

Abon-SERVICE, 70139 Stuttgart, Postfach 101553, EINGELT. BEZ. 2KZ 09114

MOTORSPORT aktuell

NR. 46 / 30. OKTOBER 2019

Rallye-WM in Spanien

Toyotas Tänak entthront Ogier



WTCR in Suzuka
Eklat um Priaulx und Catsburg

Superbike-WM in Katar
Flutlicht-Show von Jonathan Rea

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



Formel 1 in Mexiko
Hamilton-Sieg dank Mercedes-Taktik



MotoGP in Australien
Champion Márquez streckt Viñales nieder



Saisonfinale der VLN
Griessner & Fübriich gewinnen den Titel

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamilton gewinnt dank Reifenroulette in Mexiko S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum Mexiko-Rennen S. 6
- Formel 1** Warum Ferrari nur am Samstag so stark ist S. 8
- Formel 1** GP Mexiko: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 11
- Formelsport** Weitere Hintergründe aus der Königsklasse S. 12
- Sportwagen** Fübrieh/Griessner sichern sich die VLN-Krone S. 14
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene S. 16
- Rallye-WM** Tänak siegt und gewinnt vorzeitig die WM S. 18
- Rallye** WRC2 Spanien und weitere Hintergründe aus der WM S. 22
- Rallye** Abschied von „Marathon-Mann“ Andrew Cowan S. 25
- Tourenwagen** Spannung und Kontroversen in der WTCR S. 26
- Tourenwagen** News aus Supercars, NASCAR, DTM und Co. S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Márquez knackt Sieg-Bestwert von Mick Doohan S. 30
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Australien S. 32
- Motorrad-WM** Moto2: Binder führt KTM-Doppelsieg an S. 34
- Motorrad-WM** Dalla Porta schon Weltmeister in der Moto3 S. 36
- Superbike-WM** Rea holt maximale Punkte beim Finale S. 38
- Offroad** Letzter Lauf zur Enduro-DM und aktuelle News S. 41
- Offroad** Interview mit Bahnsport-Talent Lukas Fienhage S. 42
- Offroad** Blick auf die Starterliste der Speedway-WM 2020 S. 43

Leserservice:

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



8 Ferrari ist auf eine Runde eine Macht, Mercedes dafür im Rennen besser. Wo liegen die Unterschiede?



26 WTCR: Auf der japanischen Traditionsstrecke von Suzuka gab es in drei Rennen drei verschiedene Sieger



41 Enduro-Finale: In Tuchhelm gewann Dennis Schröter zum sechsten Mal den Deutschen Meistertitel

Editorial

Max Verstappen hätte den GP Mexiko gewinnen müssen. Doch der Holländer stand sich dreimal selbst im Weg. Wo ist seine Geduld hin?

Es wird eng für Red Bull. Fünf Rennen wollte der Rennstall aus Milton Keynes in dieser Saison gewinnen. Zwei Siege sind es bislang geworden. Wenn Red Bull sein Saisonziel erfüllen will, müssen ab jetzt Siege her. Doch seit der Sommerpause haben Fahrer und Auto das Momentum verloren.

Red Bull war der große Gegner von Mercedes. Seit dem GP Belgien ist es Ferrari. Mit der Entwicklung des RB15 kommen die Ingenieure nicht so voran, wie sie es gerne hätten. Und dann verfällt Max Verstappen auch noch zurück in längst vergessene Tage. Der 22-Jährige fuhr im ersten Halbjahr nahe der Perfektion. Verstappen ließ Red Bull besser dastehen, als es war. Er machte praktisch keine Fehler. Er war nur in eine Kollision verwickelt. In Silverstone trug allerdings Sebastian Vettel die Hauptschuld. Der Ferrari-Fahrer donnerte ihm ins Heck.

Verstappen überholte, wenn er überholen konnte. Verstappen hielt sich zurück, wenn er sich zurückhalten musste. Verstappen fuhr mit Köpfchen. Aggressiv wie gegen Leclerc in Österreich. Smart wie beim verlorenen Zweikampf gegen Hamilton in Ungarn. Verstappen zeigte Geduld. Eine Tugend, die ihm viele im Fahrerlager in den Jahren zuvor abgesprochen hatten. Damals hieß es: Der Holländer wolle zu schnell zu viel. Doch mit der Erfahrung lernte Verstappen, lieber einen vierten

Platz mitzunehmen als sich am Gegner aufzureiben. Da hatte einer das große Bild im Kopf. Im Unterschied zu Leclerc, der im ersten Halbjahr die Fehler machte, die der junge Verstappen gemacht hatte. Kurzum: Verstappen fuhr wie ein Weltmeister.

Jedoch ist Red Bulls Starfahrer zurück in alte Muster gefallen: Startunfälle brachten ihn um bessere Ergebnisse. Nur in Japan war er machtlos. In Mexiko verbaut sich Verstappen den dritten Saisonsieg gleich drei Mal. Den größten Bock schoss er in der Qualifikation. Bottas hing in der Tecpro-Schutzmauer. Hamilton und Vettel verlangsamten. Nur Verstappen hielt voll drauf. Das ist eigentlich nicht zu entschuldigen. Er versuchte sich darauf herauszureden, keine gelben Flaggen gesehen zu haben, obwohl sie klar zu sehen waren. Und: Allein schon die Logik sagt, dass man bereit sein muss zu bremsen, wenn ein Gegner in der Absperrung hängt. Egal ob im Training, in der Quali oder im Rennen. Das lernt man schon im Kartsport.

Im Rennen war Verstappen dann wieder zu Ungestüm. Die Berührung mit Hamilton kann passieren. Der Angriff auf Bottas war zu optimistisch. Wer so reinhält, muss Schäden einkalkulieren. Wenn Verstappen 2020 Weltmeister werden will, braucht er nicht nur ein besseres Auto. Er muss endlich aufhören, Mad Max zu sein.



Andreas Haupt
Redakteur

MSa-Paddock



JERRY ANDRE

GANGSTER AUF INFO-JAGD

Die MSa-Reporter Michael Schmidt und Tobias Grüner sind gerade im Gespräch mit Andreas Seidl (McLaren) und Otmar Szafnauer (Racing Point), als Toto Wolff vorbeischlendert: „Da stehen ja die richtigen vier Gangster zusammen.“



MSA-EXPERTEN GEFRAGT

Über den möglichen Wechsel von Ott Tänak zu Hyundai gab es in Spanien bei den Kollegen von WRC+ erhöhten Diskussionsbedarf. In der TV-Gerüchteküche durfte auch unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn (Mitte) nicht fehlen.



VOM WINDE VERWEHT

Phillip Island hat den Ruf, an einem Tag vier Jahreszeiten zu haben. Tatsächlich hatte es 33 Grad, als MSa-Reporter Imre Paulovits in Australien ankam. Dann stürmte es, und die Temperaturen wurden teils einstellig.



36

Moto3: Lorenzo Dalla Porta ist der neue Champion in der kleinsten Klasse

MOTORSPORT IMAGES

Reifen-Roulette m

Der Grand Prix von Mexiko wurde über die Strategie entschieden. Lewis Hamilton profitierte bei seinem zehnten Saisonsieg von einer Risikotaktik und überraschend haltbaren Reifen.

Von: Tobias Grüner

Warum ging Mercedes bei der Taktik volles Risiko?

Lewis Hamilton war nach seinem Techtelmechtel mit Max Verstappen in der ersten Runde schon auf Position 5 zurückgefallen. Doch bis auf den McLaren von Carlos Sainz musste der alte und wahrscheinlich neue Weltmeister auf dem Weg zum Sieg kein Auto mehr überholen. Die Entscheidung beim Grand Prix von Mexiko fiel an den Boxen. Hamilton wurde schon in Runde 23 zum einzigen Boxenstopp gebeten. Damit musste der Brit 48 Runden lang auf den harten Reifen bis ins Ziel überleben.

Bei Ferrari traute man sich einen solch langen Stint nicht zu. „Mercedes hatte nichts zu verlieren. Sie konnten es also mit dieser mutigen Taktik versuchen“, bedauerte Sebastian Vettel. „Es war eine Reise ins Ungewisse. Richtig daran geglaubt haben sie wohl selbst nicht. Sonst hätten sie Valtteri auf die gleiche Taktik gesetzt. Aber er ist mit mir draußen geblieben, um es auch sicher mit einem Stopp über die Distanz zu schaffen.“

Teamchef Toto Wolff erklärte, was am Ende den Ausschlag für die Risiko-Taktik gab: „Wir mussten etwas anders machen. Wir haben zwar bei Daniel Ricciardo gesehen, dass er mit den harten Reifen nicht langsamer wurde, wir waren aber alles andere als überzeugt, dass es funktioniert.“ Überzeugt werden musste auch der Pilot, der immer wieder besorgt über Funk nachfragte, ob sich die Strategen ihrer Sache sicher seien. „Unser Chefstrategie James Vowles war der Einzige, der fest daran glaubte, dass es funktioniert. Er hat mit seiner Strategie-Abteilung eine tolle Arbeit geleistet“, lobte Wolff.

Die Frage im Mercedes-Lager lautete nicht nur, ob Hamilton mit einem Stopp über die Runden kommt, sondern auch ob Vettel im Finale mit frischen Reifen nicht die besseren Karten haben würde. Doch am Ende kam der zehnte Saisonsieg nicht mehr in Gefahr. „Ich habe am Ende immer gehofft, dass ich irgendwann aufschließen und einen Angriff starten kann. Aber auf dieser Strecke ist das Überholen besonders schwer“, klagte Vettel. „In der dünnen Höhenluft produzieren die Autos nur wenig Abtrieb. Außerdem bietet der Asphalt kaum Grip. Sobald man einem anderen Auto zu nahe kommt, beginnt man zu rutschen. Und dann ist Lewis heute auch noch fehlerlos gefahren. Er hat sich die Reifen gut über die Distanz eingeteilt.“

Warum hielten die Reifen länger als erwartet?

Mexiko ist für Pirelli immer ein ganz besonders heikles Pflaster. Die Piloten klagen im Autódromo Hermanos Rodríguez traditionell über zu wenig Grip. Die Anlage wird im restlichen Jahr kaum für Rennveranstaltungen genutzt, entsprechend dreckig ist der Untergrund. In der dünnen Luft produzieren die Autos zudem kaum Abtrieb. Dazu kommen noch die verhältnismäßig kühlen Temperaturen und regelmäßige Regengüsse, die neue Gummischichten schnell wieder abspülen. Das Ganze ist der ideale Mix, der das sogenannte Körnen (engl.: „Graining“) auslöst. Dabei wird die Lauffläche wie bei einem Radiergummi abgerubbelt. Irgendwann ist kein Gummi mehr vorhanden und es müssen neue Reifen her.

Doch von den extremen Graining-Problemen im Training war am Sonntag auf einmal nichts mehr zu sehen. Plötzlich wurden extrem lange Stints möglich – selbst auf den Medium-Reifen, die am Freitag höchstens 20 Runden durchhielten. „Das war wohl für alle eine große Überraschung“, erklärte Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. „Dabei hat es in der Nacht vor dem Rennen noch wie verrückt geregnet. Ich habe keine Ahnung, warum sich



Lewis Hamilton bedankte sich nach der Zieldurchfahrt bei seinen Reifen, die bis zum Ende durchhielten



Max Verstappen fing sich im Duell mit Valtteri Bottas einen Reifenschaden ein, der ihn einen möglichen Sieg kostete

MOTORSPORT IMAGES

t hohem Einsatz



Nico Hülkenberg wurde von Daniil Kvyat in die Bande geschubst. Trotz verborgenem Heckflügel gab es am Ende noch einen WM-Punkt



die Reifen plötzlich anders verhalten haben.“ Im Mercedes-Lager vermutet man, dass es mit den Temperaturen zu tun haben könnte. Am Renntag heizte sich der Asphalt auf bis zu 44°C auf. In den Trainings wurden nie mehr als 36°C gemessen.

Der Fahrer, der am längsten auf einem Reifensatz aushielt, hieß Max Verstappen. Nach seinem Plattfuß in Runde 5 blieb der Red-Bull-Pilot 66 Runden auf dem Satz harter Reifen draußen. „Wir wollten ihn eigentlich noch einmal reinholen. Aber seine Pace wurde nicht schlechter“, wunderte sich Teamchef Christian Horner. „Die maximale Laufleistung, die wir dem Reifen vor dem Rennen zugetraut hatten, lag deutlich darunter.“

Was lief bei Red Bull schief?

Bei Red Bull wurde man nicht nur von der Haltbarkeit der Reifen überrascht. Max Verstappen machte sich durch einige unglückliche Aktionen auch noch selbst das Leben schwer. Es begann schon mit dem Ignorieren der gelben Flaggen nach dem Bottas-Crash im Qualifying. Die Rückversetzung von der Pole-Position auf Startplatz 4 sorgte dafür, dass er sich in der ersten Kurve mit Lewis Hamilton herumschlagen musste. Keiner wollte im Duell nachgeben, und so kam es zur Kollision und einem Ausritt über die Wiese.

„Mit unserem Pace-Vorteil hätte Max aber immer noch um den Sieg fahren können. Doch dann kam der Plattfuß, der ihm das Rennen komplett kaputt gemacht hat“, klagte Horner. Valtteri Bottas schlitzte dem Holländer nach dessen Blitzattacke im Stadion den Reifen auf. „Da hätte Bottas etwas besser aufpassen können“, ärgerte sich Marko. Der Mercedes-Pilot war sich jedoch keiner Schuld bewusst. „Max tauchte so schnell innen auf. Ich konnte mich nicht in Luft auflösen und den Kontakt vermeiden.“

Verstappen zeigte bei seiner Aufholjagd bis auf Platz 6, wie stark die Pace des Red Bulls war. Auch das Schwesterauto hätte um den Sieg mitfahren können, doch Alex Albon wurde auf die falsche Strategie gesetzt: „Wir

wollten Lewis mit einem Undercut unter Druck setzen. Ferrari hat ja mit Leclerc das gleiche gemacht. Zu diesem Zeitpunkt erschien uns das als die schnellste Strategievариante“, begründete Horner die Entscheidung. „Im Laufe des Rennens wurde aber klar, dass die Reifen deutlich weniger Verschleiß zeigen als berechnet. Im Nachhinein hätten wir auf den harten Reifen gehen sollen. Das hätte uns die Option eines Einstopp-Rennens gegeben.“

Warum präsentierte sich Renault so stark?

Im Lager von Renault war nach der Japan-Disqualifikation und dem verpatzten Qualifying die Laune im Keller. Auch für den Sonntag gab es wenig Hoffnung. Nico Hülkenberg und Daniel Ricciardo starteten mit einem suboptimalen Setup und Motorenproblemen in das Rennen. Doch am Ende schaffte es das Duo bis in die Punkte. „Das schlechte Qualifying war am Ende unser Glück“, erklärte Teamchef Cyril Abiteboul. „Das bescherte uns die freie Reifenwahl am Start.“

Ricciardo fuhr wie bei der erfolgreichen Suzuka-Strategie auf harten Reifen los. Mit konstant schnellen Runden konnte der Australier den Boxenstopp unerwartet bis Runde 50 hinauszögern. Am Ende hätte es beinahe noch gereicht, Sergio Pérez von Platz 7 zu verdrängen. Doch bei der Attacke übertrieb es der Renault-Pilot. Es ging mit qualmen den Reifen in die Wiese.

Teamkollege Hülkenberg entschied sich für den Start auf Medium-Reifen. Den frühen Boxenstopp in Runde 18 bezeichnete er nach dem Rennen als Fehler. So wurde der zweite Stint auf harten Reifen noch länger als bei Hamilton. In der letzten Kurve wurde Hülkenberg dann auch noch von Daniil Kvyat abgeschossen. „Meine Reifen waren komplett am Ende. Er hätte mich auf den letzten Metern zur Ziellinie locker ausbeschleunigt“, schüttelte Hülk mit dem Kopf. Kvyat kassierte für das Foul eine Zehn-Sekunden-Strafe, die den Russen aus den Top Ten und Hülkenberg in die Punkte spülte. ■

JERRY ANDRE

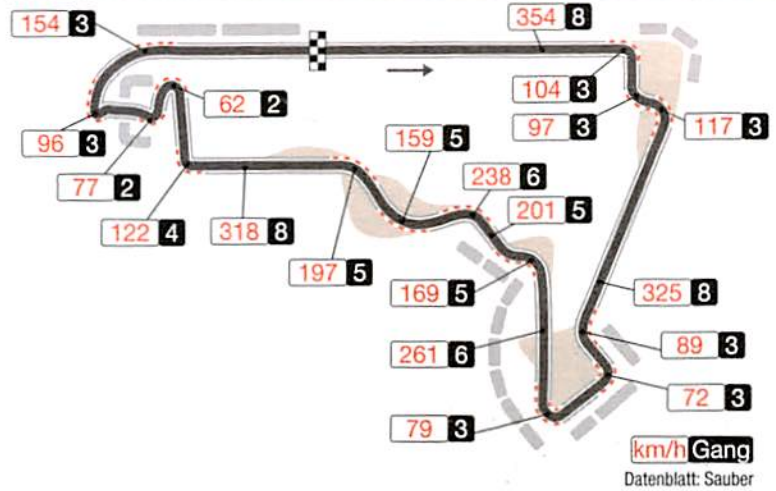
MOTORSPORT IMAGES

GP MEXIKO: 18. VON 21 LÄUFEN / 27. OKTOBER 2019

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STRECKENDATEN

Streckenlänge: 4,304 km
 Runden: 71
 Distanz: 305,354 km
 Zuschauer: 138 000
 Wetter: 23 Grad, bewölkt
 Topspeed Qualifikation: 357,9 km/h (Vettel)
 Topspeed Rennen: 359,7 km/h (Pérez)
 Gangwechsel/Runde: 40
 Volllastanteil: 62 % (1280 m = 15,0 s)
 Benzinverbrauch/Runde: 2,15 Liter
 Führungswechsel: 3



STARTAUFGSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.15,024 min	16
2	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.15,170 min	5
3	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.15,262 min	44
4	Max Verstappen, NL ¹⁾ Red Bull-Honda, 1.14,758 min	33
5	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.15,336 min	23
6	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.15,338 min	77
7	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.16,014 min	55
8	Lando Norris, E McLaren-Renault, 1.16,322 min	4
9	Daniil Kvyat, RUS Toro Rosso-Honda, 1.16,469 min	26
10	Pierre Gasly, F Toro Rosso-Honda, 1.16,586 min	10
11	Sergio Pérez, MEX Racing Point-Mercedes, 1.16,687 min	11
12	Nico Hülkenberg, D Renault, 1.16,885 min	27
13	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.16,933 min	3
14	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.16,967 min	7
15	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.17,269 min	99
16	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.18,065 min	18
17	Kevin Magnussen, DK Haas-Ferrari, 1.18,436 min	20
18	Romain Grosjean, F Haas-Ferrari, 1.18,599 min	8
19	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.18,823 min	63
20	Robert Kubica, PL Williams-Mercedes, 1.20,179 min	88

Startnummer

¹⁾ 3 Plätze zurück wegen Missachtung gelber Flaggen

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Hamilton	71/28 ²⁾	1:36.48,904 min = 189,239 km/h	m/h	1 (22,269 s)	1:19,461 min
2. Vettel	71/23	+ 1,766 s	m/h	1 (21,862 s)	1:19,381 min
3. Bottas	71	+ 3,553 s	m/h	1 (22,179 s)	1:19,494 min
4. Leclerc	71/20	+ 6,368 s	m/m/h	2 (47,788 s)	1:19,232 min
5. Albon	71	+ 21,399 s	m/m/h	2 (44,195 s)	1:19,325 min
6. Verstappen	71	+ 1.08,807 min	m/h	1 (24,493 s)	1:20,406 min
7. Pérez	71	+ 1:13,819 min	m/h	1 (22,357 s)	1:20,485 min
8. Ricciardo	71	+ 1:14,924 min	h/m	1 (22,345 s)	1:20,146 min
9. Gasly	70		s/h/m	2 (45,307 s)	1:19,530 min
10. Hülkenberg	70		m/h	1 (22,484 s)	1:20,791 min
11. Kvyat ³⁾	70		s/m/h	2 (44,523 s)	1:19,905 min
12. Stroll	70		m/h	1 (22,745 s)	1:20,922 min
13. Sainz	70		s/h/m	2 (44,420 s)	1:20,311 min
14. Giovinazzi	70		m/h	1 (43,411 s)	1:21,014 min
15. Magnussen	69		m/h	1 (23,084 s)	1:21,682 min
16. Russell	69		m/h	1 (22,887 s)	1:21,286 min
17. Grosjean	69		m/h	1 (24,128 s)	1:21,581 min
18. Kubica	69		m/h/m	2 (47,176 s)	1:20,696 min
19. Räikkönen	58	Kühlung	m/h/m		1:20,082 min
20. Norris	48	Unterboden (P 18)	s/h		1:21,643 min

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

FAHRER-WM

1.	Hamilton	10*	363 Punkte
2.	Bottas	3	289 Punkte
3.	Leclerc	2	236 Punkte
4.	Vettel	1	230 Punkte
5.	Verstappen	2	220 Punkte
6.	Gasly		77 Punkte
7.	Sainz		76 Punkte
8.	Albon		74 Punkte
9.	Pérez		43 Punkte
10.	Ricciardo		38 Punkte
11.	Hülkenberg		35 Punkte
12.	Norris		35 Punkte
13.	Kvyat		34 Punkte
14.	Räikkönen		31 Punkte
15.	Stroll		21 Punkte
16.	Magnussen		20 Punkte
17.	Grosjean		8 Punkte
18.	Giovinazzi		4 Punkte
19.	Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11:7
Vettel – Leclerc	7:11
Verstappen – Gasly	11:1
Verstappen – Albon	5:1
Sainz – Norris	9:9
Kubica – Russell	3:15
Pérez – Stroll	16:2
Kvyat – Albon	7:5
Kvyat – Gasly	2:4
Grosjean – Magnussen	9:9
Hülkenberg – Ricciardo	6:12
Räikkönen – Giovinazzi	10:8

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	13*	652 Punkte
2.	Ferrari	3	466 Punkte
3.	Red Bull-Honda	2	341 Punkte
4.	McLaren-Renault		111 Punkte
5.	Renault		73 Punkte
6.	Toro Rosso-Honda		64 Punkte
7.	Racing Point-Mercedes		64 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		35 Punkte
9.	Haas-Ferrari		28 Punkte
10.	Williams-Mercedes		1 Punkt

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:17,327 min	25
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,119 s	23
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,134 s	17
4. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,622 s	21
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,678 s	25
6. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,891 s	20
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,074 s	21
8. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,266 s	23
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,508 s	27
10. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,632 s	22
11. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,684 s	22
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,686 s	22
13. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,878 s	22
14. Lando Norris	McLaren	+ 1,972 s	23
15. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,172 s	23
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,352 s	21
17. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,390 s	23
18. Romain Grosjean	Haas	+ 2,523 s	22
19. George Russell	Williams	+ 3,221 s	26
20. Nicholas Latifi	Williams	+ 4,239 s	30

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:16,145 min	14
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,027 s	11
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,114 s	18
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,236 s	16
5. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,493 s	14
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,758 s	12
7. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 0,945 s	10
8. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,949 s	19
9. Lando Norris	McLaren	+ 1,001 s	11
10. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,062 s	10
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,384 s	14
12. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,595 s	19
13. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,721 s	8
14. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,736 s	8
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,987 s	12
16. Romain Grosjean	Haas	+ 2,382 s	14
17. George Russell	Williams	+ 4,820 s	13
18. Robert Kubica	Williams	+ 5,857 s	13
19. Nico Hülkenberg	Renault	keine Zeit	1
20. Daniel Ricciardo	Renault	keine Zeit	0

GP MEXIKO, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:16,607 min	35
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,115 s	37
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,465 s	34
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,614 s	39
5. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,963 s	35
6. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,140 s	40
7. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,396 s	39
8. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,472 s	38
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,654 s	23
10. Lando Norris	McLaren	+ 1,742 s	36
11. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,755 s	38
12. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,759 s	34
13. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,773 s	34
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,074 s	37
15. Romain Grosjean	Haas	+ 2,159 s	37
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,282 s	46
17. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,699 s	37
18. George Russell	Williams	+ 3,361 s	36
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,573 s	37
20. Alexander Albon	Red Bull	+ 5,058 s	5

STATISTIK DES WOCHENENDES

100

Die Zahl 100 hat sich diese Woche gleich aus zwei Gründen für diese Rubrik qualifiziert. Lewis Hamilton sorgte in Mexiko für den 100. Sieg von Mercedes in der Königsklasse. Gleichzeitig stand der Brite das 100. Mal im Mercedes-Overall auf dem Podium. Eine dreistellige Anzahl an Podestplätzen für ein einziges Team schaffte zuvor nur Michael Schumacher. Der Rekordchampion sammelte während seiner Zeit bei Ferrari insgesamt 116 Pokale. Noch eine Statistik mit Schumacher-Bezug: Charles Leclerc erbt nach der Strafe gegen Max Verstappen im Qualifying etwas glücklich die Pole-Position. Der Monegasche ist damit der erste Ferrari-Pilot seit Schumacher im Jahr 2004, der sein rotes Auto in einer Saison mindestens sieben Mal auf dem vordersten Startplatz abstellen konnte.

ZITAT DES RENNENS

„Seb zog immer weiter nach links. Ich musste raus aus der Falle, und plötzlich war da Max neben mir. Dem musst du Platz lassen, aber da war keiner. Er hat mich voll getroffen.“

Lewis Hamilton



Zum 100. Mercedes-Sieg durfte das Auto mit aufs Podium

FAHRERNOTEN

10/10 @ 9,06
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

09/10 @ 7,89
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

09/10 @ 7,61
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

08/10 @ 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari

03/10 @ 8,11
Max Verstappen
Red Bull Racing

08/10 @ 7,11
Alexander Albon
Red Bull Racing

07/10 @ 7,00
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1

08/10 @ 7,11
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1

07/10 @ 6,39
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

05/10 @ 5,94
Romain Grosjean
Haas F1 Team

07/10 @ 7,72
Carlos Sainz Jr.
McLaren

07/10 @ 7,56
Lando Norris
McLaren

09/10 @ 7,00
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team

06/10 @ 5,50
Lance Stroll
Racing Point F1 Team

06/10 @ 6,39
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

06/10 @ 5,44
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing

07/10 @ 6,61
Daniil Kvyat
Toro Rosso

08/10 @ 6,22
Pierre Gasly
Toro Rosso

07/10 @ 5,17
Robert Kubica
Williams

07/10 @ 7,22
George Russell
Williams



Das Samstagsauto

Ferrari gewinnt am Samstag, Mercedes am Sonntag. Oft mit der besseren Strategie. Die kann aber nur aufgehen, weil Mercedes am Sonntag das schnellere Auto hat. Da straft Ferrari noch das Defizit an Abtrieb.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist zugegebenermaßen eine vereinfachte Darstellung der Dinge. Seit der Sommerpause folgt die Formel 1 einem bestimmten Muster. Ferrari gewinnt am Samstag, Mercedes am Sonntag. Der Ferrari SF90 ist der bessere Sprinter, der Mercedes W10 der bessere Dauerläufer. Sechs Pole-Positions in Folge lügen nicht. Ferrari ist auf einer schnellen Runde in der Qualifikation eine Macht. Auch wenn man auf 2285 Metern Höhe in Mexiko-Stadt in Red Bull seinen Meister gefunden hätte, wäre Starpilot

Max Verstappen nicht zwei Mal mit dem falschen Fuß aufgestanden. Mit Fehlern am Samstag und am Sonntag schlägt man weder Ferrari noch Mercedes.

Red Bulls Zwischenhoch in Mexiko hat keinen Einfluss auf das Kräfteverhältnis der zweiten Saisonhälfte. Die Story seit der Sommerpause ist das Duell zwischen Mercedes und Ferrari. Den Reiz dieses Duells machen die unterschiedlichen Waffen aus. Deshalb ist das Bild am Samstag nie das vom Sonntag. Drei Mal konnte Ferrari den Vorteil der ersten Startreihe und der frühen Führung verteidigen. Die letzten drei Mal drehte Mercedes den Spieß am Sonntag um. Sogar auf seiner Angststrecke in Mexiko, auf der sich die Pessimisten im Team nur als dritte Kraft sahen.

