

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 37 / 28. AUGUST 2019

# Tänak gewinnt Deutschland-Rallye Drama auf der Panzerplatte



IGTC: 10h-Rennen in Suzuka  
**Deutsche Autos  
dominieren**

F1-Interview: Robert Kubica  
**Die Gründe für das  
Frustr-Comeback**

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



IndyCar in St. Louis  
**Sato kämpft sich von  
ganz hinten zum Sieg**



Motorrad-WM in Silverstone  
**Rins besiegt Márquez  
in Herzschlag-Finale**



DTM am Lausitzring  
**Nächster Rast-Sieg  
mit Stallregie-Hilfe**

# Inhalt

## Automobil:

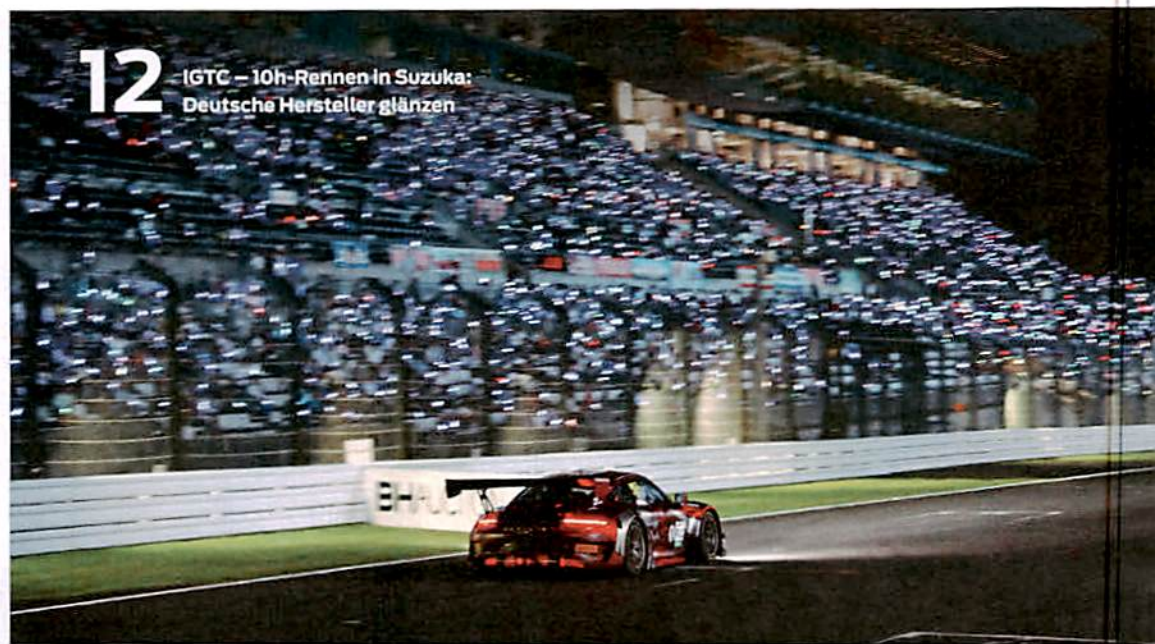
- Formel 1** Wo welches Team zur Saisonhalbezeit steht **S. 4**
- Formel 1** Die aktuellsten Entwicklungen in der Königsklasse **S. 7**
- Formel 1** Interview mit Williams-Pilot Robert Kubica **S. 8**
- IndyCar** Sato wird vom Buhmann zum Helden in St. Louis **S. 10**
- Sportwagen** WRT-Audi gewinnt IGTC 10h von Suzuka **S. 12**
- Sportwagen** IMSA-Rennen in Virginia und weitere News **S. 15**
- Rallye-WM** Toyota feiert Dreifachsieg in Deutschland **S. 16**
- Rallye-WM** WRC2: Kopecký siegt vor zwei Deutschen **S. 20**
- Rallye** Weitere Hintergründe aus der WM und Nachrichten **S. 21**
- DTM** Totale Audi-Dominanz und Stallregie am Lausitzring **S. 24**
- Tourenwagen** News aus Supercars, NASCAR und Co. **S. 27**

## Motorrad:

- MotoGP** Rins bezwingt Márquez im Silverstone-Finish **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus England **S. 32**
- Motorrad-WM** Moto2: Fernández feiert zweiten Saisonsieg **S. 34**
- Motorrad-WM** Moto3: Honda-Festival in Silverstone **S. 36**
- Straßensport** Seitenwagen-WM und weitere Nachrichten **S. 38**
- Offroad** Speedway Gorican und Langbahn Scheeßel **S. 39**
- Motocross-WM** Auch der MX2-Titel ist jetzt vergeben **S. 40**
- Offroad** Enduro-DM, Supermoto-EM und aktuelle News **S. 42**

## Leserservice:

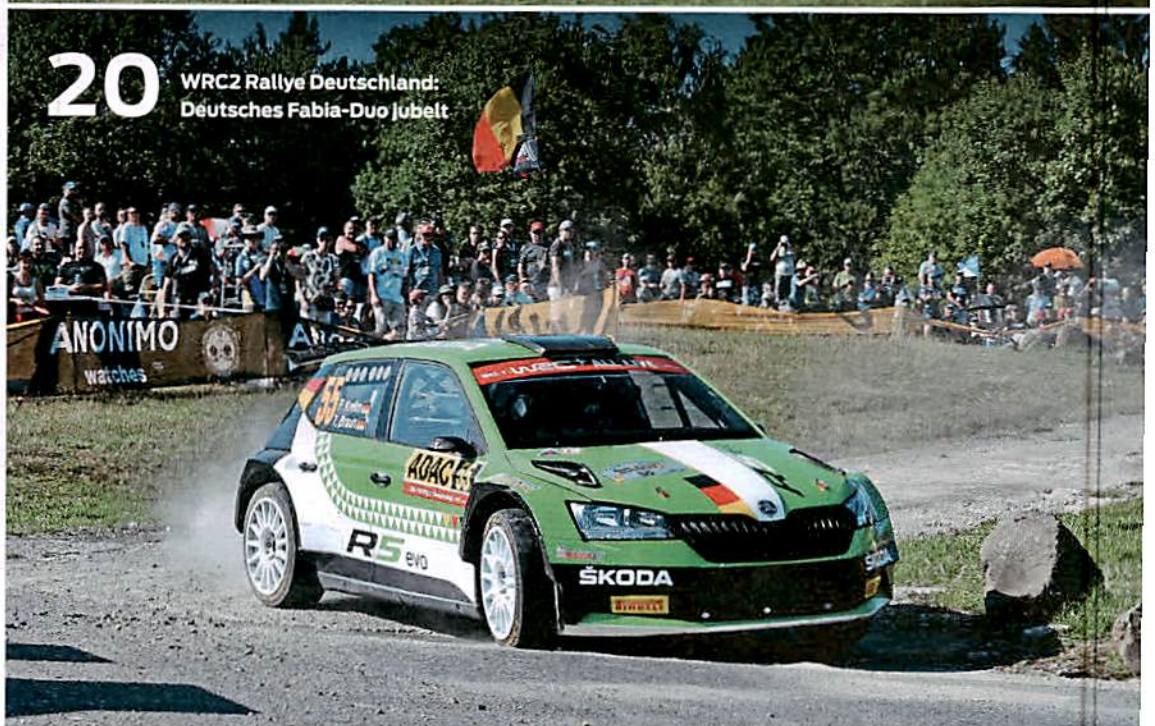
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



**12** IGTC – 10h-Rennen in Suzuka: Deutsche Hersteller glänzen



**34** Moto2-WM in Silverstone: Spannendes Finale auch in Liga 2



**20** WRC2 Rallye Deutschland: Deutsches Fabia-Duo jubelt

# Editorial

Zur Betrachtung komplexer Sachverhalte böte sich ein Pro und Kontra an. Hier gibt's nur kontra, und zwar gegen Pro, genau gesagt: WRC2 Pro

**D**as gab's noch nie: Ein Deutscher gewinnt die WRC2-Kategorie bei einem WM-Lauf, und dann ist es gleich ein Doppelsieg. Wenn sie den Bericht der Triumphfahrt von Fabian Kreim und Marijan Griebel im Rallye-Teil gelesen haben, wundern Sie sich vielleicht, dass unsere Helden in der Tabelle nur als Zweiter und Dritter aufgeführt werden. Finnlands Wunderknabe Kalle Rovannerä dagegen ist in der Klasse von fünf Kontrahenten geschlagen worden, findet sich aber trotzdem auf einem Podiumsrang. Das finden Sie verwirrend und kompliziert? Da geht's Ihnen wie mir.

Seit dieser Saison unterscheiden wir wohl oder übel zwischen WRC2 und WRC2 Pro, wobei letztere Silbe für Professionelle steht, womit ausgewachsene Werksfahrer gemeint sind. Dass die eigentlich für die kommende WM-Generation gedachte WRC2-Bühne immer mehr zum Schlachtfeld der Kundensportabteilungen großer Hersteller geworden ist, sollen die mit deutlich geringerem Budget und weniger entwickelter Technik gerüsteten Nachwuchs-Driver nicht ausbaden. Das ist prinzipiell kein schlechter Gedanke. Nur hat die FIA mit der Teilung der Meisterschaft das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. In der Pro-Kategorie waren am Bostalsee nur vier Starter gemeldet, das ist keine Meisterschaft, das ist ein Witz. Demgegenüber standen mit den

gleichen Turbo-Allradern 15 WRC2-Starter, die aber hinter den Pro-Kollegen inoffiziell bloß die dritte Liga bilden.

Weil die FIA bekanntlich nie Fehler macht, kann sie selbstredend den Humbug nicht einfach zum Jahresende beenden und wieder nur ein Championat ausschreiben. Stattdessen macht Rallye-Direktor Yves Matton Druck, dass sich mit Hyundai und VW weitere Hersteller in der Pro-Liga anmelden, obwohl die dort gar keine Werksteams stellen wollen.

So sehr wir uns über den Doppelsieg der deutschen Skoda-Fahrer freuen: Ein zweiter und ein dritter Rang, besser als Rovannerä, nur geschlagen vom aktuellen WRC2-Weltmeister wäre ebenso aller Ehren wert. So steht über dem Erfolg immer ein Fragezeichen: War der Kopecký im Werks-Fabia nicht schneller?

Dass im Livestream von WRC+ die von den Deutschen geschlagenen Pro-Fahrer Rovannerä, Camilli und Östberg regelmäßig im Bild waren, die WRC2-Sieger Kreim und Griebel aber keine Sekunde, liegt daran, dass die Pro-Teilnehmer mit der Einschreibung auch TV-Präsenz bekommen. Wer dagegen nicht zahlt, findet nicht statt. So wird das WRC-TV vom Berichterstatter zum reinen Vermarktungswerkzeug, und die WRC2 wandelt sich von der WRC-Kaderschmiede zum toten Gleis.



Markus Stier  
Redakteur

## MSa-Paddock



### JAPANISCHE BEGEISTERUNG

Die Begeisterung der japanischen Rennfans ist legendär. Beim 10h-Rennen in Suzuka standen sie Stunden nach dem Zieleinlauf im Parc fermé auf der Start- und Zielgeraden, um ihre GT3-Lieblingsautos abzuknippen.



### NICHTS GING MEHR IN DER LAUSITZ

Wer am Samstag zur DTM an den Lausitzring wollte, wie MSa-Redakteur Claus Mühlberger, stand teils mehr als eine Stunde im Stau. Eine inkompetente Verkehrsführung und das Eintreiben der Parkgebühr hielten auf. Am Sonntag flutschte es dann aber.



### VERLOREN IN DER HEIMAT

Peinlich: Ausgerechnet beim Heimspiel findet Deutschland-Rallye-Urgestein Markus Stier das Pressezentrum nicht. Nach zwei Runden um den Servicepark entdeckt er es versteckt zwischen Bäumen und Trucks.



### WIEDER AUF DER SCHULBANK

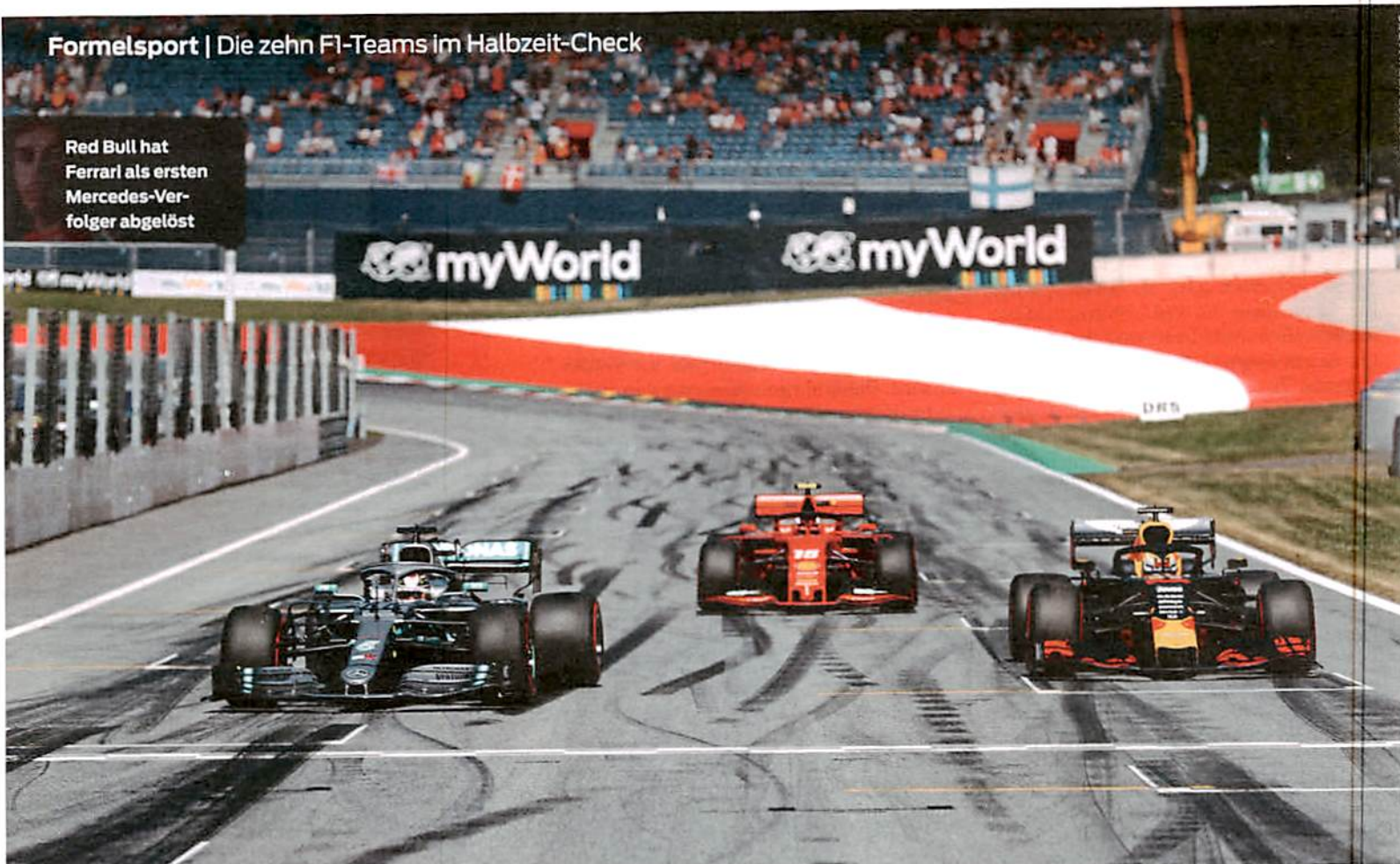
Das Silverstone-MotoGP-Mediacentrum wurde dieses Mal statt in einem großen Zelt in der Technischen Hochschule eingerichtet. Durch die Fenster konnte man in die Studieräume und die Studienwerkstatt sehen.



**40** Motocross-WM in Uddevalla:  
Entscheidung in der MX2-Klasse

SZABADFI

Red Bull hat  
Ferrari als ersten  
Mercedes-Ver-  
folger abgelöst



# Standortbestimmung

Mit großen Erwartungen sind die zehn Teams in die Saison gestartet. In der Sommerpause bietet sich die Gelegenheit, Bilanz zu ziehen. Wer hat sich eine gute Bewertung im Halbjahreszeugnis verdient, und für wen gibt es einen blauen Brief?

Von: **Tobias Grüner**

## MERCEDES AMG F1:

**WM-Platz: 1**  
**WM-Punkte: 438**  
**Rennrunden: 1483/1492**

Zwölf Rennen, zehn Siege – Mercedes fährt die (fast) perfekte Saison. Nur selten zeigte das Silberpfeil-Team dieses Jahr Schwächen. So hatte bei den Wintertests zunächst noch gar nichts auf die später gezeigte Dominanz hingewiesen. Die Ingenieure verzettelten sich bei der Abstimmung. Die Piloten schimpften über den mangelnden Speed. Erst

ein Setup-Experiment, das laut Simulation eigentlich gar nicht funktionieren konnte, brachte den W10 kurz vor Ende der Probeläufe in Barcelona wieder in die Spur. Das Konzept des Autos mit maximalem Abtrieb, auch auf Kosten des Luftwiderstands, erwies sich als Glücksgriff. Wobei das Glück in den sensiblen Pirelli-Reifen lag. Mercedes hatte als einziges Team schon bei den Reifentests vor der Winterpause in Abu Dhabi erkannt, dass die 2019er-Walzen ordentlich gefordert werden wollen, um sie in ihr Temperaturfenster zu bringen. Nur in zwei Rennen geriet das Imperium ins Schlingern. Die extreme Hitze von Spielberg und das Regenchaos von Hockenheim zeigten, dass Mercedes unter bestimmten Bedingungen doch zu schlagen ist.

Bei 150 Punkten Vorsprung kann man Teamchef Toto Wolff jetzt schon zum sechsten Konstrukteurspokal in Folge gratulieren. Auch die Zukunft sieht rosig aus: Während Ferrari immer noch an den Schwächen des aktuellen Autos herumdoktert, ist die Mehrzahl der Mercedes-Desi-

gner bereits mit der Konstruktion des 2020er-Modells beschäftigt. Vor allem in Sachen Motorleistung will man in der kommenden Saison noch einmal ordentlich nachlegen.

## SCUDERIA FERRARI

**WM-Platz 2**  
**WM-Punkte: 288**  
**Rennrunden: 1392/1492**

Mit dem neuen Teamchef Mattia Binotto sollte eigentlich alles besser werden in Maranello. Doch der ehemalige Technik-Direktor setzte bei der Philosophie des SF90 aufs falsche Pferd. „Hätten wir früher über die Charakteristik der Reifen Bescheid gewusst, wären wir sicher auf ein Konzept mit mehr Abtrieb gegangen. Auch wenn das mehr Luftwiderstand bedeutet hätte“, gab der in der Schweiz geborene Ingenieur zu. Da half auch ein bärenstarker Motor nichts. Nach zwölf Rennen warten die Tifosi immer noch auf den ersten Sieg. Die beste Chance auf einen großen Pokal gab es gleich beim zweiten Rennen in Bahrain. Doch eine fehlerhafte

Zündkerze ließ den Motor von Charles Leclerc nur noch auf fünf Zylindern laufen, wodurch Hamilton und Bottas im Schlusspurt an dem Monegasen vorbeiziehen konnten. Mittlerweile ist man hinter Red Bull sogar nur noch dritte Kraft. Die Behebung der Schwächen des Autos läuft bislang schleppend, was beim Debakel in Ungarn noch einmal deutlich wurde.

Sebastian Vettel leidet besonders. Der fehlende Abtrieb an der Vorderachse sorgt dafür, dass die Reifen nicht auf Temperatur kommen. Wenn Ferrari vorne mechanisch nachhilft, führt das Heck plötzlich ein Eigenleben. „Ich verliere Speed im ersten Teil der Kurve und bekomme Untersteuern im zweiten, weil ich das Auto vor dem Scheitelpunkt nicht genug gedreht habe“, flucht der Heppenheim. Der 32-jährige tut sich schwer, seinen Fahrstil an das Auto anzupassen. Nur auf Power-Strecken ist die rote Göttin konkurrenzfähig. Bessere Siegchancen als in Spa und Monza direkt nach der Sommerpause gibt es dieses Jahr wohl nicht mehr.

## RED BULL

WM-Platz 3

WM-Punkte: 244

Rennrunden: 1471/1492

Selbst die kühnsten Optimisten hätten vor der Saison wohl nicht darauf gewettet, dass der RB15 mit dem neuen Honda-Motor nach zwölf Rennen die zweitmeisten Rennrunden auf dem Konto hat. Die Zuverlässigkeit war in der Vergangenheit weder bei Red Bull noch beim japanischen Triebwerkslieferanten eine ausgeprägte Stärke. Überraschend kam aber auch, dass sich die Konstrukteure um Stardesigner Adrian Newey zu Saisonbeginn mit dem Aero-Konzept vertan hatten. Im Gegensatz zu Ferrari konnten die Techniker das Ruder aber schnell herumreißen. Die Wende brachte das große Barcelona-Upgrade. Red Bull rückte immer näher an Mercedes heran. Die beiden Siege in Spielberg und Hockenheim waren nicht nur der Silberpfeil-Schwäche zuzuschreiben. In Budapest fuhr Max Verstappen auf Augenhöhe mit Hamilton, verlor das Duell nur wegen der Strategie.

Es gibt allerdings auch noch einige Baustellen. Der neue Honda-Motor zeigt sich zwar zuverlässig, ist aber immer noch das schwächste V6-Aggregat im Feld. Nach der Sommerpause soll es einen ordentlichen Leistungssprung geben. Und auch beim Fahrerpersonal dürften die Verantwortlichen einige Sorgen haben. Pierre Gasly wurde nach anhaltender Formkrise in der Halbzeitpause aussortiert und durch Alexander Albon ersetzt. Der Rookie muss sich mit wenig Erfahrung in einem neuen Team gleich an Verstappen messen lassen. Es gibt sicher leichtere Aufgaben.

## McLAREN

WM-Platz 4

WM-Punkte: 82

Rennrunden: 1302/1492

McLaren ist neben Mercedes der große Gewinner. In den letzten zwölf Rennen der alten Saison 2018 hatte das britische Traditionsteam gerade einmal 18 Pünktchen gesammelt. Mit dem neuen MCL34 sind es bei gleicher Anzahl an Grands Prix diese Saison bereits 82 Zähler. Damit führt das Team aus Woking klar das Mittelfeld an. Fernando Alonso ist längst vergessen. Mit Carlos Sainz jr. und Lando Norris wurde erfolgreich die Wende eingeleitet. Beide sind für 2020 bereits

bestätigt. Auch hinter den Kulissen hat Firmenboss Zak Brown seine Mannschaft neu aufgestellt. Technikchef James Key, der von Toro Rosso kam, zieht seit März im Ingenieurbüro die Fäden. Zwei Monate später stieß auch der neue Teamchef Andreas Seidl dazu.

Der Bayer muss nun dafür sorgen, dass der Aufwärtstrend fortgesetzt wird. Die Ambitionen sind hoch. Im kommenden Jahr will man den Rückstand auf die Topteams halbieren. Die Arbeiten am MCL35 sind deshalb bereits voll im Gange: „Direkt nach den Wintertests haben wir die Konzeptphase eingeleitet. Zum ersten Mal seit Jahren sind wir im Zeitplan und hängen nicht hinterher“, freut sich der neue Teamchef. Auch die längerfristige Zukunft sieht rosig aus. Auf Druck von Seidl haben die McLaren-Besitzer ein paar Millionchen für einen neuen Windkanal locker gemacht.

## TORO ROSSO

WM-Platz 5

WM-Punkte: 43

Rennrunden: 1435/1492

Neben McLaren ist Toro Rosso die zweite Überraschung im Mittelfeld. Die engere Zusammenarbeit mit Red Bull trägt schon nach kurzer Zeit Früchte. Weil beide Schwesterteams nun mit Honda-Power unterwegs sind, lassen sich viele Teile übernehmen. So konnte Toro Rosso auch den Weggang von Technikchef James Key relativ leicht kompensieren. Dass der Honda-Motor überraschend standfest ist, half natürlich auch. Jetzt müssten nur noch ein paar PS mehr kommen. „Wie im letzten Jahr spielen wir gerne das Versuchskaninchen, um die Entwicklung zu beschleunigen“, erklärte Teamchef Franz Tost.

Auch die Fahrerpaarung hatte ihren Anteil am Erfolg. Daniil Kvyat fand wieder zu seinem alten Speed. Der 25-jährige Russe zeigt nach einem Jahr Pause mehr Reife und Konstanz. Höhepunkt war der Podiumsplatz im Regenchaos von Hockenheim. Obwohl Kvyat elf Punkte mehr sammelte als Teamkollege Alexander Albon, wurde der Thailänder in der Sommerpause zu Red Bull befördert. Der Rookie besitzt nach Einschätzung der Verantwortlichen mehr Potenzial. Bei Toro Rosso geht es in der zweiten Saisonhälfte mit Pierre Gasly weiter. Wenn sich der Franzose nicht

gegen Kvyat durchsetzen kann, dürfte seine Zeit in der Formel 1 bald vorbei sein.

## RENAULT

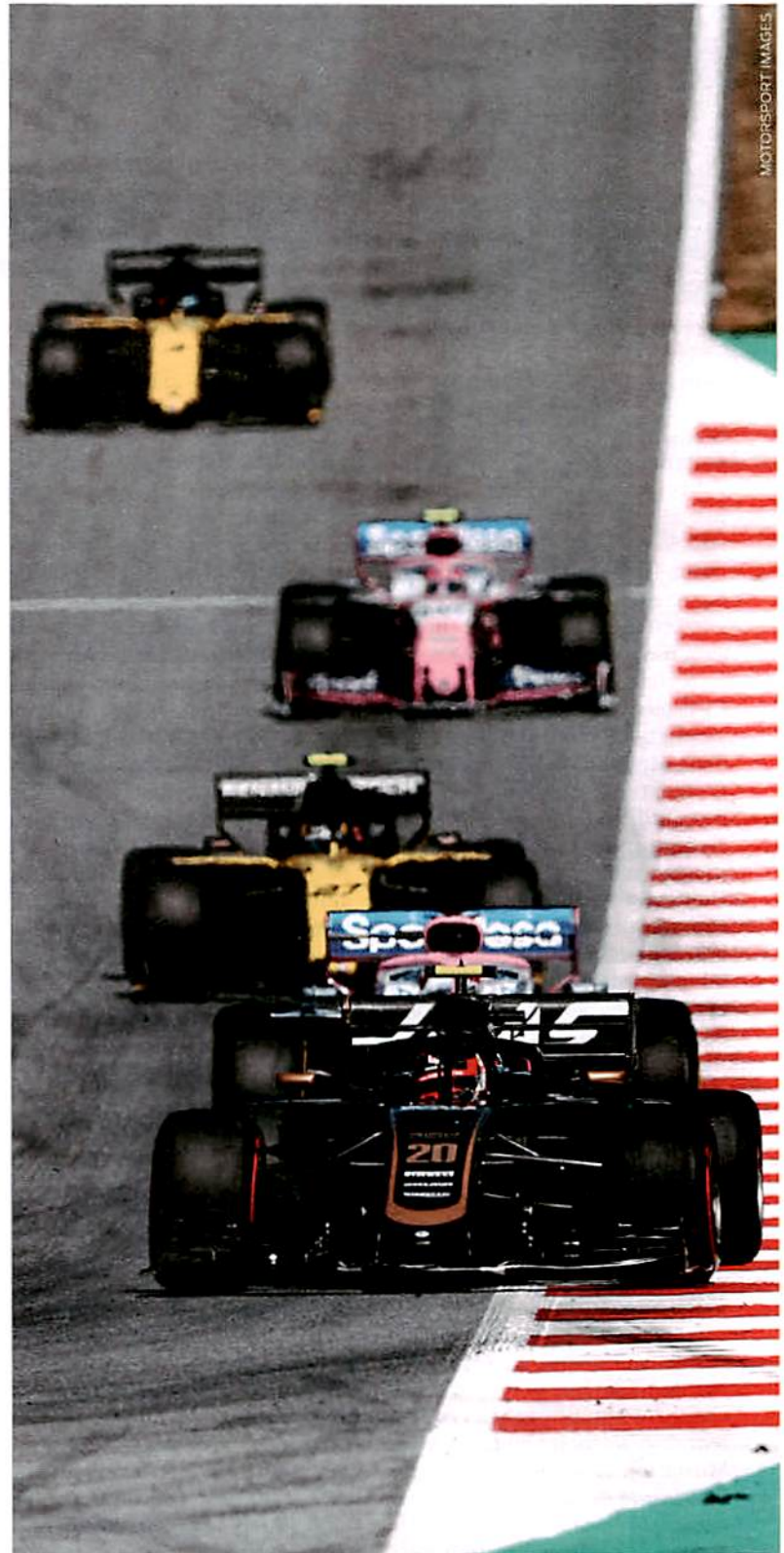
WM-Platz 6

WM-Punkte 39

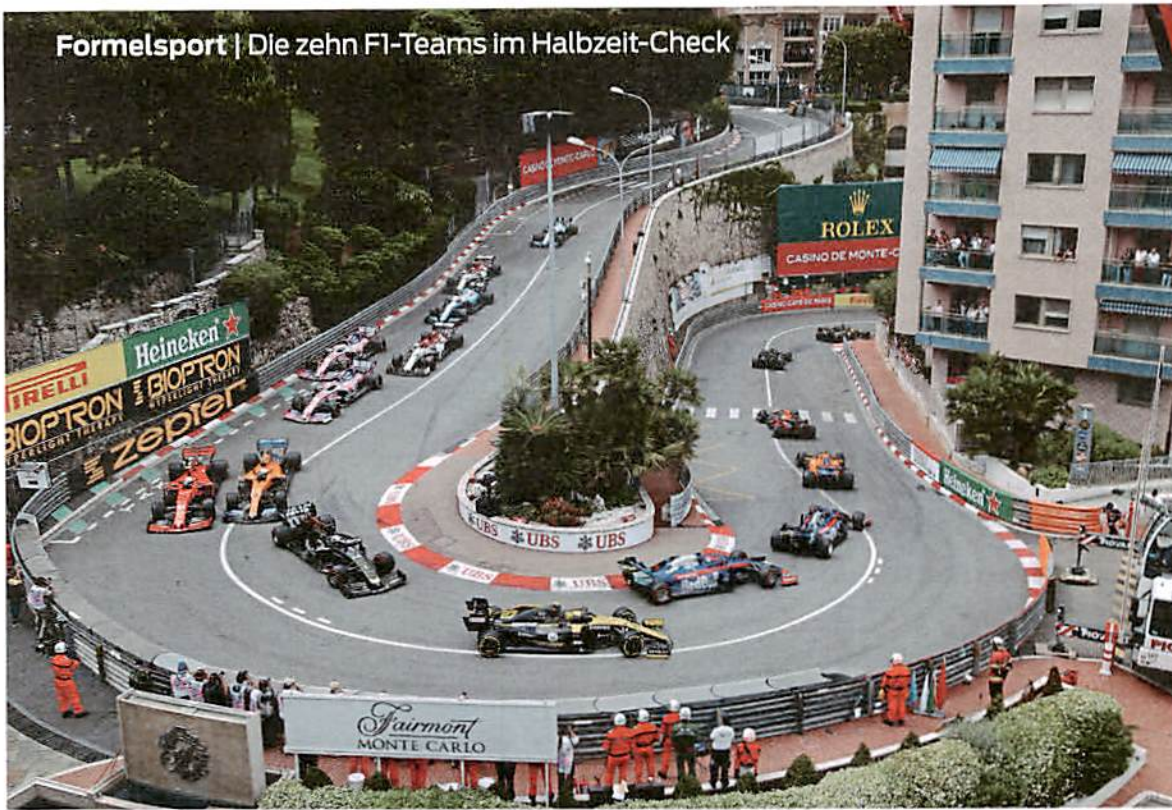
Rennrunden 1306/1492

Mit großen Ambitionen war Renault in die Saison 2019 gestar-

tet. Für den Angriff auf die Top-teams verpflichtete man mit Daniel Ricciardo einen echten Superstar. Die positiven Zahlen aus der Motorentwicklung in Viry-Châtillon machten den Verantwortlichen zusätzlich Hoffnung. Renault konnte das Leistungsdefizit zu Ferrari und Mercedes fast komplett aufholen. Doch anstatt das Mittelfeld klar anzuführen, mussten die Piloten von Be-



Die Haas-Piloten werden im Rennen regelmäßig nach hinten durchgereicht



Renault wollte diese Saison eigentlich das Mittelfeld klar anführen. Doch die Piloten kämpften zu oft mit dem Setup

ginn an um jedes WM-Pünktchen kämpfen. Eine Baustelle ist die mangelnde Zuverlässigkeit, eine andere der fehlende Speed. Die Fahrer klagen über Balance-Probleme und Abstimmungsschwierigkeiten. Auch das große Upgrade beim Heimspiel in Frankreich floppte. Der von den Ingenieuren versprochene Zeitgewinn stellte sich nicht ein.

