

Aboservice: 70198 Stuttgart, Postvertriebsstück: Eingelgt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

Formel 1 in Japan: Bottas gewinnt Mercedes schreibt Geschichte

NR. 44 / 16. OKTOBER 2019



Superbike-WM Argentinien
**Siege für Rea
und Bautista**

Rallye-Weltmeisterschaft
**Zukunft der Rallye
Deutschland**

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



VLN Langstreckenmeisterschaft
**Mercedes-Podest,
BMW disqualifiziert**



MotoGP: Fabio Quartararo
**So sind seine Duelle
mit Marc Márquez**



IMSA-Saisonfinale: Petit Le Mans
**Party für Montoya
und Penske-Acura**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Bottas-Sieg macht Mercedes zum Weltmeister S. 4
- Formel 1** Ergebnisse, Zahlen und Stände vom GP Suzuka S. 6
- Formel 1** Warum sich Mercedes trotz Titel Sorgen macht S. 8
- Formelsport** FI-Fahrerlager und -Kommentar, Nachrichten S. 10
- Sportwagen** Mercedes siegt auch beim 8. VLN-Lauf S. 12
- Sportwagen** Petit Le Mans: Titel für Montoya und Porsche S. 14
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenwelt S. 18
- Rallye-WM** Rallye Deutschland und Tomczyk-Interview S. 20
- Tourenwagen** Josh Files wird neuer TCR-Europameister S. 22
- Tourenwagen** BTCC-Finale und 1000 km von Bathurst S. 24
- Tourenwagen** TCR-Germany-Statistik und Nachrichten S. 26
- Historie** Das kontroverse Finale beim STW Cup 1999 S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit MotoGP-Rookie Fabio Quartararo S. 30
- Motorrad-WM** Aktuelle News und Vorschau Japan S. 32
- Superbike-WM** Rea und Bautista holen Siege in Argentinien S. 34
- Superbike-WM** Zahlen, Daten und Fakten aus El Villicum S. 36
- Straßensport** Moto3-Junior-WM und Moto2-EM Albacete S. 37
- Historie** Wie Max Biaggi 1994 den 250er-Titel holte S. 38
- Offroad** Cross-Country-WM Marokko, Speedway S. 40
- Offroad** Enduro-DM Zschopau und aktuelle Nachrichten S. 41
- Motocross-WM** Die große Statistik zur WM-Saison 2019 S. 42

Leserservice:

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



8 Ferrari holte auch in Japan die Pole. Mercedes hat deshalb Sorgen – trotz des zwölften Saison Erfolgs



22 TCR Europe: Beim Saisonfinale rasten die 340 PS starken Tourenwagen durch den Königlichen Park von Monza



40 Marokko-Rallye: Die Generalprobe für die Dakar 2020 ging an Husqvarna-Fahrer Andrew Short

41

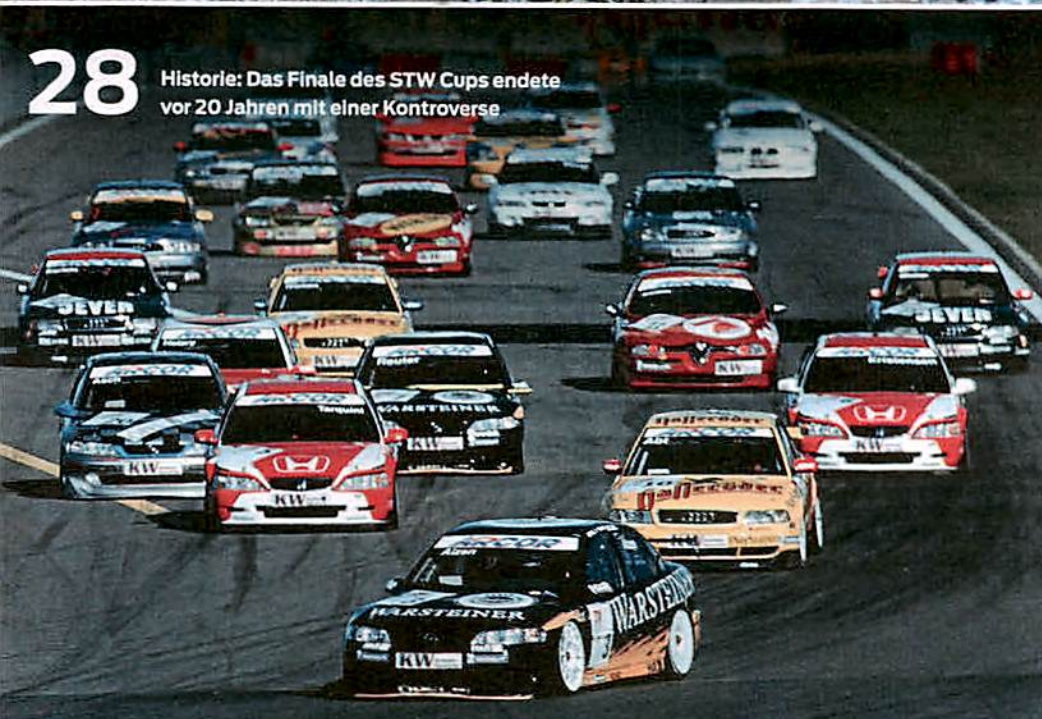
Enduro-DM: Der Klassiker in Zschopau wurde zum Volksfest im Erzgebirge



PAIRAN

28

Historie: Das Finale des STW Cups endete vor 20 Jahren mit einer Kontroverse



KASAN



MSA-Paddock



MODELLBAU-KUNST

F1-Reporter Michael Schmidt hat zu Hause einige 1:18-Modelle von legendären Grand-Prix-Rennwagen stehen. Die Auswahl in Japan ist besonders groß. Hier gibt es auch Modelle, die nicht in die Vitrine passen.



MANGA-FIEBER

Die Fans in Suzuka überhäufen die F1-Stars jedes Jahr mit selbst gebastelten Geschenken. Zur Tradition gehören auch die Manga-Figuren in Originalgröße. Hier Pappkamerad Vettel mit MSA-Redakteur Tobias Grüner.



WEC-BOSS IN ATLANTA

Redakteur Marcus Schurig traf beim IMSA-Finale in Road Atlanta auf WEC-Boss Gérard Neveu, der sich weiter um eine Annäherung zwischen WEC und IMSA bezüglich einer gemeinsamen Prototypen-Topklasse kümmerte.



ERSTMALS BEI DER VLN

Zum 24h-Rennen reiste Andreas Haupt schon mehrmals als Reporter. Am Wochenende zog es ihn erstmals zur VLN Langstreckenmeisterschaft an den Nürburgring – inklusive Besuch auf dem Podest.

Blitzstart-Bottas

Mit dem Sieg von Valtteri Bottas und Platz 3 von Lewis Hamilton hat Mercedes in Japan vorzeitig den Konstrukteurspokal klar gemacht. Für Ferrari gab es trotz der Startplätze in der ersten Reihe nichts zu feiern.

Von: **Tobias Grüner**

Warum gab es keine Strafe für Vettel?

Die Gegner von Ferrari trauten ihren Augen nicht. Obwohl Sebastian Vettel am Start kurz anfuhr, wieder stoppte und erst dann beschleunigte, setzte es keine Frühstart-Strafe. Sein letztjähriger Teamkollege Kimi Räikkönen wurde dagegen erst vor zwei Wochen in Sotschi für das scheinbar gleiche Vergehen von den FIA-Schiedsrichtern zum Umweg durch die Boxengasse gebeten. Doch die Vergehen waren nur auf den ersten Blick vergleichbar. Rennleiter Michael Masi vermutete, dass Vettel noch im Toleranzbereich der Sensoren lag, die am Startplatz in den Asphalt eingelassen sind. Die Schleifen werden scharf geschaltet, sobald das erste rote Licht der Startampel angeht. Dann melden sie den Schiedsrichtern automatisch das vorzeitige Losfahren. Offenbar wird der Alarm aber durch kleine Bewegungen nicht ausgelöst. Und ohne Alarm gibt es auch keine Fehlstart-Strafe.

Vettel selbst hatte aber eine ganz andere Erklärung. Nach Studium der Daten fanden die Ferrari-Ingenieure heraus, dass der Pilot gar nicht zu früh gezuckt hatte. Das Anfahren erfolgte drei Zehntel nach Erlöschen der Lichter, weshalb die Sensoren nicht anschlugen. „Ich hatte das Gefühl, es könnte kritisch sein. Deshalb habe ich noch einmal angehalten“, berichtete der Heldenheim. Dadurch ging aber die Drehzahl in den Keller, was den zweiten Launch verzögerte. Statt zu bremsen hätte Vettel einfach Gas geben sollen, so wie es Valtteri Bottas machte. Der Finne war 16 Meter hinter dem Ferrari aus der dritten Startbox losge-

fahren und ebenfalls knapp am Frühstart vorbeigeschrammt. Hier lag die Reaktionszeit nach Ferrari-Analyse sogar nur bei fünf Hundertsteln, was menschlich gar nicht möglich ist. Bottas fuhr einfach auf Verdacht los.

Wurde Hamilton von Mercedes eingebremst?

Wenn sich Mercedes-Chefstrategie James Vowles über Funk mit den Worten „Valtteri, it's James...“ meldet, dann wissen die Formel-1-Fans, was die Stunde geschlagen hat. Dann muss der Finne in der Regel zugunsten des Teamkollegen Helferdienste erledigen. In Suzuka wurden die Rollen aber umgekehrt. Bottas meldet sich nach der Zieldurchfahrt in der Taktikzentrale, um sich zu bedanken: „James, it's Valtteri... well done!“

Der WM-Zweite hatte im letzten Renndrittel Bedenken angemeldet, dass sich Hamilton im Schwesterauto den zweiten Boxenstopp sparen und ihm dadurch den verdienten Sieg klauen könnte. Doch die Strategen spielten kein falsches Spiel. „Wir haben bei Valtteri entschieden, die Führung gegen Vettel mit einem frühen ersten Stopp zu verteidigen. Dann haben wir ihm gesagt, dass er die Pace reduzieren und die Motor-Power runterfahren soll. Da war es klar, dass die Sache für Valtteri läuft. Wir spielen die Teamkollegen bei der Strategie nicht gegeneinander aus“, erklärte Teamchef Toto Wolff.

Auch die Funk-Jammerei von Superstar Hamilton, der die Schuld für seinen hohen Rückstand bei den Ingenieuren suchte, änderte daran nichts. Der Champion wurde elf Runden vor Schluss in Führung liegend zum Service gerufen, was ihn auf Platz 3 zurückwarf. Der Plan: Hamilton sollte mit frischen Reifen Vettel attackieren und Mercedes den Doppelsieg sichern.

Weil sich Vettel fehlerlos verteidigte, musste sich der Brit am Ende mit dem kleinsten Pokal zufriedengeben. Doch was wäre passiert, wenn er tatsächlich ohne Stopp durchgefahren wäre? „Im ersten Stint haben wir gesehen, dass die Reifen schlagartig einbrechen. Dann wäre es schwer



Charles Leclerc boxte Max Verstappen in Kurve 2 von der Bahn und verärgerte damit Tausende Honda-Fans in Suzuka

WILHELM

macht Titel klar



Vier Rennen vor Schluss ist Mercedes weder der Konstrukteurspokal noch der Fahrertitel zu nehmen



Leclerc kassierte eine Fünf-Sekunden-Strafe für die Kollision und noch mal zehn Sekunden, weil er den Frontflügel nicht gleich wechselte

geworden, sich gegen Vettel zu verteidigen", versicherte Wolff. Eine echte Siegchance hatte der WM-Spitzenreiter nie: „Valtteri hatte heute die bessere Pace und den besseren Reifenverschleiß. Er hätte Lewis am Ende zerstört“, sind sich die Ingenieure sicher.

Warum wurde die Zielflagge zu früh gezeigt?

In der Schlussphase des Rennens herrschte plötzlich Konfusion. Die Teams bekamen auf ihren Info-Monitoren die Zielflagge nach Abschluss der 52. Runde angezeigt. Auf dem Marschplan standen jedoch 53 Umläufe. Aufgeregt wurde Rennleiter Michael Masi kontaktiert, der die Teams anwies, das Gas noch nicht rauszunehmen. Nachdem man dann aber festgestellt hatte, dass Valtteri Bottas das Schluss-Signal tatsächlich auf der LED-Tafel an der Zielgerade eine Runde zu früh gezeigt wurde, musste man das Ergebnis nach 52 Runden werten. „Wir haben eine Untersuchung eingeleitet, wie dieser Fehler passieren konnte. Das ist extrem ärgerlich“, schimpfte Masi. „Eigentlich wurde die digitale Flagge eingeführt, um solche Dinge zu verhindern.“ Ob es sich um menschliches oder technisches Versagen handelte, konnte der Australier nach dem Rennen nicht sagen. Ausgelöst wird die Anzeige durch eine Kombination aus Mensch und Technik.

Die Auswirkungen des Fehlers auf das Ergebnis waren nicht unbedeutend. Pierre Gasly hatte in der 53. Runde den Racing Point von Sergio Pérez, der ihn kurz zuvor überholt hatte, in Kurve 2 in die Bande geschubst. Weil Pérez eine Runde zuvor aber noch auf Position 9 geführt worden war, durfte der Mexikaner die zwei WM-Punkte behalten. Gasly hatte auch Glück. Trotz der Klagen von Pérez über das „dumme Manöver“, verzichteten die Kommissare auf weitere Sanktionen.

Warum gab es die Leclerc-Strafen erst hinterher?

Die Stewards hatten in Suzuka viel zu tun. Charles Leclerc geriet gleich nach dem Start mit Max Verstappen aneinander. Beim Versuch, sich gegen den außen

attackierenden Holländer zu verteidigen, rutschte der Ferrari untersteuernd in seinen Gegner. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko spottete: „Wenn der Max nicht da gewesen wäre, wäre Leclerc einfach geradeaus gefahren. Er brauchte unser Auto als Bande.“

Aus der Rennleitung flimmerte zunächst die Nachricht über die Monitore, dass keine Untersuchung nötig sei. Verstappen konnte es kaum glauben. „Wenn das keine Strafe verdient, weiß ich auch nicht mehr weiter. Ich mag ja hartes Racing, aber das war mehr als das.“ Laut Masi lag es aber nicht an der aufgebrachten Reaktion von Verstappen, dass sich die Kommissare plötzlich dazu entschieden, die Szene doch noch einmal genauer anzuschauen. „Es gab neue Beweise, die zur offiziellen Untersuchung führten“, erklärte der FIA-Mann. Dabei habe es sich um neue Einstellungen in den TV-Bildern gehandelt. Die Angelegenheit wurde schließlich nach dem Rennen verhandelt und endete mit einer Fünf-Sekunden-Strafe für Leclerc.

Das war aber noch nicht alles. Für den Monegasen gab es noch einmal zusätzliche zehn Sekunden obendrauf, weil er mit seinem angeknacksten Frontflügel nicht sofort die Boxen anfuhr. Das Bauteil zersplitterte auf der Geraden in viele Teile, von denen einer den rechten Rückspiegel von Lewis Hamilton abbrach. Weiterer Karbon-Schrott landete in der rechten vorderen McLaren-Bremshutze von Lando Norris, der einen Extra-Boxenstopp einlegen musste. In der Urteilsbegründung heißt es: „Ferrari hat den Tausch des Flügels in Runde zwei angekündigt. Dann hat sich der Flügel aber während der Runde auf gefährliche Weise aufgelöst, worauf Ferrari glaubte, sie könnten damit sicher weiterfahren. Erst Ende der dritten Runde kam Leclerc an die Box. Weil das Team trotz des deutlich sichtbaren Schadens nicht schon in der ersten Runde reagiert hat, entstand eine gefährliche Situation, die mit einem schweren Unfall hätte enden können. Außerdem kam das Auto entgegen der Ankündigung an die Rennleitung nicht in Runde 2 zur Box.“ ■

MOTORSPORT IMAGES

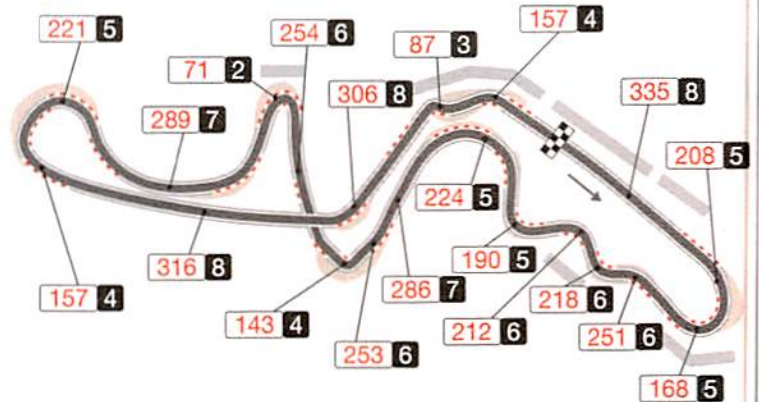
MOTORSPORT IMAGES

GP JAPAN: 17. VON 21 LÄUFEN / 13. OKTOBER 2019

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STRECKENDATEN

Streckenlänge: 5,807 km
Runden: 52
Distanz: 301,664 km
Zuschauer: 89 000
Wetter: 21 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation: 314,2 km/h (Vettel)
Topspeed Rennen: 322,6 km/h (Leclerc)
Gangwechsel/Runde: 40
Volllastanteil: 78 % (1240 m = 16,0 s)
Benzinverbrauch/Runde: 2,81 Liter
Führungswechsel: 4



STARTAUFSTELLUNG

1	Sebastian Vettel, D	5
	Ferrari, 1.27,064 min	
2	Charles Leclerc, MC	16
	Ferrari, 1.27,253 min	
3	Valtteri Bottas, FIN	77
	Mercedes, 1.27,293 min	
4	Lewis Hamilton, GB	44
	Mercedes, 1.27,302 min	
5	Max Verstappen, NL	33
	Red Bull-Honda, 1.27,851 min	
6	Alexander Albon, THA	23
	Red Bull-Honda, 1.27,851 min	
7	Carlos Sainz, E	55
	McLaren-Renault, 1.28,304 min	
8	Lando Norris, E	4
	McLaren-Renault, 1.28,464 min	
9	Pierre Gasly, F	10
	Toro Rosso-Honda, 1.28,836 min	
10	Romain Grosjean, F	8
	Haas-Ferrari, 1.29,341 min	
11	Antonio Giovinazzi, IT	99
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.29,254 min	
12	Lance Stroll, CDN	18
	Racing Point-Mercedes, 1.29,345 min	
13	Kimi Räikkönen, FIN	7
	Alfa Romeo-Ferrari, 1.29,358 min	
14	Daniil Kvyat, RUS	26
	Toro Rosso-Honda, 1.29,563 min	
15	Nico Hülkenberg, D	27
	Renault, 1.30,112 min	
16	Daniel Ricciardo, AUS	3
	Renault, 1.29,822 min	
17	Sergio Pérez, MEX	11
	Racing Point-Mercedes, 1.30,344 min	
18	George Russell, GB	63
	Williams-Mercedes, 1.30,364 min	
19	Kevin Magnussen, DK ¹⁾	20
	Haas-Ferrari, keine Zeit	
20	Robert Kubica, PL ²⁾	88
	Williams-Mercedes, keine Zeit	

Startnummer

¹⁾ 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsel
²⁾ Start aus Boxengasse wegen Einsatz neues Chassis

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Bottas	52/43 ²⁾	1:21.46,755 min = 221,325 km/h	s/m/s	2 (46,157 s)	1.31,862 min
2. Vettel	52	+ 13,343 s	s/s/m	2 (47,245 s)	1.32,122 min
3. Hamilton	52/9	+ 13,858 s	s/m/s	2 (47,173 s)	1.30,983 min
4. Albon	52	+ 59,537 s	s/m/s	2 (46,655 s)	1.32,775 min
5. Sainz	52	+ 1.09,101 min	s/m	1 (23,476 s)	1.33,563 min
6. Ricciardo [*]	51		m/s	1 (23,292 s)	1.33,481 min
7. Leclerc ³⁾⁺⁴⁾	51		s/m/s/s	3 (117,362 min)	1.31,611 min
8. Gasly	51		s/m	1 (23,380 s)	1.35,321 min
9. Pérez	51	Unfall (P9)	s/m/s	2 (46,181 s)	1.32,621 min
10. Hülkenberg [*]	51		s/m	1 (24,132 s)	1.34,921 min
11. Stroll	51		s/m	1 (23,292 s)	1.34,713 min
12. Kvyat	51		s/m	1 (23,293 s)	1.33,239 min
13. Norris	51		s/m/h	2 (49,296 s)	1.34,116 min
14. Räikkönen	51		m/h/s	2 (47,632 s)	1.33,190 min
15. Grosjean	51		s/h	1 (23,478 s)	1.34,988 min
16. Giovinazzi	51		m/h/s	2 (46,763 s)	1.32,369 min
17. Magnussen	51		m/h/s	2 (48,129 s)	1.31,732 min
18. Russell	50		m/h	1 (23,792 s)	1.35,458 min
19. Kubica	50		m/h/m	2 (49,704 s)	1.36,332 min
20. Verstappen	14	Unterboden (P18)	s		1.37,249 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

* Die Platzierung der beiden Renault-Fahrer Daniel Ricciardo und Nico Hülkenberg ist wegen eines laufenden Protests noch offen. Über den Protest von Racing Point wurde nach Redaktionsschluss entschieden.

FAHRER-WM

1.	Hamilton	9*	338 Punkte
2.	Bottas	3	274 Punkte
3.	Leclerc	2	221 Punkte
4.	Verstappen	2	212 Punkte
5.	Vettel	1	212 Punkte
6.	Sainz		76 Punkte
7.	Gasly		73 Punkte
8.	Albon		64 Punkte
9.	Ricciardo		42 Punkte
10.	Hülkenberg		35 Punkte
11.	Pérez		35 Punkte
12.	Norris		35 Punkte
13.	Kvyat		33 Punkte
14.	Räikkönen		31 Punkte
15.	Magnussen		20 Punkte
16.	Stroll		19 Punkte
17.	Grosjean		8 Punkte
18.	Giovinazzi		4 Punkte
19.	Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	10:7
Vettel – Leclerc	7:10
Verstappen – Gasly	11:1
Verstappen – Albon	4:1
Sainz – Norris	8:9
Kubica – Russell	3:14
Pérez – Stroll	15:2
Kvyat – Albon	7:5
Kvyat – Gasly	1:4
Grosjean – Magnussen	9:8
Hülkenberg – Ricciardo	5:12
Räikkönen – Giovinazzi	9:8

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	12*	612 Punkte
2.	Ferrari	3	433 Punkte
3.	Red Bull-Honda	2	323 Punkte
4.	McLaren-Renault		111 Punkte
5.	Renault		77 Punkte
6.	Toro Rosso-Honda		59 Punkte
7.	Racing Point-Mercedes		54 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		35 Punkte
9.	Haas-Ferrari		28 Punkte
10.	Williams-Mercedes		1 Punkt

GP JAPAN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.28.731 min	26
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,076 s	25
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,989 s	26
4. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,181 s	20
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,315 s	22
6. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,644 s	24
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,971 s	21
8. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,079 s	21
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,228 s	27
10. Lando Norris	McLaren	+ 2,270 s	24
11. Romain Grosjean	Haas	+ 2,552 s	25
12. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,576 s	27
13. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,695 s	29
14. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,832 s	25
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 3,054 s	22
16. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 3,189 s	23
17. Naoki Yamamoto	Toro Rosso	+ 3,287 s	30
18. George Russell	Williams	+ 4,069 s	23
19. Robert Kubica	Williams	+ 4,753 s	27
20. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 8,156 s	4

GP JAPAN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.27.785 min	33
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,100 s	34
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,281 s	24
4. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,356 s	28
5. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,591 s	37
6. Alexander Albon	Red Bull	+ 0,617 s	34
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,266 s	29
8. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,514 s	28
9. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,569 s	34
10. Lando Norris	McLaren	+ 1,573 s	35
11. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,692 s	29
12. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,727 s	35
13. Romain Grosjean	Haas	+ 1,768 s	28
14. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,812 s	27
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,866 s	33
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,964 s	31
17. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,074 s	30
18. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,549 s	29
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,131 s	35
20. George Russell	Williams	+ 3,286 s	36

FAHRERNOTEN

 **08/10** @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

 **10/10** @ 7,82
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

 **09/10** @ 7,53
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

 **07/10** @ 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari

 **07/10** @ 8,41
Max Verstappen
Red Bull Racing

 **09/10** @ 7,06
Alexander Albon
Red Bull Racing

 **08/10** @ 7,00
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1

 **09/10** @ 7,06
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1

 **05/10** @ 6,35
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

 **06/10** @ 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team

 **09/10** @ 7,76
Carlos Sainz Jr.
McLaren

 **07/10** @ 7,65
Lando Norris
McLaren

 **07/10** @ 6,88
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team

 **06/10** @ 5,47
Lance Stroll
Racing Point F1 Team


 **05/10** @ 6,41
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

 **05/10** @ 5,41
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing

 **06/10** @ 6,59
Daniil Kvyat
Toro Rosso

 **08/10** @ 6,12
Pierre Gasly
Toro Rosso

 **05/10** @ 5,06
Robert Kubica
Williams

 **06/10** @ 7,24
George Russell
Williams



ZITAT DES RENNENS

„Ich hatte einen guten Start und blieb in Kurve 2 außen, als mir Leclerc ins Auto gefahren ist. Er wollte wohl verlorene Plätze gutmachen und hat zu früh zu viel riskiert.“

Max Verstappen

STATISTIK DES WOCHENENDES

5

Der GP Japan 2019 ist das fünfte F1-Rennwochenende, bei dem Qualifikation und Rennen am gleichen Tag stattfanden. Drei Mal war Suzuka beteiligt. 2004 bedrohte Taifun Ma-on die Veranstaltung. Am Freitag herrschte Land unter. Am Samstag ordneten die Behörden an, die Strecke zu verbarrikadieren. Doch der Sturm zog kurzerhand nördlich vorbei. 2010 machte Dauerregen am Samstag eine Quali-Austragung unmöglich. 2013 konnten in Melbourne immerhin noch Q1 und Q2 am Samstag stattfinden. Q3 dann am Sonntag. In Austin 2015 regnete es zweieinhalb Tage in Strömen. Die Quali musste auf Sonntag verlegt werden. Nach der zweiten K.-o.-Runde war Schluss. Dann begann der Regen wieder stärker zu werden. Er setzte erst eine Stunde vor dem Start des Rennens aus.



Mit Sandsäcken wurden die Boxen in Suzuka gegen den Taifun „Hagibis“ geschützt. Der Samstag fiel komplett ins Wasser



Titelfeier mit Sorgen

Mercedes gewinnt zum sechsten Mal in Folge die Konstrukteurs-WM. Ein Mercedes-Fahrer wird Weltmeister. Trotzdem wurde es eine Titelfeier mit kleinen Sorgenfalten.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes hat Geschichte geschrieben. Im fünfletzten Rennen des Jahres machte das erfolgreichste Team der Hybrid-Ära den sechs-

ten Konstrukteurs-Titel in Folge perfekt. Damit egalisiert man Ferrari, denen das gleiche Kunststück zwischen 1999 und 2004 gelungen war. Doch der Sieg von Valtteri Bottas und der dritte Platz von Lewis Hamilton garantieren auch, dass einer der beiden Mercedes-Fahrer Weltmeister wird. Und damit ist Ferrari entthront: Michael Schumacher schaffte zwischen 2000 und 2004 nur fünf Titel in Serie.

Mercedes gruppierte für das Jubelbild seine Mannschaft um die beiden Autos herum und stellte die Pokale von Bottas und

„Das Erfolgsgeheimnis von Mercedes sind die Menschen im Team. Sie erfinden sich immer wieder selbst neu und schaffen es, sich immer neu zu motivieren.“

Toto Wolff

Hamilton davor. Auf dem Konstrukteurspokal für den Sieg in Suzuka lag die Kappe von Niki Lauda. „Der Niki gehört mit dazu. Wir haben ihn alle sehr vermisst“, blickte Teamchef Toto Wolff auf ein turbulentes Jahr zurück. Es begann mit sieben problematischen Testtagen und Selbstzweifeln, ob das gewählte Aerodynamik-Konzept das richtige war. Mercedes blieb seiner Philosophie treu und gewann die ersten acht Rennen in Folge, sechs davon im Doppelpack. Erst dann kam etwas Sand ins Getriebe. Von den letzten acht Sieger-



Ferrari rüttelt bereits kräftig am Mercedes-Denkmal. Steht der Machtwechsel in der Königsklasse schon bald bevor?

halten

geiz, jeden Stein umzudrehen, sich in schwierigen Momenten durchzubeißen, Probleme zu verstehen und nach jeder Niederlage stärker zurückzukehren.“

Fehler stoppen Ferrari

Niederlage ist das Stichwort. In der Ära Wolff war es lange ein Fremdwort. Mehr als drei Rennen am Stück hat Mercedes nie verloren. Selbst als Ferrari nach der Sommerpause drei Mal in Folge gewann, hatte Mercedes bei den letzten beiden Rennen die Antwort parat. Man schlug den inzwischen gleichwertigen Geg-

ner entweder mit der besseren Taktik, dem besseren Rennspeed oder weniger Fehlern.