Teamchef Toto Wolff lobte schon vor dem Mexiko-Rennen Schadensbegrenzung aus. Das hatte nichts mit Tiefstapeln zu tun. Die Startplätze 3 und 6 mit zwei Ferrari in der ersten Startreihe gaben den Skeptikern zu nächst einmal recht.

„Einfach nur schlauer zu sein, genügt nicht. Du brauchst am Sonntag ein schnelles Auto und gute Fahrer, um eine Taktik zum Funktionieren zu bringen.“

Toto Wolff

Dazu kam noch der schwere Unfall von Valtteri Bottas beim letzten Q3-Versuch. Der Finne feuerte seinen Mercedes mit 175 km/h in der Zielkurve in die Mauer, und es war schon ein kleines Wunder, dass die Mechaniker aus diesem Wrack innerhalb von 20 Stunden ein perfektes Rennauto zimmerten, ohne Chassis oder Getriebe wechseln zu müssen. Die FIA notierte in ihrem Parcfermé-Bericht 29 ausgetauschte Komponenten. „Das Auto fühlte sich so gut an wie vor dem Crash. Ich hatte in der Früh noch leicht

tes Kopfweh, weiß aber nicht, ob es vom Unfall oder vom Tequila kam“, scherzte Bottas.

Als Ferrari den Start gewann und die Doppelführung auch noch bis zur 15. Runde hielt, da konnte sich keiner vorstellen, wie die roten Raketen dieses Rennen noch verlieren sollten. Auf den Geraden kommt man nicht mal mit DRS an ihnen vorbei. Mercedes schien außerdem der schwächere Gegner als Red Bull. Lewis Hamilton hing hinter Alexander Albon fest. Valtteri Bottas musste einen 11-Sekunden-Rückstand wettmachen, den er sich im Zweikampf gegen die McLaren-Piloten eingehandelt hatte.

Risiko wird belohnt

Nichts sprach für einen Mercedes-Sieg. Doch nach 71 Runden waren alle Prognosen auf den Kopf gestellt. Mercedes belegte die Plätze 1 und 3, Ferrari nur die Ränge 2 und 4. Hamilton und Bottas kamen ohne ein Überholmanöver an den Ferrari vorbei. Den Platztausch besorgte allein die Strategie. Charles Leclerc war



In der Qualifikation ist Ferrari seit der Sommerpause ungeschlagen. Mercedes gewann aber die letzten drei Rennen

XPB

in dem Augenblick aus dem Rennen um den Sieg, als sich Ferrari bei ihm für ein Zwei-Stopp-Rennen entschied. Seine Erklärung: „Wir wollten uns gegen einen Undercut von Albon absichern.“ Eine Fehleinschätzung, denn Albon spielte bei der Vergabe der Podiumsplätze keine Rolle.

Vettel trat jetzt allein gegen zwei Mercedes an, die ab Runde 19 auf einen Reifenwechsel disponiert waren. Jetzt konnte Mercedes Vettel mit zwei unterschiedlichen Ein-Stopp-Strategien in die Enge treiben. Eine riskante mit frühem Boxenstopp, eine zweite, die sich am Ferrari ausrichtete. Vettel folgte der Papierform. „Unseren Berechnungen nach mussten wir bis Runde 30 durchhalten, damit ein Stopp funktioniert“, erklärte Teamchef Mattia Binotto.

Mercedes hatte ähnlich gerechnet. 31 Runden waren das Minimum. Trotzdem spielte der Kommandostand die Karte Risiko und holte Hamilton schon nach 23 Runden an die Box. „Weil Ferrari als Spitzenreiter kein Risiko gehen konnte. Und wir noch ein zweites Auto hatten, das Vettel beschatten würde.“ Im Gegensatz zu Ferrari erkannte Mercedes früher, dass die harten Reifen 48 Runden halten würden. Daniel Ricciardo und Max Verstappen wurden mit der harten

Gummimischung immer schneller, je länger sie fuhren. Die Reifen lieferten überraschenderweise so lange Grip, wie noch Gummi auf der Lauffläche war.

Ferrari hätte Hamiltons Undercut eine Runde später kontern können, entschied sich aber dagegen. Weil man sich keinen Stint über 47 Runden zutraute. Und weil Vettel in der Runde nach Hamiltons Stopp so viel Zeit verlor, dass sein Polster von 1,6 Sekunden aufgebraucht war. Ferrari setzte darauf, am Ende mit frischeren Reifen Hamilton den verlorenen Platz wieder abzuja-gen. Der Vorteil von 14 Runden frischeren Reifen zählte an diesem Tag aber nicht. Binotto räumte ein: „Vielleicht hätten wir mutiger sein sollen.“

Rückblickend fehlte Ferrari nicht nur der Mut, sondern auch ein klarer Plan. Vettel überstimmte zwei Mal die Regieanweisungen von Renningenieur Riccardo Adami. Binotto sprach beschwichtigend von einer „Teamentscheidung“. Das ist der Unterschied zu Mercedes. Da haben die Fahrer kein Mitspracherecht bei der Taktik. Es wird getan, was der Chefstrategie James Vowles entscheidet. Auch wenn Hamilton wieder mal der Meinung war, mit der falschen Taktik unterwegs zu sein, und von seinem Renningenieur Erklärungen forderte. Dies-



Weltmeister unter sich: Hamilton setzt sich dank der besseren Taktik durch



Ausgelassene Chance: Ferrari startete von vorne und verpasste den Sieg



Jubel bei Mercedes: Die Weltmeister siegen auch bei ihrem Angstrennen

mal trieb es der spätere Sieger etwas zu bunt, sodass sich Vowles einschalten musste. Er erklärte dem zweifelnden Fahrer, dass ihm der frühe Boxenstopp die bessere Position auf der Strecke eingebracht habe, und dass es jetzt an ihm läge, die Reifen über die Runden zu bringen. Um die Primadonna im Cockpit etwas aufzumuntern, wurde ihm erzählt, wie lange Ricciardo und Verstappen schon auf den harten Reifen unterwegs waren. Wolff verteidigt das Prinzip der Autorität der Ingenieure: „Sie haben den besseren Überblick. Es ist aber auch wichtig, dem Fahrer Entscheidungen zu erklären.“

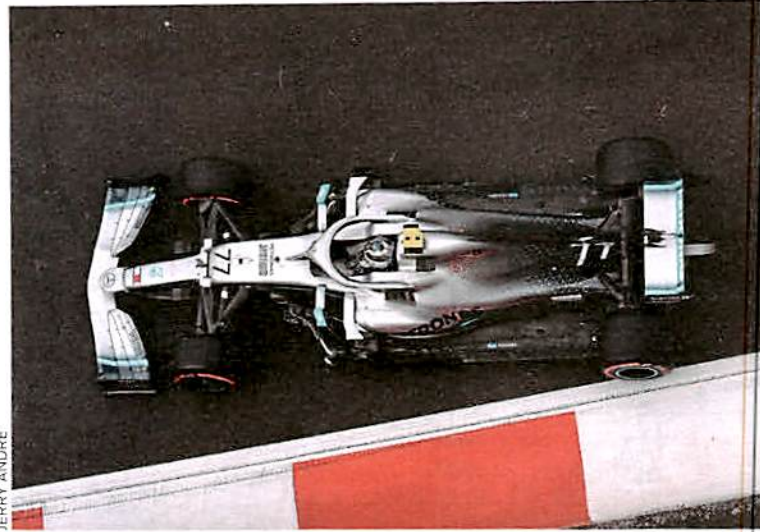
Die letzten Rennen vermitteln den Eindruck, dass Mercedes nur noch Rennen mit der schlaueren Taktik gewinnen kann. Wolff schränkt ein: „Es geht nicht darum, schlauer zu sein. Um eine Strategie zum Funktionieren zu bringen, brauchst du am Sonntag ein schnelles Auto und gute Fahrer. Nur so kannst du den Vorteil eines Undercuts oder Overcuts auch nutzen.“

Wolff gibt zu, dass Ferrari im Moment das bessere Paket hat. Aber eben nur über eine Runde. Im Rennen sind Vettel und Leclerc verwundbar. Weil keinem bei Ferrari der geringste Fehler unterlaufen darf. Das Renntempo der Mercedes zwingt alle im

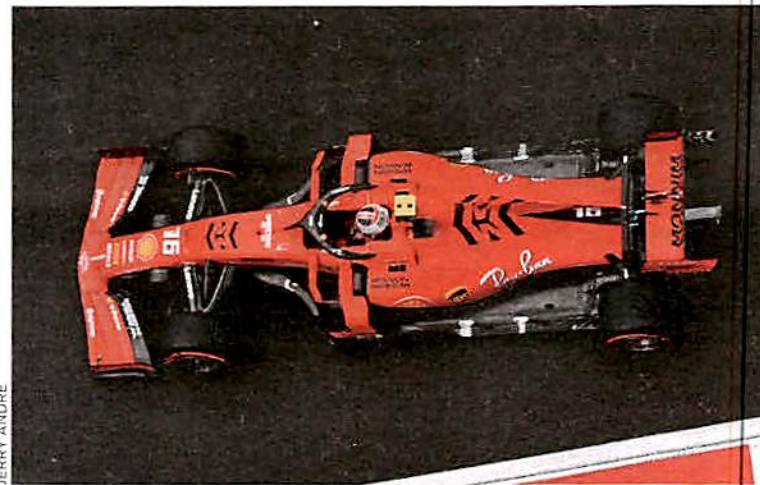
Team zur absoluten Perfektion. Ein Ausfall (Sotschi), schlechte Starts (Suzuka) oder eine falsche Entscheidung an der Boxenmauer spielen Mercedes schon den entscheidenden Steilpass zu. Binotto beschwichtigt: „Das Resultat macht uns nicht happy. Dafür sind wir jetzt auch auf einer Strecke siegfähig, die maximalen Abtrieb verlangt.“

Vorteil durch Abtrieb

Lassen wir die Fahrer sprechen, warum Samstag und Sonntag so verschieden sind. „Ferrari ist schneller auf der Geraden, hat aber weniger Abtrieb als wir. Auf eine Runde bringen sie das durch. Am Sonntag nutzen wir dank unseres Abtriebsvorteils die Reifen besser und sind deshalb flexibler bei der Strategie“, analysiert Hamilton. Vettel sieht es ähnlich: „In der Qualifikation maskieren die frischen Reifen unser Defizit beim Anpressdruck. Da kommt unsere Stärke auf den Geraden besser zur Geltung. Im Rennen bestraft uns der fehlende Abtrieb mit der stärkeren Reifenabnutzung.“ Trotzdem muss Mercedes diese Entwicklung beunruhigen. Es wird für Ferrari einfacher sein, das bisschen fehlenden Abtrieb noch zu finden, als für Mercedes, die in der Qualifikation eklatante Leistungslücke zu schließen. ■



Dank Abtriebsvorteil geht der Mercedes schonender mit den Reifen um



Dank Power-Vorteil ist der Ferrari auf den Geraden nur schwer zu überholen



Hamilton strahlt, Vettel stöhnt: Nach Siegen steht es im Duell der beiden Mehrfach-Champions dieses Jahr zehn zu eins für Hamilton

AUS DEM FAHRERLAGER

SUZUKA-VIDEO VON 1989

Direkt nach dem Rennen in Suzuka war Lando Norris der Ansicht, dass der Angriff von Alexander Albon in der Schikane hart, aber fair gewesen sei. Nach dem Studium der TV-Aufnahmen kam Norris zu dem Schluss: „Albon hätte eine Strafe verdient gehabt.“ Albon nahm die Kritik sportlich. Er schickte Norris ein Video von der Kollision zwischen Alain Prost und Ayrton Senna an gleicher Stelle, die 1989 das WM-Duell entschied. Nach dem Motto: Alles schon mal passiert. Norris meinte: „Aber diesmal war ich das Opfer.“

BOTTAS AUF BILDUNGSREISE

Valtteri Bottas gönnte sich nach seinem Sieg in Suzuka eine Bildungsreise, aber „zuerst bin ich gemeinsam mit Lewis zu einem PR-Termin nach Tokio gefahren.“ Danach ging es für den Finnen nach Odawara, etwa eine Stunde außerhalb von Tokio. Die Gegend ist berühmt für ihre Berge, Seen und Wälder. Bottas war erstaunt: „Von dieser Seite habe ich Japan noch nie gesehen.“

HAMILTONS KLIMA-BEICHTE

Lewis Hamilton hat verraten, was ihn wenige Tage nach dem GP Japan dazu verleitet hat, in Weltuntergangsstimmung zu verfallen. Er hatte eine Dokumentation über den Klimawandel gesehen und fühlte sich nun bemüßigt, der Welt mitzuteilen, welchen Beitrag er leisten will: „Ich versuche, am Ende des Jahres CO₂-neutral zu sein. Weder bei mir im Haus noch im Büro darf Plastik verwendet werden. Ich ernähre mich vegan. Zu Hause fahre ich einen Elektro-



Hamilton will die Welt retten

Smart. Ich habe einige meiner Autos verkauft und werde Mercedes bitten, meine Dienstwagen

auf Hybrid-Modelle umzustellen. Ich dränge meinen Sponsor Tommy Hilfiger, Kleidung aus nachhaltig produzierten Stoffen herzustellen. Ich fliege Linie und nicht mehr privat und habe meine Flugreisen stark eingeschränkt.“ Eines stellt Hamilton jedoch klar: „Ich werde nicht Formel E fahren.“

WER WIRD RUGBY-MEISTER?

Rugby ist in Australien ein bedeutender Sport. Daniel Ricciardo setzte bei der WM auf Außen-seiter Wales: „Weil sie uns geschlagen haben, weil sie eine gute Truppe sind und als Underdog wenig Druck haben.“ Doch dann flog Wales im Halbfinale knapp gegen Südafrika raus.

VETTEL HALF BOTTAS

Valtteri Bottas hatte bei seinem Super-Start von Suzuka eine Reaktionszeit von 0,04 Sekunden – menschlich eigentlich gar nicht möglich. Zwei Wochen später verriet der Mercedes-Pilot, wie es dazu kam: „Ich muss Vettel danken. Er rollte an, da bin auch ich los. Es war exakt, als die Lichter ausgingen.“

MODELLAUTO-KÖNIG

Der Mexikaner Rafael Gisholt hat die größte Modellauto-Sammlung der Welt. Er stellte seine 953 Exponate im Maßstab 1:43 im Fahrerlager aus. Auf 25 Metern standen in Glasvitrinen alle Autos, die seit 1950 jemals an einem Grand Prix teilgenommen haben. Seit 20 Jahren frönt der Formel-1-Fan seiner Leidenschaft: „Ich habe die Modelle überall auf der Welt gekauft, drei davon sogar in Afrika. Etwa 250 Autos habe ich selbst aus Aluminium, Blei, Plastik und Harz gebastelt. Davon gab es keine Modelle auf dem Markt.“



Die Formel 1 im Maßstab 1:43

KOMMENTAR

Disqualifikationen sind selten geworden in der Formel 1. In den letzten zehn Jahren gab es nur sechs Wertungsausschlüsse, das liegt weit unter dem Schnitt der Formel-1-Geschichte. Kurz zur Erinnerung: Beide Sauber wurden 2011 in Australien wegen illegaler Heckflügel-Flaps, Ricciardo 2014 in Australien wegen Überschreitung der Durchflussmenge, Massa 2015 in Brasilien wegen zu hoher Reifentemperaturen vor dem Start, Grosjean 2018 in Italien wegen einer illegalen Bodenplatte, Magnussen und Ocon 2018 beim GP USA wegen zu hohem Spritverbrauch und zu hohem Benzindurchfluss disqualifiziert. Und jetzt die beiden Renault in Suzuka, weil die Bremskraftverteilung nach Ansicht der Sportkommissare eine unerlaubte Fahrhilfe darstellte. Nur zwei Mal schwärzte ein Konkurrent die Täter an. Renault baute Haas



Die Renault-Piloten müssen die Bremskraft wieder manuell verstellen

2018 in Monza jedoch eine Brücke. Man wies das Team und die FIA darauf hin, dass die Bodenplatte nicht den Vorschriften entsprach. Haas weigerte sich, das Teil zu ändern. Und wurde prompt bestraft. Racing Point ging ohne Vorwarnung auf Renault los. Proteste sind deshalb so unpopulär geworden, weil

die Formel 1 ein Saubermann-Image bewahren will. Wenn ein Team einen Verdacht hat, wird das heute hinter verschlossenen Türen geregelt. Es gibt einen Tipp an die FIA, die dann dem Täter auf die Finger klopft: Tut das nie wieder! So geschehen 2017 bei Ferrari, als illegale Ventile in der Luftdurchleitung der Vorderachse

entdeckt wurden. Verstehen wir uns richtig: Wer offensichtlich betrügt, gehört bestraft. Er verdient es nicht anders. Wer in Grauzonen des Reglements wildert, muss sofort damit aufhören. Doch ist dafür ein Protest nötig? Der Imageschaden für Renault ist immens, auch wenn das Vergehen minimal war. Er könnte dem Vorstand einen Vorwand geben, sich Ende 2020 zurückzuziehen. Leider haben wir nur zehn Teams und keinen Ersatz. Da hätte Racing Point mehr Fingerspitzengefühl walten lassen müssen. Wetten, dass der Bumerang zurückfliegt? ■



Michael Schmidt
Redakteur

War der Protest von Racing Point richtig? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Streit um Mehrheit

Bei der letzten FIA-Sitzung wurde den Teams das neue Entscheidungsprozedere präsentiert. Es schränkt den Einfluss der Teams deutlich ein.

Von: **Michael Schmidt**

Strategiegruppe und Formel-1-Kommission sind ab 2021 Geschichte. Dann gibt es nur noch ein Entscheidungsgremium. Es besteht aus je zehn Mitgliedern der FIA und von Liberty und den zehn Teamchefs. Um wichtige Änderungen schneller durchzudrücken, wurde der Entscheidungsprozess verschlankt.

In Zukunft wird nach Mehrheitsrecht entschieden. Es gibt eine kleine und eine große Mehrheit. Für die kleine Mehrheit braucht man 25 Stimmen. Sie

betrifft alle Entscheidungen, die für das Folgejahr getroffen werden. Und für die aktuelle Saison, wenn vor dem 30. April abgestimmt wird. Die große Mehrheit kommt nach dem 1. Mai zur Anwendung. Für sie sind 28 Stimmen nötig. Das Einstimmigkeitsvotum soll verschwinden. Wenn sich FIA und Liberty einig sind,

wird es für die Teams schwerer, etwas zu blockieren. Fünf Teams zieht man schnell auf seine Seite. Mit dem Verzicht auf Einstimmigkeit sind viele Teams nicht glücklich. Sie haben Angst, dass Technik-Innovationen von der Konkurrenz abgewürgt werden können. Und dass neue Regeln unter der Saison viel Geld kosten. ■



Ab 2021 können Liberty und die FIA Entscheidungen schneller durchdrücken

MOTORSPORT IMAGES

Formel 1

Verstappens Fehler

Max Verstappen verlor die Pole-Position, weil er trotz gelber Flaggen nicht vom Gas ging. Es war keine gute Idee, sich selbst zu belasten.

Von: **Michael Schmidt**

Der schnellste Mann in Mexiko war Max Verstappen. Beide Q3-Runden mit 1.14,910 und 1.14,758 Minuten hätten zur Pole-Position gereicht. Dann wurde ihm ein Unfall von Valtteri Bottas in der Zielkurve zum Verhängnis. Lewis Hamilton folgte fünf Sekunden dahinter. Trümmerteile warnten ihn. Er zögerte beim Beschleunigen und verlor ein Zehntel. Sebastian Vettel brach seine Runde ab, schenkte 0,25 Sekunden und den zweiten Startplatz her. Verstappen war nur um 1 km/h langsamer als in der Runde davor. Zu wenig, um einer Strafe zu entgehen. Dummerweise sagte er in der Pressekonferenz: „Ich bin nicht vom

Gas. Warum auch? Wir wissen, was wir tun.“

FIA-Rennleiter Michael Masi bestreitet, dass die Selbstanzeige zum Fallstrick für den Holländer wurde. „Wir hätten auf jeden Fall reagiert. Früher war keine Zeit.“ Die Sportkommissare kamen zu dem Urteil, dass Verstappen die Flagge hätte sehen müssen, weil seit dem Unfall 14 Sekunden vergangen waren. Verstappen musste drei Startplätze zurück. Seine Einlassung, dass auf dem Display

keine gelbe Flagge zu sehen war, galt nicht. Bei einem Systemausfall gilt die analoge Flagge. Das Display zeigte nichts an, weil die elektronische Signaltafel bei dem Einschlag des Mercedes zerstört wurde. Hamilton zeigte wenig Verständnis für Verstappens Meinung, der Fahrer könne in Gefahrenzonen das Tempo selbst bestimmen: „Valteris Auto hätte mitten auf der Piste stehen oder Streckenposten hätten vor den Absperrungen sein können.“ ■



Drei Stunden nach Abschluss der Qualifikation war die Pole-Position futsch

XPB

NACHRICHTEN

SOFTWARE-BUG SCHULD

Der GP Japan wurde eine Runde zu früh beendet, weil die elektronische Zielflagge am Ende der 52. Runde aktiviert wurde. Ein Software-Fehler war schuld. Die meisten Fahrer haben die elektronische Flagge gar nicht gesehen. Auch manche Teams nicht. „Die Information stand auf Seite 3 des FIA-Bildschirms. Da schaut in der letzten Runde keiner drauf“, erzählt Mercedes-Teammanager Ron Meadows.

HÜLKENBERG WARTET

Nico Hülkenberg beziffert seine Chancen, dass er 2020 in der Formel 1 fährt, auf 50:50. Bei Alfa Romeo ist immer noch keine Entscheidung gefallen, wer das zweite Cockpit neben Kimi Räikkönen besetzt. Teamchef Frédéric Vasseur will unbedingt Hülkenberg. Ferrari macht sich für Antonio Giovinazzi stark.

MIAMI DARF HOFFEN

In dieser Woche soll die Entscheidung fallen, ob es 2021 einen Grand Prix in Miami gibt. Die Genehmigungsverfahren und Bürgerbeschwerden stehen auf dem Prüfstand. Die Finanzierung steht. Der Kurs soll rund um das Hard Rock Stadium führen.

F1 UND KLIMASCHUTZ

Am 12. November präsentiert das F1-Management seinen Nachhaltigkeitsplan. Der Sport will zum Klimaschutz beitragen und bis zum Jahr 2030 CO²-neutral sein. Der Plan enthält Maßnahmen auf und neben der Strecke.

FERRARI IST SAUER

Ferrari ärgert sich über Berichte, dass der Power-Vorteil möglicherweise mit verbotenen Tricks erzielt, von der FIA aber nicht entdeckt wird. Konkurrenzteams entfachen die Diskussion mit entsprechenden Theorien immer wieder neu. Die FIA stellt sich auf den Standpunkt: „Wer glaubt, dass da etwas faul ist, soll protestieren.“

Eine Brücke für Renault

Renault wurde für den GP Japan disqualifiziert. Das Urteil im Fall der Bremskraftverteilung war kurios. Die Technik sei legal, die Funktionsweise nicht. Damit sollte der Imageschaden für Renault minimiert werden.

Von: **Michael Schmidt**

Es dauerte zehn Tage, bis das Urteil feststand. Die beiden Renault von Daniel Ricciardo und Nico Hülkenberg wurden aus der Wertung des GP Japan genommen. Vorausgegangen war ein Protest von Racing Point gegen ein angeblich automatisches Bremsbalance-System, das sich abhängig von der Position auf der

Strecke verstellte. Renault glaubt, dass eine Ingenieurin von Hülkenberg, die im August die Seiten gewechselt hatte, den entscheidenden Tipp gab. Racing Point streitet das ab. Der erste Verdacht ergab sich beim ersten Testlauf von Ricciardo für Renault. Eine Helmkamera filmte das Display, und darauf war zu sehen, dass sich die Prozentangabe für die Bremskraftverteilung änderte, ohne dass der Fahrer am Lenkrad am Schalter drehte.

Racing Point fragte im September bei der FIA an, ob man ein ähnliches System einsetzen dürfe, und bekam eine Absage. Daraufhin wurden beim GP Japan die Bordkamera-Aufnahmen ausgewertet. Das untermauerte den Verdacht. Der Protest kam für Renault zum dümmsten Zeitpunkt. Die neue Firmenchefin Clotilde Delbos hatte gerade



Beim Barcelona-Test filmte Ricciardo das Display mit einer Helmkamera

angekündigt, dass alle Aktivitäten im Konzern auf dem Prüfstand stünden, auch die Formel 1. Nach Durchsicht aller Daten und Beweismittel kamen die Sportkommissare zu einem kuriosen Urteil. Alle Vorwürfe von Racing Point wurden abgewiesen. Das Bremssystem, das

seit 2015 verwendet wird, sei technisch legal. Es sei aber eine Fahrhilfe, weil es dem Fahrer Einstellungen abnimmt, die er normalerweise selbst zu tätigen hat. Das Urteil baut Renault eine Brücke. Es minimiert den Imageschaden. Renault verzichtete auf eine Berufung. ■

SAVE THE DATES!

IHR SONNIGER WINTER

Training & Racing bei Trackdays & GT Winter Series von Dezember bis März

- + Ihre zweite Hauptsaison im Winter
- + Üppige Terminauswahl auf 6 Strecken - einige mit einer Anreise zur „Raceweek“ zusammenzufassen
- + Ihr Auto überwintert im „Car-Humidor“ von ASCARI mit 24h Security
- + Optional Anmietung von Sport- & Rennwagen
- + Optional 1:1 Coaching*
- + Familienfreundlich durch preiswerte Flüge (Malaga) und Luxushotels zu Sonderraten
- + Wir organisieren Ihre komplette Reise
- + LKW und Equipment verbleiben im bewachten ASCARI Resort
- + Voll eingerichtete Werkstatt, Maschinenpark, Servicepartner sowie Teile- und Reifendienste
- + Wir unterstützen Teams bei der Vermarktung ihrer Vermiet-Sportwagen
- + Profitieren Sie vom größten Pool an Racing interessierten Fahrern

TRACKDAYS & RACING UNDER THE SUN

**ENDLESS
SUMMER®
ASCARI**
LIMITED · SEASONAL · PRIVILEGED

WINTER SEASON 2019/2020
TRACKDAYS UNDER THE SUN

TERMINE

14/15 DEZ	ASCARI
18/19 JAN	ASCARI
23/24 JAN	CIRCUITO DO ESTORIL
28/29/30 JAN	AUTODROMO PORTIMÃO
15/16 FEB	ASCARI
18/19 FEB	CIRCUITO IBERIA 9KM
29 FEB/01 MAR	ASCARI
04/05 MAR	MOTORLAND ARAGÓN
(tba)	BARCELONA CASTELLOLI
(tba)	BARCELONA CATALUNYA

GT
WINTER
SERIES
2019/2020

THE NEW
WINTER RACING SERIES
@THE BEST LOCATIONS OF
SPAIN AND PORTUGAL

14/15 DEZ 2019
20/21 JAN 2020
29/30 JAN 2020
18/19 FEB 2020
29/01 FEB/MAR 2020
04/05 MAR 2020

ASCARI/E
CIRCUITO IBERIA 9KM/E
AUTODROMO PORTIMÃO/P
CIRCUITO IBERIA 9KM/E
ASCARI/E
MOTORLAND ARAGÓN/E

Medienpartner
SPORT auto **MOTOR SPORT**

GEDLICH
racing

INFOS & BUCHUNG
+49 69 900 28 429

OFFICE@GEDLICH.COM

GEDLICH-RACING.COM

WWW.GT-WINTER-SERIES.COM



Adrenalin im Blut

Yannick Fübrieh und David Griessner heißen die neuen Meister der VLN Langstreckenmeisterschaft. Die beiden Adrenalin-Piloten übernehmen die Startnummer 1 von ihren Teamkollegen. Mercedes feierte den sechsten Gesamtsieg in Folge.