Nun gerät langsam das ganze F1-Projekt bei Renault in Gefahr. Teamchef Cyril Abiteboul muss dem Vorstand beweisen, dass die gesteckten Ziele weiter erreichbar sind. Der interne Fahrplan sieht vor, dass die Equipe 2021 um den WM-Titel kämpfen kann. Unklar ist auch noch, wie es personell weitergeht. Wird der Vertrag mit Nico Hülkenberg verlängert, oder kann Renault den Franzosen Esteban Ocon von Mercedes loseisen?

### ALFA ROMEO

**WM-Platz 7**  
**WM-Punkte: 32**  
**Rennrunden: 1440/1492**

Unter neuem Namen und mit neuem Personal startete das ehemalige Sauber-Team in die Saison 2019. Für den Rennstall aus Hinwil, der noch immer mit den Nachwirkungen der Fast-Pleite von 2016 kämpft, geht es vor allem darum, sich erfolgreich im Mittelfeld zu etablieren. Dieses Ziel wurde mehr als erreicht. Der aggressiv gestaltete C38 fuhr dank Rückkehrer Kimi Räikkönen gleich in den ersten vier Ren-

nen Punkte ein. Danach fiel Alfa Romeo im engen Verfolgerfeld allerdings etwas zurück. Erst mit den Technik-Upgrades von Silverstone zeigte sich das Auto zuletzt wieder konkurrenzfähiger. In Ungarn konnte Räikkönen sogar auf dem Niveau der McLaren kämpfen.

Alles in Butter ist bei den Schweizern aber nicht. Antonio Giovinazzi ließ seinen Speed zwar zwischenzeitlich immer mal aufblitzen, zog im Vergleich zum Teamkollegen aber klar den Kürzeren. Nur ein mageres Pünktchen steht auf dem Konto des italienischen Newcomers. Folgt in der zweiten Saisonhälfte keine Steigerung, droht dem 25-Jährigen der Abschied. Ein anderer Abgang steht bereits fest: Technikchef Simone Resta kehrt nach nur 15 Monaten in Hinwil zurück zu Ferrari. Seit Anfang August schwingt der ehemalige Aerodynamik-Chef Jan Monchaux das Zepher im Konstruktionsbüro.

### RACING POINT

**WM-Platz 8**  
**WM-Punkte: 31**  
**Rennrunden: 1390/1492**

Bei Racing Point herrschte zuletzt Frust. Unter den neuen Eigentümern um den Kanadier Lawrence Stroll sind zwar endlich die Geldsorgen verschwunden. Doch statt wie angekündigt Jagd auf die Topteams zu machen, dümpelt man plötzlich am Ende des Mittelfeldes herum. „Die

entscheidende Phase der Entwicklung unseres Autos lief im vergangenen Jahr parallel zu unserer Insolvenz. Darunter leiden wir noch heute“, entschuldigt Teamchef Otmar Szafnauer. Nur auf dem schnellen Stadtkurs in Aserbaidschan, wo das Team immer schon gut unterwegs war, und beim Chaosrennen in Hockenheim wurde zweistellig gepunktet.

Die Ingenieure um Technikchef Andy Green haben die Probleme erkannt. Das erste große Upgrade ließ allerdings bis Hockenheim auf sich warten. Der zweite Teil der B-Version sollte eigentlich in Budapest Premiere feiern, wurde aber nicht rechtzeitig fertig. Ein weiteres Problem ist die Qualifyingschwäche von Lance Stroll. Nur ein einziges Mal, beim Deutschland-Grand-Prix, schaffte der Neuzugang im Team den Einzug in die zweite Quali-Runde.

### HAAS FI TEAM

**WM-Platz 9**  
**WM-Punkte: 26**  
**Rennrunden: 1277/1492**

Neben Renault ist Haas die große Enttäuschung im Mittelfeld. Nach den Wintertests in Barcelona galt das US-Team noch als Favorit auf die Verfolger-Krone. Die Startplätze 6 und 7 beim Auftakt in Melbourne ließen hoffen. Doch im Rennen steht der VF-19 mit den neuen Pirelli-Reifen auf Kriegsfuß. Kevin Magnussen und Romain Grosjean wurden nach

guten Quali-Leistungen regelmäßig durchgereicht. „Die anderen haben auch Probleme mit den Reifen. Aber keiner so sehr wie wir“, klagt Teamchef Günther Steiner. „Um das Problem in den Griff zu bekommen, müssen wir mit dem Setup an allen Ecken Kompromisse eingehen.“

Zur mageren Punkteausbeute haben auch die mangelnde Zuverlässigkeit und der Umgang der beiden Teamkollegen miteinander auf der Strecke beigetragen. In Barcelona, Silverstone und Hockenheim kamen sich Magnussen und Grosjean gegenseitig in die Quere, weshalb die Teamführung nun eine Stallregie eingeführt hat. Auch die Ingenieure haben sich nicht mit Ruhm bekleckert. Bis zuletzt fuhren beide Autos in unterschiedlichen Spezifikationen – Magnussen mit Upgrades, Grosjean mit dem alten Melbourne-Paket. An den Ergebnissen war nicht zu erkennen, welche Version die bessere ist.

### WILLIAMS

**WM-Platz 10**  
**WM-Punkte: 1**  
**Rennrunden: 1451/1492**

Lange glich die Formel 1 einer Dreiklassen-Gesellschaft. Vorne die drei Topteams, dahinter das breite Mittelfeld und am Ende abgeschlagen Williams. Die Horror-Saison des Traditionsteams begann schon mit dem Fehlstart bei den Wintertests. Mit fast einer Woche Verspätung kam der FW42 auf die Piste. Erst mit dem Heimspiel in Silverstone begann die Entwicklungsphase. Die Upgrade-Welle bei den letzten Rennen vor der Sommerpause blieb aber nicht ohne Wirkung. In Budapest hätte George Russell sogar beinahe den Sprung ins Q2 geschafft. Williams ist endlich im Mittelfeld angekommen.

Mit Technikchef Paddy Lowe musste der Verantwortliche für das Debakel das Team direkt nach dem Saisonstart verlassen. Dafür holte man mit Patrick Head einen alten Haudegen aus dem Ruhestand zurück. Ein weiterer Verlierer der Saison heißt Robert Kubica. Das mit Spannung erwartete Comeback verlief für den Polen frustrierend. Zwar konnte der 34-Jährige in Hockenheim den ersten Punkt für sein Team holen, doch sonst musste sich der Routinier meist hinter Kollege George Russell anstellen. ■

## NACHRICHTEN

**BOTTAS-VERTRAG FIX?**

Wie die finnische Zeitung „Tu-run Sanomat“ berichtet, soll der neue Vertrag von Valtteri Bottas bei Mercedes für die kommende Saison fix sein. Wohl auch dank der Unterstützung von Lewis Hamilton bekommt der Finne noch eine weitere Chance beim Silberpfeil-Team. Damit würden die Chancen von Renault steigen, Mercedes-Junior Esteban Ocon zu verpflichten. Der Franzose soll beim Werksteam Nico Hülkenberg ersetzen.

**ELFTES FORMEL-1-TEAM**

Nach Informationen der britischen Webseite „Racefans.net“ bereitet sich ein neues Formel-1-Team auf den Einstieg in die Königsklasse 2021 vor. Der Rennstall hört auf den Namen Panthera Team Asia F1 und soll von einer Fabrik in Silverstone aus operieren. Angeblich wurden schon einige Ingenieure mit F1-Erfahrung zum Aufbau des Teams verpflichtet. Eine offizielle Bewerbung um einen Platz in der Königsklasse gibt es aber noch nicht. Die Ausschreibung der FIA beginnt erst im Herbst, wenn das neue Reglement für 2021 veröffentlicht ist.

**NORRIS TRIFFT ROSSI**

Mit Stoffel Vandoorne und Lando Norris waren ein alter und ein aktueller McLaren-F1-Pilot beim MotoGP-Rennen in Silverstone dabei. Norris, der seine Karriere vor dem Kartsport zunächst auf Minibikes begonnen hatte, traf dabei auch auf sein Jugend-Idol Valentino Rossi.

**RUSSELL NICHT IN POLEN**

Williams-Pilot Robert Kubica hat sich mit ein paar Donuts in einem alten Lotus E21 F1-Renner beim Motorsportfest im polnischen Gdingen (Gdynia) auf die zweite Saisonhälfte eingestimmt. Eigentlich sollte auch Teamkollege George Russell auftreten. Der Rookie ließ sich jedoch krankheitsbedingt entschuldigen.

Formel 1

# Aero-Tests für 2021

Die F1-Verantwortlichen haben erste Ergebnisse der Windkanal-Tests mit dem 2021er Auto veröffentlicht. Demnach wurden die Turbulenzen hinter dem Auto drastisch reduziert.

Von: **Tobias Grüner**

Die Vorbereitungen für die F1-Saison 2021 sind bereits in vollem Gange. Im Windkanal von Sauber im schweizerischen Hinwil ließ die FIA in den letzten Wochen Aero-Tests mit einem 50-Prozent-Modell der künftigen Rennwagen-Generation durchführen. Das Auto wurde etwas weiter vorne im Windkanal platziert, weil es bei den Testläufen vor allem darum ging, die Turbulenzen in verschiedenen Höhen und Distanzen hinter dem Heck

zu messen. Das neue Auto soll das dichte Folgen deutlich erleichtern.

Die Techniker des Weltverbands überprüften mit den Windkanaltests, ob die Berechnungen der CFD-Simulationen am Computer korrekt sind. Die ersten Ergebnisse stimmen die Aerodynamiker zufrieden. „Die Basis der CFD-Entwicklung war korrekt. Es

gab keine großen Überraschungen. Die Stärke der Verwirbelung hinter dem Auto beträgt nur noch fünf bis zehn Prozent, im Vergleich zu den 50 Prozent, die wir mit den aktuellen Autos messen“, freute sich FIA-Ingenieur Nikolas Tombazis. Im Oktober soll das Technik-Reglement endlich festgeschrieben werden. ■



Eine Sonde misst im Sauber-Windkanal die Turbulenzen hinter dem Auto

Formel 1

# Motoren-Roulette

Honda will in der zweiten Saisonhälfte noch einmal deutlich mehr Power liefern. Die Frage lautet nur, wann Red Bull die neuen Motoren einbaut und die fälligen Strafen kassiert.

Von: **Tobias Grüner**

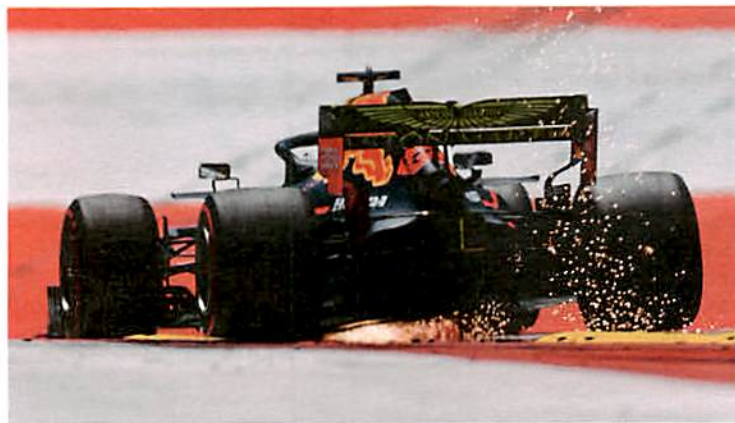
In der Formel 1 muss jeder Pilot bekanntlich mit drei Motoren durch die Saison kommen. Doch bei Honda hat man dieses Kontingent schon längst ausgeschöpft. Zum Grand Prix von Frankreich wurden Max Verstappen und Pierre Gasly mit den Spec3-Triebwerken ausgerüstet. Überraschend kam diese Entwicklung nicht. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko hatte schon zu Saisonbeginn angekündigt, dass man nicht ohne Strafen durch die Saison kommen werde.

Die große Frage lautet nun, wie das Team bis zum Saisonende plant. Der Spec4-Motor, der 25 PS mehr mobilisieren soll als die alte

Version, ist schon seit einigen Wochen fertig. Um beim Verstacken-Heimspiel in Spa keine Strafe zu kassieren, soll die Ausbaustufe aber erst beim High-speed-Festival in Monza debütieren. Dann steht auch der neue Sprit von Benzin-Partner Esso bereit, der noch ein paar weitere Pferdchen mobilisieren soll.

Ob Red Bull damit ohne weitere Strafen bis zum Saisonfinale in Abu Dhabi kommt, ist allerdings fraglich. Gern würde Honda

mit einem frischen Motor beim Heimspiel in Suzuka antreten. Davor liegen nur noch die Rennen in Singapur und Sotschi. Wegen der guten Siegchancen ist es eher unwahrscheinlich, dass es Antrieb Nummer fünf beim Nacht-Grand-Prix gibt. Laut Honda-Sportdirektor Toyoharu Tanabe ist noch keine Entscheidung zum Motoren-Plan gefallen: „Wir werden das mit Red Bull diskutieren. Die ganze Angelegenheit ist ziemlich kompliziert.“ ■



Kassieren die Red-Bull-Piloten noch zwei Strafen nach der Sommerpause?



Dass Robert Kubica überhaupt wieder in der Formel 1 fährt, grenzt an ein Wunder. Wir haben uns mit dem Polen über dieses Wunder unterhalten, und warum es bei Williams nicht so läuft wie erhofft.

Von: **Michael Schmidt**

**Sie haben in Hockenheim nach 3178 Tagen wieder einen WM-Punkt geholt. Was bedeutet das für Sie?**

Es wäre mir lieber gewesen, ihn ohne die Strafe eines anderen bekommen zu haben. Es war ein glücklicher Punkt, wenn wir ehrlich sind. Nicht wegen des turbulenten Rennens. Da wird derjenige belohnt, der das Risiko am besten abschätzen kann. Ich bin bewusst sehr konservativ gefahren. Weil ich wusste, dass es sich auszahlt, wenn du überlebst. Ich war da im Zwiespalt. Wir fahren am Ende des Feldes. Auf der einen Seite willst du bei der Reifenwahl riskieren, weil wir nichts zu verlieren haben. Auf der anderen können wir in unserer Lage nicht riskieren, das Auto rauszuwerfen. Wir hatten in den letzten Rennen ein paar Schäden. Wenn das nächste Rennen schon drei Tage später folgt, brauchst du Teile. Ein Unfall hätte uns in eine schwierige Lage gebracht. Ich glaube, der Punkt hilft dem Team mehr als mir. Williams ist durch schwere Zeiten gegangen. Der Punkt zeigt dem Team, dass man niemals aufgeben darf.



**Robert Kubica**

**Geburtstag:** 7.12.1984  
**Geburtsort:** Krakau  
**Herkunftsland:** Polen

**KARRIERE**  
2003–2004: F3-Euroserie  
2005: Formel Renault 3.5  
2006–2009: BMW-Sauber  
2010: Renault F1  
2013: WRC2  
2014: WRC  
2018: Williams-Testfahrer  
2019: Williams

**Hobbys**  
Bowling, Poker, Snooker

# „Ich habe gelernt, meine Behinderung zu akzeptieren“

## Hätten Sie zum gleichen Zeitpunkt auf Slicks gewechselt wie Kvyat und Stroll, wären Sie auch ohne Hilfe anderer in die Punkte gefahren.

Das hätte uns sicher nach vorne gespült, aber wären wir dort auch geblieben? Es waren noch zu viele Runden zu fahren. Wir waren mit der Fahrzeugabstimmung in eine Richtung gegangen, die uns bei diesen verrückten Bedingungen nicht gerade geholfen hat. Kvyat und Stroll konnten sich mit ihren Autos besser verteidigen. Stroll hat genau das getan, was wir auch hätten tun können. Wenn es funktioniert, bist du der Held, wenn nicht, der Depp.

## Wie sehen Sie Ihre Saison? Sind Sie unter den Umständen zufrieden?

Sie kennen nicht alle Umstände. Das ist schon mal das erste Problem bei einer Bewertung. Es gab nicht viele Augenblicke, in denen ich mich allein auf das Fahren konzentrieren konnte. Deshalb fällt es mir schwer zu sagen: Das hast du richtig, das falsch gemacht. Die Resultate sehen Sie ja selbst. Aber es gibt noch viele andere Probleme, die es schwer machen zu zeigen, was möglich wäre.

## Zum Beispiel?

Schauen Sie sich die starken Schwankungen zwischen meinem Teamkollegen und mir an. Mal bin ich nah dran, dann wieder meilenweit weg. Ich kann Ihnen nicht sagen, woran es liegt. Wenn du dich verbessern willst, musst du erst mal wissen, warum du langsam bist. Sicher gibt es Dinge, die ich besser machen könnte. Genauso sicher gibt es Dinge, die ich richtig gemacht habe, die aber von anderen Faktoren überdeckt wurden. Manchmal fehlt so viel Rundenzeit, dass du die Welt nicht mehr verstehst. Langer Rede kurzer Sinn: Es ist eine komplizierte Saison.

## Wie gut ist George Russell? Sehen Sie den jungen Robert Kubica in ihm?

Da gibt es einen riesigen Unter-

schied. Ich bin mit weniger Erfahrung in der Formel 1 angekommen. Die neue Generation ist viel besser ausgebildet, als ich es war oder Lewis. Speziell George, der in der Vergangenheit schon mit Mercedes und Force India testen konnte. Zu Saisonbeginn hatte er wahrscheinlich schon mehr Runden in modernen Formel-1-Autos gedreht als ich. George ist unglaublich talentiert. Jeder weiß, wie schnell er

**„Mein linker Arm ist viel schneller und präziser als je zuvor und als der linke Arm von 99 Prozent aller Menschen. Es ist das Resultat einer Entwicklung.“**

Robert Kubica

ist. Natürlich werde ich mit ihm verglichen. Obwohl das nur schwer zu vergleichen ist. Wir befinden uns in einem komplett anderen Stadium unserer Karrieren. George verdient ein Auto, mit dem er vorne fahren kann. Die Fähigkeiten dazu hat er. Er hat es gezeigt in der GP3 und der Formel 2. Es ist nur eine Frage der Zeit, dann sitzt er in einem konkurrenzfähigen Auto.

**Kaum jemand konnte sich vorstellen, dass Sie je zurückkommen würden mit dieser Behinderung des rechten Armes. Ist es Ihr persönlich größter Sieg, es überhaupt geschafft zu haben?**

Es war der Grund, warum ich darauf so versessen war, in die Formel 1 zurückzukehren. Ich wollte beweisen, dass es geht. Und es ging. Natürlich stellen jetzt viele Leute die Sinnfrage, weil es nicht so läuft. Es ist ihnen auch schwer zu vermitteln. Viele Leute werden es nicht verstehen, weil sie nie in meiner Lage waren. Ich akzeptiere die Zweifel anderer Leute, aber sie sollten auch mei-

ne Entscheidung verstehen. Viele haben mich gewarnt, dass ich nie in der Lage sein würde, in Monte Carlo zu fahren. Und dann war Monte Carlo eines meiner besten Wochenenden. Das Gleiche im Regen. Und dann hole ich einen Punkt. Ich habe jetzt eine ganz andere Herausforderung als vor zehn Jahren. Speziell mit dem Auto, das ich jetzt fahre. Jetzt arbeite ich mehr an mir selbst, versuche mich auf einen Stand zu bringen, dass ich mit einem besseren Auto zeigen kann, wozu ich immer noch in der Lage bin.

## Wie stark mussten Sie Ihren Fahrstil anpassen, um trotz der Behinderung schnell zu fahren?

Ich fahre nicht unbedingt andere Linien. Die größte Anpassung fand im Kopf statt. Es ist unglaublich, wie sich das Gehirn und der Körper auf neue Bedingungen einstellen. Das war eine der größten Lehren, die ich gezogen habe. Mein linker Arm ist viel schneller, sensibler und präziser als je zuvor und als der linke Arm von 99 Prozent aller Menschen. Ich wusste das nicht einmal. Man hat mich mehreren Tests unterzogen, und das Resultat war, dass mein linker Arm um 35 Prozent besser funktioniert als der beste Wert, den sie bei gesunden Menschen und Rennfahrern je gesehen haben. Ich habe mich zuerst gefragt, ob das immer schon der Fall war. Sehr unwahrscheinlich. Es ist das Resultat einer Entwicklung. Mein

Gehirn und mein Körper mussten die Behinderung meines rechten Armes irgendwie kompensieren. Über die Jahre musste ich meinen Körper neu lernen, um zu begreifen, wie ich mit der Behinderung am besten umgehe.

## Wie ging das?

Der größte Fortschritt in den Jahren seit dem Unfall war, dass ich gelernt habe, meine Behinderung zu akzeptieren. Am Anfang wollte ich das nicht wahrhaben. Ich wollte wieder so sein wie vorher. Das war eine schwierige Zeit. Dann habe ich begonnen, daran zu arbeiten, und habe mit der Zeit einen Weg gefunden, das Gleiche zu tun wie vorher, nur auf eine andere Art. Wenn ich es weiterhin wie früher versuchen würde, würde ich scheitern. Ich habe dann versucht, so natürlich wie möglich zu fahren. Als mir das gelang, war meine Anpassungsphase an das neue Leben geschafft. Deshalb bin ich nach dem Unfall in den Rallyesport. Weil ich da noch unverbraucht war. Das war ein neues Metier für mich. Im Auto habe ich nie an meine Behinderung gedacht. Ich habe quasi das Rallyefahren mit meiner Behinderung gelernt. Das habe ich dann auf andere Rennautos übertragen. Wenn ich heute in einem Formel-1-Auto sitze, denke ich nicht darüber nach, was mein rechter oder linker Arm tun müssen, um mein Defizit auszugleichen. Es ist für mich ein natürlicher Vorgang geworden, so zu fahren. ■



Seltenes Bild: Robert Kubica vor Williams-Teamkollege George Russell



Herzschlagfinale: Sato (rechts) ringt Carpenter um 0,0399 Sekunden oder 3,30 Meter nieder

MOTORSPORT IMAGES

# From Zero to Hero

Eine Woche nach dem Pocono-Crash bestrafte Takuma Sato seine Kritiker mit einem Sieg. Ed Carpenter lag nur einen Wimpernschlag zurück. Tony Kanaan kletterte zum ersten Mal seit 2017 wieder auf ein Podium.

Von: **Michael Schmidt**

**D**ieses Podium wird noch lange im Gedächtnis bleiben. Das Altherren-Trio ist zusammen 124 Jahre alt. Und keiner hätte einen Cent auf die Herren Sato, Carpenter und Kanaan gewettet. Takuma Sato feierte seinen fünften IndyCar-Sieg. Nach einem Beinahe-Unfall in der Startphase lag der Indy-Sieger von 2017 am Ende des Feldes. Ed Carpenter, der nur an Ovalrennen teilnimmt, hätte den Japaner

fast noch abgefangen. Im Ziel fehlten 0,0399 Sekunden oder 3,30 Meter. Tony Kanaan ist ein seltener Gast bei Siegerehrungen geworden. Der 44-jährige Brasilianer hat seine besten Tage hinter sich. Sein letzter Sieg liegt fünf Jahre zurück, das letzte Podium datierte von 2017. „Ich musste mein Team fragen, wo ich mein Auto für die Siegerehrung abstellen muss“, juxte der älteste Fahrer im Feld.

Sato, Carpenter und Kanaan waren bis zur 180. Runde nicht weiter aufgefallen. Sie versteckten sich im Mittelfeld. Klug getimte Boxenstopps brachten sie nach vorne. „Wir haben zwei unserer Stopps unter Gelb abgespult. Das war der Schlüssel. Und wir hatten den Reifenverschleiß besser im Griff als andere“, jubelte Sato. Der Rahal-Pilot hatte in den Tagen vor dem Rennen viel Kritik einstecken müssen. Man gab ihm die Schuld an dem Massenunfall in Pocono, bei dem er

„Gleich nach dem Start steckte ich in einem Sandwich. Plötzlich war ich Letzter. Ich sagte mir: Bleib ruhig, spare Sprit, halte dich aus allem raus und mache deinen Job.“

Takuma Sato

selbst auf dem Überrollbügel seines Dallara-Honda landete. Sein Team hielt zu ihm. „Takuma hat in Pocono die Spur nicht gewechselt. Er war nicht schuld.“

Die Meisterschaftskandidaten strauchelten. Will Power geriet auf Reifenschnipsel und landete in der Mauer. Scott Dixon setzte

ein Leck im Kühler schachmatt. Alexander Rossi pokerte mit einem frühen dritten Boxenstopp. Er hätte 74 Runden mit einer Tankfüllung durchhalten müssen. Als er einsah, dass man mit Spritsparen gegen Kollegen mit mehr Benzin im Tank kein Rennen gewinnt, musste er für ein paar Spritzer Kraftstoff an die Box. Der Andretti-Pilot fiel auf Platz 13 zurück. Sein größter Konkurrent Josef Newgarden schenkte in der letzten Kurve der letzten Runde noch vier Punkte her. Beim Versuch, Santino Ferrucci den vierten Platz abzujaugen, legte der Penske-Pilot eine Pirouette auf die Bahn. Newgarden verlor noch zwei Positionen an Teamkollege Simon Pagenaud und Conor Daly. Der IndyCar-Spitzenreiter tadelte Rookie Ferrucci im Parc fermé: „So wild wie du fährst man nicht im Oval.“

## Das seltsame Oval

Gateway ist eines von nur noch



Old School: Ed Carpenter, Takuma Sato und Tony Kanaan feiern gemeinsam auf dem Podest. Das Trio ist zusammen 124 Jahre alt

fünf Ovalen im IndyCar-Kalender. Es zählt mit einer Länge von 2,012 Kilometern weder zu den Miniovalen noch zu den Superspeedways. Mit seiner asymmetrischen Ausrichtung stellt die Strecke am Stadtrand von St. Louis einen Sonderfall dar. Die erste Kurve weist einen viel kleineren Radius, dafür eine um zwei Grad steilere Überhöhung auf als der Bogen gegenüber. Die beiden Geraden sind mit 603 und 586 Metern eher kurz. Trotzdem schaffte der Trainings schnellste Josef Newgard einen Schnitt von beachtlichen 300,154 km/h.

Auf der 1997 eröffneten Strecke, die erst zum siebten Mal Gastgeber für Amerikas schnellste Rennserie spielte, zählt vor allem eines: Abtrieb. Deshalb sind die Autos auch mit Flügeln ausgerüstet wie auf einem Straßenkurs. Nur der Flap am Heckflügel fällt etwas dünner aus. Die Fahrer mögen den Kurs mit seinen steil aufragenden Tribünen drumherum, auch wenn sie nur zu einem Drittel gefüllt waren. „Du fährst zwei total unterschiedliche Kurven“, erzählt IndyCar-Neuling Marcus Ericsson. „Die erste musst du abbremsen, die zweite geht gerade so voll.“ Für Sébastien Bourdais ist Gateway deshalb fahrerisch anspruchsvoller als Indianapolis, die Mutter aller Nudeltöpfe. „Da fährst du durch alle vier Kurven problemlos voll. Hier eine gar nicht, die andere nur mit viel Mut.“

Da liegt auch die Schwachstelle des Dallara IR12, der 2018 ein neues Aerodynamikpaket verpasst bekam. Auf den Ovalen, auf denen gewisse Kurven ein Balanceakt sind, wird Überholen zur Geduldprobe: „Da reichen

schon geringe Turbulenzen aus, dass du in den Kurven nicht mehr am Vordermann dranbleiben kannst. Weil du jedes Gramm Abtrieb brauchst“, klagt Bourdais, der einen möglichen Sieg durch einen Unfall verlor. Gateway zählt dazu, auch Pocono.

Wie zum Beweis gab es zwischen den Runden 5 und 45 keine Verschiebung in den Top 10. Das besserte sich mit mehr Gummi auf der Bahn und sinkenden Temperaturen in der Nacht. Mit dem Grip erwachte auch das Rennen. Ryan Hunter-Reay sieht in der Überholproblematik auch den Grund für die jüngsten Massencrashes: „Pocono und Gateway sind sogenannte Track-Position-Rennen. Nur in den ersten Runden kannst du viele Plätze gutmachen. Das verleitet die Leute zu Wahnsinnsaktionen.“ Sein Team Andretti bekam es zu spüren. Innerhalb von fünf Tagen nach dem Massaker von Pocono mussten zwei Autos neu aufgebaut werden. Kostenpunkt: 400 000 Dollar.