Die Siege in Sotschi und Suzuka dürfen aber nicht hinwegtäuschen, dass Mercedes mit Ferrari einen Gegner bekommen hat, den man zum ersten Mal ernst nehmen muss. Fünf Pole Positions in Serie sind kein Zufall. „Ferrari hat auf eine Runde das schnellere Auto als wir“, geben die Mercedes-Ingenieure zu. Nicht nur, weil Sebastian Vettel und Charles Leclerc in den Qualifikationsrunden eine Motorleistung abrufen können, die alle

anderen wie Rivalen zweiter Klasse aussehen lässt. Auch in Suzuka fuhren die roten Autos auf den Geraden in einer eigenen Liga. Mercedes verlor sechs, Red Bull-Honda acht Zehntel. „Inzwischen hat Ferrari aber sein Auto so flottgemacht, dass sie in den Kurven kaum noch Zeit verlieren. Nur in der Schikane waren sie langsamer als wir, in allen anderen Kurven auf gleichem Niveau“, heißt es selbstkritisch aus dem Mercedes-Camp

Das ist aus Sicht des einstigen Alleinherrschers eine beunruhigende Feststellung. Zumal Suzuka als Mercedes-Territorium galt. Wenn die Silberpfeile irgendwo unantastbar waren, dann auf Strecken mit flüssigem Layout und Kurven aller Art. Dazu packte die Aerodynamik-Abteilung in Brackley eine letzte Ausbaustufe aus. Ferrari fährt seit dem GP Singapur mit seiner letzten Aerodynamik-Entwicklung. Die brachte den Abtrieb in einen Bereich, der es den Fahrern nun erlaubt, auf jeder Rennstrecke zuverlässig die Reifen in ihr Fenster zu bringen. Der SF90 produziert immer noch nicht so viel Anpressdruck wie ein Mercedes oder Red Bull, aber hat genug davon, den Reifen optimalen Grip abzuverlangen. In Kombination mit dem deutlichen Power-Vorteil ist das bei der Jagd nach dem besten Startplatz ein Matchwinner.

Mercedes musste sich zuletzt viele Tricks einfallen lassen, um am Sonntag den Spieß umzudrehen. In Sotschi ging das nur mit einer alternativen Reifenfolge, in Suzuka mit der geringeren Reifenabnutzung. In beiden Fällen unterstützt von Ferraris Fehlern. Erst Vettels Ausfall in Russland öffnete Mercedes dort das Tor zum Sieg. In Japan patzte Vettel beim Start, Leclerc in der zweiten Kurve. Als Bottas einmal in Führung lag, nutzte er den besseren Rennspeed aus. Beim Weltmeister gibt man sich jedoch keinen Illusionen hin: „Hätte die Saison erst im August begonnen und würde Ferrari nicht so viele Fehler machen, würden wir den Titel nicht mehr gewinnen.“ Mercedes blickt deshalb auch mit Sorgen auf 2020. Was ist das bessere Konzept? Mit Power und günstigem Luftwiderstand in die erste Startreihe fahren und das Rennen von der Spitze weg kontrollieren? Oder wie Mercedes auf maximalen Abtrieb setzen und im Rennen zurückschlagen? Ferrari und Mercedes wollen 2020 an ihren Philosophien festhalten. ■



Ferrari fuhr in Suzuka auf den Geraden wieder in einer eigenen Liga



Toto Wolff (l.) stellt sicher, dass sich Mercedes nicht auf den Erfolgen ausruht



Bei der Feier zum sechsten Titel wurde auch Niki Lauda nicht vergessen

pokalen räumte Mercedes nur noch drei ab.

Was ist das Erfolgsgeheimnis der Abonnements-Weltmeister? „Eine 30-Sekunden-Antwort wird dieser Erfolgsstory nicht gerecht“, sagt Wolff. „Auf den Punkt gebracht sind es die Menschen, die an diesem Projekt arbeiten und alles dafür geben. Es war nicht immer einfach, sich jedes Mal wieder neu zu erfinden und neu zu motivieren.“ Jede Meisterschaft sei speziell gewesen, jedoch ließen sich Gemeinsamkeiten erkennen: „Die Kultur ohne Schuldzuweisung, der Ehr-

AUS DEM FAHRERLAGER

SPAREN VERBOTEN

Eigentlich sollten Reifenheizdecken verboten werden. Jetzt bleiben sie der Formel 1 auf Druck von Pirelli und einigen Teams erhalten. Pirelli hätte den Teams niedrigere Startdrücke erlauben müssen, wenn nicht vorgeheizt werden darf. Das ist den Italienern aber zu riskant. Ist der Einstiegsdruck zu hoch, drohen Blasen. Die Formel 1 hat damit eine weitere Gelegenheit vertan zu sparen. Wegen der 18-Zoll-Reifen müssen die Teams 2021 jetzt neue Heizdecken kaufen. „40 Garnituren kosten 600 000 Euro. Dazu kommen 250 000 Euro zusätzliche Transportkosten“, rechnet Alfa-Teammanager Beat Zehnder vor.

STROLL MIT ZWEI JETS

Familie Stroll müsste man sein. Vater und Sohn flogen getrennt mit ihren Privatjets nach Japan. Weil der Flieger von Sohn Lance den Trip nicht nonstop schafft, bat der F1-Fahrer den Teambesitzer, ob er mit ihm heimfliegen könne. Das hätte bedeutet, dass der

Privatjet von Lance leer nach Europa zurückkehrt. Vater Lawrence entschied: Da packen wir ein paar Teammitglieder rein.

VERSTAPPEN IM RA272

Max Verstappen durfte im Vorfeld zum GP Japan den Honda RA272 aus den Jahren 1964 und 1965 fahren. Der Holländer war begeistert: „Der Zwölfzylinder hat einen super Sound. Die Power setzt unheimlich sanft ein.“ Im Vergleich zu heute war der quer eingebaute V12 mit



Verstappen im Honda-Klassiker

230 PS eher schwachbrüstig. Verstappen wäre gern schneller mit Hondas erstem Formel-1-

Auto gefahren: „Ich habe nicht richtig ins Auto gepasst. Zwischen-gas ging gar nicht, weil ich mit den Beinen angestoßen bin. Deshalb war das Runterschalten auch etwas mühsam.“

SUZUKA IST FAVORIT

Für die meisten Fahrer im Feld ist Suzuka die Lieblingsstrecke. Auch für Sebastian Vettel. Seine Begründung ist einfach: „Diese Strecke hat ihren Charakter behalten und sieht nicht aus wie ein Verkehrsübungsplatz.“

STEINER MUSS ZAHLEN

Haas-Teamchef Guenther Steiner muss für seine Kritik an den Stewards beim GP Russland 7500 Dollar Strafe zahlen. Er hatte sich über die Fünfskundenstrafe für Kevin Magnussen echauffert, die nach Meinung des Teams unberechtigt war, weil Magnussen nur Nachteile bei seiner Fahrt durch den Notausgang hatte. Speziell Fahrer-Kommissar Emanuele Pirro bekam sein Fett weg, wenn auch nicht namentlich. Steiner überlegt, beim US-Verband ACCUS

eine Untersuchung wegen eines Interessenkonflikts zu lancieren: Pirros Sohn arbeitet als Ingenieur bei Sauber, einem Konkurrenten des US-Rennstalls.

WAS TUN AM TAIFUN-TAG?

Der Taifun zwang dem GP-Zirkus am Samstag eine alternative Freizeitgestaltung auf. „Die Kinder haben Playstation gespielt, ich habe Tennis geschaut“, spottete Nico Hülkenberg. Romain Grosjean bastelte sich aus einem Bausatz den Sechsrad-Tyrrell P34 zusammen. Max Verstappen, Carlos Sainz, Lando Norris und Sergio Pérez spielten das FIFA-Game.



Grosjean bastelt Tyrrell-Modell

KOMMENTAR

Die Entscheidung rückt näher: Am 31. Oktober muss das neue Formel-1-Reglement in Stein gemeißelt sein. Mercedes, Ferrari und Red Bull haben in letzter Minute einen Gegenvorschlag unterbreitet. Sie fordern in den Bereichen Nase, Flügel, Seitenkästen und Unterboden mehr Freiheiten und behaupten, dass nicht mehr Turbulenzen hinter dem Auto entstehen würden. Einen Beweis liefern sie nicht mit. Es gibt keine CFD-Simulation, die diese Behauptung untermauert. Die Ingenieure des F1-Managements haben keine Zeit mehr, den Gegenvorschlag in ihren Simulationsprogrammen zu prüfen. Es ist daher eher unwahrscheinlich, dass sich die Architekten des neuen Reglements auf so ein Vabanquespiel einlassen. Doch was bedeutet dies für das Tauziehen zwischen Teams und FIA um die neuen



Endet der Machtkampf zwischen den Top-Teams und Liberty im Chaos?

Regeln? Droht dann ein Krieg? Bei einer internen Abstimmung waren sechs Teams gegen das 2021er Auto: Mercedes, Ferrari und Red Bull, weil sie nichts ändern wollen. Racing Point, HaasF1 und Toro Rosso, weil sie tun müssen, was der Seniorpartner ihnen vorschreibt. Die FIA ist in einer prekären Situa-

tion. Wenn sie dem Druck der Teams nachgibt, verliert sie ihr Gesicht. Dann wären zwei Jahre Arbeit an dem neuen Reglement quasi umsonst gewesen. Und es wäre ein deutliches Signal nach außen, dass die Teams die Zügel in der Hand halten. Das kann sich ein Weltverband eigentlich nicht leisten. Es wäre

eine Bankrotterklärung. Bleibt die FIA hart, besteht die Gefahr, dass die Topteams mit Ausstieg drohen. Das würde den Kurs der Formel-1-Aktie beschädigen. Zumindest so lange, bis das Tauziehen beendet ist. Weder Ferrari noch Mercedes noch Red Bull haben eine Option anderswo im Motorsport. Ihre Option ist Aufhören. Wenn alles so bleibt, wie es ist, stehen Renault, Haas, Alfa Romeo und Williams auf der Kippe. Ersatz ist nirgendwo in Sicht, weil die Formel 1 immer noch zu teuer ist. Liberty sollte sich einen guten Plan B ausdenken. Ich fürchte, sie haben keinen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Brauchen die Formel-1-Chefs einen Plan B? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Renault in Gefahr

Racing Point protestiert gegen Renault. Der Werksrennstall soll eine illegale automatische Bremskraftverteilung einsetzen. Wenn sich das bewahrheitet, könnte Renault zusperrten.

Von: **Michael Schmidt**

Zweieinhalb Stunden nach der Zielflagge zum GP Japan schlug bei der FIA ein Protest auf, der Sprengkraft in sich trägt. Racing Point beschuldigt Renault, ein illegales Bremskraftverteilungssystem einzusetzen. In einem zwölfseitigen Dokument liefert der Kläger Details zu dem Vorwurf. Demnach verwendet Renault eine Bremskraftverteilung, die von einer Software und nicht vom Fahrer verwaltet wird. Das System er-

kennt, wo sich das Auto auf der Strecke befindet und verteilt die Bremskraft mehr nach vorne oder hinten. Das wäre illegal.

Renault bestreitet die Anschuldigung und will mit einer Gegenanstellung antworten. Die FIA-Kontrolleure geben sich mit der Prüfung von Hardware und Software drei Tage Zeit, um zu einem

Urteil zu gelangen. Angeblich hat ein Überläufer Racing Point informiert. Das Team behauptet, das Vergehen aufgrund von Displayeinstellungen erkannt zu haben. Für Renault könnte ein Wertungsausschluss weitreichende Folgen haben. Man muss befürchten, dass die Franzosen dann die Formel 1 verlassen. ■



Können die FIA-Experten Renault einen Betrug in der Software nachweisen?

Formel 1

4:6 für neue Autos

Der Streit um die 2021er Autos spitzt sich zu. Bei einer internen Abstimmung haben sich sechs der zehn Teams gegen das neue Technik-Reglement ausgesprochen.

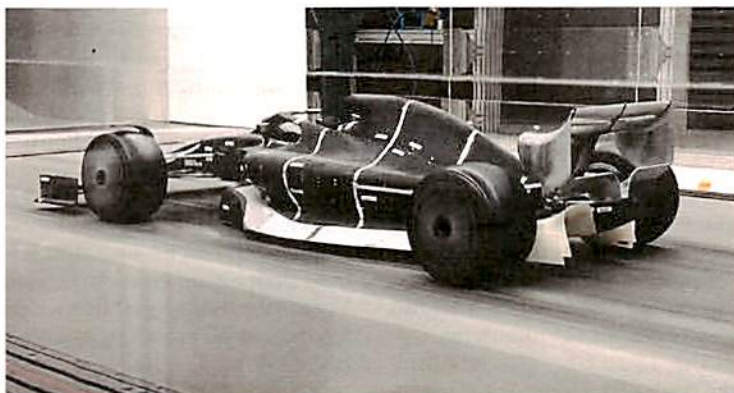
Von: **Michael Schmidt**

Das ist der Zeitplan im Endspurt um das technische Reglement für 2021: Am 16. Oktober treffen sich FIA, das Formel-1-Management und die Teamchefs ein letztes Mal, um über die 2021er Autos zu sprechen. Die drei Topteams wollen einen Gegenvorschlag einbringen, der den Ingenieuren ein bisschen mehr Freiheiten bietet. Die Möglichkeit einer Abstimmung gibt es nicht. Der Weltverband ist an kein Votum von den Teams gebunden, weil Ende 2020 das Concorde-Abkommen ausläuft. Es gibt nur eine Abstimmung im FIA-Weltrat. Die Mitglieder bekommen am 21. Oktober

das endgültige Reglement zugestellt und müssen vier Tage später ihre Stimme abgeben. Am 31. Oktober werden die Regeln präsentiert.

Die Teams haben auf Betreiben von Mercedes in einer internen Abstimmung zu zehn Fragen geklärt, wer wo steht. Sechs Teams sprachen sich gegen das neue Reglement aus. Sie wollen, dass alles so bleibt, wie es ist. Renault, McLaren, Alfa Romeo und Sauber unterstützen den Plan der FIA. In dem Fragebogen wurde

auch geklärt, wer für oder gegen bestimmte Standardteile ist. Beim Benzinsystem, dem Getriebe, der Sicherheitsausrüstung, den Crashstrukturen, den Felgen und den Radnaben stimmte die Mehrheit für Einheitskomponenten. Die Frage nach Einheitsbremsen ging unentschieden aus. Nur die Vereinheitlichung der Sammeltanks wurde mit 8:2 Stimmen abgelehnt. Da haben die Motorenhersteller Druck auf die Teams ausgeübt – man vermutet, weil in dem Bereich getrickt wird. ■



Die Verantwortlichen haben schon viel Arbeit in das 2021er Auto investiert

NACHRICHTEN

2020ER REIFEN BREITER

Pirellis neue Reifen für 2020 sollen das Arbeitsfenster um 10 Grad vergrößern. Das wird durch eine neue Reifenkonstruktion erreicht, bei der sich die Schulter stärker nach außen wölbt. Ferrari, Red Bull und Mercedes erlebten beim ersten Barcelona-Test einer böse Überraschung: Die Hinterrreifen sind so breit, dass der Unterboden rund um die Räder um acht Millimeter mehr ausgeschnitten werden muss. In Austin bekommen alle Teams je zwei Sätze dieser Reifen. Es gibt noch keinen Plan, wie das Problem mit dem Unterboden gelöst werden soll.

DREI QUALI-RENNEN?

Vertreter von FIA und Liberty besprachen mit den Teammanagern Details zu den Mini-Rennen, die nächstes Jahr bei drei Grands Prix als Test für 2021 die Qualifikation ersetzen sollen. Sie sind für Paul Ricard, Spa und Sotschi geplant. Die Startaufstellung für den 100-Kilometer-Grand Prix ist der umgekehrte WM-Stand. Motorstrafen werden nur im Hauptrennen angerechnet. Es braucht Einstimmigkeit unter den Teams, um die Quali-Rennen im Reglement zu verankern.

VETTEL-AUSFALL GEKLÄRT

Sebastian Vettels Ausfall in Sotschi ist geklärt. Die Leistungselektronik hat überhitzt. Dabei brach die Isolierung. Das System schaltete rechtzeitig die MGU-K ab. Sie überlebte, die Steuereinheit nicht. Vettel hat eine zweite intakte Elektronikbox im Pool. Es droht also keine Strafe.

ERICSSON BEI GANASSI

Marcus Ericsson wird 2020 seine zweite IndyCar-Saison fahren. Der Schwede hat für das dritte Auto von Ganassi unterschrieben. Sein alter Rennstall Schmidt Peterson wurde von McLaren übernommen, daher bestimmt McLaren die Fahrerwahl. Das Carpenter-Team soll an Nico Hülkenberg interessiert sein.

Und wieder Mercedes



Mercedes-AMG dominiert die VLN nach Belieben. Alle fünf Läufe nach dem 24h-Rennen gingen an die Marke mit dem Stern. Beim achten Lauf brillierten Raffaele Marciello und Maximilian Buhk. BMW fuhr auf Pole und aufs Podest, wurde aber disqualifiziert.

Von: **Andreas Haupt**

Manchmal brauchen auch Rennfahrer Glück. Selbst an einem scheinbar perfekten Tag. Raffaele Marciello und Maximilian Buhk dominierten den 51. ADAC Barbarossapreis nach Belieben. Das Duo schüttelte früh die Gegner ab. In 28 Runden brummt sie ihrem ersten Verfolger weit mehr als eine Minute auf. Doch das alles erst im zweiten Anlauf.

Der erste Start ging schief. Marciello drehten die hinteren Michelin-Reifen durch, und der Italiener rutschte von Platz 2

ins Feld zurück. Dann das Unglück: In der ersten Kurve traf ein Porsche den neongelben AMG mit der Startnummer 48. „Das drückte den Auspuff ein“, schilderte der ehemalige Ferrari-Junior. „Wir hatten Glück, dass das Rennen abgebrochen wurde. Sonst wären wir chancenlos gewesen.“

Sechs Kurven später drehte sich Peter Schmidt in seinem Audi R8 LMS. Der Mittelmotor-Rennwagen mit der Startnummer 33 blieb ausgangs der Kurzanbindung mitten auf der Fahrbahn stehen. Ein Porsche krachte im Getümmel frontal auf den Audi. Die Rennleitung brach den achten Lauf ab, ehe die zweite Startgruppe zur Unfallstelle kam.

Mann-Filter improvisiert

Schmidt hatte bereits am Vormittag über Rückenschmerzen geklagt. Es sind die Nachwehen eines Bandscheibenvorfalles. Der Aufprall verstärkte den Schmerz. Zur Sicherheit brachte man ihn zu Checks ins Krankenhaus.

Um 13:20 Uhr, also 80 Minuten nach dem ersten Start, machte sich die Meute ein zweites Mal

„Wir hatten Glück mit dem Rennabbruch. Ab dem zweiten Start war es ein perfekter Tag.“

Raffaele Marciello

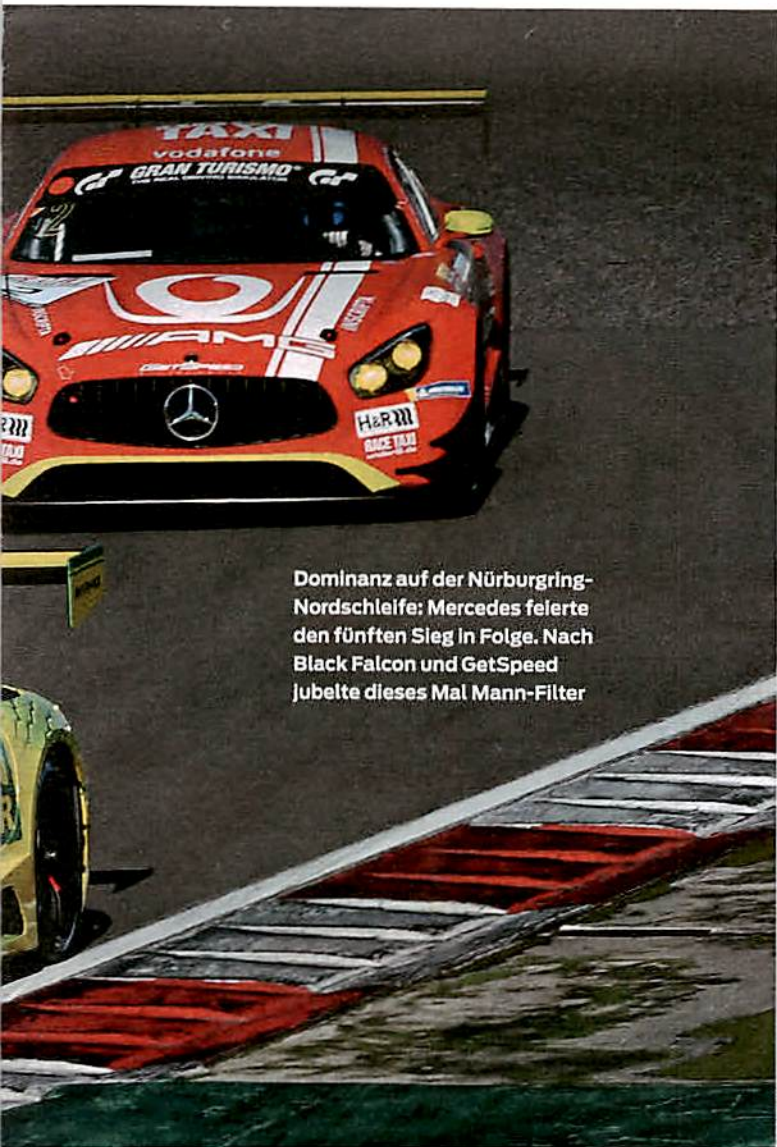
auf den Weg. Die Rennleitung verzichtete auf eine Verkürzung. Es blieb bei einer Rennzeit von vier Stunden. Mit geflicktem Auspuff und bandagierter Tür machte es Marciello dieses Mal besser. In der zweiten Runde luchste er Christian Krognés im BMW den Spitzenplatz ab. Mit jeder Runde vergrößerte der Italiener den Vorsprung. „Alles lief perfekt. Auto und Taktik waren sehr gut.“ Der Teamkollege applaudierte: „Der Lello hat einen Mega-Job gemacht. Er hat in seinem Doppelstint einen so großen Vorsprung herausgefahren, den ich nur noch verwalten musste“, befand Buhk. Der Italiener streute seinem Gefährten ebenfalls Rosen. „Er ist einer der besten

Fahrer hier. Ich hoffe, dass wir 2020 in der VLN öfters zusammen fahren.“

Das Mercedes-AMG-Team Mann-Filter reparierte in der Pause nicht nur gewissenhaft, sondern improvisierte während des Rennens auch. „Die Hebeanlage ist kaputtgegangen. Die Jungs mussten sich bei den Boxenstopps etwas einfallen lassen. Auch das Problem haben sie gelöst“, erzählte Buhk.

BMW aus Verkehr gezogen

Auf dem zweiten Platz lief der BMW M6 GT3 von Walkenhorst Motorsport ein. Lange konnten sich Christian Krognés und David Pittard nicht über das Podest freuen. Bei der technischen Nachuntersuchung ergaben sich Unstimmigkeiten. Der M6 entsprach nicht den Angaben auf dem Homologations-Datenblatt. Die Sportkommissare disqualifizierten den Zweitplatzierten. Die Urteilsbegründung: „Im Rahmen der Nachuntersuchung wurde festgestellt, dass das Anzugsmoment der Sicherungsmutter der Federteller nicht eingehalten wurde und sich diese von Hand



Dominanz auf der Nürburgring-Nordschleife: Mercedes feierte den fünften Sieg in Folge. Nach Black Falcon und GetSpeed jubelte dieses Mal Mann-Filter



Technische Unstimmigkeiten: Der Walkenhorst-BMW wurde disqualifiziert



Rennabbruch nach Unfall: Der Audi R8 LMS mit der 33 wird abgeschleppt

lösen ließen.“ Das ist ein Verstoß gegen Artikel 1.6 der technischen Bestimmungen der Klasse SP9. Das Team verzichtete auf eine Berufung.

Mercedes brachte der Abschluss der Konkurrenz einen Dreifacherfolg ein. Philip Ellis und Maximilian Götz holten für GetSpeed das nächste Podest. Obwohl der Unterboden infolge eines Kontakts nach dem Start beschädigt war. Der AMG mit der Startnummer 2 war in schnellen Kurven nervös. Götz bezahlte es mit einem Ausflug im Streckenabschnitt Galgenkopf. „Da bin ich einen Tick zu weit rausgekommen und 200 Meter an der Leitplanke entlanggerutscht.“

In der 12. Runde krachte Götz dann auch noch Patrick Assenheimer ins Heck. „Ich dachte nicht, dass er in die Box abbiegt. Ich wollte ihn eigentlich auf der Zielgeraden überholen. Ich war deshalb dicht dran. Zu dicht, um noch ausweichen zu können.“

Mit plattem rechten Vorderreifen schleppte sich Götz einmal um den Grand-Prix-Kurs. „Das hat uns zwei Minuten und die

Chance auf den Sieg gekostet“, glaubt der Pilot.

Im Kampf um die Meisterschaft fiel eine Vorentscheidung. Yannick Fübrieh und David Griessner, der im achten Lauf in zwei Autos saß, weil Kollege Ben Bünning krank ausfiel, haben in ihrem Cup-5-BMW die größten Chancen. Die Adrenalin-Teamkollegen aus der V4-Klasse (Danny Brink, Philipp Leisen, Christopher Rink) bleiben weiter im Rennen. Dagegen hat Sorg Rennsport (V4, Startnummer 706) nur noch Minimalchancen. ■



Auf Meisterkurs: Yannick Fübrieh und David Griessner in ihrem Cup-5-BMW

VLN, 8. LAUF, 51. ADAC BARBAROSSAPREIS (4 STUNDEN)

Pole-Position

#34 Krognès/Pittard/Fannin (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9), 8.15,997 min

Schnellste Runde

#48 Buhk/Marciello (AMG-Team Mann-Filter, Mercedes-AMG GT3, SP9), 8.04,458 min

1.	#48	Buhk/Marciello	AMG-Team Mann-Filter	Mercedes-AMG GT3	SP9	28 Runden
2.	#2	Ellis/Götz	GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 1.31,532 min
3.	#6	Assenheimer/Metzger	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SP9	+ 1.31,944 min
4.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 1.32,272 min
5.	#4	Bachler/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9	+ 2.42,307 min
6.	#7	Jefferies/Di Martino/Perera/Bortolotti	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán	SP9	+ 2.43,050 min
7.	#35	Adams/Schmidt/Tresson	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9	+ 2.52,599 min
8.	#54	Buurman/Stolz	Black Falcon	Mercedes-AMG GT3	SPX	+ 3.45,957 min
9.	#3	Dumbreck/Imperatori/v. d. Linde	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9	+ 3.53,487 min
10.	#9	Beretta/Jans/Schramm	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9	+ 6.19,710 min



Montoya holt Titel

Juan Pablo Montoya hat beim Saisonfinale der IMSA-Meisterschaft in Road Atlanta zusammen mit Teamkollege Dane Cameron den Fahrertitel geholt, auch die Hersteller- und Teammeisterschaft ging an Penske-Acura. Den Sieg beim 10h-Marathon holte das Whelen-Engineering-Team mit Pipo Derani, Felipe Nasr und Eric Curran.