Von: **Bianca Leppert**

Noch drei Kandidaten waren vor dem 44. DMV Münsterlandpokal mit Chancen auf den Titel in der VLN Langstreckenmeisterschaft ausgestattet. Am Ende holte das Duo Yannick Fübrieh und David Griessner genau das nach, wovon es schon im vergangenen Jahr geträumt hatte, was sich damals aber nicht ganz erreichen ließ: Die beiden sicherten sich mit dem siebten Sieg der Saison im BMW M240i Racing Cup die Meisterschaftstrophäe.

Damit nicht genug: Auch der Titel in der Cup-Wertung und der Junior-Titel für den 25-jähri-

gen Griessner sind eingetütet. „Das ist einfach megageil“, sagte der Österreicher. „Der letzte Stint hat sich gezogen wie eine Ewigkeit.“ Während Griessner ihn im Auto verbrachte, bibberte Fübrieh in der Box. Der Heilbronner hatte bereits mit einer starken Anfangsphase vorgelegt. „Ich habe versucht, vorneweg zu fahren, aber das hat dieses Mal nicht ganz funktioniert. Unsere Gegner waren sehr stark, und es gab auch viel Kontakt. Das waren die zwei härtesten Stints im ganzen Jahr.“

Eine fast perfekte Saison

Der Triumph im Finale reichte den beiden Adrenalin-Motorsport-Piloten, um die Meisterschaft aus eigener Kraft zu gewinnen. So hatten die direkten Gegner aus den eigenen Reihen (Rink/Brink/Leisen, V4) und von Sorg Rennsport (Kratz/Gott/Frisse, V4) keine Chance mehr. Rink/Brink/Leisen sicherten Adrenalin-Motorsport auch noch die VLN-Produktionswagen-Trophäe. Für Adrenalin-Motorsport stehen nun die Plätze 1, 2 und 4 in der Gesamtwertung zu Buche.

„Das waren die zwei härtesten Stints im ganzen Jahr. Unsere Gegner waren sehr stark und es gab auch viel Kontakt.“

Yannick Fübrieh, Adrenalin

Überhaupt lief es das ganze Jahr nach Plan für die neuen Champions. „Wir hatten eine fast perfekte Saison“, sagt Griessner. „Wir sind lediglich einmal Zweite geworden, weil es eine Zeitstrafe wegen eines Gelbvergehens gab. Das war alles.“

Ähnlich eindrucksvoll wie der Durchmarsch der neuen Meister erscheint die Sieg-Statistik von Mercedes-AMG, die im letzten Rennen der Saison einmal mehr ausgebaut wurde. Sechs Siege in Folge stehen nun zu Buche. Dieses Mal waren Maro Engel und Patrick Assenheimer im AutoArenA-Mercedes von Black Falcon die Glücklichen. Tatsächlich war Fortuna mit im Spiel, denn der Manthey-Porsche, der wie der

sichere Sieger aussah, hatte in der letzten Runde eine Kollision und kam schließlich nur noch auf dem sechsten Platz ins Ziel. „Für uns war das natürlich Glück. Wir fühlen mit unserer Konkurrenz“, sagte Sieger Maro Engel. „Eigentlich hätten wir das Rennen heute nicht gewonnen. Daher ist das natürlich ein unglaublicher Lauf. Wir sind gut unterwegs, die AMG-Teams machen einen guten Job und eben auch unser Team Black Falcon. Man muss auch sehen, dass wir immer mit Top-Fahrerpaarungen angetreten sind.“

Laub bremst Mercedes ein

Dabei lief es zu Beginn des Rennens eher durchzuwachsen für Mercedes-AMG. Sowohl der GT3-Renner von Engel/Assenheimer als auch das Auto von Christodoulou/Haupt/Müller musste in der Anfangsphase die Box außerplanmäßig ansteuern, weil zu viel Laub am Kühlergrill die Temperatur ansteigen ließ. Dadurch war man bereits in einem anderen Boxenstopp-Rhythmus.

Auch der GetSpeed-Mercedes von Baumann/Ellis war nicht



Yannick Fübrih und David Griessner von Adrenalin-Motorsport sind die neuen VLN-Meister 2019

BR FOTO



Daniel Keilwitz und Hendrik Still pilotierten die Dodge Viper von Zakspeed

BR FOTO



In der V4-Klasse holten Rink/Brink/Leisen einen weiteren Sieg für Adrenalin

BR FOTO

vom Glück verwöhnt. Der Audi #17 von Perrodo/Collard/Vaxivière traf den AMG GT3 im Heck. Damit war das Rennen gelaufen. Die Dodge Viper von Zakspeed musste zwischenzeitlich ebenfalls die Segel streichen, nachdem man mit technischen Problemen im Streckenabschnitt Breidscheid stehen blieb.

Besonders spannend war der Kampf um die Plätze 2 bis 5. Hier jagten die GT3-Renner im Sekundenabstand um die 24,358 Kilometer lange Nürburgring-Nordschleife. Zunächst sah es dabei für Falken Motorsport vielversprechend aus. Patrick Pilet und Sven Müller brachten den Elfer auf Platz 2 ins Ziel – eine Zeitersatzstrafe von 185 Sekunden wegen eines Code-60-Vergehens kostete allerdings den Podiumsplatz und warf das Duo auf Rang 7 zurück.

Dadurch rückten Frank Stippler und Vincent Kolb im Phoenix-Audi R8 LMS auf den zweiten Rang auf, und Walkenhorst ergatterte mit dem BMW M6 GT3 (Pittard/Fannin/Krognes) noch einen Platz auf dem Treppchen.

Dahinter landeten die Phoenix-Teamkollegen Jans/Beretta/Schramm, die sich den Pro-Am-Sieg sicherten. Für den BlackFalcon-Mercedes von Christodoulou/Haupt/Müller sprang trotz der Probleme zu Beginn noch der fünfte Platz vor dem Manthey-Porsche und dem Falken-Porsche heraus.

Die Top 10 komplettierten der GetSpeed-Mercedes (Shoffner/Hill/Schiller), der Mercedes-AMG GT aus der SP-X von Buhk/Hohenadel/Götz und der SP8-Ferrari von Kohlhaas/Köhler/Rogivue. ■



Sechster Triumph in Folge für Mercedes-AMG: Assenheimer/Engel jubelten

BR FOTO

VLN, 9. LAUF, 44. DMV MÜNSTERLANDPOKAL (4 STUNDEN)

Pole-Position

#16 Haupt/Christodoulou/Müller (Mercedes-AMG Team Black Falcon, Mercedes-AMG GT3, SP9), 8.06.152 min

Schnellste Runde

#911 Jaminet/Werner/Kern (Manthey Racing, Porsche 911 GT3 R, SP9), 8.03.310 min

1.	#6	Assenheimer/Engel	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9	28 Runden
2.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 6,728 s
3.	#34	Krognes/Pittard/Fannin	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 12,299 s
4.	#9	Beretta/Jans/Schramm	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro-Am	+ 2.09,196 min
5.	#16	Haupt/Christodoulou/Müller	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 2.21,645 min
6.	#911	Jaminet/Werner/Kern	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2.38,906 min
7.	#4	Müller/Pilet	Falken Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 3.08,450 min
8.	#23	Shoffner/Hill/Schiller	GetSpeed Performance	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro-Am	+ 3.20,759 min
9.	#56	Hohenadel/Buhk/Götz	Mercedes-AMG Team HTP	Mercedes-AMG GT3	SPX	+ 4.30,224 min
10.	#139	Kohlhaas/Köhler/Rogivue	racing One GmbH	Ferrari 458	SP8	+ 13.10,662 min

Ferrari 488 GT3 Evo 2020

Upgrade für das Pferd

Ferrari präsentiert sein Evo-Kit für den Turborennwagen 488 GT3. Die Italiener widmeten sich Aerodynamik, Fahrndynamik, Ergonomie, Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Von: **A. Cotton; A. Haupt**

Es hätte in diesem Jahr ein Titel für den Ferrari 488 GT3 herauspringen können. Doch beim Saisonfinale der Blancpain Endurance Series klappte es nicht. Mit einem überarbeiteten Auto sollen 2020 die dominanten deutschen Hersteller geschlagen werden.

Das Evo-Kit für den Turborennwagen ist auf den ersten Blick an neuen Flaps für den vorderen Stoßfänger erkennbar. Das wurde möglich, weil der Bereich unter den Scheinwerfern geschrumpft ist. Die Flaps erhöhen laut Ferrari den Abtrieb. Damit sich die Aero-Balance nicht verschiebt, integrierte Ferrari Leit-



Neues Auto oder Evo-Kit für das bestehende Fahrzeug: Ferrari bietet seinen Kunden beide Möglichkeiten

bleche im Splitter, vergrößerte die Kiemen auf der Oberseite der vorderen Radhäuser, passte den Bereich vor den Seitentüren an und überarbeitete die Öffnungen im hinteren Bereich.

Die Italiener verlängerten zudem den Radstand, mit dem Ziel, die Reifen besser zu nutzen und deren Abnutzung zu verringern. Das GT3-Auto können Teams nun auch schneller und leichter in eine GTE-Version verwandeln.

Der 488 GT3 verliert Gewicht. Das gibt den Teams mehr Spielraum bei der Verteilung von Ballast, um die Fahrzeugbalance zu verbessern. Ein neuer Rennsitz von Sabelt spart allein 2,4 Kilogramm. Die Traktionskontrolle und das ABS seien verbessert worden. Der V8-Biturbo erhält zwar keine neuen Teile, soll dafür aber von einem angepassten Motormanagement profitieren. Die Ingenieure aus Maranello

versprechen ein sanfteres Ansprechverhalten, einen präziseren Einsatz des Drehmoments und mehr Zuverlässigkeit.

Für 24-Stunden-Rennen hat Ferrari ein spezielles Paket entwickelt. Es beinhaltet einen neuen Stoßfänger mit zusätzlichen Scheinwerfern, eine Kupplung aus Kohlefaser, Radmuttern aus Stahl, neue Bremssättel und Schnellentfüllstützen für Motoröl und Kühlfüssigkeit. ■

Sportwagen-WM

Löst Goodyear bald Michelin ab?

Die European Le Mans Series (ELMS) hat Goodyear den Zuschlag als Ausrüster der GTE-Klasse gegeben. Der amerikanische Reifenkonzern hofft, dass diese Entscheidung ein Vorbote für die Sportwagen-Weltmeisterschaft ist.

Goodyear, der Mutterkonzern von Dunlop, hat sein Engagement in der Sportwagen-WM ausgeweitet. Allerdings strebt der US-Reifenhersteller nach mehr. Man schielt auf das neue Hypercar-Reglement, das ab der Saison 2020/2021 greift.

Noch haben FIA und ACO nicht entschieden, wer dann die Reifen liefert. In der Topklasse

soll es aber weiter bei einem einzigen Reifenlieferanten bleiben. Aktuell hat bei den LMP1 Michelin das Monopol. Und die Franzosen haben mit Toyota einen großen Fürsprecher.

In den Klassen darunter könnten die Regelhüter auf Reifenwettbewerb setzen. Das ist momentan schon der Fall, doch Michelin beliefert alle Teams in der LM GTE Pro. Und auch hier setzt sich ein großer Hersteller für die Franzosen ein. In diesem Fall sind es die Doppelweltmeister von Porsche.

Goodyear glaubt trotzdem, durch seinen Deal in der ELMS einen Fuß in der Tür zu haben. Dort beliefert man Porsche, Ferrari und Aston Martin. Wenn die Kunden zufrieden sind, könnte die Zusammenarbeit künftig ausgeweitet werden. ■ AC

FIA GT Cup

GT-Masters-Meister will weiteren Titel

Am Wochenende werden in Vallelunga erstmals die FIA Motorsport Games ausgetragen. Unter den Startern im FIA GT Cup ist auch GT-Masters-Champion Patric Niederhauser.

Erstmal wurde der GT-Wettbewerb, da noch als FIA GT Nations Cup, im letzten Jahr in Bahrain ausgetragen. Diesmal ist der GT Cup nur eine von sechs Disziplinen bei den FIA Motorsport Games, ansonsten ändert sich nicht viel. Wie im Vorjahr sind auch heuer nur Fahrer mit Bronze- und Silber-Einstufung zugelassen, wobei auch nur ein Silber-Fahrer pro Auto genannt sein darf. Einer von Letztgenannten ist Patric

Niederhauser, der natürlich die Schweizer Farben vertritt und den nächsten Titel im Visier hat. „Nidi“ teilt sich einen Lamborghini mit Christoph Lenz.

Die amtierenden Champions aus der Türkei sind ebenfalls wieder am Start. 2018 setzten sich Salih Yoluc und der frischgebackene Vizemeister des Porsche Supercup, Ayhanca Güven, mit einem Mercedes gegen die Konkurrenz durch, diesmal starten sie mit einem Aston Martin.

Insgesamt stellen sich 22 Fahrerpaarungen den zwei Rennen. Für Deutschland starten Alfred Renauer und Edward-Lewis Brauner. Zu den weiteren bekannteren Namen in der Starterliste zählen Christina Nielsen (Dänemark), Spencer Pumpelly (USA), Jim Pla (Frankreich) und Nico Verdonck (Belgien). ■ MBR



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

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

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



Es ist vollbracht

Während Thierry Neuville mit seinem Sieg in Katalonien Hyundais WM-Chancen erhöht, erlebt Titelverteidiger Sébastien Ogier ein Desaster, und Ott Tänak ist am Ziel seiner Träume. Der Este krönt sich nach neun WM-Jahren und 105 Starts zum Weltmeister.

Von: **Markus Stier**

Der Weltmeister kämpft auf den Knien. Die Servolenkung ist ausgefallen, rund 40 Sekunden sind schon schief, da ist die vorletzte Rallye des Jahres noch keinen halben Tag alt. Eine Hydraulikleitung ist gebrochen, Sébastien Ogier weiß nur nicht wo. Der ganze Motorraum war voller Öl. Der Franzose sucht nach dem Leck, aber vergebens. Weil sie nichts anderes tun können, schüttet Beifahrer Julien Ingrassia Reserveöl nach. Doch

vor dem rettenden Mittagsservice steht ausgerechnet die längste Prüfung der Rallye an. Auf La Fatarella wird er noch mal knapp drei Minuten kassieren, Blasen an den Händen und die bittere Erkenntnis, dass der Kampf vorüber ist.

Extra-Einsatz nicht belohnt

Es ist nicht so, dass er den Titel durch die Allerweltspanne verloren hat, aber nun ist es amtlich. Nach sechs Jahren in Folge wird er die Krone abgeben müssen. Der Verlust schmerzt umso mehr, weil sein Citroën-Team nach Wales noch ausgiebig testen war, vor allem neue Differenzialeinstellungen. Das Desaster von Deutschland, als der Superstar haltlos untersteuernd um die Ecken rutschte, sollte sich nicht wiederholen. Ogier war zuversichtlich, das Auto agierte beim Test wie gewünscht, und auf spanischem Schotter eröffnete er mit Bestzeit.

Als ihn der TV-Reporter nach der ersten Nachmittagsprüfung

fragt, ob er noch motiviert sei, sagt Ogier lächelnd: „Kein Stück.“ Der Champion, der nur noch zwei Tage lang der Champion sein wird, trägt die Lage mit Fassung, im Gegensatz zu seiner besseren Hälfte. Aus der Heimat twittert Gattin Andrea Kaiser außer sich, wie Citroën es wagen könne, ihrem Helden so ein Scheißhaus hinzustellen. Die diversen Kothaufen-Emojis und der Hashtag „Shitroën“ schaffen es am Folgetag sogar in die Bildzeitung, die in Sachen Rallye sonst nur bei tödlichen Unfällen aus dem Koma erwacht. Teamchef Pierre Budar lässt sich den Ärger nicht anmerken. „Wir haben einen Vertrag mit Sébastien Ogier, nicht mit seiner Frau, die erstens nicht hier ist, und zweitens keine Ahnung hat, was vorgefallen ist.“ Als am Nachmittag auch noch Teamkollege Esapekka Lappi mit Motorschaden stoppt, flachsen sie in der Toyota-Hospitalität: „Jetzt warten wir auf den Tweet von Frau Lappi und den Kindern.“



Es gab sechs Finnen, drei Franzosen, zwei Briten, je einen Schweden, Italiener, Spanier, Norweger und Deutschen. Ott Tänak ist der erste WRC-Champion aus ganz Osteuropa.

Budgetmangel hin oder her, Budar schwört, dass Ogiers Defekt nicht auf alte Teile zurückzuführen ist. „Es war eine simple Leitung. Ob es ein Materialdefekt war oder ein Montagefehler, wir wissen es nicht.“ Hydraulikpannen, die sich neben Lenkung auch auf Lenkradschaltung und Differenzialsteuerung auswirken, sind im Rallyesport keine



warum derlei Aktionen nicht durchgezogen wurden, als die Tabellensituation noch hoffnungsvoll war.

Ebenso bleibt ein Rätsel, warum der C3 ein Rätsel bleibt. Zwar betont Ogier nach der ersten Asphalt-Etappe in Katalonien am Samstagabend, ohne seinen Motivationsknick wäre man durchaus in der Lage, bei der Musik zu sein, aber zur Wahrheit gehört auch, dass nach der Auftaktbestzeit keine einzige weitere folgt. Am Sonntag fallen die Roten in den vorherigen Asphalt-Modus zurück, das Auto ist schwer fahrbar, selbst für den Besten der Welt. Einmal Achter, zwei Mal Sechster, auf der Powerstage mit Ach und Krach Fünfter, das ist die Bilanz des Noch-Weltmeisters an dem Tag, als andere erst die großen Geschütze auspacken. „Wir haben eine Lösung gefunden“, sagt Ogier beim letzten Service zu seinen ständig durchdrehenden Hinterrädern, will aber keineswegs Mut machen: „Damit haben wir uns aber neue Probleme geschaffen.“

Fairerweise sei gesagt, dass nicht nur bei Citroën das große Raten losging, warum man auf den zwei doppelt zu fahrenden Sonntagsprüfungen, trotz nahezu gleicher Charakteristik wie die Strecken am Samstag, plötzlich massenhaft Zeit verlor. Auf drei von vier Prüfungen war Sébastien

Loeb allenfalls noch schneller als das tapfere, aber defensiv agierende WRC-Greenhorn Takamoto Katsuta im vierten Toyota.

Loeb ratlos

Wir erinnern uns: Loeb, das ist der neunmalige Weltmeister, der Vorjahressieger in Spanien, der sich wie kein anderer auf seinen letzten Saisonauftritt vorbereiten konnte. Wo andere nur testen gingen, durfte Loeb im Wettbewerb üben. Zwei Asphalt-Rallyes und eine auf Schotter absolvierte Hyundais Edeldomestik in Frankreich und Spanien, um sich im Endkampf um den Markentitel auf den i20 einzuschließen.

Teamchef Andrea Adamo hatte mit Speerspitze Thierry Neuville, Rekord-Spaniensieger Loeb und Lokalheld Dani Sordo die Creme de la Pudding für die Rallye Catalunya nominiert und somit alles richtig gemacht, zumal Loeb und Sordo wegen ihrer Teilzeitarbeit in der Saison immer schön weit hinten in der Tabelle stehen – und somit auf der ersten Etappe massenhaft Straßenfeger vor sich haben. Am Schotterfreitag in Spanien die perfekte Ausgangslage.

Tatsächlich liegen am Freitag alle drei Hyundai vorn, Loeb nach den Bestzeiten 922 bis 924 seiner Karriere liegt gar an der Spitze, knapp gefolgt von Sordo. Aber am Ende liefert bei den

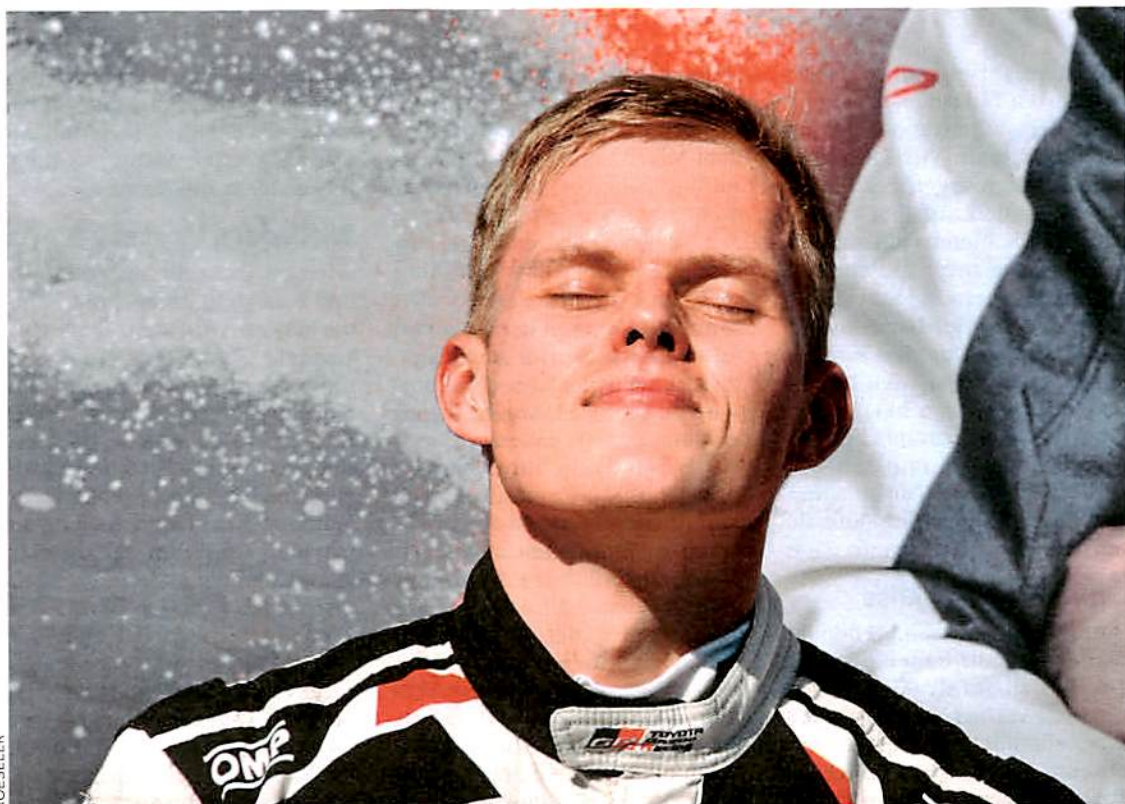
Himmelblauen nur einer richtig ab: Thierry Neuville lässt sich weder von zeitweilig etwas viel Übersteuern und etwas wenig Bremse aus dem Konzept bringen. Der Belgier macht das Beste aus Startplatz 3 und knöpft dem zwei Plätze weiter vorn rutschenden WM-Kontrahent Ott Tänak am Freitag 20 Sekunden ab, exakt das Polster, das potenziellen Gegnern den Zahn zieht, sie könnten den Rückstand aus eigener Kraft aufholen. Neuilles WM-Chancen sind mit 41 Punkten Rückstand noch theoretischerer Natur als die von Ogier, aber Hyundai will unbedingt die Marken-WM gewinnen, da ist es für den Belgier egal, ob er für sich oder den Arbeitgeber kämpft. Mit 17 Sekunden Vorsprung holt er nach absolut fehlerfreier Fahrt seinen dritten Saisonsieg.

Andrea Adamo hat die Pille geschluckt, dass Loeb am letzten Tag absäuft, über ein rutschendes Auto klagt und keine Erklärung dafür hat. Der Franzose wird am Ende mit über 50 Sekunden Rückstand Vierter und trägt damit keine Marken-Punkte zum Hyundai-Konto bei. Adamo setzt im Kommandotruck zum Umarmungsreigen an, um trotzdem den Doppelsieg von Neuville und Sordo und damit 43 Marken-Punkte zu feiern, nur dass die Rechnung nicht stimmt. Ausgerechnet Sordo, der nervenstark

Seltenheit, vielleicht war es nur ein unglücklich aufgewirbelter Stein, der den letzten Rest Hoffnung zerstörte. Angesprochen auf das angeblich frei werdende Toyota-Cockpit im kommenden Jahr, sagt Ogier diplomatisch: „Ich bin heute sehr frustriert, und möglicherweise sage ich dann etwas, dass ich nach dem Wochenende schon wieder anders sehe, also sage ich lieber nichts.“

Östbergs Enttäuschung

Die Aufregung ist unnötig. Auch ohne das Leck hätte Ogier keine Chance gehabt. Bei 28 Punkten Rückstand bei noch 60 zu vergebenen Zählern war die Chance ohnehin eher homöopathisch, auch wenn WRC2-Kollege Mads Östberg Ogier schwer die Daumen drückte. Bei Citroën stand im Raum, ein drittes Auto zum Finale nach Australien zu schicken, um irgendwie noch rote Autos zwischen Ogier und Tänak zu bringen. Man muss sich bei PSA die Frage gefallen lassen,



Endlich am Ziel: Zehn Jahre nach seiner ersten WM-Saison ist Ott Tänak Weltmeister



ROESELER

Noch bevor Sébastien Ogier richtig loslegen konnte, versagte die Hydraulik



ROESELER

Die Ford spielten in Katalonien trotz einiger guter WP-Zeiten keine Rolle

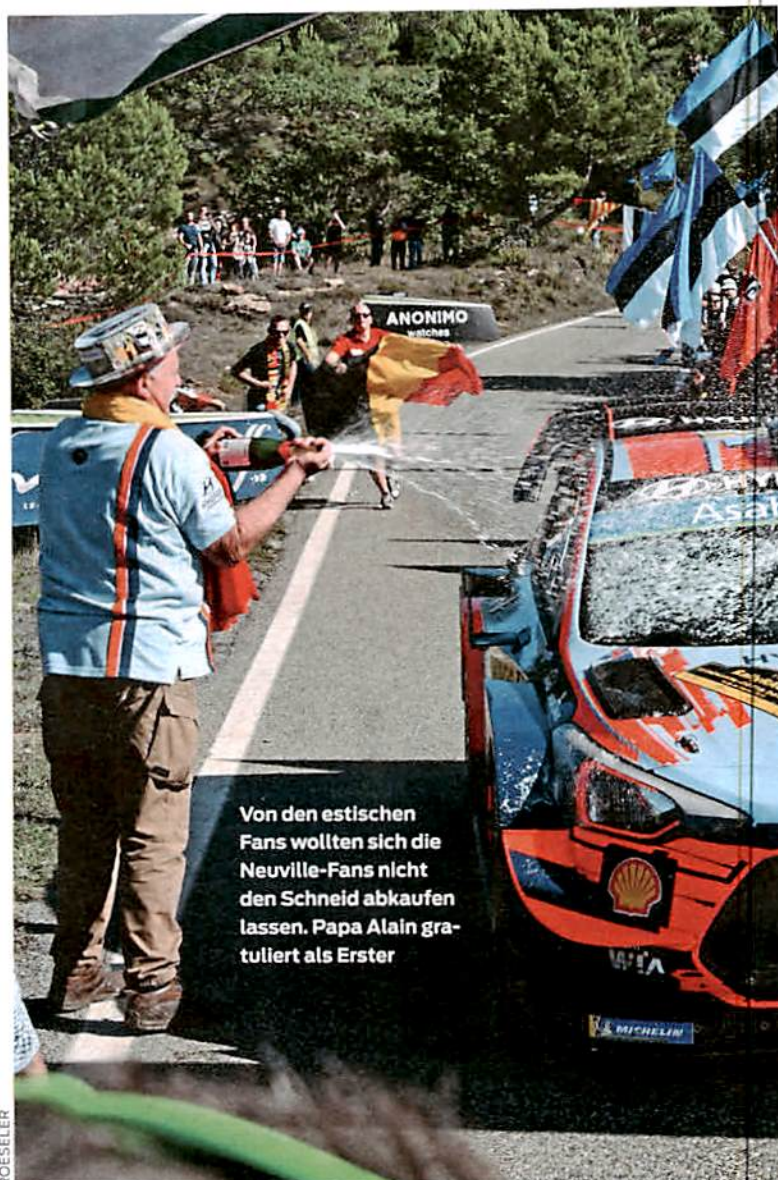
seinen Vorsprung auf den drittplatzierten Tänak von 3,5 auf 5,8 Sekunden ausgebaut hat, der den Esten an drei von vier Prüfungen am Sonntagmorgen geschlagen hat, lässt sich auf den finalen rund 21 Kilometern alles abnehmen, was er zuvor auf rund 53 Kilometern herausgefahren hat. Auch der Spanier hat keine Erklärung, wieso er den zweiten Platz auf dem Zielstrich um 0,4 Sekunden verloren hat. Und so fährt Hyundai nicht mit ziemlich beruhigenden 24 Punkten Vorsprung zum Finale auf die Südhälfte, sondern nur mit deren 18.

