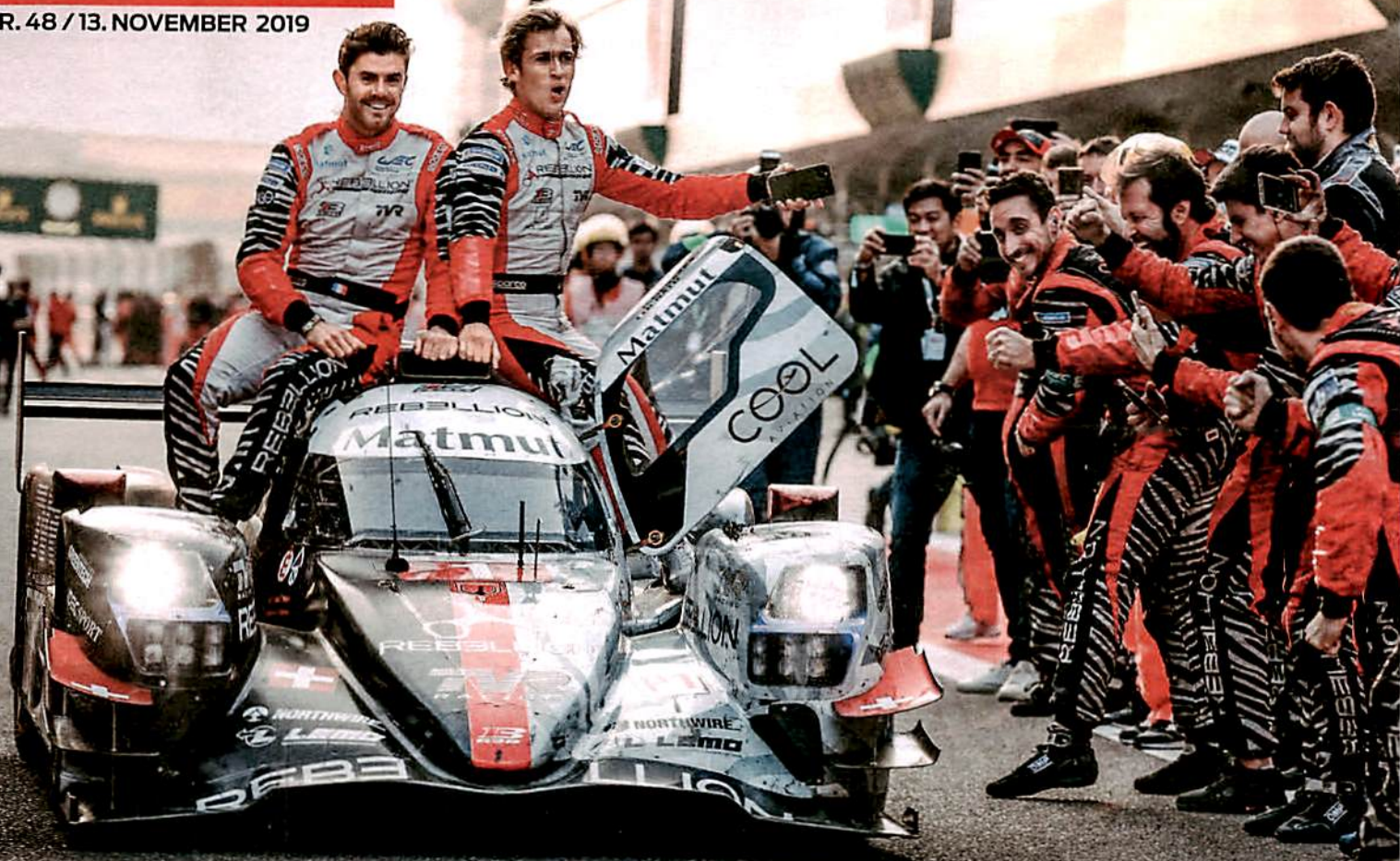


WEC: Rebellion schlägt Toyota

Sensation oder nur eine Farce?



DTM: Interview mit René Rast
**So gelang ihm der
DTM-Durchmarsch**

F1: Interview mit Christian Horner
**„Der Titel ist das
Ziel für 2020“**

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



Sportwagen-WM Shanghai: GTE
**Porsche siegt nach
Ferrari-Ausschluss**



Interview mit Maverick Viñales
**Alles über seinen
GP-Sieg in Sepang**



Rallycross-WM-Finale in Südafrika
**Hansen holt Titel in
packendem Finale**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Hamilton im großen Weltmeister-Vergleich S. 4
- Formel 1** Interview mit Red-Bull-Teamchef Christian Horner S. 6
- Formelsport** F1-Kommentar und aktuelle Hintergründe S. 8
- Historie** Vor 30 Jahren: F1-Finale in Suzuka mit Nachspiel S. 10
- Sportwagen-WM** Rebellion besiegt Toyota in Shanghai S. 12
- Sportwagen-WM** Porsche nachträglich GTE-Sieger S. 14
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene S. 16
- Rallye** WM-Vorschau Australien und aktuelle Nachrichten S. 18
- Rallye** Ingram fährt trotz Problemen zum Europa-Titel S. 20
- Rallycross-WM** Timmy Hansen ist neuer Weltmeister S. 22
- Tourenwagen** DTM-Champion René Rast im Interview S. 24
- Tourenwagen** Aktuelles aus DTM, WTCR und Co. S. 26

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Malaysia-Sieger Maverick Viñales S. 28
- Motorrad-WM** Aktuelle News und Vorschau Valencia S. 30
- Historie** Randy Mamola und Sito Pons feiern 60. Geburtstag S. 32
- Historie** Vor zehn Jahren: Aoyama letzter 250er-Weltmeister S. 34
- Straßensport** Finale der Moto3-Junior-WM und Moto2-EM S. 35
- Straßensport** Aktuelle Nachrichten aus den Serien S. 36
- Offroad** Breece überrascht beim Supercross in Stuttgart S. 37
- Offroad** Interview mit Enduro-Fahrer M. Lettenbichler S. 38

Leserservice:

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



20 Rallye-Europameisterschaftsfinale in Ungarn: Drama auf den letzten Metern



27 NASCAR Cup Series in Phoenix: Danny Hamlin sichert Finalticket



37 ADAC SX Cup in Stuttgart: Die Hallensaison ist eröffnet

Editorial

Die Sportwagen-WM feiert sich dafür, dass endlich ein privates LMP1-Team ein Rennen gewonnen hat. Doch was ist der Sieg wert?

Seit fast zwei Jahren muss die Sportwagen-WM mit einer Topklasse leben, die ihres Status unwürdig ist. Nachdem Audi und Porsche der LMP1-Klasse den Rücken gekehrt hatten, musste der verbliebene Rest 2018 in eine neue „Topklasse“ verpackt werden. Übrig blieben die Werks-Toyota mit Hybridpower und temporärem Allradantrieb sowie die privaten LMP1 ohne Hybrid und damit ohne Vierradantrieb.

In der Not frisst der Teufel Fliegen: Die WEC-Macher schmissen zwei Fahrzeugtypen in eine Klasse, obwohl jedem klar war, dass das niemals funktionieren konnte. Toyota hatte sein LMP1-Auto im Wettstreit mit Audi und Porsche auf die höchste technische Stufe entwickelt, dazu hat das Toyota-Werksteam mehr Geld, mehr Ressourcen, die besseren Fahrer und Ingenieure. Die Privatteams wie Rebellion, SMP oder Ginetta glaubten den hältlosen Versprechungen, dass sie in den nächsten drei Jahren die goldene Chance hätten, in der WEC und in Le Mans um Gesamtsiege zu kämpfen – was für ein Mumpitz.

Denn Toyota ist natürlich nicht blöd: Sie haben sich vom ACO garantieren lassen, dass sie bis zum Start der neuen Hypercar-Topklasse im September 2020 kein Geld in die Hand nehmen müssen, um ihr LMP1-Auto langsamer zu machen. Folglich hätten die privaten Konstrukteure ihre Autos auf das Niveau von Toyota bringen müssen – was natürlich ein aussichtsloses Unterfangen ist. Der ACO war

Mitte 2019 der Toyota-Siegesserie so überdrüssig, dass man ein vergleichsweise radikales Handicap-BOP-System einführte. Doch das war halbherzig, denn gleichzeitig erlaubte man Toyota einen Evo-Kit ...

Beim dritten WM-Lauf in Shanghai am vergangenen Wochenende war es endlich so weit: Ein Privatteam siegte auf der Strecke gegen Toyota. Doch die TV-Aufnahmen zeigten, wie die extremistische BOP den Sport der Lächerlichkeit preisgab: Die Toyota waren so langsam, dass sie kaum an den LMP2-Autos vorbeikamen, teilweise mussten sie die GT-Autos passieren lassen. Spätestens hier muss man eigentlich den Fernseher abschalten, denn mit dem Zusehen belohnt man streng genommen diese völlig marode WM, die aus Not oder Dummheit oder aus beidem zwei Klassen zusammengepackt hat, die nicht zusammengehören. Und was ist die Nachricht?

Dass ein altersschwacher Golf 2 mit 800 PS gegen einen neuwertigen Porsche 911 mit Allradantrieb siegen kann, wenn man nur die Rahmenbedingungen so lange so hindreht, wie man sie haben möchte? Das ist nicht das Ziel von Motorsport – und übrigens auch nicht von Fahrzeugeinstufungen. Das ist schlicht Betrug am Sport und Betrug am Zuschauer.

Marcus Schurig
Redakteur



24 DTM-Champion René Rast im Interview:
Das Geheimnis seines Erfolgs

RED BULL SCHON TITELREIF?

Ist Red Bull 2020 in der Lage um den Formel-1-Titel mitzukämpfen? Wir haben mit Teamchef Christian Horner über die aktuelle und die kommende Saison gesprochen.

Seite 6

ASTON HYPERCAR IM PLAN?

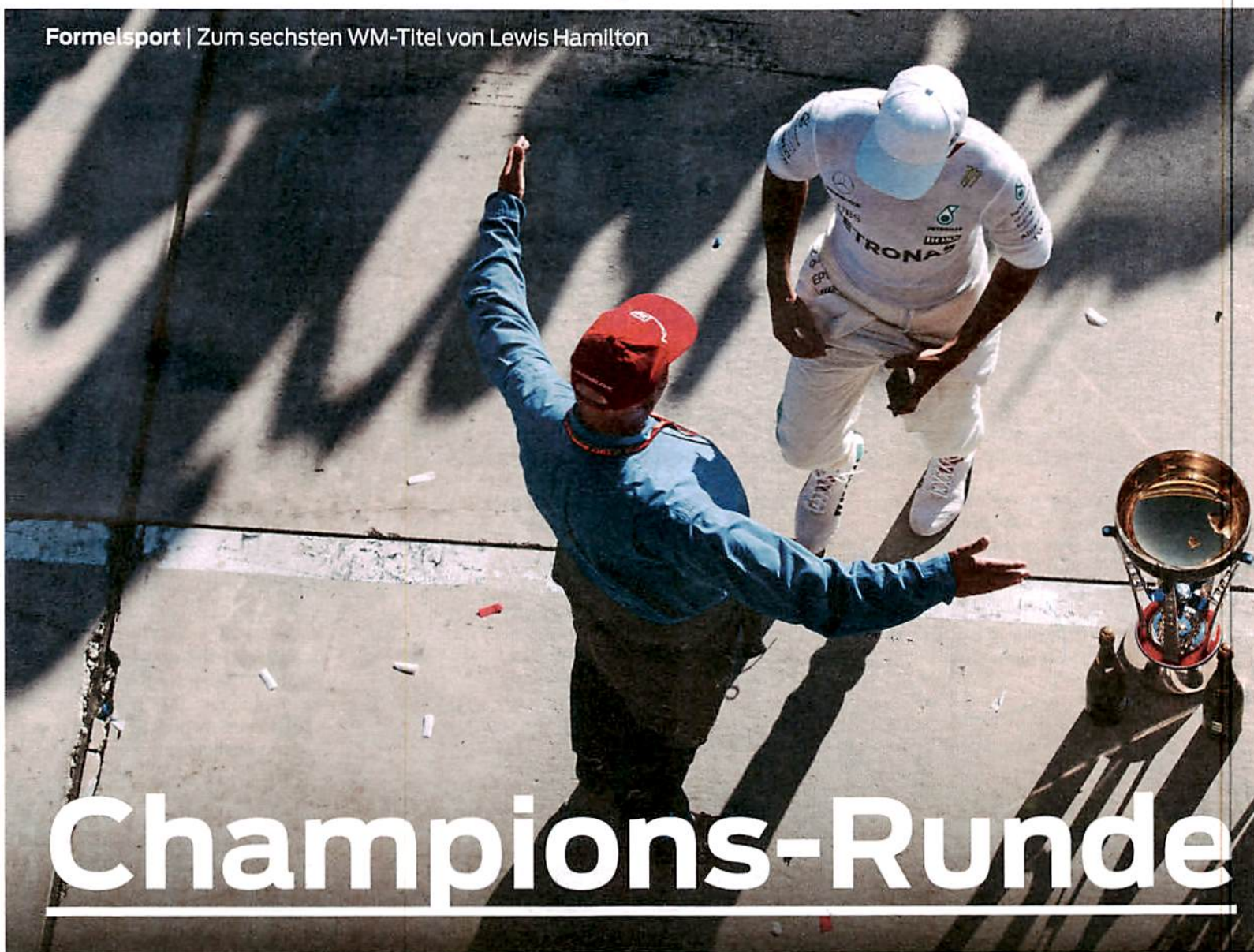
Läuft bei der Rückkehr von Aston Martin in die Top-Klasse von Le Mans alles nach Plan? Es gibt zumindest ein paar Fragezeichen. Wir haben die letzten Infos zusammengetragen.