Zwei Rennen vor Schluss führt Newgard 38 Punkte vor Pagenaud und 46 Zähler vor Rossi. Pocono-Sieger Power kanonierte sich mit einem Mauerkuss aus



Weiter an der Spitze: Newgard führt die Meisterschaft vor Pagenaud an

dem Titelrennen. Auch für Titelverteidiger Dixon wird es nach dem Defekt des Kühlers nun eng. Der Neuseeländer muss 70 Punkte aufholen. Trotz der scheinbar großen Abstände ist die Meisterschaft noch offen. Das Finale in Laguna Seca bringt doppelte Punkte. „Nur mit 100 Punkten Vorsprung kannst du beruhigt nach Laguna Seca fahren. Ich schreibe noch nicht mal Dixon ab“, warnt Newgard voreilige Gratulanten.

Die pikante Note am letzten Saisonrennen ist, dass kein Team Erfahrung mit dieser Rennstrecke hat. Newgard: „Keiner weiß, was ihn erwartet.“ Laguna Seca ist zum ersten Mal seit 2004 wieder im Programm. Nur drei Fahrer der aktuellen Generation sind auf der Berg- und Talbahn in Kalifornien überhaupt gefahren: Scott Dixon, Tony Kanaan und Sébastien Bourdais. ■

### PUNKTESTAND FAHRER

nach 15 von 17 Rennen

1.	Josef Newgard	563 Punkte
2.	Simon Pagenaud	525
3.	Alexander Rossi	517
4.	Scott Dixon	493
5.	Will Power	416
6.	Takuma Sato	382
7.	Ryan Hunter-Reay	368
8.	Graham Rahal	346
9.	Santino Ferrucci	326
10.	Felix Rosenqvist	324

### INDYCAR, GATEWAY

15. von 17 Rennen; Renndistanz: 248 Runden (498,895 Kilometer)

1.	Takuma Sato	Honda / Rahal	2:15.53,4687 h
2.	Ed Carpenter	Chevrolet / Carpenter	+ 0,0399 s
3.	Tony Kanaan	Chevrolet / Foyt	+ 2,2459 s
4.	Santino Ferrucci	Honda / Coyne	+ 4,1935 s
5.	Simon Pagenaud	Chevrolet / Penske	+ 6,2741 s
6.	Conor Daly	Chevrolet / Carlin	+ 8,0200 s
7.	Josef Newgard	Chevrolet / Penske	+ 13,8050 s
8.	Ryan Hunter-Reay	Honda / Andretti	+ 14,9374 s
9.	Colton Herta	Honda / Harding	+ 17,1010 s
10.	Marco Andretti	Honda / Andretti-Herta	+ 18,4657 s

Das belgische WRT-Team holte beim 10h-Rennen in Suzuka in souveräner Manier den Sieg



# Der blaue Reiter

Der vierte Lauf zur IGTC in Suzuka bot den japanischen Fans packenden GT3-Rennsport. Was die IGTC nicht bot, war der Sieg für eine japanische Marke – dafür waren die deutschen Hersteller Audi, Mercedes und Porsche einfach zu stark.

Von: **Marcus Schurig**

**K**elvin van der Linde und Stefan Wendl hatten die gleiche Vorahnung, obwohl sie nicht für den gleichen Hersteller arbeiten: Am Samstag scherzte der Südafrikaner van der Linde: „Wir sind das Triple-V-Team, V steht für Victory – also holen wir morgen den Sieg!“ Und ja, die Namen der Piloten des Audi-WRT-Teams van der Linde, Vanthoor und Vervisch tragen alle das V an der ersten Stelle.

AMG-Kundensportchef Stefan Wendl beschlich bereits am Frei-

tag dieses komische Gefühl: „Ich schätze die Audi R8 als sehr stark ein.“ Zu diesem Zeitpunkt hatten die 36 Teams der Intercontinental GT Challenge (IGTC) beim 10h-Rennen in Suzuka gerade mal ein paar Runden im Regen abgenudelt – was noch selten für Vorhersagen getaugt hat.

Doch diesmal lagen die Hellscherer richtig: Am Rennsonntag sicherten sich Kelvin van der Linde, Dries Vanthoor und Frédéric Vervisch bei optimalen äußeren Bedingungen einen recht überlegenen Sieg in Suzuka. Das Trio hatte die Führung nach zwei Stunden übernommen, als man den führenden Schnitzer-BMW M6 GT3 mit einem Undercut ausgetanzt hatte. Das Triple-V-Trio sollte die Führung boxenstoppbereinigt für den Rest des Rennens nicht mehr abgeben.

Das bockstarke GT3-Feld – von den 36 Fahrzeugen stammten 23 aus der GT3-Pro-Klasse, acht Hersteller sind für das globale Championat eingeschrieben – bot wie schon beim Debüt in 2018 wieder ein mitreißendes Autorennen,

**Das WRT-Trio Kelvin van der Linde, Dries Vanthoor und Frédéric Vervisch schien in Suzuka immer alles unter Kontrolle zu haben – aber das versteckten sie ganz gut.**

woran die Strecke eine hohe Mitschuld trägt. Die 5,807 Kilometer lange Piste in Suzuka vereint Klasse mit Tücke: Sie verspeist Reifen mit Wonne, ihr Asphalt ist rau und körnig, man braucht viel Abtrieb, aber auch eine gute Topspeed. Und der Monat August ist in Japan der heißeste des Jahres, Temperaturen von über 30 Grad grillen Fahrer und Reifen.

Wenn den Teams dann noch der Freitag für Longruns flöten geht, weil es regnet, dann tappt die GT3-Meute im Dunkeln. Am Ende präsentierte sich das GT3-

Feld im Rennen aber als extrem eng gestaffelt – vielleicht mit Ausnahme des Siegerautos.

Kelvin van der Linde, Dries Vanthoor und Frédéric Vervisch schienen immer alles unter Kontrolle zu haben, aber das versteckten sie ganz gut. „Im letzten Jahr waren wir bei der Reifennutzung und beim Verschleiß nicht ebenbürtig mit Mercedes, und unsere Priorität bestand darin, das zu ändern“, erklärte Kelvin van der Linde nach dem Rennen.

## Hammerzeiten von Audi

Das Sieger-Trio war zu jeder Zeit des Rennens – egal ob morgens, mittags, abends, egal welcher Temperaturzyklus anlag – immer schnell. Man musste aber schon genau hinschauen, um das zu erkennen. In der vierten und fünften Rennstunde flambierten van der Linde und Vervisch die Konkurrenz mitten zur heißen Mittagszeit mit Monster-Steins, mit Rundenschnitten von 2.04,8 Minuten – Hammerzeiten für regulär lange Steins! Zwi-

schen Runde 97 und 128 schenkte allein Vervisch dem Rest zwischen 20 und 40 Sekunden ein.

Spätestens da wusste die Konkurrenz, was die Uhr geschlagen hatte: „Der Audi mit der Nummer 25 war die Rakete im Feld, da hatten wir keine Chance“, so GruppeM-Ingenieur Alex Zoehling. Eigentlich hatte Audi zwei Raketen am Start, die vielleicht nur unterschiedlich hell leuchteten. Aber zu einem lupenreinen Doppelsieg hätte es locker gereicht: Der Audi mit der Startnummer 125 von Markus Winkelhock, Christopher Haase und Christopher Mies, der von der chinesischen Absolute-Racing-Truppe von Ingo Matter eingesetzt wurde, lag bis zum letzten Stopp auf Platz 2, dann streifte plötzlich die Tankanlage, der teure Saft wollte einfach nicht ins Auto fließen. Der Stopp dauerte 2.10 Minuten – statt der Mindestzeit von 1.24 Minuten.

Haase fiel auf Platz 9 zurück und versuchte mit Grimm, wieder Positionen gutzumachen – auch hier sah man den überlegenen Grundspeer der Audi R8: Haase war im Mittel aller Rennrunden in seinem letzten Stint vier Zehntel schneller als die anderen GT3-Fahrzeuge in den Top 10. Audi-Sportchef Chris Reinke wollte

nicht von Dominanz reden, sondern von Kontrolle. „Um in Suzuka schnell zu sein, muss absolut alles passen: die Fahrer, das Setup und ganz besonders die Reifendrucke in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur. Und da muss man festhalten, dass das WRT-Team einen absoluten makellosen Job gemacht hat. Wir hatten keinen Strategiefehler drin und konnten dem BMW mittels Undercut die Führung entreißen. Auch die Stopps waren astrein und die Piloten haben perfekt abgeliefert!“

### Ungewöhnliches Setup

Van der Linde schlug in die gleiche Kerbe: „Mal abgesehen davon, dass wir zu Beginn Mühe mit GT3-Autos hatten, die in einer anderen Boxenstoppsequenz unterwegs waren, hatten wir ein absolut makelloses Rennen ohne Fehler – das war der Schlüssel. Und beim Setup haben wir auf eine, sagen wir mal ungewöhnliche Lösung mit einer sehr weichen Grundabstimmung gesetzt. Aber diese Rechnung ist dann voll aufgegangen!“

Den Gegnern blieb da nur das Nachsehen – selbst den besten Gegnern. Schon vor dem Rennen wurden die Paarungen beim Audi #25 (Vervisch, van der Linde, Vanthoor) und beim GruppeM-

Mercedes mit der Nummer 999 (Maro Engel, Raffaele Marciello und Maximilian Buhk) als sehr herausragend eingestuft. Und prompt belegten genau diese beiden Teams im Rennen die Plätze 1 und 2. „Gegen die Audis konnten wir nichts machen, also haben wir uns darauf konzentriert, bester Nicht-Audi zu werden“, so GruppeM-Ingenieur Alex Zoehling, der letztes Jahr das Suzuka-Debüt der IGTC mit seinem Triple-9-Auto gewann.

Zoehling hält fest, dass auch sein Team fehlerfrei agierte: „Natürlich haben wir am Anfang wegen des neunten Startplatzes ein wenig Zeit im Verkehr eingebüßt, und natürlich musste man radikale Lösungen beim Setup und Luftdruck finden, um das Auto ins Speed-Fenster zu bringen, aber das haben wir gut gelöst.“ Marciello, Engel und Buhk waren über die Distanz die gefährlichsten Verfolger von Audi.

In der Meisterschaftswertung der IGTC ist es andersherum: In Suzuka holte Mercedes fast exakt so viele Punkte wie Audi, während Porsche Boden verlor. AMG hat vor dem Finale in Kyalami Mitte November 22 Punkte Vorsprung auf Porsche und einen nahezu uneinholbaren Puffer von 44 Zählern auf Audi.

Beim Fahrertitel sieht es für Mercedes ebenfalls gut aus, auch wenn die Abstände deutlich geringer sind: Die Mercedes-Piloten Buhk (58 Punkte) und Marciello (55 Punkte) führen vor Audi-Fahrer Vervisch (52 Punkte) und Mercedes-Pilot Goetz (50 Zähler), der in Suzuka im Craft-Bamboo-AMG Platz 4 belegte.

Und Porsche? Die Schwaben betrieben mit Platz 3 für Dennis Olsen, Matt Campbell und Dirk Werner Schadensbegrenzung. Nach Siegen in Bathurst und Spa taten sich die Teams von Earl Bamber (EBM) und Absolute Racing – ja genau, das chinesische Team setzte in Japan einen Top-Audi und einen Top-Elfer ein – in Suzuka deutlich schwerer.

Das EBM-Auto war brandneu und sorgte für fesselige Probleme, was dazu führte, dass Romain Dumas, Sven Müller und Mathieu Jaminet das Rennen nur von Startplatz 24 in Angriff nehmen konnten. Mehr als Platz 13 war dann nicht drin.

Mit Startplatz 11 hatte das Schwesterauto von Olsen, Campbell und Werner eine bessere Ausgangslage und übrigens auch deutlich mehr Speed, wenngleich Porsche im Performance-

### KM-GLEICHSTAND ZU 2018

Der Suzuka-Lauf führte 2019 mit zwei Gelbphasen über 276 Runden oder 1602,732 Kilometer – das war exakt die gleiche Distanz wie im Vorjahr, als das Rennen aber nur eine Unterbrechung aufwies.

### GOODSMILE & HÄKKINEN

Die japanischen Fans hatten in Suzuka ihre Helden: Fast alle wollten ein Autogramm von Ex-F1-Champ Mika Häkkinen, der auf einem GT3-McLaren fuhr. Der 50-jährige Finne wurde als McLaren-Botschafter angefragt – und sagte spontan zu. Im Ziel belegte Mika Häkkinen Platz 22. Nummer 2 in der Beliebtheitskala der Fans belegte das japanische Goodsmile-Mercedes-Team, auf dem auch LMP1-Toyota-Werksfahrer Kamui Kobayashi an den Start ging.

### BOP: MEHR GEWICHT

Claude Surmont, Technikchef des Ausrichters SRO, stufte den Kurs in Suzuka von der Track-Kategorie B auf C um, dazu wurde die BOP-Detaileinstufung nach Spa angepasst: Die deutschen GT3-Hersteller mussten mit deutlich mehr Gewicht fahren als noch 2018. Der neue Porsche sowie die Audi mussten 25 Kilo zuladen, Mercedes 20 Kilo. Im Vergleich zum 24h-Lauf in Spa durften BMW und Bentley Gewicht ausladen, BMW bekam minimal mehr Ladedruck im oberen Drehzahlbereich, Ferrari musste mit weniger Boost fahren.

### NUMMERTAFEL-TUMULT

Zu Rennende flackerten bei vielen Teams die Nerven: Bei einigen topplatzierten Autos wie dem siegreichen Audi, dem zweitplatzierte AMG und dem Schnitzer-BMW funktionierte die Beleuchtung der Startnummerntafeln nicht. Audi versah den siegreichen R8 beim letzten Stopp extra noch mit einem am Spiegel befestigten Lämpchen. Die Rennleitung sah keinen Grund zum Einschreiten, im Reglement ist eine Strafe als Kann-Bestimmung aufgeführt...



BMW etablierte nach der Pole zum Rennstart gleich eine Doppelführung



Audi vor Mercedes vor Porsche – die Deutschen agierten in Suzuka souverän

## Vergleicht man die Durchschnittszeiten in den vorletzten Stints, als alle Top-Teams um Positionen kämpften, so lagen sieben GT3-Hersteller innerhalb von drei Zehntelsekunden!

Vergleich der GT3-Klasse doch eher am Ende des Korridors lag.

Etwas Glück war auch nötig, um es überhaupt aufs Podium zu schaffen: Erstens fiel der zweitplatzierte Audi wie erwähnt 52 Minuten vor Schluss beim letzten Stopp zurück, zweitens hatte man Glück bei der zweiten und letzten Gelbphase vier Stunden vor Rennende. Dort konnte der #912er-Porsche unter Gelb stoppen und machte Zeit gut, nachdem man zuvor bei der ersten Gelbphase wegen eines Missverständnisses aus dem optimalen Boxenstopfenster herausfiel.

Je kühler es zu Rennende am Sonntagabend wurde, desto besser kamen die Porsche-Piloten mit ihrem GT3 R zurecht. Dirk Werner und Matt Campbell konnten am Ende sogar noch mal Druck auf den zweitplatzierten GruppeM-AMG GT3 von Raffaele Marciello machen, doch besonders gegen Ende der Stints hatten die Porsche-Fahrer mehr Probleme mit den abbaubenden Reifen als der Mercedes-Fahrer.

„Wir hatten sicherlich nicht das schnellste Auto“, hielt Campbell im Ziel fest. „Aber dank guter Taktik und ohne Fehler sind wir deutlich nach vorne gekommen. Ich habe im letzten

Stint noch einmal alles probiert, aber Platz 2 war nicht mehr zu erreichen.“

In Suzuka bewahrheitete sich also einerseits die brutale deutsche Vormachtstellung im GT3-Sport: Audi, Mercedes und Porsche verammelten das Podium, in den Top 10 lagen zwei Audi, vier Mercedes, ein Porsche und ein BMW. Doch andererseits ist es keineswegs so, dass alle anderen GT3-Hersteller in Suzuka chancenlos gewesen wären.

### Verpasste Chancen?

Der vorletzte Stint unter Grün untermauert diese These: Alle Teams in den Top 10 fuhren zu diesem Zeitpunkt volle Lotte, und vergleicht man die Durchschnittszeiten in diesen Stints, so lagen sieben (!) Hersteller innerhalb von nur drei Zehntelsekunden – nämlich Audi, Mercedes, Porsche, BMW, aber auch Nissan, Ferrari und Bentley. „Die Balance of Performance (BOP) hat eigentlich ganz gut gepasst, auch wenn Audi phasenweise schon dominant war“, hielt AMG-Kunden-sportleiter Stefan Wendt fest.

Die größte Überraschung war, dass BMW nach der Pole-Position auch im Rennen zwei Stunden an der Spitze mitgeigte. „Wir hatten den Speed, um vielleicht sogar aufs Podium zu fahren“ erklärte Schnitzer-Pilot Martin Tomczyk. Doch ein Fehler bei der Einhaltung der Mindest-Boxenstoppzeit von 84 Sekunden hatte eine Durchfahrtsstrafe zur Folge. „Das hat uns das Genick gebrochen“, so Tomczyk.

Als bester japanischer Hersteller kam Nissan auf Platz 6 – doch vom Speed her wäre sogar das Podium möglich gewesen. Dann hätten auch die japanischen Fans in Suzuka mal etwas zum Jubeln gehabt. ■



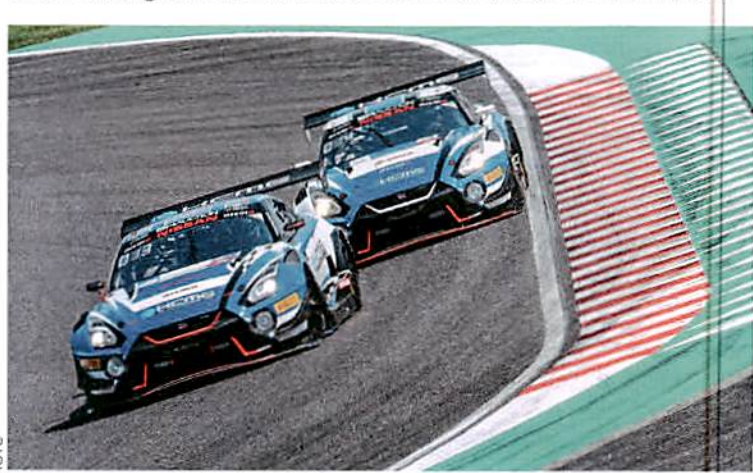
Das AMG-Team GruppeM setzte sich im Finale knapp gegen Porsche durch



Das Absolute-Racing-Team verlor erst in der Box – dann gewann man wieder



BMW-Pilot Augusto Farfus stanzte den Schnitzer-M6 auf die Pole-Position



Nissan überzeugte mit Speed: Der #35-GT-R war lange ein Podestkandidat

## VIERTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

10h-Rennen in Suzuka (Japan)

Streckenlänge: 5,807 Kilometer; Renndistanz: 1602,732 Kilometer

Platz	Fahrer	Hersteller	Runden
1.	Vanthoor/Vervisch/van der Linde	Audi R8 LMS	276 Runden
2.	Buhk/Engel/Marciello	Mercedes-AMG GT3	+40,367 s
3.	Olsen/Campbell/Werner	Porsche 911 GT3 R	+43,797 s
4.	Goetz/Stolz/Buurman	Mercedes-AMG GT3	+47,038 s
5.	Farfus/Tomczyk/Yelloly	BMW M6 GT3	+48,666 s
6.	Chiyo/Burdon/Matsuda	Nissan GT-R Nismo GT3	+56,291 s
7.	Haase/Mies/Winkelhock	Audi R8 LMS	+57,199 s
8.	Gounon/Kane/Pepper	Bentley Continental GT3	+111,098 min
9.	Paffett/Williamson/Vautier	Mercedes-AMG GT3	+127,891 min
10.	Taniguchi/Kataoka/Kobayashi	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
11.	Calado/Cozzolino/Molina	Ferrari 488 GT3	+1 Runde
12.	Bastian/Grenier/Habul	Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
13.	Dumas/Jaminet/Müller	Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
14.	Kobayashi/Matsuura/Makino	Honda NSX GT3	+2 Runden
15.	Bonanomi/Mutoh/Baguette	Honda NSX GT3	+2 Runden

Neunter Saisonlauf der IMSA-Meisterschaft auf dem Virginia Raceway

# Porsche trumpft groß auf

Porsche zerstörte die Konkurrenz auf dem Virginia International Raceway und sicherte sich einen Doppelsieg. Corvette schnappte sich den verbleibenden Podestplatz.

Von: **A. Cotton** und **A. Haupt**

**D**ie GT-Klassen waren beim neunten Lauf der amerikanischen IMSA-Rennserie unter sich. Porsche holte den sechsten Saisonsieg. Die Überlegenheit der 911 RSR war erdrückend: Porsche führte in 86 von 88 Runden und verwehrte Ford den dritten Sieg in Folge.

Laurens Vanthoor und Earl Bamber starteten von der Pole-Position, mussten sich nach einer Rennzeit von mehr als 161 Minuten allerdings ihren Teamkollegen beugen. Nick Tandy und Patrick Pilet kreuzten den Zielstrich in ihrem Elfer um 0,737 Sekunden eher. Für die Meisterschaftszweiten war es der dritte Saisonserfolg nach Sebring und Watkins



Porsche vor Corvette: Pilet und Tandy holten den dritten Saisonserfolg

Glen. Im Titelkampf verkürzten sie den Rückstand auf ihre Teamkollegen auf elf Punkte. Die IMSA trägt in dieser Saison noch zwei Rennen aus.

Tandy patzte in der Qualifikation und brillierte am Rennstart. Der 34-jährige Brite schob sich von Platz 6 kommend auf der Außenseite an vier Konkurrenten vorbei und ordnete sich hinter

dem Schwesterfahrzeug ein. Danach bestritten die Porsche ihr eigenes Rennen. „Die Reifen, die wir verwenden, haben perfekt zu dieser Strecke gepasst“, erklärte Tandy. Der letzte Boxenstopp brachte die Entscheidung: Tandy dehnte seinen vorletzten Stint aus und überflügelte dadurch Bamber. Eine späte Gelbphase würzte das Finale. Katherine

Legge hatte ihren Acura NSX GT3 im Reifenstapel abgelegt. Der Vorsprung der beiden Porsche von rund einer halben Minute verdampfte – trotzdem blieb die Konkurrenz um Corvette und Ford chancenlos. Teamintern drehte sich die Porsche-Reihenfolge nicht mehr um.

Den Herstellertitel hat Porsche mit nun insgesamt 304 Punkten so gut wie sicher. Wahrscheinlich wird man ihn beim nächsten Rennen in Laguna Seca eintüten. „Wir können uns jetzt auf den Kampf mit unserem Schwesterauto konzentrieren“, sagt Pilet. „Wir wollen ihnen das Leben schwer machen und noch den Fahrertitel holen.“

Ford folgt mit 278 Punkten vor Chevrolet mit 272 Zählern, die beiden Hersteller duellierten sich in Virginia um den letzten Podestplatz. Mit dem besseren Ausgang für die Corvette: Jan Magnussen und Antonio García kletterten auf das Podium. Dahinter folgten die Markenkollegen vor zwei Ford GT. BMW beendete das Rennen auf den Plätzen 7 und 8. ■

FIA-Pläne zur GT3-Reform ab 2022

## Hersteller lehnen die GT3-Pläne der FIA ab

Beim IGTC-Lauf in Suzuka war noch das Nachbeben vom 24h-Rennen aus Spa zu spüren: Im Juli hatte der Weltverband FIA einen neuen Reformvorstoß für die GT3-Klasse lanciert. Die Hersteller sparen nicht mit Kritik – und gehen jetzt auf Konfrontationskurs.

**W**enn die Pläne der FIA umgesetzt werden, crasht die GT3-Klasse“, sagt Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta. „Mit dem Reglement wird ein GT3-Auto zum teuren UFO“, kritisiert AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl. Sein Gegenüber bei Audi, Chris Reinke, stimmt zu: „In den letzten zwei Jahren

haben alle GT3-Hersteller neue Autos oder Evo-Modelle gebaut – ein großer Vertrauensbeweis. Wenn eine Klasse funktioniert, dann sollte man am besten gar nichts verändern!“

Die FIA hat sich mit ihren radikalen Plänen den Zorn der GT3-Hersteller zugezogen. Wohl um sich Arbeit zu sparen, will die FIA alles, was jemals über Waiver in der GT3 erlaubt wurde, in ein Reglement packen und dann die Autos homologieren.

Damit wäre nur das zentrale Chassis-Clement vom Straßenauto mit dem Greenhouse gesetzt. Davor und dahinter könnte man fast alles machen, was man will. Auch bei den Motoren wären extreme Freiheiten erlaubt. „Der Vorschlag ist eine totale Katastrophe“, sagt Ferrari-Mann Coletta. ■ MCS

Was ist dran an den Gerüchten aus dem IGTC-Fahrerlager in Suzuka?

## Suzuka: Brodelnde Gerüchteküche

Wo Rauch ist, da ist auch Feuer, sagt der Volksmund. In Suzuka war zu hören, Bernd Schneider würde sein Abschiedsrennen in Kyalami fahren und AMG schicke eine junge Kanone nach Macau. Romain Dumas baut seinen eigenen Buggy für die Dakar? Chip Ganassi will zwei Ferrari in der IMSA einsetzen? Alles richtig – oder falsch?

**R**ichtig: Bernd Schneider startet zum Abschied vom Rennsport beim Saisonfinale der IGTC in Kyalami auf dem Pro-Am-Auto von Kenny Habul. Richtig: AMG-Kundensportleiter Wendl bestätigte, dass

Mercedes beim GT3-Weltcup in Macau vier Autos einsetzen wird. Die drei letztjährigen Piloten Maro Engel, Raffaele Marciello und Eduardo Mortara sind gesetzt. „Dazu geben wir einem jungen Piloten eine Chance“ so Wendl. Den Namen gab er nicht preis. Richtig: Porsche-Werksfahrer Romain Dumas baut einen Dakar-Buggy, mit kompletter FIA-Homologation, „was viel Arbeit ist“, so Dumas. Mit dem Schweizer Alexandre Pesci hat er für die 2020er Dakar einen festen Kunden für das zweite Auto. Richtig: Chip Ganassi hätte gerne zwei Ferrari 488, um 2020 in der GTLM-Klasse der IMSA zu fahren. Aber Ganassi hat kein Budget. „Wir telefonieren jede Woche, aber ich glaube nicht, dass das noch etwas wird“, sagte Ferrari-GT-Rennchef Antonello Coletta. ■ MCS

Mit seinem elften Saisonsieg baut Ott Tänak seine Tabellenführung erheblich aus, in der Marken-WM schließt Toyota zu Hyundai auf. Die Koreaner hoffen nun auf Pech beim Gegner, bei Citroën scheint die Hoffnung schon verloren.

Von: **Markus Stier**

Immer, wenn mal wieder was schiefgegangen ist, hilft sich Thierry Neuville mit Durchhalteparolen wie: „Es ist noch nicht vorbei.“ Nach diesem Wochenende ließe sich aber durchaus sagen: vielleicht doch. Und das realisiert auch der Belgier: „Wenn du am nächsten Morgen aufwachst, dann ist es noch schlimmer.“ Die emotionale Achterbahnfahrt des Kollegen Ogier verläuft noch steiler. In der Auftaktpressekonferenz redet er noch von maximaler Punktzahl, am Sonntagmorgen gibt er sich nach 17 von 19 Prüfungen innerlich auf: „Ich kann dieses Auto nicht fahren.“

Wie Toyota in Finnland, hat Citroën endlich die angekündigte nächste Motorenausbaustufe im Einsatz. Wo, wenn nicht bei der Rallye der 1000 Abzweige, kann man jeden zusätzlichen Qualm beim Beschleunigen brauchen? Doch das eng gesteckte Reglement lässt Wunderwaffen gar nicht zu. Im dritten Jahr ihrer Existenz sind bei den aktuellen Autos keine großen Entwicklungssprünge mehr in Sicht. Bei dieser Leistungsdichte wachsen sich Kleinigkeiten zu Krisenherden aus. Wenn vor einem Jahrzehnt jemand an der Mosel den Hammer auspackte, riss es pro Prüfung Löcher von zehn Sekunden und mehr in das Feld. Gehen heute fünf Sekunden verloren, sind die Unterlegenen schon im Schockzustand.

„Ich bin heute morgen mit 3,5 Sekunden Rückstand losgefahren, jetzt sind es 3,7“, sagt Kris Meeke am Mittag nach intensivem Kampf mit Ogier um Platz 3. Was für den Briten noch kontrollierte Offensive ist, bedeutet für den Franzosen schon letzte Rille. Der Citroën will nicht einlenken. Das nervige Untersteuern ist nirgends so tödlich wie in den unzähligen Zweiter-Gang-Ecken in Deutschland, denn der Fahrer zahlt mit dem Mangel an Schwung auf der nächsten Geraden zusätzlich

drauf. Zusätzlich mangelt es an Traktion. „Sobald es schmutzig wird, ist der Grip weg“, sagt Esa-pekka Lappi.

### Ironie gegen den Frust

Alles Basteln an der Abstimmung hilft nichts. Ogier weiß schon am Samstagmittag, dass er nichts mehr reißen kann, und so nimmt er den Reifenschaden in Baumholder, der ihm den Tag, das Wochenende und möglicherweise die ganze Saison verhagelt, lächelnd hin. Es war eine Panne mit Ansage, denn bereits vor der entscheidenden Szene verlor ein Reifen auf der ersten von vier Baumholder-Prüfungen schleichend Luft, da kann sich Ogier noch glimpflich ins Ziel retten. Aber schon vor dem ersten Meter auf der entscheidenden Panzerplatte hat er eine halbe Minute Rückstand und ist gegen die Spitze chancenlos.

Neuville ist da noch voll im Geschäft: „Ich hätte gewinnen können“, ist sich der Belgier sicher. Die Truppe von Teamchef Andrea

Adamo kann sich an die Brust heften, dass sie aus dem i20 ein gestandenes Asphalt-Auto gebaut hat, was sich nicht nur an den sieben Bestzeiten des Mannes aus St. Vith ablesen lässt, sondern vor allem daran, dass Dani Sordo nicht mehr jammert. Der Deutschland-Sieger von 2013 kam zuvor mit dem Coupé in Bleu auf Festbelägen nie zurecht, dieses Mal wäre er bestplatziertes Hyundai-Fahrer gewesen, hätte er seinen vierten Rang nicht an Neuville abtreten müssen, weil der jeden Fahrer-Punkt braucht.