Latvalas Lebenskrise

Immerhin kann man bei den Koreanern darauf bauen, dass im Zweifelsfall auf die Mithilfe des Gegners Verlass ist. Die Dauerwackelkandidaten Kris Meeke und Jari-Matti Latvala ließen die Toyota-Phalanx wieder mal arg löchrig aussehen. Latvala, den

seine Reality-Fernseh-Verlobte, von der finnischen Regenbogenpresse genüsslich ausgebreitet, über Monate mit einem Internet-millionär betrog, muss zurzeit nicht nur seine geplatze Hochzeit verkraften: Der Finne hat zusätzlich die Steuerfahndung im Genick, die sich sehr für den Instagram-Account der Verlobten interessierte, weil sie ständig gemeinsame Fotos aus Finnland postete, obwohl Latvala offiziell in Monaco wohnhaft ist.

Der stand den finnischen Reportern in Salou standhaft Rede und Antwort, gestand auch, sein Wales-Abflug habe sicher auch damit zu tun, dass er den Kopf nicht frei hatte. Und auch in Katalonien ist der erfahrenste Rallye-Profi im Feld nicht ganz bei sich, klagt über wenig Vertrauen in Auto und sich selbst, bis ihm Teamchef Tommi Mäkinen mal wieder den Kopf wäscht und sagt: „Das rechte Pedal ist das fürs Selbstvertrauen.“ Latva-



ROESELER

Von den estischen Fans wollten sich die Neuville-Fans nicht den Schneid abkaufen lassen. Papa Alain gratuliert als Erster

la bleibt dieses Mal wenigstens auf der Straße, fährt zumindest zuweilen schnelle Zeiten und liefert als Vierter wichtige Zähler für die Marken-Wertung.

Wieder mal Meeke

„Hier wird es sehr auf Jari-Matti und Kris ankommen“, hat Tommi Mäkinen vor dem Start verkündet. Sein Star Tänak sei schließlich mit dem Kampf um die Fahrerkrone genug belastet. Ausgerechnet Meeke, dessen Chancen auf Weiterbeschäftigung nach Rang 4 in Wales deutlich besser schienen als die von Latvala, und der mit seiner kämpferischen Attitüde deutlich mehr nach dem Geschmack des Teamchefs ist als der ewig hadernde Nordmann, vergeigt den gerade erworbenen Kredit wieder. Am Freitagabend als Vierter noch bestplatziertes Hyundai-Verfolger und als Einziger in Schlagdistanz zum Trio in Bleu, montiert sich der Nordire am



Dani Sordos großer Traum wäre ein Heimsieg, der ihm in 17 Versuchen nicht gelang. Ob es einen 18. gibt, ist unsicher: 2020 gibt es keinen WM-Lauf in Spanien.

Samstagmorgen ohne Not an einer Leitplanke ein Rad ab. Wer am Ende 29. wird, holt keine Punkte.

Und so muss es doch wieder Tänak rausreißen, der sich eigentlich nach Ogiers frühem Problem aufs Notlaufprogramm geschaltet hat. Erst kurz vor Halbzeit fährt er eine erste Bestzeit und hängt gleich drei weite-



Der Fahrertitel ist futsch, aber Neuville's Sieg hilft Hyundai in der Marken-WM



Verlierer des Wochenendes: Meeke flog ab, Loeb war am Ende zu langsam

re dran. Er kann zwar Neuville nur sechs Sekunden abnehmen, aber es reicht eben, Loeb einzusammeln und Sordo ins Genick zu atmen. Tänak hat vor dem Start freimütig gestanden, dass er durchaus nervös ist und Druck verspürt. Der potenziert sich noch durch die allerorten wehenden Flaggen in Weiß, Blau und Schwarz. Seit den Goten während der Völkerwanderung sind nicht mehr so viele Osteuropäer auf der iberischen Halbinsel eingefallen wie an diesem Wochenende. „Ich dachte, ich weiß, was Druck ist, aber das war ein neues Level“, sagt Tänak im Ziel.

Brecheisen Tänak

Aber der Tabellenführer hält nicht nur wie sein Vorgänger und Lehrmeister bei M-Sport stand, wie Ogier zeigt er am Ende auch, wer der Chef im Ring ist, sehr zur Sorge seines Teamchefs und zum Ärger seines Managers. Markko Martin ist not amused,

weil Tänak auf der Powerstage das ganz große Brecheisen auspackt, obwohl er selbst zuvor betont hat, er wolle vor allem ins Ziel kommen. Aber Tänak will den Sack zumachen, nicht in Australien weiterzittern, ob das Unmögliche noch möglich wird, oder der Toyota vielleicht mal wieder schwächelt.

Ogier ist kein Thema mehr, der Balte braucht aber 19 Punkte, um alle Rechenspiele seitens Neuville zu beenden. Der dritte Rang in Katalonien bringt ihm aber nur 15. Würde er mindestens Zweiter auf der Powerstage, wäre die Messe gelesen. Und so entscheidet sich Tänak für vollen Einsatz. Er fährt zum vierten Mal in den letzten fünf Rallyes Bestzeit auf der letzten Prüfung, kassiert fünf Extrazähler und wäre auch bei einem totalen Neuville-Triumph in Coffs Harbour Weltmeister, wenn er sich umgehend hinter der Startrampe an den Strand legen würde.

RALLYE SPANIEN (25.–27. OKTOBER)

17 Sonderprüfungen über 325,56 Kilometer

1. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	3:07,39,6 h
2. Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	+ 17,2 s
3. Sordo/Del Barrio (E/E), Hyundai i20 WRC	+ 17,6 s
4. Loeb/Elena (F/MC), Hyundai i20 WRC	+ 53,9 s
5. Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+ 1.00,2 min
6. Evans/Martin (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+ 1.14,2 min
7. Suninen/Lehtinen (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC	+ 1.47,6 min
8. Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC	+ 4.20,5 min
9. Östberg/Erkisen (N/N), Citroën C3 R5	+ 8.24,6 min
10. Camilli/Veillas (F/F), Citroën C3 R5	+ 9.19,3 min

Bestzeiten: Neuville 5, Tänak 5, Loeb 3, Sordo 3, Ogier 1

WM-STAND FAHRER

WM-Stände nach 13 von 14 Läufen

1. Ott Tänak	(EST)	263
2. Thierry Neuville	(B)	227
3. Sébastien Ogier	(F)	217
5. Andreas Mikkelsen	(N)	102
5. Elfyn Evans	(GB)	102
6. Kris Meeke	(GB)	98
7. Jari-Matti Latvala	(FIN)	94
8. Dani Sordo	(E)	89
9. Teemu Suninen	(E)	89
10. Esapekka Lappi	(FIN)	83



WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	380
2. Toyota	362
3. Citroën	284
4. M-Sport-Ford	218



Mit blauem Auge

Erst Stunden nach der Zieldurchfahrt bestätigte die FIA die Siege von Mads Östberg (WRC2 Pro) und Eric Camilli (WRC2). Allerdings wurde Citroën wegen unzulässigen Ladeluftkühlern zu Geldstrafen verdonnert.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach sechs Schotterprüfungen am Freitag lag der WRC2-Pro-Champion Kalle Rovannerä nur auf Klassenrang 5, Skoda-Werkskollege Jan Kopecký gar noch drei Plätze dahinter. Schlimmer: Der junge Finne bekam bestenfalls eine drittschnellste Zeit hin, sein tschechischer Kollege schaffte es nicht über Rang 8 hinaus. Schwach auch M-Sport-Pilot Gus Greensmith, der übers ganze Wochenende mit Brems-Fading am neuen Ford Fiesta R5 Mk2 kämpfte und sich im Ziel mit Platz 7 zufriedengeben musste.

Das Tempo machten andere, allen voran Citroën-Pro Mads Östberg, der als Führender auf die Asphalt-Etappen ging. In seinem Nacken Skoda-Privatier Pierre-Louis Loubet und WRC2-Gast Eric Camilli, der mit einem VW Polo auf Korsika, einem neuen Ford Fiesta in Finnland und Deutschland nun im Citroën C3 R5 ausrückte.

Kaum wechselten die Akteure auf Asphalt, stürmte das Skoda-Werksduo wieder ganz vorne mit, die Konkurrenz hielt aber kräftig dagegen, darunter die heimischen Solans-Brüder. Während Junior-Weltmeister Jan Solans mangels Budget ohne einen einzigen Testkilometer sein R5- und WRC2-Debüt absolvierte und dabei einige Top-Ten-Zeiten markierte, brachte Nil im kurzfristig angemieteten VW Polo R5 Extrawürze in die mit 20 Teams stark besetzte Zweite Liga. Auf beiden Belägen brannte Nil Solans Bestzeiten in die Bahn, führte zu Beginn die WRC2 an und wäre wo-

! Absagen für Australien. Nicht nur Skoda zieht die Nennung von Pro Jan Kopecký zurück. In der WRC2 will neben Fabio Andolfi auch der klamme Benito Guerra auf den Start verzichten. Heißt: Pierre-Louis Loubet muss für den Titel nur die Startrampe entern.

möglich auch am Ende ganz oben gestanden. Doch auf der knapp 40 Kilometer langen dritten Prüfung verlor der Katalane wegen zwei Plattfüßen satte acht Minuten und früh den Anschluss.

Dramen auch auf dem kurzen Sprint am Samstagabend in Salou: Während Nikolas Gryazin seinen Skoda gegen eine Betonwand setzte, riss Fabio Andolfi seinem Fabia ein Rad aus, und Rovannerä schleppte sich mit krummem Radträger in den Service.

An der Spitze spürte Östberg derweil den heißen Atem seines C3-Kollegen Camilli. Doch statt in Ehrfurcht zu erstarren, baute der Norweger einen drei Sekunden Vorsprung von Sonntagfrüh bis ins Ziel auf über 22 aus und siegte. Doch bei der Nachkontrolle stellten die FIA-Techniker an den beiden C3 R5 von Östberg und Camilli nicht der Homologation entsprechende Ladeluftkühler fest und verdonnerten Citroën zu jeweils 10000 Euro Strafe.

Eine Disqualifikation hätte WRC2-Tabellenführer Pierre-Louis Loubet allerdings auch nicht geholfen. Zwar gab sein Titelkonkurrent Benito Guerra am Samstag entnervt auf, aber der Franzose wurde nach einem Reifenschaden und einem Ausrutscher so weit nach hinten durchgereicht, dass ihm der Mexikaner mit einem Sieg in Australien den WRC2-Titel wegschnappen könnte, falls er das Budget doch noch auftreibt. ■



Rovannerä: Rad ab



Loubet: WRC2-Titel nur Formalität

WRC2 SPANIEN

1. Östberg/Eriksen (N)*	in 3:16.04,2 h
Citroën C3 R5	
2. Camilli/Veillas (F/F)	+ 22,6 sec
Citroën C3 R5	
3. Kopecký/Hloušek (CZ/CZ)*	+ 54,7 sec
Skoda Fabia R5 Evo	
4. Rovannerä/Halttunen (FIN/FIN)*	+ 129,7 min
Skoda Fabia R5 Evo	
5. Lindholm/Korhonen (FIN)	+ 2.03,3 min
VW Polo GTI R5	

* WRC2 PRO; ** nicht eingeschrieben

STAND WRC2 PRO NACH LAUF 13

1. Kalle Rovannerä (FIN)	206 Punkte
2. Mads Östberg (N)	145 Punkte
3. Gus Greensmith (GB)	137 Punkte

Rallye Spanien

Abschied mit Wehmut

Die Rallye-WM erlebte beim vorletzten Saisonlauf eine Zäsur. Durch die Einführung des Rotationsystems verabschiedet sich die Topliga vorerst aus Spanien und endgültig von gemischten Belägen.

Von: **Reiner Kuhn**

So ausgelassen Sieger Thierry Neuville und der neue Weltmeister Ott Tänak bei der abschließenden Pressekonferenz auch flachsen – beide sind ebenfalls traurig. „So sehr ich mich über meinen ersten Sieg hier freue, es ist sehr schade, dass wir kommende Saison nicht hier fahren werden“, sagt der Belgier und betont: „Diese Rallye ist top organisiert, zieht unglaublich viele Fans an und gehört in jedem Jahr auf den WM-Kalender.“ Der frischgebackene Champion pflichtet ihm bei und ergänzt: „Die unterschiedlichen Etappen waren für uns Fahrer eine besondere Herausforderung. Es ist schade und für mich unverständlich, dass es solche Rallyes nicht mehr geben soll.“

Die Fahrer sprechen Manuel Avino aus der Seele. Dem Präsidenten des spanischen Motorsportverbandes und Mitglied des FIA-Weltverbandes fällt es schwer, seine Enttäuschung zu verbergen. „Ich persönlich halte das Rotationssystem für einen Fehler und pflichte ADAC-Präsident Hermann Tomczyk zu: Man kann solche Veranstaltungen nicht einfach aus- und wieder anstellen. Diese Rallye hat über Jahre besondere Geschichten geschrieben, auch und gerade durch ihren Mix aus Schotter- und Asphaltstrecken.“

Seit 1991 ist die Rallye Katalonien Teil der WM. Erst als reiner Asphaltlauf und ab 2010 mit gemischten Etappen, wobei bis auf 2013 immer zuerst auf Schotter gefahren wurde. Wie es weitergeht, scheint offen. Zwar plant man 2021 auf die Asphaltstrecken an der Costa Brava in Nordkatalonien zurückzukehren, noch ist aber unklar, ob der langjährige Rallyeleiter Aman Barfull weitermacht und die Fäden auch zwischen dem spanischen Verband und den katalanischen Organisatoren vor Ort zusammenhält. ■



Spanien kommt wieder, aber ohne Schotteretappe

ROESELLER

Weltmeister Ott Tänak

Tänak auf dem Absprung?

Seit Monaten sprechen Toyota und Ott Tänak über eine Vertragsverlängerung – ohne Erfolg. Nun die Überraschung: Der Weltmeister scheint mit Hyundai handelseinig.

Von: **Reiner Kuhn**

Ott Tänaks Vertragsverlängerung mit Toyota schien nur eine Frage der Zeit, gerade nach erneuten Siegen in Finnland und Deutschland. Offiziell hieß es, man sei sich einig und spreche nur noch über Details, allen voran eine Umstellung des bisher stark erfolgsabhängigen Gehalts. Denn angesichts der technischen Anfälligkeit seines Yaris WRC gingen dem 32-jährigen Esten viele Bonuszahlungen durch die Lappen. Nur

ein Grund, denn das angespannte Verhältnis zwischen der Teamleitung und Tänak soll aufgrund atmosphärischer Störungen schon länger abgekühlt sein. Das scheint Hyundai-Teamchef Andrea Adamo genutzt zu haben.

Darauf angesprochen sagt dieser: „Ich spreche nicht mit Tänak, ich spreche mit Markko Märtin.“ Der Ex-Werksfahrer gilt als Manager des neuen Weltmeisters und

zieht im Hintergrund die Fäden. Adamo zeigt sich selbstbewusst: „So lange Ott nirgends unterschrieben hat, ist alles möglich.“

Größter Profiteur des wahrscheinlichen Wechsels könnte Jari-Matti Latvala sein. Anders als Kris Meeke, dessen Vertragsverlängerung Toyota in den nächsten Tagen wie die von Neuzugang Kalle Rovanperä bekannt geben will, schien der Finne vor dem Aus. ■



Blick nach vorn? Ott Tänak schäkert trotz Toyota-Erfolg mit Hyundai

ROESELLER

KOMMENTAR

AM FALSCHEN ENDE GESPART

Keine Frage, ausufernde Kosten gelten im Motorsport als K.-o.-Kriterium. Mindestens ebenso schlimm ist aber auch der Verlust von Spannung und Dramatik. Denn weniger Action heißt weniger Interesse von Fans und Medien. Da spielt es über kurz oder lang auch keine Rolle, ob man, wie in der Formel 1, den Kalender auf 22 Rennen aufstockt, um in neuen Ländern Profit zu generieren, oder wie in der Rallye-WM bei 14 Läufen belässt, aber die kostenintensive Globalisierung mit sechs Überseeläufen so sehr vorantreibt, dass man versucht, die beteiligten Akteure mit Einsparungen an anderer Stelle zu besänftigen. Dumm nur, wenn die erforderlichen Budgets in keinem Verhältnis stehen, so willkommen jeder gesparte Cent auch sei. Intern sollen die Teams den Aufwand für die aktuelle Rallye Spanien mit gemischten Tagesetappen, sprich für einen zusätzlichen Truck mit Teilen, deren Einsatz und Revision, auf rund 100 000 Euro pro World Rally Car rechnen. Bei Preisen für eine Frontschürze zwischen 10 000 und 20 000 Euro oder einem Diffuser von 5000 bis 10 000 Euro ein überschaubarer Betrag. Vor allem, wenn man schon jetzt davon ausgeht, dass eine reine Asphalt rallye in Spanien in der Vergangenheit nicht selten die langweiligste Veranstaltung im Kalender war, weil die Positionen allzu früh bezogen sind. Ähnlich schlimm: Versuchte die FIA noch vor zwei Jahren mit dem Wechsel des korsischen Asphalttrits vom Herbst ins Frühjahr den WM-Kalender zu mischen und für mehr Spannung zu sorgen, soll es aus logistischen Gründen im ersten Halbjahr 2020 keinen Asphaltlauf geben. Könnte heißen: Die Topteams müssen noch mehr in die Taktik-Trickkiste greifen, statt Gas zu geben.



Reiner Kuhn
Redakteur

Junior-WM 2020

Highlight Deutschland

Es bleibt bei fünf Läufen in der Junior-WM. Doch neben dem Überseetrip nach Chile nimmt der WM-Nachwuchs auch die Rallye Deutschland unter die Räder, wo es doppelte WM-Punkte gibt.

Am Konzept ändert sich wenig. Auch in der kommenden Saison kann sich der internationale Nachwuchs unter 29 Jahren auf identischen, 200 PS starken Ford Fiesta R2 um die Junior-WM-Krone balgen. Neben dem WM-Titel winken als Siegprämie erneut ein neuer Ford Fiesta R5 Mk2 inklusive 200 Pirelli-Reifen und die Nenngebühren für fünf WM-Läufe in der WRC2 Saison 2021.

Der Anspruch bleibt hoch: Mit Schnee, feinem und groben Schotter sowie Asphalt müssen sich die Junioren auf völlig unterschiedlichen Untergründen beweisen. Erstmals auf dem Tourplan ist mit Chile ein Lauf außerhalb Europas. Dank der zentral von M-Sport eingesetzten Fahrzeuge bleiben die Einsatzkosten für die Teilnehmer gleich. Besonders im Fokus steht die Rallye Deutschland. Nach zweijähriger Abstinenz bildet die knifflige Asphaltstrecke nun das Finale, bei dem traditionell doppelte WM-Punkte vergeben werden. ■ RK

JUNIOR-WM 2020

13.–16.02. Schweden
16.–19.04. Chile
04.–07.06. Italien
06.–09.08. Finnland
15.–18.10. Deutschland



Der deutsche Nachwuchs kann sich vor heimischem Publikum empfehlen

DRM 3-Städte

Kreims Titel steht auf der Kippe

Die Deutsche Rallye-Meisterschaft geht in die Verlängerung. Skoda Auto Deutschland und Hermann Gaßner sr. haben Berufung gegen ihre Disqualifikation beim Saisonfinale eingelegt.

Von: **Reiner Kuhn**

Diese Entwicklung war abzusehen: Bereits im Ziel der 3-Städte-Rallye – letzter Lauf der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) – entbrannte eine heftige Diskussion über die Entscheidung der Sportkommissare, Fabian Kreim, Hermann Gaßner sr. und Christian Allkofer nachträglich zu disqualifizieren. Aus Sicht der Offiziellen hatten sie sich an einer Unfallstelle regelwidrig verhalten. Die Beschul-

digten bestreiten das, obwohl veröffentlichte Onboard-Aufnahmen ein klares Bild von der Situation zeichnen.

Während es bei den beiden Letztgenannten allein um die Ehre ging, hat es für Kreim direkte Auswirkung auf das Titelrennen. Hyundai-Konkurrent Hermann Gassner jr. gewann die Rallye und sammelte so die nötigen Punkte, um bei einer möglichen Nullnummer von Kreim vorbeizuziehen.

Hinter den Kulissen wurde deshalb intensiv um eine Lösung gerungen, damit der neue Meister noch vor Ort gekürt werden konnte. Schließlich ließ man Kreim die drei Extra-Punkte für seine drittschnellste Zeit auf der sogenannten Power-Stage. Damit durfte sich der Skoda-Pilot bei seinem letzten DRM-Einsatz für die Marke als neuer Titelträger feiern lassen.

AUS DEM SERVICEPARK

LAND UNTER

Am ersten Tag der Streckenbesichtigung wurde Katalonien von schwerem Unwetter überrascht. Neben unpassierbaren Streckenpassagen sorgten überflutete Straßen und vollgelaufene Hotelzimmer für zusätzlichen Stress bei den Rallyeteilnehmern. Die Bilder, als Kalle Rovanderperäs Schotterspion Mikko Hirvonen knietief durchs Wasser in ein Restaurant watete, brachten es sogar bis ins RTL Nachtjournal.

GROSSER BAHNHOF

Vor der Rallye präsentierte Toyota vor dem Rallye-Hauptquartier im Freizeitpark PortAventura sein Dakar-Team und lud ins proppenvolle Kongresszentrum neben dem Servicepark. Verständlich, neben Teamchef Glyn Hall und seinen bekannten Piloten Nasser Al-Attiyah, Giniel de Villiers und Bernhard ten Brinke komplettieren der zweimalige Formel-1- und aktuelle Sportwagen-Weltmeister und spanische Nationalheld Fernando Alonso und sein Copilot Mark Coma die Fahrerriege.

KINDERGARTEN

Die Jungväter Thierry Neuville und Scott Martin brachten ebenso ihre Babys und Partnerinnen mit wie Esapekka Lappi seine beiden Knirpse oder Sébastien Loeb seine Tochter. Richtig voll war es in der Toyota Hospitality. Kris Meeke und Miikka Anttila reisten mit jeweils zwei Kindern an, Takamoto Katsuta und Teammanager Kay Lindström mit einem. Nur die Titelanwärter Ott Tänak und Martin Järveoja wurden „nur“ von ihren Ehefrauen begleitet und ließen ihren Nachwuchs bei den Großeltern.

EXTRATOUR

Als einziger WM-Pilot startet Toyota-Junior Takamoto Katsuta bei der nur eine Woche vor dem WM-Finale stattfindenden und ab 2020 zur WM zählenden Rallye Japan. Zudem planen das M-Sport-Duo Elfyn Evans und Teemu Suninen sowie Citroën-Pilot Esapekka Lappi auf dem Weg nach Australien einen Zwischenstopp, um an der Streckenbesichtigung der Asphalt-Rallye teilzunehmen. ■ RK

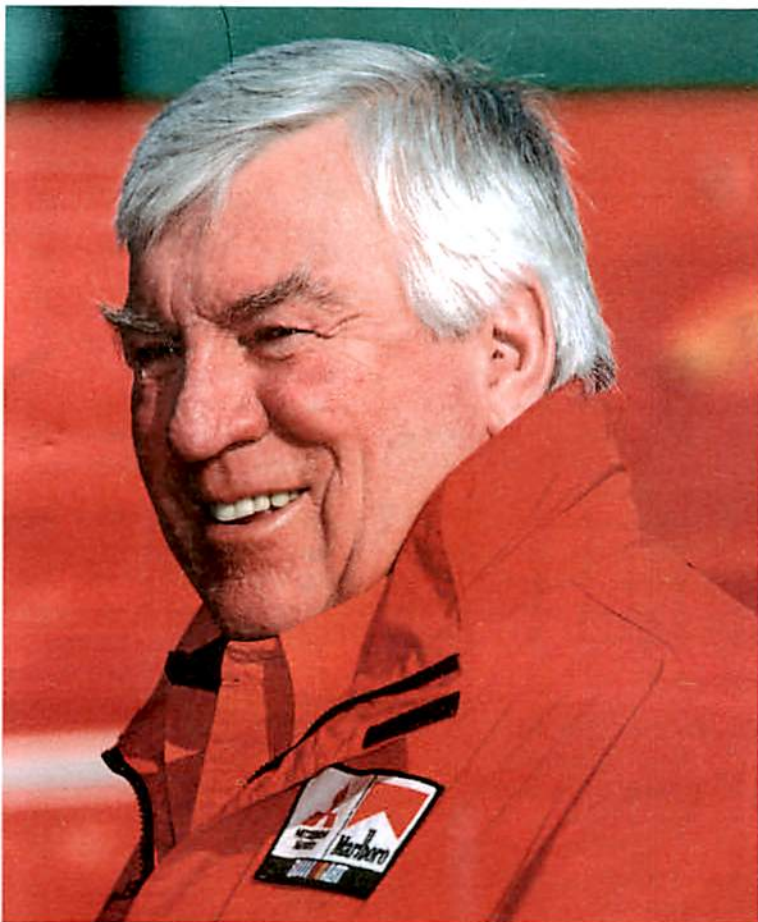
Möglicherweise war das aber verfrüht, denn das Ergebnis der 3-Städte-Rallye und damit der DRM ist vorläufig. Noch bevor der DMSB den Fall ohnehin neu aufrollte, legten Skoda Deutschland und Gaßner sr. fristgerecht Berufung gegen die Disqualifikation ein.

Nun liegt es am DMSB-Sportgericht, eine Entscheidung zu

fällen. Die Verhandlungen sind noch nicht final terminiert, werden aber sicher nicht vor Mitte November stattfinden. Klar ist bisher nur: Auch in Frankfurt ist man mit dem Ausgang der 3-Städte-Rallye unglücklich und wünscht sich eine klare Aussage darüber, ob bei einer Disqualifikation ausnahmslos alle Punkte gestrichen werden. ■



Doch noch Zittern: Fabian Kreim muss um drei Punkte und den Titel bangen



MOTORSPORT-IMAGES

Der Marathon-Mann

Andrew Cowan war nicht nur ein erfolgreicher Rallyefahrer mit einem Faible für Langstreckenwettbewerbe. Auch später als Teamchef blieb er in der Erfolgsspur. Im Alter von 82 Jahren ist er gestorben. Ein Nachruf.

Von: Dirk Johae

Die schottische Rallye-Legende Andrew Cowan besaß wahrscheinlich den längsten Atem der Rallyeszene. Als Fahrer gewann er mit dem South American Marathon die längste Rallye aller Zeiten. 1978 bewältigte er bei jenem Langstreckenwettbewerb die Distanz von über 32.000 Kilometern in einem Mercedes 450 SLC. Später diente er insgesamt über 30 Jahre lang der Marke Mitsubishi. Für die Japaner baute er ab 1983 ein

Weltklasse-Team mit Sitz in Großbritannien auf. In den Neunzigerjahren feierte sein Fahrer Tommi Mäkinen vier Weltmeistertitel in Folge. 1998 gewann Mitsubishi zusätzlich den Markentitel. Außerdem förderte er die Karriere des viel zu früh verstorbenen Briten Richard Burns. Erst mit 69 Jahren zog sich Andrew Cowan aus dem Rallyesport zurück. Mitte Oktober starb er in einem Krankenhaus. Die Rallyeszene hat eine ihrer Legenden verloren.

Land-Jugend

Hinter dem Steuer eines Rallyeautos war der Schotte ein Mann fürs Grobe. Selbst unter schwierigsten Bedingungen verstand er es, sein Auto ins Ziel zu bringen. „Es ging vor allem viel mehr um Durchhaltevermögen“, verglich Cowan seine frühe Zeit in den 60er-Jahren mit der WRC-Ära.