Seite 17

MAMOLA VS PONS

Am Wochenende feierten Randy Mamola und Sito Pons ihren 60. Geburtstag. MSA hat die beiden Haudegen zum gemeinsamen Foto- und Plauder-Termin gebeten.

Seite 32



Champions-Runde

Diese Debatte ist – ausnahmsweise – mal gut für die Formel 1. Denn die Frage, ob Lewis Hamilton der beste Fahrer des Jahrtausends ist, lässt sich nicht bloß rein statistisch regeln (da ist er es definitiv). Es kommt ja immer auch auf den Vergleich an, selbst wenn der 34-Jährige sagt: „Ich vergleiche mich mit niemandem.“ Bitte schön: sechs Kandidaten, von denen Hammer-Hamilton viel oder wenig hat ...

Von: **Elmar Brümmer**

Michael Schumacher und sein Nachfolger im Mercedes-Werksteam besitzen eine ganz große Gemeinsamkeit: Niemand polarisiert so heftig. Hamilton zwar

eher neben der Rennstrecke, aber dafür nicht weniger heftig. Er ist aber auch ein stiller Bewunderer des deutschen Rekord-Weltmeisters, nimmt von allen aktuellen Formel-1-Fahrern vielleicht am meisten Anteil am Schicksal des Kerpener nach dem tragischen Skiunfall. Der amtierende Champion hat eine gefühlvolle Seite, und das nicht nur in den sozialen Medien. Intuitiv hat er dabei eine der wichtigsten Fähigkeiten von Deutschlands erstem Formel-1-Champion übernommen, und definiert sich nicht bloß als Solist in seinem Team, sondern als echter Mannschaftskapitän. Noch eine große Ähnlichkeit: Mit einer Gnadenlosigkeit, die seiner puren Willenskraft entsprungen ist, hat Schumi alle bestehenden Rekorde gebrochen – und sie vermeintlich für die Ewigkeit neu aufgestellt. Eben bis Mercedes die nimmersatte Siegesserie gestartet hat. Aber wird Hamilton auch so geliebt wie Schumacher? In Italien verehren sie

ihn noch heute als „Michaelangelo“, in China vergleichen sie ihn liebevoll mit einem Drachen, die Briten respektieren ihn als „Schuey“, für Deutschland wird er als erster Weltmeister der Nation immer „unser Schumi“ bleiben. Vor allem aber gilt Michael Schumacher immer noch als der „kompletteste“ aller Formel-1-Fahrer.

Hamilton an Fangio vorbei

Gehen wir noch weiter zurück, so ziemlich an den Anfang. Juan Manuel Fangio ist in Austin von Lewis Hamilton überholt worden – jedenfalls in der Anzahl der Titel. „El Chueco“, den Krummbeinigen, haben sie den Argentinier früher gerufen. Dafür hat er aber eine ziemlich gerade Idealinie hingelegt, im ersten Jahrzehnt der Formel 1 fünf Titel mit vier verschiedenen Marken geholt, auch für Mercedes. Dabei verkörpert Fangio auch von Anfang an den Lebemann, aber das mehr seinen Ruf in der PS-Branche noch – bei Hamiltons vielen großen Auftritten abseits der

Rennstrecken ist das heute kaum anders. Fangios Serie zeugt von einer Besessenheit für den Motorsport, was wohl auch damit zu tun hat, dass er erst mit 40 beginnt, die Königsklasse zu erobern. Können, Präzision und taktisches Geschick bestimmen seinen Weg an die Spitze. Vor allem aber definiert sich Fangio, der 1995 im Alter von 84 Jahren stirbt, immer wieder über einen unbändigen Ehrgeiz, der vielleicht wichtigsten aller Champion-Tugenden.

Abstimmen wie Prost

Auf Alain Prost trifft Hamilton regelmäßig, seit der Franzose versucht, das Renault-Team in die Nähe seiner eigenen Erfolge zu bringen. Als Fahrer war der Vierfach-Champ deutlich erfolgreicher, ein kleiner, zäher, bisweilen wilder Mann hinter dem Steuer. Dabei immer berechnend in seinem Tun, und zumeist auch fair, nimmt man mal die Dispute mit seinem Dauerrivalen Ayrton Senna aus. Hamilton hat das in abgemilderter Form mit

Bild mit Symbolkraft: Lauda holte Hamilton einst zu Mercedes. Beide brachten das Team in die Erfolgsspur

MOTORSPORT IMAGES



MOTORSPORT IMAGES

Gnadenlos, willensstark: Hamilton jagt die Rekorde von Schumacher



JULIUS WEITMANN

Der große Meister: Fangio wusste sein Leben zu leben – wie Hamilton



MOTORSPORT IMAGES

Professor und Magier: Hamilton hat auch Talente von Prost und Senna



WILHELM

Großer Respekt: Vettel und Hamilton sind Rivalen, die sich schätzen

aber auch der Respekt voreinander. Das ist für beide mit das wichtigste Wort, auch wenn sie es in hitzigen Situationen nicht immer ganz genau mit der Interpretation nehmen. Beide eint auch die Dankbarkeit an ihre Formel-1-Förderer. Bei Vettel hatte diese Rolle Dietrich Mateschitz übernommen, bei Hamilton war es Ron Dennis. Die alte, ewig junge Geschichte von denen, die sich hocharbeiten mussten.

Traumrunden wie Senna

Die intensivste spirituelle Verbindung hat Lewis Hamilton sicher zu Ayrton Senna, davon zeugte schon sein gelber Helm zu Kart-Zeiten. Was für Vettel das Schumi-Poster im Kinderzimmer, war für Hamilton der Fernsehnachmittag mit Papa Hamilton, den Brasilianer beim Rennen studierend. Die Draufgängermentalität hat Hamilton verfeinert, was die beiden eint, ist die Fähigkeit zu Traumrunden in der Qualifikation, wenn sie sich wie in Trance zu bewegen scheinen. Bei Senna war das die Atemlosigkeit in Monaco, Hamilton durchlebte das in Singapur in ganz ähnlicher Form. Absolute Konzentration, alles ausschalten, nur mit sich selbst, dem Auto und der Strecke sein. Aus diesem Holz sind Pole-Sitter geschnitzt. Die gewisse Rücksichtslosigkeit, die dabei an den Tag zu legen ist, inbegriffen. Senna wie Hamilton gleichen sich in einer hohen und harten Virtuosität, vor allem aber auch in einer dem Charakter entsprechenden Unberechenbarkeit.

Auf Wellenlänge mit Lauda

Bleibt noch der Mann, dem Lewis Hamilton zu verdanken hat, dass er nicht an seinem frühen Erfolg und der Überdisziplin bei McLaren zerbrochen ist: Niki Lauda. Der Mercedes-Aufsichtsrat, der ihn Ende 2012 am Pool in Singapur überredet hat, von Anthrazit zu Silber zu wechseln. Die beiden haben sich auf Anhub verstanden, weil sie klare Botschaften schätzen, generationenübergreifend dem Typus Gnadenlos entstammen. Dass Lauda seinem Schützling auch noch das politische Kalkül (und ein bisschen auch die Faszination für Flugzeuge) lehrte, kommt hinzu. Und in der Risikoabwägung kommen sie sich auch sehr nahe.

Von wem der anderen großen sechs Lewis Hamilton jetzt am meisten hat? Die Debatte ist eröffnet, sie wird noch ein Weilchen weitergehen ... ■



Nico Rosberg auch hinter sich, blieb aber deutlicher Sieger. Zum Ehrentitel „Professor“ für Prost gehört auch dessen Besonnenheit und ein unvergleichliches Gefühl für die Fahrzeugabstimmung. Das scheint Hamilton im Zusammenspiel mit seinem Renningenieur Peter „Bono“ Bonnington auch zu besitzen. Auf diesem Sektor hat Hamilton die vielleicht größten Fortschritte gemacht, auch weil Mercedes deutlich mündigere Fahrer wünscht als McLaren früher. Rennfahrer, die „gegen“ ihren Rennwagen fahren müssen, verschleifen sich – siehe Sebastian Vettel in diesem Jahr.

Vettel als Gegenentwurf

Dieser Vettel ist der Vorgänger Hamiltons als Abo-Champion, auch wenn die Serie mit dem Wechsel zu Ferrari vorerst gerissen ist. Der Heppenheimer ist auch der perfekte Gegenentwurf zum extrovertierten Briten. Was aber nicht bedeutet, dass die beiden in allem komplett unterschiedlich sind. Der Ehrgeiz ist in etwa auf dem gleichen Level,



Red-Bull-Teamchef Christian Horner spricht über die Probleme mit dem neuen Auto und den Fahrertausch mitten in der Saison, über den Vorteil, jetzt ein Werksteam zu sein, und den Druck, dass man 2020 um den Titel kämpfen muss, um Honda und Max Verstappen zu halten.

Von: **Michael Schmidt**

Hat Red Bull unter der neuen Frontflügelregel mehr gelitten als andere Teams?

Ich glaube schon. Unser Aerodynamikkonzept stützt sich sehr stark auf den Frontflügel. Das bestimmt auch den Einfluss auf den Rest des Autos. Dadurch reagierte das Auto sehr sensibel auf der Strecke. Es dauerte eine Weile, das zu verstehen und zu optimieren.

Was waren die Auswirkungen?

Das Auto war schwer abzustimmen und schwer zu fahren. Besonders bei starkem Wind wie in Bahrain. Trotzdem haben wir selbst zu Saisonbeginn gute Ergebnisse erzielt. Wir haben uns gleich in Melbourne für die zweite Startreihe qualifiziert und ein Podium geschafft. Wir hätten fast Monte Carlo gewonnen, waren schneller als Hamilton, hatten nur Pech beim Boxenstopp.

War das der Grund dafür, dass Red Bull am Anfang nur ein Einmann-Team war?

Max hat ein unglaubliches Talent. Er kann sich an alles anpassen. Pierre Gasly hat die Probleme viel deutlicher zu spüren bekommen. Deshalb war der Abstand zwischen den beiden auch so groß.

War es eine politische Entscheidung, die Frontflügelregeln zu ändern?

Ferrari und Mercedes wollten den Flügel unbedingt haben. Ich glaube, inzwischen haben sie begriffen, dass die Übung nur Geld ge-



Christian Horner

Geburtstag: 16.11.1973
Geburtsort: Leamington Spa
Herkunftsland: England

„Kein Topteam hat für 2021 einen Plan“

kostet und die Rennen nicht besser gemacht hat.

Wie schwer war es, das Auto an die neuen Reifen anzupassen?

Das war für uns ein doppeltes Unglück. Wenig Reifenabnutzung war mit den steiferen Flanken nicht mehr das große Thema, und genau darin war unser Auto immer gut.

Mit dem GP Österreich begann eine goldene Serie mit zwei Siegen und einem zweiten Platz. Warum ist Red Bull nach der Sommerpause wieder zurückgefallen?

Da ist eine Reihe von Dingen passiert. Max hatte einige Male Pech. In Spa und Monza war er gleich in der ersten Runde in Kollisionen verwickelt. Wir hatten in Monza den Speed der Ferrari. In Singapur müssen wir uns an die eigene Nase fassen. Da haben wir uns mit der Fahrzeugabstimmung vergriffen. In Russland haben wir nicht mehr erwartet. In Japan war Max wieder das Opfer einer Kollision. Alexander Albon ist auf einen soliden vierten Platz gefahren. Da wäre bei Max sicher noch mehr drin gewesen. In Mexiko hatten wir das schnellste Auto, aber dann ist alles schiefgegangen, was nur schiefgehen konnte. Allein die Tatsache, dass Alex seit der Sommerpause mehr Punkte gesammelt hat als Max, zeigt, dass auf der anderen Seite der Garage nicht alles gepasst hat.

War es nötig die Fahrer mitten in der Saison zu tauschen? Hätte man Gasly nicht mehr Zeit geben müssen?

Wir haben den Luxus, auf einen Fahrer-Pool zurückgreifen zu können. Alex wurde schon in der ersten Saisonhälfte mit jedem Rennen stärker. Dabei ist es sein Rookie-Jahr. Pierre dagegen hatte immer weniger Selbstvertrauen. Er wurde zwei Mal von seinem Teamkollegen überrundet. Die Abstände wurden immer größer. Er hat schon die Schultern immer mehr eingezogen. Wir mussten handeln und ihm wieder Selbstvertrauen zurückgeben. Am Ende

hatten wir doppelten Nutzen. Wir konnten Alex bei uns ausprobieren und haben Pierre bei Toro Rosso wieder aufgerichtet. So können wir im Winter eine vernünftige Entscheidung treffen, wen wir wo fahren lassen.

Albon war ein unbeschriebenes Blatt. Was halten Sie von seiner Entwicklung?

Er ist intelligent, arbeitet sehr hart, schreibt sich jedes Detail auf – und der Grundspeed ist gut. Bis jetzt hat er sich jedes Rennen gesteigert.

„Dass Albon nach der Sommerpause mehr Punkte gesammelt hat als Max, zeigt, dass auf der anderen Seite der Garage nicht alles gepasst hat.“

Christian Horner

Jetzt scheint Verstappen in seiner Rolle als Hamilton-Herausforderer Konkurrenz durch Leclerc zu bekommen. Was halten sie von ihm?