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

Juan Pablo Montoya ist das, was man für gewöhnlich eine coole Socke nennt. Am 44-jährigen Kolumbianer, den Teammitgliedern und Fans nur Monty rufen, perlt jede Form von Stress einfach ab. In Atlanta mampfte er am Quali-Tag einen Hamburger an der Fressbude. „Ist aber nur Huhn“, feixte der Publikumsliebling mit recht ungeschminktem Bedauern. Titel-Druck? „Nö, wir müssen halt al-

les umsetzen wie besprochen, aber das kriegen wir hin.“ Einen Tag später, gegen 23.00 Uhr, war Montoya auch im Jubeltrubel des Meisterschaftsgewinns so gelassen wie zuvor am Renntag: „Lief alles nach Plan, kein Problem. Irgendeiner hat ein paar Kratzer ins Auto gefahren, aber keiner will es zugeben. Also geben jetzt natürlich alle mir die Schuld!“

Montoya gab zu, dass er das Rennen gerne gewonnen hätte, doch letztlich fehlte dafür die Pace. Die Verpflichtung, den Titelreigen für das Penske-Team und den Hersteller Honda-Acura sicherzustellen, war ihm dann aber doch irgendwie wichtig: „Wir haben ja hier schon Ziele, sonst würde das ja alles keinen Sinn ergeben.“

Cameron und Montoya, die in Atlanta vom Indy500-Sieger Simon Pagenaud unterstützt wurden, brausten von Startplatz 4 los und kamen auf der gleichen Position ins Ziel – damit landeten sie erstmals seit März 2019 nicht auf dem Podium. Diese Konstanz bescherte ihnen allerdings letztlich auch den Titel. „Wir führten in Atlanta zwar

„Irgendeiner hat ein paar Kratzer ins Auto gefahren, aber keiner will es zugeben. Also geben jetzt natürlich alle mir die Schuld für den angeblichen Feindkontakt!“

Acura-Star Juan Pablo Montoya

auch mal in einer Phase, aber am Nachmittag und Abend fehlte uns die Pace, um mit den Cadillac-DPI mitzuhalten“, bilanzierte Montoya nach dem Rennen. Dem Trio hätte im Kampf um den Fahrertitel ein achter Platz genügt, selbst wenn ihre härtesten Titelkonkurrenten im Caddy-DPI von Whelen Engineering den Sieg eingefahren hätten.

Und genau das schafften die Whelen-Piloten Pipo Derani und Felipe Nasr auch, die beim 10h-Rennen in Road Atlanta von Eric Curran unterstützt wurden. Nasr

hatte zwar schon im Qualifying die Pole-Position herausgefahren, doch im Rennverlauf zeigte sich recht schnell, dass ihnen der Sieg keinesfalls auf dem Silbertablett präsentiert würde.

Das Trio führte während der ersten vier Stunden das Rennen an und war zu Beginn sogar erdrückend überlegen – Nasr fuhr im ersten Stint eine Bestzeit, die um acht Zehntelsekunden schneller war als das, was die Konkurrenz zustande brachte. Am Ende des Stints hatte Nasr fast 20 Sekunden Vorsprung auf Felipe Albuquerque im Action-Express-Schwesterwagen mit der Startnummer 5.

Whelen: Sieg trotz Defekt

Mit der starken Anfangs-Pace der Cadillac hatte sich auch das heiß diskutierte Gerücht erledigt, wonach Acura gezielt Performance fürs Finale zurückgehalten und damit das BoP-System in der Topklasse unterlaufen habe.

Speed ist immer wichtig, aber die Taktik spielt in der amerikanischen IMSA-Serie mindestens eine gleich große Rolle, und zwar wegen der allfälligen Gelbphasen.



Die Penske-Crew feierte in Atlanta Team- und Herstellertitel sowie den Fahrertitel für Montoya und Cameron



Der Whelen-DPI gewann den Start, am Ende holte man den glücklichen Sieg



Eric Curran, Felipe Nasr und Pipo Derani (v.l.) freuen sich über den Sieg in Atlanta

Von denen sollte es in Atlanta jedoch nur vier in zehn Rennstunden geben, was auch zu einer langen Grünphase von vier- bis fünf Stunden bis kurz vor Rennende beitrug. Das führte übrigens auch dazu, dass die Sieger den alten Distanzrekord deutlich überbieten konnten.

Dazu hatte das Whelen-Team noch eine zweite Mission, nämlich den Titelgewinn in der Langstreckenwertung, für die die Läufe in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Atlanta gewertet werden. Der Hauptgegner war hier aber nicht Acura, sondern die Markenkollegen von Wayne Taylor. Whelen Engineering setzte die Strategie so auf, dass sie bei der Punktevergabe nach vier und acht Stunden auf jeden Fall vor dem Wayne-Taylor-Auto lagen, was unter anderem dazu führte, dass sie phasenweise aus der regulären Boxenstoppsequenz ausicherten und damit in der Folge auch die Führung verloren.

Zwar holte man die notwendigen Punkte, doch zwei Stunden vor Schluss zeichnete sich ab, dass das Auto Speed verlor. Pipo Derani lieferte nach dem Rennen

die Erklärung für den Einbruch: „Ich war auf der Verfolgung von Simon Pagenaud im Acura, habe in einer Kurve Abtrieb verloren und musste durch die Wiese, wobei ich die Befestigung des Unterbodens beschädigte.“ Die Folge war ein deutliches Untersteuern, mit dem die Whelen-Piloten bis zum Rennende leben mussten.

Defekt entschied Teamduell

Das Team glich den Malus durch gute Strategie aus: Man timte die Boxenstopps für die #31 so, dass man im Finale genau mit zwei Stopps durchkam. Vor der letzten Gelbphase lag man noch im Führungspaket, das aus dem Action-Express-Schwesterauto (#5) und dem Mazda von Timo Bernhard, Tristan Nunez und Oliver Jarvis bestand. Doch die Gelbphase war Gift für Mazda, weil sie einen vollen Stopp absolvieren mussten, während die direkten Gegner nur nachtanken mussten und auf den Reifenwechsel verzichteten.

So rutschte der führende Mazda bei den Stopps unter Gelb von Platz 1 auf 3 zurück. Und Jarvis verlor mit neuen Reifen in der kühlen Nacht beim Restart

gleich noch mal zwei Positionen, aber auch deshalb, weil eine Einspritzdüse defekt war. Ohne die Gelbphase am Ende und den technischen Defekt wäre Mazda mit einem Stopp weniger über die Distanz gekommen – und hätte das Rennen gewonnen.

So lagen die Action-Express-Caddys in Front. Wegen des beschädigten Unterbodens beim Whelen-Auto galten Felipe Albuquerque und João Barbosa, die von Mike Conway unterstützt wurden, im Nummer-5-Auto als Favoriten auf den Sieg. Doch fünf Runden nach dem Restart und nur 18 Minuten vor Rennende explodierte bei Albuquerque in der Schikane vor Start-Ziel die linke vordere Bremsscheibe.

Durch den notwendigen Reparaturstopp fiel das Trio bis auf Platz 7 zurück. Damit war der Weg frei für Derani, obwohl er zwei Runden vor Schluss nach Kontakt mit dem GT-Elfer von Earl Bamber noch einen Schreckmoment verkraften musste: „Ich bin hier zwei Mal hintereinander jeweils in Führung liegend ausgefallen. Aber diesmal blieb mir das Glück treu!“ ■

NACHRICHTEN

GTD: TURNER-BMW-SIEG

In der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge holte das Turner-BMW-Trio Bill Auberlen, Robby Foley und Dillon Machavern den Sieg. Bis eingangs der letzten Runde hatte der Riley-Mercedes von Ben Keating, Jeroen Bleekemolen und Felipe Fraga in Front gelegen – doch dann ging dem Brasilianer in der Schlussrunde der Sprit aus. „Wir haben gepokert, und es ging schief“, gab Teamchef Bill Riley zu. Auberlen holte damit seinen 60. Rennsieg in der ALMS- und der IMSA-Serie. Die restlichen Podestplätze gingen an das deutsche Audi-Team Land Motorsport, wo auch Christopher Mies fuhr, und an das Porsche-Team Pfaff Motorsport, wo Porsche-Entwicklungsfahrer Lars Kern ins Lenkrad griff. Der Titel ging trotz Ausfall an Mario Farnbacher und Trent Hindman im Shank-Racing Acura NSX GT3 (siehe auch Seite 16).

REKORDE ÜBER REKORDE

Im Qualifying und im Rennen purzelten in Road Atlanta die Streckenrekorde im Sekundentakt und in allen Klassen: Im Rennen gab es einen neuen Distanzrekord, im Zeittraining wurden alle Bestwerte der Vergangenheit in allen Klassen klar unterboten. Sogar in der GTLM-Klasse, die auch schon im Vorjahr mit den Michelin-Reifen fuhr, verbesserte der Ferrari-Pilot James Calado die alte Bestmarke um satte 1,4 Sekunden!

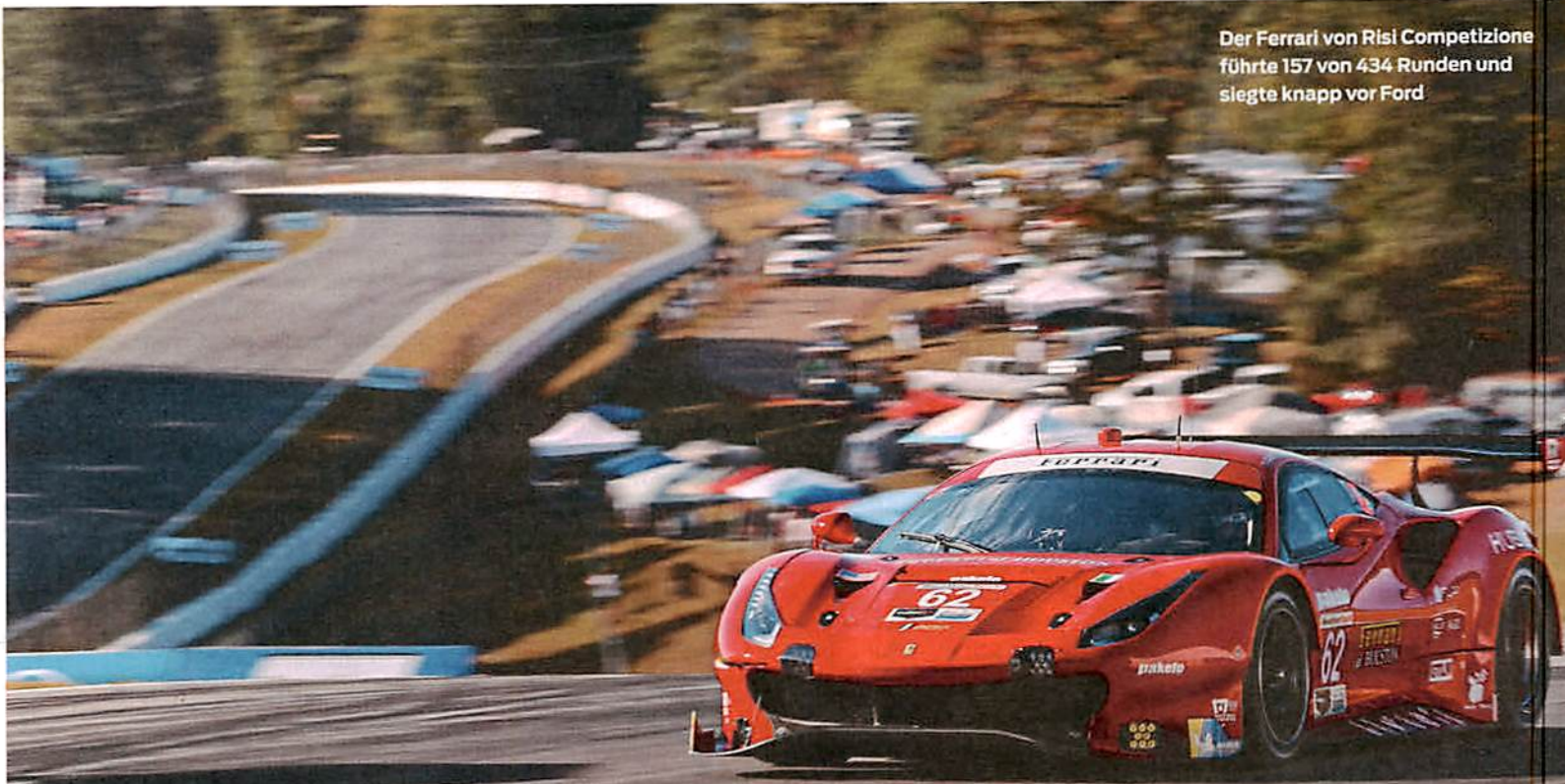
ATLANTA: VOLLES HAUS

Die IMSA-Serie nennt keine offiziellen Zuschauerzahlen, doch alle Betrachter waren sich einig, dass bei der 22. Ausgabe des Petit Le Mans-Rennens so viele Fans vor Ort waren wie nie zuvor. Wer am Renntag zu spät aufbrach, stand zwei Stunden im Stau.

ATLANTA: HOHES HAUS

Das brandneue vierstöckige Hauptgebäude an der Start-Zielgeraden von Road Atlanta wurde anlässlich des IMSA-Finalrennens eingeweiht.

Der Ferrari von Risi Competizione führte 157 von 434 Runden und siegte knapp vor Ford



Land of Milk and Honey

Das Finale der IMSA-Serie in Road Atlanta produzierte in der GTLM-Klasse eine Überraschung: Das kleine Ferrari-Team von Giuseppe Risi schlug die Platzhirsche von Ford, BMW, Corvette und Porsche. Keine Überraschung war dagegen der Umstand, dass Porsche seinen Titel-Sweep in der IMSA-Serie komplettierte.

Von: **Marcus Schurig**

Beim großen Finale wollen immer alle glänzen, das liegt in der Natur der Sache. Doch in der GTLM-Klasse hatte in Atlanta jeder einzelne Hersteller einen besonders guten Grund, um zu siegen: Ford wollte den Ford GT beim letzten Werkseinsatz mit einem Sieg verabschieden, dazu bestritt das Einsatzteam von Chip Ganassi sein vorläufig letztes IMSA-Rennen. Corvette wollte die C7.R ehrwürdig in den Ruhestand schicken. BMW wollte eine äußerst schwache Saison vergessen

machen. Und Porsche hätte den dreifachen Titelgewinn (Hersteller, Fahrer, Team) am liebsten mit einem Sieg gekrönt, zumal der 911 RSR in einer historisch einmaligen Coca-Cola-Livery am Start stand.

Doch nicht die Platzhirsche siegten in Atlanta, sondern der Underdog: Ferrari. Teamchef Giuseppe Risi war über lange Jahre ein regelmäßiger Starter, mittlerweile beschränken sich die Einsätze auf zwei oder drei Rennen pro Jahr. Der Ferrari-Händler aus Houston macht Rennsport aus Leidenschaft, daher hinterlassen Enttäuschungen und Niederlagen besonders tiefe Spuren, wie die Tatsache, dass er über viele Jahre in Amerika die Ferrari-Flagge hochhielt – aber so gut wie nie Unterstützung vom Werk erhielt.

Gnädige BOP für Ferrari

Diesmal ließen sich die Italiener nicht lumpen: Der Technikchef der GT-Abteilung wurde ebenso nach Atlanta beordert wie drei Toppiloten: James Calado, Alessandro Pier Guidi und Daniel Serra – die Le-Mans-Siegercrew von 2019. Auch die Fahrzeugeinstufung (BOP) erwies sich als gnädig, zum Ärger derjenigen,

„Seit Jahren hatten wir zum ersten Mal von allem nur das Beste: Auto, Fahrer, Unterstützung – und diesmal passte sogar die BOP! Für uns ist das wie im Land, wo Milch und Honig fließen!“

Rick Mayer, Risi-Teammanager

die die volle IMSA-Saison bestreiten: Im Vergleich zur Sebring-BOP durfte Ferrari fünf Kilo ausladen und 20 PS aufsatteln. Risi-Teammanager Rick Mayer freute sich über die perfekte Ausgangslage: „Seit Jahren hatten wir zum ersten Mal von allem nur das Beste: Auto, Fahrer, viel Unterstützung vom Werk – sogar die BOP passte. Für uns ist das wie im Land, wo Milch und Honig fließen!“

Obwohl das Team wegen der sporadischen Präsenz nur noch

vier festangestellte Mitarbeiter hat, ist immer noch genug Qualität vorhanden, um solche Matchbälle optimal zu verwandeln. James Calado stellte den 488 GTE mit einer neuen Rekordbestzeit auf die Pole-Position. In den ersten zwei Stunden diktierten die Ferrari-Jungs die Pace an der Spitze. Schnell wurde klar, dass sie in puncto Speed nur einen echten Gegner hatten: Ford.

Die Ford übernahmen dank guter Taktik nach zwei Stunden sogar die Doppelführung im Rennen, auch deshalb, weil Ferrari bei der alternativlosen Mediummischung der Michelin-Reifen mit Blasenbildung kämpfte. „Wir haben hier in Atlanta nicht vorher getestet wie die Gegner, daher waren wir auf der Reifenseite nicht perfekt aussortiert“, sagte James Calado nach dem Rennen. „Aber wir hatten die konkrete Ahnung, dass wir in den letzten drei Stunden, wenn die Temperaturen fallen und das Rennen entschieden wird, wieder voll bei der Musik sind.“

Die Einschätzung erwies sich als richtig: Nach Ende der dritten Safety-Car-Phase, die vom deutschen Ford-Piloten Dirk Müller nach einem Abflug wegen



Ford wollte beim letzten Einsatz unbedingt den Sieg, es wurde nur Platz 2

eines Reifenschadens ausgelöst wurde, lag der Ferrari direkt hinter dem Ford von Richard Westbrook, Ryan Briscoe und Scott Dixon. Ungewöhnlicherweise für Atlanta folgten daraufhin vier-einhalb Stunden Vollgas ohne eine einzige Gelbphase. Ford hielt bis zwei Stunden vor Rennende die Führung, dann machte Alessandro Pier Guidi kurzen Prozess und passierte Richard Westbrook.

Vor der vierten und letzten Gelbphase, die 38 Minuten vor Rennende ausgerufen wurde, hatte sich das Rennen bereits zum Zweikampf zugespitzt: James Calado führte mit fünf Sekunden vor Ryan Briscoe, der drittplatzierte BMW lag bereits 22 Sekunden zurück, Porsche und Corvette hatten schon über eine halbe Minute Rückstand.

Ausgeglichen, aber ...

Halten wir kurz inne: Alle Hersteller hatten ihre Fahrzeuge so abgestimmt, dass sie in den letzten drei Rennstunden bei kühlen Temperaturen optimal funktionieren sollten. In dieser Phase wurde auch offensichtlich, dass die Pace der Topautos nahezu identisch ist, was für eine halbwegs korrekte BOP sprach: Ferrari (#62), Ford (#67), Corvette (#3) sowie ein Porsche (#912) schafften im vorletzten Stint eine durchschnittliche Rundenzeit von 1.18,0 Minuten, zwischen Ferrari an der Spitze und Porsche lagen da gerade mal anderthalb Zehntel.

Wenn ein Rennen so eng ist, wird die Track-Position zum entscheidenden Faktor – und hier hatten sich Ferrari und Ford optimal platziert. Eng wurde es für Ferrari-Schlussfahrer James Calado dann trotzdem noch mal: Ryan Briscoe versuchte im Ford GT alles, um den Briten noch einzufangen, doch letztlich kam er nicht mehr in Schlagdistanz. „Es war ein toller Fight mit Calado, da war

jede Runde am absoluten Limit“, sagt Briscoe. „Aber er hat keinen Fehler gemacht, deshalb kam ich nicht mehr ganz ran.“

Giuseppe Risi war nach dem fünften Sieg seines Teams in Atlanta (der letzte datiert aus dem Jahr 2016) gerührt: „Wir haben seit drei Jahren kein Rennen in der IMSA-Serie mehr gewonnen. Ich bin stolz auf das Team, das ohne Aufwärmung hier auf dem höchsten Niveau agiert hat, und das gegen sehr starke Gegner.“

Ganassi-Teammanager Mike O’Gara konnte mit Platz 2 leben: „Risi hat hier einen guten Job gemacht, auch wenn sie einen kleinen BOP-Vorteil hatten. Hätten wir im Finale zwei Autos vorne dabei gehabt, dann hätten wir sie vielleicht schlagen können.“



Porsche holte drei Titel, Vanthoor und Bamber sind die GTLM-Fahrermeister

Das BMW-Trio Colton Herta, Connor de Phillippi und Tom Blomqvist fuhr dank fehlerlosem Rennen auf Platz 3. Bezogen auf schnelle Runden war BMW bei der Musik, über einen vollen Stint hatten sie wegen des Reifenverschleißes mehr zu kämpfen als die Gegner – im angesprochenen vorletzten Stint fehlten drei Zehntel auf die GTLM-Topautos.

Luxusproblem für Porsche

Porsche konnte im letzten Rennen mit dem alten 911 RSR zwar sämtliche Titel in der Hersteller-, Fahrer- und Team-Meisterschaft abräumen, auch wenn die Positionen 5 und 6 im Rennen nicht den Erwartungen entsprachen. In den letzten drei Rennstunden konnte der Elfer der neuen Meis-

ter Laurens Vanthoor und Earl Bamber, die in Atlanta von Mathieu Jaminet unterstützt wurden, zwar den Speed von Ferrari und Ford halbwegs mitgehen, doch sie steckten wegen der Track-Position nach dem letzten Restart 25 Minuten vor Rennende in einem anderen Kampfpuhlk.

Zum Schluss gab es noch mal einen echten Herzstopper, weil ausgerechnet der in der Gesamtwertung führende Caddy-DPI den Porsche von Bamber zwei Runden vor Ende touchierte und abräumte. Nicht auszudenken, wenn das Auto dabei beschädigt worden wäre. Allerdings hätte in diesem Fall dann halt die andere Porsche-Crew den fehlenden Fahrertitel abgeräumt. Das nennt man wohl ein Luxusproblem ... ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ELFTER SAISONLAUF IN ROAD ATLANTA (GEORGIA)

Länge der Strecke: 4,087 Kilometer; **Renndistanz:** 465 Runden = 1900,455 Kilometer; **Pole-Position DPI-Klasse:** Felipe Nasr; Whelen-Cadillac-DPI (#31), 1.08,457 min; **Pole-Position GTLM:** James Calado; Risi-Ferrari 488 (#62), 1.15,639 min; **Pole-Position GTD:** Corey Lewis; Miller-Lamborghini NSX (#48), 1.19,530 min; **Schnellste Rennrunden:** **DPI:** Felipe Nasr (Cadillac), 1.08,869 min; **GTLM:** Ryan Briscoe (Ford), 1.16,542 min; **GTD:** Shinya Michimi (Lamborghini), 1.19,767 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
DPI	#31	Nasr/Curran/Derani	Whelen-Cadillac-DPI	10:00.40,809 h
DPI	#10	J. Taylor/Van der Zande/Vaxivière	WTR-Cadillac-DPI	+0,996 s
DPI	#7	R. Taylor/Castroneves/Rahal	Penske-Acura-DPI	+9,842 s
DPI	#6	Cameron/Montoya/Pagenaud	Penske-Acura-DPI	+1 Runde
DPI	#84	Trummer/Simpson/Miller	JDC-Miller-Cadillac-DPI	+1 Runde
DPI	#77	Jarvis/Bernhard/Nunez	Joest-Mazda-DPI	+2 Runden
DPI	#5	Barbosa/Conway/Albuquerque	Mustang-Sampling-Cadillac-DPI	+6 Runden
DPI	#54	Bennett/Brown/Dumas	Core-Autosport-Nissan-DPI	+8 Runden
DPI	#85	Goikhberg/Vautier/Piedrahita	JDC-Miller-Cadillac-DPI	+19 Runden
GTLM	#62	Calado/Pier Guidi/Serra	Risi-Competizione-Ferrari 488 GTE	+31 Runden
GTLM	#67	Westbrook/Briscoe/Dixon	Ganassi-Ford GT	+31 Runden
GTLM	#25	Blomqvist/de Phillippi/Herta	Rahal-BMW M8 GTE	+32 Runden
GTLM	#3	García/Magnussen/Rockenfeller	Corvette C7.R	+32 Runden
GTLM	#912	Bamber/Vanthoor/Jaminet	Porsche 911 RSR	+32 Runden
GTLM	#911	Tandy/Pilet/Makowiecki	Porsche 911 RSR	+33 Runden
GTLM	#4	Gavin/Milner/Fässler	Corvette C7.R	+34 Runden
GTLM	#66	Müller/Hand/Bourdais	Ganassi-Ford GT	+35 Runden
GTD	#96	Auberlen/Foley/Machavern	Turner-Motorsport-BMW M6 GT3	+47 Runden
GTD	#29	Mies/Feller/Morad	Land-Motorsport-Audi R8 LMS	+47 Runden
GTD	#9	Hargrove/Robichon/Kern	Pfaff-Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+47 Runden

IMSA-Meisterschaft: Das Starterfeld für 2020

Teams und Fahrer für 2020

Der Winter ist in der IMSA-Serie mit nur drei Monaten traditionell extrem kurz. Hersteller, Teams und Fahrer haben wenig Zeit, um sich neu zu sortieren. Einige Vorentscheidungen für die neue Saison 2020 dürften selbst die Insider überraschen ...

Von: **Marcus Schurig**

Veränderungen sind im Rennsport normal, doch in diesem Winter sieht die IMSA-Serie mehr Bewegung als in den Vorjahren. Die vermutlich wichtigste Änderung hat keinen Einfluss auf die Starterzahl: Mazda soll sich laut mehreren Quellen vom deutschen Joest-Team trennen, auch wenn alle Verantwortlichen dies nach vor bestreiten. Mazda wird aber weiter zwei Werkswagen einsetzen und eventuell sogar ein Kundenauto mit Chris Dyson bei ausgewählten Läufen unterstützen. Auch bei



Das IMSA-Starterfeld wird 2020 gut gefüllt sein, aber man verliert Hersteller

den Werkspiloten soll es Änderungen geben, angeblich ist Olivier Pla als Neuverpflichtung gesetzt. Bei Penske-Acura bleibt alles wie es ist, die Fahrer sind bestätigt, Kundenautos wird es vorerst nicht geben. Das Caddy-Team Action Express setzt 2020 nur noch ein DPI-Auto ein, also den Whelen-Engineering-Cadillac. Das Mustang-Sampling-Auto von

Action Express entfällt mangels Budget. Hinter dem Cadillac-Kundenteam Juncos Racing stehen Fragezeichen: Es kann sein, dass das Team eventuell nur die Langstreckenrennen bestreitet.

Beim Team von Wayne Taylor (WTR) ist die Fahrerfrage offen: Jordan-Taylor wechselt ins GT-Corvette-Werksteam, Renger van der Zande soll aussortiert werden.

Das JDC-Team kehrt mit zwei Caddy-DPI zurück, das DPI-Nissan-Team von Jon Bennett beendet sein Engagement. Folglich sinkt die Anzahl der DPI-Hersteller auf drei, die Zahl der Autos von elf auf acht. Das Mazda-Kundenauto wird nicht die volle Saison bestreiten – wenn es denn überhaupt kommt.

Weil Ford sein GT-Programm beendet, fehlt auch ein Hersteller in der GTLM-Klasse, dazu wird kein Ferrari die volle Saison 2020 fahren. Damit hat die IMSA (wie die WEC) mit Porsche, BMW und Corvette nur drei Hersteller und sechs Autos. In der GTD- sowie in der LMP2-Klasse ist jedoch Zuwachs zu erwarten im Bereich von vier bis sechs Autos, sodass die Verluste in den Herstellerklassen zumindest numerisch aufgefangen werden können.

Generell ist die IMSA-Meisterschaft mit elf Rennen und vier Läufen über lange Renndistanzen eine teure Nummer. Dazu steigen die Kosten für 2020 weiter, weil IMSA die verpflichtende Einschreibgebühr für Hersteller in allen Klassen angehoben hat. ■

IMSA / Le Mans: Neue GTE-Corvette C8.R präsentiert

C8.R: V8-Sauger mit flacher Kurbelwelle

Beim Saisonfinale der IMSA-Serie in Road Atlanta präsentierte GM den Nachfolger der Corvette C7.R für die GTE-Klasse in der IMSA-Serie. Das Auto wird 2020 auch in Le Mans fahren, wenn Corvette ein oder zwei Läufe zur Sportwagen-WM bestreitet.

Eine große Sensation war die Präsentation der neuen C8.R nicht, nachdem das Werksteam Pratt & Miller im Vorfeld angekündigt hatte, dass das IMSA-Finale in Atlanta auch das letzte Rennen mit der alten Corvette C7.R sein würde. Das Renndebüt der neuen C8.R erfolgt demgemäß beim Saisonauftakt der IMSA-Meisterschaft

2020 in Daytona. Ein Start in Le Mans ist fest geplant, allerdings benötigt man dafür die Unterstützung von FIA und ACO. Die beiden Regelgeber der Sportwagen-WM erwarten dafür im Gegenzug, dass Corvette mindestens ein oder zwei WEC-Läufe bestreitet – ein Start in Sebring wäre die logische Option.