Geboren in der Kleinstadt Duns im Council Scottish Borders, wuchs er auf einem Bauernhof auf: „Für mich war es alltäglich, mit Autos oder Traktoren auf irgendwelchen Wiesen herumzuruhsen“, erinnerte sich Cowan in einem Interview.

1961 startete er bei den ersten Wettbewerben mit seinem Sunbeam Rapier und gewann damit die Schottland-Rallye. 1963 bekam Cowan einen Werkvertrag mit der Rootes-Gruppe, zu der die Marke Sunbeam gehörte. Im Team der britischen Unternehmensgruppe bestritt er 1968 den ersten London-Sydney-Marathon. Mit einem Hillman Hunter gewann Cowan den Wettbewerb über die Gesamtfahrstrecke von rund 17.000 Kilometern zusammen mit Beifahrer Brian Coyle und dem zweiten Fahrer Colin Malkin. Erfolge wie dieser besicherten Andrew Cowan seinen Spitznamen „Marathon-Mann“:

„Ich war fit, brauchte in diesen Tagen wenig Schlaf und konnte Tag und Nacht durchfahren“, erzählte der Schotte rückblickend. Dazu kam sein technisches Wissen: „Wenn es keine Werkstatt gab, musstest du schon selbst wissen, was zu tun ist.“

Schutzengel in Amerika

1970 startete „Marathon-Mann“ Cowan bei der World-Cup-Rallye London-Mexiko über eine Distanz von 24.000 Kilometern. Es wäre beinahe seine Letzte gewesen: Bei einem Unfall in Argentinien brach er sich das Genick, und überlebte nur mit Glück. Ein Jahr wurde er durch den Unfall außer Gefecht gesetzt.

In der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre kam er zu Mercedes. Unter der Regie von Teamchef Erich Waxenberger gewann Cowan 1977 den zweiten London-Sydney-Marathon in einem 280 E (W123): „Ein sehr gutes Auto, zuverlässig, stabil und schnell.“ Ein Jahr später folgte der Rekord: Als Mercedes-Werksfahrer gewann er die Rallye quer durch Südamerika über die Distanz von 32.000 Kilometern.

Im Frühjahr 1983 betrat er Neuland: Obwohl noch als Fahrer aktiv, schlüpfte der Schotte für Mitsubishi in die Rolle des Teamchefs. Mit seiner Firma baute er für die Japaner das Rallye-Werks-team Ralliart Europe auf.

Die größten Erfolge gelangen ihm in den Neunzigerjahren mit insgesamt fünf WM-Titeln und über 30 Rallyesiegen. Allein 22, darunter drei Monte-Carlo-Siege, steuerte der vierfache Weltmeister Tommi Mäkinen bei, den letzten Triumph bei der Safari-Rallye 2001. Vier Jahre später zog sich Cowan zurück, 44 Jahre nach seinem ersten Start – ein beeindruckender Karriere-Marathon. ■



Einer von Cowans größten Erfolgen: Gesamtsieg bei London-Sydney 1977



Letzter WM-Sieg 2001 für Ralliart: Mäkinen, Cowan und Mannisenmäki (v.r.)



Wieder Spitze

Esteban Guerrieri eroberte in Suzuka mit einem Sieg sowie P10 und P2 die Tabellenspitze zurück

In Suzuka wechselte drei Mal die Gesamtführung zwischen Esteban Guerrieri (Honda) und Norbert Michelisz (Hyundai), die auch je ein Rennen gewinnen konnten. Am meisten geredet wurde jedoch über zwei andere Piloten.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass die Gräben zwischen Hyundai und Lynk & Co innerhalb der WTCR besonders groß sind, ist kein Geheimnis. Immer wieder schieben sich die Fahrer und Verantwortlichen gegenseitig die Schuld in die Schuhe, der WTCR nachhaltig zu schaden – sei es durch Aktionen auf der Strecke, BOP-Taktikerei oder schlicht weil die Autos überentwickelt sind für die eigentlich als reine Kundensport-Plattform gedachte TCR-Kategorie. Fest steht, dass beide Parteien

technisch und organisatorisch mit Kanonen auf Spatzen schießen und die WTCR immer mehr zu dem wird, was die WTCC Mitte und Ende der 00er-Jahre war. Entsprechend hoch her geht es zwischen den mehr oder weniger verkappten „Werksteams“, jetzt da die Saison dem Ende zugeht.

Kontroverse Kollision

Die neueste Episode ereignete sich im ersten Rennen von Suzuka. Michelisz folgte Lynk-Pilot Andy Priaulx und fühlte sich da nach den Vorkommnissen in Ningbo offensichtlich nicht wohl. Also ließ er Teamkollege Nicky Catsburg passieren. Wenig später krachte es dann: Priaulx war nach einem Hecktreffer in der ersten Kurve eingeschlagen. „Anschreiber“ Catsburg ließ Michelisz sofort wieder passieren.

Priaulx ließ seinem Unmut freien Lauf und gestikuliert während der durch die Aktion nötig gewordenen Safety-Car-Phase in Richtung der beiden Hyundai. „Das war ein professionel-

les Foul: Positionen tauschen, mich abschießen, zurücktauschen“, bewertete Priaulx die Situation. „Er war viel früher auf der Bremse, das kann ich unmöglich antizipieren“, wehrte sich Catsburg. Tatsächlich verzögerte Priaulx sehr früh, sogar schon, als beim vor ihm fahrenden Teamkollegen Yann Ehrlacher die Bremslichter noch nicht an waren. Das entsprechende Bild lud Michelisz auf seiner Facebook-Seite hoch mit dem Kommentar: „Für alle, die noch Zweifel haben, was heute passiert ist.“ Das Bild ist mittlerweile wieder gelöscht.

Strafen gab es für beide: Catsburg wurde 30 Sekunden zurückgestuft und fiel vom 14. auf den 23. Platz. Dazu gab's zwei Punkte auf die Lizenz. Priaulx musste für seine Fuchtelei 1000 Euro berappen. Eine Verwarnung gab es außerdem, weil er beim Startprozedere die weiße Linie am Boxenausgang gekreuzt hatte. Weil es die dritte Verwarnung war, muss er im ersten Macau-Rennen zehn Plätze weiter hinten starten.

Vor den Rennen im Spielerparadies hat sich die Tabellensituation noch mal ordentlich zugespitzt. Nach den drei Läufen in Suzuka liegt nun wieder Guerrieri in Front, nur sechs Punkte vor Michelisz. Am völlig verregneten Freitag, an dem beide Qualifyings stattfanden, schlug das Pendel klar zugunsten des Argentiniers aus. Er sicherte sich die Plätze 2 und 4, Michelisz war jeweils zweistellig. Glück für den Ungarn: Mit P10 im zweiten Quali hatte er die Reversed-Pole für den zweiten Lauf eingefahren.

Michelisz erkämpft Sieg

Zu den Rennen war die Strecke wieder trocken. Weil Tiago Monteiro (Honda), der im ersten Lauf zum ersten Mal seit seinem Comeback von Pole starten sollte, als einer von 13 (!) Fahrern bestraft wurde, die im Qualifying zu langsam fuhren, erbte Guerrieri sogar die Pole. Den Platz an der Spitze musste er zunächst an Niels Langeveld (Audi) abtreten, der nach dem Start die Führung



Tabellenführung abgegeben, aber in Schlagdistanz: Lauf-2-Sieger Michelisz



„Das war ein professionelles Foul. Positionen tauschen, mich abschießen, zurücktauschen.“

Andy Priaulx



Erster VW-Sieg nach der Sommerpause: Kristoffersson gewann in Lauf 3

übernahm. Doch mit dem ersten Sieg wurde es nichts, ein Mini-Ausrutscher ließ ihn wieder hinter Guerrieri fallen, der mit dem dritten Saisonsieg die Tabellenführung zurückeroberte.

Aber Michelisz schlug am Sonntag zurück. Seine Reversed-Pole münzte er in seinen vierten Saisonsieg um, obwohl Rob Huff (VW) mächtig Druck machte. Der kämpferische Einsatz wurde belohnt, die Tabellenführung ging wieder zurück an Michelisz.

Strafenhagel nach Lauf 3

Im zweiten Lauf knapp am Sieg vorbei, durfte VW sich im dritten Rennen über den Triumph freuen. Johan Kristoffersson fuhr einen souveränen Sieg ein, nachdem er sich am Start gegen den von P2 gestarteten Monteiro behaupten konnte. Guerrieri hatte sich auf P3 vorgeschoben und wurde in der Schlussphase von Monteiro durchgewinkt. Dessen zweiter Platz brachte ihn, beim gleichzeitigen P8 von Michelisz, wieder an die Tabellenspitze.

Für Monteiro kam es noch dicker. Eine späte Safety-Car-Phase ließ den Portugiesen denken, dass das Rennen vorbei sei, weshalb er in die Boxeneinfahrt abbog. Erst im letzten Moment fuhr er über den Grünstreifen wieder auf die Strecke und überholte Thed Björk (Lynk & Co), der bei der Aktion an ihm vorbeigefahren war. Für Monteiro, der auf P4 die Zielflagge sah, setzte es zwei Strafen. Er purzelte aus den Punkten.

Auch Kevin Cecon (Alfa Romeo) war an Monteiro vorbeigefahren, bekam nach P3 im Ziel aber noch eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er sich auf dem Weg nach vorne zu rüpelhaft an Huff vorbeigearbeitet hatte. So erbt also Björk den letzten Podestplatz. Der Schwede ist jetzt auch erster Verfolger des Spitzenduos, nachdem Yvan Muller in Japan ein rabenschwarzes Wochenende erwischte. Der nächste Stopp ist am 16./17. November also Macau. Und so wie sich die Situation zuspitzt, wird nicht nur die Strecke für viel Action sorgen. ■

SUZUKA (J), 1. RENNEN

22. von 30 Läufen, 26 Runden à 2,243 km (29 gestartet, 24 gewertet)

1.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	26.36,701 min
2.	Niels Langeveld (NL), Comtoyoy	Audi	+ 0,460 s
3.	Tiago Monteiro (P), KCMG	Honda	+ 1,602 s
4.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,991 s
5.	Johan Kristoffersson (S), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 2,400 s
6.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 3,699 s
7.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 5,208 s
8.	Kevin Cecon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 5,842 s
9.	Qinghua Ma (RC), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 8,091 s
10.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 8,566 s

Schnellste Runde: 54,007 (Guerrieri)

SUZUKA (J), 2. RENNEN

23. von 30 Läufen, 24 Runden à 2,243 km (29 gestartet, 28 gewertet)

1.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	22.01,538 min
2.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 0,293 s
3.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 8,205 s
4.	Kevin Cecon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 8,531 s
5.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 11,102 s
6.	Tiago Monteiro (P), KCMG	Honda	+ 11,330 s
7.	Johan Kristoffersson (S), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 11,699 s
8.	Mikel Azcona (E), PWR Racing	Cupra	+ 12,114 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 12,883 s
10.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 18,072 s

Schnellste Runde: 53,888 (Michelisz)

SUZUKA (J), 3. RENNEN

24. von 30 Läufen, 30 Runden à 2,243 km (29 gestartet, 22 gewertet)

1.	Johan Kristoffersson (S), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	30.07,581 min
2.	Esteban Guerrieri (RA), Münnich Motorsport	Honda	+ 3,070 s
3.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 11,063 s
4.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 11,715 s
5.	Augusto Farfus (BR), BRC Lukoil Racing	Hyundai	+ 12,545 s
6.	Kevin Cecon (I), Mulsanne Srl	Alfa Romeo	+ 12,586 s
7.	Rob Huff (GB), Séb. Loeb Racing VW Motorsport	Volkswagen	+ 13,104 s
8.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 13,864 s
9.	Jean-Karl Vernay (F), Leopard Racing	Audi	+ 14,838 s
10.	Benjamin Leuchter (D), Séb. Loeb Racing VW	Volkswagen	+ 18,942 s

Schnellste Runde: 53,912 (Kristoffersson)

STAND FAHRER

1.	Guerrieri	288 Punkte
2.	Michelisz	282
3.	Björk	248
4.	Müller	240
5.	Azcona	198
6.	Girolami	196
7.	Tarquini	193
8.	Ehrlacher	182
9.	Vernay	170
10.	Kristoffersson	163

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing Lynk & Co	488 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	484
3.	BRC Squadra Corse	475
4.	BRC Lukoil Racing	275
5.	Séb. Loeb Racing Volksw.	234
6.	PWR Racing	227
7.	Cyan Perf. Lynk & Co	201
8.	Mulsanne Srl	190
9.	Comtoyoy Team Audi Sp.	189
10.	Leopard Racing Audi Sp.	162

Supercars Surfers Paradise

Holden-Siege und Leader-Crash

Erstmals in diesem Jahr fuhr nach einem Supercars-Rennwochenende Ford ohne Sieg nach Hause. An der australischen Goldküste siegten die Holden-Duos Jamie Whincup/Craig Lowndes und Shane van Gisbergen/Garth Tander.

Von: **Michael Bräutigam**

Es menscht im Supercars-Fahrerlager. Als Tabellenführer Scott McLaughlin (Ford) am Sonntag nach vorläufiger Quali-Bestzeit vehement in die Mauer gecrasht und sein Mustang auf der Beifahrerseite zum Liegen gekommen war, fuhren noch einige Autos vorbei, eher der erste Kontrahent anhielt. Es war mit Shane van Gisbergen ausgerechnet der letztjährige Titelrivale und Landsmann des Unfallpiloten, der McLaughlin aus dem Auto half.

Das positive Karma war vielleicht ein Grund, warum wenige



Helfer, Sonntagsieger und Tabellenzweiter: Shane van Gisbergen machte in Surfers Paradise positive Schlagzeilen

Stunden später van Gisbergen zusammen mit Fahrpartner Garth Tander auf der obersten Stufe des Siegerpodests stand und dabei einen Holden-Vierfachsieg anführte. Zuvor hatte van Gisbergen im Quali-Shootout, an dem McLaughlin natürlich nicht mehr teilnehmen konnte, die Pole erobert. Danach gab es einen Start-Ziel-Sieg knapp vor den Teamkollegen.

Die hatten am Samstag bereits die Ford-Dominanz durchbrochen und ihrerseits vor van Gisbergen und Tander gewonnen. McLaughlin und Alexandre Prémat, die zwei Wochen zuvor noch die 1000 km von Bathurst gewonnen hatten, holten P3.

An der Tabellenspitze liegt natürlich nach wie vor McLaughlin, auch wenn er nach seinem Crash nicht mehr am Sonntags-

lauf teilnehmen konnte und so viele Punkte verlor. Der Abstand zu van Gisbergen beträgt noch 463 Punkte. Während McLaughlin bei seinem Stunt glücklicherweise unverletzt blieb, kann sein Rennwagen nur noch zum Showcar repariert werden. Zum letzten Enduro-Wochenende in Sandown (9./10. November) gibt es einen neuen DJR-Penske-Mustang mit der Nummer 17. ■

FIA Motorsport Games

Große Namen bei Erstauflage

Der Touring Car Cup ist Bestandteil der FIA Motorsport Games, die am Wochenende in Vallenlunga erstmals ausgetragen werden. Für das Team Germany ist Luca Engstler (Hyundai) am Start.

Von: **Michael Bräutigam**

Engstler ist einer von 20 Piloten, die sich dem Wettbewerb auf der Strecke nahe Rom stellen. Neben Engstler haben noch vier weitere Fahrer WTCR-Erfahrung vorzuweisen. Tom Coronel startet in einem Honda für die Niederlande, Mat'ó Homola für die Slowakei mit einem weiteren Hyundai. John Filippi vertritt die französischen

Farben mit einem Cupra TCR und Jim Ka To, WTCR-Debütant in Suzuka, fährt mit einem Honda fürs Team Hong Kong.

MG mit Europa-Debüt

Mit Ex-Tourenwagen-Europameister Norbert Kiss (Ungarn/Alfa Ro-

meo), Klim Gavrilo (Russland/Audi), Gilles Magnus (Belgien/Audi), Enrico Bettera (Italien/Audi) sowie Jessica Bäckman (Schweden/Hyundai) sind weitere Namen dabei, die Erfahrung in der ETCC, TCR Europe oder TCR Int. 1 Series vorweisen können.

Mit Spannung wird die Europa-Rennpremiere des MG 6 TCR erwartet. Einen der zwei MG pilotiert BTCC-Privatfahrer-Meister Rory Butcher (England).

Der Rennmodus ist aus den meisten TCR-Serien bekannt. Gefahren werden zwei Rennen über je 25 Minuten plus eine Runde. Für jedes Rennen findet ein eigenes Qualifying statt. Die drei Punktbesten (F1-Punktesystem) bekommen Medaillen entsprechend ihrer Endplatzierung.

Bei den FIA Motorsport Games werden auch in den Kategorien GT (GT3), Formel 4, Simracing, Drift und Kartslalom die jeweiligen Sieger gesucht. Wie beim Touring Car Cup stehen in jeder Kategorie Spezialisten am Start. Für Deutschland starten im GT Cup Alfred Renauer und Edward-Lewis Brauner, in der Formel 4 Youngster Niklas Krütten. ■



Heimvorteil: Bettera fuhr erst im September mit der TCR Italy in Vallenlunga

Kooperation beendet

Nun ist die Scheidung offiziell: In einer Pressemitteilung von R-Motorsport wurde die Trennung von HWA bekannt gegeben. 2020 will man mit neuen Partnern zurückkehren.

Von: **Michael Bräutigam**

Es deutete sich in den vergangenen Wochen bereits an, dass die Partnerschaft zwischen den Neulingen von Aston Martin und HWA zumindest in Sachen DTM enden würde. Nun wurde das Aus des „Dynamic“ genannten Joint Ventures besiegelt. „Das DTM Engagement von R-Motorsport und HWA AG endet nach intensiven, letztlich jedoch erfolglosen Gesprächen über eine künftige Zusammenarbeit mit Ablauf der DTM Saison 2019“, heißt es seitens HWA.

R-Motorsport Teamchef Florian Kamelger sagte: „Wir planen



Quo vadis, Aston? Die Autos sind verkauft, die Kooperation mit HWA vorbei

aber unser DTM-Engagement auch nach dem Ende unserer Zusammenarbeit mit HWA fortzusetzen und werden uns dafür unter anderen Vorzeichen in Abstimmung mit Aston Martin 2020 neu orientieren.“

Das Bekenntnis zur DTM führt zur Frage, wer die neuen Partner sein könnten. Logisch wäre auf der Motorenseite Honda. Aston Martin ist Partner des Red-Bull-F1-Teams, das bekannt-

lich mit Honda-Motoren fährt. Was die restliche technische Entwicklung angeht, wäre Multitronic die ebenso logische Wahl. Nach Ende des Ford-GT-Projekts haben die Kanadier freie Kapazitäten. Dazu sind sie bereits ins Valkyrie-Projekt von Aston Martin und Red Bull involviert, dem auch R-Motorsport angehört. Der Valkyrie fährt im Hypercar-Reglement in Le Mans – einem Ziel, das auch Kamelger hat. ■

NACHRICHTEN

WTCR: MIT DER TRUCK-EM

Schon 2018 fuhren WTCR und Truck-EM gemeinsam am Slovakiaring. Damals war es eine Notlösung, nachdem der WTCR-Lauf in Argentinien abgesagt wurde. Für 2020 schließen sich die beiden Serien erneut zusammen. Sowohl am Hungaroring (25./26. April) als auch erneut am Slovakiaring (6./7. Juni) fahren Trucks und Tourenwagen am gleichen Wochenende. Der vollständige WTCR-Kalender wird in Kürze veröffentlicht.

TCR: VW-TITEL IN JAPAN

Matt Howson (Honda) hat sich den ersten Titel in der TCR Japan gesichert, die am vergangenen Wochenende ihr Finale im Rahmen der WTCR in Suzuka feierte. Den Titel „Sunday Champion“, in Japan eine tatsächlich ausgeschriebene Wertung rein für die Sonntagsrennen, holte sich VW-Pilot Takeshi Matsumoto.

NASCAR Martinsville

Truex holt sich das Final-Ticket

Martin Truex Jr. (Toyota) dominierte das Rennen in Martinsville und sicherte sich mit seinem Sieg als erster Fahrer das Ticket fürs Finale in Homestead.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie dominant Truex wirklich war, belegt die unglaubliche Zahl von 464 Führungsrunden beim 500-Runden-Rennen. Das ist neuer Martinsville-Rekord. Nachdem er in seinen ersten 80 Rennen auf Short Tracks nicht einen Sieg feiern konnte, ist es bereits der dritte Erfolg auf einem Oval unter einer Streckenlänge in dieser Saison. Zuvor hatte er beide Rennen in Richmond gewonnen. Mit dem Sieg ist er auch der erste Fahrer, der sein Finalticket für Homestead (17. November) löst.

„Das ist großartig, aber wir wollten schon so lange in Martinsville gewinnen“, freute sich

Truex mehr über seine Fahrt in die Victory Lane als über den dritten Finaleinzug in Folge. Anfang hatte Gibbs-Teamkollege Denny Hamlin von der Pole aus einige Runden geführt, ehe Truex das Zepter übernahm.

Elliott großer Pechvogel

Andere Playoff-Fahrer hatten deutlich weniger Glück, allen voran Chase Elliott (Chevrolet): Der Hendrick-Fahrer musste nach Motorschaden im Qualifying von ganz hinten starten, arbeitete sich auf P2 vor und verlor dann über 50 Runden durch einen Aufhängungsschaden. Was möglich gewesen wäre, zeigte Teamkollege William Byron mit P2. Elliott muss für den Finaleinzug in Texas oder Phoenix gewinnen.

Auch Kevin Harvick, Ryan Blaney (beide Ford) und Kyle Larson (Chevrolet) müssen zittern und in den nächsten Rennen möglichst Top-5-Plätze holen. Sie liegen momentan unter der Punktgrenze fürs Weiterkommen und damit außerhalb der Top 4. ■



Der neue König der Short Tracks: Martinsville-Dominator Martin Truex Jr.

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)

33. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Brad Keselowski (USA)	Ford
4.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
7.	Kevin Harvick (USA)	Ford
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Ryan Newman (USA)	Ford

Gesamtwertung

nach 33 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	4102 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	4082
3.	Kyle Busch (Toyota)	4075
4.	Logano (Ford)	4072
5.	Harvick (Ford)	4058
6.	Blaney (Ford)	4057
7.	Larson (Chevrolet)	4048
8.	Elliott (Chevrolet)	4028
9.	Keselowski (Ford)	2264
10.	Byron (Chevrolet)	2226

Knall auf Fall



Marc Márquez besiegte auf Phillip Island den schnelleren Maverick Viñales, nachdem dieser unter seinem Druck in der letzten Runde gestürzt war. Der achtfache Weltmeister hat nun die meisten Siege aller Honda-Piloten.

Von: **Imre Paulovits**

Mit irrem Tempo rasten die beiden Spitzenreiter über die Kuppe von Luky Heights, während erste Regentropfen auf die Strecke herabprasselten. Marc Márquez war vorn, aber Maverick Viñales war in diesem Abschnitt schneller. Der Angriff musste kommen. Doch dann brach das Hinterrad des Yamaha-Werkspiloten aus. Und während Márquez seinem 11. Saisonsieg entgegenfuhr, flog Viñales aus dem Sattel und seine Yamaha M1 zerlegte sich spektakulär im Kiesbett.

Márquez hatte die gleiche Taktik angewandt wie gegen Fabio Quartararo in Misano und Buriram: Den Yamaha-Piloten verfolgen und unter Druck setzen, und dann die Power der Honda nutzen, um sich in der letzten Runde an die Spitze zu setzen.

„Maverick hatte eine Pace, die fast eine halbe Sekunde schneller war als meine“, gab Márquez zu. „Ich wusste, dass es meine einzige Chance war, mich an ihn dranzuhängen und mich im Windschatten immer mehr ranzusaugen. Er hatte den weichen Hinterrifen gewählt. Also habe ich den auch genommen und gehofft, dass er bis zum Schluss hält. Es hat funktioniert. Ich konnte die kritische Phase, wo er gepusht hat, überstehen, und der Reifen war zum Schluss noch gut genug, dass ich angreifen konnte.“

Was der Weltmeister im Schilde führte, war klar zu erkennen: Die letzten drei Runden vor seinem Angriff aus dem Windschatten auf der Zielgeraden war er so nah an der Yamaha dran, dass zu sehen war, wie er Gas wegnahm.

„Ich musste an dieser Stelle den Angriff einfach wagen. Dies hier war für mich ein Rennen zum Gewinnen. Und keins, um Zweiter zu werden.“

Maverick Viñales

Mit diesem Sieg hat der Weltmeister wieder ein Stück Geschichte geschrieben. Mit seinem 55. Sieg hat er Mick Doohan in der Bestenliste der Königsklasse überholt. Nun liegen nur noch Giacomo Agostini mit 68 und Valentino Rossi mit 89 Siegen in dieser Klasse vor ihm. Márquez ist nun auch der erfolgreichste Honda-Pilot der Geschichte. Passenderweise war es Giacomo Agostini, der ihm auf dem Podest die Trophäe überreichte.

Maverick Viñales war nach dem Rennen erstaunlich gut aufgelegt.

„Ich habe einfach alles gegeben“, gab er zu verstehen. „Wir wissen, dass wir einige Schwachpunkte haben, und die müssen wir beheben. Ich bin in dem Moment auf vollen Angriff gefahren. Ich wusste, dass alles oder nichts gilt. Ich hatte bereits den Angriff gestartet, wollte in Turn 10 innen reinstechen, selbst wenn ich dafür auf dem Curb hätte fahren müssen. Aber beim Runterschalten ist mir das Hinterrad weggerutscht. Ich muss einen Fehler gemacht haben, ob nun wegen zu viel Schräglage oder was auch immer. Aber nur so hätte ich eine Chance gehabt zu gewinnen. Und heute war ein Rennen zum Gewinnen. Und keins, um Zweiter zu werden.“

Einige Überraschungen

Phillip Island sorgt mit seinem Layout immer wieder für spannende Rennen. Auch die berühmtesten Wetterkapriolen der Insel blieben nicht aus, sie sorgten schon bei der Reifenwahl auf dem Grid für einige Hektik. Weil dunkle Wolken heranzogen, war auch mit einem Flag-to-Flag-Rennen zu



Der Held daheim: Jack Miller (#43) fuhr mit Sonderlackierung aufs Podest ...



... wo er wieder aus dem Stiefel trank



Die Überraschung des Jahres: Andrea Iannone (#29) führt mit der Aprilia, sein Teamkollege Aleix Espargaró (#41) ist Dritter

Der Moment vor der Katastrophe: Marc Márquez (#93) führt, Maverick Viñales (#12) rutscht das Hinterrad weg

REPSOL

REPSOL

rechnen. Doch es blieb dann trocken, der Schauer kam erst in der Auslaufrunde. Gleich in der zweiten Kurve krachte es mächtig. Fabio Quartararo war etwas hinausgetragen worden, Danilo Petrucci hatte innen einen Highsider, und sein Motorrad räumte den Franzosen ab, der sich bereits am Freitag sein Fußgelenk lädiert hatte. Zum Glück verletzte sich keiner der beiden ernsthaft.

Valentino Rossi fuhr seinen 400. Grand Prix. Er erwischte einen furiosen Start und führte die ersten Runden. Doch für mehr reichte seine Pace nicht. „Ich war eigentlich nicht langsam, bin aber immer auf den Geraden überholt worden“, sagte der 40-jährige. Dann überraschten die Aprilia. In der vierten Runde übernahm Andrea Iannone die Führung und Aleix Espargaró war Dritter, nur Márquez war zwischen ihnen. „Mit vollem Tank hat unser Motorrad eine richtig gute Balance, da haben die anderen mehr Probleme“, bekannte Iannone. „Als die Spritlast weniger wurde, hatten wir aber keine Chance mehr.“

Cal Crutchlow zeigte wieder eine unheimlich starke Vorstellung und führte lange Zeit, bis sich Maverick Viñales an die Spitze setzte und Márquez seinem Markkollegen ziemlich harsch überholte. „Dass ich hier schließlich Zweiter geworden bin, ist eine Riesensache“, freute sich der Brite, der hier 2016 gewonnen hatte. „Letztes Jahr lag ich zur gleichen Zeit in einer Klinik in Melbourne. Der Arzt, der mein Fußgelenk operiert hat, war hier. Ich habe ihm mit diesem Platz danken können. Und ich habe ihm auch gesagt, dass er meine Karriere gerettet hat.“

Home-Hero

Und dann war da noch Jack Miller. Der Ducati-Pilot hatte sich in der letzten Runde gegen seinen im Rennen erstaunlich schnellen Teamkollegen Francesco Bagnaia und Ducati-Werkspilot Andrea Dovizioso durchgesetzt. Auf dem Podest schenkte ihm Márquez seinen Siegersekt in den Stiefel ein, den der Aussie auf der obersten Stufe stehend austrank. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE SCHWIERIG WAR ES, GEGEN MAVERICK VIÑALES ZU GEWINNEN?