Er ist ebenfalls ein unglaubliches Talent. Die Formel 1 kann froh sein, zwei so hochkarätige Fahrer aus dieser Generation zu haben. Sie werden sich in Zukunft große Kämpfe liefern. Und Lewis wird auch noch eine Weile dabei sein. Die beiden Herausforderer zeigen jetzt, dass da noch immer Leben in dem alten Pferd ist. Lewis ist motiviert, es den Jungen noch einmal zu zeigen. Und schreibt mir Sebastian nicht ab. Der kommt gerade wieder zurück. Und er ist auch noch relativ jung.

Wie mutig war es für ein Siegerteam wie Red Bull, sich mit der unbekanntem Größe Honda zu verbünden?

Es war eine mutige Entscheidung, aber auch eine richtige. Wir haben mehr Punkte gesammelt als in den letzten beiden Jahren, obwohl das zweite Auto im Vergleich

zu früher etwas abgefallen ist. Wir haben Rennen gewonnen, haben Pole-Positions und schnellste Rennrunden erzielt. Es war klar, dass 2019 ein Übergangsjahr werden würde. Nach zwölf Jahren mit einem Motorenpartner musste sich mit einem neuen Hersteller alles erst einmal einspielen. Ich kann rückblickend nur sagen, dass wir auf einem sehr guten Weg sind. Ich spüre, dass sich da etwas aufbaut, um 2020 ganz vorne mitzufahren.

Honda spricht eine andere Sprache, Japan ist weit weg, War es schwierig, zueinander zu finden?

Hondas Europa-Filiale liegt nur um die Ecke von unserer Fabrik in Milton Keynes. Ich würde nicht von einer anderen Kultur sprechen. Wir sind uns ähnlicher als wir dachten. Honda hat die gleiche Passion, die gleiche Entschlossenheit zum Erfolg wie wir. Sie müssen sich nur die Motorsportabteilung in Sakura anschauen, dann wissen sie, wovon ich spreche. Die Formel 1 ist Teil ihrer DNA. Im Hauptquartier in Tokio steht das Auto, mit dem Richie Ginther den ersten Grand Prix für Honda gewonnen hat, in der Lobby. Sie sind stolz auf ihre Geschichte mit Williams-Honda und später mit Ayrton Senna und McLaren. Für uns ist Honda der perfekte Partner.

Red Bull ist jetzt zum ersten Mal ein Werksteam. Was hat sich geändert?



Dreigestirn: Horner, Wolff und Binotto vertreten die Topteams

Es ist ein völlig neues Gefühl, dass der Fokus unseres Motorenpartners auf Red Bull liegt. Das können wir nicht. Wir waren immer nur Kunde. Honda optimiert den Motor für unsere Fahrer, unser Chassis.

Sie haben zwei Rennen für Startplatzstrafen geopfert. War das nötig?

Es wäre unmöglich gewesen, den Rückstand auf Mercedes und Ferrari mit nur drei Entwicklungsstufen wettzumachen. Wir haben mit jeder neuen Ausbaustufe mehr Power produziert. Da muss man die Motorstrafen verkraften können.

Ist Red Bull in der Lage, 2020 um den Titel zu kämpfen?

Wir bewegen uns darauf zu. Das ist unser Ziel und auch das Ziel von Honda und Max. Wir sitzen alle im gleichen Boot.

Wie groß ist der Druck, dass ein Scheitern bedeuten könnte, Honda und Verstappen zu verlieren?

Das trifft für alle drei Topteams zu. Bis jetzt hat noch kein Team einen Einsatz über 2020 hinaus bestätigt. Drei der vier besten Fahrer haben für 2021 noch keinen Vertrag. Honda wird sich erst einmal die neuen Technikregeln und sportlichen Rahmenbedingungen anschauen, bevor sie eine Entscheidung treffen. Es ist immer Risiko dabei. Aber ich glaube nicht, dass es höher oder niedriger ist als bei unseren Gegnern. ■

Aller guten Dinge sind...



Sie sind sich nahe gekommen in der Qualifikation von Austin, verdammt nahe: Mercedes, Ferrari, Red Bull. Eins, zwei, drei. War das schon ein erster Ausblick auf 2020, das letzte und vielleicht das beste Jahr mit dem aktuellen Reglement?

Von: **Elmar Brümmer**

Schade, dass der Dreikampf zwischen den Topteams Mercedes, Ferrari und Red Bull erst so spät kommt im Jahr. Was weniger den Dauerbrennern von Mercedes und mehr der (Nach-)Lässigkeit von Ferrari und Red Bull-Honda anzulasten ist. Wenn sich an den großen dreien schon nichts ändert, und das dürfte wohl auch unter der Kostendecke so sein, dann Bitte schön: näher dran und häufiger durchmischen.

Die Chancen stehen gar nicht so schlecht. Das größte Problem von Mercedes dürfte die Frage der Motivation sein. Sicher, bei Lewis Hamilton ist es ein kleineres. Die Aussicht, mit Michael Schumacher gleich- oder sogar an ihm vorbeizuziehen, hat den Appetit auf die kommende Saison und das Jahr drauf eher noch gesteigert. Der Rest der Mannschaft in Brackley ist siegesgewohnt, vermutlich auch siegesgewiss. Und die Planungen für das neue Rennjahr laufen schon lange. Aber wer so lange an der Spitze war, hat weniger mit sich selbst zu kämpfen, sondern mehr damit, dass die anderen den Vorsprung beharrlich abknabbern. Und allzu viel ist aus den derzeit gültigen Fahrzeug- und Antriebskonstruktionen nicht herauszuholen. Die doppelte Anforderung an das Championsteam ist also Angriff und Verteidigung gleichermaßen.

Das zweite Dienstjahr von Mattia Binotto in der Doppelfunktion als Team- und Technikerchef wird dem Manager noch einmal alles abverlangen. Dem Zwischentief folgte das Sommerhoch, im Herbst bekam der Auf-

schwung dann immer wieder Dellen. Ferrari ist einfach nicht konstant genug, und das gilt leider für alle Bereiche. Der Flow im Rennstall ist – siehe Mercedes – wichtiger als die Benzin-Durchflussmenge. In dieser Hinsicht kann vor allem die neue Lust, die Sebastian Vettel nach einer monatelangen sportlichen Depression verspürte, Wunder wirken.

In allen Spitzenrennställen laufen die Verträge aus. Die F1 wird zu einer rasenden Agentur für Arbeit. Da wäre es schön, wenn alle Top-Athleten eine Siegchance hätten.

Einen Anlauf, mindestens, hat der Heppenheimer noch auf das ehrgeizige Ziel, der zweite Deutsche zu sein, der die Scuderia zu einem Titelgewinn führt. Er wollte ursprünglich schon in dieser Saison im direkten WM-Duell mit Lewis Hamilton auf fünf zu

fünf ausgleichen, liegt jetzt aber vier zu sechs hinten. Wer den hessischen Ehrgeiz kennt, weiß, wie sehr ihn diese Schlappe und auch die gegen Charles Leclerc wurmt. Doch die letzten Wochen haben gezeigt, dass sich mit nur ein bisschen mehr Wohlfühlverhalten im launischen Dienstwagen eine Menge ändern kann. Mit gesteigertem Vertrauen ist der alte Vettel sofort wieder da, sucht seine Chance, kämpft um die Lücken, wird wieder souverän wie eh und je. Diese Haltung muss er konservieren, mehr noch: Gleich zu Anfang wird mehr Konstanz von ihm gefordert werden, denn der interne Machtkampf mit Junior Leclerc geht in seine entscheidenden Runden.

2020 wird ohnehin für alle Talente und alle Etablierten ein entscheidendes Jahr, denn dann wird jedes Rennen zu einem Bewerbungsschreiben. In allen Spitzenrennställen laufen die Verträge aus, die Formel 1 wird zu einer rasenden Agentur für Arbeit. Da wäre es natürlich noch schöner, wenn auch gleich sechs Top-Athleten eine echte Siegchance hätten, so wie es die Qualifikation zum Großen Preis der USA verheißen hat. Das Rennen ist immer

wieder eine andere Sache, aber auch hier hat sich im Saisonverlauf gezeigt, dass mal Ferrari, mal Mercedes und mal Red Bull mehr herausholen konnte als gedacht. Diese Unberechenbarkeit tut gut.

Niemand brennt mehr auf eine Veränderung der Verhältnisse als Max Verstappen, seine Ersatzväter Christian Horner und Helmut Marko mit eingeschlossen. Der Niederländer schiebt Frust, weil sein Team nicht so vorankommt wie er selbst. Für ihn geht es noch mal um die einmalige Chance, jüngster Weltmeister der Geschichte werden zu können – und dann um die richtige Entscheidung für die Zukunft. Das Buhlen um die Talente und die Stars gibt dem Dreikampf 2020 noch einmal eine zusätzliche Note. Die beiden ausstehenden Rennen dieser Saison, in denen es um nicht mehr viel geht, sind deshalb schon eine Generalprobe. In der nächsten Saison geht es um alles... ■

RETURN TO SENDER

Mercedes vs. Ferrari und Red Bull

Glauben Sie an einen Dreikampf 2020?

Der Autor freut sich über Ihre Meinung.

Schreiben Sie uns eine E-Mail an:

msa-lesertribune@motorpresse.de



Warum nicht immer so? In der Austin-Qualifikation lagen Bottas, Vettel und Verstappen innerhalb einer Zehntel

Formel 1

Aus für Hülkenberg

Der Druck von Ferrari war zu stark. Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur wollte Nico Hülkenberg haben, musste aber Antonio Giovinazzi nehmen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 erstickt in Abhängigkeiten. Toro Rosso macht, was Red Bull will. Racing Point steht unter Einfluss von Mercedes. Ferrari bestimmt bei Alfa Romeo und HaasF1 mit. Hätte Teamchef Frédéric Vasseur frei wählen können, hätte Nico Hülkenberg das zweite Cockpit neben Kimi Räikkönen bekommen. Doch Ferrari bestand auf einer Vertragsverlängerung von Antonio Giovinazzi. Dabei ist jetzt schon abzusehen, dass er kein zweiter Charles Leclerc wird.

Im Punktevergleich zwischen Giovinazzi und Räikkönen steht es 4:31. Das Trainingsduell konnte der 25-jährige Italiener mit 9:9 ausgeglichen gestalten. Was aber auch daran liegt, dass Räikkönen seit der Sommerpause in einer Formkrise steckt. Hülkenbergs Alternativen sind begrenzt. Einen Platz bei Williams hat der Rhein-

länder abgelehnt. Ein Simulatorjob ohne Fahrgelegenheit ist auch nicht nach seinem Geschmack. Die DTM kommt 2020 nach eigenem Bekunden nicht infrage. In der WEC gibt es keine attraktiven freien Plätze. In der IndyCar-Serie bietet Ed Carpenter ein Auto für die Straßenkurse an. Es wäre die ideale Vorbereitung für 2021. ■



Absage von Alfa-Sauber: Nico Hülkenberg hat kein Cockpit für 2020

NACHRICHTEN

PAUSE FÜR SUPERSTARS

Ab 2021 müssen auch Superstars wie Lewis Hamilton oder Sebastian Vettel in jeweils zwei Trainingssitzungen am Freitag zuschauen. Dann ist jedes Team verpflichtet, einem jungen Fahrer, der nicht mehr als zwei GP-Einsätze abgespult hat, an zwei GP-Wochenenden für je eine Trainingssitzung ein Cockpit bereitzustellen.

RENAULT TAUSCHT AUS

Renault rüstet seine Technikabteilung auf. Der frühere Ferrari- und McLaren-Ingenieur Pat Fry soll 2020 die Leitung des Konstruktionsbüros unter Marcin Budkowski verstärken. Dirk de Beer löst Peter Machin als Aerodynamikchef ab.

AEROSCREEN KOMMT

IndyCar hat in Sebring die von Red Bull entwickelte Schutzscheibe vor dem Cockpit einem vierten Test unterzogen. Sébastien Bourdais, Patricio O'Ward und Santino Ferrucci drehten bei schwülheißen Wetter auf dem welligen Sebring-Kurs ihre Runden und stellten dem Aeroscreen ein gutes Zeugnis aus. Es gab keinerlei Probleme mit dem Beschlagen der Scheibe.

NÄCHSTER PIRELLI-TEST

McLaren stellte sich am 7. und 8. November in den Dienst von Pirelli. Carlos Sainz und Lando Norris spulden in Paul Ricard insgesamt 145 Runden ab, um die 18-Zoll-Räder zu testen, die ab 2021 die 13-Zöller ersetzen werden. Es war der zweite Test überhaupt mit den Niederquerschnittsreifen. Im September hatte Sergey Sirotkin die ersten Testfahrten mit einem Renault bestritten.

WOLFF BLEIBT DAHEIM

Mercedes wird beim Grand Prix von Brasilien ohne seinen Teamchef auskommen müssen. Toto Wolff nimmt sich zum ersten Mal seit 2013 eine Auszeit, um sich „anderen Themen“ zu widmen. Geht es vielleicht um die Zukunftsplanung des Teams?