Auch technisch gab es keine Überraschungen: Der V8-Saugmotor basiert auf dem Vorgänger der C7.R, allerdings mit umfangreichen Änderungen wegen der neuen Einbaulage in der Fahrzeugmitte. Erstmals soll dieser Motor übrigens auch in einem der zukünftigen Sondermodelle für die Straße zum Einsatz kommen. Das Triebwerk verfügt erstmals über eine flache Kurbelwelle, das Xtrac-Renngetriebe ist komplett neu. ■ AC

IMSA-Meisterschaft: Mario Farnbacher holt GTD-Titel

Mario Farnbacher ist GTD-Fahrermeister

Mario Farnbacher hat in der GTD-Klasse für GT3-Fahrzeuge zusammen mit seinem Acura-Teamkollegen Trent Hindman den Fahrertitel für das Team von Michael Shank Racing geholt – obwohl die beiden Titelanwärter das Finalrennen nicht beenden konnten.

Farnbacher und Hindman gingen mit einem komfortablen Vorsprung von 32 Zählern ins Saisonfinale, sie mussten allerdings mit mindestens einem Piloten die Mindestfahrzeit absolvieren, um nicht mehr abgefangen werden zu können. Das war zwar kein Problem,

allerdings schied das Duo zur Rennhalbwertzeit vorzeitig mit einem Kühlerschaden aus – genau so ein Ausfall war das Schreckensszenario: „Wir sind zum Beispiel extra nicht das Warmup gefahren, um ja sicherzustellen, dass wir das Rennen starten und die Mindestfahrzeit von 2.30 Stunden absolvieren können“ sagte Farnbacher nach dem Ausfall.

„Atlanta war erst das zweite Rennen, wo wir nicht alle Runden in einem IMSA-Rennen 2019 bestritten haben. Es macht mich sehr stolz, hier den Titel geholt zu haben: Mein Bruder ist hier gefahren, mein Vater war hier Teamchef, ich bin jetzt Meister – das ist einfach großartig! Und es freut mich für meinen Teamchef Michael Shank, der seinen ersten Titel in einer Profimeisterschaft geholt hat.“ ■ MCS

McLaren: Kein Hypercar

Die Hoffnungen, dass der britische Sportwagenhersteller McLaren in die Hypercar-Topklasse der Sportwagen-WM einsteigen oder alternativ ein DPI-Projekt lancieren könnte, haben sich endgültig erledigt. Auch das ursprünglich angedachte GT2-Projekt wurde gekillt.

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

Mclaren hat die Vorarbeiten an einem Hypercar-Projekt endgültig gestoppt, damit ist ein Einstieg in die Sportwagen-WM (WEC) definitiv vom Tisch. Bisher hatte der britische Hersteller aktiv an den Meetings der Technical Working Group für die Hypercar-Topklasse teilgenommen. Es war auch McLaren, die im März 2019 für eine Öffnung des Hypercar-Reglements in Richtung Straßen-

fahrzeuge votiert hatten, mit besonderem Fokus auch auf die Zulassung von Fahrzeugen ohne Hybridantrieb. Der McLaren-Vorstand hat nun beschlossen, die Gedankenspiele zu den Akten zu legen und sich in Zukunft auf den Ausbau des Kundensportprogramms zu konzentrieren.

Doch auch hier hatte es erst jüngst Rückschläge gegeben: Ein fertiges Konzept für ein GT2-Fahrzeug auf Basis der Ideen des GT-Promoters Stéphane Ratel wurde sehr spät im Sommer 2019 gestoppt – sehr zum Ärger von Ratel. Intern hat man bei McLaren wohl überbissen, dass sich die Kundensportverkäufe in den Klassen GT3 und GT4 nicht so entwickeln wie erwünscht. Vom aktuellen GT3-Auto 720S hat man gerade mal zwölf Fahrzeuge absetzen können. Dazu war die Kundensportabteilung jahrelang an einen externen Partner ausgelagert und wurde erst kürzlich nach einem Rechtsstreit wieder in die McLaren-Fabrik integriert.

Vertreter der Marke bestätigten beim IMSA-Finale in Road



McLaren fokussiert sich auf die bestehenden Kundensportklassen GT3 / GT4

Atlanta, dass man am Kundensport generell festhalten wolle. So will McLaren beispielsweise in der Saison 2020 an allen Läufen zur Intercontinental GT Challenge (IGTC) teilnehmen, und zwar so wie im Ursprungsmodell vorgesehen über regionale Kundensportteams.

Die neue Schwerpunktsetzung sieht vor, den Absatz an Straßenzugfahrzeugen, der aktuell bei 4800

Autos pro Jahr liegt, weiter hochzufahren und parallel McLaren in der Formel 1 wieder auf die Siegerstraße zurückzuführen.

Der F1-Relaunch wird viel Geld und noch mehr Ressourcen verschlingen, weshalb offenbar auch die Rennabteilung für eine Absage der Hypercar-Pläne plädiert haben soll. Dazu steigt McLaren 2020 ja auch noch in die IndyCar-Serie ein. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

RISI: IMSA-PROGRAMM 2020

Teambesitzer Giuseppe Risi hat nach dem Sieg in Atlanta angekündigt, auch im nächsten Jahr wieder ausgewählte Rennen zur IMSA-Serie bestreiten zu wollen. Das naheliegende Ziel sei die Teilnahme beim 24h-Rennen in Daytona, aber laut Risi ist auch ein Start bei den anderen drei großen Langstreckenrennen in Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta eine Option. Risi offenbarte, dass er gerne auch die beiden Läufe in Laguna Seca und Road America mit einem Ferrari 488 GTE bestreiten möchte. Der Sieg in Atlanta könnte nach Einschätzung von Risi die Chance eröffnen, Sponsorgeld für diese Rennen zu akquirieren.

KOBAYASHI FÄHRT DAYTONA

Toyota-Werksfahrer Kamui Kobayashi wurde von DPI-Teamchef Wayne Taylor für das 24h-Rennen

in Daytona im kommenden Januar verpflichtet, während Fernando Alonso, der 2019 ebenfalls im Taylor-Team in Daytona antrat, abgesagt hat. Noch ist unklar, wer die volle IMSA-Saison im Cadillac-DPI von Wayne Taylor Racing fahren wird (siehe auch linke Seite).

ROCKENFELLER & CORVETTE

Audi-Werkspilot Mike Rockenfeller, der in den vergangenen Jahren als dritter Fahrer im Corvette-Werksteam die langen Rennen in Daytona, Sebring, Le Mans und Road Atlanta bestritten hat, kann in der kommenden Saison wenn überhaupt nur ein Schrupfprogramm für die Amerikaner bestreiten. Weil die DTM 2020 ausgerechnet am Le-Mans-Wochenende ebenfalls ein Rennen in Anderstorp bestreitet, entfällt für Rockenfeller zwangsläufig schon mal das Saisonhighlight.

ABSCHIED: SCOTT ATHERTON

IMSA-Präsident Scott Atherton agierte beim Finale der Serie in Road Atlanta letztmals als Präsident von IMSA. Sein Arbeitgeber ernannte ihn zum Abschied zum Ehrenstarter für die 22. Ausgabe des Petit-Le-Mans-Rennens in Atlanta. Atherton beendet seine Karriere im Dezember, sein Nachfolger soll diese Woche bekannt gegeben werden.



NEVEU-VISITE IN ATLANTA

Wie von Motorsport aktuell schon letzte Woche berichtet,

reiste WM-Boss Gérard Neveu zum Saisonfinale nach Atlanta. Auf die Frage, wie die Verhandlungen mit IMSA bezüglich eines Kompromisses bei der globalen Prototypen-Plattform laufen, wiegelte Neveu ab: „Ich bin alleine hier, und technische Verhandlungen führe ich sicher nicht ohne meine Techniker.“ Nach Einschätzung von IMSA-Insidern gibt es nur geringe Chancen für eine Kompromisslösung. Die einzige Chance würde sich bieten, wenn sich die bestehenden Gerüchte um ein Scheitern des Hypercar-Einstiegs von Aston Martin bewahrheiten sollten. Nur in diesem Fall wäre ein Wechsel der Sportwagen-WM auf die DPI-Plattform als einzige verbleibende Lösung denkbar, um die Sportwagen-WM noch zu retten. Im Moment, so die Einschätzung der Insider, sei das jedoch kein Thema.



Goldener Oktober?

2020 findet die ADAC Rallye Deutschland erstmals im Herbst statt. Die Planungen laufen schon, und wir haben uns mit Rallyeleiter Kai Hantel genau zwölf Monate vorher in der Rallye-Region umgesehen.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim ADAC hat man die Bestätigung der WM-Termine durch den FIA-Weltrat abgewartet, bevor sich der sogenannte Lenkungsausschuss des

WM-Laufes vergangene Woche im Saarland zur Nachbesprechung traf. „Wenn man weiß, dass es weitergeht, ist die Atmosphäre eine andere“, verrät Kai Hantel. Der 35-jährige Berufssoldat, seit 2013 für die Streckensicherung zuständig, übernimmt die Leitung der ADAC Rallye Deutschland von Friedhelm Kiesel. Dieser verabschiedet sich mit einem wahren Sommermärchen. „Es hat nahezu alles gepasst, ob sportlich, in Sachen Sicherheit, den zahlreichen Fans aus aller Welt und dem tollen Wetter“, freuen sich Kiesel und Hantel gemeinsam mit dem Orgateam sowie den Leitern für Streckensicherung und Zuschau-

erlenkung und den Verantwortlichen für die Streckenabschnitte im Saarland, an der Mosel, für das Militärübungsgelände Baumholder sowie für den zentralen Servicepark am Bostalsee.

Das könnte sich im kommenden Jahr ändern. Denn erstmals findet die Asphaltthatz Mitte Oktober statt. „Natürlich gibt es da einiges zu beachten. Im Herbst wird es früher dunkel. Zudem müssen wir auf schlechteres Wetter vorbereitet sein, auch wenn wir gerade einen goldenen Oktober erleben“, weiß der im Eifelstädtchen Adenau aufgewachsene Hantel. Am bekannten Mix aus schnellen Asphaltstraßen im

Saarland, engen Weinbergpisten entlang der Mosel und dem Militärareal von Baumholder wird sich aber nur wenig ändern. Allem voran, weil auf dem Gelände neben einer vierwöchigen Sommerpause auch im Herbst zwei Wochen Waffenruhe herrscht und so für den WM-Lauf genutzt werden kann.

„Die regionale Bevölkerung steht dem WM-Lauf mehrheitlich positiv gegenüber“, berichtet Hantel. Verständlich, sorgt der WM-Lauf mit über 200 000 Besuchern doch für volle Ferienhäuser und reichlich Umsatz. Auch in Sachen Weinbergpisten kann Hantel nach einem Besuch in



Viel zu bereden: Ab sofort tagt der Lenkungsausschuss wieder monatlich



Im Dialog: Rallyeleiter Hantel mit Waldtrachs Ortsbürgermeister Krämer

„Für 2020 war die Rallye ein Muss“



Die Weinbergpisten an der Mosel sollen auch im Herbst fester Bestandteil bleiben

ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk gilt als einer der Väter des deutschen WM-Laufes. Der 68-Jährige über den Stellenwert der seit 2002 zur WM zählenden Rallye, den neuen Termin und die Zukunft.

Von: Reiner Kuhn

Wie groß ist Ihre Freude darüber, dass die Rallye-WM auch im kommenden Jahr in Deutschland gastiert?

Die Frage ist nicht, wie sehr ich mich darüber freue, sondern wie wichtig dies ist. Und darauf kann ich Ihnen antworten: Es war ein Muss, dass die ADAC Rallye Deutschland 2020 stattfindet. Einerseits geht es darum, dass man bei einer Weltmeisterschaft nicht vergessen darf, wo die DNA des Motorsports liegt und wie dies alles entstanden ist. Deshalb sehe ich Europa und ein so zentrales und großes Autoland wie Deutschland immer wieder als Pflichtstandorte, ob nun bei der Formel 1 oder Rallye-WM.

Und andererseits?

Geht es um die spezielle Problematik unseres WM-Laufes. Zu dem späten Zeitpunkt der Entscheidung ging es für uns nur noch darum, ob es diese Rallye künftig überhaupt noch gibt. Denn anders als in den meisten anderen Ländern haben wir ein festes Rallyebüro mit fünf Angestellten. Erfährt man erst im Oktober, dass man im folgenden Jahr nicht mehr dabei ist, hätte

man das Büro auflösen und die Mitarbeiter entlassen müssen. Das wäre dann auch das Ende der Rallye Deutschland.

Wäre ein EM-Lauf eine mögliche Alternative gewesen?

Nein, das würde wirtschaftlich nicht funktionieren. Ein EM-Lauf ist eher mit einem Lauf zur deutschen Meisterschaft vergleichbar, nicht aber mit einer WM-Rallye.

Wie stark steht die regionale Bevölkerung hinter dem deutschen WM-Lauf?

Das Interesse und die Unterstützung ist sowohl im Saarland als auch in der Mosel-Region hoch. Schon bei der Frage nach der Terminverschiebung von August in den Oktober wurde schnell und unkompliziert geantwortet, was geht und was nicht. Die Zusammenarbeit ist sehr konstruktiv. Man spürt die Zufriedenheit und Freude, dass die Veranstaltung weiter stattfindet.

Haben Sie Zahlen zum wirtschaftlichen Effekt?

Vor drei Jahren generierte der WM-Lauf in der Region einen Umsatz von rund 20 Millionen Euro. Da die Zuschauerzahlen seit Jahren konstant bei über 200 000 Besuchern liegen, dürfte sich an diesen Zahlen nur wenig geändert haben.

Was halten Sie vom Rotationssystem der FIA?

Ein Rotationssystem sehe ich durchaus positiv, schon wegen der Planungssicherheit. Schließlich kann man solch eine Veranstaltung nicht einfach ab- und wieder anstellen. Deswegen



„Eine Rotation sehe ich durchaus positiv. Schließlich kann man solch eine Veranstaltung nicht einfach ab- und wieder anstellen.“

Hermann Tomczyk

haben wir auch angeboten, dass, wenn wir den Zuschlag für 2020 bekommen, Deutschland im Jahr 2021 pausieren wird.

Um 2022 mit einem neuem Konzept zurückzukommen?

Zuerst geht es darum, dann wieder im WM-Kalender zu stehen – am liebsten auf dem klassischen Termin im August. Inwieweit man die Rallye dann verändert, wird sich zeigen. Mit mehr Vorlauf hat man aber auch mehr Möglichkeiten für Neues. ■

Tritthenheim, über deren Gemarkung die Prüfung „Grafschaft“ läuft, oder der Verbandsgemeinde Ruwer Entwarnung geben. Mit dem Waldracher Ortsbürgermeister Rainer Krämer, selbst Winzer, schaute sich Hantel an der Prüfung „Stein und Wein“ um und stellte fest, dass die Weinlese nahezu beendet ist.

„Heißt: Abgesehen von einigen wenigen Passagen, stehen uns hier auch im Oktober genügend Strecken zur Verfügung.“ Die Detailarbeit kann also beginnen. Zum Jahresende soll das Konzept stehen. Im April muss dann die genaue Streckenführung bei der FIA eingereicht werden. ■



Da geht's lang: Am Computer werden mögliche Streckenvarianten überprüft



Ortstermin: Hantel beim Erfahrungsaustausch mit den Mosel-Winzern



Fuhr mit einem Sieg im letzten Rennen zum Titel: Josh Files mit seiner „Feile“

Eile mit Feile

Mit Julien Briché (Peugeot) und Josh Files (Hyundai) gewannen beim Finale in Monza die bestimmenden Fahrer der Saison die letzten beiden Rennen. Files wurde als neuer Europameister gekürt, muss aber trotzdem noch auf das Ergebnis einer technischen Nachkontrolle warten.

Von: **Michael Bräutigam**

Nach einer wahren Hyundai-Dominanz in den freien Trainings schien alles eine ganz lockere Angelegenheit für Files zu werden. Mit 48 Punkten auf Briché zum Finale angereist und nur maximal 85 noch zu holenden Punkten musste der Franzose scheinbar auf ein Wunder hoffen, um den Briten noch abzufangen. Zum Qualifying geschah dann tatsächlich das „Wunder“ – oder war es doch nur Sandbagging in den Trainings? Briché jedenfalls sicherte sich die erste Pole-Position des Jahres, Files qualifizierte sich nur auf P9.

Damit reduzierte sich der Abstand zwischen den beiden Riva-

len auf 43 Zähler, als es ins erste Rennen ging. Da Files im oft turbulenten Mittelfeld das Rennen aufnehmen musste und Monza immer ein besonderes Gefahrenpotenzial birgt, hatte Briché also berechnete Hoffnung, dass der Rückstand weiter schmilzt.

Peugeot-Schützenhilfe

Aber wieder kam es anders: Das in dieser Saison so kontaktfreudige Feld schaffte ausgerechnet in Monza das Kunststück, in beiden Rennen ohne Safety-Car-Phase auszukommen. Briché fuhr ungefährdet an der Spitze, abgeschirmt von Peugeot-Werksfahrer Aurélien Comte, seines Zeichens TCR-Europameister 2017. Wie wichtig der Titelkampf war, zeigte aber nicht nur diese Tatsache, sondern auch die Anwesenheit von Peugeot-Sportchef François Wales. Das ist insofern bemerkenswert, als dass Peugeot offiziell die Unterstützung des TCR-Projekts eingestellt hat und deshalb u. a. auch nicht mehr in der WTCR vertreten ist.

Hinter der Peugeot-Doppelspitze lief dann aber schon Files ein, der sich zweikampfstark bis auf die dritte Position vorgearbeitet hatte. „Jeder hat ein bisschen gekämpft, ich habe die Gelegenhei-

„Unser Qualifying war sehr schwierig. Sich dann mit einem Podium und einem Sieg den Titel zu erkämpfen, ist unglaublich.“

Josh Files

ten genutzt und wie verrückt gepusht“, sagte Files, der damit fast schon eine komfortable Situation für den letzten Saisonlauf hatte. 33 Punkte Vorsprung, maximal noch derer 40 zu holen, Files auf Startplatz 2, Briché auf P9.

„Damit ist die Meisterschaft gelaufen, wenn nichts völlig Unvorhergesehenes passiert“, schätzte Briché die Situation ein. Er sollte recht behalten. Files übernahm kurz nach dem Start die Führung von VW-Pilot Maxime Potty und hielt sie bis ins Ziel. Briché fuhr das Rennen seines Lebens, kämpfte sich bis auf P2 vor, konnte aber Files nicht mehr knacken. „Wir haben in der Saison zwei oder drei Fehler gemacht und jetzt dafür bezahlt. Das ist Racing. Wir können stolz

sein und Josh ist eine tolle Saison gefahren“, zollte der im Titelkampf Unterlegene Respekt.

Für Files war es bereits der insgesamt vierte TCR-Titel nach der TCR Germany 2016 und 2017 sowie der TCR Middle East 2017. „Julien hat uns bis zum bitteren Ende gejagt. Bis zur letzten Kurve hätte er es machen können“, war auch Files voll des Lobes für seinen Widersacher. „Unser Qualifying war sehr schwierig. Wir waren echt perplex und wussten nicht, wo unser Speed geblieben war. Sich dann mit einem Podium und einem Sieg den Titel zu erkämpfen, ist unglaublich!“

Einen erhofften fünften Titel gab es dagegen nicht. Die im Rahmen der TCR Europe zusätzlich ausgeschriebene TCR Benelux, zu der alle Rennen außer Spielberg und Oschersleben zählten, ging an Briché, der damit zumindest einen kleinen Trost hatte.

Auch der Europa-Titel ist übrigens noch nicht final entschieden. Files erhielt zwar auf der Meisterfeier seinen Pokal und wurde entsprechend offiziell als Champion gekürt, das Motorsteuergerät seines Hyundai liegt aber noch bei den Technikern der WSC, welche dieses nun auf Herz und Nieren prüft. „Ich weiß, es

ist nicht die beste Situation für den Promoter und auch die Serie“, gab WSC-Chef Marcello Loti zu. Doch es sei eben notwendig, um eine komplette technische Nachkontrolle zu gewährleisten. Sollten wider Erwarten Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, wäre Briché doch Meister.

WRT „Best of the Rest“

Auch der Kampf um den dritten Platz in der Fahrerwertung wurde in Monza nochmals zu einer spannenden Angelegenheit. Target-Pilot Andreas Bäckman (Hyundai), der sogar noch mit theoretischen Titelchancen nach Monza gekommen war, hatte die besten Karten. Nach dem Samstagslauf hatte Santiago Urrutia (Audi) dann die Oberhand, nachdem er mit P4 den Schweden (P7) überholt hatte. Mit Urrutia, Bäckman, Nelson Panciatici (Hyundai) und Gilles Magnus (Audi) lagen vor dem 14. und letzten Saisonlauf vier Fahrer innerhalb von 15 Punkten. Auch Luca Engstler (Hyundai) hatte noch Außenseiterchancen, eine Kollision im Samstagsrennen und fehlender Topspeed im Sonntags-

rennen ließen ihn aber sogar noch auf P8 zurückfallen. Urrutia konnte sich derweil am Sonntag schadlos halten und seine Position verteidigen. „Ich bin sehr glücklich, das in meiner ersten Tourenwagen-Saison erreicht zu haben“, freute sich der Mann aus Uruguay. Damit endet die Saison auch für die erfolgsverwöhnte Truppe von WRT halbwegs veröhnlich. Neben P3 in der Fahrerwertung und Urrutia als bestem Rookie gibt es auch den Sieg in der höchst inoffiziellen VW-konzerninternen „Wertung“ sowie Platz 2 in der Team-Meisterschaft zu feiern.

Am Target-Team kam in dieser Saison aber niemand vorbei. Drei ihrer Fahrer (Files, Bäckman, Mat’o Homola) konnten mindestens einen Sieg feiern, insgesamt sechs Mal stand ein Siegerpokal im Teamzelt der Südtiroler. „Target hat die ganze Saison einen großartigen Job gemacht. Sie verdienen diesen Titel viel mehr als ich“, lobte auch Champion Files, der nach einem schwierigen 2018 zu Target zurückkehrte. Offenbar ein guter „Rückschritt“. ■



Europameister: Josh Files machte mit dem dritten Saisonsieg alles klar



Gekämpft wie ein Löwe, aber doch „nur“ Vize: Samstagsieger Briché

AUS DEM FAHRERLAGER

ENGSTLER: WIEDER WTCR

Luca Engstler (Hyundai) wird noch in diesem Jahr eine zweite WTCR-Chance bekommen. Nach zwei Top-10-Plätzen am Slovakiaring wird er Ende November erstmals in Macau starten. Dann jedoch nicht im Engstler-Team, sondern beim Quasi-Werksteam von BRC. Grund: Stammpilot Augusto Farfus wird in Macau versuchen, den Titel im GT-Weltcup zu verteidigen, Doppelstarts sind aber nicht erlaubt. Der Einsatz von Hyundai-Junior Engstler ist eine Belohnung für seinen Titel in der TCR Asia sowie Rennsieg in TCR Europe und TCR China.

BRICHÉ: CUP-MEISTER

Um in Monza starten zu können, musste Julien Briché auf einen

Start beim Finale des Peugeot 308 Racing Cup in Le Castellet verzichten. Doch seine Tabellenführung hielt: Trotz der Abwesenheit reichte sein Vorsprung für den Titel im Markenpokal.

COMINI: AM MIKROFON

2018 startete der Tessiner Stefano Comini noch in der TCR Europe. Jetzt feierte er quasi ein „Comeback“ – als Co-Kommentator im offiziellen Livestream.

BAUMANN: AUFHOLJAGD

Speziell für Dominik Baumann lief das Qualifying nicht wie geplant. Doch der Tourenwagen-Quereinsteiger legte zwei sehenswerte Aufholjagden hin: Jeweils außerhalb der Top 20 gestartet, belegte er in den Rennen die Plätze 8 und 10.

MONZA (I), 1. RENNEN

13. von 14 Läufen, 13 Runden à 5,793 km (33 gestartet, 32 gewertet)

1.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	25:42:193 min
2.	Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 0,409 s
3.	Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 4,710 s
4.	Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 8,113 s
5.	Mat’o Homola (SK), Target Competition	Hyundai	+ 14,162 s
6.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 15,488 s
7.	Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 17,555 s
8.	Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 17,564 s
9.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 17,607 s
10.	Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 18,458 s

Schnellste Runde: 1:57,748 min (Files)

MONZA (I), 2. RENNEN

14. von 14 Läufen, 13 Runden à 5,793 km (33 gestartet, 29 gewertet)

1.	Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	25:38:083 min
2.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	+ 1,223 s
3.	Daniel Lloyd (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 5,739 s
4.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 13,829 s
5.	Gianni Morbidelli (I), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 14,038 s
6.	Santiago Urrutia (ROU), Team WRT	Audi	+ 15,001 s
7.	Aurélien Comte (F), DG Sport Compétition	Peugeot	+ 15,481 s*
8.	Jimmy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 16,827 s
9.	Maxime Potty (B), Team WRT	Volkswagen	+ 19,421 s
10.	Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 19,906 s

Schnellste Runde: 1:57,359 min (Briché)

*inkl. 10-Sek.-Strafe

ENDSTAND FAHRER

1.	Files	352 Punkte
2.	Briché	314
3.	Urrutia	234
4.	A. Bäckman	218
5.	Panciatici	205
6.	Magnus	202
7.	Comte	197
8.	Homola	194
9.	Engstler	192
10.	Lloyd	183

ENDSTAND TEAMS

1.	Target Competition	792 Punkte
2.	Team WRT	431
3.	JSB Compétition	324
4.	MIRA Motorsport	293
5.	M Racing	247
6.	Comtoy Racing	220
7.	Team Clairet Sport	218
8.	DG Sport Compétition	209
9.	Brutal Fish Racing Team	207
10.	WestCoast Racing	175

Grenzenloser Jubel: Colin Turkington feiert mit Frau Louise und dem WSR-Team Titel Nummer 4



Rekord eingestellt

Colin Turkington (BMW) sicherte sich in einem wahren Thriller-Finale in Brands Hatch seinen vierten Fahrertitel in der BTCC. Damit zieht er mit Rekordmeister Andy Rouse gleich.

Von: **Michael Bräutigam**

So spannend die BTCC auch Jahr für Jahr ist, ein solches Finale hat auch die wohl härteste Tourenwagenserie der Welt lange nicht gesehen. Noch fünf Fahrer hatten mehr oder weniger große, auf jeden Fall aber rechnerische Meisterschaftschancen. Als Tabellenführer und damit Favorit war Titel-

verteidiger Colin Turkington zum Abschlussevennt nach Brands Hatch gekommen. Der BMW-Pilot hatte nach einer fast schon dominanten ersten Saisonhälfte aber Federn lassen müssen und holte in den zehn Rennen vor Brands Hatch nur einen Podestplatz.

Schweres Wetter-Roulette

Die Verfolger witterten also Morgenluft – zumindest bis zum Qualifying, denn da schlug Turkington eiskalt zu. Im regnerischen Zeittraining fuhr der Ire mit seinem schwer beladenen 3er zur dritten Pole des Jahres.

Wie immer gingen die drei Rennläufe allesamt am Sonntag über die Bühne. Und so viele Kurven der GP-Kurs in Brands Hatch hat, so viele Wendungen sollte

auch das Titelrennen nehmen. Eine mitentscheidende Rolle spielte auch wieder mal das britische Wetter, das schon im ersten Lauf für einen Reifenpoker sorgte. In einer Safety-Car-Phase drohte Regen, weshalb einige Fahrer zur Box kamen und sich profilierte Dunlop-Reifen holten.

Dieser Poker sollte sich für einige auszahlen: Während bei einsetzendem Regen der slickbereifte Turkington auf P5 zurückfiel, konnte der ebenfalls profillos fahrende Dan Cammish (Honda) den Sieg sichern, dazwischen landeten aber schon zwei regenbereifte Autos.

Neuer Stand nach Lauf 1: Turkington noch acht Punkte vor Cammish. Nach dem zweiten Durchgang war die Situation so-

gar genau umgekehrt. Während Ash Sutton (Subaru) zum ersten Saisonsieg fuhr, wurde Turkington ausgerechnet von Cammishs Teamkollegen Matt Neal in einen Dreher geschickt und ging auf Platz 25 komplett leer aus.