Diesmal war es wirklich schwer, denn wir waren nicht die Schnellsten auf der Strecke, Maverick Viñales hatte klar die schnellere Pace als wir. Ich hatte mich deshalb ganz auf ihn fixiert. Ich wusste, dass er es war, den ich schlagen musste. Ich wusste auch, dass er nicht so gut starten würde, also habe ich auf ihn gewartet. Als er Cal Crutchlow überholt hatte, wusste ich auch, dass er jetzt hart pushen würde. Deshalb habe ich Cal ziemlich harsch überholt, denn das war die einzige Chance. Wenn Maverick eine halbe Sekunde oder mehr Vorsprung aufgemacht hätte, hätte ich nicht im Windschatten bleiben können, und dann wäre

er weggefahren. Er war in T2 und T3 unheimlich schnell, dafür war ich im letzten Sektor und auf der Zielgeraden besser. Ich habe diesen Sieg sehr langsam geköchelt, aber auf die richtige Art.

HABEN SIE GEMERKT, DASS VIÑALES GESTÜRZT IST?

Ich hatte in Turn 10 mit seinem Angriff gerechnet, deshalb habe ich hart und weit reingebremst. Ich wusste nicht, dass er gestürzt war. Ich hatte mich darauf vorbereitet, ihn vor dem Zielstrich wieder zu überholen.

WAS BEDEUTET ES IHNEN, DER HONDA-PILOT MIT DEN MEISTEN SIEGEN ZU SEIN?

Es war schon in Motegi unglaublich, die Siege von Mick Doohan eingeholt zu haben. Honda ist der größte Hersteller der Welt. Bei ihm die meisten Siege zu haben, ist eine Ehre.

MotoGP

Einfach keinen Grip gefunden

Ob es am kühlen Wetter lag oder an der Entwicklungsrichtung, die KTM auf anderen Strecken nach vorne gebracht hat? Auf Phillip Island fehlte den Österreichern der Grip.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Testfahrer Mika Kallio, der seit Aragón die zweite RC16 des Werksteams auch bei den Rennen einsetzt, wunderte sich nicht wenig. „Wir haben hier ein Fahrverhalten, das ich in den Jahren zuvor von den Werksfahrern nicht gehört habe, und die Abstimmungswerte stimmen auch nicht mehr“, musste der 36-jährige Finne feststellen. „Ich kann es mir nur dadurch erklären, dass es viel kälter ist als in den letzten beiden Jahren und sich dies mehr auf unser Fahrwerk auswirkt als auf das der Konkurrenz.“

Dabei hatte Pol Espargaró, der immer mit aberwitzigen Aktionen das Letzte aus dem orangefarbenen Renner herauspresst, im ersten nassen Training noch die achtbeste Zeit hingelegt, und es schien am Samstag in die rich-



Pol Espargaró: Den Ex-Teamkollegen Johann Zarco auf der Honda besiegt

tige Richtung zu gehen. Espargaró war in FP3 sogar Dritter. Dort hielt er sich auch in FP4, als dieses abgebrochen wurde. Doch dann hatte der Spanier keine Chance, sich für Q2 zu qualifizieren und blieb auf Startplatz 17 stecken.

Viel schlimmer noch hatte es Tech3-KTM-Pilot Miguel Oliveira erwischt. Er wurde am Samstag in FP4 am Ende der langen Zielgeraden von einer Windböe erfasst und ins nasse Gras geweht. Er überschlug sich im Kiesbett ein halbes Dutzend Mal, die KTM hatte nur noch Schrottwert. Seine linke Hand schwoll

bis zum Sonntagmorgen so an, dass er für nicht fit erklärt wurde.

Im Rennen fuhr Espargaró von seinem 17. Startplatz dann bis auf Platz 12 vor und hatte einen sehenswerten Kampf mit seinem geschiedenen Teamkollegen Johann Zarco, der hier die Honda von Takaaki Nakagami einsetzte. Der Spanier behielt dabei die Oberhand. „Das Gute ist, dass meine Hand wieder völlig fit ist“, so Espargaró. „Ich hoffe, dass wir die Probleme in Sepang nicht haben werden. Meine Reifen waren völlig am Ende.“ Die von Kallio noch mehr: Er musste das Rennen aufgeben. ■

GASTKOMMENTAR

DASS DER AUSTRALIEN-GP ein solches Spektakel ist und jedes Jahr größer wird, erfüllt mich mit einem gewissen Stolz. Denn 1989 wurde er eigentlich ins Leben gerufen, damit die Fans mich daheim fahren sehen. Heute, 30 Jahre später, kommen riesige Scharen hierher. Die Show ist größer als Ben Hur. Und seit Lindsay Fox die Strecke in Phillip Island gekauft hat, investiert er in die Infrastruktur. Die Landesregierung unterstützt den Event, sodass auch die Zukunft gesichert ist. Das Wetter hat auch an diesem Wochenende alles gegeben, damit Fahrer und Teams Kopfschmerzen bekommen, zeitweilig war der Wind richtig gefährlich. Aber die Fans konnten schließlich drei trockene und spannende Rennen sehen. Marc Márquez hat wieder eine taktische Meisterleistung gezeigt, und dass Maverick Viñales den Konter versucht hat, ist ihm hoch anzurechnen.



Wayne Gardner
500er-Weltmeister 1987

AUS DEM FAHRERLAGER

JE OLLER, DESTO DOLLER

Der dreifache Superbike-Weltmeister und MotoGP-Sieger von Valencia 2006, Troy Bayliss, war auch beim Grand Prix zugegen. Aber nicht als Zuschauer, sondern als Fahrer in der Australischen Superbike-Meisterschaft im Rahmenprogramm. Der mittlerweile 50-Jährige fuhr am Freitag Trainingsbestzeit und wurde im Rennen Dritter hinter den Werks-Hondas von Troy Herfoss und Mark Chiodo.

DER AUSTRALISCHE RITTER

Pramac-Ducati-Pilot Jack Miller ließ sich für seinen Heim-GP eine besondere Lackierung für sein Motorrad und seinen Helm sowie eine dazu passende Lederkombi anfertigen. Das Resultat sah zwar gut aus, entsprach

aber nicht ganz seiner ursprünglichen Idee: „Ich wollte etwas von einem Bösewicht. Dafür hatte ich den Bullet Man aus dem japanischen Cyber-Thriller ausgesucht und einige Bilder an einen italienischen Designer geschickt. Doch irgendwie sehe ich jätzt aus wie ein Ritter. Aber egal, auf die Art holen wir für

Australien etwas mittelalterliche Geschichte auf.“

HOLLYWOOD-VERWECHSLUNG

Hollywood-Star Eric Bana, einer der Australier, die es im Glamour-Zentrum der Filmindustrie ganz an die Spitze geschafft haben, mischte sich am Rennwochenende zwischen die Fans und

wurde ständig gebeten, für Selfies kurz stehenzubleiben. Einer der Prominentenjäger, der von der Anwesenheit des Schauspielers Wind bekommen hatte, irrte sich aber, als er ihn von hinten auf die Schulter tippen wollte: Er hatte Bana mit Ex-Superbike-WM- und 500er-Pilot Simon Crafar verwechselt, der die gleiche Statur und Frisur hat wie der Hollywood-Star.

ITALIEN IN DOWN UNDER

Misano und Mugello sind für den Sturm der Fans auf die Strecke bekannt, aber auch auf Phillip Island wurden die Absperrungen nach dem MotoGP-Rennen geöffnet. Der Ansturm war nicht geringer als in Italien und die Stimmung mit Jack Miller auf dem Podium ebenfalls. ■ IP



Streckenstürmung wie in Mugello und Misano, aber mehr Miller-Flaggen

MOTOGP-ERGEBNISSE

Phillip Island (AUS) – 27. Oktober 2019 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km. 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 30 Grad. Schnitt des Siegers: 176,9 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	40,43,729 min	342,9 km/h	1.29,409 min	H/S	25
2. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	27	+11,413 sec	344,0 km/h	1.29,448 min	H/H	20
3. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	27	+14,499 sec	340,7 km/h	1.29,856 min	M/H	16
4. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	27	+14,554 sec	344,0 km/h	1.29,902 min	M/H	13
5. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+14,817 sec	335,4 km/h	1.29,966 min	M/H	11
6. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	27	+15,280 sec	341,8 km/h	1.30,098 min	M/S	10
7. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	27	+15,294 sec	341,8 km/h	1.29,875 min	M/H	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+15,841 sec	338,6 km/h	1.29,863 min	M/S	8
9. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+16,032 sec	341,8 km/h	1.29,944 min	M/H	7
10. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+16,590 sec	339,6 km/h	1.29,991 min	M/S	6
11. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+24,145 sec	338,6 km/h	1.30,308 min	M/S	5
12. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	27	+26,654 sec	342,9 km/h	1.30,400 min	M/H	4
13. Johann Zarco (F)	Honda RC 213 V	27	+26,758 sec	339,6 km/h	1.30,279 min	M/S	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	27	+44,912 sec	338,6 km/h	1.31,146 min	M/S	2
15. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	27	+44,968 sec	329,3 km/h	1.31,451 min	M/H	1
16. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	27	+1.06,045 min	339,6 km/h	1.31,922 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	26	+1 Runde	333,4 km/h	1.29,322 min	S/S	-
Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	24	+3 Runden	328,3 km/h	1.31,130 min	M/H	-
Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	3	+24 Runden	329,3 km/h	1.33,427 min	M/S	-
Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	0	+27 Runden	235,0 km/h	-	M/M	-
Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	0	+27 Runden	240,2 km/h	-	M/S	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Viñales	1.28,492 min
2. Quartararo	1.29,043 min
3. Márquez	1.29,216 min
4. Rossi	1.29,243 min
5. Petrucci	1.29,339 min
6. Crutchlow	1.29,535 min
7. A. Espargaró	1.29,558 min
8. Iannone	1.29,581 min
9. Miller	1.29,615 min
10. Dovizioso	1.29,667 min
11. Morbidelli	1.29,716 min
12. Rins	1.29,947 min
13. Mir	1.29,712 min
14. Zarco	1.30,008 min
15. Bagnaia	1.30,075 min
16. Abraham	1.30,165 min
17. P. Espargaró	1.30,180 min
18. Kallio	1.30,495 min
19. Lorenzo	1.31,179 min
20. Syahrin	1.31,285 min
21. Rabat	1.31,941 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	375
2. Dovizioso	240
3. Rins	183
4. Viñales	176
5. Petrucci	169
6. Quartararo	163
7. Rossi	153
8. Miller	141
9. Crutchlow	133
21. Bradl	16

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	381
2. Ducati	286
3. Yamaha	276
4. Suzuki	212
5. KTM	100
6. Aprilia	78

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	409
2. Repsol Honda Team	408
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	329
4. Petronas Yamaha SRT	268
5. Team Suzuki Ecstar	264
6. LCR Honda	210
7. Pramac Racing	191
8. Red Bull KTM Factory Racing	118
9. Aprilia Racing Team Gresini	96
10. Red Bull KTM Tech3	41

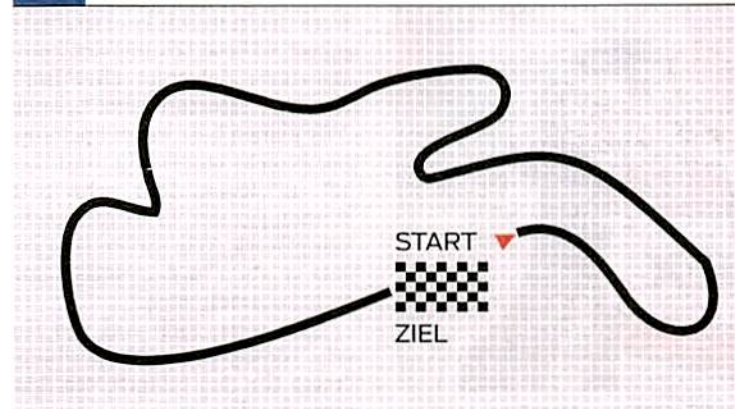
„Meine Taktik für die letzten beiden Rennen ist klar: Ich will beide gewinnen, denn in der Team-WM liegen wir nur noch einen Punkt zurück.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.28,108, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1.27,899, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2013**
Topspeed-Rekord: **348,0 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2015**

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT 4,448 KM

STRECKE



Marc Márquez und Giacomo Agostini: Zusammen 203 Grand-Prix-Siege

KTM dominiert, Tom Lüthi h



An der Spitze im Formationsflug: Brad Binder (#41) und Teamkollege Jorge Martín

Die beiden Ajo-KTM-Piloten Brad Binder und Jorge Martín fuhren der Konkurrenz davon, doch Tom Lüthi hatte den Rest der Verfolger im Griff.

Von: Imre Paulovits

Sie drehten vorne völlig unbehelligt ihre Runden. KTM hatte auf Phillip Island schon 2017 einen überlegenen Doppelsieg mit Miguel Oliveira und Brad Binder gefeiert. Auch letztes Jahr konnte Binder hier gewinnen, und auch die Umstellung auf Triumph-Motoren hat an der Überlegenheit des österreichischen Fahrwerks auf der australischen Strecke nichts geändert. Während WM-Leader Alex Márquez alle Mühe hatte, sich in den Top 10 zu halten, machte Brad Binder vorne das Rennen – abgesehen davon, dass Moto3-Weltmeister Jorge Martín ihm die ganze

KTM: Iker Lecuona fährt 2020 MotoGP

Die Überraschung der Woche in Australien war, als KTM verkündete, dass sie nächstes Jahr Iker Lecuona auf ihr viertes MotoGP-Motorrad setzen. Brad Binder steigt gleich ins Werksteam auf.

Von: Imre Paulovits

Seit Johann Zarco bei KTM gekündigt hat, zerbrachen sich Teamchef Mike Leitner und Renndirektor Pit Beirer den Kopf, wie sie das MotoGP-Werksteam und das Tech3-Team für nächstes Jahr aufstellen sollten. Dabei kam auch die Idee auf, eventuell Testpilot Mika Kallio Vollzeit fahren zu lassen. Der bald 37-jährige Finne hat sich in der letzten Zeit auch reichlich dafür motiviert, den Speed des MotoGP-Feldes zu finden und das Takieren mit den Reifen zu lernen.

Aber die Latte liegt in der Moto2 sehr hoch.

Seit Mittwoch letzter Woche steht nun fest: KTM wird neben Evergreen Pol Espargaró, Zauberehrling Miguel Oliveira und Aufsteiger Brad Binder einen weite-

ren Moto2-Piloten in den Kampf schicken. Und zwar den erst 19-jährigen Iker Lecuona! Lecuona wurde in den letzten drei Jahren vom Schweizer Fred Corninboeuf gefördert, zuletzt in dessen American Team. Nachdem sich Lecu-

ona in diesem Jahr auch mit der nicht gerade einfachen, ersten Version der Moto2-KTM mit dem Triumph-Motor regelmäßig furchtlos und weit vorne im Feld zeigte, erhielt er im Sommer einen Vertrag bei Aki Ajo für 2020 an der Seite von Jorge Martín. Nun wurde KTM-intern umdisponiert, und Lecuona kommt in das MotoGP-Team von Hervé Poncharal.

Dort sollte eigentlich Brad Binder fahren, der Südafrikaner wird nun aber gleich in das Werksteam neben Pol Espargaró geholt. „Diese Lösung erscheint uns als die vielversprechendste“, so KTM-Teamchef Mike Leitner. „Wir planen bei diesem noch jungen Projekt langfristig, und Iker hat in diesem Jahr sehr gute Rennen gezeigt. Er ist jung, sehr kampfstark. Wir trauen ihm zu, dass er auch in der MotoGP zu recht kommen wird.“

Nun muss sich Aki Ajo für sein Moto2-Team nach einem Ersatz für den talentierten Spanier umsehen. ■



Iker Lecuona: Nächstes Jahr MotoGP bei Tech3-KTM statt Moto2 bei Aki Ajo

olt weiter auf

Zeit im Nacken hing. Sofort wurde spekuliert: Gibt es da vielleicht eine Teamorder? Denn Binder hat nun WM-Chancen.

„Es brauchte keine Teamorder, Brad hat in den letzten zwei Runden eine solche Pace gemacht, dass ich nicht die geringsten Chancen hatte“, stellte Martín klar. „Dazu kamen ein paar Tropfen Regen, die ihn nicht zu stören schienen.“ Warum die KTM hier so gut funktioniert, konnte keiner der beiden genau sagen, aber sie beteuerten einstimmig, dass sie sich vom ersten Training an gut auf ihr Gefühl hatten. Nur das Chattering, das Binder in den letzten Runden hatte, aber einfach ignorierte, ließ seine Fahrt etwas furchterregend wirken.

Tom Lüthi hatte trotz seines zweiten Platzes in Motegi und dem dort gewonnenen Selbstvertrauen einen schwierigen Start ins Wochenende. Im zweiten und dritten freien Training fand er sich nur auf dem elften Platz wieder, auch im Qualifying kam er nicht weiter vor. „Wir kamen von der Bremsen-

Strecke in Motegi auf eine flüssige Strecke mit schnellen Kurven. Wir haben es aber verstanden, bis zum Rennen das Optimum aus dem Motorrad herauszuholen“, freute sich Lüthi. „Wir haben noch einmal viel über das Motorrad gelernt. Und mit Malaysia und Valencia kommen jetzt noch zwei Strecken, auf denen ich schon gewonnen habe. Wir müssen es schaffen, schon am Freitag in die richtige Richtung zu arbeiten. An die WM denke ich nicht, ich konzentriere mich nur auf mich selbst und versuche, das Beste herauszuholen.“

Marcel Schrötter kämpfte im Verfolgerpulk, wo hart um Platz 5 gerangelt wurde, und wurde schließlich Elfter: „Ich war zunächst weit weg von einem guten Gefühl, dabei war ich in Phillip Island bislang mit allen Motorrädern schnell. Das Team hat aber einen super Job gemacht, ich konnte im Rennen weit nach vorn fahren. Dann hatte ich aber zum Schluss einige Vorderrad-Rutscher, und da bin ich zurückgefallen.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die Wetterkapriolen auf Phillip Island sind bekannt, aber was sich am Samstag zusammenbraute, überstieg die Grenzen, wo noch gefahren werden konnte. Es war schon den ganzen Tag sehr kalt, Regenschauer jagten über die Strecke und der Wind wurde immer stärker. Als in FP4 Miguel Oliveira die Zielgerade entlangfuhr, erwischte ihn am Ende der Boxengasse, wo die Fahrer aus dem windgeschützten Stück in eine freie Schneise kommen, ein Windstoß, und es war viel Glück dabei, dass der Tech3-KTM-Pilot relativ ungeschoren davonkam. Das Qualifying wurde nach der Tagung der Safety-Commission abgesagt und auf den Sonntagvormittag gelegt. Da war es zwar sehr kalt, aber fast windstill.

MOTOGP

Alle Augen verfolgten gespannt die Premiere von Johann Zarco,

der bei KTM gekündigt hat, auf der LCR-Honda. Der Franzose schlug sich achtbar, war zeitweilig auf dem achten Platz der Zeitentabelle und wurde im Rennen 13. „Ich hatte ein gutes, vor allem konstantes Gefühl mit dem Motorrad“, sagte Zarco hinterher. „Beim Beschleunigen muss ich mich aber noch besser mit dem Motorrad anfreunden, denn ich habe meinen Hinterrifen zu sehr aufgebraucht und dadurch einen Platz eingebüßt, während Márquez mit dem gleichen Reifen gewinnen konnte.“

MOTOGP

Andrea Iannone hat ein ganz besonderes Verhältnis zur Tierwelt von Phillip Island. 2015 startete eine große Möwe von der Fahrbahn und traf den damaligen Ducati-Werksfahrer am Helm. Letzten Freitag lernte Iannone die bodenständigere Fauna kennen, als ein Känguru vor ihm über die Fahrbahn lief.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 27. Oktober 2019 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,200 km über 25 Runden à 4,448 km. 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 25 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Brad Binder (ZA)	KTM	25	38.53,277 min	1.32,757 min	25
2. Jorge Martín (E)	KTM	25	+1,968 sec	1.32,761 min	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+6,021 sec	1.32,609 min	16
4. Jorge Navarro (E)	Speed Up	25	+8,151 sec	1.32,675 min	13
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	25	+8,806 sec	1.33,006 min	11
6. Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+8,955 sec	1.32,853 min	10
7. Iker Lecuona (E)	KTM	25	+9,455 sec	1.32,821 min	9
8. Álex Márquez (E)	Kalex	25	+10,055 sec	1.32,940 min	8
9. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	25	+10,699 sec	1.33,005 min	7
10. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	25	+11,132 sec	1.32,874 min	6
11. Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+14,353 sec	1.33,052 min	5
12. Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+14,641 sec	1.33,115 min	4
13. Jesko Raffin (CH)	NTS	25	+18,541 sec	1.33,176 min	3
14. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	25	+20,255 sec	1.33,253 min	2
15. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	25	+29,238 sec	1.33,489 min	1
16. Joe Roberts (USA)	KTM	25	+30,870 sec	1.33,707 min	-
17. Enea Bastianini (I)	Kalex	25	+31,031 sec	1.33,685 min	-
18. Andrea Locatelli (I)	Kalex	25	+31,764 sec	1.33,798 min	-
19. Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+33,324 sec	1.33,298 min	-
20. Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+37,341 sec	1.33,517 min	-
21. Jake Dixon (GB)	KTM	25	+37,392 sec	1.33,854 min	-
22. Philipp Öttl (D)	KTM	25	+1,09,178 min	1.34,892 min	-
23. Adam Norrodin (MAL)	Kalex	25	+1,10,717 min	1.34,814 min	-
24. Lukas Tulovic (D)	KTM	25	+1,11,606 min	1.34,417 min	-
25. Xavi Cardelús (E)	KTM	25	+1,12,066 min	1.35,525 min	-
26. Dimas Eky Pratama (RI)	Kalex	25	+1,21,622 min	1.35,018 min	-
27. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	25	+1 Runde	1.34,011 min	-
Nicht gewertet:					
Somkiat Chantra (T)	Kalex	14	+11 Runden	1.33,742 min	-
Xavi Vierge (E)	Kalex	3	+22 Runden	1.33,184 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	242
2. Lüthi	214
3. Binder	209
4. Navarro	199
5. Fernández	192
6. Marini	176
8. Schrötter	130
23. Aegerter	14
26. Raffin	6
29. Tulovic	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	402
2. Speed Up	232
3. KTM	231
4. MV Agusta	31
5. NTS	11

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	367
2. Dynavolt Intact GP	344
3. Estrella Galicia Marc VDS	301
4. Beta Tools Speed Up	300
5. Red Bull KTM AJ0	292

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Navarro	1.33,565 min
2. Binder	1.33,886 min
3. Marini	1.33,934 min
4. Di Giannantonio	1.33,936 min
5. Martín	1.33,941 min
6. Lowes	1.34,041 min
7. Márquez	1.34,136 min
8. Raffin	1.34,243 min
9. Bezzecchi	1.34,250 min
10. Lecuona	1.34,257 min
11. Lüthi	1.34,293 min
12. Nagashima	1.34,399 min
13. Bulega	1.34,497 min
14. Manzi	1.34,663 min
15. Gardner	1.34,694 min
16. Vierge	1.34,730 min
17. Fernández	1.35,173 min
18. Bastianini	1.36,305 min
19. Baldassarri	1.34,812 min
20. Bendsneyder	1.34,970 min
21. Schrötter	1.35,012 min
22. Roberts	1.35,072 min
23. Locatelli	1.35,220 min
24. Aegerter	1.35,388 min
25. Dixon	1.35,401 min
26. Öttl	1.36,003 min
27. Pasini	1.36,320 min
28. Chantra	1.36,750 min
31. Tulovic	1.37,533 min

Moto3

Canet stürzt, Dalla Porta holt m

Arón Canet hatte noch eine kleine WM-Chance, doch die endete, als er in Australien bereits in der dritten Runde stürzte. Lorenzo Dalla Porta gewann das Rennen und den Titel.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er weinte, sein Vater Massimiliano umarmte ihn, und während ihm Team-COO Miodrag Kotur ein Weltmeister-T-Shirt überstülpte, den dazu passenden Helm überreichte und die Startnummer 48 durch eine goldene 1 ersetzte, schrie sich der Junge die Seele aus dem Leib. Lorenzo Dalla Porta ist Moto3-Weltmeister 2019, ein Traum ist wahr geworden. Und Leopard Racing hat sich endgültig zum Giganten in der Moto3 aufgeschwungen. Nach dem WM-Titel mit dem Kiefer-Team und Danny Kent 2015 und im Alleingang

2018 mit Jorge Martín haben sie nun den dritten WM-Titel binnen fünf Jahren in der kleinsten Klasse abgeräumt. Und dass dies in Australien mit einem Doppelsieg einherging, weil Marcos Ramírez im Zieleinlauf noch den zweiten Platz erhascht hat, machte den Titel noch schöner.

Arón Canet hatte vor dem Rennen 47 Punkte Rückstand auf Dalla Porta, Teamchef Peter Öttl zeigte sich aber kämpferisch: „Arón ist in der Lage, überall zu gewinnen. Und dann halten wir die WM bis Valencia offen.“ Tatsächlich fuhr Canet von Beginn an ganz vorne mit, während Lorenzo Dalla Porta zunächst einige Plätze verlor und sich erst wieder nach vorne arbeiten musste. Doch dann ging es ganz schnell. Canet stürzte in der dritten Runde, Dalla Porta übernahm die Spitze, und trotz heftigster Attacken und Windschattenschlachten konnte er sie fast über das gesamte Rennen halten. Dabei fiel auf, dass der WM-Leader mit

so einem Schwung auf die Zielgerade kommt, dass er bis zur Ziellinie auch aus dem Windschatten heraus nicht überholt werden kann. „Mein Team hat mir ein sehr gutes Motorrad hingestellt“, gab Canet zu. „Aber ich bin die Zielkurve auch komplett mit Vollgas gefahren und habe das Tempo mit der Hinterradbremse reguliert.“ Als Marcos Ramírez und Albert Arenas das hörten, fassten sie sich an den Kopf – und sagten, dass sie für nächstes Jahr etwas gelernt hätten.

Doch da ist Lorenzo Dalla Porta bereits in der Moto2. Der kleingewachsene Italiener aus Prato hat sich nun einen Traum verwirklicht – und mit ihm seine ganze Familie. „Sie haben mich von den Minibikes bis in die WM begleitet“, ließ Dalla Porta wissen. „Durch viele schwere Zeiten. Erst seit letztem Sommer ist alles so gelaufen, wie wir es uns immer gewünscht haben.“ Nach dem Junior-WM-Titel 2016 ist er nun „richtig“ Weltmeister. ■

Freudentaumel: Lorenzo Dalla Porta ist der erste italienische Weltmeister der kleinsten Klasse seit Andrea Dovizioso 2004

LEOPARD RACING

Moto3

Filip Salac verliert Traumergebnis nach Rempler

Auf Platz 4 liegend abgeschossen – der Traum vom Top-Ergebnis in Australien endete für Prüstel-Pilot Filip Salac vorzeitig.

