bisher setzte Ganassi alles auf die Karte Ford: Der Plan war, dass Ford zeitnah einen DPI-Einstieg entscheidet und verkündet und sein Team womöglich sogar schon im Januar 2020 mit einem DPI-Ford in Daytona beim 24h-Rennen am Start stehen könnte. Daher hatte er seinen GT-Piloten auch untersagt, mit anderen Teams oder Herstellern zu verhandeln. Trotzdem würde eine Kooperation mit Ford wohl den größten Sinn machen.

# „Müssen Nachhaltigkeit erreichen“

Zuerst holte sich FIA-Rallye-Direktor Yves Matton neue Mitarbeiter an Bord. In MSa spricht der 52-jährige Belgier nun über neue Strukturen und Aufgaben im Allgemeinen sowie Hybridtechnik im Speziellen.

Von: **Reiner Kuhn**

## Seit eineinhalb Jahren sind sie FIA-Rallye-Direktor. Wie unterscheidet sich die Arbeit im Weltverband von ihren bisherigen Jobs?

Als Teamchef hatte ich ja schon mit der FIA zu tun und eine Vorstellung, was mich erwartet. Innerhalb ist es aber noch einmal etwas anderes. Man braucht eine gewisse Zeit, die internen Prozesse zu verstehen und auch eine gewisse Sensibilität, um zu erkennen, wie ein Verband Entscheidungen zu treffen hat. Das ist vielleicht der größte Unterschied zu meinen früheren Aufgaben.

## Sie haben die Struktur der FIA-Rallye-Abteilung verändert. Warum?

Seit vor wenigen Tagen Andrew Wheatley als WM-Manager hinzugekommen ist, ist dieser Prozess abgeschlossen. Die Rallye-WM steht im Blickpunkt und braucht ebenso einen direkten Ansprechpartner wie die anderen Bereiche. Schon seit Längerem sind Jérôme Roussel als Regional-Manager für kontinentale und nationale Serien sowie Jutta Kleinschmidt als Beraterin für den Cross-Country-Sport dabei. Im Rallye-Bereich gibt es ähnlich wie auf der Rundstrecke ganz unterschiedliche Disziplinen. Unsere Aufgabe ist es, allen Bereichen gerecht zu werden. Alleine ist das nicht machbar.

## Was ist nun Ihre dringlichste Aufgabe?

Wir alle wissen, dass sich die Gesellschaft gerade sehr verändert – und damit auch die Akzeptanz des Motorsports. In diesem Kontext war es erst einmal wichtig, für die mittel- und langfristige Zukunft des Rallyesports das Potenzial und die Möglichkeiten verschiedener Kategorien und



„Es sind sich alle einig: Um die Zukunft der Topliga zu sichern, werden World Rally Cars ab dem Jahr 2022 mit Hybridtechnik unterwegs sein.“

Yves Matton

Serien zu ermitteln. Eine der wesentlichen Mission, die mir Jean Todt aufgetragen hat, ist, eine gewisse Nachhaltigkeit zu erreichen, damit der Rallyesport auch künftig eine Disziplin sein wird, in der man sich engagiert – unabhängig von den Regionen und

Ländern, in denen er aktuell stattfindet. Mit der Gesellschaft verändert sich auch unser Sport.

## Dürfte heißen, die Kluft zwischen Breitensport und einer Rallye-WM mit Herstellerbeteiligung wird größer?

Der Abstand wird wohl wachsen, das beste Beispiel dafür ist der Fußball. Deshalb muss man den Amateur- sowie Kundensport und den Profibereich getrennt betrachten. Ohne neue Technologien fehlt Herstellern ein Marketinginstrument. Und ohne dies macht es für sie keinen Sinn, sich zu engagieren. Deshalb muss und wird Hybridantrieb kommen. Klar ist auch, dass solche Werkswagen, zumindest mittelfristig, Amateuren nicht zugänglich sein werden. Wie man die beiden Be-

reiche wieder näher zusammenbringen kann, ist eine weitere Aufgabe. Ich bin aber zuversichtlich, schließlich haben wir mit der aktuellen R5 oder der R2 schon gute Kategorien für Amateure. Nun ist es aber wichtig, die Zukunft der Topliga zu sichern und die Hybridtechnik einzuführen.

## Wie ist der Zeitplan?

Wir sind uns alle einig, dass ab 2022 World Rally Cars mit Hybridtechnik unterwegs sein werden. Noch in diesem Jahr stellen wir das technische Reglement vor. Hersteller können in 18 Monaten neue Fahrzeuge entwickeln; wird das künftige Reglement also Anfang 2020 verabschiedet, bleiben ihnen gut vier Monate mehr.

## Gibt es schon Zusagen von Herstellern?

Dafür ist es zu früh. Wir sind im Dialog, schließlich sprechen Hersteller beim technischen Reglement mit. Wenn der FIA-Weltrat das fertige Reglement verabschiedet hat, ist es an den Teamchefs, zu ihren Vorständen zu gehen und ein Bekenntnis zur Rallye-WM zu holen. Dafür wird es dann eine Frist geben.

## Gibt es über die aktiven Hersteller hinaus weitere, die Interesse an der Rallye-WM mit Hybridtechnik haben?

Ja, die gibt es, aber ich werde weder Namen noch genaue Zahlen nennen. Sagen wir zwischen eins und zehn, oder von mir aus, drei bis fünf. Wenn das Reglement auf dem Tisch liegt, wissen alle mehr.

## Was bringt Herstellern ein Engagement in der Rallye-WM?

Die Rallye-WM ist die zweitgrößte Motorsportbühne der FIA und wird bald auf allen Kontinenten stattfinden. Noch wichtiger: Der Rallyesport ist sehr nahe am Produkt und nahe an den Bedingungen, unter denen normale Autos genutzt werden. Dadurch ist er ein hoch interessantes Marketing-Instrument, ganz davon abgesehen, dass er spektakuläre Bilder liefert. Und nicht zu vergessen die hohe Chancengleichheit durch das technische und sportliche Reglement, wie man aktuell erleben darf. ■



Die Rallye-WM soll auch in der Zukunft reichlich Staub aufwirbeln

## WM-NACHRICHTEN

**VIERTER TOYOTA FÜR TESTFAHRER HÄNNINEN**

Nach Schweden (Marcus Grönholm) lässt Toyota auch in Italien einen vierten Yaris WRC los. Am Steuer sitzt Testfahrer Juho Hänninen, der 2017 in Finnland auf dem Podium stand. Der Einsatz sei aber kein Geschenk für seine gute Testarbeit, im Gegenteil: Der 37-jährige Finne soll neue Teile und Abstimmungen ausprobieren. Welche das sind, wollte Teammanager Kaj Lindholm (noch) nicht verraten.

**VW-KUNDEN WECHSELN AUF SKODA FABIA R5**

Volkswagen Motorsport hat die Ursache für die R5-Brände gefunden und schickte Anfang der Woche Projektleiter Gerard Jan de Jongh mit speziellen Tankabdeckungen im Bereich der Kardanwelle und der Abgasanlage sowie einem überarbeiteten Tankentlüftungssystem nach Sardinien. Doch abgesehen von WRC2-Pilot Ole Christian Veiby will kein Kunde von der kurzfristigen Werksunterstützung Gebrauch machen. Im Gegenteil: Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz wechselte ebenso wie Albert von Thurn und Taxis und der Italiener Andrea Crugnola auf einen Fabia R5 von Konzernschwester Skoda.

**WM-JUNIOREN ZWISCHEN HOFFEN UND BANGEN**

Nur zehn Youngster reisen mit ihren Ford Fiesta R2 zum dritten von fünf Junior-WM-Läufen nach Sardinien, darunter die Deutschen Nico Knacker und Julius Tannert. Wie das Gros seiner Konkurrenten fürchtet auch Debitant Knacker den materialmordenden Hardcore-Ritt. Korsika-Sieger Tannert erinnert sich an 2017 zurück: „Die Pisten sind schon brutal. Deshalb haben wir versucht, auf das Auto aufzupassen und zudem keinen Fehler gemacht. Das reichte fürs Podium und ist auch diesmal unser Plan“, so der schnelle Sachse. ■ RK

# Hart, härter, Sardinien



**Tänak: Durch cleveres Bremsen**  
In Portugal auch Sardinien-Favorit

Nur zehn Tage nach der Rallye Portugal müssen die WM-Teams in Italien ran. Die Krux: Die Schotterpisten auf Sardinien gelten als noch härter. Das weiß nicht nur Sébastien Ogier, der erneut den Straßenkehrer geben muss.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie weltbesten Rallyepiloten müssen sich umstellen. Durch den auf 14 WM-Läufe erweiterten WM-Kalender wird die zweite Saisonhälfte mit der Rallye Italien schon vor der Sommerpause eingeläutet.

Auf den extrem materialfordernden, weil schnell tiefen, aber mit reichlich Geröll und Felsen gespickten Sandpisten auf Sardinien gilt es, bei hochsommerlichen Temperaturen kühlen Kopf zu bewahren. Wie schon in Portugal dürfte dichter Staub die Aufgabe zusätzlich erschweren. „Es ist eine schöne Insel, aber keine einfache Rallye. Bei meinen zahl-

reichen Starts habe ich gelernt, diese anspruchsvollen Prüfungen zu mögen“, sagt Sébastien Ogier.

Die Favoritenrolle schiebt der Weltmeister aus der Citroën-Equipe aber von sich. „Als Tabellenführer muss ich wieder zuerst auf die Strecke. Mein Ziel ist das Podium, für den Platz ganz oben kommen eher andere infrage.“ Allen voran seine Titelrivalen Ott Tänak und Thierry Neuville. Der Este, mit 39 WP-Erfolgen – nur einem weniger als Ogier und Neuville zusammen – ist mit Abstand schnellster Mann im Feld und reist mit zwei Siegen in Folge und breiter Brust an. Denn auf der Powerstage in Portugal schenkte der Toyota-Pilot kurzerhand zwei Extrapunkte ab, um auf Sardinien hinter Ogier zu starten.

**Wieder Neuville?**

Die beste Bilanz auf Sardinien hat jedoch der Tabellendritte Neuville (zehn Zähler hinter Ogier, acht hinter Tänak). Nach dem Sieg 2016 und Rang 2 im Jahr danach schaffte er 2018 das Kunststück, trotz der ersten und damit schlechtesten Startposition WM-Widersacher Ogier auf den letz-



ROESELER

**Ogier: Kaum eine Siegchance**

ten Metern noch abzufangen und mit 0,7 Sekunden Vorsprung zu gewinnen. Hochspannung ist also garantiert.

Zu absolvieren sind 1429,19 Gesamtkilometer mit 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 306,97 WP-Kilometer. Die Spitze des 94 Teilnehmer zählenden Feldes bilden die elf WRC der vier Hersteller. Durch die Absage von M-Sport-Junior Lukasz Pieniazek und Junior-Weltmeister Emil Bergkvist folgen nur noch vier WRC2-PRO-Teams, zehn Starter in der WRC2 sowie elf WM-Junioren, darunter Julius Tannert und Nico Knacker. Als dritter deutscher Fahrer reist Albert von Thurn und Taxis zum Hardcore-Ritt auf die Insel. ■

Rallye-WM

# Weiter in Deutschland

Die Rallye Deutschland hat gute Karten, auch 2020 im WM-Kalender zu stehen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**as große Gebilde steht schon länger. „Auch der künftige WM-Kalender wird 14 Rallyes umfassen“, sagt FIA-Rallye-Direktor Yves Matton

und stellt klar: „2020 wird Japan dazugehören. Sollte nach erfolgreicher Generalprobe im Juli auch Kenia hinzukommen, müssen zwei aktuelle WM-Läufe raus.“

Wer das sein wird, will keiner sagen, auch nicht der WM-Promoter, dessen Kalender-Vorschlag über die WM-Kommission an den FIA-Weltrat gereicht wurde. Noch vor wenigen Wochen standen mit Frankreich und

Deutschland zwei Schlüsselmärkte aus unterschiedlichen Gründen auf der Kippe. Zunächst die von FIA-Präsident Jean Todt vor zwei Jahren noch durchgedrückte Rallye Korsika wegen hoher Reisekosten und schlechter Infrastruktur. Zudem wird die traditionsreiche Rallye Monte Carlo ausschließlich auf französischem Boden ausgefahren. Der gut organisierten ADAC Rallye

Deutschland werden dagegen fehlende Sponsoren, mageres Medieninteresse sowie Innovationsstau angekreidet. Welche Rallye mehr wackelt, ist offen. Während FIA-Funktionäre und Promoter eher pro Korsika votieren – auch weil Frankreich mit Loeb und Ogier seit Jahren die Weltmeister stellt und mit einer florierenden Rallyeszene punkten kann, will die Mehrzahl der Hersteller lieber in Deutschland fahren.

Unabhängig davon, was der Weltrat an diesem Freitag für einen WM-Kalender absegnen, die Karten, auch 2020 einen deutschen WM-Lauf zu erleben, stehen gut. Aktuell soll in der Reihenfolge Monte Carlo, Schweden, Mexiko, Chile, Argentinien, Portugal und Sardinien nämlich nur die erste Hälfte des künftigen Kalenders feststehen. Danach ist vieles offen, nicht nur wegen Kenia.

Durch den Absturz der türkischen Lira scheint die Rallye Türkei schon wieder vor dem Aus. Darüber hinaus denkt man in Frankreich über eine Pause nach, um den WM-Lauf für 2022 wieder aufs Festland zu holen. Sollten beide wegfallen, wäre Deutschland vorerst sicher drin. ■

Rallye-WM

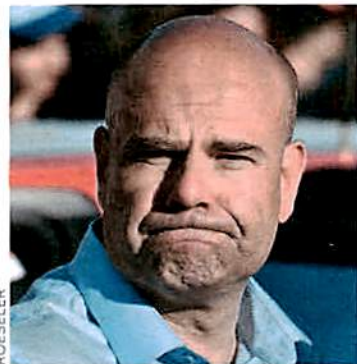
## Hyundai-Chef wehrt sich

Hyundai-Teamchef Andrea Adamo wie auch Fahrer Dani Sordo dementieren unfaire Befehle in Portugal.

**N**ach den Vorwürfen, Hyundai habe Kris Meeke in Portugal absichtlich behindern wollen, um Thierry Neuville einen Vorteil zu verschaffen, muss sich nun Weltmeister Sébastien Ogier erklären, der den Ball ins Rollen gebracht hat. Kurz nach der Rallye hatte bereits der angeblich betroffene Dani Sordo in der Zeitung „Marca“ bestritten,

dass er von seiner Teamleitung irgendwelche Befehle erhalten habe, auf bestimmten Prüfungen zu stoppen, um nicht nur Neuville eine staubfreie Fahrt zu ermöglichen, sondern auch den mit ihm um Rang 2 kämpfenden Meeke im Toyota zu behindern. „Es ehrt mich ja, wenn Seb mich lobt, aber ich habe derlei Anweisungen nie erhalten“, sagt Sordo, den Ogier für seine Fairness gelobt hatte, die Order nicht auszuführen.

Hyundai-Teamchef Andrea Adamo ließ auf Nachfrage verlauten, er wolle keine Zeit verschwenden für Vorfälle, die es nie gegeben habe. „Wir haben jederzeit nach den Regeln gespielt“, heißt es aus Alzenau. Das späte Dementi bringt nun Ogier in Zugzwang, der bei seinen Vorhaltungen einen Team-Insider als Quelle genannt hatte. Bei Hyundai sieht man Ogiers Aktion als Zeichen für ein angekratztes Nervenkosium, angesichts eines zur Zeit nur bedingt konkurrenzfähigen Citroën. Die kommende Rallye Sardinien dürfte nicht nur sportlich interessant werden. ■ MS



Adamo: „Zeitverschwendung“

International

## Volkswagen überarbeitet R5

Kaum auf dem Markt, baut Volkswagen Motorsport seinen Polo R5 um. Nach der Tankentlüftung soll eine neue Lenkung folgen.

**M**it Hochdruck arbeitet Volkswagen Motorsport daran, das Vertrauen seiner R5-Kundschaft zurückzugewinnen (siehe Seite 19). Nachdem am Wochenende Pontus Tidemand in Südfrankreich eine überarbeitete Tankentlüftung sowie zusätzliche Tankabdeckung testete, blie-

ben die Wolfsburger Werksportler vor Ort und Craig Breen übernahm das Steuer. Ein möglicher Grund: VW hat einen Prototypen seiner neuen Lenkung fertig. Nachdem Fertigungsfehler abgestellt wurden, soll auch die aktuelle, bei einem Lieferanten in Italien gefertigte Steuereinheit wieder problemlos funktionieren, die verkürzten Serviceintervalle sollen etwas angehoben werden. VW scheint das aber nicht genug: Im Herbst will man eine komplett neue Eigenentwicklung homologieren. Ob zudem neue Fahrwerksteile kommen, sei noch offen. ■ RK



Umgebaut: Veiby startet auf Sardinien mit teilüberarbeitetem VW Polo R5

# Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell  
frei Haus plus Einkaufsgutschein  
**gratis** dazu!



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

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

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug • Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:  
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



Auch mit ramponiertem Auto erfolgreich: Tabellenführer Julien Briché

# Immer wieder sonntags

Julien Briché (Peugeot) ist der Mann des Sonntags in der TCR Europe. Auch in Spa gelang dem Franzosen im zweiten Lauf der Sieg – damit führt er vor der Mini-Sommerpause die Tabelle an.