Formel 1

Sparen beim Motor

Die Motorenkosten sollen drastisch sinken. Zuerst mit Prüfstandsbeschränkungen. Dann mit einem Entwicklungsstopp.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes hat die Zahlen für seine Motorabteilung 2018 gemeldet. Die Umsätze beliefen sich auf 195 Millionen Pfund. 116 Millionen davon wurden in Forschung und Entwicklung gesteckt. Honda soll im letzten Jahr angeblich eine halbe Milliarde investiert haben, um den Rückstand auf Mercedes, Ferrari und Renault aufzuholen.

Obwohl sich die Hybrid-Ära bereits in ihrem sechsten Jahr befindet, sind die Entwicklungskosten der technischen Wunderwerke unverändert hoch. Das wollen die Automobilkonzerne jetzt ändern. Der Anfang ist schon gemacht. Für die verwendeten Materialien gilt die Vorschrift, dass sie aus dem gleichen

Baukasten kommen müssen wie in der Serie. Die Hochdruck-Benzinpumpe wird genauso ein Standardteil wie Benzinleitungen und der Kollektortank.

Nach dem Vorbild der Beschränkungen von Windkanalzeit und CFD-Kapazität werden ab 2021 auch die Prüfstandsstunden limitiert. Zunächst auf 1250 Stunden, ein Jahr später auf 1000. Renault-Teamchef Cyril Abiteboul freut sich: „Wir liegen mit knapp über 1000 Stunden an

der Grenze und müssen uns deshalb nicht einschränken.“ Mercedes-Kollege Toto Wolff taxiert den Spareffekt der Prüfstandsrestriktionen auf fünf Prozent. Richtig gespart wird aber erst, wenn die Motorentwicklung eingefroren werden kann.“ Abiteboul fordert einen verbindlichen Marschplan: „Die Motorenkosten müssen genauso geregelt werden wie die des Chassis. Im Moment ist mir da noch zu wenig Druck dahinter.“ ■



Entwicklungskosten: Die Hersteller suchen nach Sparmaßnahmen am Motor



GP Japan 1989

Sieg durch politischer

Die Formel-1-WM 1989 endete in einem Eklat. Alain Prost erzwang in Suzuka den Titel durch eine Kollision mit McLaren-Teamkollege Ayrton Senna. Es folgten eine Disqualifikation, der Verdacht einer Verschwörung und eine 100 000-Dollar-Strafe.

Von: **Michael Schmidt**

Die Zündschnur wurde beim zweiten WM-Lauf 1989 in Imola gelegt. Zwischen den McLaren-Fahrern kam es zum offenen Streit. Alain Prost warf Ayrton Senna vor, ein Handschlagabkommen für den Start gebrochen zu haben. Die McLaren-Stars hatten ausgemacht, dass bis zur ersten Kurve ein Nichtangriffspakt herrschen sollte. Der bessere Start entschied

über die Vorfahrt. Prost kam besser vom Fleck, doch Senna bremsste ihn vor der Tosa-Kurve aus. Teamchef Ron Dennis arrangierte eine Entschuldigung, doch Prost war nicht zu bremsen. Er sagte die Pressekonferenz ab und kündigte seinem Teamkollegen die Freundschaft.

Im Lauf der Saison verschärfen sich die Feindseligkeiten. Senna war schneller, Prost zuverlässiger. Der Saisonverlauf wollte es so, dass Alain Prost vor dem GP Japan mit 16 Punkten in Führung lag. Mit einem Sieg beim vorletzten Rennen wäre er nicht mehr zu schlagen gewesen. Im Training schien Senna unantastbar. Er hängte Prost um 1,7 Sekunden ab. Doch der Franzose hatte nur geblufft. Er wollte den Gegner in Sicherheit wiegen. „Mir war nur wichtig, in die erste Reihe zu fahren.“ Beim Start explodierte Prost. Bis zur zehnten Runde baute er die Führung auf den überraschten Widersa-

cher auf 4,8 Sekunden aus. Auch die Boxenstopps änderten nicht viel, obwohl McLaren Prost um 2,1 Sekunden schneller abfertigte. Die Duellanten gingen mit 4,6 Sekunden Differenz in die zweite Rennhälfte. Erst jetzt begann Senna aufzuholen. Auch das gehörte zum Plan von Prost. Senna sollte sich die Reifen kaputt fahren. Selbst wenn er es in den Windschatten schaffen würde, profitierte Prost vom höheren Topspeed. Er hatte den Flügel so flach wie möglich stellen lassen.

Senna stand 90 Sekunden

Nach 40 Runden lag Senna formatfüllend im Rückspiegel des Spitzenreiters. Außer ein paar Scheinangriffen passierte nicht viel. Doch plötzlich, in der 47. Runde, parkten da zwei McLaren-Honda in der Auslaufzone der Schikane. Prost glaubte in diesem Augenblick, den Titel quasi im Stand gewonnen zu haben. Die beiden McLaren hatten sich ver-

ZAHL DES RENNENS

12

Mal in der Geschichte war der Fahrer, der als Erster abgewunken wurde, nicht der Sieger. Senna sah die Zielflagge zuerst, aber Nannin bekam den Pokal.

meintlich unverrückbar ineinander verkeilt. Während Prost siegessicher ausstieg, motivierte Senna durch Winken die Streckenposten dazu, ihn aus seiner misslichen Lage zu befreien. Nach 90 Sekunden war der McLaren mit der Startnummer 1 endlich frei. Senna ließ das Auto



Ineinander verkehrt: Prost ist schon ausgesiegen. Senna lässt sich von Streckenposten zurückschieben

K.O.

ergab rollen, der Motor sprang n – und der vermeintlich bereits ausgeschiedene kehrte durch den Notausgang ins Renngeschehen zurück.

Noch musste Senna mit einem verangerten Frontflügel eine ganze Runde zurücklegen. In den engeren Kurven fiel die Frontverweidung ab, Senna rodelte kurz durchs Gras, und weiter ging die wilde Fahrt mit reduziertem Abtrieb an der Vorderachse. An der Box bekam der McLaren eine neue Nase verpasst. Mittlerweile war Alessandro Nannini in Führung gegangen. Senna hechelte dem Benetton wie von Teufeln gehetzt hinterher. Er brauchte einen Sieg, wenn er beim Finale in Adelaide noch eine Titelchance haben wollte. Zwei Runden später hatte er tatsächlich den grünen Benetton eingeholt und überholt, und erneut zwei Runden später wurde der Titelverteidiger mit 2,3 Sekunden Vorsprung als Sieger vor Nannini abgewinkt.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Team	Runden	Zeit
1. Alessandro Nannini	Benetton-Ford	53 Runden	1:35.06,277 h = 195,907 km/h
2. Riccardo Patrese	Williams-Renault	53 Runden	1:35.18,181 h + 11,904 s
3. Thierry Boutsen	Williams-Renault	53 Runden	1:35.19,723 h + 13,446 s
4. Nelson Piquet	Lotus-Judd	53 Runden	1:36.50,502 h + 144,225 min
5. Martin Brundle	Brabham-Judd	52 Runden	- 1 Runde
6. Derek Warwick	Arrows-Ford	52 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Alain Prost (McLaren-Honda), 1:43,506 min = 203,779 km/h

DAS RENNEN

GP Japan 1989, 22. Oktober 1989, Suzuka

Wetter:	23 °C, bedeckt
Distanz:	53 Runden à 5,859 km = 310,527 Kilometer
Nennungen:	38
Gestartet:	26
Gewertet:	10
Führungswechsel:	5
Pole-Positions:	26



Mit Verspätung: Nannini durfte erst 30 Minuten nach der Zielflagge feiern



Die berühmten S-Kurven: Prost führt vor Senna, Berger und Nannini



Senna muss nach Kollision mit Prost zum Nasewechseln an die Box

Doch im Turm der Rennleitung braute sich Unheil über Senna zusammen. 30 Minuten nach der Zielflagge kletterte nicht Senna, sondern Nannini auf das Siegerpodest. Der Sieger auf der Straße war aufgrund von zwei Tatbeständen disqualifiziert worden. Inanspruchnahme fremder Hilfe und Abkürzen der Rennstrecke. Die Rennleitung erklärte dem Brasilianer, dass er das Rennen dort wieder hätte aufnehmen müssen, wo er die Strecke verlassen hatte. Damit war Alain Prost Weltmeister am grünen Tisch. Senna war außer sich. Seiner Meinung nach steckte die französische Mafia hinter dem Ausschluss. Er verdächtigte FIA-Präsident Jean-Marie Balestre der Schützenhilfe für dessen Landsmann Prost. Wenn überhaupt, so Senna, hätte Prost bestraft werden müssen. Er hatte die Kollision provoziert.

Berufung gegen Ausschluss

McLaren legte gegen die Disqualifikation Berufung ein. Wie erwartet wurde diese eine Woche später in Paris abgeschmettert. Damit nicht genug. FIA-Präsident Jean-Marie Balestre verhängte gegen Senna einen bedingten Lizenzentzug von einem halben Jahr und 100 000 Dollar Buße wegen wiederholt gefährlichen Fahrens. Senna lieferte erst am 17. Februar, dem Nennschluss für 1990, die vom Präsidenten geforderte Entschuldigung mit den Worten ab: „Ich habe bei dem Treffen am 7. Dezember 1989 den Statements und Augenzeugenberichten des GP Japan zugehört. Sie waren Beweis genug, dass weder irgendeine Gruppe oder der Präsident der FIA die WM-Entscheidung 1989 beeinflusst haben.“ Balestre schickte dem Brasilianer umgehend die Lizenz und fügte hinzu: „Wir wünschen Ihnen allen Erfolg und versprechen eine sportliche Saison, in der Sie in der Lage sein werden, Ihre Qualitäten als Champion zu beweisen, die Ihnen im Übrigen niemand abgestritten hat.“ ■

Rebellions Aufstand

Das Privatteam Rebellion freute sich über den ersten Sieg gegen die übermächtigen Toyota

Die Siegesserie von Toyota ist gerissen: Nach zehn Poles und sieben Siegen in Folge mussten die Japaner in Shanghai einem Privatier den Vortritt lassen. Das Trio Bruno Senna, Gustavo Menezes und Norman Nato siegte für Rebellion Racing. Die beiden Toyota komplettierten das China-Podest.

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

Zum ersten Mal seit Silverstone 2018 hat ein Privatteam ein Rennen der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) gewonnen. Damals hatten die Sportkommissare die beiden auf der Strecke siegreichen Toyota-LMP1 disqualifiziert, Rebellion erbeite einen Doppelerfolg.

Dieses Mal fuhr das Schweizer Rennteam den Sieg auch auf der Strecke ein: Bruno Senna, Gustavo Menezes und Norman Nato triumphierten beim dritten Saison-

lauf in Shanghai. Das Trio übernahm in der zweiten Rennstunde die Führung und hängte Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley bis ins Ziel um 67 Sekunden ab. Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López im zweiten Toyota TS050 Hybrid wurden als Dritte sogar überrundet.

Privatteams dominieren

In der Vergangenheit hatten die Regelmacher viel herumgedoktort, um den Privatiers mit ihren Schmalspur-Budgets und konventionell angetriebenen Autos zu Chancen gegen Toyota zu verhelfen. Doch erst die Einführung eines neuen Handicap-Systems, das sich nach den eingefahrenen Punkten richtet, hat gefruchtet.

Die Toyotas traten nach zwei Siegen in Silverstone im September und Fuji im Oktober mit dem größtmöglichen Handicap an. Im Vergleich zum Shanghai-Rennen 2018 mussten beide TS050 die Leistung des Hybrid-Systems um 45 Prozent zurückfahren. Außerdem mussten sie mit 7,5 Prozent weniger Kraftstoff-Energie auskommen und

schleppten 28 Kilogramm mehr um die 16 Kurven des Shanghai International Circuit.

Am Ende des Wochenendes hatten die Privatteams von Rebellion und Ginetta alle Sessions angeführt – mit Ausnahme des dritten Trainings. Rebellion setzte die schnellste Rundenzeit in der Qualifikation, und die Privatiers fuhren die drei schnellsten Rennrunden. Man kann durchaus argumentieren, dass die Balance of Performance funktioniert. Das Rennen in China bot gutes Racing. Jedoch könnte

auch das Streckenlayout mit den Geraden dazu beigetragen haben. Es war schon teilweise eklatant, welchen Topspeed-Vorteil die Privatautos beim Geradeausfahren genossen. Nur in den Beschleunigungsphasen hielt Toyota dank des Hybrid-Boosts mit.

Rebellion dominierte die Qualifikation. Die beiden Ginetta hinkten bereits um 1,2 Sekunden hinterher. Toyota folgte auf den Positionen 4 und 5. „Damit hatten wir gerechnet“, berichtete Conway aus dem 7er-Toyota. „Wir hätten ein bisschen schnel-



Die beiden Toyota-LMP1 wurden über die BOP künstlich eingebremst

ler sein können, haben aber unsere Reifen für das Rennen aufgespart.“

Es war eine ungewöhnliche Position am Start, in der sich Toyota wiederfand. Nach zehn Poles und sieben Rennsiegen in Serie war man dieses Mal nur der Verfolger. Und prompt ging es am Start drunter und drüber: Norman Nato bummelte, und bevor es überhaupt richtig losging, flogen beide Ginetta und der 7er-Toyota an ihm vorbei. Die Rennleitung reagierte. Weil die drei das Pole-Auto noch vor dem Zielstrich überholt hatten, mussten sie eine Durchfahrtsstrafe antreten, was sie in der zweiten Stunde taten. Die Konkurrenz beschwerte sich im Nachgang über Natos Fahrweise.