Das Unheil fing schon im Qualifying an. Jakub Kornfeil wurde in Q1 in einen Massencrash wegen einer Ölspur verwickelt und verpasste den Einzug in Q2 um vier Hundertstelsekunden. Zusammen mit seiner Gridstrafe von Motegi musste er mit Startplatz 28 vorliebnehmen. Filip Salac konnte zwar auch nicht in die Q2, doch ein dritter Platz in FP3 zeigte auf, dass mit ihm zu rechnen war.

Dann fuhr der 17-Jährige trotz des in Motegi gebrochenen Zehs ein grandioses Rennen – doch ohne Glück. Vom 20. Startplatz aus hatte sich Salac bereits auf P4 vorgekämpft und die Spitze vor Augen, als ihn acht Runden vor



Salac: Tauriges Ende von Platz 4

Schluss Alonso Lopez abräumte. Er bekam seine KTM nicht mehr in Gang, das Rennen war gelaufen. „Ich wusste, heute geht was, und so habe ich mein Bestes gegeben“, war Salac den Tränen nahe. „Ehrlich gesagt war es bis zum Sturz, für den ich nichts konnte, das beste Rennen meines Lebens.“ Kornfeil holte immerhin einen Punkt. ■ DIS

NACHRICHTEN

MOTO2

MV-Agusta-Teamchefin Milena Koerner freut sich über den Fortschritt ihrer Truppe: „Mit der neuen Schwinge, die wir seit Buriram einsetzen, haben wir einen großen Schritt nach vorn gemacht. Auch unsere Peripherie stimmt nun, am Sonntag war Stefano Manzi mit 301,8 km/h der Schnellste auf der Zielgeraden. Das hätten wir uns am Anfang der Saison nicht träumen lassen. Manzi hat im Sommer auch sehr viel an seinem Fahrstil gearbeitet. Ich denke, bei Dominique Aegerter wirken sich die Verhandlungen für die nächste Saison etwas auf seine Form aus, deshalb möchte ich das so schnell wie möglich mit ihm unter Dach und Fach bringen.“ Aegerter fand auch in Phillip Island sein Tempo im Rennen, wurde aber in der 14. Runde von Somkiat Chantara abgeräumt. Er konnte zwar weiterfahren, aber nur am Ende des Feldes.

MOTO2

In Phillip Island holte Jesko Raffin erstmals seit seiner Rückkehr als Vollzeit-Moto2-Pilot wieder Punkte. „Wir waren an diesem Wochenende nie weit von der Spitze weg, und das Team hat wirklich gut gearbeitet“, freute sich der 23-jährige Schweizer. „Ich denke, das war das Maximum, was wir derzeit mit dem Stand des Motorrads rausholen können. Sobald der Tank leer wird, fangen kleine Probleme an. Wir wissen aber nun definitiv die Entwicklungsrichtung für das nächste Jahr.“

MOTO2

Philipp Öttl war in Australien nach seinem 22. Platz frustriert. „Ich hatte mir nach dem Fortschritt in Japan mehr erhofft“, gestand er. Phillip-Island-Neuling Lukas Tulovic war mit seiner Pace zufrieden: „Aber leider musste ich in Turn 4 einmal in den Notausgang und habe acht Sekunden verloren.“

Sieg den Titel



Motorrad-WM

Vorschau GP Malaysia

ZEITPLAN

GP von Malaysia/Sepang
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 1. November 2019

2.00–2.40	Moto3	1. freies Training
2.55–3.35	Moto2	1. freies Training
3.50–4.35	MotoGP	1. freies Training
6.15–6.55	Moto3	2. freies Training
7.10–7.50	Moto2	2. freies Training
8.05–8.50	MotoGP	2. freies Training

Samstag, 2. November 2019

2.00–2.40	Moto3	3. freies Training
2.55–3.35	Moto2	3. freies Training
3.50–4.35	MotoGP	3. freies Training
5.35–5.50	Moto3	Qualifying 1
6.00–6.15	Moto3	Qualifying 2
6.30–6.45	Moto2	Qualifying 1
6.55–7.10	Moto2	Qualifying 2
7.25–7.55	MotoGP	4. freies Training
8.05–8.20	MotoGP	Qualifying 1
8.30–8.45	MotoGP	Qualifying 2

Sonntag, 3. November 2019

1.40–2.00	Moto3	Warm-up
2.10–2.30	Moto2	Warm-up
2.40–3.00	MotoGP	Warm-up
5.00	Moto3	Rennen, 17 Rd.
6.20	Moto2	Rennen, 18 Rd.
8.00	MotoGP	Rennen, 20 Rd.

STATISTIK

GP von Malaysia/Sepang

Sieger 2018

Moto3:	Jorge Martín (E), Honda
Moto2:	Luca Marini (I), Kalex
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda

Pole-Positions 2018

Moto3:	Jorge Martín (E), Honda, 2.11,731 (= 151,4 km/h)
Moto2:	Álex Márquez (E), Kalex, 2.05,629 (= 158,8 km/h)
MotoGP:	Marc Márquez (E), Honda, 2.12,161 (= 150,9 km/h)

Schnellste Runden 2018

Moto3:	Jorge Martín (E), Honda, 2.13,931 (= 148,9 km/h)
Moto2:	Luca Marini (I), Kalex, 2.07,423 (= 156,6 km/h)
MotoGP:	Álex Rins (E), Suzuki, 2.00,762 (= 165,2 km/h)

Rundenrekorde

Moto3:	Adam Norrodin (MAL), Honda, 2.12,775 (= 150,2 km/h), 2017
Moto2:	Miguel Oliveira (P), KTM, 2.06,952 (= 172,5 km/h), 2017
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 2.00,606 (= 165,4 km/h), 2015

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 27. Oktober 2019 17. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,304 km über 23 Runden à 4,448 km. 30 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 25 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	23	37,45,817 min	1.37,645 min	25
2. Marcos Ramírez (E)	Honda	23	+0,077 sec	1.37,673 min	20
3. Albert Arenas (E)	KTM	23	+0,088 sec	1.37,567 min	16
4. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+0,126 sec	1.37,768 min	13
5. John McPhee (GB)	Honda	23	+0,330 sec	1.37,581 min	11
6. Darryn Binder (ZA)	KTM	23	+0,772 sec	1.37,577 min	10
7. Ayumu Sasaki (J)	Honda	23	+1,029 sec	1.37,668 min	9
8. Tom Booth-amos (GB)	KTM	23	+1,545 sec	1.37,482 min	8
9. Tony Arbolino (I)	Honda	23	+1,635 sec	1.37,647 min	7
10. Stefano Nepa (I)	KTM	23	+2,023 sec	1.37,499 min	6
11. Dennis Foggia (I)	KTM	23	+2,340 sec	1.37,627 min	5
12. Romano Fenati (I)	Honda	23	+3,723 sec	1.37,139 min	4
13. Alonso Lopez (E)	Honda	23	+7,564 sec	1.37,504 min	3
14. Ai Ogura (J)	Honda	23	+7,676 sec	1.37,700 min	2
15. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+8,109 sec	1.37,650 min	1
16. Can Öncü (TR)	KTM	23	+16,735 sec	1.37,863 min	-
17. Kazuki Masaki (J)	KTM	23	+16,744 sec	1.38,021 min	-
18. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	23	+42,326 sec	1.39,130 min	-
19. Rogan Chandler (NZ)	Kalex-KTM	23	+1 Runde	1.43,512 min	-
Nicht gewertet:					
Jaume Masia (E)	KTM	22	+1 Runde	1.37,398 min	-
Celestino Vietti (I)	KTM	22	+1 Runde	1.37,659 min	-
Kaito Toba (J)	Honda	20	+3 Runden	1.37,612 min	-
Andrea Migno (I)	KTM	20	+3 Runden	1.37,510 min	-
Raúl Fernández (E)	KTM	17	+6 Runden	1.37,719 min	-
Filip Salac (CZ)	KTM	15	+8 Runden	1.37,465 min	-
Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	15	+8 Runden	1.37,725 min	-
Sergio García (E)	Honda	13	+10 Runden	1.37,457 min	-
Yanni Shaw (AUS)	Kalex-KTM	3	+20 Runden	1.44,430 min	-
Arón Canet (E)	KTM	2	+21 Runden	1.37,825 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	254
2. Canet	182
3. Arbolino	168
4. Ramírez	164
5. McPhee	147
6. Antonelli	122
7. Vietti	116
8. Suzuki	111
9. Masia	105
10. Arenas	104

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	389
2. KTM	311

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	418
2. VNE Snipers	239
3. SIC58 Squadra Corse	233
4. Sky Racing Team VR46	213
5. Petronas Sprinta Racing	209
6. Sterilgarda Max Racing Team	182
7. Mugen Race	163
8. Gaviota Angel Nieto Team	162
9. Honda Team Asia	150
11. Redox Prüstel GP	95

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Ramírez	1.38,976 min
2. Canet	1.39,160 min
3. Arenas	1.39,244 min
4. McPhee	1.39,310 min
5. Toba	1.39,493 min
6. Dalla Porta	1.39,683 min
7. Migno	1.39,715 min
8. Fenati	1.39,818 min
9. Vietti	1.40,061 min
10. Foggia	1.40,150 min
11. Rodrigo	1.40,189 min
12. Suzuki	1.40,396 min
13. Arbolino	1.40,417 min
14. Booth-amos	1.40,656 min
15. Masia	1.40,844 min
16. C. Öncü	1.41,441 min
17. Antonelli	1.47,318 min
18. Masaki	1.47,006 min
19. García	1.47,551 min
20. Salac	1.48,089 min
21. Fernández	1.48,442 min
22. Sasaki	1.48,483 min
23. Ogura	1.48,484 min
24. Yurchenko	1.48,531 min
25. Rossi	1.49,097 min
26. Chandler	1.55,110 min
27. Binder	1.37,925 min
28. Kornfeil	1.46,284 min
29. Nepa	1.42,428 min

Wüstennachtstraum



Die beiden Ducatis konnten ihn zwar jagen, aber gewonnen hat alle drei Rennen Jonathan Rea

Jonathan Rea beendete die Saison mit drei grandiosen Siegen und überflügelte Álvaro Bautista auch in der Zahl der Siege. Und die Fans sahen die besten Rennen des Jahres.

Von: Imre Paulovits

Es war ein Feuerwerk zum Saisonabschluss. Nicht nur die Böller, die nach den Rennen in den Nachthimmel geschossen wurden, sondern auch die Rennen selbst. Und Jonathan Rea hatte noch einmal eindrucksvoll bewiesen, dass er in diesem Jahr ein mehr als würdiger Superbike-Weltmeister geworden ist. Die Fahrzeugbeherrschung und Präzision, mit der er seine Kawasaki um die Bögen des Losail International Circuit trieb, der Kampfgeist und die Ruhe, mit der er sich in den Kurven jedes Mal wieder an Álvaro Bautista vorbeidrückte, wenn dieser ihn auf der Geraden aufgeschnupft hatte, das war einfach die Handschrift eines absoluten Champions.

Rea hatte schon in den Vorjahren große Rennen in der Wüstennacht gezeigt. Und nachdem er in der Superpole Schnellster war, machte er auch im ersten Rennen gleich das Tempo. Einzig Alex

Lowes, für den es galt, seinen dritten WM-Rang gegen Teamkollege Michael van der Mark und den zuletzt unheimlich starken Toprak Razgatlioglu ins Trockene zu bringen, konnte lange mit ihm mithalten. Doch dann fuhr Rea auch ihnen davon, und auch dem von hinten heranstürmende Chaz Davies blieb nur der zweite Platz. Während Rea für die Renndistanz noch den stabileren Vorderreifen nehmen musste, konnte er dann im Superpole-Race, das noch bei Tageslicht abgehalten wurde, seine bevorzugten Rennreifen nehmen. Und fuhr einen neuen Rundenrekord. Als Álvaro Bautista sich bis zum zweiten Platz vorgekämpft hatte, war der Weltmeister bereits außer Reichweite.

Ganz nach Wunsch

Doch im zweiten Rennen stand die Ducati nun in der ersten Startreihe. Bautista machte sich auch gleich über Rea her, schnappte ihn in der zweiten Runde dank 15 km/h Tempoüberschuss seiner Ducati auf der Geraden, und der kleine Spanier hielt auch in den kurvigsten Sektionen knallhart gegen. Die beiden WM-Kontrahenten trafen sich beim letzten Rennen zu einem Schlagabtausch, wie sie ihn das ganze Jahr nur einmal kurz in Argentinien hatten. Doch Rea hatte einfach mehr Reserven. Zweimal schaffte es Bautista noch an

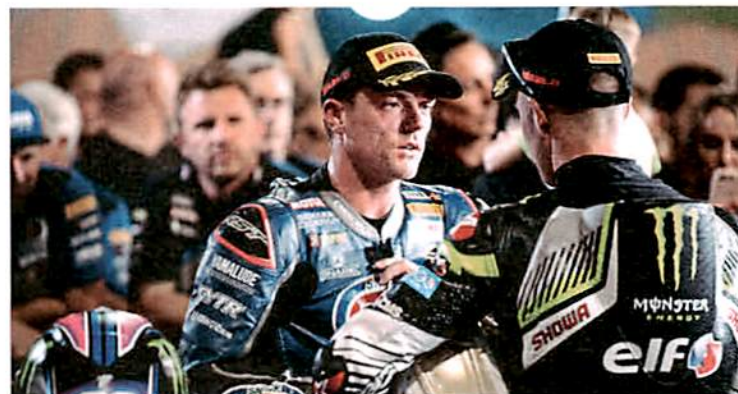
die Spitze, dann enteilte die grüne Kawasaki. Bautista fiel zum Ende noch seinem Teamkollegen Chaz Davies in die Fänge, der so ein veröhnliches Saisonende fand.

Alex Lowes geht nach zwei Podestplätzen in den ersten beiden Rennen und P4 im letzten nun als

WM-Dritter zu Kawasaki. Sein Yamaha-Teamkollege Michael van der Mark ist WM-Vierter. Toprak Razgatlioglu vergab die Chance, die Yamaha noch abzufangen, mit einem Ausritt ins Kies im ersten Rennen und einem Defekt im Superpole-Race. ■



Abschiedsfeuerwerk: Markus Reiterberger fuhr im ersten Rennen auf P8



Der lachende Dritte: Alex Lowes geht als WM-Dritter zu Reas Team

Krummenacher Weltmeister!

NACHRICHTEN

Er hat es geschafft: Der Schweizer Randy Krummenacher behielt die Nerven und ging aus dem Finale in Katar als Weltmeister hervor.

Von: Imre Paulovits

Die Nerven waren bis zum Zerreißen gespannt. Federico Caricasulo hatte sich die Superpole knapp drei Zehntelsekunden vor Randy Krummenacher gesichert, und Jules Cluzel, der ebenfalls noch eine theoretische WM-Chance hatte, stand ebenfalls in der ersten Startreihe. Doch während sich Cluzel auch umgehend an die Spitze setzte, fiel Caricasulo gleich aus der Spitzengruppe, und Krummenacher konzentrierte sich nur auf seinen Teamkol-

legen. Ex-Weltmeister Lucas Mahias zeigte, dass er in Katar auch mit der Kawasaki gewinnen kann, und während Cluzel mit P3 den Titel wieder aus der Hand gleiten lassen musste, holte ihn Krummenacher auf P6 hinter seinem Teamkollegen.

„Eigentlich wollte ich nach dem, wie gut ich mich im Warm-up auf dem Motorrad gefühlt hatte, das Rennen gewinnen und so Weltmeister werden“, gab der 29-jährige Schweizer zu. „Aber ich habe gleich nach dem Start gemerkt, dass sich das Bike anders anfühlte. Ich konnte nicht mein Maximum geben, und so bin ich hinter meinem Teamkollegen geblieben. Die letzten fünf Runden vergingen dann wie in Trance, denn da wurde mir klar, dass ich so Weltmeister werde. Es fühlt sich noch immer so unrealistisch an, dass dieser Traum wahr geworden ist.“



Krummenacher: Endlich Nummer 1!

Thomas Gradinger musste sich auch in Katar durch den Schmerz beißen und wurde 12. Christian Stange kam diesmal nicht in die Punkte. Die Reifen des Gemar-Honda-Piloten bauten ab Rennmitte ab, dadurch klappte ihm einmal das Vorderrad ein und er musste neben die Strecke. So blieb nur P18. ■

Erhobenen Hauptes beendet

Für Sandro Cortese und Markus Reiterberger hieß es in Losail, Abschied von ihren Superbike-WM-Teams zu nehmen. Sie taten es mit Highlights.

Von: Imre Paulovits

Während Tom Sykes im ersten Rennen am Ende der Zielgeraden am Hinterrad von Leon Haslam hängenblieb, als ihn dieser ausbremste und stürzte, hatte Markus Reiterberger einen echten Höhenflug. Der 25-jährige BMW-Pilot fuhr brillant und arbeitete sich bis Platz 8 vor. „Es wäre sogar noch mehr drin gewesen“, wusste Reiterberger nicht, ob er sich freuen oder ärgern sollte. „Ich bin richtig gut vom Start weggekommen, in der ersten Kurve war ich Fünfter, aber da habe ich mich verschaltet. Die Pace konnte ich bis zum Schluss gut halten, mein Reifen hat sehr gut funktioniert.“ Im Warm-up war „Reiti“ dann gar Vierter, doch sowohl im Superpole-Race als auch im zweiten Rennen verlor er im Pulk Positionen, musste im zweiten Rennen

einmal neben die Piste, und so blieben nur die Plätze 15 und 14 zum Abschied vom BMW-Werks-Team. „Immerhin habe ich so noch zwei Punkte mitgenommen. Es war eine geile Zeit in der Superbike-WM und ich bin jedem dankbar, dass ich diese Gelegenheit bekommen habe.“

Sandro Cortese zeigte in Doha seinen Speed und konnte sich beim letzten Rennen für das GRT-Yamaha-Team in der Superpole sensationell neben Jonathan Rea und Alex Lowes für die erste Startreihe qualifizieren. Im ersten Rennen fuhr er lange vorne mit, bis

er auf P4 liegend stürzte. Im Superpole-Race wurde er Achter, und im zweiten Rennen schloss er die Saison noch einmal in den Top 10 ab. „Der Sturz im ersten Rennen war schon bitter“, gab Cortese zu. „Immerhin habe ich zeigen können, dass ich den Speed für die Spitze der Superbike-WM habe. Im Superpole-Race habe ich mich mit dem Motorrad noch wohler gefühlt, Rennen 2 war aber hart. Am Ende hatte ich mit dem Vorderreifen viel zu kämpfen und verlor ihn fast in jeder Kurve. Vielen Dank an Yamaha und das GRT Yamaha Team für die Saison.“ ■



Bei den ganz Großen dabei: Sandro Cortese lag im ersten Rennen auf P4

SUPERBIKE-WM

Dominique Schmitter nahm mit einer Wildcard am WM-Finale teil und wurde von YART betreut: „Ich hatte ein Superbike mit Kit-Elektronik, ganz ehrlich hatte ich mir das Leben damit etwas leichter vorgestellt. Mein Ziel war es, vor Kyonari und Delbianco ins Ziel zu kommen. Delbianco habe ich im Superpole-Race auch schlagen können, Kyonari war zu weit weg. Die Aktion ist durch Hostettler und YART zustande gekommen, ich hoffe, dass wir es im nächsten Jahr noch mal machen können.“

SUPERSPORT-300-WM

Mit einem Sieg sicherte sich der Holländer Scott Deroude den zweiten WM-Rang vor der Weltmeisterin von 2018, Ana Carrasco, die im Wimpernschlagfinale zwar nur 0,6 Sekunden hinter ihm ins Ziel kam, so aber nur Fünfte wurde und auf den dritten WM-Rang kam. Für die KTM-Piloten vom Team Freudenberg war es ein schwieriges WM-Finale. Jan Ole Jähnißg verlor ab der dritten Runde den Anschluss an die Führungsgruppe und wurde schließlich 17. Sein Teamkollege Maximilian Kappler fand sein Tempo im Rennen, konnte aber nicht ausweichen, als Oliver König vor ihm stürzte.

SUPERSPORT-WM

Ob das Kiefer-Team wie geplant mit einem Zweimann-Team in die Supersport-WM einsteigen kann, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Auch Lukas Tulovic liebäugelt mit der Supersport-WM.

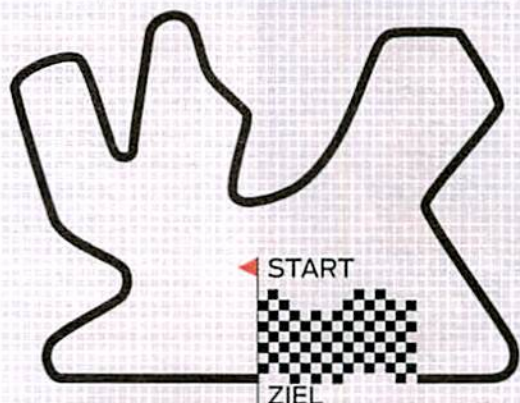
MOTOGP

Da gab es in den sozialen Medien auch von den Superbike-WM-Piloten viel Applaus: Marc Márquez hält seit dem Sachsenring mit 66 Grad den Rekord für fahrende Schräglagenwinkel. Auf Phillip Island rettete er mit dem Ellbogen einen Rutscher bei 70,8 Grad in Turn 7. Dann überbot er sich selbst: In Turn 1 rettete er einen Rutscher aus 69 Grad bei Tempo 230!

SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

STRECKE



ERGEBNIS 1. RENNEN

Losail (Q) – 25. Oktober 2019 35. WM-Lauf; 91,460 km über 17 Rdn. á 5,380 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	33.34,518	1.57,307	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	17	+2,732	1.57,487	20
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	17	+5,423	1.57,197	16
4. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17	+8,043	1.57,788	13
5. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+17,720	1.58,171	11
6. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	17	+17,738	1.58,060	10
7. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	17	+18,176	1.58,201	9
8. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	17	+20,479	1.58,505	8
9. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	17	+24,500	1.59,054	7
10. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	17	+29,320	1.59,351	6
11. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	17	+33,166	1.58,156	5
12. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	17	+34,673	1.59,097	4
13. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+42,661	1.59,233	3
14. Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	17	+50,020	2.00,524	2
16. Dominique Schmitter (CH)	Yamaha YZF-R1	17	+1.08,582	2.01,165	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Losail (Q) – 26. Oktober 2019 36. WM-Lauf; 53,800 km über 10 Rdn. á 5,380 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter trocken, Luft/Asphalt 33/40 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19.41,833
2. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+2,027
3. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+5,143
4. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,303
5. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	+6,615
6. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	+9,744
7. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	+9,804
8. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	+10,223
9. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	+15,236
10. Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	+15,770
11. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	+17,557
12. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+18,981
13. Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR	+19,933
15. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	+21,805
17. Dominic Schmitter (CH)	Yamaha YZF-R1	+40,175

SUPERSPORT-WM

Losail (Q) – 26. Oktober 2019 12. WM-Lauf; 80,700 km über 15 Rdn. á 5,380 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter trocken, Luft/Asphalt 32/37 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R	30.43,175
2. Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+0,868
3. Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6	+3,332
4. Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6	+8,033
5. Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6	+8,430
6. Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6	+8,482
7. Raffaele De Rosa (I)	MV Agusta F3 675	+9,527
8. Hikari Okubo (J)	Kawasaki ZX-6R	+9,670
12. Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6	+25,440
18. Christian Stange (D)	Honda CBR 600 RR	+42,438

WM-STAND

1. Krummenacher	213 Punkte
2. Caricasulo	207
3. Cluzel	200
4. Mahias	168
5. Okubo	105
9. Gradinger	90
28. Stange	5

SUPERPOLE

1. Rea	1.56,246
2. Lowes	1.56,431
3. Cortese	1.56,529
4. Sykes	1.56,714
5. Baz	1.57,008
6. Haslam	1.57,096
7. Bautista	1.57,250
8. Van der Mark	1.57,354
9. Reiterberger	1.57,469
10. Razgatlioglu	1.57,577
11. Mercado	1.57,597
12. Davies	1.57,710
13. Camier	1.57,752
14. Torres	1.57,802
15. Rinaldi	1.57,827
16. Laverty	1.58,504
17. Melandri	1.58,565
18. Kiyonari	1.59,485
19. Delbianco	2.00,210
20. Schmitter	2.00,246

ERGEBNIS 2. RENNEN

Losail (Q) – 26. Oktober 2019 37. WM-Lauf; 91,460 km über 17 Rdn. á 5,380 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	33.34,809	1.57,688	25
2. Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	17	+2,978	1.57,470	20
3. Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17	+3,100	1.57,644	16
4. Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	17	+12,473	1.58,071	13
5. Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	17	+14,346	1.58,363	11
6. Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	17	+15,109	1.58,489	10
7. Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	17	+15,625	1.58,156	9
8. Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	17	+16,020	1.58,134	8
9. Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+17,854	1.58,387	7
10. Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	17	+18,332	1.58,419	6
11. Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	17	+22,254	1.58,582	5
12. Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	17	+22,387	1.58,587	4
13. Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	17	+28,179	1.59,105	3
14. Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	17	+29,487	1.58,972	2
15. Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+32,586	1.58,683	1

SUPERSPORT-300-WM

Losail (Q) – 26. Oktober 2019 9. WM-Lauf; 53,800 km über 10 Rdn. á 5,380 km; 28 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter trocken, Luft/Asphalt 32/36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Scott Deroue (NL)	Kawasaki Ninja 400	22.37,924
2. Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,010
3. Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+0,249
4. Manuel Gonzalez (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,523
5. Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,610
6. Tom Edwards (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+0,935
7. Galang Henda Pratama (RI)	Yamaha YZF-R3	+1,840
8. Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R3	+6,287
9. Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+8,639
17. Jan Ole Jähniig (D)	KTM RC 390 R	+20,519

WM-STAND

1. Gonzales	161 Punkte
2. Deroue	131
3. Carrasco	117
4. Verdoia	97
5. Steeman	69
8. Jähniig	61
16. Kappler	16

Enduro-DM Tuchem

Ein Finale nach Maß

Echte Überraschungen gab es beim Finale des Deutschen Enduro-Championats nicht mehr. Die Favoriten, allen voran Champions-Titelverteidiger Dennis Schröter, konnten mit weiteren Klassensiegen ihre Meisterschaften gewinnen.

Von: **Robert Pairan**

Sichtlich zufrieden war Dennis Schröter nach den insgesamt elf Sonderprüfungen, von denen er sieben gewinnen konnte. Gleich ab der ersten Prüfung lag der Husqvarna-Fahrer in Führung und zeigte über den Tag keinerlei Schwäche. „So sollte es immer laufen“, freute er sich über seinen sechsten Titel im Championat und gleichzeitig in der hubraumgrößten E3-Klasse.

Davide von Zitzewitz lag am Ende 21 Sekunden zurück. Dabei hatte der KTM-Fahrer auch noch einen heftigen Sturz, was ihn aber weder den zweiten Platz in der Gesamtwertung noch den Sieg in der E2-Klasse kostete. „Ich wollte unbedingt noch an Dennis rankommen, das klappte dann aber doch nicht“, berichtete der 27-Jährige.

Damit gewann Von Zitzewitz den Meistertitel in der E2-Klasse vor Titelverteidiger Eddi Hübner. Der kämpfte auf der Etappe erst mit kleineren technischen Problemen und dann auch noch mit zwei Stürzen. Deshalb war er zwar Zweiter in der Klasse, aber mit nur 0,69 Sekunden hinter Angus Heidecke lediglich Vierter in der Championats-Tageswertung. Von Zitzewitz konnte dadurch in



Die drei Musketiere: Von Zitzewitz, Championatsieger Schröter, Hübner (v.l.)

der Championats-Meisterschaftswertung Hübner noch überholen und auf Platz 3 verweisen.

In der E1-Klasse fuhr Andi Beier problemlos zum fast schon erwarteten Tagessieg sowie seinem bereits achten (!) Meistertitel und verwies damit Junior-Trophy-Fahrer Yanik Spachmüller auf den zweiten Platz in Tageswertung und Meisterschaft.

Heidecke für ISDE bereit

Überraschend stark erwies sich Quereinsteiger Angus Heidecke in seiner ersten Enduro-Saison. Dass der KTM-Pilot fahrerisch stark werden würde, war angesichts seiner Motocross-Erfolge klar. Doch tatsächlich konnte er auch den endurotypischen Ansprüchen gerecht werden: Zweiter in der E3-Klasse hinter Schröter und Dritter im Championat sind ein gutes Tagesergebnis. Angus Heidecke wird bei den Sixdays auch in der deutschen „Enduro-Nationalmannschaft“ mitfahren.