Von: **Michael Bräutigam**

**S**pa! Das bedeutet auch immer: Eau Rouge. Ja ja, es ist gar nicht die Eau Rouge, sondern die „Raidillon“, also die Bergauf-Rechtskurve, die die so oft erwähnte Passage so abenteuerlich macht. Jedenfalls: Sie wurde schon so manchem Fahrer zum Verhängnis. Im TCR-Auto geht sie gerade so nicht voll, was ausgerechnet der als Tabellenführer angereiste Josh Files (Hyundai) und sein erster Verfolger Julien Briché (Peugeot) zu spüren bekamen. Die beiden Titelaspiranten hatten dabei zwei ganz unterschiedliche Ausgangspositionen vor dem Wochenende – dank BOP und Kompensations-

gewichten. So rangierten Peugeot und Hyundai genau am gegenüberliegenden Ende der Skala, was Gewicht, Fahrhöhe und Motorleistung angeht. Der Hyundai war dabei 110 kg schwerer, 20 mm höher und mit 2,5 Prozent weniger Leistung eingestuft als der französische Tourenwagen.

## Target schafft ein Wunder

Die Gemeinsamkeit: Beide stopfen ihren fahrbaren Untersatz jeweils einmal kräftig in die Streckenbegrenzung der Raidillon. Bei Briché war es im zweiten freien Training am Freitag so weit. Die Mechaniker mussten die Nacht durchschrauben und hatten den 308 erst morgens um sechs Uhr repariert. P6 im Qualifying war der verdiente Lohn. Im ersten Quali-Segment war es dann Brichés Markenkollege Teddy Clairet, der seinen Peugeot in die Reifenstapel flankte.

Als die Session nach Rot-Unterbrechung wieder aufgenommen war, erwischte es Files. Dem war zuvor seine beste Runde wegen Übertretung der Track Limits gestrichen worden, unglücklicherweise aber erst einige Minuten

nach Fahren der fraglichen Zeit, welche fürs Q2 gereicht hätte. Beim zweiten Anlauf passierte dann der Crash. „Wir versuchen, mit den Peugeots, Audis und Volkswagens mitzuhalten und gehen zu viel Risiko ein“, gestand Files selbstkritisch.

Zum Glück hat er mit Target Competition eines der besten TCR-Teams überhaupt zur Seite. Die Südtiroler schafften tatsächlich das Kunststück, den wie Kernschrott aussehenden i30 innerhalb von drei Stunden wieder so weit zu reparieren, dass Files zumindest ins erste Rennen starten konnte. Das endete dann aber nach Reifenschaden vorzeitig. Außerdem hatte der Motor Schaden genommen, sodass dieser fürs zweite Rennen ebenfalls noch getauscht werden musste.

Aber auch Rivale Briché hatte am Samstag kein Glück. Schon kurz nach Rennbeginn fuhr er in langsamer Fahrt an die Box und kam später nur noch mal heraus, um Testrunden zu drehen.

Profiteure wurden die Audi-Piloten Gilles Magnus und Santiago Urrutia. Magnus hatte sich bei seinem Heimspiel die Pole-

„Die Saison ist noch lang, wir haben erst drei Events hinter uns. Ich hoffe, wir können die Saison beenden. Finanziell war das Wochenende ziemlich hart.“

Julien Briché

Position gesichert und ließ alle Angriffe seines Markenkollegen abperlen, um seinen ersten Sieg einzufahren. „Fantastisch! Es freut mich auch für Comtoy Racing und den RACB, die mich sehr unterstützt haben“, dankte der Sieger seinem Team und dem belgischen DMSB-Pendant, deren Förderpilot der 19-Jährige ist. Mit dem Sieg schnappte sich der Belgier auch wieder die Tabellenführung, die er bereits nach dem Auftakt in Ungarn innehatte.

Am Sonntag kehrten sich die Schicksale teilweise wieder um. Magnus verstrickte sich in harte Positionskämpfe am Ende der

## AUS DEM FAHRERLAGER

### WRT IM GÄSTE-MODUS

Das Team WRT, das in Spa Heimspiel hatte, ist derzeit voll im Gastfahrer-Modus. Bei der DTM in Misano (siehe S. 26) setzte man bekanntlich das Auto von Andrea Dovizioso ein. In Spa war mit Ashley Sutton der BTCC-Champion von 2017 für die Truppe am Start. Ihm wurde der Sonderauftrag zuteil, im Golf das neue Einheitssteuergerät von Magneti Marelli weiterzuentesten, nachdem VW in der WTCR davon abgerückt war.

### ENGSTLER MIT VIEL MÜHE

Luca Engstler kämpfte in Spa wie seine Markenkollegen mit einem sehr schweren Hyundai. Dazu kommt: Sein MIRA-Team holt nicht so viel aus dem i30 raus wie etwa Target Compe-

tion, außerdem gibt es immer wieder technische Probleme. Immerhin gelang dem 19-Jährigen Schadensbegrenzung. Mit P9 und P7 holte er zweimal das Maximum. In der Tabelle liegt er nach drei Events auf Platz 9.

### FRANZÖSIN AUF DEM DACH

Marie Baus-Coppens, Jessica Bäckman und Lilou Wadoux sind die drei weiblichen Vertreter im Fahrerfeld der TCR Europe. Speziell für die Französin Wadoux lohnte sich die Reise nach Spa aber nicht. Im ersten Rennen wurde ihr Peugeot so unglücklich von einem Mitsstreiter touchiert, dass er sich mehrfach überschlug und die 18-Jährige aus dem kopfüber liegenden Wrack aussteigen musste. Am Sonntag konnte sie nicht starten.

240 km/h auf der Bremse angeschoben!" Kurze Zeit später war wegen eines Reifenschadens Schluss. Für Clairet, der als Zweiter durchs Ziel fuhr, gab es eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe, die ihn aus den Punkten purzeln ließ. So rückten mit Mat'o Homola und Andreas Bäckman zwei weitere Target-Hyundai Piloten auf die Plätze 2 und 3 auf.

Sieger aber wurde – dank der Reparatur mit noch fast unblektem und buntem Auto – Briché, der damit alle Sonntagsläufe der Saison gewonnen hat. Allein die 120 Punkte von den Sonntagen würden ihn derzeit auf P3 der Tabelle stehen lassen, insgesamt führt er sie sogar an. „Die Saison ist noch lang, wir haben erst drei Events hinter uns. Schauen wir mal, wie es wird“, so Briché. „Ich hoffe, wir können die Saison beenden. Das Wochenende war durch den Unfall finanziell ziemlich hart.“ Da helfen Siege natürlich umso mehr – egal an welchem Wochentag. ■

Top 10, letztlich musste er dem harten Umgangston mit einem Reifenschaden und seinem ersten Nuller der Saison Tribut zollen. Files holte immerhin noch drei Zähler. Über Nacht wurde also am Files-Auto der Motor getauscht, vom 33. und letzten Platz ging es im Ziel bis auf P16 vor, der nach zwei nachträglichen Strafen zu P14 wurde und eben diese drei Punkte brachte. Ein neues Chassis ist trotzdem zum nächsten Event am Red Bull Ring Mitte Juli fällig.

### Sieg im Unfallauto

Der Reversed-Polemann Dusan Borkovic konnte sich in einem weiteren Target-Hyundai zunächst an der Spitze behaupten, doch letztlich war gegen die viel stärker eingestuftten Peugeots kein Kraut gewachsen. Zu allem Überflus schoss einer der 308-Piloten, Jimmy Clairet, den frühen Leader von der Strecke, sehr zum Unmut des Serben: „Dieser Dummkopf hat mich bei



TCR

Audi-Duell am Samstag: Der Belgier setzte sich beim Heimspiel durch



TARGET COMPETITION

Ein Wunder: Target Competition reparierte das Files-Wrack in drei Stunden!

### SPA (B), 1. RENNEN

5. von 14 Läufen, 9 Runden à 7,004 km (34 gestartet, 29 gewertet)

1. Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	27:11,166 min
2. Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 1,551 s
3. Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 6,708 s
4. Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 6,757 s
5. Jimmy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 7,350 s
6. Davit Kajala (GE), PCR Sport with Georgia	Cupra	+ 11,728 s
7. Mat'o Homola (SK), Target Competition	Hyundai	+ 14,393 s
8. Stian Paulsen (N), Stian Paulsen Racing	Cupra	+ 14,749 s
9. Luca Engstler (D), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 16,623 s
10. Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 16,938 s

Schnellste Runde: 2.30,858 min (Urrutia)

### SPA (B), 2. RENNEN

6. von 14 Läufen, 9 Runden à 7,004 km (33 gestartet, 27 gewertet)

1. Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	28.04,461 min
2. Mat'o Homola (SK), Target Competition	Hyundai	+ 3,051 s
3. Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 3,349 s
4. Ashley Sutton (GB), Team WRT	Volkswagen	+ 3,706 s
5. Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 4,080 s
6. Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 12,893 s
7. Luca Engstler (D), MIRA Motorsport	Hyundai	+ 13,886 s
8. Luca Filippi (I), BRC Racing Team	Hyundai	+ 15,419 s
9. Olli Kangas (FIN), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 16,065 s
10. Gianni Morbidelli (I), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 16,192 s

Schnellste Runde: 2.31,874 min (Borkovic)

### STAND FAHRER

1. Briché	147 Punkte
2. Magnus	134
3. Comte	123
4. Files	115
5. Homola	107
6. Urrutia	105
7. A. Bäckman	105
8. Potty	99
9. Engstler	94
10. Panciatici	64

### STAND TEAMS

1. Target Competition	343 Punkte
2. Team WRT	231
3. MIRA Motorsport	157
4. JSB Compétition	149
5. Comtoy Racing	140
6. DG Sport Compétition	127
7. Team Clairet Sport	105
8. M Racing	68
9. WestCoast Racing	63
10. Boutsen Ginion Racing	51

# Der Meister legt los



Der Champ zurück an der Spitze: Hari Proczyk gewann beim Heimspiel das Samstagsrennen

Titelverteidiger Harald Proczyk (Hyundai) hat bei seinem Heimspiel am Red Bull Ring den ersten Saisonsieg eingefahren. Damit springt er in der Tabelle auf P2 hinter Antti Buri (Audi), der erneut das Sonntagsrennen gewann.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**o Sieger sind, da gibt es aber auch immer Verlierer, in diesem Fall die als Tabellenführer und -zweiter angereisten Mike Halder (Honda) und Max Hesse (Hyundai). Für beide gab es ein Wochenende zum Vergessen, nachdem im Qualifying nur die Plätze 14 und 15 herausgesprungen waren. Halder, den knapp besser Platzierten, ereilte ein Radlagerschaden, der das Auto unfahrbar machte – den stellte man aber erst nach dem Qualifying fest.

„In den langsamen Kurven ist die Hinterachse normalerweise bombenfest, aber diesmal hatte

ich auch da Übersteuern“, beschrieb der zweifache Saisonsieger Halder. Erst schob man das Herumgerutsche auf die alten Reifen, mit denen man sich in bewährter Weise ins Q2 fahren wollte. Als der Schaden hinten links hinterher festgestellt wurde, konnte auch Halder nur sagen: „Glück im Unglück!“ Wäre der Reifen in einer der schnellen Rechtskurven festgegangen oder abgefliegen, hätte es wohl einen kapitalen Crash gegeben.

## Hesse fehlte Leistung

Halders Pech zog sich auch durch die beiden Rennen: Schnell ging es im Samstagslauf bis auf P7 vor, doch dann folgte im Gerangel ein Ausflug ins Kiesbett und kurze Zeit später ein Reifenschaden. P15 und damit Letzter in Wertung retteten immerhin noch sechs Punkte. Am Sonntag wurde es P8, nachdem er in den engen Kämpfen ebenfalls mehr als einmal der Konkurrenz ausweichen musste.

Bei Hesse sorgte unerklärlicher Leistungsverlust für stumpfe Waffen. Mit kolportiert rund 50 fehlenden PS war im Qualify-

ing nicht mehr drin. Dazu fehlte Trainingszeit, denn nach wenigen „unterpowerten“ Runden im ersten freien Training konnte er am FP2 gar nicht teilnehmen.

Beim Engstler-Team ließ man sogar Hyundai-Entwicklungsingenieur Andrea Cisotti einfliegen, um das Problem zu lokalisieren. Der Tausch praktisch aller Kabel linderte zwar das Problem, doch auch am Rest des Wochenendes war nicht die volle Leistung abrufbar. Dazu gesellte sich eine sehr unglückliche Entscheidung der Rennleitung, die ihm eine Durchfahrtsstrafe im Samstagsrennen bescherte. Das angebliche Überholen unter Sa-

„Wir haben alles auf eine Karte gesetzt, mit neuen Reifen getestet – und dann scheint es auch zu funktionieren.“

Sebastian Steibel

fety Car stellte sich als sehr grenzwertig heraus. Auch bei der Rennleitung gab man zu: Hätte man auch anders bewerten können. Für Hesse standen so letztlich nur P11 und P6 zu Buche.

Weil Proczyk mit einem massiv beladenen Hyundai kämpfte und auch Buri im Qualifying schmunzelnd von „technischen Problemen“ sprach – im Hinblick auf die Kompensationsgewichte im Quali aber wohl eher absichtlich langsam macht –, spuckte das Zeittraining eine äußerst ungewöhnliche Startreihenfolge aus.

## Proczyk mit Blitzstart

So sicherte sich sensationell Sebastian Steibel (VW) seine erste Pole-Position. „Wir haben alles auf eine Karte gesetzt, mit neuen Reifen getestet – und dann scheint es auch zu funktionieren“, strahlte der Bayer, der mit seinem kleinen Familienteam auf jeden Cent achten muss. Tests und neue Reifen sind da der pure Luxus.

Aus der guten Ausgangsposition konnte er aber keinen Profit schlagen. Nach verkorkstem Start fiel er direkt zurück und landete am Ende eines turbulenten Ren-



Sonntagspodium: Sieger Buri eingrahmt von Proczyk und Kircher (r.)



Gute Miene zum bösen Spiel: Gaststarter Tarquini hatte viel Pech

nens auf P6. Trotzdem das beste Ergebnis der TCR-Laufbahn!

Einen endlich sehr guten Start erwischte Proczyk, der zuvor seinen übergewichtigen Hyundai auf die dritte Startposition fuhr, dabei auch den technisch identisch ausgestatteten Gaststarter Gabriele Tarquini (Startplatz 5) hinter sich ließ und sich beim Start in Führung katapultierte.

Die hinter ihm entstehenden Kämpfe sorgten dafür, dass er trotz abbauender Reifen die Führung halten und seinen ersten Saisonsieg einfahren konnte. „So wie der Schlüssel die letzten Male der schlechte Start war, war es heute der gute und das Glück, dass die hinten sich nicht ganz einig waren. Wenn die sich einig gewesen wären, wäre ich fällig gewesen“, wusste auch der Lokalmatador, der im Winter in seine Heimat zurückgezogen ist und diesmal im nur 5 km entfernten Zuhause schlafen konnte.

Im spannenden Kampf um P2 setzte sich Mitchell Cheah (VW) durch, der sich in einem sehr harten, aber nur mit einer Verwarnung belegten Manöver den ebenfalls starken Julien Apothéloz

(Cupra) schnappte und danach auch Buri hinter sich hielt. „Anttis Audi war schneller auf den Geraden, also musste ich mich hart verteidigen“, so Cheah.

Auch am Sonntag hatte der Malaysier Podest- oder gar Siegeschancen, doch ein Frühstart und die dadurch verhängte Durchfahrtsstrafe ließen ihn von P2 auf letztlich P10 zurückfallen.

Buri machte dagegen am Sonntag alles richtig. Zunächst schnappte sich Michelle Halder (Honda) beim Start die Führung. Doch nach einer langen Safety-Car-Phase überrumpelte der Finne die Honda-Pilotin und ging in Führung. Danach konnte er das Rennen kontrollieren und damit wie in Oschersleben und Most das Reversed-Grid-Rennen gewinnen. Proczyk fuhr mit P2 zum „Punktsieg“ des Wochenendes, während René Kircher (Audi) auf P3 endlich seinen Speed in einen Podestplatz umsetzen konnte. Bislang machten Elektronik-Probleme dem Racing-One-Team zu schaffen. Mit seinem P3 macht Kircher die Junior-Wertung spannend – so wie es auch die Fahrerwertung vor der Sommerpause ist. ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### SING MUSS PAUSIEREN

Wie schon beim Saisonauftakt fehlte auch in Spielberg Hyundai-Pilot Patrick Sing. Wieder war die KTM X-Bow Battle schuld – jedoch nicht aufgrund einer Terminüberschneidung, sondern wegen eines Unfalls ausgerechnet beim letzten Event am Red Bull Ring. Dort zog er sich bei einer folgenschweren Kollision offene Beinbrüche zu, die nun auskuriert werden müssen.

### BURI IN DER WTCR

Antti Buri wird im Rahmen des 24h-Rennens am Nürburgring einen Gaststart in der WTCR absolvieren. Dabei wird er wie angestammt einen Audi RS 3 LMS pilotieren. Die auch in der WTCR befahrene Nordschleife kennt der Finne, der seit der ers-

ten Saison mit seinem Team in der ADAC TCR Germany antritt, übrigens bestens: 2018 gehörte er zu jenem Fahrgespann, das die TCR-Klasse beim Langstreckenklassiker gewinnen konnte.

### TARQUINI IM PECH

Mit viel Spannung wurde der Gastauftritt von Gabriele Tarquini im VIP-Hyundai erwartet. Im Qualifying konnte er sich auf P5 platzieren, doch damit war dann auch schon das Highlight erreicht. Im Samstagsrennen war in Kurve 1 nach Kollision Schluss. Am Sonntag machten Elektronik-Hickser den i30 lahm, und Tarquini hechelte nach einem Stopp dem Feld mit Rundenrückstand hinterher. Immerhin: Wie erwartet fuhr er dann einige Spitzenzeiten.