Die Reifen durch den vorgeschriebenen Doppelstint zu bringen, war mitentscheidend. Genauso wichtig war es, die Reifen sofort anzuzünden. Nato hatte damit sichtlich Probleme. Der Franzose fiel auf Platz 6 zurück, robbte sich eine Position vor, konnte aber nicht weiter nach vorne fahren. Teamkollege Bruno Senna kommentierte: „Mit den gebrauchten Reifen hatten wir

„Es war ein hartes Rennen für uns. Speziell, weil wir uns so schwer im Verkehr getan haben. Jedes Überholmanöver war für uns mit viel Risiko verbunden.“

José María López, Toyota

wirklich zu kämpfen. Als wir zwei neue Hinterreifen aufschallten, war das Auto wie verwandelt. Plötzlich hatten wir einen Vorteil von fast eineinhalb Sekunden.“

Buemi im 8er-Toyota schlug sich anfangs sogar mit den LMP2-Autos herum. In Runde 12 überholte der Schweizer das Schwesterfahrzeug und machte sich an die Verfolgung der führenden Ginetta. Nach 45 Minuten stoppten die Toyota, tankten einzig nach, und holten zehn Sekunden auf. Nachdem die Frühstarter ihre Durchfahrtsstrafen abwickelten, führte der Toyota TS050 mit der

Startnummer 8 das Rennen an. Bis zur 40. Runde: Dann setzte sich Menezes im Rebellion R13 an die Spitze und entfloß sofort um 20 Sekunden. 105 Minuten vor Rennende übernahm Senna. Toyota strauchelte mit dem Reifenverschleiß und war kein Gegner mehr. „Wir hatten ein paar schöne Kämpfe mit unseren LMP1-Gegnern“, fasste Brendon Hartley zusammen. „Und sogar mit den LMP2-Autos, weil es für uns nicht einfach war, sie zu überrunden.“ Selbst die zweite Klasse war auf den Geraden schwer zu überholen. „Rebellion war zu schnell. Sie machten keine Fehler. Deshalb verdienen sie den Sieg. Wir konnten sie nicht ausreichend unter Druck setzen“, sagte Hartley.

Toyota in Problemen

Rebellion profitierte auch von der einzigen Gelbphase am Ende der dritten Stunde. Dadurch sparte man sich einen weiteren Boxenstopp. Ansonsten hätte es im Finale noch einmal enger werden können.

Der zweite Toyota mit der Startnummer 7 schlug sich laut José María López mit Problemen

herum. „Es war ein hartes Rennen für uns. Speziell, weil wir uns so schwer im Verkehr getan haben. Jedes Überholmanöver war für uns mit viel Risiko verbunden. Es hat sich so angefühlt, als ob wir während des Rennens an Performance einbüßten. Das Auto hat sich nicht mehr so gut angefühlt wie noch in den Tagen zuvor.“

Der Sieg für Rebellion war verdient. Und es ist auch angemessen, dass es die Schweizer waren, die Toyota nach langer Zeit in die Knie zwangen. Rebellion führt seit Jahren zuverlässig das Feld hinter dem japanischen Werksrennstall an. Man gewann mehrmals die Meisterschaft für Privatteams, als diese noch getrennt ausgeschrieben war. Ginetta, der zweite schnelle Privatier, verlor aus verschiedenen Ursachen zu viel Zeit. Deshalb sprangen nur die Plätze 4 und 5 heraus.

Es besteht kein Zweifel, dass das Vier-Stunden-Format die Rennen enger macht und die Balance of Performance in dieser Saison effektiver greift. Beim nächsten Lauf in Bahrain wird wieder alles anders sein: Dann stützt das Regelwerk Rebellion die Flügel. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT (WEC)

DRITTER WM-LAUF IN SHANGHAI (CHINA)

Länge der Strecke: 5,451 Kilometer; Rennstrecke: 125 Runden = 681,375 Kilometer; Pole-Position LMP1: Rebellion (#1) 1:45,892 min; Pole-Position LMP2: Cool-Oreca (#42) 1:48,649 min; Pole-Position GTE: Porsche 911 (#92) 1:59,579 min; Schnellste Rennrunde LMP1: Charlie Robertson, Ginetta (#6), 1:48,428 min; Schnellste Rennrunde LMP2: Will Stevens, Jackie-Chan-Oreca (#37), 1:52,213 min; Schnellste Rennrunde GTE: Kévin Estre, Porsche 911 (#92), 2:00,948 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. LMP1	#1	Senna/Menezes/Nato	Rebellion R13-Gibson	4:00.59,195 h
2. LMP1	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota TS050 Hybrid	+1.06,984 min
3. LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota TS050 Hybrid	+1 Runde
4. LMP1	#5	King/Hanley/Orudzhev	LNT-Ginetta G60 P1 AER	+1 Runde
5. LMP1	#6	Robertson/Simpson/Smith	LNT-Ginetta G60 P1 AER	+2 Runden
6. LMP2	#38	Gonzales/da Costa/Davidson	Jota-Oreca	+4 Runden
7. LMP2	#37	Tung/Aubry/Stevens	Jackie-Chan DC Racing-Oreca	+4 Runden
8. LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/di Resta	United-Autosports-Oreca	+4 Runden
9. LMP2	#36	Laurent/Negrão/Ragues	Signatech-Alpine A470	+5 Runden
10. LMP2	#29	Van Eerd/Van der Garde/Van Uiter	Racing Team Nederland-Oreca	+5 Runden
11. LMP2	#33	Patterson/Fjordbach/Yamashita	High Class-Oreca	+5 Runden
12. LMP2	#47	Lacorte/Belicchi/Sernagiotto	Cetilar-Dallara P217	+6 Runden
13. GTE-Pro	#92	Christensen/Estre	Manthey-Porsche 911 RSR	+10 Runden
14. GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz	Manthey-Porsche 911 RSR	+10 Runden
15. GTE-Pro	#97	Lynn/Martin	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+10 Runden
16. GTE-Pro	#95	Sørensen/Thiim	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+10 Runden
17. GTE-Pro	#71	Rigon/Milona	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+10 Runden
18. GTE-Am	#90	Yoluc/Adam/Eastwood	TF-Sport-Aston Martin Vantage AMR	+12 Runden
19. GTE-Am	#57	Keating/ten Voorde/Bleekemolen	Project-1-Porsche 911 RSR	+12 Runden
20. GTE-Am	#98	Dalla Lana/Turner/Gunn	AMR-Aston-Martin Vantage AMR	+12 Runden
21. GTE-Am	#83	Perrodo/Collard/Nielsen	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+12 Runden
22. GTE-Am	#56	Perfetti/Heinemeier-Hansson/Cairolì	Project-1-Porsche 911 RSR	+13 Runden
23. GTE-Am	#88	Negrão/Bamber/Preining	Dempsey-Proton-Porsche 911 RSR	+13 Runden
24. GTE-Am	#70	Ishikawa/Beretta/Cozzouno	MR Racing-Ferrari 488 GTE	+13 Runden
25. GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fisichella	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+13 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Sébastien Buemi	62 Punkte
1.	Kazuki Nakajima	62
1.	Brendon Hartley	62
2.	Kamui Kobayashi	59
2.	José María López	59
2.	Mike Conway	59
3.	Nathanaël Berthon	15

TEAMS LMP1

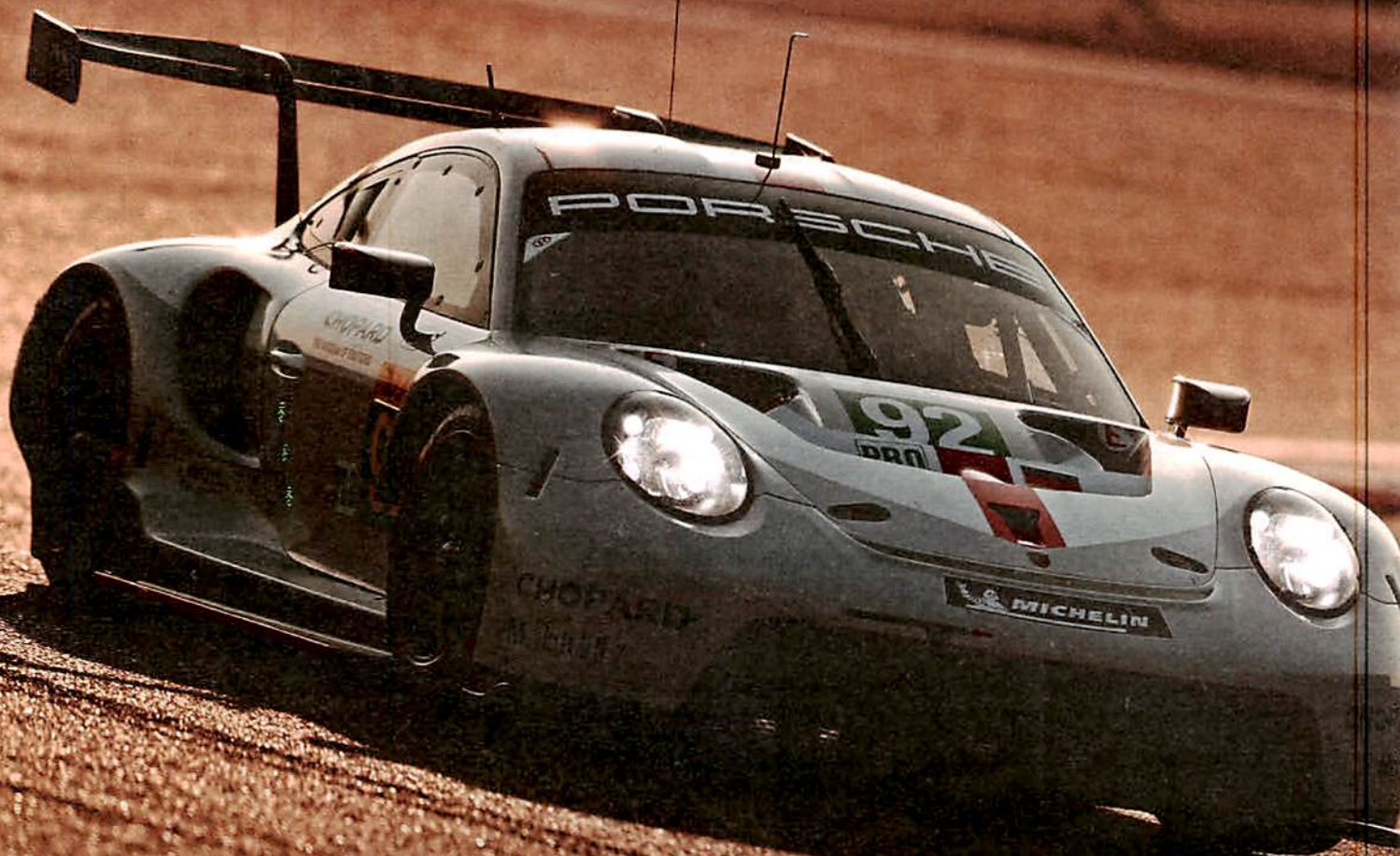
1.	Toyota Gazoo Racing	70 Punkte
2.	Rebellion Racing	43
3.	Team LNT	29

FAHRER GTE-PRO

1.	Kévin Estre	62 Punkte
1.	Michael Christensen	62
2.	Richard Lietz	52
2.	Gianmaria Bruni	52
3.	Nicki Thiim	47
3.	Marco Sørensen	47
4.	Alex Lynn	45
4.	Maxime Martin	45
5.	James Calado	25

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Porsche	114 Punkte
2.	Aston Martin	92
3.	Ferrari	55



Porsche als Lucky Loser

Beim GTE-Geknödel in Shanghai hätten alle drei Hersteller siegen können: Zuerst führte Porsche, dann Aston Martin, im Finale Ferrari. Bei der technischen Nachuntersuchung verlor Ferrari den Sieg auf der Strecke dann wieder an Porsche.

Von: **Marcus Schurig**

Die GTE-Klasse hält die WEC unter sportlichen Gesichtspunkten am Leben: Während die Topklasse LMP1 durch das BOP-Geschacher sportlich entwertet wird, sorgen immerhin die GTE-Projektile für gehobene Unterhaltung – obwohl die Kategorie am Ende der letzten Saison mit Ford ihren vierten Hersteller verloren hat. Auch beim China-Gastspiel der WEC lieferte das kleine, aber edle GTE-Häufchen wieder Sport auf Topniveau: Alle

drei Marken führten das auf vier Stunden angesetzte Rennen in Shanghai an. Zu Beginn lag der Porsche von Michael Christensen und Kévin Estre vorne, die von der Pole-Position gestartet waren. Zur Halbzeit hatte Aston Martin die Kontrolle übernommen, bis ein Reifenschaden den Leader zurückwarf. Plötzlich führte ausgerechnet Ferrari, die nie zuvor in Shanghai siegen konnten. Diesmal schien der erste Triumph zu gelingen, fünf Stunden nach Rennende war der Spuk wieder vorbei: Durch die Ferrari-Disqualifikation siegten die Pole-Sitter Michael Christensen und Kévin Estre im 911.

Mit Porsche gewann in Shanghai vielleicht der Hersteller, der am wenigsten mit dem Erfolg gerechnet hatte. „Wir waren in einigen Phasen des Rennens einfach etwas zu langsam, insofern waren wir eigentlich sehr zufrieden, dass wir im Ziel hinter dem Ferrari die Plätze 2 und 3 belegt hatten“, erklärte Porsche-Einsatzleiter Alex Stehlig nach dem Rennen.