Aber die BTCC wäre nicht die BTCC, wenn nicht auch noch im allerletzten Rennen alles auf den Kopf gestellt würde. Der erste Sieg von Jason Plato (Vauxhall) seit 2017 ging im Titel-Tohuwabohu völlig unter. Cammish sah lange wie der Meister aus – auch, als ihn der durchs Feld stürmende Turkington im Kampf um P7 besiegt hatte. Doch dann schmiss Cammish seinen Civic zwei Runden vor Schluss in die Bande und der Titelraum war so gut wie ausgeräumt. Doch Turkington musste noch mindestens P6 holen, um Cammish nach Punkten abzufangen – und tat genau das.

Turkingtons Teamkollege Andrew Jordan hatte aber das Titelrennen auch noch nicht abgeschlossen, war mit P4 am Ende aber genau einen Platz zu schlecht platziert für den Titel.

Turkington „geschockt“

So ging die Meisterschaft eben doch an Turkington – zwei Punkte vor Jordan und Cammish. Bei Punktgleichheit hätte übrigens Jordan den Titel geholt, weil er die meisten Siege hatte. „Das war mit Abstand meine härteste Meisterschaft. Ich war geschockt, als ich ins Ziel kam und mir gesagt wurde, dass ich Meister bin“, wunderte sich der alte und neue Champion. „Für Andrew und Dan tut es mir leid, das ist eine bittere Pille“, fühlte der nun vierfache Titelträger mit den Rivalen.

Auch in der Privatfahrerwertung war bis zum Ende alles offen: Platz 2 im letzten Saisonlauf bescherte Rory Butcher (Honda) knapp den Titel. Die Herstellerwertung ging an BMW, die Teamwertung sicherte sich das Team Halfords Yuasa Racing (Cammish/Neal, Honda). ■



Falsche Richtung: Nach diesem Dreher war Turkingtons Titel fast futsch



Bester Privatier: Rory Butcher

PUNKTESTAND FAHRER NACH 30 VON 30 LÄUFEN

1. Colin Turkington (BMW)	320 Pkt.
2. Andrew Jordan (BMW)	318
3. Dan Cammish (Honda)	318
4. Josh Cook (Honda)	278
5. Rory Butcher (Honda)	266
6. Tom Ingram (Toyota)	245
7. Jason Plato (Vauxhall)	237
8. Ashley Sutton (Subaru)	233
9. Matt Neal (Honda)	232
10. Tom Chilton (Ford)	200



Zum Sieg taktiert

MOTORSPORT IMAGES

Scott McLaughlin (Ford) ist nicht zu bremsen. Auch beim Saisonhighlight in Bathurst holte er sich – gemeinsam mit Alexandre Prémat – den Sieg. Doch es droht noch eine Strafe.

Von: **Michael Bräutigam**

Da fährt man fast sechseinhalb Stunden im Kreis, und dann kommt alles auf die allerletzte von 161 Runden an. Vorgegangen war ein von Gelbphasen geprägtes Rennen. Speziell gegen Ende sorgten die Neutralisationen immer wieder dafür, dass die Spannung hochgehalten wurde. Bei einem Restart 31 Runden vor Schluss lag Jamie Whincup (Co-Driver: Craig Lowndes) in Front, hatte aber nicht ganz so viel Sprit im Tank wie die Gegner.

Nur fünf Runden später schmiss Wildcard-Fahrer Alexander Rossi seinen Walkinshaw-Andretti-Holden ins Kiesbett, so dass erneut das Safety Car auf die Strecke musste. Dann ereignete sich die Szene, die den letztendlichen Siegern noch Ärger bringen könnte: Während Whincup und McLaughlin zum Stopp führen, hielt Fabian Coulthard im zweiten DJR-Penske-Mustang das restliche Feld auf, damit er an der Box nicht hinter McLaughlin warten musste. Gemäß Regelwerk der Supercars gilt das als (verbotene) Teamorder. Die ist laut der

Statuten dann gegeben, wenn durch Teamanweisungen das Rennergebnis verfälscht wird. Die Anhörung findet diese Woche statt. Dass dem Team der Sieg entzogen wird ist eher unwahrscheinlich, jedoch drohen eine Geldstrafe und/oder Punktabzug.

Sparen versus Tanken

Beim sportlichen Geschehen auf der Strecke ließ McLaughlin wieder keinen Zweifel aufkommen. Erst spritsparend unterwegs, weil man mit Grün bis zum Ende rechnete, war nach einer weiteren Gelbphase zehn Runden vor Schluss (Kollision zwischen Richie Stanaway und Garry Ja-



Die oft unberechenbaren 1000 km von Bathurst waren auch die Hoffnung der Gegner, den Abstand zu Scott McLaughlin in der Tabelle zu verkürzen. Nach dem Sieg ist der Vorsprung des Gesamtführenden aber auf 622 Punkte angewachsen.

cobson) der Dominator der bisherigen Saison zur Stelle. Whincup bog noch mal zum Tanken ab, während McLaughlin es mit sparsamer Fahrweise versuchte. Nach dem Restart hatte McLaughlin die Führung und gab sie auch nach einer erneuten Gelbphase (Unfall von Andre Heimgartner) kurz vor Ende nicht mehr ab. Im Ein-Runden-Sprint nach der finalen Rennfreigabe hielt er sich Shane van Gisbergen und James Courtney (beide Holden) vom Hals und holte neben seinem – und Alexandre Prémat's – erstem Bathurst-Sieg auch den bereits 18. Saisonserfolg im 25. Rennen.

„Ich musste auch unter Safety Car so viel Sprit wie möglich sparen, deshalb hatte ich beim Restart keinen Druck und keine Temperaturen in den Reifen. In den ersten paar Kurven war das echt rutschig, aber danach konnte ich voll angreifen“, beschrieb McLaughlin die letzte Runde.

Für Teambesitzer Dick Johnson war es der erste Sieg am Mount Panorama seit 1994, damals saß der Chef noch selbst am Steuer und wechselte sich an diesem mit John Bowe ab.

Jetzt heißt es also noch, auf die Entscheidung nach der Teamorder-Anhörung zu warten. „Das wird sich schon klären“, glaubt McLaughlin. Der ist in Sachen Meisterschaft mittlerweile so gut wie durch. Bathurst war die Hoffnung der Gegner, den Abstand zu verkürzen – jetzt ist dieser auf 622 Punkte angewachsen. ■



Bathurst-Sieger McLaughlin/Prémat



Am Ende nur P4: Whincup/Lowndes

1000 KM BATHURST

1. S. McLaughlin/A. Prémat*	6:27:51,5260 h
DJR Team Penske/Ford	
2. S. van Gisbergen/G. Tander*	+ 0,6800 s
Triple Eight Engineering/Holden	
3. J. Courtney/J. Perkins*	+ 1,8769 s
Walkinshaw Andretti United/Holden	
4. J. Whincup/C. Lowndes*	+ 2,6699 s
Triple Eight Engineering/Holden	
5. D. Reynolds/L. Youlden*	+ 3,6431 s
Erebus Motorsport/Holden	

* Co-Driver (nur Endurance-Rennen)

GESAMTSTAND FAHRER

1. Scott McLaughlin (Ford)	3308 Punkte
2. Shane v. Gisbergen (Holden)	2686
3. Fabian Coulthard (Ford)	2521
4. Chaz Mostert (Ford)	2441
5. Jamie Whincup (Holden)	2380



Hesses Aufholjagd

Vier Fahrer hatten bis zum 14. und letzten Saisonrennen Meisterschaftschancen in der ADAC TCR Germany 2019. Am Ende setzte sich Hyundai-Pilot Max Hesse (18) mit 438 Punkten durch. Die Zahlen zur abgelaufenen Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

Hesses Meistertitel war vor der Sommerpause noch nicht unbedingt zu erwarten. Erst in Zandvoort nahm sein Titelrennen mit dem überhaupt ersten TCR-Laufsieg Fahrt auf. In den letzten acht Rennen bekam Hesse fünf Mal die Maximalpunktzahl gutgeschrieben. In beiden Nürburgring-Rennen gab es jedoch einen Sonderfall: Im ersten Lauf wurde er Zweiter hinter Gaststarter Thierry Neuville (Hyundai). Im Sonntagsrennen

4
Damen

36
Fahrer

gab es für alle Fahrer nach Regenabbruch nur halbe Punkte.

Am Ende der Saison lagen die Top 3 der Fahrerwertung – Hesse, Harald Proczyk (Hyundai) und Antti Buri (Audi) – um nur zwölf Punkte voneinander getrennt. Mit Mike Halder (Honda) hatte bis in die letzte Rennrunde der Saison sogar noch ein vierter Pilot Titelchancen. Interessant ist da auch der Blick auf die Qualifying-Punkte: Zum „Quali-König“ ließ sich Proczyk küren. Ganze 26 Punkte holte er übers Zeittraining – zehn mehr als Hesse. Auch die meisten Poles (3) gehen auf sein Konto. Die anderen Poles gingen an Dominik Fugel (Honda/2), Neuville und VW-Pilot Sebastian Steibel (je 1). Insgesamt holten elf Fahrer Quali-Punkte.

Die Elf ist auch in einer anderen Statistik entscheidend, wenn gleich nicht sehr erfreulich. Aufgrund von diversen Ausstiegen, Verletzungen oder Terminüberschneidungen traten nur elf

Fahrer bei allen Events an. Dank zahlreicher Gasteinsätze standen aber nicht weniger als 36 verschiedene Fahrerinnen und Fahrer mit Autos von sieben Marken über die Saison am Start. Auch beachtlich: Dabei waren 13 Nationen sowie dank Mitchell Cheah (MAL/VW), J.C. Reynolds (USA/Cupra) und Sami Taoufik (MA/Audi) vier Kontinente vertreten.

Hesse holt meiste Siege

Vier dieser 36 Starterplätze entfielen aufs weibliche Geschlecht. Michelle Halder (Honda) war dabei die einzige fest eingeschriebene Amazone. Die 20-Jährige

7
Sieger

entschied die Junior-Wertung, zu der noch fünf weitere Fahrer eingeschrieben waren, für sich.

Gleich zwei Mal war Jessica Bäckman (Hyundai) am Start, am Hockenheimring fuhr sie sogar aufs Podest. Neben der Schwedin absolvierten auch Karen Gaillard und Sophie Hofmann (beide Cupra) Gaststarts. Michelle Halder

26
Punkte

zählt außerdem zum Kreis der sieben Fahrerinnen und Fahrer, die mindestens einen Laufsieg eingefahren haben.

Den Bestwert in dieser Kategorie hält Hesse mit besagten vier Siegen. Buri holte seine drei Triumphe in den drei Sonntagsrennen vor der Sommerpause. Proczyk und Mike Halder bringen es auf je zwei Siege. Neuville und Fugel holten je einen Siegerpokal. Auf dem Podest durften übrigens 14 verschiedene Fahrer klettern – am häufigsten Hesse (9 Mal).

Die meisten schnellsten Runden ließ Proczyk (3) notieren. Die anderen gingen auf das Konto von Mike Halder, Antti Buri, Dominik Fugel (je 2), Max Hesse, Théo Coicaud (Hyundai), Bradley Burns (Honda), Pascal Eberle (Cupra) und Thierry Neuville (je 1).

In der Teamwertung waren 13 Mannschaften punktberechtigt. Auch hier durfte am Ende das Hyundai Team Engstler (Hesse/Coicaud) den Titel jubeln. ■

DTM Aston vor Umbruch?

Kaum ist die abgelaufene Saison vorbei, gibt es schon allerlei Gespräche und Überlegungen für das Jahr 2020. Speziell bei Aston Martin gibt es ein paar Fragezeichen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Situation bei den Neulingen von R-Motorsport ist tatsächlich etwas undurchsichtig. Die Kooperation mit HWA wurde nämlich zunächst nur für ein Jahr beschlossen und läuft somit aus. Ein Angebot, das die Affalterbacher ihrem Partner bestätigterweise unterbreitet haben, wurde (noch?) nicht unterzeichnet. Anscheinend gibt es weitere Möglichkeiten, unter anderem Multimatic, deren Ford-Programm in WEC und IMSA soeben ausgelaufen ist. Anscheinend hat man aber speziell auf der Motorensi-



Viel Technik-Pech und fehlender Speed: Sucht Aston deshalb neue Partner?

te die Fühler anderweitig ausgestreckt. Verschiedene Quellen berichten, dass ein Deal mit Audi schon so gut wie beschlossen war, dann aber an Details scheiterte. Die nächste Option wäre Honda. Diese Möglichkeit stand schon für 2019 im Raum. Sein „DTM-Debüt“ gab der Honda-Motor im Button-NSX beim Finale in Hockenheim.

Die anderen Neulinge von WRT wurden derweil von Audi als Kundenteam auch für 2020 bestätigt. Ein weiteres Audi-Kundenteam wird es nicht geben. Bei BMW laufen Gespräche mit diversen Privatteams, jedoch müssten diese ihr Budget alleine stemmen. Die Münchner haben sechs Werksautos für 2020 bestätigt – aber noch nicht die Fahrer. ■

NACHRICHTEN

WTCR: RENN-DREIERPACK

Der vorläufige Zeitplan für das Doppel-Wochenende WTCR/EWC (11.–15. Dezember) in Malaysia wurde veröffentlicht. Demnach fahren die Motorräder am Mittwoch (Test/freies Training/Nachttraining), Donnerstag (Qualifyings/Top-10-Zeitfahren) und Samstag (8h-Rennen). Die WTCR wird am Freitag die freien Trainings und beide Qualifyings absolvieren. Alle drei Rennen finden dann am Sonntag statt.

WITTMANN NACH JAPAN

Wie erwartet komplettiert Marco Wittmann das BMW-Aufgebot beim „Dream Race“ in Fuji – dem gemeinsamen Rennen von Super GT und DTM Ende November. Damit stehen nun auch alle neun Piloten fest, die für Audi und BMW die Flagge der DTM hochhalten werden. Die Einsätze für BMW führt Bart Mampaey's RBM-Team durch.

NASCAR

Bell und Moffitt auf Titelpkurs

Das Cup-Rennen in Talladega wurde erst am Montag (nach Redaktionsschluss) beendet. Wir schauen deshalb auf die zweite und dritte Liga.

Von: **Michael Bräutigam**

Beinahe ein Durchmarsch deutet sich in der Truck-Serie, also der dritten Liga, an. Brett Moffitt (Chevrolet) überzeugte in der Regular Season vor allem mit Konstanz, mit Siegen in den ersten beiden Playoff-Rennen hat er sich aber jetzt selbst zum großen Titelfavoriten gemacht. Während die Cup Series ihr Rennen wegen Regens am Sonntag unterbrechen musste, konnten die Trucks in Talladega fahren. Mit gleich drei „Spoilern“, also drei Nicht-Playoff-Fahrern, auf den ersten drei Plätzen war Moffitt auf P4 auch dort der beste derjenigen, die noch um den Titel der Truck-Serie fahren.

Auch in der Xfinity-Serie hat sich im Saisonverlauf ein Favorit aufgedrängt: Christopher Bell. Der Toyota-Pilot hat in der Regular Season sechs Siege eingefahren, musste aber zuletzt in Charlotte und Dover etwas Federn lassen. Durch einen Sieg in Richmond war er jedoch ohnehin für die Round of 8 qualifiziert, die in dieser Woche in Kansas beginnt. Ärgste Rivalen sind Cole Custer (Ford) und Tyler Reddick (Chevrolet), die nur zwölf bzw. 18 Playoff-Punkte weniger haben.

Aufstieg schon geschafft

Den Aufstieg in den Cup hat Bell aber schon geschafft, nachdem er wie erwartet als Nachfolger von Matt DiBenedetto im Leavine-Toyota für 2020 bestätigt wurde. Wie das Rennen der ersten Liga in Talladega lief, lesen Sie in der nächsten MSA. Als das Rennen nach der ersten Stage unterbrochen wurde, führte William Byron (Chevrolet) das Feld an. Hendrick-Teamkollege Chase Elliott startete von der Pole. ■



Ein Titel vorm Aufstieg? Christopher Bell ist Führender in der Xfinity Series



Truck-Finish in Talladega: Brett Moffitt (#24) überquert als Vierter die Linie

Heißes Finale



Am 17. Oktober 1999 endete die Geschichte der Supertourenwagen in Deutschland. Das große Finale des STW Cups am Nürburgring brachte zunächst Uwe Alzen (Opel) als Meister hervor. Erst Wochen später bekam Christian Abt (Audi) den Titel zugesprochen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es kam, wie es kommen musste. Die gesamte Saison 1999 war geprägt von Diskussionen und Kontroversen. So durften zum Beispiel nur noch Privatteams mit Allradantrieb fahren, also stufte sich das Abt-Team einfach selbst herab. Christian Abt fuhr zu Saisonbeginn gleich vier Siege in Folge ein, ehe der A4 schwerer gemacht wurde und seine Dominanz gebrochen war. Es gab nur noch einen wei-

teren Sieg. Auch der Opel Vectra, mit dem Uwe Alzen als Abts Erzrivale um den Titel kämpfte, war am Ende seines Lebenszyklus am Limit angelangt. In der zweiten Saisonhälfte war Honda mit dem neueren Accord mindestens auf Augenhöhe, doch der Abstand zu Abt und Alzen war schon uneinholbar, als es zum Finale ging.

Kollision in Runde 1

Abt brachte einen Vorsprung von 22 Punkten auf Alzen mit in die Eifel. Allein der Unterschied zwischen dem Sieger und dem Zweiten im Hauptrennen betrug seinerzeit 20 Zähler. Alzen konnte mit einem Doppelsieg aus eigener Kraft also noch Meister werden. Mit einem Sieg im Sprintrennen knabberte er schon mal zehn Punkte von Abts Vorsprung weg, der Zweite wurde. Im Hauptrennen über 100 km überschlugen sich dann die Ereignisse.

Der Allrad-Audi von Abt schob sich am Start direkt in Führung. In der Anfahrt zur NGK-Schikane schlüpfte Alzen dank des höheren Topspeeds seines Vec-

„Wenn meinerseits Absicht im Spiel gewesen wäre, hätte ich im Verlauf des Rennens eindeutig bessere Gelegenheiten gehabt.“

Roland Asch

tra wieder vorbei, um dann von Abt unsanft angeschoben zu werden. „Ich war komplett vorne, als er mir volles Programm hinten reinfährt“, fluchte Alzen. „Vor der Kollision muss irgendwas blockiert haben. Jedenfalls hat mein Auto nicht so verzögert wie sonst“, diktierte Abt später in die Mikrofone.

Es war nur der erste Akt in einem an Action kaum zu überbietenden Rennen. Abt wurde in der nachfolgenden Zieleingangskurve von Éric Hélary (Opel) attackiert und flog fast von der Strecke. Nur mühsam

kam er wieder voran, kämpfte aber tapfer weiter, beseitigte dabei unter anderem Alzens Teamkollegen Manuel Reuter und schaffte den Anschluss an Alzen, der seinerseits Bremsprobleme beklagte. Kurz war Abt sogar vorbei, doch dann rutschte der Kemptener ins Gras und Alzen lag wieder vor ihm. Davor lag mittlerweile Tom Kristensen im Honda an der Spitze des Feldes. Der Unterschied zwischen Platz 2 und 3 betrug nach damaliger Zählweise vier Zähler. Abt reichte seine Position direkt hinter Alzen also zum Titel.

So riskierte er dann auch nichts mehr und schien dem Titelgewinn entgegenzucruisen. Doch die letzten 500 Meter in der deutschen Supertourenwagen-Geschichte hatten es nochmal richtig in sich.

Eingangs der damaligen NGK-Schikane kollidierte Alzen mit dem zweiten Abt-Audi von Kris Nissen, der nach einem Reifenschaden an der Box war und zur Übertourung anstand. „Er hat etwas früh gebremst, ich hatte



Da ging noch alles gesittet zu: Start zum Sprintrennen



Letzter Sieger in der deutschen STW: Tom Kristensen



Erst am grünen Tisch Meister: Der abgeschossene Abt



Durfte sich 24 Tage lang als Champion fühlen: Holzer-Opel-Pilot Uwe Alzen (l.) mit seinem Manager „Wally“ Mertes

Probleme mit der Bremse und bin draufgerutscht“, sagte Alzen. Vorwürfen, Nissen habe es auf die Kollision mit Alzen angelegt, widerspricht der Däne: „Das ist Quatsch. Ich bin ja nicht rückwärts gefahren.“

Asch sah Flagge nicht

Die Folgen der Aktion waren jedoch gravierend: Abt erwischte die Schikane, Nissen und Alzen rodelten mit beschädigten Autos durchs Gras und Roland Asch im Irmscher-Opel wich ebenfalls via Abkürzung über die Wiese aus. Abt fuhr auf P2 liegend in die Zielkurve, dann kam der Knall. Asch touchierte Abt und beide landeten im Kiesbett. Brisant: Asch war zu diesem Zeitpunkt schon disqualifiziert worden, weil er nach einem Frühstart die verhängte Durchfahrtsstrafe nicht angetreten hatte. „Ich habe die schwarze Flagge nicht gesehen. Das Starterhäuschen ist gleich oben am Eingang der Zielgeraden. Da habe ich nicht einmal hingeguckt. Das war mein Fehler“, gab der Schwabe zu.

„Was ich wirklich schade finde, ist die Tatsache, dass ich ein tolles Rennen gefahren bin – es aber wieder mal keinen interessiert.“

Tom Kristensen

Der als fairer Racer bekannte Asch hatte das genaue Gegenteil von dem im Sinn, was passierte. Als ihm seine Mannschaft per Boxentafel signalisierte, an die Box zu kommen – Funk gab es beim Irmscher-Team damals nicht –, witterte Asch eine Opel-Taktik. Also blieb er draußen und fuhr das Rennen zu Ende. „Wenn meinerseits Absicht im Spiel gewesen wäre, hätte ich im Verlauf des Rennens eindeutig bessere Gelegenheiten gehabt“, richtete er sich an Abt.

Und wer war jetzt Meister? Zunächst Alzen, der sich mit

dem waidwunden Holzer-Opel noch als Zweiter über den Zielstrich gerettet hatte. Abt wurde, einmal freigeschauftelt, als Zehnter notiert. Damit war der Titel vermeintlich weg. Doch es folgte noch ein Nachspiel.

Grüner Tisch: Abt Meister

Gleich drei Proteste schrieb das Abt-Team: zwei gegen Alzen, einen gegen den Veranstalter und die Wertung des Rennens. Alle drei wurden vor Ort abgeschmettert. Doch Abt ging erneut gegen die Wertung des Rennens vor – und sollte letztlich Erfolg haben.

24 Tage nach dem Finale, am 10. November, entschied das DMSB-Sportgericht in der Berufungsverhandlung, die letzte Runde des Rennens nicht zu werten und die vorletzte fürs Rennergebnis heranzuziehen. Das Gericht unter dem Vorsitz von Rainer Wicke begründete die Entscheidung wie folgt: „Der Verlauf der 33. Runde war irregulär – zumal Roland Asch vier Aufforderungen zu einer Stop-and-go-Strafe sowie die schwarze Flagge

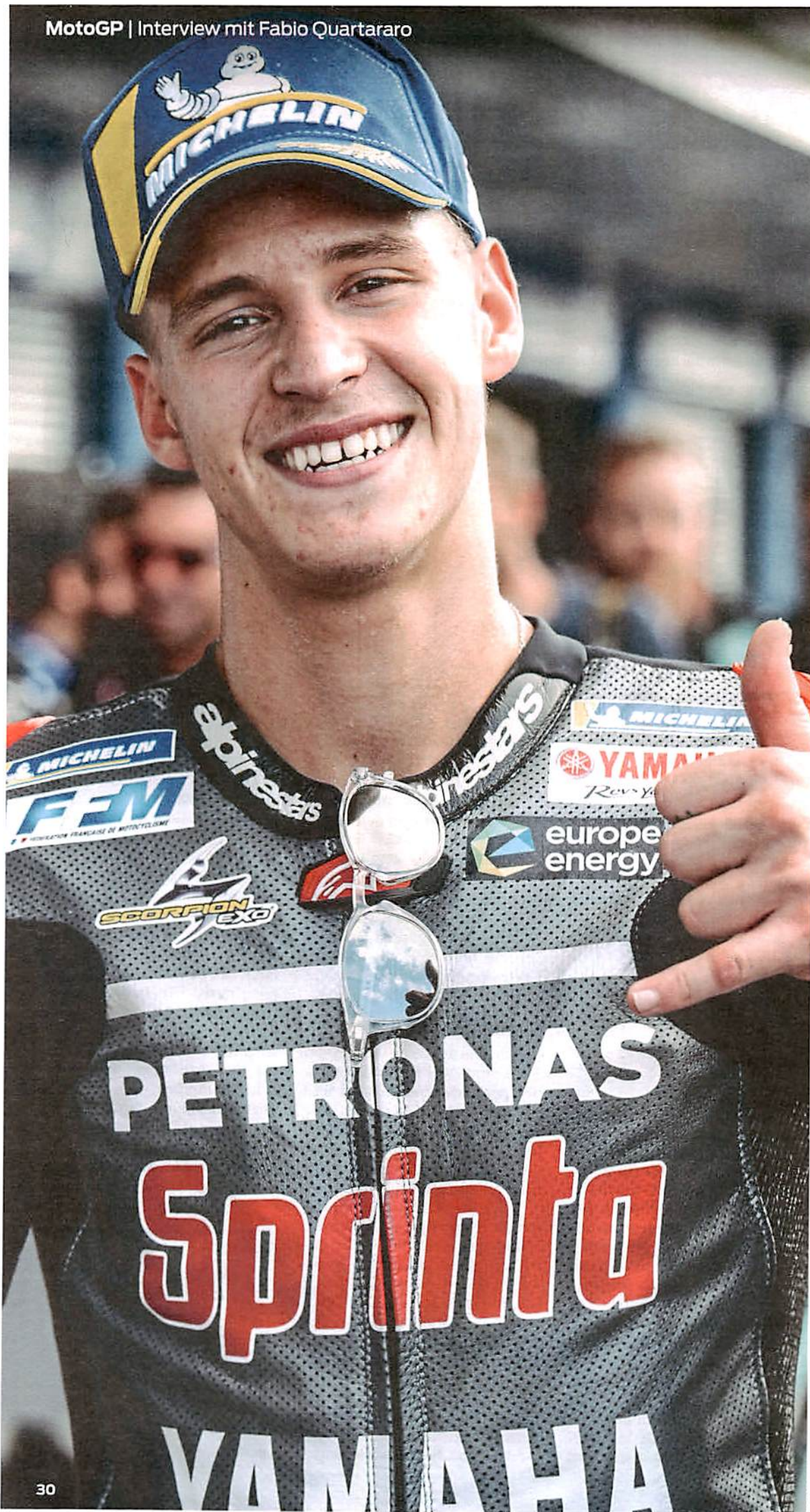
missachtet hatte, bevor er ins Rennengeschehen eingriff.“

Asch bekam eine Strafe von 20 000 D-Mark und war zudem seine Rennlizenz los. Abt war nach der neuen Sachlage Meister. „Diesen Titel habe ich selber eingefahren. Nur eine Kurve hat gefehlt“, bewertete er. So oder so ging Tom Kristensen als letzter STW-Laufsieger in die Geschichtsbücher ein. „Was ich wirklich schade finde, ist die Tatsache, dass ich ein tolles Rennen gefahren bin – es aber wieder mal keinen interessiert“, bedauerte der Honda-Pilot. ■

ENDSTAND STW 1999

nach 20 Rennen

1.	Christian Abt (D)	Audi	584 Pt.
2.	Uwe Alzen (D)	Opel	576
3.	Tom Kristensen (DK)	Honda	486
4.	Gabriele Tarquini (I)	Honda	470
5.	Kris Nissen (DK)	Audi	445
6.	Manuel Reuter (D)	Opel	442
7.	Michael Bartels (D)	Audi	419
8.	Éric Hélary (F)	Opel	361
9.	Arnd Meier (D)	Audi	331
10.	Roland Asch (D)	Opel	307



Fabio Quartararo ist die Überraschung der diesjährigen MotoGP-Saison. In Buriram verlor der Rookie gegen Weltmeister Marc Márquez erst in der letzten Kurve. Der 20-jährige Franzose schildert, wie er seine Chancen in der Zukunft sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Waren Sie wirklich so verärgert, das Duell gegen Marc Márquez in der letzten Runde wieder verloren zu haben?

Das Rennen war mehr oder minder wie Misano, aber dort hat Marc Márquez schon lange vor der letzten Kurve seinen Angriff gestartet, und dann gab es mehrere Möglichkeiten, ihn zu überholen. In Buriram hat er den Angriff später gestartet, und ich wollte verhindern, dass er mich wieder überholt. Das ganze Wochenende über konnte ich in der letzten Kurve sehr spät bremsen. In der letzten Runde habe ich es dann noch später versucht, aber es hat nicht gereicht. Ja, das war frustrierend. Aber hinterher kam mir schon in den Sinn, dass ich hier mit jemandem gekämpft hatte, der achtfacher Weltmeister ist und auch dort gerade den Titel geholt hat. In unserem Rookie-Jahr sollten wir wirklich froh sein über den Job, den wir bislang machen konnten. Immerhin haben wir bislang fünf Mal auf dem Podest gestanden, drei Mal davon als Zweiter, und ich habe



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999

Geburtsort: Nizza (F)

Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE

2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha, (zurzeit 7.)