## SPIELBERG (A), 1. RENNEN

5. von 14 Läufen, 19 Runden à 4,318 km (17 gestartet, 15 gewertet)

1.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Hyundai	32:54,097 min
2.	Mitchell Cheah (MAL), VW Team Oettinger	Volkswagen	+1,756 s
3.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	+2,078 s
4.	Julien Apothéloz (CH), TOPCAR Sport	Cupra	+2,531 s
5.	Théo Coicaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+13,715 s
6.	Sebastian Steibel (D), Steibel Motorsport	Volkswagen	+15,657 s
7.	Lukas Niedertscheider (A), HP Racing International	Hyundai	+15,982 s
8.	Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder	Honda	+25,058 s
9.	René Kircher (D), Hella Pagid – Racing One	Audi	+25,432 s
10.	Maurits Sandberg (NL), VW Team Oettinger	Volkswagen	+27,385 s

Schnellste Runde: 1.38,252 min (Buri)

## SPIELBERG (A), 2. RENNEN

6. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,318 km (17 gestartet, 15 gewertet)

1.	Antti Buri (FIN), LMS Racing	Audi	32:56,405 min
2.	Harald Proczyk (A), HP Racing International	Hyundai	+6,732 s
3.	René Kircher (D), Hella Pagid – Racing One	Audi	+9,462 s
4.	Michelle Halder (D), Profi-Car Team Halder	Honda	+12,951 s
5.	Max Hesse (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+14,169 s
6.	Lukas Niedertscheider (D), HP Racing International	Hyundai	+15,980 s
7.	Théo Coicaud (F), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+16,701 s
8.	Mike Halder (D), Profi-Car Honda ADAC Sachsen	Honda	+18,162 s
9.	Julien Apothéloz (CH), TOPCAR Sport	Cupra	+18,394 s
10.	Mitchell Cheah (MAL), VW Team Oettinger	Volkswagen	+20,303 s

Schnellste Runde: 1.38,690 min (Buri)

## STAND FAHRER

1.	Buri	207 Punkte
2.	Proczyk	194
3.	Mike Halder	176
4.	Hesse	175
5.	Coicaud	140
6.	Niedertscheider	126
7.	Burns	97
8.	Michelle Halder	96
9.	Kircher	92
10.	D. Fugel	88

## STAND TEAMS

1.	HP Racing International	309 Punkte
2.	Hyundai Team Engstler	306
3.	Profi-Car Honda/ADAC	254

## STAND JUNIOREN

1.	Burns	33 Punkte
2.	Michelle Halder	31
3.	Kircher	30
4.	Cheah	27

# Achterbahn der Gefühle



Marco Wittmann erlebte in Italien eine emotionale Achterbahnfahrt. Am Samstag siegte der BMW-Fahrer mit Harakiri-Taktik vom letzten Startplatz aus. Am Sonntag schaffte er nicht mal eine Runde. Ausgerechnet Titelrivale René Rast boxte ihn unbeabsichtigt ins Abseits. Sieger wurde Nico Müller (Audi).

Von: **Claus Mühlberger**

**D**ie wohl entscheidende Szene des italienischen Sonntagsrennens spielte sich in der ersten Runde ab. Vor Kurve Numero acht, einem engen Linksbogen, quetschte sich Jonathan Aberdein, der südafrikanische Rookie im WRT-Audi, frech neben Rast. Eine Attacke, wie sie im allgemeinen Tumult der Startrunde ganz normal ist, auch unter Kollegen. Doch Aberdeins

Angriff löste eine kleine Kettenreaktion aus: Der überrumpelte Rast riss seinen Audi nach rechts. Leider war diese Linie aber schon von Marco Wittmann besetzt. Der BMW musste ins Kiesbett. Kurz danach hatte Wittmann Feierabend. „Die Lenkung ist gebrochen. Es war ein harter Schlag.“

## Ungleiche Strafen?

Wie immer in solchen Fällen, leitete die Rennleitung umgehend eine Untersuchung ein. Doch zunächst konnte man sich nur zu einem Zwischenbescheid durchringen. „Die Kollision wird nach dem Rennen untersucht“, hieß es. Man müsse erst noch die Bilder der Streckenkameras zurate ziehen. Eine Stunde später dann das endgültige Verdikt: „No further action“ – keine weiteren Maßnahmen. Ein normaler Rennunfall also. Man kann dies in Ordnung finden, muss es aber nicht. Rudi Dittrich, der Leiter der BMW-Rennfahrzeugentwicklung und in Misano Vertretung des abwesenden Sportdirektors

**„Was Wittmann beim Rennen am Samstag geschafft hat, ist eigentlich nicht möglich. Alle haben geglaubt, dass die Reifen nicht halten.“**

DTM-Chef **Gerhard Berger**

Jens Marquardt, war außer sich. „Es kann doch nicht sein, dass unser Meisterschaftsrivale hier ungeschoren davonkommt, auch wenn ihn persönlich keine Schuld trifft“, echauffierte er sich. „Die Regeln sind doch klar.“ Dittrich, ein normalerweise eher langmütiger Zeitgenosse, erinnerte an die Kollision zwischen Wittmann und Robin Frijns beim zweiten DTM-Meeting des Jahres in Zolder vor drei Wochen. „Da hat Marco sofort eine Durchfahrtsstrafe kassiert.“

Wittmann, der dadurch wahrscheinlich einen Podestplatz verlor, hatte diese Strafe klaglos akzeptiert. Obwohl sich herausstellte, dass er schuldlos war: Der vermeintlich gerempelte Frijns war nämlich wegen eines Defekts plötzlich langsamer geworden. „Ich hatte keine Chance auszuweichen und Robin hat sich deswegen sogar bei mir entschuldigt“, sagte Wittmann in Zolder. „Was mich so aufgeregt, ist nicht, dass Rast heute ungeschoren davonkam, sondern dass die Entscheidungen der Rennleitung nicht konsequent ausfallen“, setzte Dittrich nach. Eine freundlichere Miene setzte er erst auf, als die Rede auf Philipp Eng kam. Der Salzburger transferierte seine neunte Startposition in einen feinen zweiten Platz. „Im Rennen hatten wir mehr Speed, als wir dachten“, fasste Eng zusammen. Seine Boxenstoptaktik jedoch war nicht ganz optimal. „Ich war vielleicht ein bisschen zu lange draußen.“ Eng musste betrübt feststellen, dass Nico Müller mit seinem Castrol-Audi



Liebe geht durch den Wagen: Nico Müller bedankt sich bei seinem Audi für treue Dienste

ART OF SPEED



Aston Martin blieb zum ersten Mal in diesem Jahr ohne Punkte



Marco Wittmann: Sieg am Samstag



Das konnte nicht gutgehen: Aberdin (r.) attackierte, Rast wich aus, Wittmann schied mit gebrochener Lenkung aus

DANI REINHARD

am Horizont verschwand. Der Österreicher sah den Schweizer erst im Ziel wieder, wo Müller den zweiten DTM-Sieg seiner Karriere feiern durfte. Für Müllers Abt-Team war es wie eine Erlösung. Der letzte DTM-Triumph der Mannschaft aus dem Allgäu lag fast zwei Jahre zurück.

### Rast wieder Führer

René Rast komplettierte als Dritter das Podium. Der DTM-Champion von 2017 eroberte in Misano 39 von 56 möglichen Punkten und die Führung in der Meisterschaft, mit zehn Zählern Vorsprung auf Eng. Speziell im Qualifying ist Rast eine Macht: Zweimal holte er die Pole. Bemerkenswert: Am Samstag genügte ihm dafür ein Versuch, während die Konkurrenz zweimal ausrückte. Das Erfolgsgeheimnis des Spätberufenen, der erst mit 30 Jahren Stammfahrer in der DTM wurde? „Gäbe es eins, würde ich es nicht verraten“, sagte er verschmitzt. „Ich fühle mich wohl im Auto und ich habe bei Rostberg ein eingespieltes Team.“

Wittmann war am Samstag der Mann des Tages. Dabei begann der Tag denkbar schlecht für ihn. Ein undichter Luftsammler legte den BMW im Qualifying lahm: Startplatz 18. Wittmann wählte eine Verzweiflungs-Taktik. Er kam schon nach der ersten Runde zum Boxenstopp, darauf hoffend, dass er später von einer Safety-Car-Phase profitieren würde. Eine nicht ganz abwegige Annahme: Bei den ersten vier Rennen 2019 kam das Führungsfahrzeug stets auf die Piste.

Auch beim fünften Saisonrennen dauerte es nicht lange, diesmal, weil der BMW von Joel Eriksson von einem defekten Sensor lahmgelegt wurde. Wittmann nutzte die Gunst der Stunde und schaffte, was kaum jemand für möglich hielt, nämlich praktisch die ganze Renndistanz mit einem Hankook-Reifensatz durchzustehen. Wittmann holte den zweiten Saisonsieg, vor René Rast und Loïc Duval (beide Audi). Auch Gerhard Berger staunte: „Marco hat das Unmögliche möglich gemacht.“ ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### ÄRGER UM SAFETY CAR

Ein Safety-Car-Einsatz gehört zur DTM 2019 wie das Amen zur Kirche. Im Gegensatz zu „Full Course Yellow“ gibt es bei Safety-Car-Einsätzen natürlich Gewinner und Verlierer. In Zolder verlor BMW-Mann Marco Wittmann einen möglichen Sieg: „Was soll ich mich ärgern? Ich kann es ja nicht ändern.“ Ausgleichende Gerechtigkeit: Drei Wochen später profitierte Wittmann vom Auftritt des Schrittmacher-Fahrzeugs. Audi-Sportchef Dieter Gass missbilligte dieses Prozedere, was wiederum Gerhard Berger aufregte: Die Alternative, nämlich Slowzones, seien das Schlimmste, was dem Motorsport passieren kann. „Wer so etwas befürwortet, hat immer noch nicht verstanden, was der Zuschauer will. Nämlich sportlich faires Entertainment.“

### HYBRID: JA, ABER ...

„Hybrid und E-Fuel sind auch für uns Themen“, sagt DTM-Chef Gerhard Berger. Doch konkret sei noch nichts. Eventuell wird die KERS-Technik ab 2022 eingeführt, dann aber als Einheitsteil.

### WO GEHT'S RÜCKWÄRTS?

MotoGP-Star Andrea Dovizioso erntete bei seinem ersten Auftritt in einem DTM-Auto viel Lob. Im Quali pirschte sich der Italiener mit seinem Audi von WRT bis auf 1,3 Sekunden an die Bestzeit heran. Auch ein kleiner Ausrutscher auf kalten Reifen konnte ihn nicht schocken. Doch als er direkt vor einem Reifenstapel stand, hatte Dovizioso ein Problem: „Wie krieg' ich denn den Rückwärtsgang rein?“, erkundigte er sich per Funk beim Team. Gerhard Berger juxte später: „Ein guter Rennfahrer muss das nicht wissen. Der braucht keinen Rückwärtsgang.“

DTM 2019 RESULTATE

MISANO (I) 4,226 KM

STRECKE



ERGEBNIS RENNEN 1

Misano (I): 8. Juni 2019; 5. von 18 Läufen; 39 Runden à 4,226 km = 164,814 km  
 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 28 Grad, leicht bewölkt, trocken  
**Pole-Position**  
 #33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.25,294 min = 178,300 km/h  
**Schnellste Runde**  
 #25 Philipp Eng (A), BMW M4, 1.27,991 min = 172,900 km/h

Fahrer	Marke	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Marco Wittmann (D)	BMW M4	1:00.42,631 h	25
2. René Rast (D)	Audi RS 5	+ 8,238 s	18+3
3. Loic Duval (F)	Audi RS 5	+ 17,686 s	15+1
4. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 22,853 s	12
5. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 28,503 s	10
6. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 32,457 s	8
7. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 44,922 s	6
8. Jonathan Aberdein	Audi RS 5	+ 47,238 s	4+2
9. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 48,347 s	2
10. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 48,429 s	1
11. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 50,043 s	0
12. Andrea Dovizioso (I)	Audi RS 5	+ 57,138 s	0
13. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 58,948 s	0
14. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 1.01,928 min	0
15. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 1.08,229 min	0
16. Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	- 8 Rdn.	0
NC Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	- 23 Rdn.	0
NC Joel Eriksson (S)	BMW M4	- 37 Rdn.	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)



Frijns gewann das Startduell am Sonntag gegen Müller, Rast und Aberdein

QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1.25,294 min
2. Jonathan Aberdein	+ 0,068 s
3. Loic Duval	+ 0,249 s
4. Robin Frijns	+ 0,386 s
5. Sheldon van der Linde	+ 0,546 s
6. Bruno Spengler	+ 0,606 s
7. Philipp Eng	+ 0,649 s
8. Nico Müller	+ 0,684 s
9. Mike Rockenfeller	+ 0,738 s
10. Timo Glock	+ 0,859 s
11. Pietro Fittipaldi	+ 1,289 s
12. Joel Eriksson	+ 1,538 s
13. Jake Dennis	+ 1,547 s
14. Daniel Juncadella	+ 1,593 s
15. Andrea Dovizioso	+ 1,743 s
16. Ferdinand Habsburg	+ 1,897 s
17. Paul di Resta	+ 2,478 s
18. Marco Wittmann	keine Zeit

QUALIFYING RENNEN 2

1. René Rast	1.25,384 min
2. Robin Frijns	+ 0,070 s
3. Jonathan Aberdein	+ 0,200s
4. Nico Müller	+ 0,248 s
5. Pietro Fittipaldi	+ 0,275 s
6. Marco Wittmann	+ 0,380 s
7. Loic Duval	+ 0,383 s
8. Joel Eriksson	+ 0,419 s
9. Philipp Eng	+ 0,421 s
10. Timo Glock	+ 0,430 s
11. Sheldon van der Linde	+ 0,597 s
12. Mike Rockenfeller	+ 0,621 s
13. Bruno Spengler	+ 1,074 s
14. Andrea Dovizioso	+ 1,319 s
15. Jake Dennis	+ 1,447 s
16. Daniel Juncadella	+ 1,625 s
17. Paul di Resta	+ 1,814 s
18. Ferdinand Habsburg	+ 1,941 s

ERGEBNIS RENNEN 2

Misano (I): 9. Juni 2019; 6. von 18 Läufen; 38 Runden à 4,226 km = 160,588 km  
 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 28 Grad, sonnig, trocken  
**Pole-Position**  
 #33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.25,384 min = 178,100 km/h  
**Schnellste Runde**  
 #4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 1.27,291 min = 174,286 km/h

Fahrer	Marke	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	57.37,468 min	25
2. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 7,628 s	18
3. René Rast (D)	Audi RS 5	+ 16,804 s	15+3
4. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 20,072 s	12+2
5. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 20,430 s	10
6. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 23,645 s	8
7. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	+ 24,813 s	6+1
8. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 28,460 s	4
9. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 29,003 s	2
10. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 47,798 s	1
11. Loic Duval (F)	Audi RS 5	+ 47,902 s	0
12. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 48,678 s	0
13. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 51,588 s	0
14. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 1.14,053 min	0
15. Andrea Dovizioso (I)	Audi RS 5	+ 1.16,392 min	0
NC Timo Glock (D)	BMW M4	- 30 Rdn.	0
NC Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	- 32 Rdn.	0
NC Marco Wittmann (D)	BMW M4	- 38 Rdn.	0

Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1)

STAND FAHRER

1. Rast	93 Punkte
2. Eng	83
3. Müller	76
4. Wittmann	68
5. Rockenfeller	51
6. Frijns	45
7. Spengler	40
8. Duval	38
9. Eriksson	28
10. Green	25
11. Van der Linde	25
12. Glock	21
13. Fittipaldi	13
14. Aberdein	13
15. Di Resta	11

STAND HERSTELLER

1. Audi	340 Punkte
2. BMW	263
3. Aston Martin	15

STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Rosberg	128 Punkte
2. Audi Sport Team Abt	121
3. BMW Team RMG	108
4. BMW Team RMR	104
5. Audi Sport Team Phoenix	89
6. BMW Team RBM	53
7. R-Motorsport 1	19
8. WRT Team Audi Sport	16
9. R-Motorsport 2	4

WTCR/24h-Rennen Nürburgring

# Die Herren des Rings

Gleich fünf WTCR-Piloten haben Ende kommender Woche am Nürburgring eine Doppelbelastung, wenn sie nicht nur im Weltcup, sondern auch beim 24h-Rennen starten.

Von: **Michael Bräutigam**

Nur einer von ihnen bleibt Marke und Modell treu: Tiago Monteiro. Bislang etwas glücklos in der WTCR unterwegs, spannt er beim 24h-Rennen mit Dominik Fugel, Markus Oestreich und VLN-Pilot Cedric Tötz in einem Honda Civic TCR des Teams Honda ADAC Sachsen zusammen. Für Honda ist es beim Langstreckenklassiker der erste werksseitige Auftritt nach zehn Jahren. Eingefädelt hat den Deal Honda Deutschland. „Ich freue mich, erstmals an diesem legendären 24h-Rennen teilzunehmen“, sagte Monteiro.



Erster Honda-Werksinsatz seit 10 Jahren: Das Auto für Monteiro und Co.

Während Monteiro und seine Mitstreiter in der TCR-Klasse fahren, sind die anderen vier „Doppelstarter“ allesamt in der SP9-Klasse für GT3-Fahrzeuge unterwegs. Für BMW drehen die Hyundai-Mannen Augusto Farfus (Schnitzer) und Nick Catsburg (Rowe Racing) am Lenkrad, Audi-Pilot Frédéric Vervisch ist einer von vier Fahrern in einem Audi R8 LMS von Phoenix. Cupra-Kutscher Tom Coronel teilt sich das Cockpit des

Kondo-Nissan GT-R Nismo GT3 mit drei Japanern.

Nicht als Doppelstarter vertreten ist übrigens Benjamin Leuchter, der erstmals seit Jahren nicht beim 24h-Rennen dabei ist. Er wird aber bei seinen Kollegen sicher ein gefragter Mann sein, wenn es um Tipps geht. Das erste WTCR-Rennen ist schon am Freitag, die anderen beiden am Samstag direkt vor der Startaufstellung zum 24h-Rennen. ■

## NACHRICHTEN

### DTM: GREEN PAUSIERTE

Jamie Green musste bei der DTM in Misano pausieren. Grund: akute Blinddarmentzündung. In seinem Rosberg-Audi nahm Pietro Fittipaldi Platz. Der war eigentlich als Simulatorfahrer bei Haas F1 in Montreal eingeplant, weshalb Andrea Dovizioso's Gaststart möglich wurde. Fittipaldi wurde aber doch nicht in Kanada gebraucht, sodass er für Audi verfügbar war. Ob Green fürs 24h-Rennen am Nürburgring wieder fit wird, ist offen.