Sordo hätte den Toyota-Durchmarsch verhindern können, ohne die verlorenen 45 Sekunden durch eine Getriebepanne hätte er locker auf Platz 2 liegen können, auch bevor die Toyota-Riege Dampf rausnahm. Aber auch das ist ein Teil der Wahrheit: Trotz des straffen Regimes von Adamo gelingt es in Alzenau nicht, Defekte abzustellen. Sordo hatte noch Glück, dass ihn der Schaden erst auf der letzten Freitagsprüfung ereilte und das Schicksal



Den letzten Dreifachsieg holte Toyota bei der Safari-Rallye 1993 mit Kankkunen, Alén und Duncan. Genau genommen war es dank des Japaners Iwase sogar ein Vierfacherfolg.

ihm immerhin den ersten Gang gelassen hatte, mit dem er sich zurück zum Bostalsee retten konnte.

In Finnland noch mit starker Vorstellung, blieb Andreas Mikkelsen im Saarland wieder blass. Auf Schotter taugt ihm der i20 mittlerweile, auf Asphalt immer noch nicht. Weil er das Auto nicht in den Griff bekam, ver-



# Prinzip

Ott Tänak flog der Konkurrenz nicht wie sonst davon, aber der Este machte einen großen Sprung in Richtung Titel



# Hoffnung

Vor allem aber blieb Neuville damit in Schlagdistanz zum WRC-Mittelfeld, sodass die Platztauschaktion mit Sordo erst möglich wurde, ohne dass Hyundai dafür Marken-Punkte opfern musste.

Der Vorsprung von einst 40 Zählern in der Sommerpause ist nach zwei Toyota-Siegen auf 8 zusammengeschrunpft. Der Dreifacherfolg in Deutschland sieht nach einer eindrucksvollen Machtdemonstration der Truppe von Tommi Mäkinen aus, in Wahrheit ist er vor allem dem Pech der Verfolger geschuldet. Toyota war nicht mehr so überlegen wie zuletzt. Es wird sich nie klären lassen, ob die Heckflügel-Affäre nennenswerten Einfluss darauf hatte, dass zumindest Hyundai an den Japanern dran war. Vordergründig hatte die FIA erst für den kommenden WM-Lauf in der Türkei gefordert, dass dem Yaris der Heckflügel gestutzt wird, doch hinter den Kulissen wurde der Druck der anderen Teams so groß, dass Mäkinens Mannen schon vorher reagierten und das hintere Leitwerk einfach um drei Zentimeter nach vorn verlagerten. Und so nicht nur die Angriffsfläche für den Fahrtwind verringerten. Von etwaigen Abtriebsverlusten wollte Mäkinen nichts wissen: „Ach was. Das wird nicht das Geringste ändern“, tönnte er, und das Resultat scheint ihm recht zu geben.

ROESELER

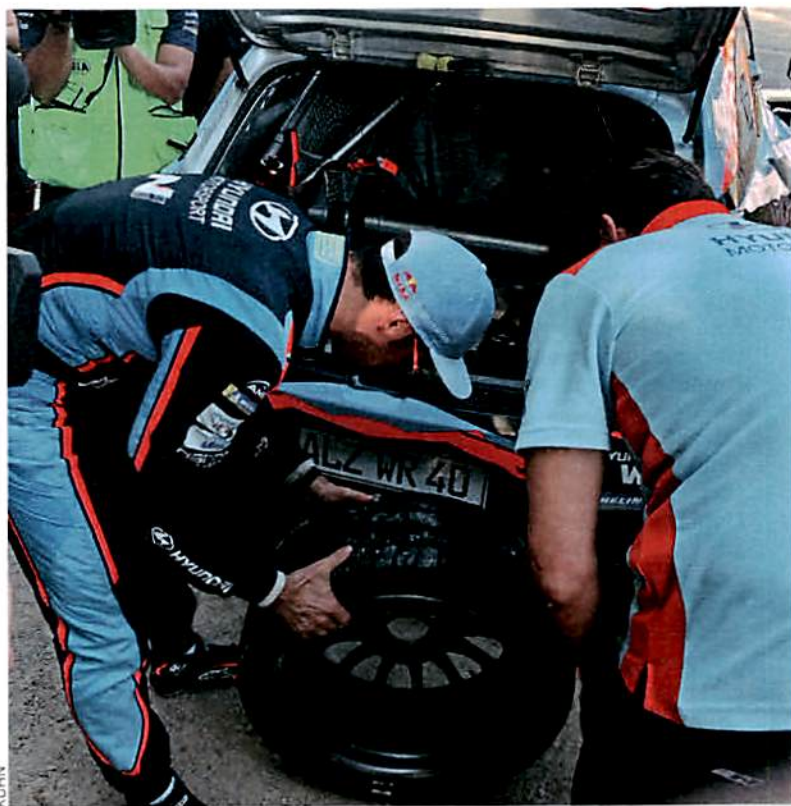
suchte der Norweger wie schon im Vorjahr, seinen Fahrstil umzustellen. Mikkelsen war dieses Mal nur dritte Kraft, konnte seiner Mannschaft aber trotzdem helfen. Mit einem ordentlichen Endspurt hielt er Ogier hinter sich, was den Franzosen zwei Punkte im WM-Kampf kostet.

## Norweger zum Frühstück

Mikkelsen hätte immerhin Fünfter werden können, aber der sich langsam berappelnde Lappi blies zur Jagd: „Mikkelsen ess ich morgen zum Frühstück“, sagte der Finne nach zwei Etappen im Spaß, aus dem am Sonntag aber schnell Ernst wurde. Es war aber nur eine symbolische Demonstration. Es galt zu beweisen, dass sein mäßiges Ergebnis dieses Mal nicht an ihm lag, aus Konzernrason musste er sich zugunsten von Ogier auf Platz 8 zurückfallen lassen, was er ohne Groll zur Kenntnis nahm: „Ob ich in meiner Tabellensituation jetzt Fünfter oder Achter werde, macht auch keinen Unterschied.“

Auch Neuville bekam durch Sordos Spätstempeln an der letzten Zeitkontrolle noch zwei Punkte geschenkt. Weil er zuvor die Powerstage im Dhronal gewonnen hatte, kamen noch fünf dazu, sodass er addiert mit 17 Zählern aus dem Wochenende ging – in Anbetracht des Reifenschadens schon nach vier von 41 Kilometern auf dem ersten Baumholder-Durchgang noch ein glimpfliches Ergebnis. Fieberhaft suchte er am Samstagabend nach dem Defekt, den er nicht erklären konnte: „Ich fuhr mitten auf der Straße und zack, aus die Maus.“

Es spielt letztendlich keine Rolle, ob der Reifen vielleicht schon auf der Baumholder-Auftaktprüfung, der „Arena“, die wie in den letzten Jahren weitgehend in belgischer Hand war, Schaden genommen hatte. Durchaus eine Rolle spielt aber, dass Neuville und Beifahrer Nicolas Gilsoul in weniger als anderthalb Minuten wechselten, damit gelang noch eine 14. Zeit, schneller als sämtliche WRC2-Piloten.



KUHN

Vielleicht die WM-entscheidende Szene: Neuilles Plattfuß



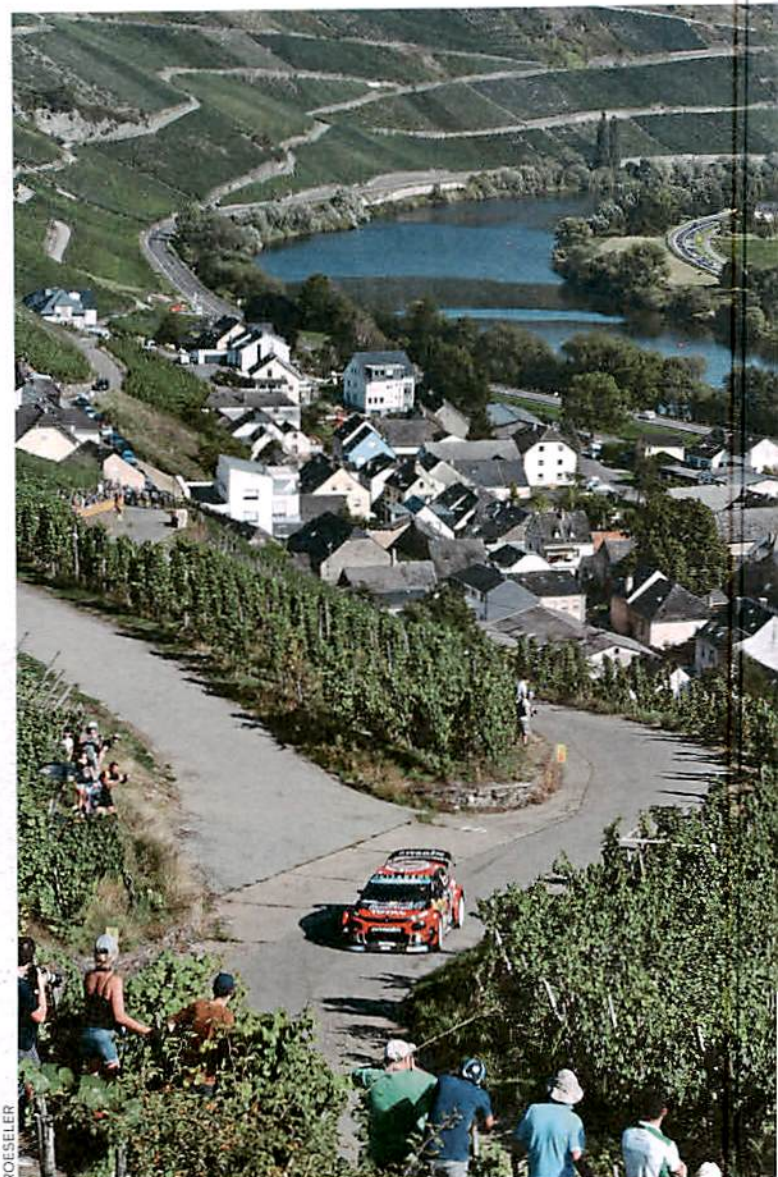
Keinen Bock mehr: Ogier



Sogar mal ein Lachen: Tänak



Teemu Suninen bot eine starke Vorstellung, es merkte nur keiner



Es wird andere Rallyes geben, wie Spanien oder Australien, wo die Leitwerke in vielen schnellen und mittelschnellen Kurven größeren Einfluss haben als in Baumholder oder an der Mosel, aber zumindest lässt sich klar feststellen, dass zumindest Neuville Tänak aus eigener Kraft hätte schlagen können und nicht wie zuletzt regelmäßig auf eine Panne beim Gegner hoffen musste. Vor seinem Reifen-Malheur saß er Tänak mit nur 5,6 Sekunden Abstand im Nacken. „Ich war am Freitag immer einen Hauch schneller, aber Thierry am Samstag, das hätte auch anders ausgehen können“, gestand Tänak nach seinem fünften Saisonserfolg.

### Lästiger Verfolger

Auch die übliche Taktik, mit hoher Schlagzahl, aber geringem Risiko den Gegner zu zermürben, ging dieses Mal nicht auf. Denn auch Neuville war bis zu seinem

Radwechsel keineswegs auf der letzten Rille unterwegs. Ohne das Panzerplatten-Pech hätte diese Rallye Deutschland zu einer der spannendsten in der WM-Geschichte werden können. Angreifbar war nicht nur Tänak, sondern erst recht seine Adjutanten Meeke und Latvala. Im Bemühen, auf keinen Fall das Missfallen des Teamchefs zu erregen, fuhren Kris Meeke und Jari-Matti Latvala zwar durchaus zügig durch die Lande, waren aber heftigst bemüht, keinen Fehler zu machen. In Baumholder zitterten Meeke und Co Seb Marshall bei jeder Bodenwelle, ob ein Reifen hinüber ist, Latvala war am Samstagnachmittag so nervös, dass er das Teamduell gegen Meeke sausen ließ. Mäkinen rief ihn an, um wie so oft zu mahnen, sein Wackelkandidat solle einfach fahren und weniger denken. Der Tomminator klingelte am Sonntag abermals durch, nachdem Latvala auf den ersten 28 der finalen 60 WP-Kilo-

meter seinen Vorsprung von knapp einer halben Minute auf Sordo fast halbierte. „Keine Panik“, impfte der Finne den besorgten TV-Reportern mit gespielter Lässigkeit ein. Am Ende fuhr Latvala hinter dem zunehmend erstarkten Meeke aber souverän einen sicheren dritten Platz ein.

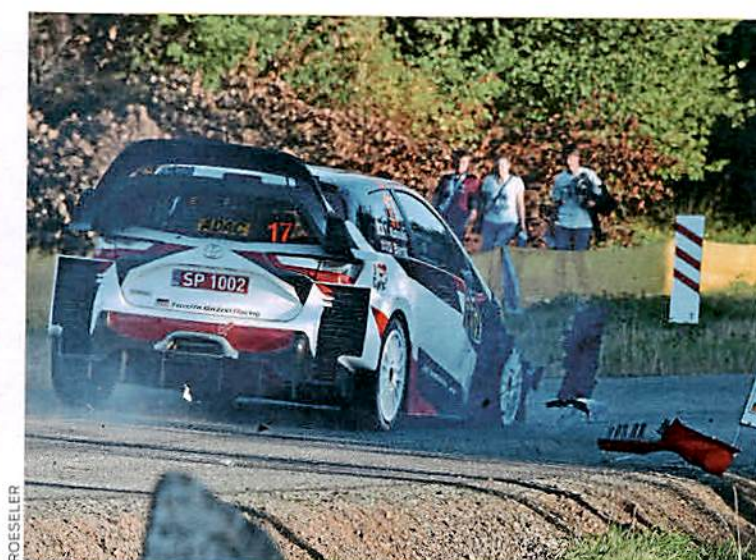
Früh vom Radar verschwunden war ein Landsmann, der ihm das Leben durchaus hätte schwer machen können. Teemu Suninen hat kein Problem mit Asphalt, er kommt ohnehin von der Rundstrecke. Die deutschen Prüfungen kann er gut leiden, und der Ford hat dieses Jahr auf Korsika schon bewiesen, dass er auf geteerten Strecken durchaus für ein Topergebnis gut sein kann. Ein defektes Kabel zur elektrisch gesteuerten Drosselklappenanlage sorgte schon am Freitag in der Früh für das Aus, mit 42 Strafminuten im Rucksack ließ sich frei aufgeigen. Suninen fuhr auf den verbleibenden zwölf Prüfungen acht Mal

**!** Auf WPI standen die Eltern von Ogier und Neuville mit Fans aus Finnland, Estland, Tschechien und Deutschland. Unser WM-Lauf ist wahrlich die Rallye Europa.

unter die Top 4. Der sich sonst gern selbst zerfleischende Schlacks verkündete selbstbewusst einen Angriff auf die Powerstage-Bestzeit und verfehlte sein Ziel als Zweitschnellster nur knapp. Was wäre möglich gewesen, hätte M-Sport einen gesunden Elfyn Evans als zweites Eisen im Feuer gehabt, aber der Waliser weilte dank seiner angeknacksten



Im malerischen Moseltal herrschte eitel Sonnenschein, im Citroën war die Laune finster



ROESELER

Takamoto Katsuta kassierte einen Platten, blieb aber sonst nahezu fehlerfrei



ROESELER

Thierry Neuville konnte den zahllosen Belgiern keinen Sieg schenken

Rückenwirbel nur als Besucher am Bostalsee.

## Schock für die Neuen

Ersatzmann Gus Greensmith war „echt schockiert“, als er die Panzerplatte erstmals in einem 400 PS starken WRC unter die Räder nahm. „Eine völlig andere Welt als im R5“, konstatierte der Engländer, der seine Chance auf ein gutes Resultat aber schon zuvor nach einem leichten Baumtreffer hinten rechts begraben musste. Immerhin ergatterte er noch Rang 9, einen Rang vor einem echten WRC-Debütanten. Kälter konnte das Wasser für Takamoto Katsuta nicht sein, in das ihn Tommi Mäkinen warf. Der Toyota-Junior durfte auf einer finnischen Provinz-Rennstrecke gerade mal 20 Kilometer üben, bis er sich mit Tempo 170 durch die Weinberge pumpte. Auch Katsuta erlitt einen Plattfuß in Baumholder, aber der Japaner schlug sich achtbar und

lieferte den vierten Werks-Yaris bei einer der schwersten Rallies im Kalender ohne jeden Kratzer auf Rang 10 ab.

Schwer angeschrammt sind dagegen die Titel-Pläne von Neuville und erst recht Ogier. Angesichts von 40 Punkten Rückstand beim Franzosen und 33 beim Belgier müsste der immer besser aufgelegte Tänak in der Türkei schon eine Nullnummer einfahren, was angesichts der knüppelharten Pisten rund um Marmaris gar nicht mal unrealistisch ist. Der Yaris ist ein scharfes Schwert, aber zuweilen immer noch brüchig. An der Mosel bekam Tänak am letzten Morgen Bremsprobleme. „Am Ende hatte ich nur eine Vorderradbremse“, gestand er nach der Powerstage, auf der er nur Achter wurde und somit ohne Punkte blieb. Hätte die Rallye-Deutschland 20 statt 19 Prüfungen gehabt, sie hätte ein noch größeres Drama als Sardinien bieten können. ■

## RALLYE DEUTSCHLAND (22.–25. AUGUST)

### 19 Sonderprüfungen über 344,04 Kilometer

1. Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	3:15.29,8 h
2. Meeke/Marshall (GB/GB), Toyota Yaris WRC	+ 20,8 s
3. Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+ 36,0 s
4. Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+ 58,5 s
5. Sordo/Del Barrio (E/E), Hyundai i20 WRC	+ 1.16,6 min
6. Mikkelsen/Jaeger (N/N), Hyundai i20 WRC	+ 1.46,2 min
7. Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC	+ 1.56,3 min
8. Lappi/Ferm (FIN/FIN), Citroën C3 WRC	+ 2.02,2 min
9. Greensmith/Edmondson (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+ 6.22,2 min
10. Katsuta/Barritt (J/GB), Toyota Yaris WRC	+ 8.19,2 min

Bestzeiten: Tänak 8, Neuville 7, Latvala 2, Sordo 1, Meeke 1

### WM-STAND FAHRER

#### WM-Stände nach 10 von 14 Läufen

1. Ott Tänak (EST)	205
2. Thierry Neuville (B)	172
3. Sébastien Ogier (F)	165
4. Kris Meeke (GB)	80
5. Andreas Mikkelsen (N)	79
6. Elfyn Evans (GB)	78
7. Jari-Matti Latvala (FIN)	74
8. Teemu Suninen (FIN)	70
9. Daniel Sordo (E)	62
10. Esapekka Lappi (FIN)	62



ROESELER

### WM-STAND MARKEN

1. Hyundai	289
2. Toyota	281
3. Citroën	216
4. M-Sport-Ford	168

Topscorer: Diesmal fuhr Skoda-Werkspilot Kopecký im neuen Fabia R5 Evo allen auf und davon

# Einsame Spitze

Der neue Skoda Fabia R5 Evo und seine Piloten sind in der zweiten Liga nicht zu halten. Während Werksfahrer Jan Kopecký die PRO-Wertung dominiert, feiern die deutschen WRC2-Gastfahrer Fabian Kreim und Marijan Griebel einen Doppelsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**n der Favoritenrolle gibt es keine Zweifel: Die WM-Premiere des Skoda Fabia R5 Evo in Portugal endete ebenso mit einem Doppelsieg der Werkspiloten Kalle Rovannerä und Jan Kopecký wie der Auftritt auf Sardinien. Auch in Finnland siegte Tabellenführer Rovannerä. Offen scheint bei der deutschen Asphaltfahrt also nur, wer sich hinter dem aus dem Vollen schöpfenden Werks-Duo einreihet.

Beste Chancen werden den direkten PRO-Konkurrenten Eric Camilli im neuen Ford Fiesta R5 Mk2 und Citroën-Pilot Mads Östberg im C3 R5 sowie Stéphane Lefebvre und Nicolas Ciamin in ihren VW Polo R5 eingeräumt. Zudem peilt ein halbes Dutzend der insgesamt 19 Piloten aus der zweiten Liga einen Podestplatz an, darunter Ex-Europameister Kajetan Kajetanowicz (VW), die Skoda-Privatiers Nikolay Gryazin und

Fabio Andolfi sowie die Deutschen Fabian Kreim und Marijan Griebel, die beim Heimspiel erstmals in der neuen, aber ungewohnten Evo-Stufe des Fabia Platz nehmen.

## Bärenstarke Deutsche

Nach der ersten Tagesetappe liegt Rovannerä 20 Sekunden vor seinem Werkskollegen Kopecký. Dicht dahinter lauern die französischen Polo-Fahrer Lefebvre und Ciamin sowie ein Quartett mit den deutschen Evo-Kollegen Kreim und Griebel, dazwischen Östberg und im Rücken Camilli.

24 Stunden später ein anderes Bild: Rovannerä schafft das Kunststück, zwei Mal rauszur-

tschen und trotz drei Minuten Rückstand als Achter den von Reifenschäden geplagten Östberg weiter hinter sich zu halten.

Anders das VW-Duo aus Frankreich. Erst geht Lefebvre die Straße aus, eine Prüfung später torpediert Ciamin nach drei Bestzeiten so heftig einen Kanalisationskasten am Fahrbahnrand, dass der nachfolgende Kreim im Trümmerfeld über eine Antriebswelle rumpelt – ohne sich einen Reifenschaden einzufangen. Anders Griebel: Zwei Plattfüße auf der kurzen Baumholder-Prüfung kosten fast 40 Sekunden, vier Plätze und den Anschluss an den nun auf Rang 2 liegenden Kreim.

Dramatisch auch der Schlusspursch – zumindest hinter dem an der Spitze souverän agierenden Kopecký. Andolfi wirft beim finalen Angriff auf den ersehnten Podiumsplatz seinen Skoda so vehement von der Strecke, dass Copilot Simone Scattolin mit Brüchen an Becken und Rippen im Krankenhaus landet. Camilli hadert mit seinem waidwunden Ford Fiesta, kassiert 30 Strafsekunden und rutscht von Rang 2 noch auf Rang 5 ab.

Griebel wittert dagegen Morgenluft: Der Pfälzer erhöht die Schlagzahl und zieht auf der Powerstage mit Bestzeit noch an Kajetanowicz vorbei, komplettiert den ersten deutschen Doppelsieg in der WRC2-Geschichte sowie den Dreifacherfolg für den Skoda Fabia R5 Evo. ■



**Riesenjubiläum beim BRR-Team von Raimund Baumschläger. Denn neben den beiden Skoda Fabia R5 Evo der WRC2-Doppelsieger Kreim und Griebel betreuen die Österreicher auch den VW Polo GTI R5 des WRC2-Drittplatzierten Kajetanowicz.**



**Doppelspitze: Griebel und Kreim**



**Absteiger: Ford-Pilot Camilli**

## WRC2 DEUTSCHLAND

1. Kopecký/Dresler (CZ/CZ)*	3:27.24,1
Skoda Fabia R5 Evo	
2. Kreim/Braun (D/D)	+ 52,6 sec
Skoda Fabia R5 Evo	
3. Griebel/Winklhofer (D/A)	+ 1:11,1 min
Skoda Fabia R5 Evo	
4. Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	+ 1:14,1 min
VW Polo GTI R5	
5. Camilli/Veilas (F/F)*	+ 1:19,1 min
Ford Fiesta R5 Mk2	

\* WRC2 PRO; \*\* nicht eingeschrieben

## STAND WRC2 PRO NACH LAUF 10

1. Kalle Rovannerä (FIN)	151 Punkte
2. Mads Östberg (N)	110 Punkte
3. Gus Greensmith (GB)	85 Punkte

Rallye Deutschland

## Drei weitere deutsche Klassensiege

Neun der zwölf deutschen Teams kamen ins Ziel. Hinter den erfolgreichen WRC2-Piloten Fabian Kreim und Marijan Griebel überzeugten auch Vater und Sohn Hermann Gassner sowie Roman Schwedt mit Klassenerfolgen.

Von: **Reiner Kuhn**

Nie waren weniger deutsche Piloten beim heimischen WM-Lauf am Start, aber nie gab es mehr zu feiern. Obenauf waren Fabian Kreim und Marijan Griebel (beide Skoda Fabia R5 Evo), die in der WRC2 auf die beiden ersten Plätze stürmten, und drittbesten Heimspieler war Dominik Dinkel (Hyundai i20 R5), der die Ziellinie 5.55,3 Minuten nach Kreim auf Gesamtrang 21 (Platz in der WRC2) überquerte. Sechs Plätze dahinter folgte Rekord-Teilnehmer Hermann Gassner im Gruppe-N-Mitsubishi Lancer Evo X – für den 60-jährigen Bayer beim 31. Start der achte Klassen-

sieg. Sohn Hermann junior hielt im Toyota GT 86 wie im Vorjahr die frontgetriebene R3-Konkurrenz in Schach und kam als 28. direkt hinter dem Senior ins Ziel. Den deutschen Doppelerfolg in der R3-Klasse komplettierte Norman Kreuter im Citroën DS3 R3 (Gesamt-32.), Josef Wecker (Renault Clio R3) landete auf Klassenrang 4 (Gesamt-37.).

Groß war die Freude auch bei Lokalmatador Roman Schwedt. Ohne einen Reifenschaden am Samstag hätte der 20-Jährige auf dem Weg zu seinem Klassensieg

alle 19 Bestzeiten markiert. Restarter Stefan Stich fuhr im Mitsubishi 1.58 Stunden nach Sieger Ott Tänak als 41. und Letzter über die Zielrampe.

Noch bevor sich Jürgen Hohlheimer im Renault Twingo R2 mit Mehrfachrolle verabschiedete (WP 8), waren Klaus Osterhaus und WRC2-Gaststarter Sebastian Schwinn raus. Letzterer eckte den VW Polo R5 an (WP 2) und gab auf. Osterhaus (Toyota GT 86) brach nach vier Prüfungen ab und verkündete, dass er seinen Helm an den Nagel hängt. ■



Einzigster Hecktriebler im Ziel: R3-Klassensieger Gassner junior im Toyota GT 86

Rallye-WM

## Steigt Citroën vorzeitig aus?

Dunkle Wolken über dem Servicepark. Im Citroën-Lager ist die Frustration so groß, dass nicht nur Weltmeister Ogier über einen vorzeitigen Abschied nachdenkt.

Von: **Reiner Kuhn**

Es gärt schon länger in Sébastien Ogier. Nun zeigt er sich besonders frustriert. „Es sind eher noch vier als 18 WM-Starts bis zu meinem Abschied“, so der Franzose sarkastisch über seine Zukunft. Doch nun ist auch ein vorzeitiger Abgang von Citroën Racing nicht mehr auszuschließen. „Wir sprechen mit der FIA“, sagt PSA-Sportchef Jean-Marc Finot, meint damit aber ausdrücklich nicht FIA-Rallye-direktor Yves Matton. Der wurde

am Bostalsee zwar mit Malcolm Wilson (M-Sport) oder Andrea Adamo (Hyundai) gesehen, nicht aber bei Citroën. Das stößt den Franzosen besonders auf, gerade nach Toyotas Heckflügel-Affäre. Die brachte Citroën ins Rollen. Der bisher großzügige Umgang der FIA mit Toyota und deren zwar homologierten, aber nicht regelkonformen Yaris-Leitwerk

geht aber auf die Kappe der Behörde. Seit Wochen wird hinter den Kulissen gerungen, zum Leidwesen von Citroën, wo man selbst einen neuen Flügel homologieren will. Dass im Kalender mit Frankreich und Deutschland zwei europäische Topmärkte und gleichzeitig die PSA-Basen (Peugeot, Citroën, Opel) wackeln, entspannt die Lage nicht wirklich. ■



Noch immer ein Fixpunkt im Servicepark: Werksequipe von Citroën Racing

### KOMMENTAR

#### DIE GEISTER, DIE ICH RIEF

Wenn die FIA Journalisten um etwas bittet, ist das ein Warnsignal. Im Falle des nicht regelkonformen, aber homologierten Heckflügels am Yaris WRC legte man trotz Kurzzeit-Audienz besonderen Wert darauf, im Zusammenhang mit Toyota auf Wörter wie „illegal“, „täuschen“ oder gar „Betrug“ zu verzichten. Zu groß die Angst einer Überreaktion der in der Ehre verletzten japanischen Konzernlenker. Vor zwei Wochen schrieb ich dazu an dieser Stelle: „Wendet sich ein enttäuschter Hersteller ab, könnte das fragile WM-Gebilde nicht nur wackeln, sondern einstürzen. Der Schaden wäre beträchtlich. Schon deshalb muss die FIA offen agieren und nicht – wie in Finnland geschehen – versuchen, die selbst verursachte Misere in Hinterzimmern zu klären und dabei die Glaubwürdigkeit des Weltverbandes und die Werte des Sports infrage zu stellen.“

Das Gegenteil scheint der Fall, denn immer mehr Details werden durchgesteckt, zum Beispiel, dass der Flügel schon für Finnland hätte geändert werden müssen, die FIA jedoch kurz vor dem Heimspiel des Toyota-Teams aus „Sicherheitsgründen für Fahrer und Zuschauer“ darauf verzichtete. Ob die Anpassung für Deutschland den internen Absprachen zwischen FIA und Hersteller genügt, ist offen. Fakt ist dagegen, dass die Moderatoren und Kommentatoren des WM-Promoters weder zum „Heckflügel“ noch „WM-Kalender“ Fragen stellen durften. Die Büchse der Pandora scheint geöffnet. Denn mit Citroën hegt nun ein Hersteller mehr oder weniger starke Rückzugsgedanken. Und anders als in der Formel 1, in die sich immer wieder mal Teams einkaufen, ist in der Rallye-WM ein verlorener Hersteller kaum zu ersetzen.



**Reiner Kuhn**  
Redakteur

Rallye-WM

# Warten auf Tänak

Mehrere Hersteller buhlen um WM-Leader Ott Tänak. In den nächsten Tagen will der Este entscheiden, ob er Toyota nach zwei Jahren schon wieder verlässt.