HOBBYS

Motocross, Mountainbike

„Habe schon lange von Kämpfen mit Márquez geträumt“

drei Rennen angeführt, zwei davon bis zur letzten Runde.

Wäre es nicht besser gewesen, Márquez führen zu lassen und ihn zu studieren?

Es ist wahr, meine Taktik war dieselbe wie in Misano, aber ich denke, sie war richtig. Es ist sehr schwierig, mit der Yamaha die gleichen Rundenzeiten zu fahren, wenn jemand in den Kurven vor einem ist, denn die Yamaha verlangt nach einem Fahrstil mit viel Kurvenspeed. Auch Jorge Lorenzo hatte viele seiner Rennen so gewonnen, dass er sie von vorne kontrolliert hat. Nach Misano hatten wir auch gesehen, dass ich in der Lage bin, über eine Renndistanz mein Tempo zu fahren. Ich hatte mich im Rennen alleine wohlgeföhlt, dazu war ich das ganze Wochenende in Sektor 4 sehr stark. Am letzten Bremspunkt hatte ich mich bereits ab FP1 wohlgeföhlt, und ich hatte viel Vertrauen zum Motorrad. In Misano konnte ich nur in Turn 14 wirklich Boden auf ihn gutmachen, dort war die letzte Chance, ihn zu überholen. In Buriram hatte ich mich schon auf die letzte Kurve verlassen. Als mich Márquez in der letzten Runde überholt hat, wollte ich auch etwas in dieser Kurve machen. Hätte ich es nicht gemacht, hätte ich bis Japan nicht gut schlafen können. Ich hatte bis zur letzten Kurve eine Chance, und mit mehr Erfahrung kommen wir auch Schritt für Schritt weiter an Márquez ran.

Haben Sie gegenüber Misano bereits einen Fortschritt bemerkt?

In Misano habe ich in der letzten Kurve nichts mehr versuchen können, in Buriram schon. Ich hatte ihn auch bereits überholt, aber er hatte den Eingang sehr gut vorbereitet, eine sehr gute Linie durch diese Kurve gehabt, und die Ziellinie ist sehr nah, so konnte ich keine weitere Aktion starten. Da war ich schon frustriert, aber dann wieder sehr glücklich über den Fight mit Marc Márquez, denn er war in

diesem Jahr seit Jerez überall auf dem Podest, und er ist seit Jahren die Referenz der MotoGP. Wir müssen mit dem Team weiter in diese Richtung arbeiten, und ich denke, das wird sich irgendwann auszahlen.

„Ich habe in zwei Rennen bis zum Schluss gegen einen achtfachen Weltmeister gekämpft. In unserem Rookie-Jahr sollten wir wirklich froh darüber sein.“

Fabio Quartararo

Wie konnte Márquez in der letzten Runde in Sektor 3 so viel Vorsprung rausfahren, wo Sie zuvor dort immer der Schnellste waren?

Marc hat Turn 11 sehr präzise genommen und den Kurvenausgang sehr sorgsam vorbereitet. Ich muss andere Linien fahren als er, war dort sehr nah an ihm dran und konnte die Kurve so nicht wie in den Runden zuvor fahren. So hat er dort einen Vorsprung herausgefahren, ich war deshalb in Turn 12 nicht nah genug an ihm dran, um ihn wirklich anzugreifen. Ich habe trotzdem etwas versucht, denn auch wenn man in dieser Kurve zu weit hinausgetragen wird, passiert nichts. Aus dieser Sicht war es auch richtig, das Rennen so lang wie möglich anzuführen, denn dann kann ich meine eigenen Linien fahren, was viel bequemer ist, und ich kann dann gute Rundenzeiten erzielen. Ich denke, so muss ich meine Rennen auch in Zukunft aufbauen.

Wie wichtig war Ihnen die Pole-Position in Buriram?

Wir wussten, dass wir das Potenzial für eine 1.29,7 haben. Es hat mich dann mit dem ersten Reifen schon verwundert, dass ich schon in der zweiten Runde eine

1.29er-Zeit gefahren bin. Mit dem zweiten Reifen ging es noch besser. Dann habe ich noch mehr gepusht, aber das war zu viel, ich bin in Turn 5 gestürzt. Ich habe dort auf der Flanke zu hart in die Kurve hineingebremst. Wir hatten eine gute Pace in FP4, ich wusste, dass es unsere Chance erhöht, wenn wir aus der ersten Startreihe losfahren können. Wir haben uns über das Wochenende gut steigern können. Es war für uns ja eine neue Strecke mit einem neuen Motorrad, und wenn man bedenkt, dass uns in FP3 trockene Runden gefehlt haben, konnten wir mit dem Fortschritt, den wir erzielt hatten, zufrieden sein. Und so war das Ziel nach dem Qualifying, so lange es geht mit Márquez mitzuhalten.

Hatten Sie sich dadurch, dass Márquez auf seine WM-Chancen achten musste, eine zusätzliche Chance auf den Sieg ausgerechnet?

Ich gebe bei jedem Rennen meine hundert Prozent, und so hat dies keinen Unterschied gemacht. Ich wusste zuvor, dass er eine schnellere Pace hat als wir, aber ich wollte einfach genau wie in Misano alles geben und so lange es geht vorne bleiben. Wir sind im Warm-up in die richtige Richtung gegangen, und so konnten wir bis zum Schluss die Pace gehen.

Haben sich die 500 Umdrehungen, die Sie in Buriram mehr drehen durften, bemerkbar gemacht?

Als ich in FP2 hinter Alex Rins war, hatte ich das Gefühl, dass es etwas besser als sonst ist. Ich denke aber, dass es weniger in einer Runde bringt als über die Renndistanz. Ich war das ganze Rennen alleine, es war niemand vor mir, so ist es schwer zu beurteilen. Aber ich denke, in 26 Runden hat sich auf der langen Gegengeraden, dann jedes Mal noch einmal auf der etwas kürzeren, zweiten Gegengeraden schon einiges zusammenaddiert, das am Ende geholfen hat. Buriram ist ohnehin eine Strecke, die der Yamaha entgegenkommt, aber dass es so gut geht, haben wir nicht erwartet. Der Topspeed der Honda hat sich für dieses Jahr sehr stark verbessert, und da bin ich schon sehr stolz, dass mir dagegen weniger als 0,2 Sekunden zum Sieg fehlten.

Was gibt es Ihnen, dass Marc Márquez in den höchsten Tönen von Ihnen spricht und für seinen schärfsten Gegner um die nächstjährige Weltmeisterschaft hält?

Ich hatte lange davon geträumt, dass wir irgendwann gegeneinander kämpfen werden, und die beiden Kämpfe in Misano und Buriram haben mir bereits viel gegeben. Er kann einem im Rennen unglaublich viel Druck machen. Ich habe von ihm auch sehr viel gelernt, und nicht nur in den Rennen, sondern auch wie man ein Rennwochenende aufbaut. Dass er mich für einen so harten Gegner hält, ehrt mich sehr. ■



Fabio Quartararo (#20) vor Marc Márquez: Wird das der WM-Kampf 2020?

Der Samba-Grand-Prix kehrt zurück

Seit 15 Jahren trauern viele Fans und Fahrer dem Motorrad-Grand-Prix von Brasilien nach. 2022 wird er an neuem Ort in den WM-Kalender zurückkehren.

Von: **Imre Paulovits**

Nur wer je die Fans und das Ambiente rund um den Brasilien-Grand-Prix miterlebt hat, vor allem als er von 1995 bis 2004 auf dem Autódromo Internacional Nelson Piquet Jacarepaguá in Rio de Janeiro stattfand, wird verstehen, warum er für viele Fahrer und Fans der Höhepunkt jeder Motorrad-WM-Saison war. Nach der Dauerparty, wie sie nur das Land des Samba und des Karnevals zustande bringt, gönnten sich viele noch einige Tage Strandurlaub an der Copacabana. Doch nachdem die Sicherheitsstandards nicht mehr erfüllt werden konnten, wurde er aus dem Kalender gestrichen. Jacarepaguá musste Anlagen der Olympischen Spiele Platz machen, und bislang wurde vergeblich ver-



Gleich am Stadtrand: Die neue Strecke entsteht auf dem ehemaligen Olympia-Areal am Westrand von Rio de Janeiro

sucht, wieder einen Brasilien-GP in den Kalender zu heben.

Brandneue Strecke

2022 wird es aber wieder so weit sein. In Deodoro an der Westseite von Rio de Janeiro, wo 2016 die Reit-, Schieß- und Schwimmwettkämpfe der Olympischen Spiele stattfanden, entsteht derzeit eine 4,5 Kilometer lange Rennstrecke

mit sieben Links- und sechs Rechtskurven, die 2021 fertiggestellt werden soll. Bereits jetzt haben Rio Motorsports und die Stadt Rio de Janeiro einen Vertrag mit der Dorna für die Austragung des Brasilien-GP für fünf Jahre, von 2022 bis 2026, abgeschlossen.

Langsam wird es eng für die traditionellen Grands Prix. 2020

kommt mit dem finnischen Grand Prix der 20. WM-Lauf in den Kalender, 2021 soll der Indonesien-GP in Lombok der 21. sein. FIM-Präsident Jorge Viegas möchte einen Portugal-GP nach Portimão holen, nun ist Brasilien fix. Und für die Motorrad-WM wurde zumindest bis 2025 eine Höchstanzahl von 22 Läufen festgelegt. ■

Moto2

Syahrin bei Nieto, Dixon bei Sprinta

Während der malaysische Noch-MotoGP-Pilot Hafizh Syahrin im Team von Jorge Martínez einen Moto2-Platz fand, setzt das malaysische Team Sprinta mit Xavi Viège und Jake Dixon auf zwei Europäer.

Von: **Imre Paulovits**

Als bekannt wurde, dass KTM den MotoGP-Vertrag mit Tech3-Pilot Hafizh Syahrin nicht verlängern wird, stürzten sich viele Moto2-Teamchefs auf den 25-jährigen Malaysier. Wegen seines Fahrkönnens, wegen seinem Ruf, dass es sehr angenehm sei, mit ihm zu arbeiten, und nicht zuletzt wegen der Mitgift seiner malaysischen Spon-

soren, inklusive dem Sepang International Circuit. Zunächst hatte Syahrin versucht, noch einen MotoGP-Platz zu ergattern. Nachdem er einsehen musste, dass dies unmöglich ist, war Gresini Racing nah an einer Unterschrift des Malaysiers für die Moto2. Doch jetzt hat das

Ángel Nieto Team von Jorge Martínez das Rennen gemacht.

Das Team wird nächstes Jahr mit Speed-Up-Chassis antreten, Syahrin wird Teamkollege des derzeitigen Moto3-Titelkämpfers Arón Canet. Martínez will den Aufwand in der Moto2 noch einmal erhöhen und Syahrin hofft,

an seine beiden Podestplätze von 2017 in Misano und Motegi anknüpfen zu können.

Währenddessen hat das malaysische Sprinta-Team zwei Europäer verpflichtet. Neben Xavi Viège hat Teamchef Johan Stigefelt den 23-jährigen Briten Jake Dixon verpflichtet. Der Sohn von Ex-Gespann-Weltmeister Darren Dixon hat in diesem Jahr auf der KTM des Ángel Nieto Teams eine durchwachsene Saison erlebt, Stigefelt hofft aber, dass er mit der Kalex auf bessere Resultate kommen wird. So soll er auch gleich im November intensiv mit dem Team testen, um sich umzugewöhnen.

Der 21-jährige Malaysier Khairul Idham Pawi, der beim Jerez-GP einen komplizierten Handbruch erlitt und seither durch mehrere Fahrer ersetzt wurde, muss noch weiter in die Reha. ■



Hafizh Syahrin: Zurück in die Moto2 beim Ángel Nieto Team



Öttl: Supersport

Nach einer Reduktion des Moto2-Feldes und einer durchwachsenen Saison hat sich Philipp Öttl eine neue Zukunft gesichert: Bei Kawasaki in der Supersport-WM.

Von: Imre Paulovits

Philipp Öttl war in dieser Saison oft der Verzweiflung nahe. Sein Aufstieg in die Moto2 ging einher mit einer Lernphase für das Tech3-Team mit dem KTM-Chassis, das der österreichische Hersteller auch mit so erfahrenen Piloten wie Brad Binder erst in der zweiten Saisonhälfte einigermaßen in den Griff bekam.

Doch zuletzt in Buriram wirkte der 23-Jährige recht zuversicht-

lich, und das hatte auch einen guten Grund. Die Suche nach einem konkurrenzfähigen Platz für 2020 hatte ihn neben Moto2-Teams auch zum Puccetti-Kawasaki-Team geführt, mit dem Kenan Sofuoglu drei WM-Titel gewann sowie zuletzt in Magny-Cours Lucas Mahias ein Supersport- und Toprak Razgatlioglu zwei Superbike-WM-Rennen.

Öttl wird im nächsten Jahr Teamkollege von Ex-Supersport-Weltmeister Mahias auf der werksunterstützten Kawasaki ZX-6R. In letzter Zeit stand die Kawasaki zwar etwas im Schatten der neueren Yamaha R6, doch nun wollen sich Manuel Puccetti und die Kawasaki-Techniker wieder mehr der Entwicklung des Supersportlers widmen. Mahias hatte zuletzt große Fortschritte erreicht, und Öttl wird gleich nach Saisonende mit der Umstellung beginnen. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Nachdem die Anzahl der Grands Prix im nächsten Jahr weiter steigt, hat die Grand-Prix-Kommission gemeinsam mit den Herstellern eine weitere Reduzierung der Testtage beschlossen. Nach dem Ende dieser Saison wird es je zwei Testtage in Valencia (19./20. November) und Jerez (25./26. November) sowie sechs Tage in Sepang (2.–4. für die Testfahrer und 7.–9. Februar 2020) sowie drei Tage in Katar (22.–24. Februar 2020) geben. Während der Saison 2020 gibt es jeweils einen Testtag am Montag nach den Grands Prix in Jerez (4. Mai) und Barcelona (8. Juni) sowie einen zweitägigen privaten Test

in Misano (15./16. September). Die Testteams üben außerdem mit Michelin zwei Tage auf dem KymiRing (15./16. Juni). Für 2021 sind weitere Einschränkungen geplant. Fix sind dort nur zwei Tage in Jerez (19./20. November 2020) und sechs Tage in Sepang (1.–3. Februar 2021 für die Testfahrer und 6.–8. Februar 2021 für die MotoGP-Piloten).

SUPERBIKE-WM

Auch das nächste Paddock-Gerücht ist wahr geworden: Alex Lowes hat für 2020 einen Einjahres-Vertrag an der Seite von Weltmeister Jonathan Rea unterschrieben. Daher ist für nächstes Jahr nur noch ein Werkspatz bei Honda frei.

Vorschau GP von Japan

ZEITPLAN

GP von Japan/Motegi
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 18. Oktober 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, 19. Oktober 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, 20. Oktober 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, 20 Rd.
6.20	Moto2	Rennen, 22 Rd.
8.00	MotoGP	Rennen, 24 Rd.

STATISTIK

GP von Japan/Motegi

Sieger 2018

Moto3: Marco Bezzecchi (I), KTM
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2018

Moto3: Gabriel Rodrigo (RI), KTM, 1.56,894 (= 147,8 km/h)
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex, 1.50,759 (= 156,0 km/h)

MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1.44,590 (= 165,2 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Darryn Binder (ZA) KTM, 1.57,361 (147,2 km/h)
Moto2: Francesco Bagnaia (I), Kalex, 1.51,367 (= 155,1 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.45,646 (= 163,5 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Álex Márquez (E) Honda, 1.57,112 (147,5 km/h) (2014)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 1.50,788 (= 156,0 km/h) (2016)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1.45,350 (= 164,0 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

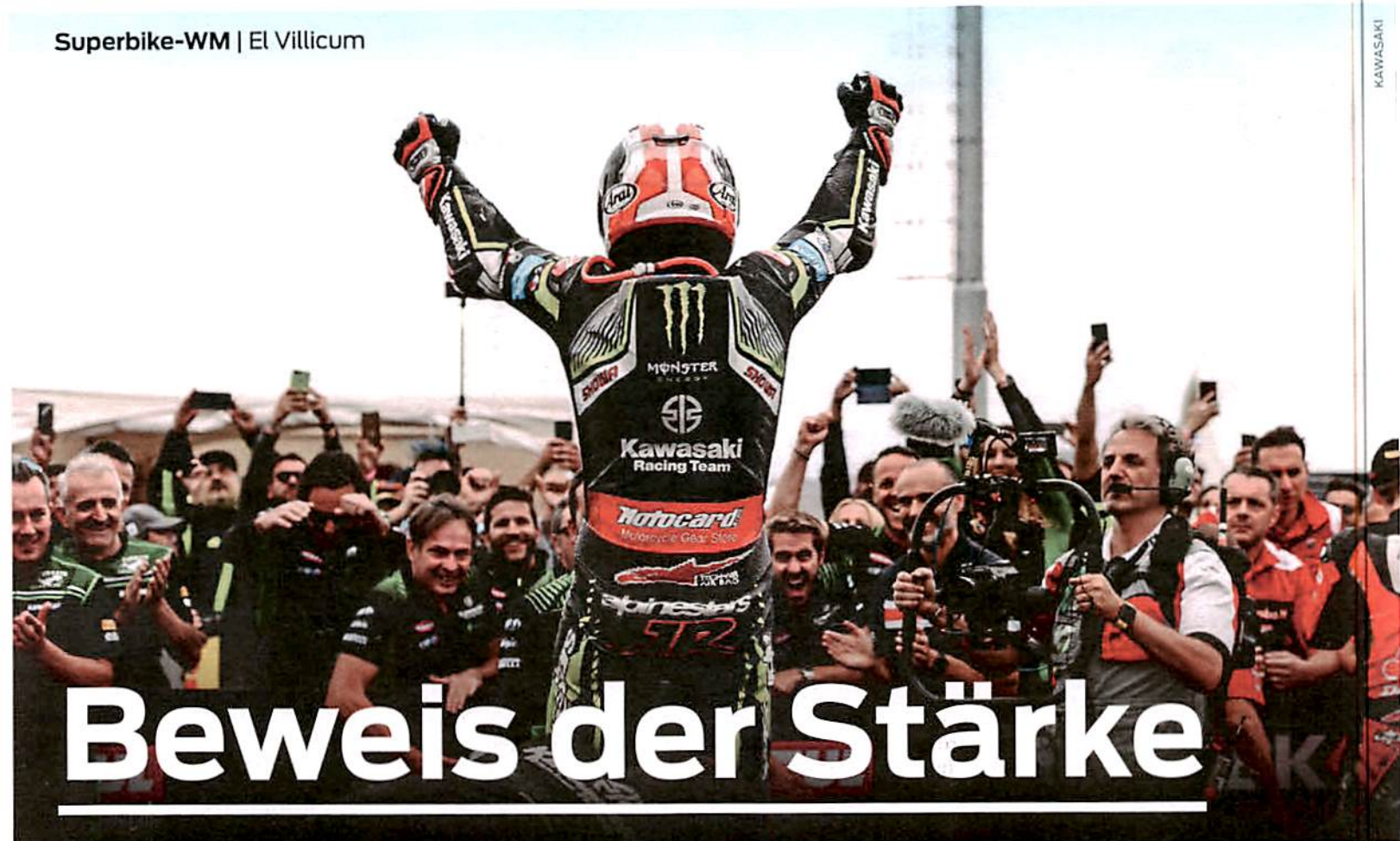
Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	325
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	215
3. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	167
4. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	163
5. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	162
6. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	145
7. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	143
8. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 19	119
9. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	102
21. Stefan Bradl (D)	Team HRC	Honda RC 213 V	16

Moto2

1. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	224
2. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	184
3. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	180
4. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	178
5. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	175
6. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	151
8. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	118
23. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	12
28. Lukas Tulovic (D)	Kiefer Racing Team	KTM	3
30. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

Moto3

1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	204
2. Áron Canet (E)	Max Racing Team	KTM	182
3. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	161
4. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	136
5. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	126
6. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	118
7. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	100
8. Jaume Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	96
9. Dennis Foglia (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	92
10. Ai Ogura (J)	Honda Team Asia	Honda	86



Beweis der Stärke

Mit zwei Siegen bei der vorletzten WM-Runde in Argentinien untermauerte Jonathan Rea seine WM-Form. Álvaro Bautista siegte einmal, und um den dritten WM-Rang wird es noch spannend.

Von: **Imre Paulovits**

Plötzlich vermischten sich Freude und Showmanship. Nach seinem zweiten lupenreinen Sieg an diesem etwas verhangenen und windigen Sonntag auf dem San Juan Villicum Circuit mit seiner gigantischen Aussicht auf die schneebedeckten Gipfel der Anden stand Jonathan Rea in den Fußrasten und feuerte die ohnehin frenetisch mitfeiern den Zuschauer an. Auch wenn das ein wenig improvisiert wirkte, macht ihm die Show, die der fünfjährige Weltmeister zuvor abbrannte, so schnell keiner nach.

Am Samstag, als sich die neu asphaltierte Piste unter der Glut der unnachgiebig runterbrennenden Sonne so stark aufheizte, dass sie kaum mehr Grip lieferte als eine griffige Strecke bei Regen, konnte Rea seinen überlegenen Kurvenspeed gegen Álvaro Bautistas Topspeed-Vorteil auf den Geraden nicht zur Geltung bringen.

Und nach einigen furchterregenden Vorderradrutschern begnügte er sich mit dem zweiten Platz. Doch als es am Sonntag wie vorhergesagt mehr als zehn Grad kühler war und der Grip wieder stimmte, zeigte er zwei perfekte Rennen, überholte den Ducati-Star im kurvenreichen Teil und fuhr so viel Vorsprung heraus, dass dieser ihn weder auf der Zielgeraden noch auf der langen Gegengeraden einfangen konnte.

Selbst als er im zweiten Rennen einmal neben die Strecke musste und Bautista so wieder die Spitze übernahm, konterte Rea umgehend und setzte sich danach uneinholbar vorne ab. „Ich kann meinem Team nicht genug danken“, freute sich der 32-jährige Nordire hinterher. „Wir konnten so unseren Vorteil besonders am Kurvengang voll ausspielen.“

Und sein Team kann sich gar nicht genug bei ihm für seine fahrerische Brillanz bedanken. Denn nach dem Fahrer-Titel geht nun auch der Team-Titel an das Kawasaki-Werksteam. Wenn in Katar nicht der Super-Gau folgt, folgt wohl auch der Hersteller-Titel in Richtung Grün.

Bei Bautista ließ im zweiten Rennen nach zehn Runden der Hinterreifen unerwartet nach und er fiel bis auf den fünften Platz zurück. Sein Teamkollege Chaz Davies war indes umso stärker, und er war derjenige, der

sich an Reas Verfolgung machte. „Zwischenzeitlich kam ich ihm sogar etwas näher, aber seine Pace am Schluss war unglaublich“, stellte Davies fest.

Der letzte Podestplatz

Die eigentliche Spannung aber lag

etwas weiter hinten im Feld und dort wird sie auch im Finale sein: Toprak Razgatlioglu hat sich mit drei Podestplätzen bis auf sechs Punkte an den dritten WM-Rang herangekämpft. Und die beiden Yamaha-Werksfahrer vor ihm trennt nur ein einziger Punkt. ■



Im zweiten Rennen konnte sich Bautista (#19) nur kurz vor Jonathan Rea (#1) halten



Richtig Feuer daheim: Leandro Mercado (#36) kämpfte sich bis P8 vor

WM-Titel erst beim Finale

Bei Randy Krummenacher und Federico Caricasulo liegen die Nerven blank. Nach seinem Sieg reist Jules Cluzel als dritter Titelanwärter zum Finale nach Katar.

Von: **Imre Paulovits**

Vom Start weg machte Jules Cluzel die Pace und setzte sich vorne ab, in dem Gemenge dahinter wurden sowohl Randy Krummenacher als auch Federico Caricasulo mehrfach nach außen gedrängt, zweimal berührten sie sich auch gegenseitig. Während Caricasulo sich noch auf dem fünften Platz ins Ziel retten konnte, landete Krummenacher noch zwei Plätze weiter hinten. „Der Remppler von Federico Caricasulo war ein

Rennzwischenfall. Wenn ich in seiner Situation gewesen wäre, hätte ich diese Chance auch genutzt. Ich hatte auch einen Zwischenfall mit Perolari, wo ich Zeit verloren habe. Insgesamt bin ich präzise gefahren. Die Abstimmung des Fahrwerks war perfekt, aber leider lief der Motor nicht gut. Ich hoffe, dass wir das in Katar besser hinkriegen. Federico ist nun näher dran, aber nur um zwei Punkte. Wir müssen ruhig bleiben und versuchen, unsere Arbeit beim Finale besser zu machen“, sagte der Schweizer.

Für Thomas Gradinger kam bei der rutschigen Superpole nicht mehr als Startplatz 13 heraus. Weil es am Sonntag neben der Ideallinie immer noch glatt war, wurde das Überholen nicht leichter. Immerhin kam er bis auf Platz 8 nach vorne. „Damit kann ich nicht restlos zufrieden sein“, so der 23-jährige Österreicher.



Jules Cluzel (r.) und Teamchef Guyot

Dafür holte Christian Stange nach dem 14. Platz in Magny-Cours mit P13 sein bisher bestes WM-Ergebnis. „Es war ein starkes Wochenende. Bei den schwierigen Bedingungen konnte ich fahrerisch einiges wettmachen, und auch im Rennen konnte ich bei den Kämpfen gut mithalten“, freute er sich. ■

Streik und andere Gebrechen

Sandro Cortese gehörte zu den Piloten, denen das erste Rennen zu gefährlich war. Im Superpole-Race brillierte er, dann ließen ihn die Reifen in Stich. Bei Tom Sykes wollte die Kupplung nicht mehr.

Von: **Imre Paulovits**

Sein Gesicht sagte alles, bevor er es aussprach. „Ich glaube, dass die Strecke am Samstag nicht sicher genug war, um zu fahren“, stellte der deutsche Yamaha-Werkspilot klar. „Wahrscheinlich stehen Marco und ich jetzt wie böse Buben da, weil wir uns entschieden haben, nicht zu fahren. Aber ich stehe zu meiner Entscheidung.“ Damit gehörte der 29-jährige Schwabe zu den sechs Piloten, die dem ersten Rennen fernblieben, und büßte einen WM-Platz ein.

Am Sonntag ließ er es auf der nun griffigen Strecke richtig krachen. Im Superpole-Race wurde er Siebter, und auch im zweiten Rennen raufte Cortese zunächst in der Spitzengruppe mit, bevor

ihn ein nachlassender Hinterreifen bis auf Platz 15 zurückfallen ließ. „Nach dem siebten Platz hatte ich auf ein ähnliches Ergebnis für das zweite Rennen gehofft“, bekannte Cortese enttäuscht. „Doch nach nur sieben Runden hat sich der Reifen aufgelöst, während ich auf dem fünften Platz lag. Allmählich gehen mir die Möglichkeiten aus, mich für nächstes Jahr zu beweisen.“

Tom Sykes konnte auf der rutschigen Strecke am Samstag den siebten Platz ins Ziel fahren. Im Superpole-Race wurde er Neunter,

doch im zweiten Rennen musste er mit Kupplungsschaden an die Box rollen. „Auf die rutschige Strecke konnten wir uns ganz gut einstellen, und auch zum Schluss hatte ich das Gefühl, dass wir eine gute Pace hatten. Doch dann kam der Defekt“, meinte Sykes, der sein sonniges Gemüt trotzdem nicht verlor.