### R8 CUP: SIEG FÜR COMINI

TCR-International-Seriensieger Stefano Comini hat am Wochenende einen Gaststart beim Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup in Misano absolviert. Dabei konnte er das Sonntagsrennen für sich entscheiden. Am Samstag gewann mit dem Niederländer Leonard Hoogenboom ein weiterer Gast.

NASCAR

# Logano siegt in der Overtime

Joey Logano (Ford) holte in Michigan in dominanter Manier seinen zweiten Saisonsieg – allerdings erst mit doppelter Verpätung.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Verspätung entstand wieder einmal wetterbedingt. Nach einigen erfolglosen Versuchen, das Rennen am regnerischen Sonntag zu starten, musste dann doch der Montag herhalten. Da zeigte sich Petrus gnädiger mit den Fans, die noch geblieben waren, und beschiede sowohl ihnen als auch den Aktiven beste Bedingungen.

Bevor der große Regen kam, hatte sich am Samstag Logano bereits die Pole-Position gesichert. Am Montag dann setzte er seine Pace um: 163 Führungsrunden bedeuteten eine klare Bestmarke. Dass es am Ende gar 203 statt der angesetzten 200 Runden wurden, war Folge einer späten

Gelbphase, die durch einen Dreher von Erik Jones (Toyota) ausgelöst wurde. In der „Overtime“ übernahm der Ford-Pilot die Führung von Martin Truex Jr. (Toyota) und hielt danach den nachdrängenden Kurt Busch (Chevrolet) hinter sich, wodurch der zweite Saisonsieg nach Las Vegas besiegt war.

### Harvick verpasst Chance

Damit übernimmt er auch wieder die Tabellenspitze von Kyle Busch (Toyota), der in Michigan hinter Truex und Daniel Suárez (Ford) die Top 5 komplettierte.

Weiterhin sieglos ist in diesem Jahr Kevin Harvick (Ford), der seinem Markenkollegen den Sieg zwischenzeitlich streitig zu machen schien. An Loganos Penske-Mustang wurden beim letzten Stopp in Runde 175 aber nur zwei neue Reifen aufgezogen, am Harvick-Auto waren es eine Runde zuvor vier – der Zeitverlust überzog den Vorteil der insgesamt besseren Reifen, sodass Harvick am Ende nur P7 belegte. ■



Enges Duell: Logano (l.) setzte sich durch, Harvick (r.) verzockte sich

## NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)  
15. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Daniel Suárez (MEX)	Ford
5.	Kyle Busch (USA)	Toyota
6.	Brad Keselowski (USA)	Ford
7.	Kevin Harvick (USA)	Ford
8.	Ryan Newman (USA)	Ford
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung  
nach 15 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	614 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	605
3.	Keselowski (Ford)	541
4.	Harvick (Ford)	539
5.	Elliott (Chevrolet)	531
6.	Truex Jr. (Toyota)	499
7.	Hamlin (Toyota)	491
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	485
9.	Blaney (Ford)	434
10.	Bowman (Chevrolet)	433

# „Werde mein Programm für die Zukunft nun ändern“

Danilo Petrucci stand mit einem Einjahresvertrag im Ducati-Werksteam schwer unter Druck. Doch mit seinem Sieg in Mugello hat er nun alles verändert. Im MSA-Interview erklärt er, was nun seine weiteren Ziele sind.

Von: Imre Paulovits

## Was war das für ein Gefühl, den ersten MotoGP-Sieg beim Heimrennen in Mugello zu feiern?

Es war ein großartiges Gefühl, ich konnte es auch nach der Zieleinfahrt lange gar nicht glauben. Es war ein schwieriges Rennen. Viele haben versucht, an die Spitze zu kommen. Das Tempo war nicht zu hoch, so wollte auch ich mich an die Spitze setzen, um so das Risiko zu reduzieren. Das ist mir nach ein paar Runden auch gelungen. Dort habe ich versucht, meine Energie und die Reifen für das Rennende aufzuheben. Ich war ja von meiner Grippe geschwächt. Als ich am Sonntagmorgen aufgewacht bin, ging es mir zwar deutlich besser, es war aber sehr warm, und an den Vortagen habe ich mich schon nach vier oder fünf

ich hatte Angst, dass mir die Kraft ausgeht. Dann verschob ich es gar auf die letzten beiden Runden. So war mir aber klar, dass Marc Márquez und Andrea Dovizioso versuchen würden, mich in der letzten Runde vor der ersten Kurve aus dem Windschatten heraus zu überholen. Als das passiert ist, habe ich mir gesagt, nein, nicht jetzt. Ich habe das Rennen so lange angeführt, und jetzt will ich nicht Dritter oder Viertes werden. Ich habe etwas früher als sie gebremst und mich ganz innen gehalten. Das ist meine Stärke in Mugello, ich habe 2011, als ich Ducati-Testfahrer war, über 1000 Runden hier gedreht und alle möglichen Linien durchprobiert. Sie sind etwas rausgetragen worden, ich habe eine Lücke gesehen und bin reingefahren. Andrea hat dann begonnen nach innen zu ziehen, aber ich war schon da. Es tut mir leid für ihn, dass er deshalb aufstellen musste. Aber ich wusste, dass ich bei diesem Rennen die Riesenchance auf meinen ersten GP-Sieg hatte.

## Wie haben Sie die letzte Runde erlebt?

Ich habe gepusht, was ich konnte. Als ich in die letzte Kurve gefahren bin, habe ich den vierten Gang eingelegt, und ich habe gedacht, wenn es meine Lebensgeschichte wird, dass ich Dritter werde,

dann werde ich Dritter. Dann habe ich in den fünften und den sechsten Gang geschaltet, und da war ich auch schon über die Ziellinie. Mein erster Sieg ist wahr geworden. Die Auslaufrunde war die schwerste, weil ich in den Helm geschrien habe, aber keine Luft mehr zum Schreien hatte. Ich muss mich wirklich bei Ducati bedanken, bei meiner Familie und bei meinem Teamkollegen Andrea Dovizioso.

## Wieso bei Andrea Dovizioso?

Er hat mich diesen Winter wie ein Kind adoptiert. Oder besser: wie einen Bruder – ich bin doch schon ein recht großes Kind. Das war unglaublich von einem Teamkollegen. Natürlich haben wir beide unterschiedliche Ziele in diesem Jahr. Deswegen tut es mir auch leid, dass er wegen mir in Mugello Punkte eingebüßt hat. Aber ich wollte das Rennen unbedingt gewinnen. Ducati hat von mir einen Sieg erwartet, und den habe ich jetzt erbracht. Nach diesem Sieg bin ich viel entspannter geworden. Jetzt müssen wir wieder an das Ziel des Teams für dieses Jahr denken. Jetzt können wir das Motorrad weiterentwickeln und versuchen, mit Andrea die Weltmeisterschaft zu gewinnen. Wir sind das beste Team in der MotoGP, und wir können es schaffen, am Ende ganz vorne zu stehen.

## Sie haben in der Vergangenheit öfter erwähnt, dass Sie schon ans Aufhören gedacht hatten.

Ja, das habe ich. Ich habe mir öfter gesagt, dass das nicht meine Bestimmung ist. Auch Anfang dieses Jahres habe ich mir gesagt, ich werde noch dieses Jahr probieren. Ich habe ja keinen Vertrag für nächstes Jahr. Ich habe mir dann einen Druck auferlegt, und die ersten drei Rennen waren auch nicht besonders gut. Es war auch da wieder Andrea Dovizioso, der mir geholfen hat, indem er mir sagte, ich solle nicht über die Zukunft nachdenken, sondern über das Jetzt – mich auf meine Stärken konzentrieren, hart arbeiten und genießen, was ich mache. Von Jerez an habe ich dann wirklich alles gegeben, ich habe mir gesagt, wenn das nicht reicht, dann geht es nicht. Wenn ich auch mit diesem Motorrad nicht gewinnen kann, dann werde ich es mit keinem können. Dann ist es nicht meine Welt und meine Bestimmung. Aber nachdem ich nun gewonnen habe, werde ich mein Programm für die Zukunft wohl ändern. ■

## Danilo Petrucci

**Geburtstag:** 24.10.1990

**Geburtsort:** Terni (I)

**Herkunftsland:** Italien

## WM-KARRIERE

2012: MotoGP, Ioda (19.)  
 2013: MotoGP, Ioda-Suter (17.)  
 2014: MotoGP, ART (20.)  
 2015: MotoGP, Ducati (10.)  
 2016: MotoGP, Ducati (14.)  
 2017: MotoGP, Ducati (8.)  
 2018: MotoGP, Ducati (8.)  
 2019: MotoGP, Ducati (zurzeit 4.)

## HOBBYS

Radfahren, Kino



Runden völlig ausge-  
 laugt gefühlt.

Fünf Runden vor Schluss wollte ich anfangen zu pushen. Als es so weit war, habe ich es dann doch für die letzten drei Runden aufgehoben, denn



CREDIT

# Pedrosa greift ein

Dani Pedrosa testete letzte Woche die KTM in Brünn



Das Warten für KTM ist vorbei: Dani Pedrosa setzte letzte Woche in Brünn seine Testarbeit fort.

Von: Imre Paulovits

KTM-Rennleiter Pit Beirer hatte schon die Tage gezählt, bis Edeltester Dani Pedrosa nach seiner Schlüsselbein-Rekonstruktions-OP wieder in den Sattel der RC16 steigen konnte. Nach zwei kurzen Stints in Mugello fuhr der dreifache Weltmeister letzte Woche nun zwei volle Testtage in Brünn. „Es war schön zu sehen, dass Dani wieder schmerzfrei Motorrad fahren kann“, so Beirer. „Und er ist auch bereits

verdammt gute Rundenzeiten gefahren. Er konnte viele Teile für uns vorselektieren. Und er konnte auch welche bestätigen, die er sich gewünscht hatte.“

Damit hat die KTM-Entwicklung wieder die Fahrt aufgenommen, die sich Beirer zu Beginn des Jahres gewünscht hatte. „Es geht an allen Fronten weiter, ob es die Verkleidung, die Schwingen oder Chassis-Teile sind. Wir werden jetzt die Infos von Dani dafür nutzen, dass der Test, der in Barcelona ansteht, sehr gut vorbereitet wird. Fürs Rennwochenende heißt es erst einmal, bei Pol Espargaró Ruhe reinzubringen, und dann wollen wir die Johann-Zarco-Seite auf den gleichen technischen Stand bringen. Und wir hoffen, dass wir weitere Schritte finden.“

## NACHRICHTEN

### MOTO2

Worauf die Fans von Jonas Folger schon lange gehofft hatten, wird nun wahr. Der Ex-MotoGP-Pilot und Moto2-GP-Sieger wird in Barcelona, in Assen und auf dem Sachsenring wieder Rennen fahren, und zwar auf der Kalex des Petronas-Teams. Nachdem sich Khairul Idham Pawi noch beim Jerez-GP an der Hand verletzt hatte, wurde er von Mattia Pasini vertreten. Doch Pasini stürzte letzte Woche beim Motocross-Training und brach sich das Schlüsselbein. Also kontaktierte das Team Jonas Folger. Der 25-Jährige kann nun für drei Rennen ein Comeback geben und vielleicht auch die Weichen für

seine Zukunft stellen. „Ich freue mich riesig über diese Gelegenheit“, so Folger. „Ich kann es wirklich kaum mehr erwarten, auf eine Rennmaschine zu steigen und dieses Gefühl, das der Rennsport mit sich bringt, samt der ganzen Anspannung voll auszukosten. Dieses Comeback ist aber auch für mich persönlich sehr wichtig. Es wird eine Standortbestimmung hinsichtlich meiner Verfassung sein.“

### MOTO3

Peter Öttl bricht mit großen Erwartungen nach Barcelona auf. Der Pilot seines gemeinsamen Teams mit Max Biaggi hat dort sein Heimrennen und will seine WM-Führung ausbauen.

# Vorschau GP Katalonien

## ZEITPLAN

GP von Katalonien/Barcelona  
(alle Zeitangaben in MESZ)

### Freitag, 14. Juni 2019

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

### Samstag, 15. Juni 2019

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

### Sonntag, 16. Juni 2019

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 21 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 22 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 24 Rd.

## STATISTIK

GP von Katalonien/Barcelona

### Sieger 2018

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda  
Moto2: Fabio Quartararo (F), Speed Up  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati

### Pole-Position 2018

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda, 148,806 (= 153,0 km/h)  
Moto2: Fabio Quartararo (F), Speed Up, 143,474 (= 160,9 km/h)  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati, 138,680 (= 168,8 km/h)

### Schnellste Runde 2018

Moto3: Jaime Maslá (E), KTM, 149,005 (= 152,8 km/h)  
Moto2: Fabio Quartararo (F), Speed Up, 143,956 (= 160,2 km/h)  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati, 140,021 (= 166,5 km/h)

### Rundenrekord

Moto3: Jaime Maslá (E), KTM, 149,005 (= 152,8 km/h) (2018)  
Moto2: Fabio Quartararo (F), Speed Up, 143,956 (= 160,2 km/h) (2018)  
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati, 140,021 (= 166,5 km/h) (2018)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2019

### MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	115
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	103
3. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	88
4. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	82
5. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	72
6. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 19	42
7. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	42
8. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	40
9. Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	40
21. Stefan Bradl	Team HRC	Honda RC 213 V	6

### Moto2

1. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	88
2. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	86
3. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	84
4. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	73
5. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	64
6. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	58
7. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	54
8. Enea Bastianini (I)	Italtrans Racing Team	Kalex	45
22. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	5
24. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

### Moto3

1. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	83
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	80
3. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	70
4. Jaime Maslá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	65
5. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	52
6. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	51
7. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	51
8. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	44
9. Andrea Migno (I)	Bester Capital Dubai	KTM	40
10. Gabriel Rodrigo (RA)	Kömmerling Gresini Moto3	Honda	37

Michael van der Mark  
(#60) vor Jonathan Rea:  
Die unheimlich starken  
Yamahas waren nur eine der  
Überraschungen von Jerez



# Spanische Kapriolen

Álvaro Bautista siegte und stürzte, Michael van der Mark ließ Jonathan Rea stehen, der wiederum Alex Lowes abräumte – es gab einige Überraschungen in Jerez.

Von: Imre Paulovits

Es war ein Anblick, den man bei der Superbike-WM in Spanien bisher noch nicht gesehen hat: Die Tribünen des Circuito de Jerez waren gefüllt wie bei einem Grand Prix. Álvaro Bautista hat auf der Iberischen Halbinsel einen wahren Superbike-Hype ausgelöst.

Der 34-jährige Ducati-Werkspilot tat alles, um seine Fans feiern zu lassen. Doch bei seinem zweiten Heimrennen zeigte sich auch, an welchem dünnem Faden sein Erfolg hängt, dass er wirklich voll am Limit fährt und auch nur ein Mensch ist, der Fehler macht. Nachdem er den Kampf um die Pole-Position knapp an den durch die Siege in Imola und dem Test in Misano enorm erstarkten Jonathan Rea verloren hatte, drehte er den Spieß im ersten Rennen gleich wieder um, setzte sich in der ersten Runde wie gewohnt an die Spitze und zog davon. Das Gleiche wiederholte er im Superpole-Rennen und im zweiten Rennen am Sonn-

tag. Doch wer dachte, dass nun alles nach dem gewohnten Drehbuch weitergehen würde, wurde gleich eine Runde später aus dem frühzeitigen Schlaf geweckt: Bautista verlor in Turn 1 das Vorderrad und segelte in den Kies. Auch wenn er seine arg ramponierte Ducati zum Laufen und an die Box brachte und nach acht Runden Reparatur wieder auf die Strecke ging, um sich seinen Fans zu zeigen. Der erste Nuller der Saison ließ sich nicht mehr verhindern.

## Fehler unter Druck

Der WM-Leader war aber nicht der Einzige, der an diesem Wochenende unter Druck Fehler machte. Von Beginn an waren die Yamahas enorm stark. Michael van der Mark hatte es sich im ersten Rennen hinter Bautista auf dem zweiten Platz gemütlich gemacht. Und Jonathan Rea hatte mit Alex Lowes einen absolut ebenbürtigen Gegner im Kampf um P3. Einen, der zum Schluss sogar der Stärkere war. In seiner Verzweiflung versuchte Rea noch ein aberwitziges Manöver in der Zielkurve. Er war viel zu spät auf der Bremse, versuchte aber trotzdem, sich innen an Lowes vorbeizudrücken. Dabei traf er den Yamaha-Werkspiloten am Arm und brachte ihn zu Fall. Obwohl er als Dritter abgewunken wurde und sich gleich entschuldigte, reichte das

Yamaha-Team einen Protest ein. Die Rennleitung tagte über Nacht und verhängte eine Strafe von einer Position nach hinten, also musste Rea das Superpole-Rennen vom letzten Platz aus starten. Wenn er von dort aus auch eine sehenswerte Aufholjagd bis P4

inszenierte und danach im zweiten Rennen wieder alles gab: Michael van der Mark war erneut der Stärkere, zog zum Schluss davon, feierte seinen ersten Saisonsieg und hat in der Tabelle seinen Teamkollegen Alex Lowes überholt, der noch zweimal stürzte. ■



Weltmeister unter Druck: Jonathan Rea (#1) brachte Alex Lowes zu Fall



Nobody is perfect: WM-Leader Álvaro Bautista stürzte im zweiten Rennen

# Caricasulo schlägt Krummi

NACHRICHTEN

Das Supersport-Rennen entschied Federico Caricasulo vor seinem Teamkollegen Randy Krummenacher, doch dieser bleibt WM-Leader. Auch Thomas Gradinger war wieder stark.