„Eigentlich hatten wir heute nicht ganz die Pace, um das Rennen aus eigener Kraft zu gewinnen. Dafür war unsere Strategie wieder absolute Spitze.“

GT-Sieger Michael Christensen

Nun der Reihe nach: Im Qualifying am Samstag holte Porsche die Pole-Position – mit 0,018 Sekunden Vorsprung auf Aston Martin. Die Top 4 lagen in einer Zehntelsekunde – da kann man es verschmerzen, dass in der GTE-Klasse nur sechs Autos am Start stehen. Die Prognose fürs Rennen lautete: Es wird hart und haucheng. Entscheidend war das Thema Reifenverschleiß, denn Shanghai ist ein reifenmordender Kurs, und die GTE-Pro-Teams hatten gerade mal dreieinhalb Sätze

für das Qualifying und das Rennen zur Verfügung. „Die linke Seite ist besonders kritisch, insofern werden wir im Rennen vielleicht kuriose Reifenstrategien zu sehen bekommen“, so Ferrari-Pilot James Calado. Der Brite sollte recht behalten: Sein Team AF Corse wechselte zwischen beiden Werkswagen mehrfach nur die Reifen auf der linken Seite, manchmal nur den linken hinteren Reifen – darauf kommen wir gleich noch einmal zurück.

Reifenroulette in Shanghai

Nach dem Start konnte Porsche-Pilot Kévin Estre die Führung in der ersten Rennstunde verteidigen, doch eine Zehn-Sekunden-Strafe wegen eines Unsafe Release beim Boxenstopp warf den Franzosen zurück. So übernahm der Dain-Train – der Dänen-Zug – von Nicki Thiim und Marco Sørensen im Aston Martin Vantage mit der Startnummer 95 das Kommando.

Das Duo konnte sich bis in die dritte Rennstunde um gut 15 Se-

Porsche holte mit dem neuen RSR-Modell in Shanghai den zweiten WEC-Laufstieg



MICHELIN

Bei der Siegerehrung in Shanghai durfte sich noch Ferrari feiern lassen



PORSCHE

Auf den ersten Metern führte Porsche, Aston Martin machte Druck



ASTON MARTIN

Zur Rennmitte hatten Aston Martin einen Vorsprung herausgefahren



PORSCHE

Porsche: Doppelsieg in Shanghai, Doppelführung in der WM

lich war das ein paar Minuten zu früh, was dazu führte, dass alle GTE-Piloten in den letzten 65 Minuten beim Spritverbrauch erheblich knausern mussten.

Als das Rennen nach der Freigabe von Course Yellow wieder freigegeben wurde, führte überraschenderweise der Ferrari 488 GTE von James Calado und Alessandro Pier Guidi. Überraschend deshalb, weil Ferrari im Qualifying nur die Plätze 4 und 5 belegt und zudem noch nie (!) in Shanghai einen GTE-Klassensieg geholt hatte. Pier Guidi konnte seinen Vorsprung von 15 Sekunden auf den Porsche mit der Startnummer 92 (Estre/Christensen) zwar nicht ganz halten, doch am Ende kreuzte der Italiener die Ziellinie mit einem Puffer von gut sieben Sekunden als Erster.

Wie schon erwähnt, war man bei Porsche alles andere als unglücklich mit den Plätzen 2 und 3, denn Aston Martin und Ferrari waren in einigen Phasen des Rennens schneller als die beiden Elfer. Doch fünf Stunden nach Rennende wurde aus den Plätzen 2 und 3 für Porsche sogar ein veritabler Doppelsieg: Der siegreiche 488 GTE von Calado und Pier Guidi hatte die Untergrenze bei der Standhöhe von 50 mm vorne links unterschritten, wie die technische Nachkontrolle ergab. Ferrari führte den Verstoß auf eine Kollision zurück, aber die Stewards wollten die Begründung nicht gelten lassen und disqualifizierten den siegreichen Ferrari.

Ferrari geht in Berufung

Zwar werden die Italiener gegen das Urteil von Shanghai in Berufung gehen, doch der Sieg ist erst einmal futsch. Bei Porsche herrschte natürlich eitel Sonnenschein nach dem unerwarteten Doppelsieg: „Ohne die Zehn-Sekunden-Strafe für den Unsafe Release hätten wir so oder so eine realistische Siegchance gehabt“, war Kévin Estre überzeugt.

Punktetechnisch hätte es für Porsche in Shanghai nicht besser laufen können: Estre und Christensen konnten die WM-Führung mit ihrem zweiten Sieg weiter ausbauen, Aston Martin hat dagegen Boden verloren, während die Porsche-Teamkollegen Richard Lietz und Gianmaria Bruni mit Platz 2 den zweiten Platz in der Fahrerwertung erobern konnten. Das unbeliebte Rennen in China war für Porsche also durchaus eine Reise wert. ■

kunden von den Verfolgern absetzen. Thiim schien bis 67 Minuten vor Rennende alles unter Kontrolle zu haben, dann platzte – genau – der linke Hinterreifen, der in Shanghai gerade bei den schweren GTE-Wagen den höchsten Stress auszuhalten hat. Unglücklich: Thiim hatte gerade die Boxeneinfahrt passiert, als der Alarm von der Reifenluftdruckkontrolle aufploppte. „Das ist ein wirklich saublödes Gefühl, wenn du an der Box vorbeifährst und führst, aber dann erfährst, dass ein Reifen Druck verliert und Du noch eine ganze Runde fahren musst“, knurrte Thiim.

Der linke Hinterreifen explodierte schließlich auf der Gegenraden. Damit war nicht nur der mögliche Aston-Martin-Sieg in Shanghai beim Teufel, obendrein löste der Reifenplatzer die erste und einzige Full-Course Yellow-Phase aus.

Weil nur noch knapp über eine Stunde zu fahren war, kamen natürlich alle GTE-Teams zum Boxenstopp, doch eigent-

Sportwagen-WM (WEC): Kalenderumbau für 2020 wahrscheinlich

WM-Lauf Brasilien wackelt

Am Rande des Rennwochenendes in Shanghai teilte der ACO als Promoter der Sportwagen-WM seinen Teams mit, dass der vierte WM-Lauf in Brasilien wackelt. Der lokale Promoter hat nun zehn Tage Zeit, um die Finanzprobleme zu lösen – andernfalls wird sich die Sportwagen-WM eine Ersatzlösung suchen müssen.



Die Rückkehr der WEC nach Brasilien steht vorläufig auf der Kippe

Von: **Marcus Schurig**

Der WM-Boss Gérard Neveu erklärte auf einer kurzfristig einberufenen Teamnagungsitzung in Shanghai, dass die WEC „berechtigte Sorgen und Zweifel“ an der Durchführung des WM-Laufes in Brasilien habe, der für den 2. Februar 2020 angesetzt war und nur eine Woche nach dem 24h-Rennen der IMSA-Serie in Daytona über die Bühne

gehen sollte. Offenbar hat der lokale Promoter seine Zusagen nicht eingehalten und auch die entsprechenden Garantien für die Durchführung des Rennens verweigert, weshalb Neveu in Shanghai in die Offensive ging und die Teams informierte.

Neveu bat die WM-Teams, ihre Planungen für den WM-Lauf in Sao Paulo auf Eis zu legen und die nächsten zehn bis 14 Tage

abzuwarten. „Ich hoffe natürlich weiterhin, dass sich die Probleme in den nächsten zwei Wochen noch auflösen“, so Neveu. „Sollte das der Fall sein, dann fahren wir wie geplant am 2. Februar in Brasilien. Intern müssen wir bis zum 1. Dezember absolute Sicherheit haben, denn wir verschiffen die Fracht vom nächsten WM-Lauf in Bahrain Mitte Dezember direkt nach Brasilien.“

Natürlich laufen parallel die Vorbereitungen für einen Plan B. Neveu hat in Shanghai angedeutet, dass er es bevorzugen würde, auf einer Rennstrecke anzutreten, die die Teams und die WM-Macher bereits kennen. Da bleibt dann keine große Auswahl: Die WM könnte im amerikanischen Austin antreten. Weitere Gedankenspiele kreisen um die Idee, die Fahrzeuge nach dem WM-Lauf in Bahrain im Mittleren Osten zu belassen und zum Beispiel auf der GP-Strecke in Abu Dhabi anzutreten. Offenbar liegt auch der Vorschlag auf dem Tisch, die renovierte Rennstrecke in Kyalami, Südafrika, für einen WM-Lauf zu nutzen.

Frachttechnisch ließen sich alle drei Varianten, also USA, Südafrika sowie ein Verbleib im Mittleren Osten, problemlos umsetzen. Doch WM-Boss Gérard Neveu hofft, die primär finanziellen Probleme mit dem lokalen Promoter noch lösen zu können. „Wir konzentrieren uns voll darauf, dass wir in Brasilien fahren können“, so Neveu. ■

Neues Breitensport-Rennmodell von BMW

BMW baut M2 Clubsport

Die BMW M GmbH und BMW M Motorsport haben zeitgleich technische Details für einen neuen BMW M2 CS für die Straße und dessen Rennsportversion, einen BMW M2 CS Racing für den Breitensport, vorgestellt.

Von: **Marcus Schurig**

Mit dem BMW M2 CS Racing setzt BMW M Motorsport seine Tradition von seriennahen Kundensport-Fahrzeugen fort: Das neue Modell soll Einsteigern in den Motorsport die Performance eines reinrassigen Rennfahrzeugs zu einem attraktiven Preis bieten. Als Basis für das neue Einsteiger-Modell dient der BMW M2 CS,

den BMW letzte Woche der Weltöffentlichkeit vorgestellt hat.

„Mit dem BMW M2 CS Racing führen wir die Tradition fort, ambitionierten Teams und Fahrern einen bezahlbaren Einstieg in den Rennsport zu ermöglichen – diesmal mit einem Fahrzeug, das mit beeindruckenden Leistungsdaten und neuester BMW-Motorsport-Technologie alle Anforderungen an ein reinrassiges Rennfahrzeug besser erfüllt als jedes andere Einsteigermodell zuvor“, erklärte BMW-Motorsport-Direktor Jens Marquardt.

Der BMW M2 CS Racing wird zum Preis von 95 000 Euro angeboten und mit einem S55-Reihensechszylinder mit BMW-M-TwinPower-Turbo-Technologie angetrieben, der bei einem Hubraum von 2979 ccm in der Rennsport-Version je nach Balance of Performance oder Permit-B-Einstufung zwischen 280 PS (205 kW)



Das neue BMW-Clubsport-Modell M2 CS Racing geht mit 365 PS an den Start

und 365 PS (268 kW) leisten soll. Das maximale Drehmoment von 550 Nm überträgt ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das mit einer speziellen Motorsport-Software appliziert wurde.

Motorsport-spezifische Fahrhilfen wie ABS und DSC sollen Neueinsteigern einen sicheren

Umgang mit dem Fahrzeug garantieren. Ein mechanisches Sperrdifferenzial mit Pre-Load und separater Kühlung gehört ebenfalls zur Ausstattung wie speziell angefertigte Antriebswellen. Analog zum Serienpendant wurde zudem das Dach aus Carbon verwendet. ■

Aston-Hypercar im Plan?

Um das Hypercar-Projekt des britischen Sportwagenherstellers Aston Martin auf Basis des Valkyrie-Supersportwagens rankten sich von Beginn an ebenso viele Gerüchte wie Zweifel: Wer designt das Auto? Wer baut es – und wer bezahlt es?

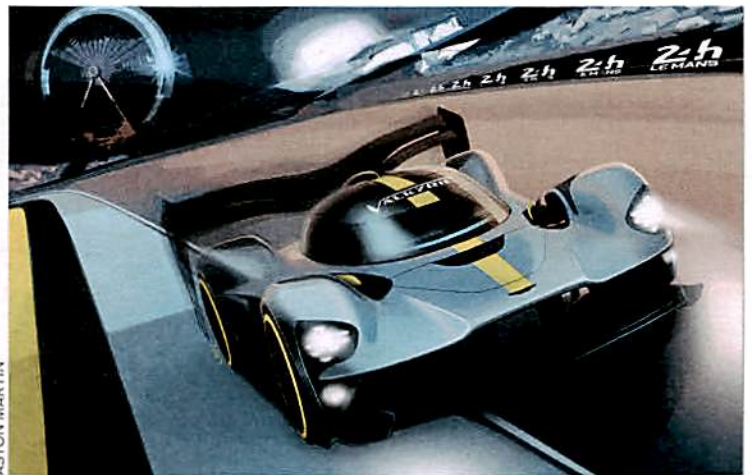
Von: **Marcus Schurig**

Seit Monaten sind die Journalisten auf Spurensuche zu der Frage: Wie steht es um das Hypercar-Engagement von Aston Martin, das im Juni in Le Mans offiziell angekündigt wurde? Die vielen Fragezeichen ergeben sich sowohl aus der Gesamtkonstellation wie auch wegen der finanziellen Lage des angeschlagenen britischen Sportwagenherstellers: Mit Red Bull, der Schweizer Firma F Motorsport, Cosworth, Prodrive und dem kanadischen Zuliefergigan-

ten Multimatic sind gleich mehrere Parteien an Bord, die einander nicht immer wohlgesonnen erscheinen. Dazu steckt die britische Firma in einer größeren Finanzkrise, der Börsenkurs sackte binnen der letzten zwölf Monate auf ein Viertel des ursprünglichen Wertes, dazu könnte im Falle eines No-Deal-Brexit neues Ungemach drohen.