Sein Teamkollege Markus Reiterberger fand erst ganz zum Schluss seine Pace. „Ich hoffe, dass ich in Katar noch einen guten persönlichen Saisonabschluss finden kann“, schaut der 25-jährige Bayer nach vorn. ■



Sandro Cortese: Im zweiten Rennen wegen nachlassendem Reifen wehrlos

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Auf dem San Juan Villicum Circuit wurde sicherlich einiges versäumt, und es kamen einige unglückliche Umstände zusammen, sodass die Situation am Samstag eskalierte. Für dieses Jahr wurde die Strecke neu asphaltiert, wohl etwas zu kurz vor dem WM-Termin. Bei neuem Asphalt muss erst die Oberfläche abgefahren werden, bevor er seinen vollen Grip entfaltet. Die argentinische Rennstrecke war zu schmutzig, um dies während des Rennwochenendes bestmöglich zu erledigen. Außerdem wurde es am Samstag sehr heiß. Bis zu 60 Grad Celsius Asphalttemperatur wurden gemessen, und die Strecke verlor so viel Grip, dass sie tückisch wurde. Nachdem Loris Baz in der Superpole mit einem brutalen Highsider abflog, sich das Handgelenk verstaute und ein Schleudertrauma erlitt, gingen bei seinen Kollegen die Alarmglocken an. Es wurde vorgeschlagen, alle drei Rennen am Sonntag durchzuführen, da deutlich kühleres Wetter vorhergesagt wurde. Da dies aber vom Veranstalter abgelehnt wurde, blieben die beiden GRT-Piloten Sandro Cortese und Marco Melandri, die beiden Honda-Werkspiloten Leon Camier und Ryuichi Kyonari sowie die Ducati-Piloten Chaz Davies und Eugene Laverty dem Start fern. Das Rennen fand mit 12 Fahrern statt.

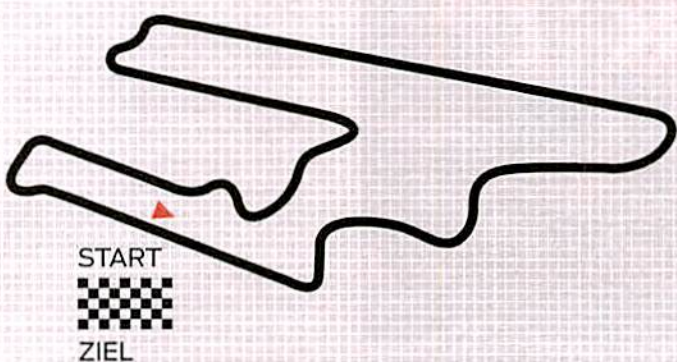
SUPERBIKE-WM

Leandro Mercado ließ es bei seinem Heimrennen mächtig krachen. Zwar ging das Motorrad des 27-jährigen Argentiners vor der Superpole kaputt und er musste vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen. Von dort aber kam er im ersten Rennen bis auf P9 vor. Am Sonntag wurde er im Superpole-Race Zehnter und verpasste eine Verbesserung seines Startplatzes um zwei Zehntelsekunden. Doch im zweiten Rennen machte er elf Plätze gut und wurde schließlich Achter.

SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

SAN JUAN VILLICUM CIRCUIT (RA) 4,276 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.40,771
2.	Van der Mark	1.40,896
3.	Rea	1.40,991
4.	Razgatlioglu	1.41,234
5.	Lowes	1.41,408
6.	Rinaldi	1.42,061
7.	Davies	1.42,153
8.	Delbianco	1.42,414
9.	Cortese	1.42,568
10.	Melandri	1.42,573
11.	Camier	1.42,605
12.	Torres	1.43,196
13.	Sykes	1.43,289
14.	Haslam	1.43,893
15.	Klyonari	1.44,251
16.	Laverty	1.44,480
17.	Reiterberger	1.44,943
18.	Baz	1.47,576

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	601 Punkte
2.	Bautista	460
3.	Lowes	305
4.	Van der Mark	304
5.	Razgatlioglu	299
6.	Haslam	257
7.	Davies	249
8.	Sykes	219
11.	Cortese	126
15.	Reiterberger	73

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	611 Punkte
2.	Ducati	574
3.	Yamaha	415
4.	BMW	237
5.	Honda	82

ERGEBNIS 1. RENNEN

El Villicum (RA) – 12. Oktober 2019 32. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 12 Fahrer gestartet, 12 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 45 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	35.38,957 min	1.40,919	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1,562 s	1.41,119	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	21	+3,327 s	1.41,190	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+16,996 s	1.41,432	13
5.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+22,535 s	1.41,958	11
6.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+25,840 s	1.41,947	10
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+31,928 s	1.42,231	9
8.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+41,819 s	1.42,404	8
9.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	21	+46,835 s	1.42,782	7
10.	Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+1.03,500 min	1.43,285	6
11.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+1.13,699 min	1.43,917	5
12.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+3 Rdn.	1.42,286	4

ERGEBNIS 2. RENNEN

El Villicum (RA) – 13. Oktober 2019 34. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 37 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	34.33,478 min	1.38,048	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+5,158 s	1.38,034	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,511 s	1.38,456	16
4.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1	21	+17,046 s	1.38,677	13
5.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+17,771 s	1.38,193	11
6.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	21	+18,976 s	1.38,558	10
7.	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	21	+33,901 s	1.39,556	9
8.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	21	+35,233 s	1.39,399	8
9.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	21	+36,783 s	1.39,389	7
10.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+37,478 s	1.39,222	6
11.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+44,053 s	1.39,026	5
12.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	21	+45,623 s	1.39,442	4
13.	Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR SP2	21	+51,082 s	1.39,447	3
15.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	21	+1.10,768 min	1.38,634	1
16.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	21	+1.10,937 min	1.40,630	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

El Villicum (RA) – 13. Oktober 2019 33. WM-Lauf; 42,760 km über 10 Rdn. à 4,276 km; 19 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter trocken, Luft/Asphalt 19/32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR 16.23,270 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R +2,140 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR +3,682 s
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R +5,549 s
5.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1 +8,322 s
6.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1 +9,478 s
7.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1 +11,393 s
8.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR +15,326 s
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR +16,704 s
10.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR +16,933 s
11.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR +19,519 s
12.	Leon Camier (GB)	Honda CBR 1000 RR +20,615 s
13.	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R +22,785 s
14.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R +25,670 s
17.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR +42,116 s

SUPERSPORT-WM

El Villicum (RA) – 13. Oktober 2019 11. WM-Lauf; 81,244 km über 19 Rdn. à 4,276 km; 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter trocken, Luft/Asphalt 20/36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6 32.45,310 min
2.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-6R +2,406 s
3.	Isaac Viñales (E)	Yamaha YZF-R6 +3,473 s
4.	Corentin Perolari (F)	Yamaha YZF-R6 +5,700 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF-R6 +5,768 s
6.	Raffaele de Rosa (I)	MV Agusta F3 675 +6,331 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF-R6 +7,066 s
8.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha YZF-R6 +14,045 s
9.	Kyle Smith (GB)	Kawasaki ZX-6R +17,035 s
13.	Christian Stange (D)	Honda CBR 600 RR +31,573 s

WM-STAND

1.	Krummenacher	202 Punkte
2.	Caricasulo	194
3.	Cluzel	180
4.	Mahias	143
5.	Okuba	97
7.	Gradinger	86
28.	Stange	5



Jonathan Rea: Er hatte viel Sekt zu versprühen



Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Mit allen Mitteln

Nach einem harzigen Saisonbeginn ist bei Marcel Brenner der Groschen gefallen und die Ergebnisse passen

KIEFER RACING TEAM

Nach dem Titel in der Moto3-Junior-WM wurde in Albacete nun auch der Moto2-EM-Sieger gekrönt. Währenddessen fuhr Marcel Brenner zu seinem besten Saisonergebnis.

Von: **Anke Wiczorek**

Edgar Pons ist der neue Moto2-EM-Champion. Der Spanier machte seiner berühmten Familie alle Ehre und gewann den Titel standesgemäß im ersten Rennen des Tages. Das war auch gut so. Das zweite Ren-

nen musste wegen etlicher Stürze abgebrochen und mit verkürzter Distanz neu gestartet werden. Bis zur Ziellinie ging es knallhart zur Sache. Meister Pons stürzte dabei noch in der letzten Runde. Dafür kam Héctor Garzó zu seinem ersten Saisonsieg.

Was auffiel: Schon im ersten Lauf hatte sich ein Österreicher ins spanisch-italienische Getümmel hinter Pons gemischt. Doch es ging nicht lange gut für Marcel Brenner. Der KTM-Pilot vom Kiefer Racing Team wurde von einem Konkurrenten ungestüm abgeräumt. Im zweiten Lauf lief es besser: Platz 5 für den 21-Jährigen aus Ostermündigen im

Kanton Bern. Es ist sein bisher bestes Saisonergebnis. Trotzdem bleibe ein bitterer Beigeschmack, kann sich Brenner nicht verkneifen. „Mein Start ins erste Rennen war hervorragend, ich war gleich Dritter. Aber gleich in der zweiten Runde hat mich Yari Montella, der mir schon in Valencia in die Kiste gekracht ist, vom Motorrad geholt. Als ich ihn eingangs der vorletzten Kurve neben mir sah, habe ich gleich etwas Platz gelassen. Dann dachte ich noch, hoffentlich verliert er den Grip nicht. Im nächsten Moment haben wir auf dem Boden gelegen.“ Versöhnlich sei aber, dass er eine nahe Podiumsluft ge-

schnuppert habe. Nur ganz vorne mithalten konnte Brenner noch nicht. Das ist nun das Ziel für das Moto2-EM-Finale in Valencia am 10. November 2019.

Moto2-EM-Pilot Matthias Meggle aus dem Dynavolt-Intact-Junior-Rennstall muss sehen, dass er bis zu diesem Termin wieder richtig auf dem Posten ist. Das erste Rennen beendete er als Neunter, das zweite auf dem Krankenbett. Der 18-Jährige hatte auf der Piste keine Chance gehabt, einem plötzlich langsamer werdenden Fahrer auszuweichen. Im gleichen Moment gab es einen Crash von hinten. Der am Wochenende ohnehin schon gesundheitlich angeschlagene Bayer zog sich eine leichte Gehirnerschütterung zu.

14 Fahrer innerhalb einer Sekunde – das ist der European Talent Cup. Enger geht es nicht. Kiefer-Racing-Junior Dirk Geiger musste in der kleinen Klasse Federn lassen. Er verlor einen Platz in der Gesamtwertung und ist jetzt Neunter. Was war passiert? Das Rennen wurde nach einem Startunfall abgebrochen, was für Geiger mehr als ungünstig war. Der 17-jährige Mannheimer befand sich zu diesem Zeitpunkt in den Punkterängen, die nun futsch waren. Im zweiten Anlauf hing Geiger zu lange hinter einem Gegner fest, sodass vom 23. Startplatz nur eine Aufholjagd bis zum 13. Rang möglich war. ■

MOTO3-JUNIOR-WM

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jeremy Alcoba (E)	Husqvarna	30:29,020
2. Daniel Holgado (E)	Honda	+0,060 s
3. Carlos Tatay (E)	KTM	+0,423 s
4. Barry Baltus (B)	KTM	+0,435 s
5. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	+0,748 s
13. Jason Dupasquier (CH)	KTM	+5,569 s

WM-STAND

1. Alcoba	179 Punkte
2. Tatay	133
3. Artigas	124
4. Baltus	118
5. Yamanaka	100
15. Kofler	28
21. Dupasquier	20

EUROPEAN TALENT CUP

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. José A. Rueda (E)	Honda	19:40,048 min
2. Diogo Moreira (BRA)	Honda	+0,101 s
3. Adrián Cruces (E)	Honda	+0,540 s
4. Fermín Aldeguer (D)	Honda	+0,541 s
5. Daijro Sako (J)	Honda	+0,240 min
13. Dirk Geiger (D)	Honda	+6,560 s

CUP-STAND

1. Guevara	186 Punkte
2. Rueda	112
3. Alonso	110
4. Aldeguer	106
5. Ortolá	103
9. Geiger	58
35. Dettwiler	2

MOTO2-EM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	31:07,383 min
2. Héctor Garzó (E)	Tech 3	+2,311 s
3. Miguel Pons (E)	Kalex	+11,481 s
4. Tommaso Marcon (I)	Speed Up	+12,090 s
9. Matthias Meggle (D)	Kalex	+22,755 s
17. Julian Mayer (A)	Kalex	+49,390 s
27. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+1:14,698 min

MOTO2-EM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Héctor Garzó (E)	Tech 3	15:35,415 min
2. Alessandro Zacccone (I)	Kalex	+5,050 s
3. Tommaso Marcon (I)	Speed Up	+5,697 s
4. Miguel Pons (E)	Kalex	+6,596 s
5. Marcel Brenner (CH)	KTM	+8,899 s
10. Julian Mayer (A)	Kalex	+24,481 s
16. Roman Fischer	Yamaha	+1 Rd.

EM-STAND

1. Pons	196 Punkte
2. Garzó	163
3. Zacccone	126
12. Brenner	39
16. Meggle	31
24. Mayer	8
21. Fischer	11



KIEFER RACING TEAM

Nur drei Punkte, aber eine sehenswerte Aufholjagd: Dirk Geiger



Aufstieg des Imperators

Beim WM-Finale 1994 gewann Max Biaggi die 250er-Weltmeisterschaft gegen die Honda-Armada. Es sollte der Beginn einer schillernden Karriere werden, die bis heute anhält und von unvergessenen Triumpfen und Rivalitäten geprägt war.

Von: **Imre Paulovits**

Er machte es mit Stil, er konnte gar nicht anders. Max Biaggi war mit acht Punkten Vorsprung zum WM-Finale 1994 nach Barcelona gereist, er hätte nur in aller Ruhe hinter seinem einzigen noch verbliebenen WM-Gegner Tadayuki Okada herfahren können. Doch das war nicht das Ding des Römers. Er setzte sich an die Spitze und fuhr einen lupenreinen Sieg heraus, während Okada in dem Getümmel mit seinen italieni-

schen Honda-Markenkollegen Loris Capirossi und Doriani Romboni unterging und nicht über den vierten Platz hinauskam. Der damals 27-jährige Japaner hatte zuvor mit einem Sieg in Argentinien seine WM-Chancen bis zum Schluss gewahrt, doch sein um vier Jahre jüngerer italienischer Gegner hatte ihn überrannt. Bei der anschließenden Siegerfeier überstrahlte der Römer dann alle.

Max Biaggi hatte sich schnell einen Namen im italienischen Rennsport gemacht. Dabei hatte der Römer in seiner Kindheit eigentlich davon geträumt, Fußballstar zu werden. Doch als er mit 17 eine 125er bekam, fand er Freude daran, begann ein Jahr später Rennen zu fahren und gewann die italienische 125er Sport-Production-Meisterschaft auf Anhieb. Sein Talent brachte ihm die Unterstützung des italienischen Verbandes. Er wurde mit dem Team Italia gleich in die 250er-EM geschickt, dort kam neben seinem Siegeswillen auch schnell sein stark ausgeprägtes

Ego zum Vorschein. Er leistete damals auch seinen Wehrdienst ab, und beim EM-Finale in Mugello durfte das ganze Team zittern, weil er in der Kaserne eine Schlägerei hatte und es seinen Kommandanten kaltließ, dass den Jüngling ein Arrest den WM-Titel kosten konnte. Biaggi gewann den Titel aber auch so.

1992 durfte er für Alessandro Valesis Aprilia-Team WM fahren und schlug sich als Fünfter achtbar. Erv Kanemoto warf einen Blick auf den jungen Italiener und engagierte ihn für das Rothmans-Honda-Team. Dann holte ihn Aprilia zurück und steckte ihn neben Jean Philippe Ruggia und Jean Michel Bayle in ihr Werksteam.

Biaggi gewann gleich die ersten beiden Grands Prix der Saison in Eastern Creek und Shah Alam, doch Tadayuki Okada und Loris Capirossi machten ihm auf der Honda-eigenen Strecke in Suzuka klar, dass der Titelkampf kein Spaziergang würde. Ausfälle in Jerez, Mugello und Donington

erschwerten Biaggi den ersten Titelgewinn ebenfalls.

Viel Schall und Rauch

Die Mitte der 1990er-Jahre war auch der Höhepunkt der 250er-WM. Nicht weniger als zehn reinerassige Werksmaschinen von Aprilia, Honda und Yamaha wurden 1994 in den Kampf um den WM-Titel geschickt, alle kräftig unterstützt von Zigaretten-Sponsoren. Loris Capirossi auf der Marlboro-Honda gewann auf dem Salzburgring, in Hockenheim, Le Mans und Donington, doch seinen vier Grand-Prix-Siegen standen auch vier Ausfälle gegenüber. Ralf Waldmann und Doriani Romboni auf der HB-Honda gewannen in Mugello und in Laguna Seca, doch Biaggi konnte viermal Zweiter werden. So blieben er und der deutlich blässere, aber bei jedem Grand Prix punktende Okada beim Finale die Fahrer, die noch Titelchancen hatten.

Der Titelgewinn beflügelte Biaggi erst richtig. 1995 vertei-

Schwarz und schnell: Biaggi und die Aprilia RSA 250. Sie wurden schnell Legenden



Italienische Konkurrenz: Biaggi auf Aprilia (r.) und Capirossi auf Honda



Der erste WM-Titel für Max Biaggi



Primus inter pares: Biaggi (#4) konnte sich gegen Doriano Romboni (#5) und Loris Capirossi (#2) durchsetzen

ZAHL DES JAHRES

10

reinrassige Werksmaschinen kämpften 1994 um den Titel bei den 250ern.

Die Mitte der 1990er-Jahre war dank Tabak-Sponsoren der Höhepunkt der Viertelliterklasse.

In diesem Umfeld stieg Max Biaggi zum Superstar auf, noch bevor er zu den 500ern ging.

digte er seinen Titel mit nicht weniger als acht Siegen. 1996 konnte er gar neun Grands Prix gewinnen, doch mit Ralf Waldmann war ihm ein ebenbürtiger Gegner herangewachsen, der den Titel bis zum Finale offenhielt. Für 1997 wechselte Biaggi wieder zu Erv Kanemoto, die beiden waren mit Marlboro und Honda gerüstet, um Waldmann ein zweites Mal zu schlagen, diesmal allerdings nur um ganze zwei Punkte. Danach gingen die beiden WM-Gegner in die 500er-WM, wenn auch unter völlig unterschiedlichen Vorzeichen.

Während der Deutsche bei Kenny Roberts Versuchskaninchen für dessen Modenas-Eigenbau wurde, bereitete Erv Kanemoto für Biaggi die Honda NSR 500 vor, und zwar so gut, dass der Aufsteiger mit seinen Rundenzeiten schon vor der Saison für Schlagzeilen sorgte.

Dann gelang ihm beim WM-Auftakt in Suzuka das, was nur 25 Jahre zuvor von Jarno Saarinen vorexerziert worden war und was

auch Marc Márquez nicht gelang: Als Weltmeister der mittleren Klasse gleich mit einem Sieg bei den ganz Großen zu debütieren. Biaggi hängte die Konkurrenz gnadenlos ab, während Weltmeister Mick Doohan ausfiel.

Doch der ließ sich von dem mittlerweile „Römischer Imperator“ getauften Jüngling genauso wenig beeindruckt wie später sein Schüler Valentino Rossi. An der psychischen Stärke der beiden Ausnahmetalente zerschellte auch das Ego des Römers. Dafür zelebrierten er und Rossi eine Rivalität, die die Presse ein halbes Jahrzehnt lang bei Laune hielt.

Noch zwei WM-Titel

Wenn Biaggi am MotoGP-Titel auch scheiterte, wurde er 1998, 2001 und 2002 dreimal Vizeweltmeister, dazu dreimal WM-Dritter. Dafür fügte er seinen vier 250er-Titeln noch zwei weitere bei den Superbikes hinzu. Dies gelang ihm erst im vierten Jahr bei den seriennahen Rennmaschinen: 2010 und 2012 strahlte

er mit Aprilia ganz wie bei seinem ersten Titel 1994. Und dass der Racer in ihm noch lange danach keine Ruhe ließ, zeigte er 2015, als er bei seinem Wildcard-Einsatz in Malaysia mit 43 Jahren noch einmal auf dem Podest stand und knallhart um den Sieg mitkämpfte. Erst ein Supermoto-Unfall ein Jahr später, der eine lange Reha nach sich zog, ließ ihn den Helm endgültig an den Nagel hängen. Und als Teamchef und Aprilia-Markenbotschafter ist er noch immer dabei. ■

WM-ENDSTAND 1994

250 ccm		
1.	Max Biaggi (I)	Aprilia 234 P.
2.	Tadayuki Okada (J)	Honda 214
3.	Loris Capirossi (I)	Honda 199
4.	Doriano Romboni (I)	Honda 170
5.	Ralf Waldmann (D)	Honda 156
6.	Jean-Philippe Ruggia (F)	Aprilia 149
7.	Tetsuya Harada (J)	Yamaha 109
8.	Jean Michel Bayle (F)	Aprilia 105
9.	Luis D'Antin (E)	Honda 100
10.	Nobuatsu Aoki (J)	Honda 95

Rallye du Maroc

Generalprobe mit Husky-Doppel

Die Generalprobe der Dakar 2020 in Saudi-Arabien ging an Husqvarna bei der Marokko-Rallye. Honda ging auf den letzten drei Etappen die Puste aus.

Von: **Thomas Schiffner**

An den ersten beiden Rallye-Tagen am vorletzten Wochenende hatte alles nach einem Prestige-Erfolg für HRC über KTM ausgesehen. Doch auf der dritten von fünf Etappen drehte der Wind in der marokkanischen Wüste. Zwar gelang keinem der versammelten KTM-Werkspiloten Sam Sunderland, Toby Price, Matthias Walkner oder Luciano Benavides der Gesamtsieg, doch Andrew Short und Pablo Quintanilla sorgten für einen Doppelerfolg von Husqvarna, der KTM-eigenen Offroadmarke.

KTM übernahm auf der dritten Etappe, dem längsten Rundkurs durch die Wüste von und nach Erfoud über 533 Kilometer, erst mal das Regime. Der Australier Toby Price gewann den zweiten Teil der Marathon-Etappe, zwei Minuten dahinter kam der wiedererstarke Dakar-Sieger von



Marokko gewonnen, Vizetitel erreicht: Andrew Short

2018, Matthias Walkner. Alle Honda-Protagonisten schwächelten (Ricky Brabec nur Siebter, Joan Barreda wegen eines schleichenen Plattfußes 18.), sodass Price/Walkner eine KTM-Doppelführung stellten. Zum Überfluss für Honda musste Kevin Benavides mit defektem Hinterrad in den zweiten Marathonteil gehen, stürzte dann prompt und musste sich mit einer klaffenden Wunde am Bein über die Distanz retten.

Auch Joan Barreda ging am vierten Tag bei annähernd 40 Grad mit einem platten Hinterrifen ins Rennen. Aber nicht nur Honda war betroffen: Matthias Walkner stürzte ebenfalls am vierten Tag und musste mit ge-

schwollenem rechten Knie weiterfahren. Den Etappensieg holte Paulo Gonçalves und brachte Hero einen Achtungserfolg. Die beiden Amerikaner Ricky Brabec und Andrew Short steigerten sich

CROSS COUNTRY WM

Rallye du Maroc, 5.–9. Oktober

1. Andrew Short (USA), HVA	18:03.54 h
2. Pablo Quintanilla (RCH), HVA	+1.12 min
3. Joan Barreda (E), Honda	+2.44 min
4. Toby Price (AUS), KTM	+2.51 min
5. Ricky Brabec (USA), Honda	+4.07 min
6. Luciano Benavides (RA), KTM	+7.17 min
7. Matthias Walkner (A), KTM	+7.38 min
8. Ross Evan Branch (BWA), KTM	+14.20 min
9. Franco Caimi (RA), Yamaha	+20.30 min
10. Kevin Benavides (RA), Honda	+21.16 min

von Tag zu Tag, was dem HRC-Piloten schließlich Rang 5 brachte. Short aber verhalf der Gewinn der fünften und letzten Etappe zu seinem ersten Rallye-WM-Sieg vor Teamkollege Quintanilla. „Ich bin am Start zur Special Stage gestürzt, aber mir gefiel die Strecke, denn sie war steinig und führte durch die Berge. Wie bei mir zu Hause – allerdings gefährlicher“, freute sich Short.

Yamahas Steuermann Adrien Van Beveren ging krank in die Rallye und konnte seine Leistung nicht abrufen.

Der ausgefallene Sam Sunderland stand schon vorher als neuer Weltmeister fest. Short verbesserte sich auf WM-Rang 2, Honda blieb mit Kevin Benavides nur der letzte Podiumsplatz. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Läufen

1. Sam Sunderland (GB)	109 Punkte
2. Andrew Short	95
3. Kevin Benavides	75
4. Luciano Benavides	72
5. Joan Barreda	65
6. Ignacio Cornejo (RCH)	58
7. Pablo Quintanilla	54
12. Matthias Walkner	25

Speedway Dohren, Olching und Mureck

Austria-Heimerfolg

Niels-Kristian Iversen, Daniel Gappmaier und Jonas Jeppesen hießen die Sieger der drei Speedwayrennen am Wochenende.

Von: **Alfred Domes und Thomas Schiffner**

Ein mit GP-Stars gespicktes Fahrerfeld bot der MSC Dohren bei seinem Kult-Flutlicht-Speedway zum Saisonabschluss auf dem Emsländer Mini-Oval auf. Niels Kristian Iversen gewann mit Finalsieg und 15 von 18 möglichen Punkten die Gesamtwertung vor seinem dänischen Landsmann Mikkel Bech und dem Briten Robert Lambert. Der Ex-Weltmeister Jason Doyle

wurde nur Fünfter vor GP-Pilot Patryk Dudek.

70 Jahre Speedway in Mureck wurde am Sonntag gefeiert. Und das beim Auftakt (!) der rot-weiß-roten Speedway-Saison, bei dem es einen fast nicht erwarteten heimischen Sieg gab. Das erste von zwei Meetings in der Alpenrepublik stand im Zeichen von Daniel Gappmaier, der die ausländische Konkurrenz in Schach halten konnte. Im Finallauf gewann der Salzburger – der einzige Österreicher im Bewerb – den Start, und Nick Skorja, Marcel Kajzer und Norbert Magosi mussten sich hinten anstellen. Der Lette Trofimovs katapultierte sich nach zwei Laufsiegen durch einen Sturz aus dem Favoritenkreis.

Zeitgleich gewann in Olching

der Däne Jonas Jeppesen das „Goldene Band“. Hinter GP-Fahrer Robert Lambert musste der Däne Kenneth Hansen gegen einen wiedererstarnten Mark Riss erst ein Stechen ums Podium gewinnen. Während der verletzte Martin Smolinski zum Zuschauen verurteilt war, wurde Valentin Grobauer (6.) zweitbesten Deutscher. ■

SPEEDWAY

Dohren (D), 12. Oktober

1. Niels-Kristian Iversen (DK)	15 Punkte
2. Mikkel Bech (DK)	15
3. Robert Lambert (GB)	14
7. Kai Huckenbeck (D)	11

Mureck (A), 13. Oktober

1. Daniel Gappmaier (A)	
2. Nick Skorja (SLO)	
3. Marcel Kajzer (PL)	
4. Norbert Magosi (H)	



Unerwartet: Gappmaier-Sieg

Olching (D), 13. Oktober

1. Jonas Jeppesen (DK)	14 Punkte
2. Robert Lambert (GB)	13
3. Kenneth K. Hansen (DK)	12+3
4. Mark Riss (D)	12+2
5. Kacper Gomolski (PL)	10
6. Valentin Grobauer (D)	9
7. Michael Härtel	9
8. Matias Nielsen (DK)	8
9. Max Dilger (D)	8

Enduro-DM Zschopau

Ein fixer Franzose

Als Gaststarter holte sich Junioren-Vizeweltmeister Theo Espinasse auf Sherco beim vorletzten Lauf der Enduro-DM den Gesamtsieg. Tatsächlich hatten die deutschen Fahrer keine Chance gegen den Franzosen.

Von: **Robert Pairan**

Es begann schon beim vorabendlichen Prolog, wo Espinasse und der deutsche Champion Dennis Schröter erst als letzte Paarung antraten – und der Franzose seinen Markenkollegen Luca Fischeider vom „heißen Stuhl“ des besten Fahrers stieß.

Am Fahrtag musste Espinasse dann aber in der Startreihenfolge dem Feld hinterherfahren, weil das Reglement dafür die erreichten Meisterschaftspunkte zugrunde legt. So konnten sich die Fahrer 20 Minuten über ihren Erfolg freuen, bis Espinasse erneut die Führung übernahm.