Von: Imre Paulovits

**W**enn zunächst auch Ex-Weltmeister Lucas Mahias und Jules Cluzel vorne mitmischten, am Ende waren es doch wieder nur die beiden Evan-Bros-Piloten Randy Krummenacher und Federico Caricasulo, die den Sieg untereinander ausfochten. Dabei hatte Caricasulo in den letzten drei Runden mehr Reserven und ließ dem WM-Leader keine Chance. „Jerez ist eine meiner Lieblingsstrecken“, bekannte Caricasulo. „Ich wollte

noch jemanden zwischen Randy und mich bringen, doch er war zu stark. So bin ich die letzten beiden Runden wie in der Superpole gefahren und konnte so eine kleine Lücke zu ihm aufmachen.“

Krummenacher war über den zweiten Platz nicht enttäuscht. „Ich bin zufrieden, die zwanzig Punkte sind wichtig für die WM“, sagte ein sichtlich erschöpfter Krummenacher. „Das Rennen war für mich hart, da ich das ganze Wochenende über Schmerzen im Arm hatte. Dies hinderte mich daran, alles zu geben, besonders in den letzten Runden.“

Thomas Gradinger wurde Vierter, war damit aber nicht ganz zufrieden. „Als ich meinen Rhythmus gefunden hatte, wollte ich Lucas Mahias überholen“, so Gradinger. „Doch er hat sofort gekontert und ist sehr spitz in die nächste Ecke hineingestochen. Dies hat uns beiden die Kurve



Caricasulo duschte Krummenacher ab

ruiniert, und neben Cluzel ist noch ein weiterer Fahrer durchgeschlüpft. Es hat auch meine Konzentration durcheinandergebracht. Ich habe einige Fehler gemacht, was mich zwei oder mehr Sekunden gekostet hat.“

Christian Stange kam in Jerez gut in Fahrt und verpasste die Punkte um ganze 0,1 Sekunden. ■

# Cortese stark, Reiti kämpft

Während Markus Reiterberger in Jerez mit dem Grip kämpfte, fuhr Sandro Cortese im zweiten Rennen mit Platz 6 sein bisher bestes SBK-Ergebnis heraus.

Von: Imre Paulovits

**N**ach dem Test in Misano, aus dem alle Yamaha-Piloten erstarkt hervorgegangen waren, legte Sandro Cortese in Jerez gleich ein hohes Tempo vor und fuhr in der Superpole die neunte Zeit heraus. Doch im ersten Rennen wurde er am Ende der ersten Runde in der Zielkurve zu weit herausgetragen und musste so eine Aufholjagd von der 15. Position aus starten. Doch auch so fuhr er bis P8 vor. Nach einem neunten Rang im Superpole-Race wuchs er dann im zweiten Rennen über sich hinaus, war zeitweilig in den Top 5, hatte einen knallharten Kampf mit Kawasaki-Werksfahrer Leon Haslam und holte schließlich mit dem sechsten Platz sein bestes Saisonergebnis. „Auf der einen Seite kann ich mit Platz 6, meinem besten Superbike-WM-Ergebnis, sehr glücklich

sein“, konstatierte Cortese. „Andererseits war mein Motorrad noch nicht so weit, um mit der Spitze mithalten zu können. In dieser Hinsicht muss am Motorrad noch einiges angepasst werden, doch wir haben in Jerez vieles dafür verstanden.“

Bei der Hitze verloren die BMW einiges an Grip. Tom Sykes konnte ganz gut damit umgehen, wurde im ersten Rennen Sechster und im Superpole-Race gar Fünfter, bevor ihn das Haftungsproblem im zweiten Rennen am Sonntag stärker behinderte. Er schaffte aber trotzdem noch den

siebten Platz. Deutlich mehr zu kämpfen hatte hingegen Markus Reiterberger. Am Freitag war sein Team damit beschäftigt, ein Vorderrad-Gefühl für den Superstock-Europameister zu finden. Damit wurde er im ersten Rennen Elfter, und seine Crew arbeitete für den Sonntag weiter an der Abstimmung. „Ich hatte zwar beim Einbiegen ein besseres Gefühl. Die BMW ist damit nicht schneller geworden, aber sicherer“, blickte Reiterberger zurück. „Aber zum Schluss hat der Grip wieder abgebaut. Deshalb bin ich nur bedingt zufrieden.“ ■



Sandro Cortese: Im zweiten Rennen sein bisher bestes Ergebnis in der Superbike-WM

## SUPERBIKE-WM

Marco Melandri hatte in Jerez wieder ein Hoch. In der Superpole fuhr er sich als bester Yamaha-Pilot in die erste Startreihe, nach der Strafversetzung von Jonathan Rea erbeute er im ersten Rennen den dritten Platz. Im Superpole-Race fuhr er dann aus eigener Kraft aufs Podest, übertrieb es im zweiten Rennen aber, als er in Turn 5 innen bei Chaz Davies reinstach, beide stürzten und das Ducati-Werksteam so einen Totalausfall im zweiten Rennen hinnehmen musste.

## SUPERBIKE-WM

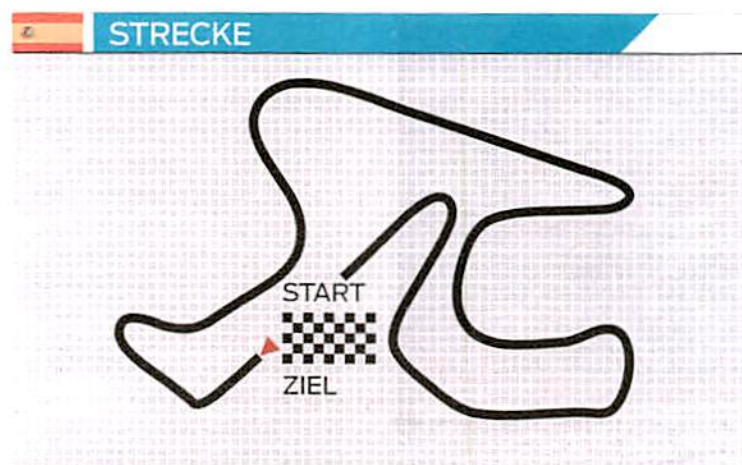
Da Leon Camiers Schulter in Jerez noch nicht einsatzbereit war, wurde er von Moriwaki-Stammpilot Yuki Takahashi ersetzt. Der Ex-MotoGP- und Moto2-Pilot konnte mit der Honda zwar keine Bäume ausreißen, stellte Stammpiloter Ryuichi Kiyonari aber klar in den Schatten. Kiyonari erlebte im zweiten Rennen den schwärzesten Moment seiner Saison: Er stürzte an letzter Stelle liegend im schnellen Rechtsknick hinter dem Fahrerlager. Seine Fireblade wurde zerstört und so viel Kies auf die Strecke geschleudert, dass das Rennen abgebrochen werden musste.

## SUPERSPORT-300-WM

Da das Rennen in Imola abgesagt werden musste, durften die Supersport-300-Piloten in Jerez zwei Rennen fahren. Im ersten meldeten sich Marc Garcia und Ana Carrasco mit einem Sieg respektive dem dritten Platz zurück. Das noch knappere Wimperschlag-Finale am Sonntag entschied dann wieder WM-Leader Manuel Gonzales für sich. Jan-Ole Jähniß fuhr in der Spitzengruppe mit und wurde einmal Siebter und einmal Sechster: „Ich habe in der Superpole einen taktischen Fehler gemacht, aber in den Rennen konnte ich gut nach vorne fahren. Schade, dass sich im zweiten Rennen eine Lücke vor mir aufgetan hat, die ich nicht mehr zufahren konnte.“

## SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

### CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM



### SUPERPOLE

1.	Rea	1.38,247
2.	Bautista	1.38,283
3.	Melandri	1.38,498
4.	Lowes	1.38,734
5.	Haslam	1.38,762
6.	Sykes	1.38,846
7.	Van der Mark	1.38,849
8.	Torres	1.38,899
9.	Cortese	1.39,077
10.	Rinaldi	1.39,090
11.	Razgatlioglu	1.39,330
12.	Davies	1.39,649
13.	Mercado	1.39,712
14.	Reiterberger	1.39,890
15.	Baz	1.39,999
16.	Bridewell	1.40,376
17.	Takahashi	1.40,738
18.	Delbianco	1.40,747

### WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	300 Punkte
2.	Rea	259
3.	van der Mark	188
4.	Lowes	142
5.	Haslam	130
6.	Melandri	102
7.	Razgatlioglu	95
8.	Davies	94
9.	Cortese	83
13.	Reiterberger	50

### WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	315 Punkte
2.	Kawasaki	259
3.	Yamaha	214
4.	BMW	97
5.	Honda	36

### ERGEBNIS 1. RENNEN

Jerez (E): 8. Juni 2019; 14. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. á 4,423 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 29 Grad; Asphalt: 48 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	20	33.32,300	1.39,305	25
2.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	20	+7,119	1.40,087	20
3.	Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	20	+19,951	1.40,377	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+20,023	1.39,569	13
5.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	20	+20,107	1.40,400	11
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	20	+23,096	1.40,488	10
7.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+26,834	1.40,913	9
8.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	20	+29,526	1.40,975	8
9.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+29,707	1.40,612	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+31,218	1.41,363	6
11.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	20	+31,999	1.41,343	5
12.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	20	+36,824	1.41,350	4
13.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	20	+46,045	1.41,874	3
14.	Thomas Bridewell (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+47,804	1.41,990	2
15.	Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	20	+52,105	1.41,965	1

### ERGEBNIS 2. RENNEN

Jerez (E): 9. Juni 2019; 16. WM-Lauf; 79,614 km über 18 Rdn. á 4,423 km; 19 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 46 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	18	31.23,720	1.39,935	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+3,548	1.39,876	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	18	+8,706	1.40,381	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+13,855	1.40,434	13
5.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+14,041	1.40,718	11
6.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	18	+14,916	1.40,536	10
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	18	+15,566	1.40,823	9
8.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+16,967	1.40,867	8
9.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	18	+21,294	1.41,106	7
10.	Thomas Bridewell (GB)	Ducati Panigale V4 R	18	+24,077	1.41,124	6
11.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	18	+25,841	1.41,328	5
12.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	18	+30,197	1.41,084	4
13.	Yuki Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	18	+30,841	1.41,666	3
14.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	16	+2 Rdn.	1.40,480	2

### SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Jerez (E): 9. Juni 2019; 15. WM-Lauf; 44,230 km über 10 Rdn. á 4,423 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 23/35 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R 10.06,157
2.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1 +2,042
3.	Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1 +2,457
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR +5,118
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR +5,787
6.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR +6,067
7.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR +6,397
8.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR +8,000
9.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1 +8,619
10.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R +10,954
11.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R +12,136
12.	Thomas Bridewell (GB)	Ducati Panigale V4 R +14,207
13.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR +14,741
14.	Yuki Takahashi (J)	Honda CBR 1000 RR +16,432
15.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR +21,641

### SUPERSPORT-WM

Jerez (E): 9. Juni 2019; 6. WM-Lauf; 84,037 km über 19 Rdn. á 4,423 km; 28 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 24/41 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6 32.50,971
2.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6 +0,968
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6 +1,346
4.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6 +3,494
5.	Raffaele de Rosa (I)	MV Augusta F3 675 +3,778
6.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R +5,156
7.	Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R +17,412
8.	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6 +18,807
9.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6 +19,124
16.	Christian Stange (D)	Honda CBR 600 RR +54,150

### WM-STAND

1.	Krummenacher	135 Punkte
2.	Caricasulo	118
3.	Cluzel	94
4.	Okubo	59
5.	De Rosa	58
6.	Gradinger	53
7.	Mahias	50

### SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E): 8. Juni 2019; 3. WM-Lauf; 11 Rdn.; 36 Fahrer gestartet, 27 gewertet; trocken, 14/26 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400 21.02,184
2.	Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400 +0,054
3.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400 +0,167
7.	Jan-Ole Jahnig (D)	KTM RC 390 R +1,002

Jerez (E): 9. Juni 2019; 4. WM-Lauf; 7 Rdn.; 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet; trocken, 26/48 Grad

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Manuel Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400 13.21,166
2.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400 +0,019
6.	Jan-Ole Jahnig (D)	KTM RC 390 R +2,552
11.	Maximilian Kappler (D)	KTM RC 390 R +6,249

### WM-STAND

1.	Gonzales	88 Punkte
2.	Deroue	56
3.	Garcia	50
4.	Jahnig	48
5.	De Cancellis	47
6.	Carrasco	40
14.	Kappler	12



Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

# Große Sprünge

An nur einem Wochenende hat sich für Marcel Brenner (#25) alles geändert

KIEFER RACING

Die Rennen im heißen Barcelona kosteten Nerven. Dirk Geiger war im European Talent Cup auf Podiumskurs, brach dann aber ein und brachte das Kiefer Racing Team ins Schwitzen.

Von: Anke Wiczorek

Es wäre zu schön gewesen. Wie schon in Valencia konnte sich Dirk Geiger auch in Barcelona für die erste Startreihe im ETC qualifizieren. Der Rest passte dann al-

erdings nicht mehr zusammen. Geiger fiel nach einem vielversprechenden Start mit Problemen am Hinterrad zurück. Der 16-jährige Mannheimer vom Kiefer Racing Team rettete mit Platz 10 aber noch sechs Punkte für die Gesamtwertung. Dort ist er weiterhin Vierter und hat sogar aufgeholt. Den Honda-Piloten trennt nur ein Zähler vom neuen Drittplatzierten Iván Ortola. Der Spanier bekam ebenfalls nicht alles auf die Reihe und wurde am Ende nur auf P14 gesichtet.

Nur bei den Spitzenreitern Izan Guevara und Fermin Aldeguer lief alles nach Plan. Aldeguer sprang in der Gesamtwertung drei Plätze nach vorn. Wenn bei Geiger in fünf

Wochen im MotorLand Aragón hoffentlich wieder alles im grünen Bereich ist, könnte er die spanische Festung an der Tabellenspitze sprengen – als einziger Deutscher im ganzen Feld. Die Schmach von Barcelona war ihm deutlich anzumerken: „Ich bin nur gerutscht und war nie in der Lage anzugreifen. Es ärgert mich, dass ich sogar den Anschluss an die erste Verfolgergruppe nicht halten konnte. Zum Schluss habe ich einer Gruppe um Platz 7 gekämpft. Dass nur der zehnte Rang herausgekommen ist, war alles andere, als ich mir erhofft habe.“ Geiger kann dem Wochenende trotzdem etwas Positives abgewinnen: „Wenigstens ist mir in

der letzten Kurve vor dem Ziel noch ein gutes Überholmanöver im Rossi-Style gelungen. Und es ist klar geworden, dass wir zur ETC-Spitze gehören.“

Moto2-Pilot Marcel Brenner war es diesmal, der die Kohlen für das Kiefer-Racing-Team vor Ort aus dem Feuer holte. Der erste Lauf wurde wegen Sturz abgebrochen und neu gestartet, nachdem die großen Ölspuren beseitigt waren. Für Brenner und das Team kam die unfreiwillige Pause sogar gelegen, da die Mechaniker schnell noch ein paar Fahrwerksänderungen an der KTM vornehmen konnten. Das schien zunächst von Vorteil, denn Brenner holte auf, wurde später allerdings wieder zurückgereicht. Im zweiten Moto2-EM-Lauf war es genau umgekehrt. Der Schweizer holte mit Platz 6 sein bisher bestes Saisonergebnis, schoss vom 18. auf den 12. Tabellenrang nach vorn.

Kein Kraut gibt es gegen Edgar Pons: Pole-Position, schnellste Rennrunden, zwei Siege. Der Spanier hat den Hat Trick geschafft. Theoretisch könnte er bei einem Rennen ausfallen, ohne dadurch die Meisterschaftsführung zu verlieren.

In der Moto3-Junior-WM verbesserte sich Maximilian Kofler ebenfalls um sechs Plätze. Auch hier wurde das erste Rennen wegen Sturz neu gestartet. Laufsieger Carlos Tatay widmete den Triumph Andreas Pérez, dem vor einem Jahr in Barcelona tödlich verunglückten 14-jährigen Moto3-Piloten. ■

## EUROPEAN TALENT CUP

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Izan Guevara (E)	Honda	128.25,308 min
2. Fermin Aldeguer (E)	Honda	+0,069 s
3. Daijiro Sako (J)	Honda	+1,963 s
4. Álex Millán (E)	Honda	+2,006 s
5. José Antonio Rueda (E)	Honda	+2,052 s
10. Dirk Geiger (D)	Honda	+8,101 s

## CUP-STAND

1. Guevara	89 Punkte
2. Aldeguer	60
3. Ortola	56
4. Geiger	55
5. Munoz	50
6. Ruda	38
26. Dettweiler	1



Dirk Geiger hoffte auf den nächsten Podiumsplatz, doch es fehlte der Grip. Aber auch die Konkurrenz schwächelte

## MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Carlos Tatay (E)	KTM	18.27,710 min
2. Barry Baltus (B)	KTM	+0,173 s
3. Jeremy Alcoba (E)	Husqvarna	+1,480 s
4. Gerard Riu (E)	KTM	+6,140 s
7. Maximilian Kofler (A)	KTM	+6,543 s
18. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+13,219 s

## MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jeremy Alcoba (E)	Husqvarna	29.26,142 min
2. Barry Baltus (B)	KTM	+0,052 s
3. Xavier Artigas (E)	Honda	+0,170 s
4. Carlos Tatay (E)	KTM	+2,788 s
10. Maximilian Kofler (A)	KTM	+19,691 s
19. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+23,357 s

## WM-STAND

1. Alcoba	98 Punkte
2. Baltus	92
3. Kunii	70
4. Artigas	69
5. Tatay	58
12. Kofler	24
16. Dupasquier	17

## MOTO2-EM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	19.23,504 min
2. Hector Garzó (E)	Tech 3	+3,657 s
3. Yari Montella (I)	Speed up	+3,746 s
4. Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+8,132 s
8. Matthias Meggle (D)	Kalex	+17,761 s
13. Marcel Brenner (CH)	KTM	+20,401 s
24. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+52,595 s

## MOTO2-EM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	29.55,747 min
2. Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+9,227 s
3. Tommaso Marcon (I)	Speed up	+14,348 s
4. Alessandro Zacccone (I)	Kalex	+15,524 s
6. Marcel Brenner (CH)	KTM	+23,864 s
21. Leon Orgis (D)	Yamaha	+1.53,202 min
22. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+ 1 Rd.