Auch die WM-Macher sind sich der kritischen Lage bewusst: „Aktuell haben wir anderthalb Hersteller für die neue Hypercar-Topklasse“, frotzelte ein hochrangiges ACO-Mitglied erst kürzlich. Am Rande des WM-Laufs in Shanghai verbreitete der ACO wieder mehr Optimismus: Ja, das Valkyrie-Straßenauto weist eine gehörige Verspätung auf, doch das Rennauto sei angeblich im Plan. Red-Bull-Designer Adrian Newey hat das Design des neuen Rennautos sogar abgeschlossen.

Auf Nachfrage von Motorsport aktuell sagte Red-Bull-Berater Dr. Helmut Marko: „Für uns hat jetzt die Formel 1 Priorität. Unser Beitrag für Le Mans ist geleistet. Es



Angeblich geht das Hypercar-Programm von Aston Martin planmäßig voran

liegt jetzt an Multimatic, das Auto zur Rennreife zu bringen.“ Red Bull muss nächstes Jahr in der F1 Weltmeister werden, oder zumindest ernsthaft um den Titel kämpfen, um Honda und Verstappen bei der Stange zu halten. Das hat absolut Vorrang.

Immerhin haben sich auch schon erste Fahrer ins Spiel gebracht: Jenson Button hatte beim WEC-Lauf in Fuji seinen Rück-

tritt aus der japanischen GT-Serie angekündigt, will aber wieder in Le Mans starten: „Ich möchte auf jeden Fall wieder in Le Mans antreten, vielleicht zuerst mit einem LMP2-Auto, dann mit einem der neuen Hypercars ab September 2020“, so der F1-Weltmeister von 2009. Auch dem Briten Harry Tinknell werden Ambitionen auf einen Fahrerplatz bei Aston Martin nachgesagt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LMP1: BOP-GEQUENGEL

Für den WM-Lauf in Shanghai hatte der Veranstalter eine neue BOP für die LMP1-Klasse veröffentlicht, aus der hervorging, dass die beiden Toyota um 2,74 Sekunden pro Runde eingebremst werden. Der Werte passten jedoch nicht zu den Parametern des neuen Handicap-BOP-Systems. Wie sich im Nachhinein herausstellte, wurde der Korrelationsfaktor für die Berechnung auf die Streckenlänge abermals und offenbar klammerheimlich geändert: Anstatt des kommunizierten Wertes von 0,012 betrug der neue Wert nun tatsächlich 0,01255. Ursprünglich war der Korrelationsfaktor auf 0,008 angesetzt worden.

ERSTER BRABHAM-SIEG

Der GT-Sportwagen des ehemaligen Le-Mans-Siegers David Brabham hat am vergangenen

Wochenende seine erste große Feuertaufer bestanden: Im Rahmen der englischen Britcar-Serie siegte der Brabham BT62 in der GT4-Klasse. Brabham beabsichtigt, mit einer speziellen Weiterentwicklung des BT62 in die GTE-Klasse der Sportwagen-WM einzusteigen.

WEC GTE-AM: ASTON-SIEG

Das TF-Sport-Team holte beim WEC-Lauf in Shanghai seinen zweiten Klassensieg in Folge: Die Aston-Martin-Piloten Jonny Adam, Charlie Eastwood und Salih Yoluç siegten ungefährdet, obwohl sie nach der einzigen Gelbphase noch einen Tankstopp unter Grün einlegen mussten. Platz 2 ging an das deutsche Porsche-Team Project 1 mit den Fahrern Egidio Perfetti, Jeroen Bleekemolen und Larry ten Voorde. Auf Platz 3 folgte ein weiterer Aston Martin Vantage.

LMP2: JOTA-DOPPELSIEG

Anthony Davidson, Antonio Felix da Costa und Roberto Gonzalez bescherten dem Jota-Team beim WM-Lauf in Shanghai den ersten LMP2-Klassensieg der Saison 2019/20. Das Schwesterauto von Gabriel Aubry, Ho-Pin Tung



und Will Stevens, das unter der Bewerbung Jackie Chan DC Racing läuft, aber ebenfalls vom Jota-Team eingesetzt wird, rundete den Erfolg für die britische Mannschaft ab. Damit holte Goodyear seinen ersten Klassensieg in der Sportwagen-WM.

GOODYEAR: LMP2-DEAL?

Nachdem der Reifengigant Michelin die WM-interne Ausschreibung für die alleinige Belieferung der neuen Hypercar-Topklasse gewonnen hatte, wurde über einen möglichen Rückzug von Goodyear debattiert. Die Amerikaner, die Ende 2018 Dunlop Racing übernommen hatten und nun unter dem Namen Goodyear auftreten, hatten sich ebenfalls für einen Ausrüstervertrag in der Hypercar-Klasse beworben. Am Rande des WM-Laufs in Shanghai sickerte durch, dass Goodyear angeblich ab der Saison 2020/21 der alleinige WM-Ausrüster für die LMP2-Klasse werden könnte. Und darüber hinaus ab 2021 auch den kompletten Reifen-Deal für die ebenfalls vom ACO ausgerichtete European Le Mans Series übernehmen könnte – inklusive aller GT-Klassen.

Verkehrte Welt Down Under: Anders als im verregneten Vorjahr brennen die Bäume



Heißer Abschied

WM-NACHRICHTEN

EVANS, SUNINEN UND LAPPI IN JAPAN

Mindestens zehn Flugstunden trennen Japan und Australien. Den Umweg nahm das M-Sport-Duo Elfyn Evans und Teemu Suninen sowie Citroën-Pilot Esapekka Lappi gerne in Kauf. Um sich die Asphaltstrecken der im kommenden Jahr zur WM-zählenden Rallye Japan anzuschauen, nahm das Werkstrio eine Woche vor dem WM-Finale an der Streckenbesichtigung des Probelapports teil.

ABSAGEN-FLUT IN DER ZWEITEN WM-LIGA

Kurz nach der Rallye Spanien veröffentlichten die australischen Veranstalter eine neue Nennliste für das WM-Finale. Citroën zog den dritten C3 WRC für Mads Östberg nach der Titelentscheidung in der Fahrerwertung ebenso zurück wie Skoda jenen R5 von Jan Kopecký, sodass kein einziger Fahrer in der WRC2 PRO am Start steht. Kaum besser ist der WRC2: Die Skoda-Privatiers Fabio Andolfi und Marco Bulacia haben abgesagt, ob der klamme Benito Guerra anreist, ist offen. Tabellenführer Pierre-Louis Loubet müsste für den Titel dann nur über die Rampe fahren und wäre mit Rang 2 hinter Gaststarter Gaurav Gill Weltmeister.

AUSTRALIEN DROHT ALLZEIT-NEGATIVREKORD

Nachdem der Veranstalter die für Freitag und Samstag im Rahmen des WM-Laufes geplante nationale Rallye absagte und in Absprache mit den Teams die Nennfelder an verschiedene regionale Feuerwehren und Hilfsorganisationen spendete, zog am vergangenen Wochenende Subaru Australien nach. Mit dem Rückzug des Autos von Molly Taylor im WM-Feld stehen nun nur noch 22 Teams am Start. In den bisherigen 596 WM-Läufen seit 1973 waren es nur einmal weniger. Im Jahr 1981 gingen bei der Rallye Brasilien nur 20 Teilnehmer auf die Zeitenjagd. ■ RK

Mit seinen Toyota-Kollegen will Neu-Weltmeister Ott Tänak alles dransetzen, um seinem künftigen Arbeitgeber Hyundai noch den Hersteller-Titel abzugeben. Allerdings ist noch offen, ob sie die Chance bekommen. Wegen heftiger Waldbrände in der Region steht die Rallye Australien auf der Kippe.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Zeichen stehen auf Abschied – nicht nur für den neuen Weltmeister Ott Tänak, der ein letztes Mal im Toyota Yaris WRC Platz nimmt. „Auf Wiedersehen“ heißt es auch für die Rallye Australien, die 2020 nicht im WM-Kalender steht. Ein Jahr später soll die Topliga zwar wieder nach Down Under zurückkehren, nicht aber nach Coffs Harbour an die Goldküste.

Schlimmer noch, wegen verheerender Buschfeuer im Bundesstaat New South Wales steht nun gar die Abschiedssause auf

der Kippe. Zwar wütet die Feuerbrunst rund 150 Kilometer südlich vom Rallyezentrum, die Hauptroute nach Süden wurde allerdings ebenso geschlossen wie der Zugang zu den Wäldern. Feuerwehren aus allen Landesteilen wurden zusammengezogen, Löschflugzeuge sind im Einsatz. „Für Dienstag sind 30 Grad vorhergesagt. Wir werden diesen kritischen Tag abwarten und dann gemeinsam mit der Regionalverwaltung entscheiden, was wir machen“, sagt Rallyeleiter Brian Everitt.

Klar aber ist: „Die Freitagsetappe im Süden haben wir ebenso wie die nationale Rallye abgesagt. Wir werden sehen, ob und wie wir den WM-Lauf am Samstag und Sonntag durchführen können.“ Von den 25 Wertungsprüfungen über 325 WP-Kilometer bleiben also bestenfalls 15 Prüfungen mit knapp 200 WP-Kilometern übrig. Ein echter Schlussspurt um die Hersteller-Krone.

Marken-Titel vergeben?

Hyundai-Teamchef Andrea Adamo bringt neben Thierry Neuville und Dani Sordo zum dritten Mal nach Finnland und Wales den Vorjahres-Siebten Craig



Dritter Hyundai-Einsatz: Craig Breen

Breen ins Rennen. In die Suppe spucken will ihm Hayden Paddon. Im Vorjahr in Hyundai-Diensten noch Zweiter, will er seinem alten Arbeitgeber nun im M-Sport Ford Fiesta WRC das Leben möglichst schwer machen.

Ob es dazu kommt, ist die Frage. Montagnacht verkündete der Veranstalter eine mögliche Verkürzung auf nur mehr vier mehrfach befahrene Prüfungen mit nur noch 95 WP-Kilometern. Bei einer auf unter 50 Prozent verkürzten Gesamtdistanz gibt es nur ein Drittel der Punkte. Damit könnte Toyota selbst mit einem Doppelsieg maximal 14 Zähler holen. Hyundai ist aber mit 18 Punkten Vorsprung angereist. ■

International

Katsuta ohne Gegner

Toyota-Junior Takamoto Katsuta gewinnt im Yaris WRC den erneuten Probegalopp zur Rallye Japan.

In der kommenden Saison zählt die Rallye Japan wieder zur Weltmeisterschaft und wird Mitte November Gastgeber des WM-Finales. Nur verständlich, dass die Organisatoren nichts dem Zufall überlassen wollten und wie schon im Vorjahr einen Probegalopp terminierten. Doch diesmal schickte Toyota zur hei-



Allein auf weiter Flur: Katsuta

mischen Veranstaltung einen Yaris WRC mit Werksjunior Takamoto Katsuta an den Start. Verständlich, führen die Asphaltpisten am Rande von Nagoya, der mit knapp zehn Millionen Einwohnern viertgrößten Stadt Japans, nahezu um den Stammsitz des weltgrößten Autobauers.

Mangels ernsthafter Konkurrenz konnte Katsuta auf allen 13 Wertungsprüfungen die Bestzeit markieren. Er siegte nach zwei Tagen und knapp 130 WP-Kilometern mit 3.50 Minuten Vorsprung vor Hiroki Arai, der sich das Cockpit eines Citroën C3 R5 mit der Österreicherin Ilka Minor teilte. Ex-Formel-1-Pilot Heikki Kovalainen wurde in einem Toyota GT86 R3 mit 9.17 Minuten Rückstand Vierter. Zu viel sollte sich der Finne trotz aller Fahrkünsten darauf allerdings nicht einbilden. Denn im für Fahrzeuge nach FIA-Reglement ausgeschriebenen internationalen Feld waren insgesamt nur sechs Teams am Start. Weitere 27 Teilnehmer starteten im nationalen Feld. ■ RK

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Skoda verabschiedet sich

Skoda Auto Deutschland wird künftig nicht mehr mit einem eigenen Team in der DRM vertreten sein. Ob man sich mit dem Titel verabschiedet, klärt der DMSB Ende November.

Die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) muss künftig ohne Skoda Auto Deutschland klarkommen. Bereits im Vorfeld des Saisonfinales entschied sich der Importeur zum Rückzug. Die Neuausrich-

tung des gesamten VW-Konzerns in Richtung Elektromobilität dürfte eine große Rolle gespielt haben, auch wenn das kein Verantwortlicher bestätigen wollte.

Ob man sich mit einem erneuten Titel verabschiedet, entscheidet sich am 21. November. Skoda klagt gegen die Disqualifikation von Fabian Kreim bei der 3-Städte-Rallye. Bestätigt das DMSB-Sportgericht diese Entscheidung, verliert er alle gefahrenen Zeiten und wäre auch die Extra-Punkte für die Power-Stage los, die am Ende entscheidend waren. ■ MH



Die Farben Grün, Schwarz und Weiß wird es in der DRM nicht mehr geben

48. ADAC Rallye Köln-Ahrweiler

Das Zebra eilt allen davon

Facelift für eine Traditionsveranstaltung: Bei der bekannten Youngtimer-Rallye waren erstmals jüngere Autos zugelassen.