Dabei sah in der ersten Runde noch Davide von Zitzewitz wie der sichere Sieger aus, nachdem er alle drei Tests gewonnen hatte. Doch in Runde 2 blieb er an einer Kante in der Auffahrt hängen und stürzte: „Ich wollte wieder neuen Anlauf nehmen und mein Motorrad umdrehen, aber dafür war es an der Stelle zu eng. Deshalb habe ich fast eine Minute verloren.“

Doch nicht nur er musste zusehen, wie seine Zeit davonlief, sondern auch Andi Beier kam unverschuldet zum Stehen, da von Zitzewitz die Spur versperrte. Fahrleiter André Rudolph



Schlug die deutsche Enduro-Elite: Junioren-Vizeweltmeister Theo Espinasse

erteilte Beier der Gerechtigkeit halber eine Zeitgutschrift. Außer um das Championat kämpft Beier noch in der E1-Klasse um die Titelverteidigung, doch sein Tagesieg in der kleinen Hubraumklasse war zu keinem Zeitpunkt gefährdet.

Bei KTM-Sturm-Teamkollege Eddi Hübner verlor zwar seinen dritten Platz in der Gesamt-Tageswertung an Beier. Doch Hübner, der sich in dem anspruchsvollen Gelände sichtlich wohlfühlte, profitierte von Zitzewitz' Sturz, weil er in der E2-Klasse an den Norddeutschen bis auf vier Punkte herankommt und ihn in der Championatswertung sogar überholt hat.

Schröter unzufrieden

Sichtlich unzufrieden war der beste Deutsche des Tages, Dennis Schröter, der Platz 2 hinter Espinasse belegen konnte. „Schlecht gefahren, aber gutes Ergebnis“, kommentierte der Husqvarna-Fahrer anschließend. Nachdem er tatsächlich diesmal die erste

Runde nicht verschlafen hatte, sondern gleich auf dem zweiten Platz lag, konnte er sich im weiteren Verlauf nicht mehr steigern, was den Titelverteidiger mächtig wurmte. Eine vorzeitige Entscheidung in der Meisterschaft konnte Schröter aber noch nicht feiern, weder in der Gesamtwertung noch in der E3-Klasse, obwohl sein Teamkollege Derrick Görner dem Zweiten der Meisterschaft, Angus Heidecke, mit dem zweiten Platz noch weitere Punkte wegnahm. Quereinsteiger Heidecke, der in seiner ersten kompletten Enduro-Saison fährt, verlor Platz 2 in der vorletzten Sonderprüfung, als er an gleicher Stelle wie Zitzewitz und andere Fahrer hängen blieb und eine Minute verlor.

Der zweite Gastfahrer, Ex-Weltmeister und amtierender Senioren-Weltcup-Sieger David Knight, hatte ziemliche Probleme: In der ersten Runde verdrehte sich der Brite gleich zweimal das Bein so heftig, dass er vorzeitig aufgeben musste. ■

ENDURO-DM

Zschopau, 12. Oktober

1. Theo Espinasse (F), Sherco	54.37,91 min
2. Dennis Schröter, Husqvarna	+1.28,89 min
3. Andreas Beier, KTM	+1.42,56 min
4. Edward Hübner, KTM	+1.48,74 min
5. Davide v. Zitzewitz, KTM	+2.15,09 min
6. Luca Fischeider, Sherco	+2.20,35 min
7. Derrick Görner, Husqvarna	+3.02,84 min
8. Björn Feldt, KTM	+3.12,20 min
9. Paul Roßbach, KTM	+3.15,72 min
10. Angus Heidecke, KTM	+3.24,98 min
11. Jon. Rossé (CH), Yamaha	+3.45,07 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 9 von 10 Tagen

1. Dennis Schröter	543 Punkte
2. Edward Hübner	496
3. Davide von Zitzewitz	494
4. Andreas Beier	491
5. Angus Heidecke	482
6. Björn Feldt	441
7. Robert Riedel	440
8. Paul Roßbach	415
9. Derrick Görner	365
10. Christian Brockel	361
11. Chris Gundermann	355



Bald Meister? Dennis Schröter

NACHRICHTEN

ISDE TEAMS NOMINIERT

Bei der ISDE in Portugal vom 11. bis 16. November werden in der deutschen Trophy Eddi Hübner, Angus Heidecke, Robert Riedel und Björn Feldt an den Start gehen. In der Junior-Trophy fahren Yanik Spachmüller, Jan Allers und Mike Kunzelmann. Bei den Damen sind Ex-Weltmeisterin Maria Franke und die letztjährige Debütantin Selina Schittenhelm fix. Für Tanja Schlosser, die sich letzte Woche verletzte, wird noch ein Ersatz gesucht.

SCHLUSSPUNKT AN HOFER

Mit einem eindrucksvollen Sieg in Imbach setzte Rene Hofer den Schlusspunkt hinter die diesjährige MX-Saison. Das mit Kultstatus behaftete nächtliche Event brachte sehenswerte Kämpfe auf der 715-Meter-Strecke. Der frischgebackene KTM-Werksfahrer setzte sich in den Wachauer Weingärten klar durch. Nach mehr als einjähriger Pause schaltete sich wieder Manuel Obermaier ins Geschehen ein und zeigte, dass er nichts verlernt hat. Der Husqvarna-Fahrer des veranstaltenden MSC Imbach belegte Rang 2 vor seinen Markenkollegen Markus Rammel, Alexander Banzirsch und Paul Rammel.

EIS-TERMINE 2020

Die Eisspeedway-Saison 2020 rückt näher. Am WM-Kalender gibt es gegenüber diesem Jahr kaum Änderungen: Zwei Quali-Läufe in Örnköldsvik/S und Kauhajoki/FIN (beide am 11. Januar). Die GP-Runde beginnt erneut in Almaty/KAZ (1./2.02.), dann kommen Togliatti (8./9.02.) und Shadrinsk (15./16.02.), beide in Russland. Der deutsche GP ist am 14./15.03. in Inzell, das Finale am 4./5.04. in Heeren-veen/NL. Die Team-WM kommt am 29.02./1.03.2020 nach Berlin. Das interessanteste Spike-Spektakel scheint 2020 aber am 13.03. das „Günther-Bauer-Farewell“ in Inzell zu werden, mit einer Jahrhundert-Besetzung an ehemaligen Weltmeistern. ■

Saisonstatistik 2019

MXGP / WM-Saisonstatistik 2019

MXGP			Punkte 1. Lauf/2. Lauf																		
Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkte ges.	ARG	GBR	NED	ITA1	ITA2	POR	FRA	RUS	LAT	GER	INA1	INA2	CZE	BEL	ITA	SWE	TUR	CHN
1. Gajser, Tim	SLO	Honda	782	22-22	20-25	14-22	25-25	11-15	25-25	25-25	15-25	25-25	25-25	25-25	25-25	22-22	22-22	16-22	20-25	15-20	20-18
2. Seewer, Jeremy	SUI	Yamaha	580	11-10	13-16	13-15	13-7	14-12	18-11	18-13	16-20	16-20	20-13	20-18	20-18	20-20	18-16	22-20	14-16	18-13	18-20
3. Coldenhoff, Glenn	NED	KTM	535	4-3	9-13	4-11	7-14	13-16	13-13	10-14	13-11	9-13	15-15	16-20	18-14	8-13	20-20	25-25	25-22	20-22	25-22
4. Paulin, Gautier	FRA	Yamaha	527	16-16	22-20	20-8	20-20	15-18	6-16	5-16	0-13	13-10	16-18	14-16	12-13	18-18	12-11	20-18	15-13	16-15	13-15
5. Tonus, Arnaud	SUI	Yamaha	462	0-11	15-0	8-1	18-18	0-11	20-20	20-20	22-22	22-18	22-20	15-1	22-20	11-16	16-7	18-5	9-15	14-5	--
6. Jonass, Pauls	LAT	Husqvarna	458	12-9	7-10	10-7	10-2	22-20	14-14	0-1	14-15	4-15	11-22	13-14	0-22	15-14	14-10	15-16	18-20	22-16	16-14
7. Jasikonis, Arminas	LTU	Husqvarna	442	13-13	12-18	18-18	12-16	20-6	10-10	14-10	12-10	0-14	9-14	11-11	16-12	16-12	13-15	14-8	11-9	11-8	15-11
8. Van Horebeek Jeremij	BEL	Honda	433	15-20	16-15	16-20	11-0	0-5	9-9	8-12	5-9	14-16	13-12	10-10	15-11	14-15	15-14	8-10	16-14	12-14	14-16
9. Febvre, Romain	FRA	Yamaha	384	20-0	--	--	--	--	12-15	16-22	20-12	18-22	18-9	18-25	0-16	25-25	25-18	11-15	22-0	--	--
10. Cairoll, Antonio	ITA	KTM	358	25-25	25-22	25-25	22-22	25-25	22-22	22-4	9-18	20-0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
11. Monticelli, Ivo	ITA	KTM	267	6-5	0-11	3-10	16-15	0-0	7-5	9-0	6-7	11-11	7-11	12-9	13-10	5-0	10-13	0-0	--	13-18	11-13
12. Anstie, Max	GBR	KTM	256	0-18	14-7	5-12	0-0	18-0	0-0	--	11-6	12-8	14-16	22-15	14-15	13-11	0-25	--	--	--	--
13. Bogers, Brian	NED	Honda	228	5-4	0-0	9-0	2-12	1-22	1-0	0-6	4-4	3-9	12-10	9-13	10-8	12-9	6-12	7-0	--	8-10	10-10
14. Desalle, Clément	BEL	Kawasaki	208	18-15	18-14	22-16	9-0	16-14	15-18	15-18	0-0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
15. Leok, Tanel	EST	Husqvarna	198	--	8-5	7-4	6-5	10-0	3-3	11-3	3-1	7-6	5-5	8-12	11-9	4-6	7-6	6-11	1-2	3-3	9-8
16. Tixier, Jordi	FRA	KTM	185	7-6	3-9	11-0	--	--	0-0	2-2	8-8	8-7	10-0	--	--	0-5	11-8	9-13	4-10	9-11	12-12
17. Lieber, Julien	BEL	Kawasaki	184	14-7	11-1	15-14	8-9	7-0	16-12	12-15	15-16	0-12	0-0	--	--	--	--	--	--	--	--
18. Simpson, Shaun	GBR	KTM	175	10-12	5-12	12-13	14-10	12-0	8-8	6-7	--	--	--	--	--	10-7	9-1	0-0	7-1	5-6	--
19. Herlings, Jeffrey	NED	KTM	172	--	--	--	--	--	--	--	18-14	25-0	--	--	--	--	--	--	0-18	25-25	22-25
20. Searle, Tommy	GBR	Kawasaki	163	8-14	10-6	0-3	4-13	0-8	5-0	7-8	--	10-0	0-7	--	--	9-0	--	13-14	13-11	--	--
21. Lupino, Alessandro	ITA	Kawasaki	156	9-8	0-8	0-9	15-11	5-2	11-7	13-5	0-0	--	--	--	--	0-4	--	12-12	10-0	6-9	--
22. Strijbos, Kevin	BEL	Yamaha	135	--	--	--	--	8-7	0-0	3-11	7-5	2-0	0-0	--	--	7-10	8-2	10-9	12-12	10-12	0-0
23. Brylyakov, Vsevolod	RUS	Yamaha	83	--	--	0-0	0-6	9-10	0-6	0-0	2-0	0-5	2-4	--	--	6-8	4-0	5-3	5-8	--	--
24. Patrel, Benoit	FRA	Kawasaki	65	--	--	--	5-8	6-13	4-4	4-9	10-2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
25. Petrov, Petar	BUL	KTM	57	--	1-0	1-2	3-0	3-0	3-0	0-0	1-3	6-0	--	--	--	--	0-0	0-4	3-3	4-2	8-9
26. Gole, Anton	SWE	Yamaha	44	--	4-3	2-0	0-0	0-3	0-1	1-0	--	0-2	6-8	--	--	--	--	1-0	8-5	--	--
27. De Waal, Micha-Boy	NED	Yamaha	39	--	0-0	0-0	--	0-0	0-0	0-0	--	5-0	3-2	--	--	0-2	1-5	4-0	6-7	0-4	--
32. Koch, Tom	GER	KTM	24	--	0-0	0-0	0-0	--	--	--	--	--	0-0	--	--	3-3	2-4	2-6	0-4	--	--
38. Guillod, Valentin	SUI	Honda	14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	8-6	--	--	--	--	--	--	--	--
49. Rauchenecker, Pascal	AUT	KTM	6	--	--	--	0-1	0-1	--	--	--	--	4-0	--	--	--	--	--	--	--	--

MX2 / WM-Saisonstatistik 2019

MX2			Punkte 1. Lauf/2. Lauf																		
Fahrer	Nat.	Motorrad	Punkte ges.	ARG	GBR	NED	ITA1	ITA2	POR	FRA	RUS	LAT	GER	INA1	INA2	CZE	BEL	ITA	SWE	TUR	CHN
1. Prado, Jorge	ESP	KTM	837	25-25	--	25-25	25-25	25-25	25-25	22-25	25-25	25-25	25-25	25-22	25-25	25-25	25-25	25-25	25-18	25-25	25-25
2. Olsen, Thomas Kjer	DEN	Husqvarna	624	22-22	25-25	22-20	16-18	15-22	22-18	20-16	22-22	20-20	18-18	15-25	20-3	20-18	0-16	22-22	13-15	0-0	16-16
3. Geerts, Jago	BEL	Yamaha	543	10-15	5-15	14-22	22-22	22-3	20-0	25-22	20-20	22-22	12-0	3-18	11-15	16-15	22-0	18-16	7-13	22-16	18-20
4. Vialle, Tom	FRA	KTM	537	14-13	20-18	13-8	20-15	0-20	15-8	18-0	18-16	14-12	22-20	22-20	22-18	0-14	18-18	0-0	22-22	13-22	20-22
5. Jacobi, Henry	GER	Kawasaki	442	20-16	22-20	20-15	18-16	10-0	14-22	13-4	13-13	0-15	20-12	11-13	14-14	22-20	13-9	8-15	20-0	--	--
6. Sterry, Adam	GBR	Kawasaki	410	13-12	10-6	10-12	13-13	9-7	13-9	15-15	7-5	6-16	3-10	8-12	12-6	15-22	20-15	6-0	16-20	14-14	13-13
7. Renaux, Maxime	FRA	Yamaha	405	0-1	0-3	12-9	8-5	0-13	12-12	0-12	14-12	16-13	2-14	20-14	13-22	6-9	15-14	20-18	15-16	18-18	15-14
8. Vlaanderen, Calvin	NED	Honda	399	18-18	13-22	18-18	--	4-11	--	--	--	--	--	18-8	16-20	12-16	14-22	13-20	18-25	20-15	22-18
9. Boisrame, Mathys	FRA	Honda	303	0-6	3-10	5-5	6-7	6-14	16-0	12-0	10-9	0-6	14-22	12-6	15-13	10-13	7-6	16-6	14-9	15-10	--
10. Watson, Ben	GBR	Yamaha	282	15-14	18-16	16-16	14-20	8-8	3-7	9-20	11-15	18-18	--	--	--	--	16-20	--	--	--	--
11. Evans, Mitchell	AUS	Honda	279	16-20	0-13	0-11	15-14	13-15	18-20	14-18	16-11	12-0	0-0	2-0	--	--	--	0-0	10-14	7-12	0-8
12. Beaton, Jed	AUS	Husqvarna	250	--	12-8	11-6	9-8	20-4	9-0	--	9-14	11-8	15-16	16-16	18-10	18-12	--	--	--	--	--
13. Larranaga Olano, Iker	ESP	KTM	220	0-0	--	--	10-3	14-12	0-0	--	0-10	7-5	8-8	9-9	6-12	14-5	5-7	14-14	8-0	9-5	14-12
14. Vaessen, Bas	NED	KTM	219	7-8	8-9	6-13	11-10	16-6	11-0	6-14	0-0	15-14	16-15	14-10	8-2	--	--	--	--	--	--
15. Harrison, Mitchell	USA	Kawasaki	188	--	--	--	0-4	0-0	8-10	0-7	3-2	9-9	13-11	5-11	9-11	9-0	9-8	1-4	6-11	8-0	10-10
16. Cervellini, Michelle	ITA	Yamaha	179	3-10	16-12	4-7	12-9	0-5	0-14	0-10	12-18	13-11	10-13	--	--	--	--	--	--	--	--
17. Van Doninck, Brent	BEL	Honda	172	4-4	--	3-10	7-12	0-0	0-15	0-0	8-7	1-10	11-0	13-15	10-16	11-8	--	0-0	4-3	0-0	--
18. Östlund, Alvin	SWE	Husqvarna	171	6-7	6-7	8-1	3-6	0-10	4-5	5-3	6-4	10-7	6-0	--	--	2-3	12-10	9-12	3-5	5-6	--
19. Pootjes, Davy	NED	Husqvarna	157	11-11	14-14	15-0	0-11	18-18	5-11	16-13	0-0	0-0	--	--	--	--	--	--	--	--	--
20. Sikyna, Richard	SVK	KTM	144	2-0	2-4	1-3	0-1	11-2	0-0	4-5	5-6	3-0	0-5	6-7	7-8	5-7	4-0	0-7	0-6	11-8	8-6
21. Sanayei, Darian	USA	Kawasaki	140	9-0	0-2	7-2	0-0	0-0	0-13	11-8	15-3	4-0	5-0	--	--	0-0	11-4	0-13	12-10	4-7	--
22. Walsh, Dylan	NZL	Husqvarna	137	8-3	11-11	--	0-0	2-16	0-0	8-0	4-8	8-2	7-7	--	--	0-6	--	4-9	11-12	--	--
23. Strubhart Moreau, Brian	FRA	Kawasaki	124	--	--	--	2-0	7-0	10-6	0-11	2-1	0-4	0-0	10-5	2-4	13-4	0-13	0-0	9-0	6-3	12-0
24. Pichon, Zachary	FRA	Honda	104	0-2	4-0	0-0	1-0	--	0-0	10-6	0-0	0-0	4-6	7-3	5-9	3-0	--	5-0	5-8	3-9	7-7
25. Lesiardo, Morgan	ITA	KTM	91	--	0-0	0-0	0-0	12-0	2-3	7-2	--	5-3	9-9	--	--	0-0	8-11	12-8	0-0	--	--
26. Van De Moosdijk, Roan	NED	Kawasaki	74	--	--	--	--	--	7-16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	16-20	0-15
29. Hofer, Rene	AUT	KTM	42	--	--	--	--	0-0	--	--	--	--	--	--	--	7-10	--	15-10	--	--	--
32. Sandner, Michael	AUT	KTM	31	--	9-5	0-0	0-2	1-0	0-0	0-0	--	0-0	0-1	--	--	0-0	6-5	2-0	0-0	--	--
39. Sydow, Jeremy	GER	Husqvarna	14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3-11	--	--	--
42. Papenmeier, Larissa	GER	Yamaha	11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	6-5



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

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.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Giulia Super 1300 in prächtigstem unretauriertem Originalzustand, von neu an nur im Sommer gefahren. Dies ist eine der ganz wenigen Super in diesem Originalzustand. Abgabepreis 14.800,-. 0171/4400400

Audi



GRAFHARDENBERG
WESSENTLICH FÜR WERBUNG

S6 3.0 TDI, EZ 06/2019, 5000 km, 257 kW, 21" LMR, HUD, Area View, Pano, Matrix-LED, 84.900,- € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50687

BMW

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



730d xDrive M Sport, EZ 08/2018, 14000 km, 195 kW (265 PS), carbon schwarz-met., Laser, ESD, Std.hzg., 70.939,- € (MwSt. awb.) Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50674

Ferrari



POCHAT
POCHAT AUTOMOBILE BADEN-BADEN

Ferrari 360 Modena F1 sehr guter Zustand, orig. 10.971 km, EZ 10/2002, KD neu bei Ferrari, keine Rennstrecke, Sammlerzustand, 86.900,- €. Pochat Automobile, Lange Straße 108, 76530 Baden-Baden, Tel. 07221/3741220, werner.pochat@pochat-automobile.de, www.pochat-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50746



Mondial, 52000 km, 221 kW (300 PS), rot, Klima, SHZ, sehr gepflegtes Fahrzeug aus deutschen Besitz, nur privat und selten bei gutem Wetter gefahren, mit Mehrwertsteuer! VB 53.000,- € Brutto! 83707 Bad Wiessee, Tel. 0049/171/7360630

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50765

Lamborghini

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



HillenExclusiveCars.com

Aventador Roadster LP700-4, EZ 03/14, 15800 km, 515 kW, Bicolor, Sensorum Sound, Performance Paket, 1. Scheckh.-Hd., 288.900,-. Marc Hillen, St. Vith Str. 69, 54595 Prüm, 06551-9811222 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50700

Mercedes



1971 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, Matching Numbers, traumhafter Originalzustand, € 336.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

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



AMG GT, 02/2019 Garantie, Neuzustand, 3000 km, Euro 6 Temp, Privatverkauf mit Gutachten 97.500,-. Tel. 0172/8667555

Porsche



991 GTS, 17000 km, 316 kW (430 PS), 3800 ccm Sauger grau, Klima, VB 108.000,- € von privat, Liebhaberfahrzeug, super11er Sound, Lederausstattung rot wie das Dach, unfallfrei, Scheckheft gepflegt, 90 L Tank, 71686 Remseck am Neckar, Tel. 0151/15777004

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50760



POCHAT
POCHAT AUTOMOBILE BADEN-BADEN

996 GT3 Clubsport Sammlerzustand, orig. 33.487 km, EZ 11/2004, KD neu, keine Rennstrecke, 87.850,- €. Pochat Automobile, Lange Straße 108, 76530 Baden-Baden, Tel. 07221/3741220, werner.pochat@pochat-automobile.de, www.pochat-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50748

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H



Porsche 964 Carrera 4, 53900 km, 184 kW (250 PS), schwarz, hellgrau, Bestzustand. Motor wurde Ende 2018, bereits an den wichtigsten Stellen die bei 964 im Laufe der Zeit auftreten können, für ca. 7000,- € revidiert. 83.000,- €. 83707 Bad Wiessee, Tel. 0049/171/7360630

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50766

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION
 Redaktion MOTORSPORT aktuell
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
 Telefax: +49 (0)711 182 19 58
 www.motorsport-aktuell.com
 msa@motorpresse.de
 Chefredakteur: Marcus Schurig
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cot-
 ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
 Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
 Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffrer,
 Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
 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, leifrig@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 Innerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €
 Abbonnentenservice 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



Die japanische GP-Woche wurde mit einem Seifenkistenrennen in Tokio eingeleitet – hier der Alex-Albon-Helm auf Rädern

Nicht heulen!

Zum F1-Rennen in Sotschi
 MSa 42/2019

Im Editorial als auch im Bericht zum F1-Wochenende wird man das Gefühl nicht los, der MSa ist es lieb, wenn Ferrari Vettel aufs Abstellgleis befördert. Wie man sich so auf die Seite von Leclerc schlagen kann, ist mir unbegreiflich. Der kleine Junge soll aufhören zu heulen, er hat einen vierfachen Weltmeister als Kollegen. Der Bessere soll gewinnen, und das war nun mal Vettel bis zu seinem Ausfall. Übrigens, dafür hätte er eine 10/10 bei den Noten bekommen – und nicht Leclerc.

Oliver Ruhe,
 D-99094 Erfurt

FC BMW vs. FC Fiat

Zu neuen Namen von F1-Teams
 MSa 43/2019

Ich finde das sehr schade. Fast jedes Kind verbindet die Formel 1 doch mit Ferrari, und dies nur, weil dieses Team fast lückenlos

von Anfang an dabei war. Stellen Sie sich vor, der FC Bayern würde ab morgen FC Paulaner oder FC BMW, Juventus Turin plötzlich FC Fiat oder Real Madrid FC Espana Madrid heißen. Ich glaube nicht, dass dies von den Fans geschätzt würde.

Peter Bonelli,
 CH-9607 Mosnang

IMSA

Zu den DPI-Plänen in der WEC
 MSa 43/2019

Nun also doch! WEC und ACO „schwimmen“ sozusagen ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten, um ihre WM zu retten. Aber Vorsicht! Die IMSA, die bisher in Europa nicht die größte Wertschätzung erfahren hat, wird sich nicht so leicht „kaufen“ lassen. Dort steht das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vordergrund. Das WEC-Reglement muss also deutlich IMSA-lastiger werden.

Michael Thomae,
 D-32427 Minden

RSR kein Haarfön

Zur Porsche-Beilage
 MSa 42/2019

Danke für die Beilage mit dem Porsche RSR! Und nun zu Euch, liebe Freunde der Formel E: Solltet Ihr einmal die Gelegenheit haben, den RSR live zu sehen und vor allem zu hören, es wird Euch vor Spaß die Tränen in die Augen treiben! Brachial gebaut und saulaut. Staubsauger, Haarfön etc. gehören in die Wohnung. Beim 24h-Rennen fragte mich ein Junge am Ring Boulevard vor einem FE-Renner, ob das Autos für Kinder seien. Ich wusste nicht, was ich antworten sollte.

Andreas Ringel,
 D-53819 Neunkirchen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
 «Leserbriefe»
 70162 Stuttgart
 E-Mail: msa-lesertribune@
 motorpresse.de
 (Bei Mails bitte unbedingt
 die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessensvertreter.

- 24. Oktober DSK – Freies Fahren Spa-Francorchamps
- 26. Oktober VLN 9 – 44. DMV Münsterlandpokal
- 16. November DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 18. Oktober

19.30 DTM, Saisonrückblick Sport 1

Samstag, 19. Oktober

18.00 Titans RX Estering, Highlights 1. Tag Eurosport 2*

Sonntag, 20. Oktober

07.30 PS – DRM: 3-Städte-Rallye (Zus.) N-TV
 17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX
 17.35 NASCAR Euro Series, Zolder (Zus.) Motorvision TV*
 18.15 Titans RX Estering, Highlights 2. Tag Eurosport 2*
 18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II
 20.00 NASCAR Cup Series, Kansas **LIVE** Motorvision TV*

Dienstag, 22. Oktober

19.50 Blancpain GT America, Las Vegas (Zus.) Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 19. Oktober

05.25 Moto3-WM Motegi, Qualifying **LIVE** Servus TV
 06.30 Moto2-WM Motegi, Qualifying **LIVE** Servus TV
 07.10 MotoGP Motegi, FP4 **LIVE** Servus TV
 08.05 MotoGP Motegi, Qualifying **LIVE** Servus TV
 ab 13.20 Mot.-WM Motegi, die Qualifyings (Wh.) Servus TV

Sonntag, 20. Oktober

03.45 Moto3-WM Motegi, Vorber. & Rennen **LIVE** Servus TV
 05.00 Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE** Servus TV
 05.05 Moto2-WM Motegi, Rennen **LIVE** SRF 2
 06.20 MotoGP Motegi, Rennen **LIVE** Servus TV
 06.40 MotoGP Motegi, Rennen **LIVE** SRF 2
 12.10 Moto3-WM Motegi, Rennen (Wh.) Servus TV
 13.05 Moto2-WM Motegi, Rennen (Wh.) Servus TV
 14.00 MotoGP Motegi, Rennen (Wh.) Servus TV
 14.00 MotoGP Motegi, Rennen (Wh.) SRF 2
 15.05 WESS, Hawkstone Park (Zus.) Servus TV
 17.30 BSB Brands Hatch, 2. Rennen (Aufz.) Eurosport 2*
 12.10 BSB Brands Hatch, 3. Rennen **LIVE** Eurosport 2*

Streams / Internet

Freitag, 18. Oktober

01.55 Motorrad-WM Motegi, alle FP1 **LIVE** dazn.de*

Sonntag, 20. Oktober

ab 05.00 Mot.-WM Motegi, Moto2/MotoGP **LIVE** dazn.de*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

18./19.10.	DRM/Rallye Masters, 3-Städte (Freyung)	D
18./19.10.	Int. DMV-Automobilpreis, Hockenheim	D
19.10.	Blancpain GT America, Las Vegas/Nevada	USA
19./20.10.	Titans RX (Rallycross), Estering	D
19./20.10.	ADAC Westfalen Trophy, Nürburgring	D
20.10.	NASCAR Cup Series, Kansas City/Kansas	USA

Motorrad

19.10.	Speedway Wittstock	D
19.10.	Speedway St. Johann im Pongau	A
19./20.10.	Gespann-WM, Estoril	P
19./20.10.	British Superbikes, Brands Hatch	GB
20.10.	Motorrad-WM, Motegi	J
20.10.	Enduro-DM, Kempenich	D

Vorschau



MotoGP in Motegi: Weltmeister Marc Márquez will in Japan den nächsten Sieg



Moto2 und Moto3: In den kleineren Klassen sind die Titel noch nicht vergeben



NASCAR in Kansas: Wer schafft den Sprung in die nächste Playoff-Runde?



Deutsche Rallye-Meisterschaft: Bei der 3-Städte-Rallye geht es um den Titel

REPSOL

MOTORSPORT IMAGES

NASCAR

ADAC

Tanken oder Shoppen?

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



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

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

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