## EM-STAND

1. Pons	111 Punkte
2. Tuuli	78
3. Marcon	59
4. Zacccone	57
5. Garzó	53
11. Meggle	22
12. Brenner	18

# Viele Dramen in Osc



Kampf um die Spitze mit unterschiedlichem Erfolg: Zum Schluss blieb die #1-Honda ganz vorn

Die Acht Stunden von Oschersleben waren gespickt mit Dramen, Tragödien und Tränen – zumindest im deutschsprachigen Lager. Kräftig gefeiert haben hingegen F.C.C. TSR Honda und Moto Ain.

Von: **Toni Börner**

**B**ereits in den ersten Minuten der Acht Stunden von Deutschland hatte es die erste Safety-Car-Phase gegeben, weil die Bolliger-Mannschaft aus der Schweiz und das Team Aprilia Grebenstein aus Thüringen stürzten. Bei Bolliger gab es schon vor dem Wochenende Drama: Roman Stamm hatte sich beim Test an gleicher Stelle die Hand gebrochen, Sébastien Suchet war noch nicht wieder fit. „Das hat es auch noch nie gegeben, dass mir die Fahrer ausgehen“, sinnierte Teamchef Hans-Peter Bolliger.

Auf den ersten Rennkilometern machten Gregg Black (SERT)

und Yonny Hernández (#111-Honda) die Pace – und beide gerieten in der Zielkurve aneinander, woraufhin die Suzuki im Kies lag.

## Folgschwerer Sturz

Ein folgschwerer Unfall – und nicht nur für Suzuki. Es wurden Steine auf die Piste geschleudert, ein vorausfahrender Pilot wirbelte davon einen auf und der traf WRP-Racing-Pilot Sheridan Morais aus dem Team von Rico Penzkofer so unglücklich an der rechten Hand, dass diese brach. Morais fuhr noch vier Runden weiter und war dann aus dem Rennen. Später gab die Mannschaft nach Ölverlust auf.

Es entwickelte sich schließlich ein Kampf um das Podest, der hauptsächlich von YART, F.C.C.-Honda, SRC-Kawasaki und der #111-Honda geführt wurde. Doch YART war das Glück einmal mehr nicht hold. Marvin Fritz ging der Motor hoch – er ölte die Piste auf der Geraden nach der Hasseröder-Kurve bis ins Triple ein und stürzte. Die Yamaha brannte schließlich. Auf dem Öl stürzte der nachfolgende Honda-Pilot Hernandez. Beide Teams

„Das hat es noch nie gegeben, dass mir die Fahrer ausgehen.“

Hans-Peter Bolliger

sollten sich hiernach schließlich vorzeitig abmelden.

Damit war dann der Sieg für F.C.C. TSR Honda mit Freddy Foray, Mike Di Meglio und Josh Hook frei – die amtierenden Weltmeister hatten schon im Vorjahr in Oschersleben ganz oben auf dem Podest gestanden und wiederholten diesen Erfolg souverän, sie hatten auch sonst immer vorn im Rennen mitgemischt.

Das Podium komplettierte SRC Kawasaki mit Jérémy Guarnoni und Erwan Nigon sowie David Checa, der aber im Rennen nicht zum Einsatz gekommen war. Rang 3 ging an die #333 von VRD IGOL Pierret Experiences mit dem deutschen Florian Alt, Xavier Siéméon und Florian Marino. Bolli-

ger kämpfte sich noch bis auf Platz 18 nach vorn, das ERC-BMW-Team um Crewchief Ingo Nowaczyk hatte einen selbst verursachten Sturz zu beklagen und kam noch auf Platz 19.

## Superstock-Drama

Auf deutscher Seite waren die meisten Blicke auf das Finale der Superstock-Klasse gerichtet, denn hier war GERT56 aus dem sächsischen Pirna als WM-Leader zum Finale gereist. Doch die Mannschaft hatte Pech: Ein Problem mit der Spritzzufuhr, das Wechseln des Gasgriffs und ein Von-der-Strecke-Rempler durch SRC-Kawasaki hatten die Mannschaft auf den drittletzten Platz zurückgeworfen. Am Ende sahen Stefan Kerschbaumer, Lucy Glöckner und Pepijn Bijsterbosch das Ziel auf Rang 13 – und lagen damit punktgleich mit Moto Ain, die in Oschersleben die Superstock-Wertung gewannen. GERT56 ist aber Vize-Weltcup-Sieger, wenn gleich man das Ziel des Titels um nur rund 21 Sekunden verpasste – ein Punkt mehr hätte genügt. ■

# herschleben



BORNER

GERT56: 21 Sekunden fehlten am Ende zum Superstock-Weltcup-Gesamtsieg



#111-Honda: Mehrere Sturzdramen



BORNER

Ganz oben die F.C.C.-TSR-Mannschaft

## RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Oschersleben (D): 9. Juni 2019; 4. WM-Lauf; 1129,436 km, 308 Rdn. à 3,667 km; 39 Teams gestartet, 31 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/F. Foray/Hook)	Honda	08:00.53,715
2. Team SRC Kawasaki France (Guarnoni/E. Nigon/D. Checa)	Kawasaki ZX-10R	+1 Rnd.
3. VRD Igol Pierret Experiences (Alt/Marino/Simeon)	Yamaha	+4 Rnd.
4. Moto Ain (Rolfo/Mulhauser/Hill)	Yamaha	+5 Rnd.
5. Fany Gastro BMW Mercury Racing (Hanika/Jezek/Chmelik)	BMW S 1000 RR	+7 Rnd.
6. Wojcik Racing Team 2 (Szkopek/Krzemien/Steinmayr)	Yamaha	+7 Rnd.
13. GERT56 (Glöckner/Kerschbaumer/Bijsterbosch)	BMW S 1000 RR	+11 Rnd.
16. Motobox Kremer Racing (Dehaye/Viehmann/Ortiz)	Yamaha	+14 Rnd.
18. Bolliger Team Switzerland (Walraven/Nekvasil/Mayer)	Kawasaki ZX-10R	+15 Rnd.
28. Aprilia Grebenstein (Uhlig/Scheffel/Skach)	Aprilia	+38 Rnd.

## WM-STAND TEAMS

1. SRC Kawasaki	132 Punkte
2. SERT	127
3. F.C.C. TSR Honda France	109
4. WEPOL Racing	101
5. YART	88

## WM-STAND HERSTELLER

1. Yamaha	193 Punkte
2. Kawasaki	166
3. Honda	158
4. Suzuki	135
5. BMW	80



# HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND

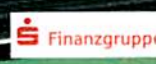
» ES IST SACHSENRING.

» Tickethotline: 03723 8099111

» Tickets online:  
[adac.de/motogp](http://adac.de/motogp)



5.-7.  
JULI 2019



SO GEHT  
SÄCHSISCH.

## » FREE FOR FANS

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

MOTORRAD  
GRAND PRIX DEUTSCHLAND

ADAC



IDM Superbike 1000

# Kawasaki siegt wieder

Nach der umgekehrten Startaufstellung nutzte Erwan Nigon (#7) seine Position und fuhr zum Sieg

Beim Doppel-Event aus IDM und EWC haben sich in der deutschen Königs-klasse der Ukrainer Ilya Mikhalchik und der Franzose Erwan Nigon die Siege geteilt. Die BMW-Dominanz ist damit gebrochen.

Von: **Toni Börner**

**V**orjahres-Meister Ilya Mikhalchik hatte schon im ersten Rennen kein leichtes Spiel. Der Ukrainer war „nur“ vom zweiten Startplatz aus losgefahren. Die Pole hatte sich sein Teamkollege Julian Puffe geholt. Er brannte 1.25,547 in die Motorsport-Arena, doch kurz darauf stürzte er in Turn 1 und zerstörte seine Doppel-R nahezu komplett. Nach dem Wiederaufbau und dem Warm-up zeigte sich der Schleizer dann auch nicht zufrieden. „Das Motorrad funktioniert noch nicht richtig, besonders mit der Kupplung habe ich Probleme“, sagte er. „Das macht mir Sorgen für den Start.“ Doch den erwischte Puffe richtig gut und sammelte gleich Führungskilometer, während Mikhalchik sogar bis auf Rang 6 zurückfiel. Bald hatte sich vorn eine Vierergruppe gebildet, neben Puffe und Mikhal-

chik meldeten Erwan Nigon und Dominic Schmitter Sieg- oder wenigstens Podest-Ansprüche an. Das Raufen hatte zur Folge, dass auch Pepijn Bijsterbosch aufschließen und mitmischen konnte. Am Ende war es dann aber doch wieder Mikhalchik, der sich den Sieg schnappte, vor Schmitter, Puffe, Nigon und Bijsterbosch.

Mit der umgedrehten Startaufstellung nach letztjährigem Superbike-WM-Vorbild, konnte nun Nigon im zweiten Rennen von der Pole-Position losbrausen. Diese Chance ließ sich der Kawasaki-Pilot nicht nehmen und verwandelte dies in einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg. Im Parc fermé angekommen, entschuldigte er sich bei jedem seiner Kawasaki

Weber Motos Racing Teammitglieder: „Ich weiß, ich bin manchmal anstrengend und nicht einfach, aber ich weiß, was ich brauche“, gab er jedem die Hand und schob ein dick grinsendes „Danke“ hinterher. Nigon, der an diesem Wochenende eine Doppelbelastung aus Weber-Motos in der IDM und SRC Kawasaki in der EWC zu stemmen hatte, zeigte sich begeistert. „Oschersleben mag ich einfach“, verriet er. „In meinem ersten IDM-Jahr habe ich hier das erste Mal gewonnen. Ich bin einfach glücklich und hoffe, dass das jetzt der Grundstein für mehr ist.“

Einen Tag später sollte er mit seinem Langstrecken-Team wieder auf dem Podest stehen.

Die waren beim IDM-Sieg übrigens auch im Parc fermé und sorgten für die lauteste Gesangseinlage der französischen Hymne, die die IDM je gehört hat.

Mikhalchik hatte im zweiten Lauf für seine Aufholjagd einfach zu lange gebraucht und konnte am Ende nur Platz 2 nach Hause bringen. Dabei schnappte er sich in den letzten Runden noch Bijsterbosch, der sein erstes IDM-Superbike-Podest der Saison feierte. „Ich hätte gern noch den zweiten Platz gehalten, aber Ilya war am Ende einfach viel schneller“, gestand der Niederländer. „Leer“ ging damit Puffe aus, der Vierter wurde.

In der Meisterschaft liegen nun nach zwei Rennen Nigon und Puffe punktgleich an der Spitze mit jeweils 74 Zählern.

Mikhalchik hat bis auf vier Punkte aufgeholt. Damit haben sich auch bereits die drei Favoriten im Titelkampf etwas herauskristallisiert, denn hinter Mikhalchik liegt Bijsterbosch bereits 25 Zähler zurück. Er führt damit aber die Verfolgergruppe an, denn Ricardo Brink und Alex Polita liegen nur zwei und vier Punkte zurück. Brink – am Lausitzring noch Vierter und Dritter – hatte in Oschersleben Schadensbegrenzung als Motto, nachdem er im ersten Lauf als Letzter aus der ersten Runde kam. ■



Freude auf Französisch: Nigon springt vom Podest, sein Team singt die Hymne



Klare Sache: Max Enderlein setzte sich zweimal durch

### IDM Supersport 600

## Doppelsieg Enderlein

Der amtierende Meister Max Enderlein hat beide Läufe der IDM Supersport 600 gewonnen. Dabei rückte das Renngeschehen allerdings in den Hintergrund, denn beide Läufe mussten abgebrochen werden.

Die Pole-Position hatte sich noch Gabriel Noderer gesichert, doch in den Rennen hieß der Sieger beide Male Max Enderlein. Im ersten Lauf setzte er sich um drei Zehntelsekunden gegen den Kroaten Martin Vugrinec durch. Noderer konnte die Pace nicht mehr ganz

halten und wurde Dritter. Das Rennen hatte nach einem schweren Unfall von Dennis Lippert neu gestartet werden müssen. Lippert wurde per Rettungshubschrauber in die Uni-Klinik Magdeburg geflogen, wo er weiter behandelt wurde. Weitere Informationen zu seinem Gesundheitszustand waren bei Redaktionsschluss nicht verfügbar.

Auch am Sonntag gewann Enderlein, auch hier kam es zu einem Abbruch, bei dem Gabriel Noderer, Martin Vugrinec und Daniel Rubin in der Hasseröder gestürzt waren. Am Ende ging der Crash glimpflich aus, nur Rubin verletzte sich am Finger und wird wohl operiert werden müssen. ■ TBO

## NACHRICHTEN

### IDM SUPERSPORT 300

Doppelsieg für Kawasaki und den Belgier Angelo Licciardi. In Oschersleben gewann er das erste Rennen mit fast zwei Sekunden Vorsprung auf seinen niederländischen Markenkollegen Colin Velthuizen und Ruben Bijman. Im zweiten Lauf verpasste der holländische Yamaha-Pilot Rick Dunnik den Sieg um hauchdünne 0,024 Sekunden, Velthuizen wurde Dritter.

### IDM SUPERSTOCK 600

In der IDM Superstock 600 gingen die Siege in Oschersleben beide Male an Stefan Ströhlein gefolgt von Jan Schmidt. Die

dritten Plätze teilten sich Moritz Jenkner und Paul Fröde.

### ADAC JUNIOR CUP

Nachdem der Dresdner Lennox Lehmann schon die ersten beiden Läufe zum ADAC Junior Cup auf dem Lausitzring gewonnen hatte, setzte er sich auch in Oschersleben zweimal gegen die Konkurrenz durch. Nach vier Rennen hat er die Idealpunktzahl von 100 auf dem Konto.

### IDM/ENDURANCE-WM

Für einige Fahrer artete das Doppel-Event in Stress aus: Erwan Nigon und Pepijn Bijsterbosch fuhren in beiden Serien mit.

## ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Oschersleben (D): 08.06.2019; 3. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	26.18,096 min
2. Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+0,626 s
3. Julian Puffe (D)	BMW	+1,360 s
4. Erwan Nigon (F)	Kawasaki	+4,636 s
5. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+5,494 s

Oschersleben (D): 08.06.2019; 4. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Erwan Nigon (F)	Kawasaki	26.13,106 min
2. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	+1,923 s
3. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+4,671 s
4. Julian Puffe (D)	BMW	+5,404 s
5. Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+9,060 s

## IDM-STAND

1. Nigon	74 Pkte.
2. Puffe	74
3. Mikhailchik	70
4. Bijsterbosch	45
5. Brink	43
6. Polita	41
7. Schmitter	31
8. Finsterbusch	30
9. Mohr	26
10. Bos	24
11. Kerschbaumer	18
12. Neumann	18
13. Moser	15
14. Weihe	14
15. Sieder	12

## ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Oschersleben (D): 08.06.2019; 3. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Rdn.; 37 Fahrer gestartet, 30 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Enderlein (D)	Yamaha	19.31,947 min
2. Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+0,308 s
3. Gabriel Noderer (D)	Kawasaki	+2,382 s
4. Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+2,510 s

Oschersleben (D): 09.06.2019; 4. IDM-Lauf; 36,670 km über 10 Rdn.; 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Enderlein (D)	Yamaha	15.00,324 min
2. Tom Toparis (AUS)	Yamaha	+0,135 s
3. Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+0,566 s
4. Wayne Tessels (NL)	Yamaha	+0,835 s
5. Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+1,095 s

## IDM-STAND

1. Enderlein	90 Pkte.
2. Toparis	61
3. Kroeze	54
4. Noderer	49
5. Vugrinec	48
6. Daniel Rubin	47
7. Tessels	37
8. Buchner	30
9. Dominik Rubin	25
10. Boes	23
11. Dennis Lippert	20
12. Beinlich	18
13. Van der Valk	18
14. Geenen	17
15. Fetz	10

## ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Oschersleben (D): 08.06.2019; 3. IDM-Lauf; 55,005 km über 15 Rdn.; 33 Fahrer gestartet, 29 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Angelo Licciardi (B)	Kawasaki	24.39,136 min
2. Colin Velthuizen (NL)	Kawasaki	+1,833 s
3. Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+6,328 s
4. Rick Dunnik (NL)	Yamaha	+6,431 s
5. Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+6,574 s

Oschersleben (D): 08.06.2019; 4. IDM-Lauf; 55,005 km über 15 Rdn.; 32 Fahrer gestartet, 30 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Angelo Licciardi (B)	Kawasaki	24.40,742 min
2. Rick Dunnik (NL)	Yamaha	+0,024 s
3. Colin Velthuizen (NL)	Kawasaki	+0,339 s
4. Troy Beinlich (D)	Kawasaki	+0,584 s
5. Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+0,815 s

## IDM-STAND

1. Dunnik	83 Pkte.
2. Licciardi	79
3. Velthuizen	66
4. Kuban	46
5. Beinlich	46
6. Bijman	44
7. Winkler	38
8. Erhard	31
9. Voermans	19
10. Van der Voort	16
11. Molenaar	14
12. De Vits	14
13. Schmidt	13
14. Garbaruk	11
15. Netzker	10

## ERGEBNIS ADAC JUNIOR CUP

Oschersleben (D): 08.06.2019; 3. Cup-Lauf; 55,005 km über 15 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Lennox Lehmann (D)	KTM	26.22,659 min
2. Lukas Simon (CZ)	KTM	+0,115 s
3. Lennard Göttlich (D)	KTM	+17,828 s

Oschersleben (D): 09.06.2019; 3. Cup-Lauf; 44,004 km über 12 Rdn.; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Lennox Lehmann (D)	KTM	21.09,435 min
2. Lukas Simon (CZ)	KTM	+0,203 s
3. Dustin Schneider (D)	KTM	+1,605 s
4. Patrik Carda (CZ)	KTM	+1,952 s

## CUP-STAND

1. Lehmann	100 Pkte.
2. Simon	60
3. Schneider	60
4. Blersch	57
5. Carda	48
6. Kocourek	47
7. Hänse	33
8. Göttlich	32
9. Kovalov	21
10. Didenko	19

100. Tourist Trophy

# Vollgepackte TT-Tage zum Einhundertsten



BÖRNER

Dean Harrison: Nach schnellster Trainingszeit Sieg bei der Senior TT

Bei der 100. TT mussten alle Rennen an nur drei Tagen gefahren werden. Die Siege gingen an Hickman, Dunlop, Harrison, Johnston, Rutter und die Birchalls.