Mit einer 125er-Sherco gewann Luca Fischeder gegen die

hubraumstärkere Konkurrenz die Junioren-Meisterschaft und holte sich so nach dem Jugend-Cup den nächsten Titel. Der 20-Jährige landete am Ende in der klassenübergreifenden Championatswertung aller Fahrer sogar auf dem elften Meisterschaftsrang.

Race-Party und Gutscheine

Zu seinem 50. Jubiläum hatte der MC Tuchem die besten Voraussetzungen für ein würdiges Finale geschaffen: Drei verschiedene Sonderprüfungen, viel Offroad auf der Etappe und dann spielte auch noch das Wetter mit. Die Meisterehrung im Festzelt mit der sehr stimmungsvollen Race-Party war zum Abschluss das Tüpfelchen auf dem i.

Bei der Ehrung hatte sich der DMSB nicht lumpen lassen und neben den Pokalen zusätzlich noch großzügige Gutscheine an die geehrten Fahrer in allen Meisterschafts-Klassen verteilt. Diese können im nächsten Jahr direkt bei der Zahlung der neuen Lizenz verrechnet werden. ■

ENDURO-DM

Tuchem, 27. Oktober

1. Dennis Schröter, Husqvarna	50.18,69 min
2. Davide v. Zitzewitz, KTM	+21,68 s
3. Angus Heidecke, KTM	+1.23,28 min
4. Edward Hübner, KTM	+1.23,97 min
5. Björn Feldt, KTM	+2.05,60 min
6. Paul Roßbach, KTM	+2.07,12 min
7. Andreas Beier, KTM	+2.07,14 min
8. Robert Riedel, KTM	+2.17,85 min
9. Derrick Görner, Husqvarna	+2.39,06 min
10. Yanik Spachmüller, KTM	+2.48,34 min
11. Luca Fischeder, Sherco	+3.07,34 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Tagen

1. Dennis Schröter	616 Punkte
2. Davide von Zitzewitz	563
3. Edward Hübner	559
4. Angus Heidecke	548
5. Andreas Beier	547
6. Björn Feldt	501
7. Robert Riedel	494
8. Paul Roßbach	473
9. Derrick Görner	417
10. Yanik Spachmüller	398
11. Luca Fischeder	368



PAIRAN

Doch noch Vize: Davide v. Zitzewitz

NACHRICHTEN

HOLCOMBE FÄLLT FÜR ISDE AUS

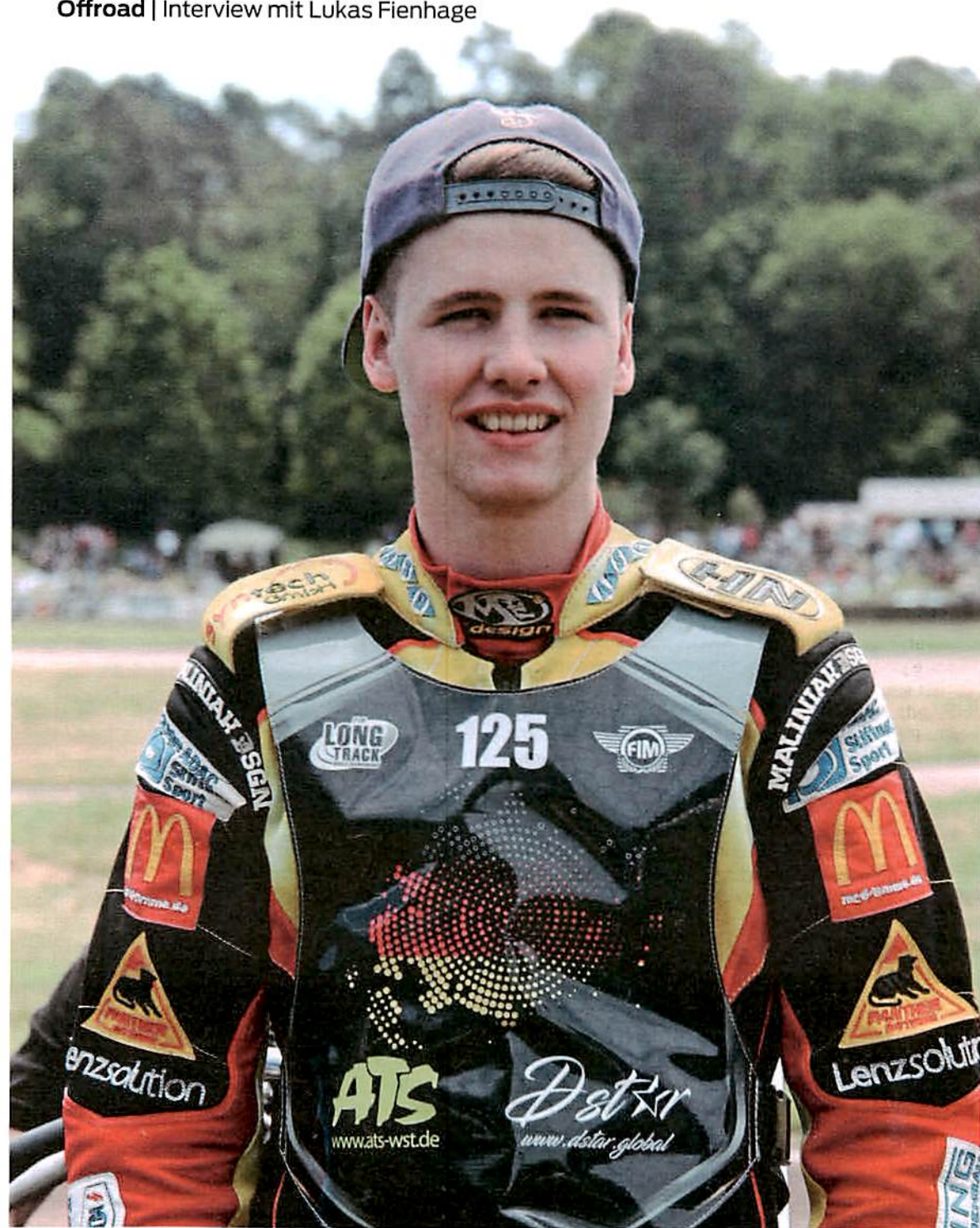
Enduro-Weltmeister Steve Holcombe hat sich beim Training in Italien an der Schulter verletzt und fällt deswegen für die Sixdays (11.–16.11.) in Portugal aus. Bis dahin galt das britische Trophy-Team mit Holcombe, GP-Sieger Brad Freeman, dem GP-Drittplatzierten Daniel McCanney sowie Joe Wootton als Favorit der Enduro-Mannschafts-WM.

DEAN WILSON SCHWER VERLETZT

Der Schotte Dean Wilson, der in der kommenden Saison im Husqvarna-Werksteam in der Supercross-WM und bei den US-Nationals an den Start gehen soll, verletzte sich beim Monster Energy Cup in Las Vegas schwerer als zunächst gemeldet. Neben einem ausgekugelten Hüftgelenk wurde nun auch ein Bruch der Hüfte diagnostiziert. Als Unfallursache beim Zeittraining an einem Vierfachsprung wird vermutet, dass Wilson den Sprung falsch erwischte, weil die Starts beim Monster Energy Cup in den drei Läufen an unterschiedlichen Stellen erfolgten und daher die Strecke teils in entgegengesetzter Richtung befahren wurde.

STEFAN EVERTS WIEDER ZEHEN AMPUTIERT

Der Belgier Stefan Everts, mit zehn WM-Titeln erfolgreichster Motocrosser aller Zeiten, musste sich erneut der Amputation von zwei Zehen unterziehen. Der 46-Jährige hatte sich vor einem Jahr im Kongo mit Malaria infiziert. In seiner Heimat in Hasselt lag er anschließend mehrere Tage im künstlichen Koma. Später mussten ihm wegen Durchblutungsstörungen sechs Zehen amputiert werden. Vorletzte Woche wurden in der Uniklinik in Leuven zwei weitere Zehen am Fuß amputiert. Everts zeigte sich trotz chronischer und starker Schmerzen kampfeswillig, wie während seiner aktiven Karriere: „Ich gebe nicht auf.“ ■



„2020 wird mein erstes Profi-Jahr“

Als 20-Jähriger blickt Lukas Fienhage auf 14 Jahre Rennpraxis zurück und hat bereits WM-, EM- und DM-Titel. Nächstes Jahr will eines der größten deutschen Bahnsport-Talente eine Profi-Karriere starten.

Von: **Thomas Schiffner**

Sie fahren schon als Sechsjähriger. Wie sind Sie zum Bahnsport gekommen?

Durch meinen Vater Uwe und Heinz Wollering. 2005 habe ich zu meinem sechsten Geburtstag die erste PW50 bekommen und habe dann im gleichen Jahr mit einer Sonderlizenz mein erstes Rennen in Vechta gefahren. Gegen die KTM's bin ich aber nur hinterhergefahren. Ein Jahr spä-

ter bekam ich auch eine KTM und konnte dann in Vechta schon meinen ersten Maximumsieg feiern.

Sie haben dieses Jahr, noch 19-jährig, etliche Titel gewonnen und Platz 4 in der Langbahn-WM belegt. Woher kam die plötzliche Steigerung?

Das Jahr war wegen der guten Vorbereitung so gut. Und weil ich

von der Substitutes-Liste der FIM in den Langbahn-GP aufgestiegen bin, konnte ich auf der Langbahn viele Erfolge einfahren. Es war kein Topjahr, aber schon ein sehr gutes Jahr.

Was bewerten Sie höher: Den Speedway-U21-Titel oder Platz 4 in der Langbahn-WM?

Das wichtigste Rennen dieses Jahr war für mich ganz klar die Heim-Team-WM in Vechta. Leider hat es da für uns nur für den dritten Platz gereicht. Natürlich freue ich mich über den U21-Titel und darüber, dass ich zum Jahresabschluss mit dem Sieg in Roden zeigen konnte, dass ich alle schlagen kann und was wirklich in mir steckt.

„Es ist realistischer, den Langbahn-WM-Titel zu holen, als Speedway-Weltmeister zu werden.“

Lukas Fienhage

Sie sind neben Michael Härtel der einzige junge deutsche Fahrer, der Langbahn und Speedway fährt. Warum ist das so?

Langbahn gehört für mich dazu, mein Papa war ein reiner Langbahnfahrer. Ich komme ganz gut zurecht und ich suche mir auch aus, welche Bahnen ich fahren möchte und welche lieber nicht. So haben wir das im Team abgesprochen und so werden wir das auch weiterführen.

Was bedeutet Ihnen mehr: Langbahn oder Speedway?

Ich würde nicht sagen, dass es einfach ist, auf der Langbahn einen Titel zu holen, aber es ist natürlich viel realistischer, als Speedway-Weltmeister zu werden, weil im Speedway die Leistungsdichte viel höher ist. Für mich hält sich momentan beides in etwa die Waage.

Sie machen noch bis Januar eine Ausbildung zum Werkzeugmacher, sind also derzeit Amateur. Was folgt in 2020?

Ich möchte nächstes Jahr mein erstes Profi-Jahr absolvieren. Wir führen zurzeit Gespräche mit Polen und Schweden. Auch die Möglichkeit, nach England zu gehen, besteht. Man wird sehen, was die nächsten Monate bringen

und dann sehe ich, wie sich das nächste Jahr entwickelt.

Was muss man machen, um als Bahnsport-Profi erfolgreich zu sein?

Man muss hart an sich arbeiten, die passenden Sponsoren haben, und man muss im Team die richtigen Leute um sich haben, damit man sich voll auf seine Leistung konzentrieren kann.

Bahnsport gilt als Randsportart. Kann man davon leben? Ist das Ihr Ziel?

Ich möchte natürlich gern vom Bahnsport leben können. Das hängt aber auch davon ab, welche und wie viele Sponsoren man hat, wie die finanzielle Ausstattung insgesamt ist.

Warum schafft das aber kaum ein Deutscher? Es gab außer ein Jahr Martin Smolinski nie einen Deutschen im Speedway-GP.

Das ist schwer zu erklären. Ich denke, dass bei den deutschen Fahrern die Mentalität etwas anders ist als bei Fahrern anderer Länder. Hier legt man mehr Wert auf die berufliche Zukunft und geht nicht das Risiko ein, den Schritt als Profi mal zu probieren.

Ist es Ihr Ziel, sich für den Speedway Grand Prix zu qualifizieren?

Natürlich ist es das Ziel jedes Fahrers, irgendwann im Speedway-GP zu fahren. Aber man muss einfach realistisch sein und die Leistungsdichte sehen. Es ist einfach unfassbar schwer, sich dafür zu qualifizieren. Man sieht es an Martin Smolinski. 2014 war er für den GP qualifiziert, hat dann ein Rennen top gefahren, und als die anderen in Tritt gekommen sind, hat man gesehen, wie schwer es ist, im GP zu bestehen.

Ihr Vater Uwe war 1988 Deutscher Bahnpokalsieger auf der Langbahn. Welche Rolle spielt Ihre Familie in der sportlichen Karriere?

Mein Papa spielt im Sport die größte Rolle in meinem Leben. Meine Mutter natürlich auch. Ich wüsste nicht, was ich machen sollte, wenn ich sie nicht mehr hätte und wenn sie mich nicht im Sport unterstützen würden. Sie haben es mir freigestellt, dass ich nach der Ausbildung probieren kann, als Profi zu starten. Und sie probieren mir zu ermög-

lichen, dass ich diesen Schritt gehen kann und meinen Traum auch verwirklichen kann.

Sie fahren genau wie Dimitri Bergé (aktueller Langbahn-Weltmeister) und Michael Härtel (Vizeweltmeister 2017) identisches Motorenmaterial von Robert Barth. Ist das ein Vorteil?

Ich vertraue auf mein Material und bin damit mega zufrieden. Wie man dieses Jahr gesehen hat, bin ich damit sauschnell unterwegs und habe alle damit geschlagen. Robert Barth weiß, was er macht und welche Motoren ich brauche, damit es bei mir funktioniert, speziell auf der Langbahn.

Was würden Sie gern in einem Jahr hier in MSa über sich lesen?

Ich würde gern lesen: „Fienhage verteidigt seinen U21-Titel“ oder „Erste Medaille in der Langbahn-WM für Fienhage“. Oder „Fienhage auf dem Weg zur U21-WM-Endrunde“. Oder dass wir wieder den Langbahn-Team-WM-Titel zurück nach Deutschland holen. Das wäre für mich auch sehr wichtig. ■



Lukas Fienhage

Geburtstag: 12.09.1999
Geburtsort: Lohne (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2008: Dt. Meister Schüler A
2012: Dt. Meister Schüler B
2013: Vizeweltmeister 125 ccm
2014: Vizeweltmeister Langbahn u. Speedway 250 ccm
2016: U21 Speedway Team-Europameister
2017: Langbahn Team-Weltmeister, U21-WM-Finalist (14.)
2018: Langbahn Team-WM Pl. 3, Speedway U21-DM Pl. 2, Speedway Paar-Cup-Meister (Cloppenburg), Team-Cup-Meister (Cloppenburg)
2019: Langbahn-WM Pl. 4, GP-Sieger (Roden), Dt. Speedway U21-Meister, Langbahn Team-WM Pl. 3, Speedway Bundesliga-Meister (Brokstedt), Speedway Paar-Cup-Meister (Cloppenburg)

Hobbys
Speedway, Angeln, Fitness

Speedway Grand Prix

Speedway GP 2020 mit Smolinski?

Die Fahrer der Speedway-GP-Saison 2020 stehen fest. Eine Überraschung gab es bei der Reihenfolge der Ersatzfahrer: Martin Smolinski wurde vom Promoter auf Platz 1 der Nachrücker-Liste gesetzt.

Von: **Andreas Fahldiek** und **Thomas Schiffner**

Bei der Vergabe der vier Dauer-Wildcards gab es zumindest eine Überraschung: Mit Antonio Lindbäck hatten wohl die wenigsten gerechnet. Vermutlich wollte Promoter BSI Speedway einen weiteren Schweden dabei haben, weil die Skandinavier voraussichtlich wieder zwei Grands Prix ausrichten werden. Tai Woffindens Wild Card stand nie zur Diskussion.

Ob der 49-jährige, viermalige Weltmeister Greg Hancock in der kommenden Saison fahren wird, hängt wohl ausschließlich vom Gesundheitszustand seiner an Brustkrebs erkrankten Ehefrau ab. Auch bei der Bekanntgabe der Ersatzfahrer gab es Überraschungen. Besonders die, dass Langbahn-Weltmeister Dimitri Bergé nominiert wurde.

BSI und FIM setzten Martin Smolinski an die erste Stelle der Substitutes-Liste! Das unterstreicht einmal mehr die hohe internationale Reputation des Deutschen. Substitutes kommen zum Einsatz, wenn permanente GP-Fahrer aus Verletzungs- oder

Krankheitsgründen nicht starten können. Müsste Hancock aus genannten Gründen wieder passen, wäre Smolinski schon dabei!

Einen vollständigen Kalender 2020 gibt es immer noch nicht. Mit Warschau (16.05.), Teterow (30.05.), Prag (13.06.), Cardiff (18.07.) und Wrocław (01.08.) steht erst die Hälfte der Austragungsorte fest. Die Ticketvorverkäufe haben – außer in Wrocław – begonnen. Für Warschau wurden bereits 44 000 Karten verkauft.

Die schon so oft angekündigte Expansion der GP-Serie nach Australien, USA oder Asien steht auch weiterhin nicht zur Diskussion. Ob 2020 erstmals ein GP im russischen Togliatti ausgetragen wird, wurde vom Promoter bislang nicht offiziell bestätigt. Durch die Vergabe der Wildcard an Artem Laguta würde einiges dafür sprechen. Teterow fährt seinen GP erstmals an Pfingsten. Grund dafür ist das große Berging-Jubiläum. Der MC „Berging“ Teterow wird 90 Jahre alt und veranstaltet 2020 sein 100. Berging-Rennen.

Zu den acht direkt qualifizierten GP-Fahrern 2020 kommen via GP-Challenge qualifiziert: Matej Zagar (SLO), Niels-Kristian Iversen (DK) und erstmals Max Fricke (AUS). Mit Wildcards starten Artem Laguta (RUS), Antonio Lindbäck (S), Tai Woffinden (GB) und Greg Hancock (USA). Die Ersatzfahrer sind: 1. Martin Smolinski (D), 2. Mikkel Michelsen (DK), 3. Bartosz Smektala (PL), 4. Anders Thomsen (DK), 5. Pontus Aspgren (S) und 6. Dimitri Bergé (F). ■



100. Jubiläum: Speedway-GP an Pfingsten 2020 in Teterow

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand! 7423 km! Sonderfarbe, Sammlerzustand! € 265.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



2015 Ferrari 458 Speciale, erst 4925 km! Deutsche Auslieferung, Liftsystem, PDC... € 299.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes



Schöner SL, wenig Laufleistung, Bj. 1986, Gutachten, sehr preisgünstig, € 22.500,-. E-Mail: wernerhongkong@hotmail.de

SL 350 Night-Edition Motor Sport, 54900 km, 188 kW (256 PS), schwarz, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 41.500,- €. 48301 Nottuln, Tel. 0172/2750925

Porsche



Von Privat: 996 Turbo Cabrio Tiptronic, EZ 06.2004, 119375 km, 309 kW (420 PS), atlasgrau- metallic, Verdeck schwarz, Ledervollausstattung gaffitgrau, Alu-Edelstahl-Chrom-Paket, Winterdach mit beheizbarer Heckscheibe etc. NP 151.924, lückenlose Wartung, großer Kundendienst und HU neu, NR, äußerst gepflegt, Erstbesitz, Winterräder. 49.911,- €. Kontakt: kontakt@heckeler-invest.de

Audi



TT RS Cabrio, 38000 km, 250 kW (340 PS), weiß, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 35.000,- €. TÜV 05/2020, 5 Zyl. Sound, Handschalter, hier fährt der Fahrer und nicht der Piepser, 0-100 in 4,8 sec. 63755 Alzenau, Tel. 06023/32612 + 0178/7906599

Jaguar



XE 25d AWD R-Sport, EZ 08/2018, 11274 km, 177 kW, Pano, HUD, Stand-HZ u.v.m., 39.990,- € (MwSt. abw.). Dieter Wiedemeyer, Nislandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555, www.auto-wiedemeyer.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50846

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



Mercedes-Benz SLR, 211.111,- €, EZ 03/2006, 42.650 km, 1. Hand, dt. Fzg., unfallfrei, MB Historie, Wartung neu in 2019, Sammlerzustand. Tel. 0160-5607100

Mini

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

BMW



X4 xDrive20d Aut. xLine, EZ 10/2018, 6445 km, 140 kW (190 PS), sophistograu brillanteff.-met., Leder, 54.541,- € (MwSt. abw.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwggruppe.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50791

Maserati



Quattroporte GTS, 17000 km, Black Edition, neuwertig, 84.900,- MwSt. abw. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50870

Mosler



Notverkauf Mosler/MT 900 GTR Gruppe C mit Straßenzulassung, TÜV neu, EZ 07/2006, 10886 km, Motor 5,7 ltr V8, Corvette ZR 1, mit Kompressor (5 Stück gebaut) 478 kW, Klima, Leder, Navi usw. VP 195.000,- €. Auskunft: Wagenstetter, Tel. 08036/9099102, e-mail: info@wagenstettermalder.de

www.cargraphic.de 06341/88088 H

Cayman 718 GT4 Clubsport, rot, Neufahrzeug, sehr gute Ausstattung, von privat, Preis VS. Tel. 0152/53708726

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 2550

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

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

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG

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

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

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

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

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

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

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



The easy way of life: Die Supercars beim Gold Coast 600 im australischen Surfers Paradise – eine perfekte Kulisse

Super-Sonntag nur mit Ersatzauto

Zu F1-Quali & Rennen an einem Tag, MSa 45/2019

In Zeiten, in denen die Teams ein Ersatzauto hatten, wäre das denkbar und machbar gewesen. Heute halte ich es nicht für gut. Man stelle sich vor, ein Fahrer hat in der Quali einen schweren Unfall und das Team schafft es in den wenigen Stunden bis zum Rennen nicht, das Auto wieder fertig zu machen. Dann könnte dieser Fahrer, wegen dem vielleicht zig Fans angereist sind, nicht am Rennen teilnehmen. Für mich wäre das ein No-Go.

**Dennis Spranger,
D-90530 Wendelstein**

Ein Super-Sonntag wäre für mich eine tolle Sache! Bräuchte ich mich dann nicht wie dieses Jahr in Hockenheim am Samstag an ständig gleichen Food-, Drink- und Merchandising-Ständen langwei-

len. Die meisten Besucher würden sich auch mit dem Sonntag-Ticket begnügen. Doch für welchen Preis? Und die Rahmenserien, wenn für diese dann noch Zeit wäre, würden im F1-Stress eigentlich nur stören.

**Michael Thomaе,
D-32427 Minden**

Der Vorschlag hört sich gut an. Ich denke aber, dass es manchem TV-Zuschauer zu lange sein könnte – vor allem im Sommer bei strahlendem Sonnenschein. Aber noch mehr befürchte ich, dass sich Liberty Media dann bald 30 Grands Prix pro Saison wünscht.

**Harald Böhn
D-67069 Ludwigshafen/Rh.**

Liberty Media, das merkt man deutlich, kann seine amerikanischen Wurzeln nicht verbergen. Eine Steigerung der Saisonrennen auf 26 ist fast wie in der NASCAR, wo 36 gefahren werden

und damit jeder Große Preis wie ein Massenverbrauchsartikel „verramscht“ wird. Ein Super-Sonntag klingt wie Super-Bowl, und natürlich muss mit Miami ein weiterer US-Grand-Prix in den Kalender. Fragt sich nur, was die Betreiber der traditionellen Strecken dazu sagen. Preise senken, wenn die F1 nur noch sonntags fährt und vielleicht am Samstag ein Freies Training zur Abstimmung geboten wird? Angebot und Nachfrage regeln bekanntlich das Geschäft: mehr Rennen mit weniger Action. Hauptsache, die Dollars klingeln in der Kasse.

**Karl-Heinz Dreweskracht
D-52134 Herzogenrath**

KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@
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.

16. November DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs
23. November DSK – Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 01. November

16.55	Formel 1 Austin, FP1 LIVE	Sky Sp. 1*/N-TV
20.55	Formel 1 Austin, FP1 LIVE	Sky Sp. 1*/N-TV
23.15	Formel 1 Austin, FP1 & FP2 (Zus.)	ORF 1

Samstag, 02. November

18.55	Formel 1 Austin, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
21.05	Formel 1 Austin, FP3 (Zus.)	N-TV
21.45	Formel 1 Austin, Qualifying LIVE	Sky Sport 2*
21.55	Formel 1 Austin, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF info
22.00	Formel 1 Austin, Qualifying LIVE	N-TV
23.30	WTCR Suzuka, Highlights	Eurosport 1

Sonntag, 03. November

01.05	Formel 1 Austin, Qualifying (Aufz.)	RTL
19.00	Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sp. 2*/RTL
19.30	Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen LIVE	SRF 2
19.55	Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1
20.30	NASCAR Cup Series, Fort Worth LIVE	Motorvision TV*

Motorrad

Samstag, 02. November

05.25	Moto3-WM Sepang, Qualifying LIVE	Servus TV
06.30	Moto2-WM Sepang, Qualifying LIVE	Servus TV
07.25	MotoGP Sepang, FP4 LIVE	Servus TV
07.25	MotoGP Sepang, FP4 LIVE	Servus TV
08.05	MotoGP Sepang, Qualifying LIVE	Servus TV
13.20	Mot.-WM Sepang, alle Qualifyings (Wh.)	Servus TV

Sonntag, 03. November

04.40	Moto3-WM Sepang, Rennen LIVE	Servus TV
06.00	Moto2-WM Sepang, Rennen LIVE	Servus TV
06.05	Moto2-WM Sepang, Rennen LIVE	SRF 2
07.20	MotoGP Sepang, Rennen LIVE	Servus TV
07.40	MotoGP Sepang, Rennen LIVE	SRF 2

Streams / Internet

Freitag, 01. November

01.55	Motorrad-WM Sepang, alle FP1 LIVE	dazn.de*
06.10	Motorrad-WM Sepang, alle FP2 LIVE	dazn.de*

Samstag, 02. November

01.55	Motorrad-WM Sepang, alle FP3 LIVE	dazn.de*
05.25	Mot.-WM Sepang, alle Qualifyings LIVE	dazn.de*
ab 12.15	FIA Motorsport Games Vallelunga LIVE	www.fiamotorsportgames.com/watch-live

Sonntag, 03. November

04.45	Motorrad-WM Sepang, alle Rennen LIVE	dazn.de*
06.00	Super GT Motegi, Rennen LIVE	motorsport.tv
ab 09.25	FIA Motorsport Games Vallelunga LIVE	www.fiamotorsportgames.com/watch-live

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

02./03.11.	FIA World Motorsport Games, Rom/Vallelunga	I
03.11.	Formel 1, Austin/Texas	USA
03.11.	NASCAR Cup Series, Fort Worth/Texas	USA
03.11.	Super GT, Motegi	J

Motorrad

02./03.11.	WESS (Enduro), Getzen-Rodeo Drebach	D
03.11.	Motorrad-WM, Sepang	MAL

Vorschau



GP USA: Lewis Hamilton könnte in Austin seinen sechsten WM-Titel einfahren



Rallye: Ott Tänaks Weg zu seiner ersten Weltmeisterschaft



Rückblick: So liefen die Markenpokale in der abgelaufenen Saison



MotoGP: Kann Fabio Quartararo beim Helm-GP seines Teams Márquez schlagen?

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

PORSCHE

PETRONAS



DIE ZWEIRAD REVOLUTION

EICMA, 7-10 NOVEMBER 2019, MAILAND - RHO FIERA



ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO

In Zusammenarbeit mit



Official Car



INTESA  SANPAOLO