**A**m Saisonende läuft der Vertrag zwischen Ott Tänak und Toyota aus. Während beide Seiten weiter um eine Verlängerung pokern, werben auch Hyundai und M-Sport um den WM-Leader. Dieser stellte schon in Finnland klar: „Ich habe



Gesprächsbedarf: Tänak und Mäkinen

mehrere ähnlich gute Angebote und will nicht bis in den Herbst warten, sondern eine zügige Entscheidung, um mit freiem Kopf um den Titel kämpfen.“ Doch unterschrieben ist noch nichts. „In Gesprächen ist dies eben deutlich einfacher als auf dem Papier“, sagt der 31-Jährige und erklärt: „Mein Ziel ist es, auch in Zukunft mit dem stärksten Team unterwegs zu sein. Vor zwei Jahren war ich in der gleichen Situation. Wir errangen den Hersteller- und den Fahrertitel, nun bin ich mit Toyota in einem sehr starken Team. Auch künftig möchte ich um Titel kämpfen.“

Doch nicht nur sportlich soll es nach vorne gehen. Toyota will beim ohne Erfolgsprämien auf rund zwei Millionen Euro geschätzten Jahresgehalt deutlich nachlegen. Doch Hyundai soll mit einem noch höheren Salär locken. Toyota-Teamchef Tommi Mäkinen bleibt cool: „Ott weiß, was er an uns hat. Deshalb bin ich zuversichtlich, dass er bei uns bleibt.“ Dessen Teamkollegen Jari-Matti Latvala und Kris Meeke, deren Verträge ebenfalls auslaufen, müssen sich gedulden. Die Weiterverpflichtung von Tänak genießt Priorität. ■ RK

## AUS DEM SERVICEPARK

### HEISSER REIFEN

Premiere für Michelin-Rallyechef Arnaud Remy. Beim Shakedown zur Rallye Deutschland saß der Franzose erstmals in einem Wettbewerbsauto und zeigte sich nach dem Ritt an der Seite von Marijan Griebel im Skoda Fabia R5 Evo so begeistert, dass er nun mit einer Zugabe in einem WRC auf Schotter liebäugelt.

### KURZER AUFTRIFF

Nach nur 500 Metern rumpelte Kristian Poulsen mit seinem Skoda Fabia R5 so unglücklich über einen Stein, dass er sich dabei gleich zwei Reifenschäden einhandelte. Da er nur ein Ersatzrad mitführte, musste der Däne abbrechen und kassierte zehn Strafminuten. Zu viel für den frustrierten Allrounder, der unter anderem auch schon in Le Mans startete – er gab auf.

### FRISCHES BLUT

Friedhelm Kissel war nicht nur zwischen 1993 und 2002 Leiter der ADAC Rallye Deutschland, als diese noch zur Rallye-EM zählte, sondern auch beim WM-Lauf nach dem Umzug 2017 ins

Saarland. Nach drei Jahren gibt der Sportleiter des ADAC Pfalz e. V. den Staffeln nun weiter. Kai Hantel, der beim WM-Lauf seit 2013 als Leiter der Streckensicherung fungiert, wird von Kissel übernehmen.

### VORZEITIGE ABREISE

Am Samstagvormittag hetzte Malcolm Wilson zum Flughafen nach Frankfurt. Sein Ziel: das 10-Stunden-Rennen im japanischen Suzuka, wo er knapp vor dem Start am Sonntag bei seinem Bentley-Team eintraf. Weniger gut kam bei einigen WM-Akteuren an, dass kurz nach dem M-Sport-Boss, trotz aktuell angespannter Lage, FIA-Rallyedirektor Yves Matton sowie Promoter Olivier Ciesla abreisten.

### WERTVOLLE ZUGABE

Kaum war die Rallye Deutschland gestartet, bestätigte Toyota einen weiteren WM-Einsatz für Takamoto Katsuta. Um sich bestmöglich auf die Asphalttatz in Japan vorzubereiten, wird der 26-Jährige auch in Spanien in einem vierten Yaris WRC ausrücken. ■ RK

Technik

# Opel präsentiert Corsa-e Rally

Als erster Hersteller entwickelt Opel ein elektrisches Rallyeauto für den Kundensport. Zur Mitte des nächsten Jahres soll damit der ADAC Opel e-Rallye Cup an den Start gehen.

Von: Reiner Kuhn

**Z**urück in die Zukunft. „Opel ist traditionell mit dem Rallyesport eng verbunden. Wir blicken stolz auf unsere Erfolge zurück: mit bis heute sieben EM-Titeln und den Weltmeistern Walter Röhrl und Christian Geistdörfer 1982 auf einem Opel Ascona 400. Nun geht es elektrisch weiter und die Fans werden staunen“, sagt Opel-Chef Michael Lohscheller.

Auf der IAA in Frankfurt (12. – 22.9.) präsentieren die Rüssels-

heimer erstmals den Opel Corsa-e als Rallyeauto und verkünden gleichzeitig die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit dem ADAC im gemeinsamen Rallye-Cup.

Das Entwicklungsprogramm des Opel Corsa-e Rallye läuft in Rüsselsheim auf vollen Touren. Die Cupversion des neuen Opel Corsa-e leistet 136 PS bei einem maximalen Drehmoment von 260 Newtonmetern aus dem Stand. Damit soll er in Sachen Fahrleistungen auf dem Niveau seines Vorgängers Adam Cup liegen. Mit einer Kapazität von 50 Kilowattstunden liefert die Lithium-Ionen-Batterie Strom für 60 Wertungskilometer.

Opel wird eine mobile Lade-Infrastruktur mit 2,1-Megawattstunden-Speicher zu den Veranstaltungen bringen, über eine 100-Kilowatt-Ladeeinheit können die Autos binnen 30 Minuten auf 80 Prozent laden. Der Fahrzeug-

preis soll für Kundenteams deutlich unterhalb von 50 000 Euro (netto) liegen.

„Im nächsten Frühjahr wollen wir mit den externen Fahrtests beginnen und in enger Zusammenarbeit mit der FIA im zweiten Schritt Teams, Fahrer, aber auch Streckenposten über den Umgang mit der neuen Technologie schulen“, sagt PSA-Sport Jean-Marc

Finot am Rande der Rallye Deutschland. Geplant sind zunächst 15 Stromer für den e-Rallye Cup 2020/2021. ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk zeigt sich begeistert vom innovativen Konzept: „Mit dem ADAC e-Rallye Cup bringen wir Elektroantriebe jetzt erstmals in den Breitensport und vor allem in die Nachwuchsförderung.“ ■



Bisher nur ein Studie: In wenigen Monaten soll der Corsa-e Rallye auch fahren

# BLANCPAIN GT WORLD CHALLENGE EUROPE

IB  
1735  
BLANCPAIN

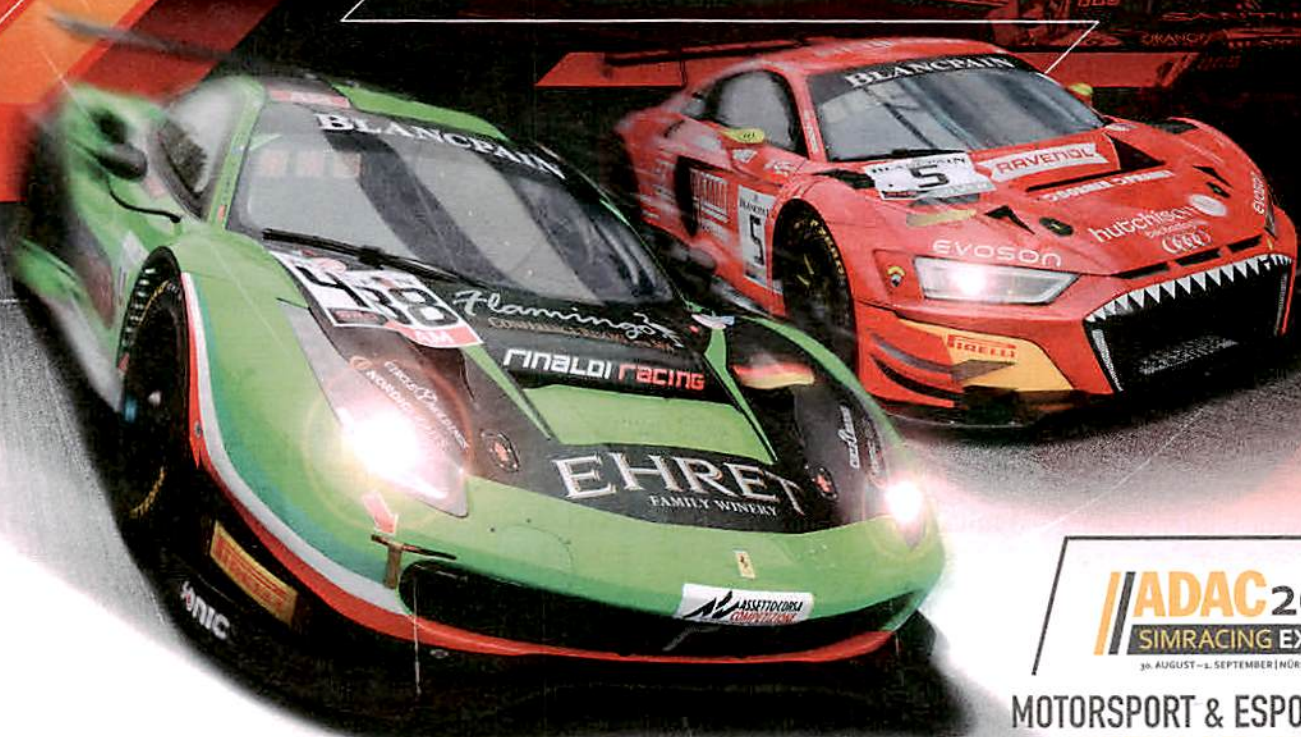
# GT

WORLD CHALLENGE  
EUROPE

ROUND 4 - GERMANY

# NÜRBURGRING

30 AUG.-1 SEPT. 2019



INFO & TICKETING

[WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM](http://WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM)

ADAC 2019  
SIMRACING EXPO

30. AUGUST - 1. SEPTEMBER | NÜRBURGRING

MOTORSPORT & ESPORTS  
FESTIVAL DES JAHRES

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

f t @ ADAC SimRacing Expo



BLANCPAIN GT SERIES

#GTWORLDCH #EUROPE

[WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM](http://WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM)

# Magere Kost

Audi regierte in der Lausitz nach Belieben, weil BMW immer tiefer in die Krise rutschte. Samstags landeten die Audi-Fahrer einen Dreifachsieg, am Sonntag folgte gar ein fünffacher Triumph. Trotzdem wollten die Ingolstädter nicht auf Stallregie-Firlefanz verzichten. Unterhaltsam war dies nicht. Die gute Nachricht: Der Kampf um den Fahrertitel spitzt sich zu: Nur noch 20 Punkte trennen die Audi-Zwillinge René Rast und Nico Müller. Man kann also auf ein spannendes Finale hoffen.

Von: **Claus Mühlberger**

**W**olfgang Ullrich, der gefühlt ewige Sportchef von Audi, pflegte

lästige Stallregie-Fragen charmant abzubügeln. „Dös brauch'n wir net. Bei Audi haben wir intelligente Fahrer.“

Dieter Gass, seit drei Jahren Ullrichs Amtsnachfolger und ebenso eloquent wie der gerne Schmäh treibende Wiener, ergänzte das Bonmot jetzt: „Wir haben schnelle UND intelligente Fahrer“, stellte der gebürtige Hesse klar. Klingt lustig, ist es aber nicht. Denn zum wiederholten Male praktizierten die Audi-Motorsportler Ergebnismanipulation. In Brands Hatch vor zwei Wochen war es Audi-Werksfahrer Loïc Duval, der sich, sensationell in Führung liegend, beeilte, umgehend Platz zu machen für den heraneilenden Platzhirsch René Rast. Jetzt, beim Sonntagsrennen in der Lausitz, benahm sich Jamie Green so unterwürfig, dass es schon fast peinlich war. In der vierten Runde trat er arg früh auf die Bremse. Rosberg-Stallgefährte Rast huschte vorbei und eilte erneut zum Sieg.

„Das ist mein Job“, entschuldigte sich der treue Green im

„Momentan sehen wir gegen Audi kein Land. Ich kämpfe und fahre in die engsten Lücken hinein. Und dann werde ich trotzdem bloß Sechster.“

Marco Wittmann, BMW

Stile eines britischen Butlers. „Ich helfe René, die Meisterschaft zu gewinnen.“ Der Mindener nahm das Geschenk dankend an – was hätte er auch sonst tun sollen? „Unter Teamkollegen kämpft man nicht so hart“, gab er zu Protokoll. Man habe dieses Prozedere in diesem Jahr ja schon öfters gesehen. Nicht nur in diesem Jahr übrigens. Im Endspurt der letztjährigen Meisterschaft, als Rast den Mercedes-Fahrer Gary Paffett unerbittlich jagte und ums Haar noch einholte, gelangten ihm sechs Siege en suite

– die Hälfte davon dank gütiger Hilfe der Kollegen. Was aber nichts daran ändert, dass Rast ein hervorragender Rennfahrer ist.

Speziell im Qualifying ist der Leader eine Macht. Bei bislang 14 Rennen war Rast im Quali zwölf Mal schneller als sein Titelrivale Nico Müller. 27 Bonuspunkte holte Qualifying-Kaiser Rast. Müller brachte es lediglich auf sieben Zusatz-Zähler.

**Ein bockender Audi**

Der Schweizer ist hingegen der Zuverlässigkeits-König des Jahres. Bei allen 14 Rennen fuhr er in die Punktränge. Rast musste gleichzeitig drei Nullrunden verdauen. Beim Samstagsrennen bockte der weiß-rote Audi. „Der Motor hat kein Gas mehr angenommen. Dann ging er wieder. Ich fuhr weiter und plötzlich fiel die Servolenkung aus. Ich bin ums Haar abgeflogen. Das war gar nicht lustig.“ Genauso wenig wie der Umstand, dass ausgerechnet Nico Müller gewann.

Die Rosberg-Audi-Crew entlarvte einen defekten Sensor

Die zahlreich angereisten Fans bekamen nur ziemlich eintönige Rennsportkost serviert



dass man es kaum mitbekommen hat.“

Natürlich wissen die BMWler genau, dass solche Strategie-Manöver des Gegners nur deswegen möglich waren, weil die BMW-Fahrer etwas indisponiert agierten. Marco Wittmann, dem wie fast immer in diesem Jahr besten M4-Piloten, fehlten zwar nur 250 Tausendstel auf die Pole-Position. Aber wer als Sechster hinter fünf Audi losfährt, darf sich nicht allzu große Hoffnungen machen, einen der an Laubsägearbeiten erinnernden Lausitz-Pokale einzuheimen.

Der Meisterschaftszug ist wohl ohne Wittmann abgedampft, auch wegen mangelnder Unterstützung durch Markenkollegen. „Meistens stehe ich ganz alleine da vorne“, klagte er. Das Rätsel, warum die BMW nicht mehr so richtig mitspielen können im Audi-Konzert, kann auch der Franke nicht schlüssig lösen. „Ich kämpfe, ich fahre in die kleinsten Lücken – und am Ende bin ich grad mal Sechster. Frustrierend!“ ■

## AUS DEM FAHRERLAGER

### GLOCK AUF ZEITREISE

Timo Glock ging am Lausitzring auf Zeitreise und griff beim Training der im Rahmenprogramm fahrenden „Tourenwagen Classics“ ins Lenkrad. Dabei pilotierte er den BMW M3 E30, den sich im Rennen wieder die Ex-DTM-Piloten Marc Hessel und Christian Menzel teilten. Auch Kris Nissen, Armin Hahne, Harald Grohs sowie der frühere DTM-Teamchef Peter Mücke waren am Start. Auch Marco Wittmanns Vater Herbert und Bruder Nico fuhren mit. Im Rennen fielen sie mit dem eigens aufgebauten BMW M3 aus.

210-fache Formel-1-GP-Starter wieder feiern – nämlich seinen 60. Geburtstag.

### SPENGLER GOES VIRTUAL

Am Wochenende findet am Nürburgring die ADAC SimRacing Expo statt, die auch viele Live-Competitions bietet. DTM-Pilot Bruno Spengler wird ebenfalls vor Ort sein: Beim ADAC Digital GT500 stellt er sich am Samstag den Simracing-Profis. Die Fahrzeit bei dem Ausdauerrennen in der Ring-Arena wird er sich mit BMW-Werksfahrerkollege Nick Catsburg teilen.

### LÄNGER PUSH-TO-PASS

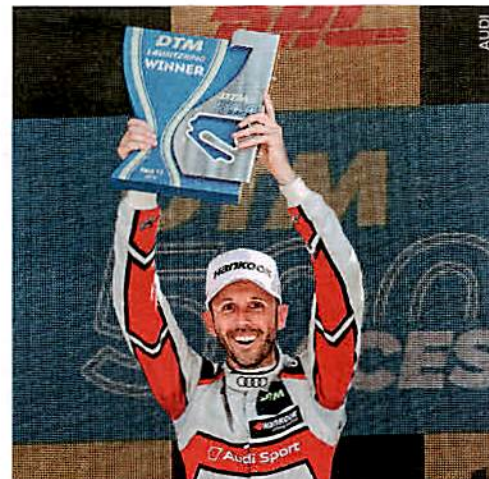
Wie MSA erfahren hat, wird die Zeit fürs „Push-to-Pass“ in der nächsten Saison verlängert. Bislang sind die rund 30 Zusatz-PS auf fünf Sekunden begrenzt. Das reicht aber nach den aktuellen Erkenntnissen nicht für den gewünschten Extra-Speed im Positionskampf.

### DOPPELTER FEIERTAG

Der Sonntagslauf in der Lausitz war gleichzeitig das 500. DTM-Rennen. Gerhard Berger, Vorsitzender des ITR e. V., hatte also einen echten Meilenstein in „seiner“ Tourenwagenserie. Schon am Dienstag (27.08.) durfte der



Eng, Spengler und van der Linde (alle BMW) im Kampf mit den Aston



Rast freut sich über die Laubsägearbeit



Die Teams WRT, Abt, Rosberg und Phoenix holten für Audi den Titel in der Markenwertung. 2018 war Audi nur Dritter

am Motor als Schuldigen. Sicherheitshalber wurde in der Nacht der Vierzylinder-Turbo getauscht. Und schon fuhr Rast wieder weit nach vorne, nervenstark und abgeklärt.

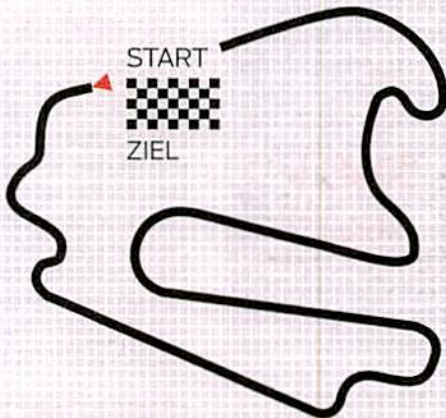
Mit einem Raketenstart verbesserte sich Rast von Startplatz 4 auf Rang 2. Für Müller ging's erst mal nach hinten. Acht Positionen verlor der Schweizer auf dem Weg in die erste Kurve. Am Ende wurde er dennoch Zweiter hinter Rast. Dank eines Undercuts, also eines extrem frühen Boxenstopps nach nur acht von 34 Runden, was ihn vor die schwierige Aufgabe stellte, die Hankooks lange am Leben zu halten. „Eine riskante Strategie“, meinte Müller danach. „Da bin ich mit einem blauen Auge davongekommen.“ Müller verkürzte seinen Rückstand von 37 auf 20 Punkte.

Im BMW-Lager zollte man Müllers zweitem Platz Respekt. „Toll, wie die Audi-Jungs es schafften, ihn wieder auf Platz 2 nach vorne zu hieven“, raunte man sich zu. „Das war so diskret,

## DTM-2019-RESULTATE

### LAUSITZRING (D) 4,570 KM

#### STRECKE



### ERGEBNIS RENNEN 1

**Lausitzring (D):** 24.8.2019; 13. von 18 Läufen; 34 Runden à 4,570 km = 155,38 km, 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: 28 Grad, trocken, sonnig  
**Pole-Position**  
 #33 René Rast (D), Audi RS 5, 1.35,241 min = 172,7 km/h  
**Schnellste Runde**  
 #4 Robin Frijns (NL), Audi RS 5, 1.38,176 min = 167,6 km/h

Fahrer	Marke/Modell	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	56.53,891 min	25+1
2. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 2,496 s	18
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 3,206 s	15
4. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 5,807 s	12
5. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 13,477 s	10
6. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 14,742 s	8
7. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 16,859 s	6
8. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 17,532 s	4
9. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 21,472 s	2
10. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 24,318 s	1+2
11. Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 34,098 s	0
12. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 34,511 s	0
13. Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	+ 43,357 s	0
14. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	+ 45,084 s	0
15. Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 51,948 s	0
16. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 1.01,608 min	0
NC Timo Glock (D)	BMW M4	+ 17 Rdn.	0
NC René Rast (D)	Audi RS 5	+ 26 Rdn.	0+3

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



Schwerer Stand: Aston Martin blieb in der Lausitz glück- und punktlos

### QUALIFYING RENNEN 1

1. René Rast	1.35,241 min
2. Jamie Green	+ 0,045 s
3. Nico Müller	+ 0,358 s
4. Robin Frijns	+ 0,413 s
5. Marco Wittmann	+ 0,595 s
6. Mike Rockenfeller	+ 0,650 s
7. Pietro Fittipaldi	+ 0,688 s
8. Philipp Eng	+ 0,711 s
9. Timo Glock	+ 0,730 s
10. Joel Eriksson	+ 0,879 s
11. Loïc Duval	+ 0,887 s
12. Bruno Spengler	+ 0,946 s
13. Jake Dennis	+ 1,021 s
14. Sheldon van der Linde	+ 1,433 s
15. Paul di Resta	+ 1,856 s
16. Jonathan Aberdein	DQ
17. Daniel Juncadella	DQ
18. Ferdinand Habsburg	DQ

### QUALIFYING RENNEN 2

1. Jamie Green	1.35,397 min
2. Jonathan Aberdein	+ 0,298 s
3. Nico Müller	+ 0,700 s
4. René Rast	+ 0,785 s
5. Robin Frijns	+ 0,825 s
6. Marco Wittmann	+ 0,834 s
7. Loïc Duval	+ 0,881 s
8. Pietro Fittipaldi	+ 0,882 s
9. Timo Glock	+ 1,041 s
10. Mike Rockenfeller	+ 1,123 s
11. Sheldon van der Linde	+ 1,140 s
12. Joel Eriksson	+ 1,162 s
13. Bruno Spengler	+ 1,262 s
14. Paul di Resta	+ 1,291 s
15. Jake Dennis	+ 1,578 s
16. Ferdinand Habsburg	+ 1,581 s
17. Daniel Juncadella	+ 1,671 s
18. Philipp Eng	DQ

### ERGEBNIS RENNEN 2

**Lausitzring (D):** 25.8.2019; 14. von 18 Läufen; 34 Runden à 4,570 km = 155,38 km, 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter: 31 Grad, trocken, leicht bewölkt  
**Pole-Position**  
 #53 Jamie Green (D), Audi RS 5, 1.35,397 min = 172,4 km/h  
**Schnellste Runde**  
 #25 Philipp Eng (A), BMW M4, 1.37,897 min = 168,1 km/h

Fahrer	Marke	Zeit/Rückst.	Pkte.
1. René Rast (D)	Audi RS 5	56.59,382 min	25
2. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	+ 5,187 s	18+1
3. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 8,953 s	15
4. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	+ 9,618 s	12+3
5. Robin Frijns (NL)	Audi RS 5	+ 11,341 s	10
6. Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 12,982 s	8
7. Jonathan Aberdein (ZA)	Audi RS 5	+ 13,752 s	6+2
8. Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 14,071 s	4
9. Pietro Fittipaldi (BR)	Audi RS 5	+ 21,130 s	2
10. Philipp Eng (A)	BMW M4	+ 23,105 s	1
11. Sheldon van der Linde (ZA)	BMW M4	+ 23,568 s	0
12. Daniel Juncadella (E)	Aston Martin Vantage	+ 24,077 s	0
13. Joel Eriksson (S)	BMW M4	+ 43,396 s	0
14. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	+ 54,611 s	0
15. Timo Glock (D)	BMW M4	+ 9 Rdn.	0
NC Paul di Resta (GB)	Aston Martin Vantage	+ 14 Rdn.	0
NC Ferdinand Habsburg (A)	Aston Martin Vantage	+ 26 Rdn.	0
NC Jake Dennis (GB)	Aston Martin Vantage	+ 32 Rdn.	0

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

### STAND FAHRER

1. Rast	234 Punkte
2. Müller	214
3. Wittmann	167
4. Eng	140
5. Rockenfeller	138
6. Frijns	121
7. Duval	101
8. Spengler	79
9. Green	69
10. Eriksson	47
11. Aberdein	45
12. van der Linde	36
13. Glock	33
14. Fittipaldi	22
15. Juncadella	22

### STAND HERSTELLER

1. Audi	858 Punkte
2. BMW	463
3. Aston Martin	44

### STAND TEAMS

1. Audi Sport Team Abt	335 Punkte
2. Audi Sport Team Rosberg	313
3. BMW Team RMG	246
4. Audi Sport Team Phoenix	239
5. BMW Team RMR	173
6. BMW Team RBM	83
7. WRT Team Audi Sport	57
8. R-Motorsport 1	27
9. R-Motorsport 2	25

Supercars

# Noch ein Doppelsieg

Scott McLaughlin (Ford) hat in Tailem Bend einen weiteren Rekord eingestellt: Dank der Saison-siege 15 und 16 hat er nun die Rekordmarke von Craig Lowndes eingeholt.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er Tabellenführer war im Bend Motorsport Park nur im Qualifying zu schlagen. Am Samstag war es nämlich Markenkollege Chaz Mostert, der sich die Pole-Position vor McLaughlin sicherte. Der Ford-Speed war wieder erdrückend: Mark Winterbottom (Holden) war als bester Nicht-Ford-Pilot schon sechs Zehntel zurück.

Im Samstagsrennen rückte McLaughlin die Kräfteverhältnisse aus seiner Sicht wieder gerade. Schon in der ersten Kurve war Mostert geknackt, danach war der Sieg ungefährdet. Zwar



Reines Ford-Podium am Sonntag (v.l.): Davison, McLaughlin, Mostert

fuhr der starke Anton de Pasquale (Holden) hinter dem Ford-Duo aufs Podest, war im Ziel aber um 25 Sekunden abgehängt.

## Lowndes eingeholt

Am Sonntag schien sich das Bild des Vortages erst umzudrehen. McLaughlin gelang die Pole, am Start aber fiel er auf den dritten Platz hinter Will Davison (Ford) und Jamie Whincup (Holden) zurück. Weil Whincups Angriff auf

den Leader schiefging, schlüpfte McLaughlin aber nur drei Kurven später wieder durch. Davison wurde in der Box mit einem Undercut sowie einem kürzeren letzten Stopp geknackt. 16 Saisonsiege gelangen bislang nur Craig Lowndes, der dieses Kunststück in seinem ersten Meisterschaftsjahr 1996 hinbekam. Bei zehn ausstehenden Rennen zweifelt aber niemand daran, dass dieser Rekord fallen wird. ■

## NACHRICHTEN

### 500 RUNDEN SPA: DAS FELD WIRD VOLLER

Am 5./6. Oktober startet das 500-Runden-Rennen in Spa, das rein für TCR-Autos reserviert ist. Das Feld hat seit letzter Woche berühmten Zuwachs bekommen: Teamwork Huff Motorsport bringt drei vorwiegend chinesisch besetzte VW Golf an den Start. Das Team von WTCR-Pilot Rob Huff und Teammanager Ken Lui gesellt sich zu den bereits feststehenden Teilnehmern von WRT, Zengo Motorsport, DG Sport Compétition und Team Dynamics.

### BJÖRK HOLT REKORD

Thed Björk, Tourenwagen-Weltmeister 2017 und WTCR-Fahrer, hat einen neuen Nordschleifenrekord für sowohl frontgetriebene als auch viertürige Autos aufgestellt. Im Lynk & Co 03 Cyan Concept brauchte er für die 20,832 km lediglich 7.20,143 Minuten.

NASCAR

# Johnson wieder in Gefahr

Der NASCAR Cup machte vergangenes Wochenende Pause. Zeit, um zwei Rennen vor Ende der Regular Season zu schauen, wie es um die letzten Playoff-Plätze aussieht.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er größte Name, der momentan nicht auf der „Qualifiziert“-Liste steht, ist der von Jimmie Johnson (Chevrolet). Der siebenfache Champion liegt aktuell 26 Punkte hinter dem Cut. Er hat also mit zwei starken Rennen in Darlington und Indianapolis die Chance, auch ohne Sieg noch den Einzug in die Playoffs zu schaffen. Nach nun mehr als zwei sieglosen Jahren wäre der Weg in die Victory Lane überfällig.

Um den Sprung in die Top 16 zu schaffen, muss Johnson zwei Fahrer überholen. Aktuell wäre Daniel Suárez (Ford) noch knapp

drin, Stewart-Haas-Teamkollege Clint Bowyer um zwei Punkte nicht. Auch Ryan Newman (Ford) muss zittern, er liegt auf P15 nur 14 Punkte vor Suárez.

## Busch gegen Logano

Schafft Johnson den Einzug in die Playoffs nicht, wäre das der Tiefpunkt seiner bisherigen Karriere. Noch gingen Chase bzw. Playoffs nicht ohne den Publikumsliebhaber ab, im vergangenen Jahr war es aber auch schon knapp und bereits nach der Round of 16 war Schluss.

An der Tabellenspitze geht es in den nächsten beiden Rennen um den Titel der Regular Season. Dieser Kampf wird nach Punkten entschieden, wobei Kyle Busch (Toyota/932 Punkte) die größten Chancen hat. Nur Joey Logano (Ford/893) kann ihn realistischerweise noch einholen. Der „Titel“ der Regular Season ist nicht unwichtig, denn es gibt satte Playoff-Punkte zu holen. Auch 2018 gewann Busch die Regular Season – doch Logano den Cup-Titel. ■



Playoff-Kandidaten: Newman (l.) wäre aktuell dabei, Johnson nicht



Das Duell um die Regular Season: Kyle Busch (#18) gegen Joey Logano

**SUPER  
RACER**

# DEIN EINSTIEG IN DEN MOTORSPORT

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ und  
online bei „RaceRoom“ was Du kannst  
und werde SUPER RACER!



Motorsport-Partner:

**LechnerRacing**



Motorsport-Partner:

**Team  
Schnitzelalm  
Racing**

Wir bieten dieses Jahr zwei unterschiedliche Einstiegsmöglichkeiten in den Motorsport: Gesucht wird ein SUPER RACER (m/w/d), der die komplette Rennsaison 2020 im Lechner Racing Team in der Porsche Sprint Challenge Central Europe absolvieren wird und parallel dazu ein komplettes „SUPER RACER Damen-Kart-Team“ mit 5 Fahrerinnen für das Schnitzelalm Racing Team in der German Team Championship (GTC).