Von: **Toni Börner**

Den Auftakt machte am Montag vergangener Woche die auf vier Runden verkürzte Superbike TT. Doch nur wenige Meilen nach dem Tankstopp nach Runde zwei wurde abgebrochen: Daley Mathison war in der Anfahrt zu Union Mills gestürzt und starb. Peter Hickman wurde als Sieger gewertet, vor Dean Harrison und Conor Cummins. Wenig später gingen die Seitenwagen an den Start und die Sieger hießen Ben und Tom Birchall – wie später im zweiten Lauf übrigens auch.

Im Supersport-Rennen holte Lee Johnston seinen ersten TT-



BÖRNER

Peter Hickman: Mit Superbike- und Superstock-Siegen bei der Senior ins Ziel gehinkt

Sieg, knapp vor James Hillier und Hickman. Horst Saiger wurde 19., der deutsche Newcomer David Datzler beendete seine erste TT als 48. Auch hier wurde wieder nicht über die volle Distanz gefahren: Am Ende der zweiten Runde hatte es im Westen der Insel angefangen zu regnen. Da die Piloten aber von einem Boxenstopp ausgingen, versuchte man ihnen anzuzeigen, nicht in die Box zu fahren.

Das einzige Solo-Rennen der TT 2019, welches über die volle Distanz gefahren wurde, war am Freitagmorgen die Senior-TT. Dean Harrison auf Kawasaki gewann vor Peter Hickman. Der hatte die ersten vier Runden souverän geführt, bekam dann aber Probleme mit seiner neuen BMW S 1000 RR und schleppte sich gerade noch ins Ziel. Rang 3 ging an Conor Cummins. Davey Todd holte auf der Penz13.com-BMW als Sechster ein mehr als beachtliches Ergebnis. Für Horst Saiger war das Highlight sicher der zehnte Platz bei der Lightweight-TT. ■

## RENNERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2019

### Superbike (3. Juni 2019, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Peter Hickman (GB)	BMW	34.08.008
2. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+1.782
3. Conor Cummins (IoM)	Honda	+7.345
4. James Hillier (GB)	Kawasaki	+41.719
5. Michael Rutter (GB)	Honda	+54.610

### 1. Seitenwagen (3. Juni 2019, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR	57.24.005
2. Holden/Cain (GB/GB)	Honda	+4.816
3. Founds/Lowther (GB/GB)	Yamaha	+1.16.742
4. Founds/Walm (GB/GB)	Suzuki	+1.22.314
5. Crowe/Crowe (GB/GB)	Triumph	+2.37.521

### 1. Supersport (3. Juni 2019, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Lee Johnston (GB)	Yamaha	35.48.337
2. James Hillier (GB)	Kawasaki	+3.641
19. Horst Saiger (A)	Yamaha	+2.06.478
26. Julian Trummer (A)	Honda	+3.00.809
48. David Datzler (D)	Suzuki	+5.53.159

### Superstock (6. Juni 2019, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Peter Hickman (GB)	BMW	52.02.761
2. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+26.045
27. Horst Saiger (A)	Yamaha	+4.20.969
33. Julian Trummer (A)	Honda	+5.11.954
38. Lukas Maurer (CH)	Kawasaki	+5.35.675

### 2. Supersport (6. Juni 2019, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Peter Hickman (GB)	Triumph	35.27.780
2. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+3.302
17. Horst Saiger (A)	Yamaha	+1.55.883
29. Julian Trummer (A)	Honda	+3.04.071
54. David Datzler (D)	Suzuki	+5.03.865

### Lightweight (6. Juni 2019, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Dunlop (GB)	Paton	37.13.161
2. Jamie Coward (GB)	Kawasaki	+1.299
3. Lee Johnston (GB)	Kawasaki	+23.990
4. Paul Jordan (GB)	Kawasaki	+29.265
10. Horst Saiger (A)	Paton	+1.36.224

### TT Zero (6. Juni 2019, 60,725 km, 1 Runde à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Michael Rutter (GB)	Mugen	18.34.172
2. John McGuinness (GB)	Mugen	+8.566
3. Ian Lougher (GB)	Idaten X-RE	+3.28.525
4. Matthew Rees (GB)	University of Bath	+5.17.928
5. Allann Venter (GB)	Brunel	+6.10.643

### 2. Seitenwagen (6. Juni 2019, 121,450 km, 2 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	LCR	38.12.563
2. Holden/Cain (GB/GB)	Honda	+20.511
3. Founds/Walmsley (GB/GB)	Suzuki	+54.894
4. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha	+2.03.702
5. Bryan/Hyde (GB/GB)	Baker	+2.06.242

### Senior TT (7. Juni 2019, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Dean Harrison (GB)	Kawasaki	1:43.49.521
2. Peter Hickman (GB)	BMW	+53.062
16. Horst Saiger (A)	Yamaha	+715.358
21. Julian Trummer (A)	Honda	+8.33.441
29. Lukas Maurer (CH)	Kawasaki	+10.39.132

Speedway-WM-Qualifikation

# Smolinski bleibt

16 Fahrer aus elf Nationen qualifizierten sich am Pfingstwochenende für den Speedway-GP-Challenge am 24. August in Gorican. Darunter war mit Abensberg-Sieger Martin Smolinski nur ein Deutscher.

Von: **Thomas Schiffner**

**D**ie am Pfingstwochenende ausgetragenen vier Qualifikationsrennen für den Speedway-GP 2020 waren mit Grand-Prix-Piloten nur so gespickt: Neun der 64 Quali-Teilnehmer sind (Iversen, Lambert, Zagar, Vaculik, Fricke, Holder) oder waren permanente GP-Piloten. Von den fünf gesetzten Deutschen konnten nur vier starten: Erik Riss musste nach seiner Schulterverletzung und Operation in seiner „zweiten Heimat“ Schottland den Start absagen.

So starteten außer in Abensberg nur im französischen Lamothe Landerron zwei Deutsche: Während Local Hero David Bellego vor Ex-GP-Fahrer Chris Harris gewann, schieden Kai Huckenbeck (8.) und Max Dilger (9.) ziemlich chancenlos aus: Huckenbeck begann seinen ersten Lauf auf Platz 4 und stürzte im zweiten. Dilger war mit drei Punkten auch schon nach dem dritten Durchgang raus. Kaum zu glauben: Unter den 15 Qualifizierten gibt es vier Dänen, aber keinen einzigen Polen!

Ausgerechnet in Abensberg kamen nur die ersten drei weiter,



Maximum: Martin Smolinski vor Vaclav Milik und Matic Ivacic

da sich kein Kroatier qualifizierte, sodass Jurica Pavlic die Wildcard für sein Heimrennen in Gorican sicher hat.

Auch dieses Jahr ließ die Bahn in Abensberg so gut wie keine Überholmanöver zu, doch zum Erstaunen aller kam dies Martin Smolinski zugute, der vier seiner fünf Starts gewinnen konnte und danach auf der Innenlinie seine Führung verteidigte. Der Olchinger gewann mit Punktemaximum und konnte als Tagessieger

souverän in den GP-Challenge einziehen. Der zweite Deutsche Tobias Busch hatte im zweiten Durchgang einen Ausfall und danach als Elfter keine Qualifikationschance mehr.

In Glasgow schied GP-Pilot Chris Holder als Fünfter hinter Robert Lambert aus. Mit Iversen, Vaculik, Zagar und Fricke sind vier GP-Fahrer noch im Rennen, die den GP-Challenge als „Backup“ für eventuelles Ausscheiden aus dem GP 2019 benutzen. ■

## SPEEDWAY-WM

### Qualifikation Glasgow (GB), 8. Juni

1. Craig Cook (GB)	15 Punkte
2. Niels-Kristian Iversen (DK)	13+3
3. Pontus Aspgren (S)	13+2
4. Robert Lambert (GB)	12

#### Ausgeschieden:

5. Chris Holder (AUS)	11
6. Nicolas Covatti (I)	11
7. Broc Nicol (USA)	9
8. Tero Aarnio (FIN)	7
9. Bartosz Smektala (PL)	6

### Qualifikation Zarnovica (SK), 8. Juni

1. Anders Thomsen (DK)	14 Punkte
2. Martin Vaculik (SK)	13
3. Peter Ljung (S)	12+3
4. Matej Zagar (SLO)	12+2

#### Ausgeschieden:

5. Andzejs Lebedevs (LV)	10
6. Jaroslav Hampel (PL)	9
7. Krzysztof Buczkowski (PL)	8
8. Andrej Kudriashov (RUS)	7
9. Eduard Krmar (CZ)	5

## SPEEDWAY-WM

### Qualifikation Lamothe (F), 8. Juni

1. David Bellego (F)	14 Punkte
2. Chris Harris (GB)	13
3. Mikkel Michelsen (DK)	12+3
4. Max Fricke (AUS)	12+2

#### Ausgeschieden:

5. Szymon Wozniak (PL)	10
6. Viktor Kulakov (RUS)	10
7. Oliver Berntzon (S)	9
8. Kai Huckenbeck (D)	7
9. Max Dilger (D)	7
10. Bradley Wilson-Dean (NZ)	6
11. Luke Becker (USA)	6

### Qualifikation Abensberg (D), 10.06.

1. Martin Smolinski (D)	15 Punkte
2. Aleksandr Loktaev (UA)	13+3
3. Kenneth Bjerre (DK)	13+2

#### Ausgeschieden:

4. Timo Lahti (FIN)	11
5. Pawel Przedpelski (PL)	10
6. Jurica Pavlic (HR)	10
7. Vaclav Milik (CZ)	9
8. Linus Sundström (S)	9
9. Mikkel Bech Jensen (DK)	6
10. Paco Castagna (I)	5
11. Tobias Busch (D)	5



Pech: Kai Huckenbeck schied aus

## NACHRICHTEN

### BOUS FORTSETZUNGSGESCHICHTE

Auch der zweite Trial-Grand-Prix der Saison auf dem Twin Ring Motegi in Japan ging an Titelverteidiger und Rekordweltmeister Toni Bou. Der Spanier schaffte einen Null-Punkte-Ritt (!) und gewann vor Adam Raga und Takahisa Fujinami. In der WM führt der Katalane (60 Punkte) ebenfalls vor Raga (49) und Fujinami (40).

### BAUMANN UND KNAPPE GEWINNEN AM BERGRING

Die 99. Auflage des Bergringrennens Teterow wurde von den eigentlich schon vom Bahnsport zurückgetretenen Robert Baumann und Manfred Knappe beherrscht. Baumann gewann den Bergring-Pokal vor (dem aktuellen Seitenwagenpiloten) Mitch Godden und Daniel Rath. Das „Grüne Band“ gewann Knappe vor Christian Hülshorst und Stephan Katt, den „Lauf der Nationen“ vor Katt und Paul Cooper.

### PFINGSTPOKAL AN DAVID BELLEGO

Der Franzose David Bellego gewann vor vollem Haus den prestigeträchtigen Pfingstpokal in Güstrow am Sonntagabend mit 13 Punkten vor Robert Lambert (GB) und Nicolai Klindt (DK). Bester Deutscher wurde Michael Härtel (7.). Im Sonderlauf siegte Klindt vor Lambert und Härtel.

### AUERHAHNPOKAL FÜR ADAM ELLIS

Der Brite Adam Ellis gewann in Teterow am Pfingstsamstag das traditionelle Speedway um den Auerhahnpokal. Im Sechser-Finale fuhr er vor dem Norweger Rune Holta und Filip Hjelmland (S) über die Linie. Der einzige Deutsche im Finale, Martin Smolinski, wurde Vierter.

### SUPERPOKAL FÜR HANSEN

Der Däne Mads Hansen gewann am Sonntag in Norden im Finale den Störtebeker Superpokal vor Marcel Kajzer (PL) und Lukas Fienhage.

Sechster Laufsieg in Folge: Honda-Pilot Tim Gajser ist jetzt das Maß der Dinge im MXGP



# Die Wende zu Rot

Im heißen Russland siegte Tim Gajser erneut. Der Slowene übernimmt das Red Plate des WM-Führenden von Pechvogel Cairoli. Überflieger Jorge Prado setzte sich in der MX2-Klasse mit einem weiteren Doppelsieg von Verfolger Olsen ab.

Von: **Frank Quatember**

**R**unde 8 der Motocross-WM im russischen Orlyonok war die physisch härteste der bisherigen Saison. Aus Drohnensicht sah die Strecke fantastisch aus, vor allem durch die nur einen Steinwurf entfernte Schwarzmeerküste. Also Abkühlung durch sanfte Meeresbrise? Pustekuchen, der Highspeed-Track war brutal hart und übersät mit Löchern und Steinen, dazu kam die Hitze. KTM-Superstar Jeffrey Herlings meldete sich in Orlyonok zum Dienst zurück, nach der Trainingseinheit eine Woche zuvor beim ADAC MX Masters in Möggers.

Bereits am Qualifikationstag hatte Motocross-Dino Tony Cairoli nichts zu lachen. Der kleine Italiener stürzte im MXGP-Qualifikauf hart und blieb am Boden liegen. Gott sei Dank war aber nur die Luft weg und Cairoli ansonsten weitgehend unverletzt, doch der gute Startplatz war dahin.

## Desalle: Schienbeinbruch

Kein Wunder also, dass tags darauf der KTM-Star am Start entscheidend Boden verlor. Tony kam zwar stark in Kurve 1, musste aber hart abbremsen, um einem Kontrahenten nicht in das Hinterrad zu krachen. Ganz vorn übernahm Tim Gajser kompromisslos die Führung, gefolgt vom Belgier Clément Desalle und einem bärenstarken Arnaud Tonus. Für den WM-Dritten Paulin war das Rennen schnell vorbei; der lange Franzose musste in der Startrunde hart zu Boden und zerstörte dabei die Wilvo-Yamaha. Ebenfalls heftig erwischte es Clément Desalle, der nach einem Fehler schnell wieder in die Spitze wollte und auf der Jagd nach dem auf Rang 4 liegenden Herlings völlig die Kontrolle über die Werks-Kawasaki verlor. Desalle schlug hart ein und brach

sich dabei Waden- und Schienbein. An der Spitze versuchte Arnaud Tonus alles, um an das Hinterrad des Slowenen Gajser zu kommen, doch der hielt den Schweizer bis zur Ziellinie clever unter Kontrolle. Auf den Plätzen folgten mit Febvre und Herlings die zwei langzeitverletzten Ex-Weltmeister. Tony Cairoli vermied als Zwölfter immerhin einen kompletten Punkteverlust.

Der zweite Lauf begann überraschend mit dem Holeshoot von Glenn Coldenhoff. Titelfavorit Gajser setzte sich aber sofort an das Hinterrad des Holländers,

**!** Am Schwarzen Meer konnte Tim Gajser den lang erwarteten Führungswechsel für Honda umsetzen. Jeffrey Herlings ist noch nicht fit genug, um den Slowenen zu stören.

während das Schweizer Duo Tonus und Jeremy Seewer im Parallelfug folgte. In den nächsten Runden machte der HRC-Honda-Pilot extrem Druck auf Coldenhoff, aber mit Köpfchen.

## Seewer: Erstes Podium

Es dauerte zwar bis Runde 7, ehe Tim mit einem herrlichen Manöver am Holländer vorbeiflog, aber Geduld zeichnet den wahren Champion aus. Doch die Gefahr für Gajser nahte in Gestalt des entfesselten Arnaud Tonus. Als der Yamaha-Pilot schließlich zum Passieren ansetzte, riskierte er für einen Sekundenbruchteil zu viel und fuhr in einen Strohhallen. Zum Glück ohne Folgen, Tonus sicherte Platz 2 und lag sich im Ziel mit seinem Landsmann Jeremy Seewer in den Armen. Eitel Freude, wohin das Auge nur schaute. Gajser küsste ergriffen auf dem Podium sein neues Red Plate und feierte mitsamt seiner „Red Army“ den ersten Sieg für Honda in Russland! Aus 40 Punkten Rückstand machte Gajser in drei Rennen 13 Punkte Vorsprung – das ist weltmeisterlich. Aber auch beim Zweiten wurde gejubelt; das Grinsen von Tonus war



MXGP-Start: Desalle (#25) noch vor Gajser (#243), Seewer (#91), Febvre (#46), Coldenhoff (#259), Herlings (#84)



Kurs Titelverteidigung: Jorge Prado

extrem breit: „Ich habe alles rausgeholt; leider musste ich an der engsten Stelle angreifen. Trotzdem bin ich so glücklich“, feierte der Yamaha-Pilot. Und um das Glück bei den Blauen und Schweizern perfekt zu machen, fuhr Werkspilot Jeremy Seewer als Dritter sein erstes MXGP-Podium ein und strahlte: „Auf der Strecke durfte man keine Fehler machen. Das habe ich geschafft und Lauf 2 war einfach nur der Hammer. Das Ziel bleibt aber Top 5!“

Und KTM-Star Cairoli? Der Sizilianer zeigte sich in Lauf 2 wieder mit mehr Power und konnte als Vierter die Niederlage noch in

Grenzen halten. Wie wichtig das war, wird sich schon nächste Woche in Kegums zeigen!

In der MX2-Klasse war der spanische Sonnyboy Jorge Prado wieder klar auf Kurs. Bereits im Qualifying demontierte er seine Verfolger Olsen und Geerts und setzte die spanischen Festspiele am Sonntag fort. Und dass, obwohl er in Lauf 1 am Start patzte und nur als Neunter das Rennen aufnahm! Aber gut für die Fans, denn nach dem Holeshoot des US-Amerikaners Darian Sanayei entwickelte sich ein fantastisches Rennen. Um Platz 1 stritten sich Sanayei und Thomas Kjer Olsen,

einige Meter dahinter Jago Geerts und Prado um Rang 3. Die beiden Titelkontrahenten gingen praktisch gleichzeitig an ihren Rivalen vorbei und es kam zum ersehnten direkten Duell Olsen versus Prado.

**Jacobi: Keine Starts**

Ein extrem intensiver Zweikampf, der zwei Runden vor Ultimo zugunsten des Spaniers entschieden wurde, als Olsen einen Moment die Tür offen ließ! Jago Geerts zeigte wie schon in Frankreich enormen Speed, schaffte es aber nicht mehr, in den Kampf um den Sieg einzu-

greifen. Das Bild wiederholte sich in Lauf 2, die Reihenfolge stand nur schon etwas früher fest. Diesmal zog Prado ungefährdet die 95 Meter lange und ansteigende Startgerade hoch und einem klaren Sieg entgegen. Olsen wurde mit hauchdünnem Vorsprung Zweiter, was den Dritten Geerts ärgerte: „Ohne den Fehler am Start wäre hier noch mehr drin gewesen.“ Der deutsche Kawasaki-Pilot Henry Jacobi hatte zwei Mal keinen optimalen Start, zeigte aber großen Kampfgeist und konnte mit zwei achten Plätzen seinen vierten Rang in der WM-Tabelle verteidigen. ■

**MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP**

**Orlyonok (RUS):** 9. Juni, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/wolkenlos, 21 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 21 Runden à 1,690 km (= 35,490 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	21	34.40,798 min = 61,401 km/h
2. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	21	+ 2,718 s
3. Romain Febvre (F)	Yamaha	21	+ 29,654 s
4. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	21	+ 37,212 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	21	+ 38,625 s
6. Julien Lieber (B)	Kawasaki	21	+ 41,033 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	21	+ 42,055 s
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	21	+ 43,723A s
9. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	21	+ 44,364 s
10. Max Anstie (GB)	KTM	21	+ 45,964 s

**MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP**

**2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 20 Runden à 1,690 km (= 33,800 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	20	33.31,603 min = 61,636 km/h
2. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	20	+ 5,014 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	20	+ 9,910 s
4. Antonio Cairoli (I)	KTM	20	+ 14,130 s
5. Julien Lieber (B)	Kawasaki	20	+ 15,660 s
6. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	20	+ 18,786 s
7. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	20	+ 20,842 s
8. Gautier Paulin (F)	Yamaha	20	+ 21,359 s
9. Romain Febvre (F)	Yamaha	20	+ 23,306 s
10. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	20	+ 23,798 s

**WM-STAND MXGP**

1. Tim Gajser	351 Punkte
2. Antonio Cairoli	338
3. Gautier Paulin	231
4. Jeremy Seewer	220
5. Arminas Jasikonis	212
6. Clément Desalle	208
7. Arnaud Tonus	206
8. Julien Lieber	172
9. Jeremy Van Horebeek	168
33. Pascal Rauchenecker	2

1. KTM	360 Punkte
2. Honda	357
3. Yamaha	312

**MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2**

**Orlyonok (RUS):** 9. Juni, 8. WM-Lauf, Wetter: sonnig/wolkenlos, 21 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 20 Runden à 1,690 km (= 33,800 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	20	34.13,145 min = 59,265 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 1,249 s
3. Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 2,784 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	20	+ 16,702 s
5. Mitchell Evans (AUS)	Honda	20	+ 27,598 s
6. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	20	+ 31,130 s
7. Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 33,148 s
8. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	20	+ 33,845 s
9. Michele Cervellini (I)	Yamaha	20	+ 33,945 s
10. Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 38,485 s

**MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2**

**2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 20 Runden à 1,690 km (= 33,800 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	20	34.12,435 min = 60,268 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	20	+ 4,649 s
3. Jago Geerts (B)	Yamaha	20	+ 5,320 s
4. Michele Cervellini (I)	Yamaha	20	+ 26,085 s
5. Tom Vialle (F)	KTM	20	+ 27,956 s
6. Ben Watson (GB)	Yamaha	20	+ 33,047 s
7. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	20	+ 37,728 s
8. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	20	+ 46,019 s
9. Maxime Renaux (F)	Yamaha	20	+ 47,226 s
10. Mitchell Evans (AUS)	Honda	20	+ 48,668 s

**WM-STAND MX2**

1. Jorge Prado	347 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	327
3. Jago Geerts	257
4. Henry Jacobi	236
5. Tom Vialle	216
6. Mitchell Evans	214
7. Ben Watson	210
8. Adam Sterry	169
9. Davy Pootjes	157
30. Michael Sandner	17

1. KTM	385 Punkte
2. Husqvarna	332
3. Yamaha	302

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



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

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

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. www.autohaus-donofrio.de H

## Audi



AUTO & SERVICE Audi Gebrauchtwagen

RS6 Avant quattro tiptronic, NP 142.200,-, EZ 12/15, 47900 km, 560 PS, SD, 70.980,- € (MwSt. awb.), Auto&Service PIA GmbH, Olympiastr. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605, www.autoundservice.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49293

## BMW



1988/91 BMW E30 M3 Cabriolet, Originalzustand, bis 50.000 km... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

## BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

## DKW

Suche DKW Monza. Tel. 0171-8383093

## Ferrari

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741



Ferrari 275 GRB2 Bj. 7.66, 3300 ccm, 284 PS, schwarz, Showroomcondition. Gegen Gebot zu verkaufen. Chiffre 3664518

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

## Lamborghini

Privat sucht gepf. Gallardo od. Huracan, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. 09495/902741

## Lotus



Exige Sport 350, EZ 12/18, 4444 km, 257 kW, Sportsitze Alcantara, Tartan-Paket, 69.990,- € (MwSt. awb.), Jacobs Classic & Sportscars GmbH & Co. KG, Rue de Watrelos 15, 52249 Eschweiler, Tel. 02403/749 8291, www.jacobs-classic.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49347

## Mercedes

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



1962 Mercedes 300 SL Roadster, deutscher Original Scheibenbremsen, 2. Hand, erst 63.000 km, Chromfelgen, Hardtop. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

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



Ich werde bald 50! 350SL/ R107, 158000 km, V8, 200 PS, silber, Klima, VB 29.900,- €, früher 107er, immer in D, unfallfrei, CD Zust. 2. JStrauber@aol.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49201

## 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

## Porsche



1988 Porsche 959, deutsche Auslieferung, erst 28.963 km! Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

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



1972 Porsche 911 2.4 Targa, Ölkappe, perfekt restauriert, neuwertiger Zustand, € 138.500,- Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

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

### Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart



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

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

Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 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 Schenkkyr, sschenkkyr@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
 Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 87  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
 22773 Hamburg  
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall

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

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

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Berger und Ogier besuchen Rossi: Die MotoGP-Legende will eines Tages in der DTM als Gastfahrer starten

## Racer-Seele kocht

Zur Vettel-Strafe in Kanada  
 MSa 26/2019

Zweikämpfe machen ein Rennen zu einem Rennen. Wenn man aber genau das bestraft, dann ist Formel 1 kein Rennen mehr, sondern nur noch ein Hintereinanderherfahren. Man könnte glauben, die Herren Sportkommissare sehen nur das, was sie sehen wollen! Für mich eine fragwürdige und einseitige Bestrafung.

**Leo Heck,**  
 B-4750 Nidrum

Was haben sich die Stewards bei diesem Fünf-Sekunden-Schwachsinn gedacht? Wäre nicht der mit mir sehr eng befreundete und erfahrene Emanuele Pirro mit im Spiel, könnte man glauben, die Herren haben sich ihre Motorsportenerfahrung auf der Kegelbahn angeeignet. Wie hätte Vettel seinen Ferrari mit völlig verschmutzten Reifen anders als auf

der rechten Fahrbahnseite positionieren können? Ich bin der Meinung, man kann eine solch hochbrisante Entscheidung keinesfalls kurzfristig während des Rennens treffen. Noch dazu ohne Anhörung der beteiligten Fahrer. Das bringt meine Racer-Seele zum Kochen. Der verdiente Sieg wurde Ferrari durch ein mehr als fragwürdiges Urteil geklaut.

**Dieter Quester,**  
 A-1190 Wien

Diese Situation andersrum wäre wohl straffrei geblieben! Mehr sage ich zu dieser F1 nicht mehr.

**Peter Braune,**  
 D-82399 Raisting

In der Tat schreibt das Reglement vor, dass bei der Rückkehr auf die Piste dem Hinterherfahrenden eine Wagenbreite Platz bleiben sollte. Ist auch realisierbar, wenn der Verursacher von einer befestigten Auslaufzone und nicht vom Rasen kommt. Es war letzt-

endlich eine politische Entscheidung und keine sportliche.

**Herbert Steinig,**  
 D-60385 Frankfurt/Main

Die Strafe ist an Lächerlichkeit nicht zu überbieten. Auch für einen Laien ist deutlich zu sehen, dass Vettel bis zur letzten Sekunde mit dem Lenkrad am Rudern ist, um nicht in die Mauer zu knallen. Wenn es so in der MotoGP zugehen würde, hätten Rossi, Márquez & Co. wahrscheinlich nur halb so viele Siege auf dem Konto. Da könnten sich die F1-Stewards mit Strafen so richtig austoben.

**Reinhold Ahrends,**  
 D-26629 Großefehn

## 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.

- 14./15. Juni: Rallye Stewweder Berg
- 19.–23. Juni: 24h-Rennen Nürburgring
- 13. Juli: VLN 4: 50. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy
- 27./28. Juli: Hauenstein Bergrennen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 13. Juni

18.00	24h Le Mans, Vorschau	Eurosport 1
18.50	24h Le Mans, 2. Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1
21.50	24h Le Mans, 3. Qualifying <b>LIVE</b>	Eurosport 1

#### Samstag, 15. Juni

08.55	24h Le Mans, Warm-up <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.00	24h Le Mans, komplettes Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
19.30	Carrera Cup Spielberg, Highlights	Sport 1

#### Sonntag, 16. Juni

07.30	DRM: Rallye Stewweder Berg (Zus.)	N-TV
14.00	24h Le Mans, Schlussphase <b>LIVE</b>	Eurosport 1
14.00	Rallycross-WM, Hell <b>LIVE</b>	Sport 1+*
15.00	Rallycross-WM, Hell <b>LIVE</b>	Sport 1
22.00	24h Le Mans, Zusammenfassung	Eurosport 1

#### Montag, 17. Juni

20.30	24h Le Mans, Highlights	Sport 1
-------	-------------------------	---------

#### Dienstag, 18. Juni

22.00	Formel E Bern, Vorschau	Eurosport 1
-------	-------------------------	-------------

### Motorrad

#### Samstag, 15. Juni

12.25	Moto3-WM Barcelona, Qualifying <b>LIVE</b>	Servus TV
13.30	MotoGP Barcelona, FP4 & Quali <b>LIVE</b>	Servus TV
15.05	Moto2-WM Barcelona, Qualifying <b>LIVE</b>	Servus TV

#### Sonntag, 16. Juni

10.20	Motorrad-WM Barcelona, Vorber. <b>LIVE</b>	Servus TV
11.00	Moto3-WM Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
12.00	Moto2-WM Barcelona, Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
12.00	MX2-WM Kegums, 1. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
13.20	MotoGP Barcelona, Vorb. & Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
15.00	MX2-WM Kegums, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Kegums, 2. Lauf <b>LIVE</b>	Eurosport 2*
ab 17.00	BSB Brands Hatch, die Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 19.45	Motocross-WM, Kegums (Aufz.)	Eurosport 2*

#### Dienstag, 18. Juni

ab 19.00	Motocross-WM Kegums, alle Läufe (Wh.)	Eurosport 2*
----------	---------------------------------------	--------------

## Streams / Internet

#### Donnerstag, 13. Juni

17.00	Rallye-WM Sardinien, WP 1 <b>LIVE</b>	dazn.de*
-------	---------------------------------------	----------

#### Freitag, 14. Juni

08.55	Motorrad-WM Barcelona, alle FP1 <b>LIVE</b>	dazn.de*
13.10	Motorrad-WM Barcelona, alle FP2 <b>LIVE</b>	dazn.de*
22.00	Rallye-WM Sardinien, Highlights 1. Tag	redbull.tv

#### Samstag, 15. Juni

08.00	Rallye-WM Sardinien, WP 10 <b>LIVE</b>	dazn.de*
08.55	Motorrad-WM Barcelona, alle FP3 <b>LIVE</b>	dazn.de*
12.25	Motorrad-WM Barcelona, alle Qualis <b>LIVE</b>	dazn.de*
15.50	Rallye-WM Sardinien, WP 13 <b>LIVE</b>	redbull.tv
16.00	Rallye-WM Sardinien, WP 13 <b>LIVE</b>	dazn.de*
22.00	Rallye-WM Sardinien, Highlights 2. Tag	redbull.tv

#### Sonntag, 16. Juni

08.00	Rallye-WM Sardinien, WP 17 <b>LIVE</b>	dazn.de*
10.45	Motorrad-WM Barcelona, alle Rennen <b>LIVE</b>	dazn.de*
12.00	Rallye-WM Sardinien, Power Stage <b>LIVE</b>	dazn.de*
22.00	Rallye-WM Sardinien, Highlights 3. Tag	redbull.tv

\*kostenpflichtig



Der Langstreckenklassiker: Toyota ist in Le Mans der haushohe Favorit



Rallye-WM auf Sardinien: Wiederholt Thierry Neuville den Vorjahressieg?



MotoGP in Barcelona: Alle gegen Honda-Fahrer Marc Márquez

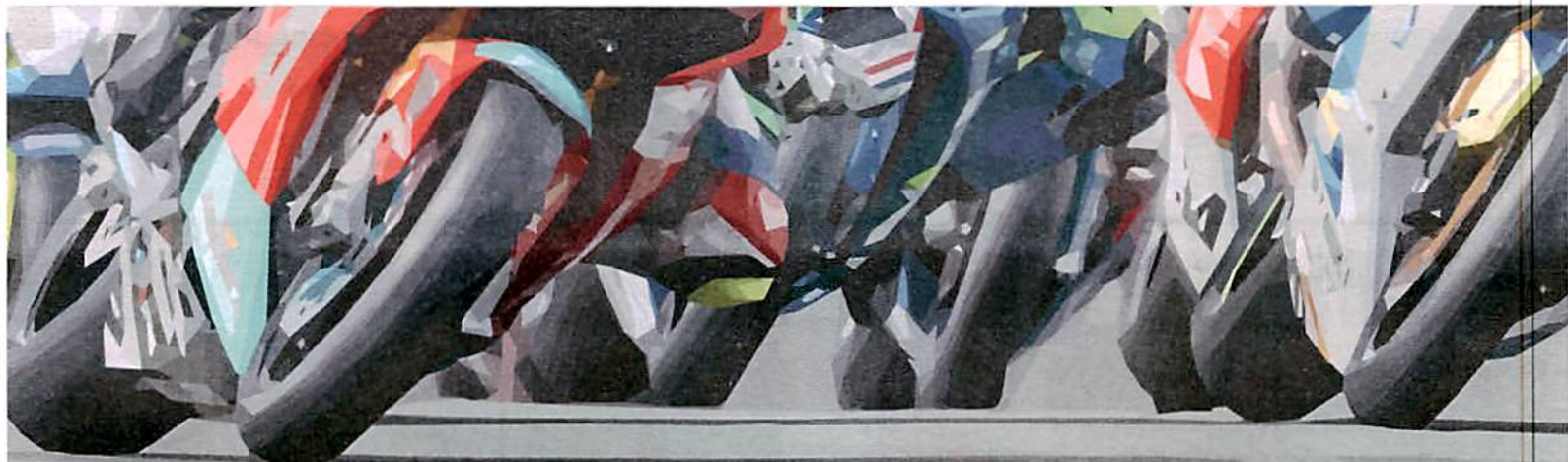
## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

13.-16.06.	Rallye-WM, Sardinien	I
14./15.06.	DRM/ADAC Rallye Masters, Stewweder Berg	D
15./16.06.	Sportwagen-WM, 24h Le Mans	F
15./16.06.	Supercars Australien, Hidden Valley	AUS
16.06.	Rallycross-WM, Hell	N
16.06.	Tourenwagen/BTCC, Croft	GB

### Motorrad

15.06.	Speedway-WM, Prag	CZ
15.06.	Langbahn-GP, La Réole	F
15.06.	Speedway Team Cup, Diedenbergen	D
15.06.	MX Nationals, Mount Morris/Pennsylvania	USA
15./16.06.	Enduro-WM, Ajaccio/Korsika	F
16.06.	Motorrad-WM, Barcelona	E
16.06.	Motocross-WM, Kegums	LV
16.06.	British Superbikes, Brands Hatch	GB
16.06.	Speedway-Bundesliga, Diedenbergen	D



**MOTORRAD** **PS**

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



POWERED BY

**INTERNATIONALE DEUTSCHE  
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019**



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

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

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

BMW Motorrad



Kawasaki