Nutze Deine Chance:

**SimRacing Expo // 30.08. – 01.09.2019**

**SPORT AUTO PERFEKTIONSTRAINING**

**Nürburgring // 04.09. – 05.09.2019**

**Oder laufend unter: [www.raceroom.com](http://www.raceroom.com)**

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort  
oder unter: [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me)

Eine Aktion von

**upgraded**.de  
automotive group

**RACEROOM**

Medienpartner

**auto  
motor  
sport**

**sport  
auto**

**MOTOR  
SPORT**

# Wer hat momentan die besten Chancen? Die aktuellen Top-Rankings im Überblick:

## Scouting vor Ort auf dem „upracer“ – Simulator

### GT4

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70118	Scouting Porsche Sprint Challenge Salzburgring	1:15:289	---
2	70111	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:495	+00:206
3	70232	Scouting Tuning World Bodensee	1:15:676	+00:387
4	70200	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:759	+00:470
5	70433	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:944	+00:655
6	70012	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:019	+00:730
7	70141	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:266	+00:977
8	70123	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:596	+01:307
9	70235	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:885	+01:596
10	70446	Scouting Perfektionstraining 1	1:17:230	+01:941

Ergebnisse Stand 31.07.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me)

### Kart

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70431	Scouting Perfektionstraining 1	1:20:619	---
2	70428	Scouting Perfektionstraining 1	1:22:282	+01:663
3	70212	Scouting Tuning World Bodensee	1:22:478	+01:859
4	70421	Scouting Perfektionstraining 1	1:23:205	+02:586
5	70083	Scouting I-mobility	1:25:347	+04:728
6	70060	Scouting Tuning World Bodensee	1:25:648	+05:029
7	70424	Scouting Perfektionstraining 1	1:25:698	+05:079
8	70182	Scouting I-mobility	1:31:939	+11:320
9	70214	Scouting Tuning World Bodensee	1:32:287	+11:668
10	70138	Scouting Tuning World Bodensee	1:35:271	+14:652

## Scouting online bei „RaceRoom“

Zwischenstand: Qualifying für das Multiplayer-Rennen am Slovaka Ring am 17.09.2019

POS	Fahrer	Land	Team	Zeit	Rückstand
1	Jack Keithley	Großbritannien	Williams Esports	2:07:516	---
2	Emre Çhan	Türkei	---	2:07:528	+00:012
3	Julian Kunze	Deutschland	EURONICS Gaming	2:07:539	+00:023
4	Tim Heinemann	Deutschland	Turn1	2:07:558	+00:042
5	Florian Garcia	Frankreich	Williams JIM eSports	2:07:696	+00:180
6	Moniz Löhrner	Deutschland	Williams Esports	2:07:834	+00:318
7	Bence Bánki	Slowakei	---	2:07:848	+00:330
8	Adam Pinczes	Ungarn	---	2:07:883	+00:367
9	N.N.	Slowenien	EDGE Esports	2:07:885	+00:369
10	Alexandre Vromant	Frankreich	Oscaro e Sports by SDL	2:07:942	+00:426
11	Davide Toccaceli	Italien	Ballas Racing Team	2:07:973	+00:457
12	Bastian Zenefels	Deutschland	RRVGT	2:08:037	+00:521
13	George Baldi	Ungarn	MIRA Esports	2:08:064	+00:548
14	Jakub Strumidlo	Polen	---	2:08:072	+00:556
15	Mihovil Markovic	Kroatien	Balkan RR League	2:08:091	+00:575
16	Dawid Krupa	Polen	TCS Off Racing	2:08:106	+00:590
17	Jonathan Schelstraete	Belgien	DC-Simracing.nl	2:08:184	+00:668
18	Michel Kasperink	Niederlande	---	2:08:209	+00:693
19	N.N.	Kroatien	---	2:08:239	+00:723
20	William Dorsch	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	2:08:345	+00:829

Ergebnisse Stand 31.07.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: [game.racerroom.com/competitions/921/leaderboard](http://game.racerroom.com/competitions/921/leaderboard)

## Du denkst: Das kann ich besser?

Dann komm zum nächsten Scouting-Event und beweise dein Können vor Ort im „upracer“ oder online bei „RaceRoom“ und werde SUPER RACER.

Premium-Sponsor



**MICHELIN**

Classic-Sponsor



# Überrumpelt



Álex Rins griff Marc Márquez in der letzten Kurve an und holte den zweiten Saison-sieg für Suzuki. Doch weil Andrea Dovizioso über Fabio Quartararos Motorrad flog, ist Márquez in der Tabelle nun enteilt.

Von: **Imre Paulovits**

**N**ur noch die letzte Rechtskurve. Marc Márquez hatte die Ziellinie schon vor Augen, doch dann drückte Álex Rins die blaue Suzuki innen rein und überholte den Honda-Werksfahrer mit einem schier unglaublichen Tempo-Überschuss. Was Barry Sheene 40 Jahre zuvor gegen Kenny Roberts nicht gelungen war, hatte der neue Star bei Suzuki geschafft: Ein Überholmanöver in der Woodcote und dem ganz kurzen Stück bis zur Ziellinie dahinter.

Rins flippte schon auf der Ziellinie völlig aus und Teamchef

Davide Brivio zur gleichen Zeit in der Box. Als Rins in den Parc fermé kam, konnte sich die kleine, eingefleischte Suzuki-Truppe gar nicht mehr halten. Rins stieg mit einer blauen Trillerpfeife – die auch alle anderen Suzuki-Teammitglieder im Mund hatten – aufs Podest. Davide Brivio wurde von Rins und Maverick Viñales, der hier vor drei Jahren Suzukis ersten Sieg seit der MotoGP-Rückkehr gefeiert hatte, mit Sekt abgeduscht, und die Blauen feierten noch, als das diesmal abschließende Moto2-Rennen zu Ende gefahren war. Denn: Das Manöver von Andrea Dovizioso gegen Márquez vor zwei Wochen in der Zielkurve des Red Bull Rings war schon überraschend. Aber das, was Álex Rins nun in Silverstone aufgeführt hat, hatte man zuvor für unmöglich gehalten.

## Flammendes Inferno

Das Rennen endete mit einem Knall, doch es hatte auch gleich mit einem begonnen. Fabio Quartararo, der an den Trainingstagen brilliert hatte, und dem man die

„Hier waren viele sehr schnell. Meine Taktik war deshalb, gleich zu Beginn so schnell wie möglich zu fahren, damit die Gruppe vorne möglichst klein bleibt.“

Marc Márquez

größten Chancen gab, einen Márquez-Sieg zu verhindern, stürzte gleich in der ersten Kurve. Und Andrea Dovizioso flog fürchterlich über das vor ihm schlitternde Motorrad ab. Der bedauernswerte Italiener wurde hoch in die Luft geschleudert und kam nach einem Dutzend Überschläge am Ende des Asphalt regungslos liegen. Seine Ducati fing Feuer und brannte wenige Meter weiter lichterloh.

Obwohl der Ducati-Werkspilot mit dem zweiten unverschuldeten Unfall in dieser Saison seiner

letzten WM-Chance beraubt wurde, hatte er wohl noch viel Glück. Er kletterte aus eigener Kraft wieder von der Trage runter, und nachdem er mit dem Hubschrauber ins Coventry Hospital geflogen worden war, wurde eine Gehirnerschütterung festgestellt und dass er keine Brüche, sondern nur Prellungen davongetragen hat.

Quartararo, der selbst eine Gehirnerschütterung erlitt, war untröstlich: „Álex Rins hatte vor mir einen Highsider und ist fast gestürzt. Da habe ich hinter ihm sehr aggressiv das Gas zugemacht und hatte dadurch selbst einen Highsider, den ich aber nicht abfangen konnte“, so der 20-jährige Franzose. „Es tut mir sehr leid für Dovi, und ich hoffe, dass es ihm bald wieder gut geht. Es ist sehr schade, dass das Rennen für uns so geendet hat. Ich hatte eine sehr gute Pace und hatte mir sehr gute Chancen ausgerechnet.“

## Ganz am Limit

Wenn Marc Márquez so auch das zweite Mal binnen zwei Wochen im Zieleinlauf überlistet wurde,



Ganz knapp: Álex Rins schlug Marc Márquez um ganze 13 Tausendstel



MOTOGP

Schock zu Beginn: Quartararo und Dovizioso am Boden, die Ducati brennt



SUZUKI

Álex Rins: Zweiter Saisonsieg



SUZUKI

Auf der Lauer: Álex Rins blieb fast die ganze Zeit hinter Márquez und ließ sich nicht in die Karten schauen

verließ er Silverstone überaus fröhlich. „Diesmal hatten viele eine gute Pace. Neben mir und Rins nicht nur Quartararo, sondern alle Yamahas und Dovizioso“, stellte er nach dem Rennen klar. „Deshalb war meine Taktik, zu Beginn so viel Tempo zu machen wie möglich, damit sich vorne nur eine möglichst kleine Gruppe bildet. Wenn alle da vorn gewesen wären, wäre die Gefahr zu groß gewesen, dass ich in der Gruppe zurückfalle und nur Vierter oder Fünfter werde. Aber Álex Rins konnte mithalten. Als ich ihn dann nach vorne gelassen habe, hat er gleich zugekehrt. Wir haben innerhalb von einer Runde über eine Sekunde auf Viñales verloren. Deshalb bin ich gleich wieder nach vorn gegangen. Aber klar: Wenn man das Rennen anführt, braucht man mehr Reifen und Energie. Ich hatte zum Schluss auf der rechten Seite etwas weniger Grip. Aber Álex ist unheimlich gut gefahren.“

Zum Schluss hatte trotzdem Maverick Viñales die schnellste Pace und war noch ganz bis an die beiden Spitzenreiter herangefahren.

„Aus der zweiten Startreihe zu starten, das machte meine Sache schwerer. Dazu habe ich zu Beginn einen Fehler gemacht, der mich etwas Zeit gekostet hat“, so der Yamaha-Werksfahrer. So konnte ich nicht früher an Márquez und Rins heranfahren. Aber ich kann zufrieden sein. Ich habe alles aus meinem Paket rausgeholt, vielleicht sogar noch ein wenig mehr.“

Sein Teamkollege Valentino Rossi, der zu Rennbeginn kurz mit Márquez und Rins mithalten konnte, dann aber zurückfiel, war hingegen weniger glücklich. „Ganz ehrlich bin ich enttäuscht“, so der neunfache Weltmeister. „An den Trainingstagen hatte ich eine sehr gute Pace, und ich hatte gedacht, dass wir um das Podium kämpfen können. Aber dann habe ich gleich zu Beginn gemerkt, dass ich ein Problem mit dem Hinterreifen habe, und das wurde ab Rennmitte noch einmal deutlich schlimmer.“

In drei Wochen ist das Heimrennen des Italieners. Aber Márquez liegt jetzt ganz auf WM-Kurs, er hat 78 Punkte Vorsprung, das sind mehr als drei Rennsieg. ■

## DREI FRAGEN AN ÁLEX RINS



### WIE IST IHNEN DIESER SIEG GELUNGEN?

Es war ein verrücktes Rennen. Ich habe so viele Fehler gemacht. Gleich in der ersten Kurve bin ich fast gestürzt. Ich wusste, dass Márquez und Quartararo die sein würden, die es zu schlagen galt. Wenn ich bis zum Schluss mit ihnen mithielt, hatte ich Optionen. Marc hat zu Beginn eine sehr hohe Pace gehabt, dann aber angefangen zu spielen. Er hat das Gas zugekehrt, und ich bin eine Runde an der Spitze gefahren. Ich habe ihn dann aber schnell wieder vorgelassen, denn er war im letzten Sektor viel schneller als ich, bis auf die Zielkurve, und ich wollte ihm meine Stärken und Schwächen nicht zeigen. Dann habe ich meine Karten ausgespielt.

### WAS WAR IHR PLAN FÜR DIESE LETZTE KURVE?

Ich konnte in dieser letzten Kurve einige Zehntel gutmachen, die ich zuvor auf ihn verloren hatte. In Turn 15 und Turn 16 hatte er mir einige Zehntel abgenommen, dann bin ich auf ihn aufgelaufen. Ich wusste, dass ich nur dann eine Chance habe, wenn ich ihn in der Zielkurve überrasche.

### AUF WELCHEN STRECKEN KÖNNTE DIE SUZUKI NOCH SO STARK SEIN?

Ich denke, dass wir jetzt eine sehr gute Basis und ein sehr konkurrenzfähiges Motorrad haben. Außer bei meinen zwei Stürzen konnte ich mich zuletzt immer in der Spitzengruppe halten. Ich will versuchen, ab jetzt auf jeder Strecke aufs Podium zu fahren. Auch wenn das in dem Feld nicht einfach wird.

# Zarco & Oliveira: Knall auf Fall

Pol Espargaró fuhr wieder in den Top 10, aber Johann Zarco räumte Markenkollege Miguel Oliveira ab. Dafür wurde der Franzose von der Rennleitung bestraft.

Von: Imre Paulovits

**D**as Qualifying war diesmal kein leichtes für die KTM-Werkstruppe. Auch wenn Vizeweltmeister Andrea Dovizioso und Suzuki-Werksfahrer Alex Rins nach den ersten drei Trainings nicht in den Top 10 waren: Sie von den ersten zwei Plätzen der Q1 zu verdrängen, war ein schweres Unterfangen. Dazu gab es ein Problem mit Johann Zarcos Nummer-1-Motorrad, der Franzose konnte erst ganz zum Schluss seine Zeit fahren. Schließlich fehlten Pol Espargaró weniger als 0,4 Sekunden für den Einzug in Q2, und Zarco lag auch nur eine Hundertstel hinter seinem Teamkollegen. Miguel Oliveira folgte mit der nächsten RC16 gleich dahinter.

Die drei KTM-Piloten waren auch im Rennen dicht beieinander, einmal zu dicht. Oliveira zeigte Potenzial für die Top 10,



Pol Espargaró (#44) vor seinem Bruder (#41), Petrucci, Zarco (#5), Iannone

doch dann rückte ihm Johann Zarco immer näher auf die Pelle. Zwei Runden suchte der Franzose nach einer Chance, an dem 24-jährigen Portugiesen vorbeizukommen, dann meinte er, sie gefunden zu haben. Doch das Ausbremsmanöver war arg optimistisch: Zarco rutschte das Vorderrad weg, und er riss den Tech3-KTM-Piloten mit.

Teamchef Hervé Poncharal war außer sich über die Aktion seines Landsmannes, die Rennleitung verhängte eine Grid-Strafe von drei Plätzen für Misano. „An dieser Stelle habe ich im Training mehrere Fahrer

genauso überholt“, entschuldigte sich Zarco. „Es tut mir leid für Miguel, dass ich sein Rennen zerstört habe. Aber ich hatte hier ein besseres Gefühl für das Motorrad. Ich hoffe, dass es auch in Misano wiederkommt.“

Pol Espargaró kam zum Schluss gar noch Jack Miller nah: „Es war schwierig. Bei den gestiegenen Temperaturen wurde der Grip schlechter, und ich bekam Probleme mit meinem Hinterreifen. Aber wir waren in einer Gruppe, in der es um Platz 6 ging, und damit können wir zufrieden sein. Das Motorrad wird immer besser.“ ■

## GASTKOMMENTAR

**DER GP VON ENGLAND WAR WIE IN SÜDAFRIKA,** warm und sonnig. Ich habe mich ganz zu Hause gefühlt. Ich hatte auch sonst eine fantastische Zeit in Silverstone. Es ist vieles anders geworden in der Weltmeisterschaft, aber eines ist gleich geblieben: der Rennfahrer. Ich denke, wenn Mike Hailwood und ich in einer Zeit mit den heutigen Fahrern aufgewachsen wären, wären wir auch bei ihnen dabei. Ob wir sie schlagen würden oder sie uns, wir wissen es nicht. Aber wir wären auf Augenhöhe. Genauso wären Valentino Rossi und Marc Márquez in unserer Zeit ganz vorn gewesen. Und Freddie Frith und all die anderen, die vor uns aufgewachsen sind, das waren genauso gute Rennfahrer. Wir haben dann all ihre Rekorde gebrochen, weil unser Material besser war. Und das hat sich bis heute weiter fortgesetzt. Die Grenzen liegen weiter oben.



Jim Redman, sechsfacher Weltmeister

## AUS DEM FAHRERLAGER

### TREFFEN DER LEGENDEN

Silverstone zog mehrere Weltmeister aus alten Zeiten an. Cecil Sandford, 125er-Weltmeister 1952 auf MV Agusta und 250er-Weltmeister 1957 auf Mondial, war von MV-Agusta-Teambesitzer Giovanni Cuzari eingeladen worden. Der heute 91-jährige Brite holte einst die erste der insgesamt 75 Weltmeisterschaften für die legendäre italienische Marke. Er ist der älteste heute lebende Weltmeister. Er sah sich sehr interessiert die Moto2-Maschinen von MV Agusta an. „Ich war schon lange nicht mehr bei der WM, man hatte mich eingeladen, die neue MV Agusta anzusehen, solange es mich noch gibt“, gab er typisch britisch zum Besten. Der sechsfache Weltmeister Jim Redman, mittlerweile ebenfalls

fast 88 Jahre alt, war ebenfalls Gast beim Britischen Grand Prix und überreichte gar nach dem Qualifying die Tissot-Uhren an die drei Pole-Sitter. Alle Fahrer, die ihn am Wochenende trafen, begegneten dem Honda-Piloten aus der Pionierzeit der Japaner mit größtem Respekt, und der redselige Redman tauschte mit jedem von ihnen Erfahrungen aus der alten und der neuen Zeit aus. Da nahm es niemand übel, dass die Pressekonferenz in Verzug geriet.

### WIMMER MIT OLDTIMERN

Der ehemalige GP-Pilot und MZ-Eigner stattete dem Silverstone-Grand-Prix ebenfalls einen Besuch ab. Der 61-jährige Münchner lebt heute in England und restauriert Oldtimer.

### EIN FEST DER BRITEN

Nach dem letztjährigen Regen-Chaos, bei dem die Zuschauer frustriert nach Hause fahren mussten, ohne ein einziges Rennen gesehen zu haben, war der Britische Grand Prix in diesem Jahr ein umso strahlenderes Fest bei drei Tagen Sonnenschein und Temperaturen bis über 30 Grad. Neben den drei

spannenden Rennen setzte dem Ganzen noch die Krone auf, dass der folgende Montag in England ein Feiertag war. Daher fuhren die Fans nach den Rennen nicht gleich nach Hause. Es gab es auch noch ein Konzert, wo die 1990er-Jahre Britpop-Band Toploader spielte, und das an einem richtig warmen Sommerabend. ■ IP



Honda-Legenden unter sich: Marc Márquez (l.) und Jim Redman

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Silverstone (GB) – 25. August 2019** 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,000 km über 20 Runden à 5,900 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 44 Grad. Schnitt des Siegers: 176,0 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	40.12,779 min	325,3 km/h	1.59,941 min	H/H	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+0,013 sec	326,2 km/h	1.59,936 min	H/H	20
3. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	20	+0,620 sec	323,3 km/h	2.00,122 min	H/H	16
4. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+11,439 sec	319,5 km/h	2.00,402 min	H/H	13
5. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+13,109 sec	323,3 km/h	2.00,641 min	H/H	11
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	20	+19,169 sec	327,2 km/h	2.00,621 min	H/H	10
7. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	20	+19,682 sec	331,2 km/h	2.00,508 min	H/H	9
8. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	20	+20,318 sec	328,2 km/h	2.00,649 min	H/H	8
9. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	20	+21,079 sec	326,2 km/h	2.01,016 min	H/H	7
10. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	20	+25,144 sec	325,3 km/h	2.01,115 min	H/H	6
11. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	20	+40,317 sec	326,2 km/h	2.01,495 min	H/H	5
12. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	20	+45,478 sec	320,4 km/h	2.02,282 min	M/H	4
13. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	20	+54,783 sec	319,5 km/h	2.02,476 min	H/H	3
14. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	20	+56,651 sec	323,3 km/h	2.02,682 min	M/M	2
15. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	20	+1.29,282 min	320,4 km/h	2.03,639 min	M/H	1
16. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	20	+1.31,716 min	327,2 km/h	2.01,763 min	H/H	-
17. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+1.40,420 min	319,5 km/h	2.00,971 min	H/M	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	19	+1 Runde	326,2 km/h	2.00,808 min	H/H	-
Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	7	+13 Runden	322,3 km/h	2.01,034 min	H/H	-
Johann Zarco (F)	KTM RC16	7	+13 Runden	322,3 km/h	2.01,100 min	H/H	-
Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	0	+20 Runden	-	-	M/H	-
Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	0	+20 Runden	-	-	H/H	-

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.58,168 min
2. Rossi	1.58,596 min
3. Miller	1.58,602 min
4. Quartararo	1.58,612 min
5. Rins	1.58,670 min
6. Viñales	1.58,762 min
7. Dovizioso	1.58,762 min
8. Morbidelli	1.59,096 min
9. Crutchlow	1.59,243 min
10. Nakagami	1.59,427 min
11. Petrucci	1.59,487 min
12. A. Espargaró	1.59,620 min
13. P. Espargaró	1.59,549 min
14. Zarco	1.59,648 min
15. Oliveira	1.59,758 min
16. Rabat	1.59,916 min
17. Iannone	2.20,240 min
18. Bagnaia	2.20,362 min
19. Guintoli	2.20,660 min
20. Syahrin	2.20,700 min
21. Lorenzo	2.01,562 min
22. Abraham	2.04,845 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	250
2. Dovizioso	172
3. Rins	149
4. Petrucci	145
5. Viñales	118
6. Rossi	116
7. Miller	94
8. Quartararo	92
9. Crutchlow	88
20. Bradl	16

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	256
2. Ducati	211
3. Yamaha	195
4. Suzuki	166
5. KTM	76
6. Aprilia	53

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	317
2. Repsol Honda Team	281
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	234
4. Team Suzuki Ekstar	192
5. Petronas Yamaha SRT	161
6. LCR Honda	150
7. Pramac Racing	123
8. Red Bull KTM Factory Racing	90
9. Aprilia Racing Team Gresini	60
10. Red Bull KTM Tech3	32

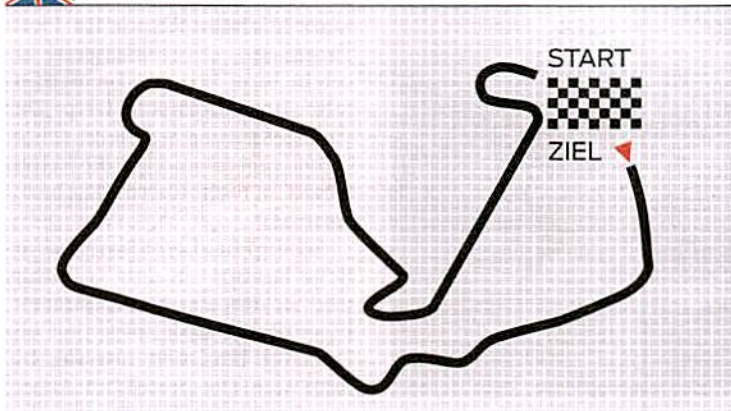
„Ich bin jetzt im WM-Modus. Derzeit ist es wichtiger, dass ich den WM-Titel sicherstelle, als dass ich Rennen gewinne.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.59,936, Marc Márquez (Honda), 2019**  
Quali-Rekord: **1.58,168, Marc Márquez (Honda), 2019**  
Topspeed-Rekord: **333,3 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati) und Cal Crutchlow (Honda), 2019**

### SILVERSTONE (GB) 5,900 KM

#### STRECKE



Viel Spaß mit- und großen Respekt voreinander: Álex Rins (l.) und Marc Márquez

# Lüthi büßt trotz Márquez-Sturz ein

WM-Leader Álex Márquez stürzte, als er dem starken Jorge Navarro wegfahren wollte. Doch gewonnen hat Augusto Fernández, und er ist jetzt WM-Zweiter.

Von: Imre Paulovits

Es sah ganz nach Routine aus: Álex Márquez hatte sich an die Spitze des Moto2-Feldes gesetzt und begann sich abzusetzen. Doch statt in seine überlegene Form, die er in den letzten Rennen gezeigt hatte, verfiel der jüngere der Márquez-Brüder in die, die ihn jahrelang geprägt hat: Er übertrieb es und rutschte übers Vorderrad. So gab es einen unheimlich knappen Zieleinlauf, bei dem sich Augusto Fernández das zweite Mal in diesem Jahr durchsetzen konnte, so sehr es Jorge Navarro auch versuchte. „Es war ein wirklich guter Kampf und ich bin sehr froh, dass ich hier wieder

gewinnen und meinen Abstand zur WM-Spitze verkürzen konnte“, freute sich Fernández.

Jorge Navarro freute sich, dass er seinen Start endlich nicht verhauen hatte, gab aber zu, dass Fernández in der letzten Runde einfach stärker war. Brad Binder hatte zwischenzeitig die Spitze inne, musste dann aber nachgeben: „Ab Rennmitte hatte ich ein Chattering, sodass ich alles tun musste, um auf der Strecke zu bleiben. Wenn wir dafür eine Lösung finden, sollten wir überall konkurrenzfähig sein.“

Davon ist Tom Lüthi derzeit etwas entfernt. „Es war nicht mein Speed, der schlecht war, sondern meine Startposition“, bekannte der Schweizer. „Mit dem ganzen Verkehr konnte ich nicht überholen, und als ich durch war, konnte ich die Lücke zu Giannantonio nicht mehr schließen. Ich habe dann leichtes Chattering bekommen, und Baldassarri ist an mir vorbei. Ich konnte zwar dranbleiben, so

aber nicht mehr angreifen, obwohl noch zwei Plätze vor mir zu holen gewesen wären.“ Dass er jetzt bei gleicher Punktzahl einen Platz in der WM an Fernández verloren hat, beunruhigt ihn nicht so sehr. „Dafür haben wir wieder einiges verstanden, und wir sollten wieder Schritte nach vorne machen können“, ist sich Lüthi sicher.

Marcel Schrötter hatte mehr Probleme. „Ich hatte einfach nicht die Pace für die Top 10“, stellte er ernüchtert fest. „Es ist schon frustrierend, wenn man bedenkt, dass wir zu Saisonbeginn die Schnellsten waren. Zum Schluss hatte ich aber immerhin eine gute Pace und bin der Gruppe vor mir näher gekommen.“

Dominique Aegerter war nach dem 18. Platz enttäuscht: „Ich hatte mir nach der 13. Zeit im Warm-up mehr erhofft, aber bei den höheren Temperaturen habe ich sowohl fürs harte Bremsen als auch fürs Beschleunigen keinen Grip gehabt.“ ■



## Gute alte Rennstrecke in neuem Glanz

Nach dem letztjährigen Desaster mit der Unfahrbarkeit im Regen wurde Silverstone noch einmal neu asphaltiert. Mit durchschlagendem Erfolg.

Von: Imre Paulovits

Es war eine Frage des Überlebens. Nachdem der neue Asphaltbelag sich im letzten Jahr bei Regen als unfahrbar erwiesen hatte und die Rennen abgesagt werden mussten, war klar, dass die ehrwürdige Rennstrecke von Silverstone, die bereits 1948 aus einem Militärflughafen des Zweiten Weltkriegs entstand und sich im Lauf der Jahrzehnte einen Kultstatus erarbeitete, nur eine Zukunft hat, wenn ihr Belag über alle Zweifel erhaben ist.

Daher hat ihr Betreiber, der British Racing Drivers Club, nun alles daran gesetzt, dass die notwendige neue Asphaltierung dem

höchsten Standard entspricht, der zurzeit machbar ist. Der britische Asphalt-Spezialist Tarmac lieferte das Material, das in ihren Labors die besten Werte lieferte. Es wurden neue Baumaßnahmen zur Entwässerung durchgeführt.

Und nachdem auch bei der Verarbeitung durch die auf Rennstreckenbau spezialisierte Firma Dormo höchste Maßstäbe angesetzt wurden, erntete die Strecke nur Lob. „Sie ist so eben wie ein Billardtisch, hat bereits jetzt un-

heimlich viel Grip, und so macht es richtig Spaß“, bestätigte Sylvain Guintoli, der mit seiner Familie in der Nähe wohnt und sich in seiner BSB-Zeit zu einem Silverstone-Spezialisten entwickelt hat. „So einen feinen Belag bin ich noch nie gefahren“, bestätigte auch Valentino Rossi.

Aber auch die Reifenhersteller hatten nur lobende Worte für die Arbeit. „Ich denke, das ist jetzt der Maßstab, an dem sich alle Rennstrecken messen müssen“, sagte Michelin-Rennleiter Piero Taramasso. „Normalerweise erreicht eine Strecke im dritten Jahr ihren höchsten Grip. Der von Silverstone war jetzt schon hervorragend und hat die Reifen trotzdem nicht übermäßig beansprucht.“

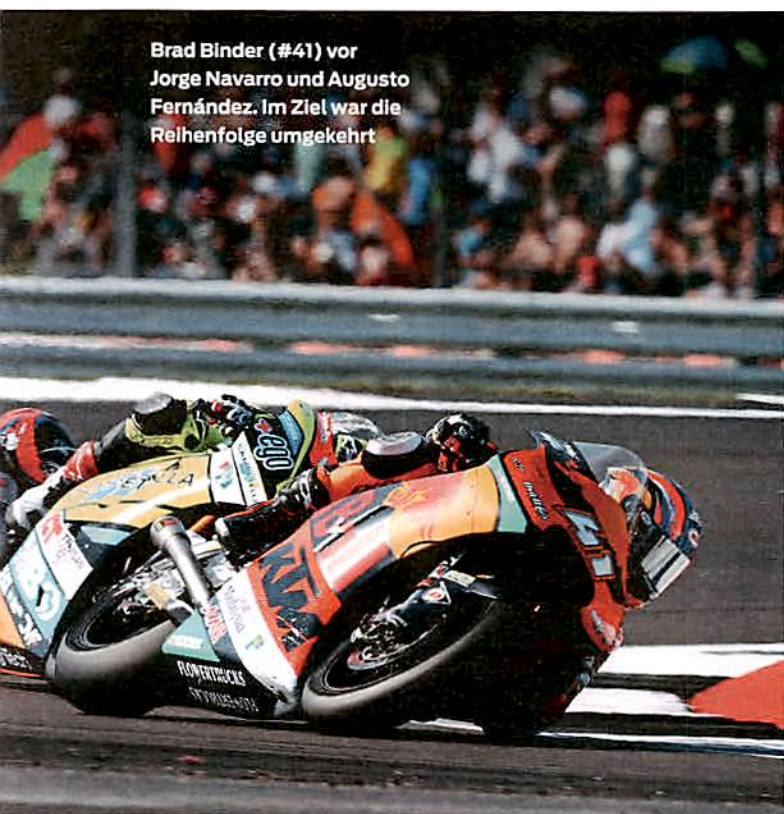
So sind in allen Klassen sämtliche Rekorde in den Trainings und in den Rennen gepurzelt. Eigentlich schade, dass erst ein Desaster kommen musste, bis man sich zur perfekten Arbeit durchgerungen hat. ■



Eines der schönsten Rennstrecken-Layouts nun mit einem perfekten Asphalt

# en WM-Platz ein

Brad Binder (#41) vor Jorge Navarro und Augusto Fernández. Im Ziel war die Reihenfolge umgekehrt



## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Der Zeitabstand im Ziel zwischen Álex Rins und Marc Márquez betrug ganze 13 Tausendstelsekunden und war der viertknappste in der Geschichte der Königsklasse. 1975 wurden Barry Sheene und Giacomo Agostini in Assen zeitgleich gemessen, das Zielfoto entschied für Sheene. 1996 schlug Álex Crivillé Mick Doohan in Brünn um zwei Tausendstelsekunden, genauso wie Toni Elías Valentino Rossi in Estoril.

### MOTO2

Lukas Tulovic kämpft um die Fortführung seiner Karriere. Auch Teamchef Jochen Kiefer hofft, etwas für die Zukunft seines Teams schnüren zu können. Mit seinem Rennen war der 19-Jährige nicht zufrieden. „Ich hatte bis dahin bei jedem Training Schritte nach vorn gemacht, aber in der Quali haben alle gewartet, und da habe ich meinen Rhythmus

verloren. Im Rennen hat es dann zu lange gedauert, bis ich wieder auf Zeiten kam.“ Der Jüngste des Moto2-Feldes gibt zu, dass er seit der Nachricht, keinen Platz im 2020er Starterfeld zu haben, nervös ist, und es ihm nicht so leichtfällt, den Kopf freizubekommen. Wie es mit ihm weitergeht, weiß er noch nicht: „Ich denke, da werden wir in Misano weiter sein. Wir müssen sehen, ob ich wieder in die Moto2-EM gehe, hier und da vielleicht Ersatz-Einsätze fahre oder etwas ganz anderes mache.“

### MOTO2

Philipp Öttl war nach den hoffnungsvollen Trainings mit seinem Rennergebnis nicht zufrieden: „Wir steigern uns in jedem Training, aber im Rennen konnte ich es nicht umsetzen. Es wird aber besser, wir müssen schauen, dass wir uns in Misano weiter steigern.“

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 25. August 2019 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,200 km über 18 Runden à 5,900 km. 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 45 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Augusto Fernández (E)	Kalex	18	3741,833 min	2.04,835 min	25
2.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	18	+0,489 sec	2.05,150 min	20
3.	Brad Binder (ZA)	KTM	18	+0,571 sec	2.04,994 min	16
4.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	18	+0,738 sec	2.05,078 min	13
5.	Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	18	+3,276 sec	2.05,037 min	11
6.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	18	+9,065 sec	2.05,331 min	10
7.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	18	+9,108 sec	2.05,342 min	9
8.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	18	+9,355 sec	2.05,392 min	8
9.	Luca Marini (I)	Kalex	18	+13,119 sec	2.05,378 min	7
10.	Xavi Vierge (E)	Kalex	18	+13,753 sec	2.05,674 min	6
11.	Iker Lecuona (E)	KTM	18	+16,326 sec	2.05,686 min	5
12.	Jorge Martín (E)	KTM	18	+16,382 sec	2.05,855 min	4
13.	Mattia Pasini (I)	Kalex	18	+16,829 sec	2.05,799 min	3
14.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	18	+17,843 sec	2.05,804 min	2
15.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	18	+19,836 sec	2.06,084 min	1
16.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	18	+20,920 sec	2.05,827 min	-
17.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	18	+21,159 sec	2.06,114 min	-
18.	Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	18	+22,746 sec	2.06,108 min	-
19.	Marco Bezzecchi (I)	KTM	18	+23,366 sec	2.05,957 min	-
20.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	18	+23,707 sec	2.06,109 min	-
21.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	18	+23,906 sec	2.06,106 min	-
22.	Joe Roberts (USA)	KTM	18	+28,918 sec	2.06,359 min	-
23.	Jake Dixon (GB)	KTM	18	+31,491 sec	2.06,506 min	-
24.	Philipp Öttl (D)	KTM	18	+40,541 sec	2.06,934 min	-
25.	Steven Odendaal (ZA)	NTS	18	+47,477 sec	2.07,364 min	-
26.	Lukas Tulovic (D)	KTM	18	+53,613 sec	2.07,462 min	-
27.	Xavi Cardelús (E)	KTM	18	+57,669 sec	2.07,819 min	-
28.	Teppel Nagoe (J)	Kalex	18	+59,780 sec	2.07,868 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Sam Lowes (GB)	Kalex	17	+1 Runde	2.05,575 min	-
	Bradley Smith (GB)	Kalex	8	+10 Runden	2.06,444 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	181
2. Fernández	146
3. Lüthi	146
4. Navarro	146
5. Binder	125
6. Baldassarri	124
7. Schrötter	116
20. Aegerter	12
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	295
2. Speed Up	168
3. KTM	135
4. MV Agusta	15
5. NTS	8

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	283
2. Dynavolt Intact GP	262
3. Estrella Galicia Marc VDS	226

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	2.04,374 min
2. Navarro	2.04,417 min
3. Fernández	2.04,587 min
4. Gardner	2.04,703 min
5. Vierge	2.04,770 min
6. Marini	2.04,778 min
7. Nagashima	2.04,845 min
8. Binder	2.04,901 min
9. Lowes	2.04,916 min
10. Di Giannantonio	2.04,959 min
11. Bulega	2.05,058 min
12. Lüthi	2.05,071 min
13. Schrötter	2.05,116 min
14. Pasini	2.05,179 min
15. Lecuona	2.05,347 min
16. Locatelli	2.05,381 min
17. Manzi	2.05,399 min
18. Baldassarri	2.06,080 min
19. Martín	2.05,401 min
20. Aegerter	2.05,498 min
21. Bendsneyder	2.05,601 min
22. Chantra	2.05,606 min
23. Dixon	2.05,612 min
24. Bezzecchi	2.06,037 min
25. Smith	2.06,352 min
26. Öttl	2.06,414 min
27. Tulovic	2.07,082 min

# Vorsprung trotz lästigem Teamko



Marcos Ramírez: Fehler von WM-Leader Lorenzo Dalla Porta genutzt und zweiten Saisonsieg eingefahren

WM-Leader Lorenzo Dalla Porta führte bis wenige Kurven vor Schluss. Dann überrumpelte ihn sein Teamkollege Marcos Ramírez. Doch Arón Canet erging es noch schlechter: Er wurde abgeschossen.

Von: Imre Paulovits

**M**ax Biaggi stand in der Startaufstellung noch mit einem breiten Grinsen und gab seinem Piloten Arón Canet Tipps, Peter Öttl stand mit der von ihm gewohnten Ruhe und Konzentration da und überwachte die Arbeit seiner Leute. Doch keine zehn Minuten später verfinsterte sich die Miene von beiden. Canet hatte sich wie üblich um den achten Platz herum in der Führungsgruppe eingereiht, um sich aus den heißen Kämpfen zu Rennbeginn herauszuhalten. Doch gerade der

## NACHRICHTEN

### MOTO2

Triumph hatte die Einheitsmotoren der Moto2 aus dem Naked-Bike-Triebwerk der Street Triple 765 RS entwickelt. Zur Erprobung durch Ex-Vizeweltmeister Julián Simón diente ein Muletto aus dem Rahmen der Daytona 675, das mit Renn-Federelementen und -Bremsen aufgerüstet wurde. Als Simón gleich mit der ersten Ausbaustufe des Motors bis auf eine Sekunde an die Rundenrekorde der aktuellen WM-Piloten herankam, erkannte man, welches potenten und gut ausbalanciertes Motorrad sich in dieser Konfigu-

ration auch für den Straßen- und Trackday-Fahrer verwirklichen lässt. Der Triumph-Chefingenieur trieb zwei Projekte voran: Eine Version für den Rennmotor und die eines Straßenmotorrades mit dem Motor aus dem Moto2-Triebwerk in limitierter Auflage. Das Ergebnis wurde nun in Silverstone vorgestellt: Die Triumph Daytona Moto2 765 Limited Edition. Mit schwarzer Klarsicht-Karbon-Verkleidung und Einmann-Sitzbank, mit Öhlins TTX-Federelementen, Brembo Stylema Bremsen, leichten Rädern und Arrow-Titan-Auspuff ist sie der allerfeinste Supersportler der mittleren Kategorie. Ein Wermutstropfen: Es wird keine Daytona 765 mit niedrigerer Spezifikation geben, und die 765 Stück für USA und Kanada sowie die 765 für den Rest der Welt sind bereits so gut wie ausverkauft.

sein Comeback, aber der fünf-fache Weltmeister lag weit hinter der Form zurück, mit der er zuletzt unverletzt und auf einem Motorrad, das ihm passte, gefahren ist. Im Qualifying wurde der Mallorquiner 21., im Rennen fuhr er immerhin auf P14 vor, verlor aber fast eine Minute auf seinen Teamkollegen. So wollten die Gerüchte um seinen Rücktritt Ende der Saison auch in Silverstone kein Ende nehmen. Erstaunlicherweise kam aber ähnliche Gerüchte auch über einen anderen Honda-Werksfahrer auf: Cal Crutchlow fuhr bei seinem Heim-GP zwar erstmals die neue Aero-Verkleidung wie Marc Márquez, doch aus seinem Umfeld heißt es, dass der 33-jährige Brite wegen starker Schmerzen, die ihn von seinen Verletzungen immer mehr plagten, an Rücktritt denkt – allerdings erst Ende 2020.

England eine besondere Tradition hat, wurde in Silverstone beim Champions Day bei der Versteigerung zugunsten der Two Wheels for Life ersichtlich. Der signierte AGS-Helm von Valentino Rossi ging für 7100 Pfund (7800 Euro) weg, ein Selfie mit Rossi für 3000. Insgesamt brachte die Auktion über 300 000 Pfund.

### BRITISH TALENT CUP

Der von der Dorna ins Leben gerufene British Talent Cup hatte in Silverstone sein Finale, und die beiden Rennen waren voller Spannung und Dramen. Das erste Rennen gewann Cameron Horsman. Weil der bis dahin im Cup führende Scott Ogden in der letzten Runde Motorprobleme bekam und auf den siebten Platz zurückfiel, gingen beide punktgleich ins letzte Rennen. Jack Nixon gewann, hinter ihm folgten Ogden und Horsman mit Hundertstelsekunden-Abstand. Ogden wurde Meister mit 221 Punkten vor Horsman (217), Fenton Seabright und Jack Nixon (beide 161).



Triumph Daytona 765 und Prototyp

### MOTOGP

Jorge Lorenzo gab in Silverstone

### MOTORRAD-WM

Dass der Motorsport und das Sammeln von Memorabilia in

# legen ausgebaut

hinter ihm fahrende Albert Arenas übertrieb es diesmal, und beim Sturz nahm sein Motorrad das von Canet auf die Hörner. Weil die KTM von Arenas unter der von Canet eingeklebt war, ist dem Bike bis zum Stillstand so gut wie nichts passiert. Der 19-jährige Spanier hob es von der Spitze der Havarie herunter, brachte es wieder in Gang und hatte bei dieser Aktion etwa 12 Sekunden verloren.

Die Aufholjagd, die er dann startete, konnte sich sehen lassen, und hinterher konnten ihm Biaggi und Öttl nur gratulieren. Vom allerletzten Platz kämpfte sich Canet bis auf P13 vor, wobei er in der letzten Runde noch durch einen ganzen Pulk fuhr. Diese hart erkämpften drei Punkte könnten für ihn am Ende der Saison noch sehr wertvoll werden. Und im Ziel hatte er trotz aller Kämpfe genau die 12 Sekunden Rückstand auf den Sieger.

Lorenzo Dalla Porta wollte die Chance beim Schopf packen und seinen WM-Rivalen um so viele Punkte wie möglich abhängen. Er

ging in Führung und verteidigte sie auch bis in die letzte Runde hinein. Doch beim Anbremsen der Club Corner war er einen Ticken zu spät dran, wurde herausgetragen, und sein Teamkollege Marcos Ramírez ließ sich nicht zweimal bitten. Er drückte sich innen rein und zog Toni Arbolino mit. Dann wechselten die Positionen zwischen Arbolino und Dalla Porta in den letzten acht Kurven mehrfach, Ramírez hatte so einen gesunden Vorsprung im Zieleinlauf, Dalla Porta unterlag Arbolino knapp.

„Neun Kurven vor dem Ziel hat Lorenzo einen Fehler gemacht, da kam ich vorbei“, grinste Ramírez. „Ich habe dann gepusht, was ich konnte, weil ich Angst hatte, dass einer wieder an mir vorbeikommen wird. Aber es kam keiner.“ „Der Fehler in der letzten Runde hat mich den Sieg gekostet“, gab auch Dalla Porta zu. „Dadurch bin ich zwar etwas unglücklich, aber dass ich das Podium und die Punkte mitgenommen habe, das ist wiederum gut.“ ■

## Kornfeil und Salac diesmal ohne Punkte

Vor vier Jahren stand Jakub Kornfeil in Silverstone auf dem Podest, diesmal rutschte er vier Runden vor Schluss aus den Punkten raus.

Kornfeil kämpfte mit aller Kraft in der Verfolgergruppe um den 13. Platz. Doch vier Runden vor Schluss rutschte er auf P18 zurück, und da kam auch schon Arón Canet von hinten wie ein D-Zug angefahren. Er ging an Kornfeil vorbei, dieser versuchte sich dranzuhängen, mehr als der undankbare 16. Platz war aber nicht drin. So blieb Kornfeil das erste Mal seit Austin, wo er verletzungsbedingt nicht teilnehmen konnte, ohne Punkte. Filip Salac bekam zum Schluss Probleme mit der Hinterradbremse und wurde 21.

„Am Freitagmorgen sind wir gut gestartet, aber dann hat unser

Motorrad irgendwie nicht mehr so gut funktioniert“, sinnierte Kornfeil. „Wir kämpften mit mangelndem Grip vorne und hinten. Wenn man vorne Grip hat, kann man auf der Bremse pushen. Und wenn man Hinterrad-Grip hat, kann man voll beschleunigen. Aber wenn beides fehlt, hat man ein Problem. In Misano kehren wir zu unserem Standard-Setup zurück.“ ■



Kornfeil (#84): Grip-Probleme

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Silverstone (GB) – 25. August 2019 12. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,300 km über 17 Runden à 5,900 km. 31 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marcos Ramírez (E)	Honda	17	37,50,443 min	2:12,503 min	25
2. Tony Arbolino (I)	Honda	17	+0,240 sec	2:12,597 min	20
3. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	17	+0,374 sec	2:12,707 min	16
4. Niccolò Antonelli (I)	Honda	17	+0,425 sec	2:12,511 min	13
5. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+0,495 sec	2:12,140 min	11
6. Ayumu Sasaki (J)	Honda	17	+0,816 sec	2:12,728 min	10
7. John McPhee (GB)	Honda	17	+1,045 sec	2:12,518 min	9
8. Dennis Foggia (I)	KTM	17	+1,210 sec	2:12,474 min	8
9. Celestino Vietti (I)	KTM	17	+1,235 sec	2:12,890 min	7
10. Ai Ogura (J)	Honda	17	+1,300 sec	2:12,522 min	6
11. Jaume Masia (E)	KTM	17	+1,921 sec	2:12,385 min	5
12. Darryn Binder (ZA)	KTM	17	+7,341 sec	2:12,217 min	4
13. Arón Canet (E)	KTM	17	+12,318 sec	2:12,423 min	3
14. Jeremy Alcoba (E)	Honda	17	+12,620 sec	2:12,803 min	2
15. Alonso Lopez (E)	Honda	17	+12,861 sec	2:12,724 min	1
16. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	17	+13,034 sec	2:12,811 min	-
17. Andrea Migno (I)	KTM	17	+13,114 sec	2:12,678 min	-
18. Raúl Fernández (E)	KTM	17	+13,531 sec	2:12,949 min	-
19. Sergio Garcia (E)	Honda	17	+13,752 sec	2:12,657 min	-
20. Kaito Toba (J)	Honda	17	+13,934 sec	2:12,636 min	-
21. Filip Salac (CZ)	KTM	17	+14,028 sec	2:12,879 min	-
22. Stefano Nepa (I)	KTM	17	+14,086 sec	2:12,851 min	-
23. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	17	+14,362 sec	2:12,365 min	-
24. Can Öncü (TR)	KTM	17	+27,836 sec	2:13,248 min	-
25. Tom Booth-Amos (GB)	KTM	17	+30,556 sec	2:13,618 min	-
26. Kazuki Masaki (J)	KTM	17	+30,706 sec	2:14,173 min	-
27. Riccardo Rossi (I)	Honda	17	+30,746 sec	2:13,424 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	171
2. Canet	157
3. Arbolino	133
4. Antonelli	118
5. Ramírez	114
6. McPhee	93
7. Vietti	88
8. Masia	83
9. Fenati	67
10. Kornfeil	67

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	274
2. KTM	212

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	285
2. VNE Snipers	200
3. SIC58 Squadra Corse	168
4. Sterilgarda Max Racing Team	157
5. Sky Racing Team VR46	142
6. Petronas Sprinta Racing	140
7. Bester Capital Dubai	132
8. Honda Team Asia	117
9. Sama Qatar Angel Nieto Team	80
10. Redox Prüstel GP	73

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Arbolino	2:11,631 min
2. Dalla Porta	2:11,710 min
3. Fernández	2:12,112 min
4. Sasaki	2:12,328 min
5. Antonelli	2:12,363 min
6. McPhee	2:12,388 min
7. Vietti	2:12,496 min
8. Ogura	2:12,542 min
9. Ramírez	2:12,566 min
10. Garcia	2:12,608 min
11. Suzuki	2:12,621 min
12. Canet	2:12,665 min
13. Masia	2:12,932 min
14. Fenati	2:13,106 min
15. Migno	2:13,152 min
16. Arenas	2:13,402 min
17. Binder	2:13,929 min
18. Toba	2:15,543 min
19. Yurchenko	2:13,168 min
20. Foggia	2:13,170 min
21. Lopez	2:13,243 min
22. Alcoba	2:13,281 min
23. Nepa	2:13,538 min
24. Salac	2:13,633 min
25. Öncü	2:13,778 min
26. Masaki	2:13,782 min
27. Rossi	2:14,565 min
28. Kofler	2:14,569 min
29. Kornfeil	2:14,619 min
30. Paasch	2:14,742 min

Sidecar-WM

# Spannung vor Finale

Der Sieg im Sprintrennen ging im Automotodrom Grobnik an Tim Reeves/Mark Wilkes. Im Goldrace schlugen die Birchall-Brüder zurück.

Von: **Anke Wiczorek**

**T**im Reeves (Adolf RS Yamaha) muss jetzt Nerven haben wie Drahtseile. Den Ausgang der vorletzten Sidecar-WM-Runde in diesem Jahr hatte er sich anders vorgestellt. Mit dem Sieg im Sprintrennen war noch alles in Butter. Zwar hatten die Birchall-Brüder mit der Pole-Position und dem erfolgreichen Sprint als Erste in die erste Kurve eine harte Nuss vorgelegt, aber das Problem erledigte sich auch

ohne Zweikampf. Die WM-Titelverteidiger rollten nach vier Runden aus und stellten die LCR-Yamaha mit technischem Defekt ab. Nun hatte Reeves freie Fahrt.

Im zweiten Rennen war es umgekehrt. In der fünften Runde hatte Reeves plötzlich keinen Vortrieb mehr. Dass die Birchalls das Gold Race gewannen, war ein Schlag ins Kontor des WM-Leaders. Irgendwie erinnert alles an das vergangene Jahr. Auch damals hatte Reeves die WM-Führung inne, doch zwei Motorschäden änderten in Rijeka die Situation. Der Titel ging an die Birchalls.

Markus Schlosser/Marcel Fries kamen auf der LCR Yamaha im Sprintrennen wie auch im Gold Race als Zweite an. Für die Schweizer war das beste Saisonergebnis ein Freudenfest. ■



Birchall/Birchall: WM nach Sieg im Gold-Race wieder offen

## ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Grobnik, Rijeka (HR): 24.–25. August 2019; 7. + 8. WM-Lauf; 11 bzw. 21 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	Yamaha ARS	15.29,453
2. Schlosser/Fries (CH/CH)	Yamaha LCR	+5,206
3. Päävärinta/Verävinen (FIN/FIN)	Honda LCR	+5,268
4. Wyssen/Hofer (CH/CH)	Yamaha LCR	
5. Endevelde/Remme (NL/F)	Kawasaki ARS	



Das Podium in Rijeka

## WM-STAND

1. Reeves	160 Pkt
2. Birchall	148
3. Päävärinta	137
4. Schlosser	121
5. Christie	74

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha LCR	27,47,869
2. Schlosser/Fries (CH/CH)	Yamaha LCR	+8,028
3. Päävärinta/Verävinen (FIN/FIN)	Honda LCR	+8,461
4. Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha LCR	
5. Wyssen/Hofer (CH/CH)	Yamaha LCR	

MotoGP

# Yamaha legt vor

Alex Lowes war Schnellster der Superbike-WM-Tests in Portimão, wo in zwei Wochen die nächste Superbike-WM-Runde über die Bühne geht.

**D**er Yamaha-Werksfahrer legte mit 1.41,153 min die schnellste Zeit des zweitägigen Tests vor, nachdem am ersten noch Kawasaki-Jüngling Toprak Razgatlioglu Schnellster war.

Jonathan Rea war an beiden Tagen Zweitschnellster und erreichte schließlich 1.41,371, der WM-Leader zeigte sich aber sehr zufrieden mit den Fortschritten bei der Vorbereitung für die restlichen WM-Rennen.

Sandro Cortese fuhr mit 1.42,035 die siebtschnellste Zeit, die beiden BMW-Piloten Tom Sykes (1.42,172) und Markus Reiterberger (1.42,457) waren 12. respektive 15. Álvaro Bautista hörte wegen Schmerzen vorzeitig auf. ■ IP



Alex Lowes: Bestzeit vor Weltmeister Jonathan Rea beim Portimão-Test

## NACHRICHTEN

### SUPERBIKE-WM

BMW Motorrad Motorsport und Markus Reiterberger konnten sich nicht auf einen Wechsel des 25-Jährigen in das neue Endurance-WM-Werksteam der Bayern einigen. Reiterberger versucht durch gute Resultate bei den verbleibenden Rennen, sich für einen der freien Plätze in der Superbike-WM bei anderen Herstellern zu empfehlen.

### SUPERBIKE-WM

Honda-Werkspilot Leon Camier war nicht bei den Superbike-WM-Tests in Portimão, sondern besuchte stattdessen den Grand Prix in Silverstone, um sich mit englischen Geschäftspartnern zu treffen. „Meine Schulter ist noch nicht fit für den Einsatz, und ich werde auch das Rennen in Portimão am 8. September auslassen müssen. Ich hoffe, dass ich in Magny-Cours in der letzten Septemberwoche wieder fahren kann“, so der 33-jährige Brite. Von Silverstone ist Camier

wieder in seine Wahlheimat Andorra zurückgefliegen, um sich weiter seiner Reha zu widmen.

### SUPERBIKE-WM

Dass WM-Leader Jonathan Rea bei Kawasaki bleibt, ist sicher, wie die anderen Fahrer verteilt werden, ist hingegen offen. Toprak Razgatlioglu würde gerne in das Werksteam aufrücken. So, wie es aussieht, wird Jordi Torres weiter bei Pedercini bleiben. Auch der Argentinier Leandro Mercado hat sich bereits über eine Verlängerung bei Orleac unterhalten.

### ENDURANCE-WM

Das Fahrer-Trio, mit dem das BMW-Werksteam unter der Leitung von Werner Daemen beim Bol d'Or am zweiten September-Wochenende sein Debüt geben und dann die gesamte Endurance-WM 2019/2020 bestreiten wird, wird aus IDM-Superbike-1000-Meister Ilya Mikhalechik, Julian Puffe und Kenny Foray bestehen.

Speedway-GP-Challenge Gorican

# Die fehlende Fortune

Martin Smolinski schaffte die Speedway-GP-Qualifikation auch in diesem Jahr nicht. In Gorican scheiterte er aber vor allem am Startmarschall.

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

**S**eit seiner GP-Präsenz in 2014 versucht Martin Smolinski alljährlich, in die höchste Driftklasse zurückzukehren, bisher erfolglos. Doch so nah wie dieses Jahr war der 34-Jährige selten dran. Schon im ersten Durchgang lag er in der ersten Kurve mit Anders Thomsen und Jurica Pavlic am Boden: „Ich habe bei dem Sturz wohl die Fußraste eines Kollegen in den Rücken bekommen. Ich hatte starke Schmerzen, wollte aber das Rennen unbedingt weiterfahren.“ Der Restart brachte einen Punkt. Im eigentlich leichten Heat 7 traf der Olchinger auf Aspgren, Loktaev und Ljung. „Smoli“ gewann das Rennen, doch der Startmarschall hatte schon nach drei Runden abgewunken! Nach dem Regelwerk musste erneut wiederholt werden – und da war der Deutsche Letzter! Aus den nächsten drei



Pech gehabt: Smolinski vorn, hier vor Kenneth Bjerre und Cook

Durchgängen holte Smolinski sechs Punkte und schloss mit sieben Zählern ab. Aber die Rechnung ergibt, dass er mit den nicht zuerkannten drei Punkten aus Heat 7 zehn Punkte gehabt hätte. Und damit hätte er mit Max Fricke und Martin Vaculik im Stechen um Platz 3 den letzten Qualifikationsplatz für 2020, gestanden.

## Zagar Sieger im Stechen

Dieses Stechen gewann der Australier Fricke, der derzeit als Reservefahrer im GP auf Platz 13 rangiert. Vaculik ist in Gorican zwar ausgeschieden, wird aber mit seinem momentan vierten GP-Rang höchstwahrscheinlich

unter den ersten acht landen, die 2020 wieder dabei sind.

Um den Tagessieg gab es ebenfalls ein Stechen: Matej Zagar musste gegen Niels Kristian Iversen antreten, beide mit nur 11 Punkten – ein Indiz dafür, wie hart dieser GP-Challenge war. Zagar, aktuell GP-Zwölfter, gewann: „Diese Art Rennen sind immer sehr hart. Es gibt keinen Spielraum für Fehler. Ich denke, es ist größer, einen GP-Challenge zu gewinnen als einen GP. Wenn du einen GP gewinnst, gibt dir das keine Garantie für die Qualifikation im nächsten Jahr. Nun habe ich für die verbleibenden vier GPs in dieser Saison weniger Stress.“

Für Iversen war Platz 2 auch Gold wert, denn vom elften Platz hat der Däne kaum Chancen, noch unter die ersten acht im GP zu kommen. Max Fricke wird 2020 seine erste volle GP-Saison in Angriff nehmen. „Ich bin sehr aufgeregt. Es war immer schon ein Kindheitstraum, Vollzeit in der Grand-Prix-Serie mitzufahren“, sagte der 23-jährige Aussie.

Smolinski begab sich nach dem Rennen zu ärztlichen Untersuchungen in die Heimat und konnte sein Pech nicht fassen: „Man arbeitet das ganze Jahr auf dieses Ziel hin, und dann passiert so was. Ich habe unter Schmerzen ein gutes Rennen gefahren, aber der Lohn der Arbeit eines Jahres ist schon ein Stück weit dahin.“ ■

## SPEEDWAY-WM

GP-Challenge Gorican (HR), 24.08.

### Qualifiziert für GP 2020:

1. Matej Zagar (SLO)	11+3 Punkte
2. Niels Kristian Iversen (DK)	11+2
3. Max Fricke (AUS)	10+3

### Ausgeschieden:

4. Martin Vaculik (SK)	10+2
5. Anders Thomsen (DK)	9
6. Pontus Aspgren (S)	9
7. Jurica Pavlic (HR)	9
8. Aleksandr Loktaev (UA)	9
9. Kenneth Bjerre (DK)	8
10. Martin Smolinski (D)	7

Langbahn-WM-Challenge Scheeßel

# Überraschend deutsches Doppel

Wie Phönixe aus der Asche landeten Stephan Katt und Bernd Diener einen deutschen Doppelsieg in Scheeßel.

Von: **Thomas Schiffner**

**N**ur eine Woche vorher bei der Grasbahn-Europameisterschaft waren sie unter „ferner liefen“ gelandet. Doch auf der Highspeed-Sandbahn in Scheeßel waren Bernd Diener und Stephan Katt nicht wiederzuerkennen. Diener, mit 60 Jahren mit Abstand der älteste Langbahn-GP-Fahrer, startete phänomenal mit vier Lauf-

siegen und erlaubte sich nur in seinem letzten Vorlauf gegen den dänischen Langbahn-Newcomer Kenneth Hansen einen Punktverlust. Im ersten Semifinale hatte er mit dem Schiedsrichter und seiner Kupplung zu kämpfen und kam hinter Josef Franc und Jörg Tebbe als Dritter ins Finale.

Der „Catman“ gab in den Vorläufen fünf Punkte ab, gewann aber das zweite Semi vor Hansen. Das Finale war Katts bester Lauf; er gewann vor Franc, dem Finnen Jesse Mustonen und Diener, die damit alle für den GP 2020 qualifiziert sind.

Richard Hall als Letzter im Finaallauf schied aus. Der Brite muss auf eine der drei Wildcards hoffen, welche die FIM für 2020

noch vergibt. Der deutsche Meister Jörg Tebbe – nach langer Verletzungspause erstmals wieder am Start – hatte mit seinem Motorrad zu kämpfen, und die

## LANGBAHN-WM

WM-Challenge Scheeßel (D), 25.08.

1. Stephan Katt (D)	23 Punkte
2. Bernd Diener (D)	22
3. Josef Franc (CZ)	19
4. Jesse Mustonen (FIN)	17
5. Richard Hall (GB)	16
6. Kenneth Kruse Hansen (DK)	13
7. Jörg Tebbe (D)	12
8. Max Dilger (D)	12
9. Martin Malek (CZ)	11
10. Gaetan Stella (F)	10
11. Hynek Stichauer (CZ)	9
16. David Pfeffer (D)	2

12 errungenen Punkte reichten nicht für das Finale. Mit der gleichen Punktzahl und einem Ausfall schaffte auch der aktuelle GP-Pilot Max Dilger nicht das Finale und hat damit keine GP-Garantie für 2020. ■



Nummer 1: Der „Catman“ als Sieger

Abschied: Jorge Prado entfliegt mit dem WM-Titel der MX2-Klasse



# Adios, MX2-Klasse

Vor der atemberaubenden Felsenkulisse im schwedischen Uddevalla feierte der Holländer Glenn Coldenhoff sensationell seinen zweiten WM-Sieg in Folge. KTM-Star Jorge Prado machte in der kleinen Klasse den Sack zu und beendet mit dem Titel seine MX2-Karriere.

Von: **Frank Quatember**

**D**er Titel in der MXGP-Klasse ist zwar vergeben, aber die WM-Piloten schenken sich natürlich auch beim Schweden-Trip rein gar nichts. Gewürzt wurde das spätsommerliche Rennen bei perfekten äußeren Bedingungen durch das Comeback des 2018er-Weltmeisters Jeffrey Herlings. Der bullige Holländer dominierte auf der Werks-KTM am Samstag gleich mal das Qualifying und setzte damit eine kräftige Duftmarke. Als dann einen Tag später Herlings auch noch den Start zum ersten Finale gewann und bis nach Rennhälfte die Führung

hielt, schien ein Wunder in der Luft zu liegen. Doch auch der schnellste Mann des Planeten ist nur ein Mensch. Armpump machte sich bemerkbar, Herlings verlor seinen Rhythmus und brutal schnell Plätze gegen die hungrige Meute um Coldenhoff, Gajser und Febvre. Nach einem Crash mit dem Schweizer Tonus war Schluss für „The Bullet“, während der bedauernswerte Yamaha-Pilot mit defektem Kühler weiterfahren musste.

An der Spitze zog derweil der unfassbar starke Glenn Coldenhoff aus dem KTM-Satelliten-team „Standing Construct“ seine Runden und schaffte nach dem Doppelsieg von Imola seinen dritten Laufsieg in Folge.

## Coldenhoff zum Zweiten

„Das Überholen ist hier sehr schwer“, so der smarte Holländer. „Febvre war zum Ende hin sehr schnell, aber ich war cleverer!“ Sollte KTM-Motorsport-Direktor Pit Beirer „The Hoff“ zurück auf die Factory-KTM beordern? Verdient wäre es. Romain Febvre, der nur noch drei Rennen für Factory Yamaha fährt, hielt als Zweiter immerhin den neuen Champion

Tim Gajser in Schach und sorgte damit für zufriedene Mienen bei den Blauen.

Lauf 2 versprach Spannung pur, und diesmal war es Romain Febvre, der perfekt aus dem Gatter kam und als Erster aus Kurve 1. Am Hinterrad des Franzosen bissen sich sofort Gajser



Das Comeback von Jeffrey Herlings gelang nur teilweise. Aber KTM hat jetzt in der MXGP-Klasse mit Glenn Coldenhoff ein erstklassiges Backup.

und der WM-Zweite Jeremy Seewer fest. Beide waren nach Stürzen in der Anfangsphase des ersten Laufs hoch motiviert. Je länger das Rennen dauerte, umso intensiver wurde der Druck des slowenischen Honda-Piloten. „Ich konnte Romain das ganze

Rennen vor mir herjagen. Fünf Minuten vor Schluss ging ich auf Risiko und an ihm vorbei“, schilderte Gajser. Danach wurde es dramatisch: Romain Febvre stürzte hart und musste von der Strecke getragen werden. Kurz zuvor hatte Arnaud Tonus, auf Rang 3 liegend, eine Bodenprobe genommen.

Dadurch wurde der bescheiden gestartete Coldenhoff nach vorn gespült und hatte plötzlich die Riesenchance auf den Tages-sieg! Er musste „nur“ den bärenstarken Litauer Pauls Jonass passieren, und das schaffte der Mann der Stunde tatsächlich in der letzten Runde. „Es war Glück, als Tonus und Febvre stürzten. Mein Pass in letzter Sekunde gegen Pauls war zwar aggressiv, aber für den Sieg nötig“, jubelte Coldenhoff im Ziel den Tränen nahe, nach seinem zweiten GP-Triumph hintereinander.

## Herlings startet in Bielstein

Damit zog er in der WM-Tabelle am Schweizer Tonus vorbei auf Rang 4. Weltmeister Tim Gajser dagegen ärgerte sich: „Mein Fehler in Lauf 1 hat mich den Tages-sieg gekostet. Dass Glenn im



Holeshot: Nummer 84 ist zurück – Herlings vor Coldenhoff (#259)

zweiten Lauf noch Zweiter wurde, war echt überraschend, aber insgesamt bin ich trotzdem zufrieden.“ Dritter auf dem Podium wurde Pauls Jonass, der für die Husqvarna-Truppe unter Antti Pyrhönen nach Mitte Mai in Mantova endlich wieder etwas Zählbares einfuhr.

Rückkehrer Herlings lieferte als Vierter in Lauf 2 ein solides Resultat ab; der Multi-Champion ist wieder zurück im Spiel. Kommendes Wochenende wird Jeffrey übrigens beim deutschen ADAC-MX-Masters-Rennen in Bielstein starten, um weitere Rennpraxis zu sammeln.

Eine Woche nach der Krönung von Tim Gajser zog der spanische MX2-Titelverteidiger Jorge Prado nach und eroberte nach 2018 zum zweiten Mal den Weltmeistertitel. Wie erwartet gab sich der Red Bull KTM-Star keine Blöße und wurde bereits im Ziel als Sieger von Lauf 1 frenetisch vom kompletten Team der Mattighofener inklusive Mechaniker Bart Dirkx sowie Fans und Familie gefeiert. Mit dem Titelgewinn krönte der erst 18-jährige Galizier eine Saison voller Superlative und Rekorde. Prado holte in der laufenden Saison 27 Lauf-siege und gewann jeden GP, bei



Monströs: Glenn Coldenhoff auch in Schweden GP-Gewinner

dem er an den Start ging, also 14. Im nächsten Jahr geht es so nicht weiter, denn Prado wird in die MXGP-Klasse aufsteigen und an der Seite von Mentor Tony Cairoli und Jeffrey Herlings stehen.

### Henry Jacobi verletzt

Doch wer glaubt, 2020 würde KTM die Finger vom MX2-Titel lassen, irrt sich gewaltig. In Uddevalla drehte die Nummer 2 des Jugendteams der Orangen, Tom Vialle, gewaltig auf und holte nach zwei glänzenden Starts im Schatten von Prado seinen ersten Tagessieg. Nach dem Blackout von Imola mit null

Punkten schlug der Franzose also blitzschnell zurück und hat zwei GPs vor Saisonende alle Chancen auf WM-Platz 3.

Die vor ihm platzierten Olsen und Geerts enttäuschten dagegen auf dem Wikinger-Track in Uddevalla, schuld waren durchgängig schlechte Starts. Calvin Vlaanderen überzeugte und holte auf der HRC-Honda Rang 2.

Pechvogel des Tages war der deutsche Kawasaki-Pilot Henry Jacobi, der sich nach einem tollen dritten Platz in Lauf 1 im zweiten Umlauf das Knie verdrehte und eventuell vor einer längeren Rennpause steht. ■

## MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MXGP

Uddevalla (S): 25. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 27 Grad. **1. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	34.53,626 min = 50,141 km/h
2. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 1,070 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 7,239 s
4. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 17,369 s
5. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	18	+ 36,305 s
6. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 45,441 s
7. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 49,112 s
8. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	18	+ 53,522 s
12. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 1.07,498 min
21. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.48,421 min

## MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MX2

Uddevalla (S): 25. August, 16. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 27 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	35.11,359 min = 49,720 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	19	+ 1,186 s
3. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	19	+ 23,385 s
4. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+ 24,875 s
5. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	19	+ 29,699 s
6. Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 33,210 s
7. Mathys Boisrame (F)	Honda	19	+ 52,064 s
8. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 54,003 s
9. Darian Sanayei (USA)	Kawasaki	19	+ 55,838 s
24. Michael Sandner (A)	KTM	18	+ 1.49,216 min

## MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MXGP

**2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	34.44,502 min = 50,360 km/h
2. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 4,820 s
3. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 6,741 s
4. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	+ 16,320 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 18,793 s
6. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 29,379 s
7. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	18	+ 33,891 s
8. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 36,572 s
9. Kevin Strijbos (B)	Yamaha	18	+ 38,461 s
17. Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.20,097 min

## MOTOCROSS-GP SCHWEDEN / MX2

**2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 18 Runden à 1,620 km (= 29,160 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	18	35.22,115 min = 49,468 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 7,499 s
3. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 14,043 s
4. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 14,377 s
5. Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 22,345 s
6. Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 25,838 s
7. Mitchell Evans (AUS)	Honda	18	+ 28,000 s
8. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 29,524 s
23. Michael Sandner (A)	KTM	17	+ 1 Runde
30. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	2	+ 16 Runden

## WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	709 Punkte
2.	Jeremy Seewer	511
3.	Gautier Paulin	468
4.	Glenn Coldenhoff	446
5.	Arnaud Tonus	443
6.	Arminas Jasikonis	397
7.	Pauls Jonass	390
31.	Tom Koch	24
36.	Valentin Guillod (CH)	14
45.	Pascal Rauchenecker (A)	6

1.	Honda	718 Punkte
2.	KTM	669
3.	Yamaha	658

## WM-STAND MX2

1.	Jorge Prado	737 Punkte
2.	Thomas Kjer Olsen	592
3.	Jago Geerts	467
4.	Tom Vialle	460
5.	Henry Jacobi	442
6.	Adam Sterry	356
7.	Maxime Renaux	340
26.	René Hofer	42
29.	Michael Sandner	31
38.	Jeremy Sydow	14

1.	KTM	779 Punkte
2.	Husqvarna	617
3.	Yamaha	587

Enduro-DM Waldkappel

# Kleiner Mann ganz groß

Ausgerechnet mit dem hubraumkleinsten Motorrad holte sich Andi Beier auf den schnellen Sonderprüfungen im nordhessischen Waldkappel den Gesamtsieg aller Klassen.

Von: **Robert Pairan**

In der vorletzten Prüfung zog der Sachse zunächst noch den Kürzeren: „Ich dachte, ich müsste etwas am Fahrwerk verändern, doch ich habe es verstellt“, gab der KTM-Fahrer zu. Damit büßte er seine Führung ein und rutschte 0,92 Sekunden hinter Christian Brockel, lag aber noch zwei Sekunden vor Titelverteidiger Dennis Schröter. So hatten in der letzten Sonderprüfung noch drei Fahrer die Chance auf den Tagessieg. Schröter biss noch einmal richtig, aber es reichte nicht: „Der Tag lief nicht wirklich gut für mich.“ In der letzten Prüfung kam er noch an Brockel vorbei auf Tagesrang 2, doch Beier blieb an der Spitze. ■



Mit 250 ccm kleinstes Motorrad, trotzdem Championatsieg: Andi Beier

## ENDURO-DM

### 5. Lauf Waldkappel (D), 25. August

1. Andreas Beier, KTM	56:49,98 min
2. Dennis Schröter, Husqvarna	+1,68 s
3. Christian Brockel, KTM	+3,08 s
4. Davide von Zitzewitz, KTM	+25,35 s
5. Chris Gundermann, Yamaha	+28,88 s
6. Edward Hübner, KTM	+33,64 s
7. Angus Heidecke, KTM	+57,94 s
8. Jan Schäfer, KTM	+1:02,42 min
9. Benjamin Meusel, GasGas	+1:23,83 min
10. Paul Rossbach, KTM	+1:24,78 min

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 5 von 8 Läufen

1. Dennis Schröter	401 Punkte
2. Angus Heidecke	372
3. Edward Hübner	369
4. Christian Brockel	361
5. Davide von Zitzewitz	357
6. Andreas Beier	355
7. Robert Riedel	327
8. Björn Feldt	325
9. Paul Rossbach	309
10. Chris Gundermann	281

Supermoto-EM Forcarei

# Monsieur Maximum

Thomas Chareyre siegt und siegt und siegt. Beim spanischen EM-Lauf hatte auch Markus Class keine Chance.

Von: **Thomas Schiffner**

Wieder ein Mini-Feld von nur 14 Piloten bestritt den vierten EM-Lauf im spanischen Forcarei. Wie bei den vorangegangenen sechs Rennläufen dominierte TM-Werkspilot Thomas Chareyre auch diesmal die Konkurrenz nach Belieben. Von der Pole-Position setzte Chareyre im ersten Lauf den Holeshoot und gewann vor dem Wormser Husqvarna-Piloten Markus Class mit 11 Sekunden Vorsprung.

Auch in Moto 2 gewann Chareyre den Start, während Class trotz gutem Start eingeklemmt

bis auf Position 9 zurückfiel. Der junge Jaume Gaya lag auf P2, Milan Sitniansky schaffte es am Spanier vorbei auf Platz 2, was ihm den zweiten Tagesrang einbrachte. Class kam noch auf P4 vor, musste sich aber Gaya geschlagen geben. Markus Class, EM-Zweiter, kann Chareyre beim Finale in Sestriere (8. September) den Titel nur noch theoretisch streitig machen, muss Platz 2 aber noch gegen Elia Sammartin verteidigen. ■

## SUPERMOTO-EM

### 4. Lauf Forcarei (E), 25. August

1. Thomas Chareyre (F), TM	1-1
2. Milan Sitniansky (CZ), Honda	4-2
3. Markus Class (D), Husqvarna	2-4
4. Elia Sammartin (I), Honda	3-6
5. Jaume Gaya (E), Suzuki	9-3
6. Nicolas Cousin (F), Honda	5-5
7. Gioele Filippetti (I), TM	7-7
8. Jannik Hintz (D), Husqvarna	6-8
9. Eero Madisson (FIN), KTM	11-9



Gewohntes Bild: Chareyre vor Class

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### Nach 4 von 5 Läufen

1. Thomas Chareyre	200 Punkte
2. Markus Class	161
3. Elia Sammartin	151
4. Milan Sitniansky	138
5. Nicolas Cousin	127
6. Diego Monticelli (I)	108
7. Gioele Filippetti	101
8. Jannik Hintz	95
9. Jaume Gaya	90

## NACHRICHTEN

### KEN ROCZEN VIZEMEISTER

Der schon seit einer Woche als Meister feststehende Eli Tomac (Kawasaki) gewann auch das zwölfte und letzte Meisterschaftsrennen der US-Nationals in Crawfordsville mit den Plätzen 3 und 1. Spannend war der Kampf um den Vizetitel: Honda-Star Ken Roczen musste fünf Punkte auf KTMs Nummer 1 Marvin Musquin aufholen. Den ersten Lauf gewann der Franzose vor dem Deutschen nach einem nervenaufreibenden Duell und baute damit seinen Vorsprung sogar auf acht Punkte aus. Doch in Moto 2 stürzte Musquin in der ersten Runde schwer über den Lenker und musste aufgeben. Roczen wurde trotz erneuter körperlicher Schwächen Dritter und sicherte sich den Vizetitel mit 12 Punkten Vorsprung auf Musquin.

### LUC ACKERMANN WIEDER WM-LEADER

Nach der Sommerpause konnte FMX-Star Luc Ackermann im chinesischen Daqing am ersten Tag die WM-Spitze zurückerobern. Der Thüringer gewann am Samstag das Finale vor Adam Jones (USA), nachdem Titelverteidiger Mikel Melero (5.) den Frontflip vergaß und zudem stürzte. Am Sonntag fuhr Melero auf Sicherheit und wurde hinter Adam Jones Dritter. Ackermann gewann erneut souverän und hat nun neun WM-Punkte Vorsprung auf Melero. Kai Haase belegte die Plätze 4 und 5.

### ERSTE ÖM-ENTSCHEIDUNG

Bereits im ersten Lauf auf dem Truppenübungsplatz im oberösterreichischen Mehrnbach machte KTM-Fahrer Pascal Rauchenecker den Sack zu. Sein Sieg bedeutete den Gewinn der Open-Meisterschaft; der Start-Ziel-Sieg im zweiten Lauf war Zugabe. In der MX2-Klasse feierte Johannes Klein einen Doppelsieg und rückte an Tabellenführer Marcel Stauer (6/3) bis auf 14 Punkte heran. Die Entscheidung fällt am 8. September in Oberdorf. ■

# 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 Bankelzug
- Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.

Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**BMW**



740, 267000 km, 210 kW (286 PS), sehr gepflegt, cosmosschwarz-met. Shadowline, Büffelleider, unfallfrei, gegen Gebot. 31702 Lüdersfeld, 05725/2759617

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50231

**Dodge**



Viper SRT-10, rot/Leder schwarz, 2008, 74.125 km, viel Zub., EUR 49.900,-, Leasing, Finanzierung, Eintausch. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103-105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohaussued.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50233

**Ferrari**

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

**Jaguar**

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

**Arden**

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de

**Lamborghini**



Aventador LP 740 S, 0 km, 544 kW (739 PS), Blu Nethuns, Leder, Navi, Klima, NR-Fzg., 389.900,- € (MwSt. abw.) Verbrauch nach ECE: innerorts 31.8 l/100 km, außerorts 13.4 l/100 km, gesamt 20.1 l/100 km, CO2-Emission 464.0 g/km. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103-105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohaussued.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50232

**Lancia**



1957 Lancia B24S Convertible, matching no. / colours, restauriert von Markexperten. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

**Land Rover**



RR Velar 3.0d, EU6, EZ 11/2017, 34000 km, 221 kW (300 PS), 360°, 21" LMR u.v.m., 59.899,- € (MwSt. abw.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/8533230

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50302



Range Rover Velar, EZ 10/2018, 15000 km, 221 kW (300 PS), UPE 106.500,- jetzt nur 84.899,- € (MwSt. abw.) Krüll Premium Cars GmbH, Rondenbarg 2, 22525 Hamburg, Tel. 040/8533230

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50300

**Mazda**

Mazda CX-5 Tageszulassung 0211/9217273, www.brueggemann.de

**McLaren**



650S Coupé, Neuwagen mit TZ, 350 km, 215.900,- € (MwSt. abw.) F1 Automobile GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-sportwagen.de

**Mercedes**



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298



1969/71 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, nur authentisch... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com



E 300 de T Business-Paket AMG Line, EZ 01/2019, 3500 km, 143 kW (194 PS), obsidianschwarz-met., Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 67.998,- € (MwSt. abw.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Kurt-Fischer-Straße 17-19, 22926 Ahrensburg, Tel. 04102/22020, www.nord-ostsee-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50281

**Service**

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/1 82 - 25 50

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

**Chiffre**

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

**MOTOR SPORT aktuell**  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

AVG-LEASING & SPORTWAGENZENTRUM  
VERTICES GMBH  
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE



**G63 AMG Alpha Armouring STRETCHED**  
„Alpha Phoenix 10F1“/ Panzerungsstufe  
VPAM BRV VR7 QinetiQ/ UVP € 1.190.000,-/NUR 1.200 DEMO-KM/ NEUZUSTAND/  
€ 799.000,-. AVG Leasing & Sportwagen-  
zentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr.  
20, 82319 Starnberg, 08151-28808 H

Aktuell  
Fahrzeug



**AMG E 63 S 4MATIC+ T KERAMIK\***  
NIGHT\*, PANO, EZ 07/2019, 3000 km,  
450 kW (612 PS), designo diamantweiß  
bright, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ,  
NR-Fzg., 134.998,- € (MwSt. awb.) Nord-  
Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Li-  
se-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, 0481/60394 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50274



**E 53 AMG 4M+**, EZ 03/19, 5500 km, 320  
kW, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ,  
89.990,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH,  
Am Vatheusershof 3, 59229 Ahlen, Tel.  
02382/7878005, www.ostendorf.info, 75437 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50282

**Mini**

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

**Oldtimer**

**Motorsportteile**  
für Oldtimer  
von BOSCH

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

**Porsche**

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

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

**www.Rennsportshop.com**

**Renn/Rallye**

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

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

Beratung - Verkauf - Service

**BELL HELMETS** Direkt vom Importeur  
**Lütticke motorsport**  
02354-7046993  
www.lms-racing.com

SCHARF und SCHNELL  
**www.CATCAMS.BE**  
TEL: +32 (0)3 320 25 60

- ° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR  
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]
- ° RENN PLEUEL  
[SAE 4340, geschmiedet]

**Renntreiber**

**www.BRATKE-TRAILER.DE**



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer,  
kippar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr.  
Seilwinde. Neu! Ab 17.900,- € inkl.  
MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 oder Mobil  
+49 (0)172-7186266 H



MB Atego, Bj. 07, Spier-Auflieger, Bj. 06,  
Neuaufbau 2012, Preis: VB 49.000,- €  
zzgl. MwSt. szr-autoservice@t-online.de H

**Seat**

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

**Skoda**

www.auto-josten.de Tel. 0211-55021957 H

**Smart**

www.berlin-tuning.com H

**Subaru**

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

**Tesla**



Jetzt für alle Tesla 3/S/X abnehmbare  
Anhängerkupplungen, Sofortmontage  
in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com,  
09953/9816298 H

**VW**



VW & Audi Anhängerkupplungen  
auch für Sondermodelle. 09953/9816298,  
www.kupplung-vor-ort.com H



**memminger**  
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<  
Wir beraten Sie gerne:  
www.feine-cabrios.de  
info@feine-cabrios.de  
FON: +49-8453-347467 H

**MOTORSPORT aktuell** Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser
- Testabos
- Jahresabos
- Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

**Boote/Yachten**

PERFORMANCE ON WATER  
www.speed-yacht.com H

**Geschäftsverbindungen**

**BestWater**

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

**Modellautos**

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

**Stellenangebote**

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

**Veranstaltungen**

Motorsportreisen. 0221/4912598, rcam.de

**Verschiedenes**

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment; www.asa-tuning.de +49-7622-673635 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

**Versicherungen**

**RENNKASKO.DE**

**www.clickvers.de**

**MOTORSPORT VERSICHERUNGEN**

Versicherungen für den Motorsport  
**Rennkasko Veranstalterhaftpflicht**

**sportvers.de**

**Zubehör**

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung  
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

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

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

Geschäftsführung:  
Andrea Rometsch, Tim Rammms  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
Tim Rammms  
Publisher Automobil: Maik Müller  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger

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

Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
22773 Hamburg  
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall

Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:  
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)  
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. 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 €

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

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Feuriger IndyCar-Start in St. Louis: Wenn es um eine gute Show geht, macht den Amis so schnell keiner was vor

## Schlachten auf der Südschleife

Zur Südschleifen-Historie  
MSa 35/2019

Kompliment für eine tolle Südschleifen-Story. Genau so war's. Viel gefährlicher als die Nordschleife, tückisch im Trockenen wie bei Regen. Auf dem langen, sauschnellen Bergaufstück ging's aber nicht nur geradeaus, es gab auch ein paar sanfte Bögen, in denen es zu dritt oder viert nebeneinander verdammt eng wurde. Ich weiß, wovon ich rede. Bei einer Südschleifen-Rauferei 1970 auf der Steilstrecke wurde mein Kaimann (Formel V) halbiert. Fünf Jahre zuvor bin ich am Gefälle nach Müllenbach in einem verregneten Formel-V-Rennen eine Böschung runtergerutscht. Sekunden später kam Rolf Stommelen angefliegen. Im Gegensatz zu mir hat er seinen Rennwagen wieder flott bekommen und mich hu-ckepack zurück zu Start-Ziel

mitgenommen. Noch heute erzählen wir uns im Kreise noch lebender Formel-V-Kumpels die schlimmsten Räuberpistolen von den Südschleifen-Schlachten.

**Rainer Braun,  
53799 Much**

Der Beitrag über die „vergesse-  
ne“ Südschleife des Nürburg-  
rings war sehr aufschlussreich.  
Allerdings ist anzumerken,  
dass die weitaus populärere  
Nordschleife eine Länge von  
22.810 km aufwies (bis 1966)  
und nicht 20.835 km. Auf der  
Südschleife fand 1965 und  
1968 u. a. auch der Große Preis  
von Deutschland für Motorrä-  
der statt. Wetterkapriolen sind  
bekanntlich in der Eifel keine  
Seltenheit, aber was 1965 (Re-  
gen, Hagel und Sturmböen)  
und 1968 (brütende Hitze mit  
Waldbrand und dadurch be-  
dingt Abbruch des Rennens der  
500ccm-Klasse nach 19 von 26  
Runden) abging, war schon au-  
ßergewöhnlich. Ein Jahr vor-

her hielt der Winter beim Ei-  
felrennen auf der Südschleife  
Einzug. Am Morgen mussten  
Streudienste anrücken, um für  
„klare Verhältnisse“ zu sorgen.  
Trotzdem gab es einen enor-  
men Zuschauerandrang. Die  
Rundenzahl für die Motorrad-  
klassen als auch die Formel 2  
wurde reduziert, aber alles in  
allen konnte das Programm  
dennoch durchgezogen wer-  
den. Es wäre heute undenkbar,  
dass unter solchen Umständen  
ein Rennen gestartet wird.

**Rudolf Steber,  
35088 Battenberg-Berghofen**

**Anm. d. Redaktion: Wir bitten  
um Entschuldigung. Die falsche  
Streckenlänge ist aus Versehen  
nachträglich eingefügt worden.**

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

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

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 30. August

10.55 Formel 1 Spa, FP1 **LIVE**  
 14.55 Formel 1 Spa, FP2 **LIVE**  
 14.55 Formel 1 Spa, FP2 **LIVE**  
 18.30 DTM Lausitzring, Highlights

Sky Sport 1\*  
 Sky Sport 1\*  
 N-TV/ORF 1  
 Sport 1

#### Samstag, 31. August

11.55 Formel 1 Spa, FP3 **LIVE**  
 12.05 Audi R8 Cup Most, 1. Rennen **LIVE**  
 14.00 Formel 1 Spa, FP3 (Zus.) & Quali **LIVE**  
 14.45 Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**  
 14.55 Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**

Sky Sport 1\*  
 Sport 1+\*  
 RTL  
 Sky Sport 2\*  
 ORF 1/SRF info

#### Sonntag, 01. September

12.20 Porsche Supercup, Spa **LIVE**  
 12.25 Porsche Supercup, Spa **LIVE**  
 14.00 Formel 1 Spa, Vorberichte & Rennen **LIVE**  
 14.15 Formel 1 Spa, Vorberichte & Rennen **LIVE**  
 14.30 Formel 1 Spa, Vorberichte & Rennen **LIVE**  
 15.50 WEC Silverstone, Schlussphase **LIVE**  
 20.45 Rallycross-WM, Lohéac (Zus.)  
 21.45 Porsche Supercup, Spa (Aufz.)  
 22.15 Audi R8 Cup Most, Highlights  
 22.45 Porsche GT Magazin  
 23.15 WEC Silverstone, Highlights  
 23.30 NASCAR Cup Series, Darlington **LIVE**

Eurosport 1  
 Sport 1+\*  
 RTL  
 Sky Sport 1\*  
 ORF 1/SRF info  
 Eurosport 2\*  
 Sport 1  
 Sport 1  
 Sport 1  
 Sport 1  
 Motorvision TV\*

#### Montag, 02. September

16.05 Rallycross-WM Lohéac (Aufz.)  
 17.50 Audi R8 Cup Most, 2. Rennen (Aufz.)

Sport 1+\*  
 Sport 1+\*

### Motorrad

#### Sonntag, 01. September

12.20 ADAC MX Masters, Mölln (Zus./Wh.)

Motorvision TV\*

### Sonstiges

#### Samstag, 31. August

11.00 ADAC Digital GT500 Nürburgring **LIVE**  
 18.25 GT Masters eSports, Nürburgring **LIVE**

eSports 1\*  
 eSports 1\*

## Streams / Internet

#### Freitag, 30. August

16.45 24h Barcelona, Qualifying **LIVE** 24hseries.com  
 21.00 24h Barcelona, Nachtraining **LIVE** 24hseries.com

#### Samstag, 31. August

09.15 Blancpain GT Nürburgring, Quali **LIVE** motorsport.tv\*  
 11.50 ELMS Silverstone, Qualifying **LIVE** motorsport.tv\*  
 12.00 24h Barcelona, Rennen **LIVE** 24hseries.com  
 14.00 Truck-EM Most, 1. Rennen **LIVE** fiaetrc.com  
 14.30 Blancpain GT Nürburgring, 1. Rennen **LIVE** motorsport.tv\*  
 auch: www.blancpain-gt-series.com  
 15.10 ELMS Silverstone, Rennen **LIVE** motorsport.tv\*  
 16.35 Truck-EM Most, 2. Rennen **LIVE** fiaetrc.com

#### Sonntag, 01. September

12.30 WEC Silverstone, Rennen **LIVE** motorsport.tv\*  
 14.05 Truck-EM Most, 3. Rennen **LIVE** fiaetrc.com  
 14.30 Blancpain GT Nürburgring, 2. Rennen **LIVE** motorsport.tv\*  
 auch: www.blancpain-gt-series.com  
 16.20 Truck-EM Most, 4. Rennen **LIVE** fiaetrc.com

\*kostenpflichtig

# Vorschau



Grand Prix von Belgien: Die Formel 1 meldet sich aus der Sommerpause zurück



WEC Silverstone: Die Langstrecken-WM startet auf der Insel in die neue Saison

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

31.08.	European Le Mans Series, Silverstone	GB
31.08./01.09.	Truck-EM, Most (+ R8 Cup)	CZ
31.08./01.09.	Blancpain GT Sprint, Nürburgring	D
31.08./01.09.	24h Series, 24h von Barcelona	E
31.08./01.09.	MSCL Nordzee Cup, Zandvoort	NL
01.09.	Formel 1, Spa-Francorchamps (+ Supercup)	B
01.09.	Formel 2/Formel 3, Spa-Francorchamps	B
01.09.	Langstrecken-WM (WEC), Silverstone	GB
01.09.	Rallycross-WM, Lohéac	F
01.09.	IndyCar Series, Portland/Oregon	USA
01.09.	NASCAR Cup, Darlington/South Carolina	USA

### Motorrad

29.08.	Speedway-Paar-EM, Finale Balakovo	RUS
31.08.	Speedway-WM, Teterow	D
31.08.	Speedway-U21-EM, Rivne	UA
31.08.	Speedway Team Cup, Berghaupten	D
01.09.	Langbahn-DM, Solo-Finale Berghaupten	D
01.09.	Motocross ADAC MX Masters, Bielstein	D



**MOTORRAD**



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



POWERED BY

**INTERNATIONALE DEUTSCHE  
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019**



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

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

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

BMW Motorrad



Kawasaki



SUZUKI