Von: Dirk Johae

Ruben Zeltner macht's. Im ersten Versuch gewinnt der Wahl-Sachse und ehemalige deutsche Meister die Rallye Köln-Ahrweiler. Sein „Zebra“ getaufter Porsche 911 GT3 fühlt sich

beim ersten Aufgalopp in der Eifel sichtlich wohl. Schon bei der kurzen ersten Sonderprüfung enteilt der Schwarz-Weiß-GT3 dem besten Verfolger Michael Bieg (Mitsubishi Lancer Evo 9) um 4,2 Sekunden. Nach dreizehn Wertungsprüfungen deklassieren Zeltner und Beifahrer Helmar Hinneberg die Gegner mit einem Vorsprung von 1.51,4 Minuten.

911 GT3, Lancer Evo 9 und 10 oder Porsche Cayman – was ist denn bei der Youngtimer-Rallye los? Der Veranstalter Scuderia Augustusburg hatte sich ent-

schlossen, das ehemalige Saisonfinale der Youngtimer-Serie in der 48. Ausgabe für jüngere Autos zu öffnen. Ein Plus an Teilnehmern brachte dieser Schritt nicht. Nur 56 Teams rollen in Mayschoss über die Startrampe. In der Starterliste fehlt zum Beispiel der 13-malige Rekordsieger Georg Berlandy: Kein Duell von „Willi“, dem gelb-schwarzen Opel Kadett C GT/E des Strombergers, mit dem Zeltner-Zebra. Als die Gerüchteküche mächtig brodelte, meldet sich das Berlandy-Team per Social-Media-Post zu Wort. Die Kommu-

nikation mit dem Veranstalter habe nicht geklappt, heißt es. Es ging um die Verwendung eines Sechsganggetriebes.

Das Duell der beiden ehemaligen deutschen Meister bleibt aus, die Fans genießen stattdessen das Solo von Ruben Zeltner, der sich auch dank Beifahrer Helmar Hinneberg bestens zurechtfindet. Der Hamburger kennt einige Strecken bereits von früheren Starts mit anderen Fahrern.

Die offiziellen Fahrtunterlagen bekommen die Teams erst eine Stunde vor dem Start – die traditionelle Spezialität dieser Rallye. „Eine richtige Herausforderung, wie früher. Teilweise musste ich auf Sicht fahren“, schildert Zeltner sein Erlebnis und kündigt nach der Zieldurchfahrt an: „Ich komme im nächsten Jahr wieder.“

Die Youngtimer-Wertung gewannen die Gesamtdritten Michael Küke und Joachim Carl auf Porsche 911 RS vor Anton Werner und Gabi Fischer, Gesamtsieger von 2014, auf Audi Quattro. ■



Seit 1994 dabei: Heinz Robert Jansen im Opel



Premiere: Gesamtsieger Zeltner/Hinneberg im Porsche

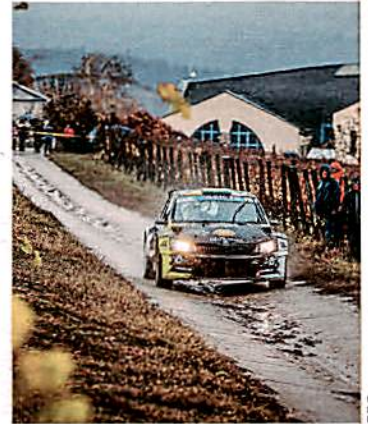
Chris Ingram
wird trotz zweier
Plattfüße Euro-
pameister



Herzschlagfinale



Lukyanuk: Hand schon am Pott



Turan: 8. Rallye, 8. Sieger

Irrer Schlusspurt beim EM-Saisonfinale: Just als Tabellenführer Chris Ingram wegen einem Plattfuß auf der finalen Prüfung der Titel zu ent-rinnen scheint, muss auch der in Führung liegende Titel-Kontrahent Lukyanuk stoppen, um einen defekten Reifen zu wechseln.

Von: **Reiner Kuhn**

Nie endete die Rallye-EM spannender. Das will heißen, schließlich wird sie seit 1953 ausgetragen und ist somit die älteste aller FIA-Meisterschaften.

Doch vor der dramatischsten Titelentscheidung in der EM-Historie eine Preisfrage: Wie viele Briten krönten sich bisher zum kontinentalen Champion? Naaa? Es war ein Einziger: 1967 holte Allrounder Vic Elford im Porsche 911 den EM-Titel. 52 Jahre später steht nach einer irren Saison mit acht verschiedenen Siegern in acht Läufen und einem echten Herzschlagfinale erstmals wieder ein Brite ganz oben: Chris Ingram. Sein Weg dahin war steinig. Zwischenzeitlich sammelte der 25-Jährige über soziale Medien kleinere Geldbeträge, um die Saison überhaupt fertigzufahren,

zu allem Überfluss schnappte ihm Filip Mare den U28-Junior-Titel und damit zwei fremdfinanzierte R5-Einsätze weg.

Doch nicht nur über den neuen Europameister Chris Ingram gibt es viel zu schreiben, sondern auch über die Rallye Ungarn: 94 Teams stehen am Start, über ein Drittel davon mit R5-Turboallradlern aus der kontinentalen Top-kategorie. Heftige Regenschauer im Vorfeld und am finalen Sonntag haben die selektiven Asphaltstraßen in meist schmierige und äußerst knifflige Rallyepisten verwandelt, wie ein Blick auf das Zwischenklassement nach der ersten Tagesetappe zeigt.

Während Alexey Lukyanuk (Citroën) nach sieben Prüfungen mit 44,4 Sekunden vor EM-Leader Ingram führt, hat fast das halbe Feld zwischenzeitlich die Segel gestrichen. Viele, darunter der Österreicher Niki Mayr-Melnhof (Ford) kehren nur dank Rally2-Regel wieder ins Geschehen zurück. Der deutsche Maximilian Koch fliegt erst am Sonntagmorgen ab und ist endgültig raus. Besser macht es Albert von Thurn und Taxis (Skoda), der nach Zypern erneut in die Top 8 fährt.

Am Sonntag wird die finale Power Stage aus Sicherheitsgründen gestrichen. Ingram, der am Morgen wegen eines Reifenschadens (WP 9) zwei Minuten und Rang 2 an Skoda-Markengefährte Frigyes Turan verliert, braucht

auf der letzten Prüfung nun die Bestzeit, um Titelverteidiger Lukyanuk zu entthronen. Er riskiert noch einmal alles, bleibt an einer Kante hängen und eiert mit einem weiteren Plattfuß elf Kilometer bis ins Ziel. Frigyes Turan nimmt ihm als Zweitschnellster erneut über eine Minute ab – und gewinnt die Rallye. Denn auch Lukyanuk schlägt beim Schlusspurt an. Der Russe muss auf der

Prüfung ein Rad wechseln, verliert über drei Minuten und den greifbar nahen EM-Titel. Ingram kann sein spätes Glück kaum fassen: „Wie? Was? Unglaublich! Ein Traum! Ohne so viele Menschen wäre das nicht möglich gewesen, allen voran mein Copilot. Ross (Whitlock) war unglaublich. Er ist der zuverlässigste Typ, ich bin ein Vollidiot. Zusammen sind wir nun Europameister.“ ■

RALLYE UNGARN (8.–10.11.2019)

Achter von acht EM-Läufen, mit 13 Wertungsprüfungen über 201,50 km

1. Turan / Bagameri (HU/HU), Skoda Fabia R5	2:11.28,0 h
2. Lukyanuk / Arnavtov (RUS/RUS), Citroën C3 R5	+33,7 s
3. Devine / Hoy (IRL/IRL), Hyundai i20 R5	+1.25,9 min
4. Ingram / Whitlock (GB/GB), Skoda Fabia R5	+1.48,5 min
5. Herczig / Ferencz (HU/HU), VW Polo GTI R5	+3.12,3 min
6. Velenczei / Zsiros (HU/HU), Citroën C3 R5	+4.28,4 min
7. V. Thurn und Taxis / Ettl (D/A), Skoda Fabia R5	+6.04,3 min
8. Johnston / Kihurani (USA/USA), Citroën C3 R5	+6.05,0 min
9. Osvath / Papp (HU/HU), Skoda Fabia R5	+12.25,0 min
10. Cais / Zakova (CZ/CZ), Ford Fiesta R2	+13.22,5 min

Bestzeiten: Lukyanuk 7, Vince 2, Ingram, Turan, Herczig und Devine je eine

EM-ENDSTAND 2019

1. Chris Ingram (GB)	141 Punkte
2. Alexey Lukyanuk (RUS)	132
3. Lukasz Habaj (PL)	116
4. Filip Mareš (CZ)	75
5. Norbert Herczig (CZ)	52
6. Oliver Solberg (N)	39
7. Jan Kopecký (CZ)	39
8. Nasser Al-Attiyah (KAT)	38
9. Marjan Griebel (D)	38
10. Giandomenico Basso (I)	35



Ingram: Erster Brite seit Elford

Alleskönner

25 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!

**TOP
EXTRA**

MANNESMANN Steckschlüsselsatz

- 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
- Praktischer Tragekoffer
- Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
- 13 Steckschlüssel-Einsätze
- 7 Innensechskantschlüssel
- Hakenschrauber und Bit-Adapter
- Zuzahlung: 1,- €



BRUNNEN
MANNESMANN
WERKZEUGE

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 1 GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Nach 25 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773032 | Verschenken: 1773033

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (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.



Knapper als knapp

Beide 211 Punkte, enger gehts nicht. Timmy Hansen und Andreas Bakkerud schlossen eine packende WM-Saison mit einem dramatischen Finale ab, in dem beide kollidierten und Hansen am Ende das Glück des Tüchtigen hatte.

Von: **Sven Kopf**

Die Saison begann mit einem äußerst brisanten Duell zwischen Andreas Bakkerud (Audi), und Timmy Hansen (Peugeot). Bakkerud war Hansen derart in die Seite ge-

knallt, dass beide schon beim Auftakt das Finale verpassten und Hansens Auto so extrem verbogen war, dass die technischen Kommissare das Fahrzeug wegen der stark beschädigten Sicherheitszelle vorerst aus dem Verkehr gezogen hatten. Erst einmal hielt Kevin Hansen die Tabellenführung. Bei einer Pressekonferenz zu einem möglichen Bruderduell um den Titelkampf befragt, erklärte er schmunzelnd, er werde bei Punktgleichstand einfach so fahren wie Andreas Bakkerud. Der saß daneben und hörte alles mit versteinerten Miene an. Es wurde schnell klar, dass diese drei Fahrer um den Titel kämpfen würden, zumal Niclas Grönholm (Hyundai) kurz darauf zwei

Rennen krankheitsbedingt auslassen musste.

Nur ein Punkt Vorsprung

Nach einer spannenden Saison lag schließlich Timmy Hansen vorn, mit einem einzigen Punkt Vorsprung auf Bakkerud. „Für uns als Promoter ist es einfach traumhaft, dass es so eng zugeht“, freute sich auch Paul Belamy, Vizepräsident der IMG. Und nun sollte für Bakkerud oder Hansen ein Traum wahr werden. „Timmy, Kevin und ich fahren Rennen seit unserer Kindheit, Rennen fahren ist für uns Alltag – nicht aber der Kampf um eine Weltmeisterschaft“, sagt Bakkerud, der als Verstärkung seinen Mentor Mattias Ekström

zur Seite hatte. „Seine Erfahrung ist einfach unbezahlbar“, erklärte Bakkerud.

Hansen war Bakkerud in allen vier Qualifikationsläufen stets um eine Nasenlänge voraus. Wenn das so bliebe, sollte das für Hansen reichen. Überhaupt war klar: Wer Weltmeister werden wollte, musste den anderen hinter sich lassen. Zwei Bestzeiten holte Timmy, doch Gesamtschnellster wurde Grönholm, ebenfalls mit zwei Bestzeiten. Bakkerud als Dritter blieb dran. Timmys Vorsprung: zwei Punkte. Ein Hauch von nichts, wenn man bedenkt, dass die Finalläufe noch ausstanden.

In den Semifinals trafen die Favoriten noch nicht aufeinander.



In der ersten Kurve lag Bakkerud noch vorn und auf WM-Kurs



Scheider: Mal wieder im Finale



Bakkerud: Finstere Miene

der, beide gewannen ihr Rennen, und Timmy freute sich, dass sein Bruder Kevin mit ins Finale einzog. Eine wichtige Rückendeckung und psychologisch wertvoll, dass er in diesem Moment seinen Bruder an seiner Seite wusste. Bakkerud war da im Nachteil, sein Teamgefährte Liam Doran – grundsätzlich ein ernst zu nehmender und unberechenbarer Rallycross-Haudegen – hatte vom Antriebswellenbruch über Zeitstrafe bis zum Motorschaden alles Unheil auf sich gezogen, was einem Rennfahrer nur passieren kann.

Spannung bis zur Zielflagge

Im Finale standen Timmy Hansen und Andreas Bakkerud nebeneinander in der ersten Startreihe, nach zehn Rennen auf drei Kontinenten trennten die beiden nur zwei Pünktchen, und es ist wichtig zu wissen, dass es für den Finalsieg acht Punkte gibt und für die zweite Position nur fünf.

Bakkerud gewann tatsächlich den Start vor Timmy, und das hätte gereicht für den Titelgewinn. Doch diese Position hätte er erst

einmal sechs quälend lange Runden behaupten müssen. Kurz vor dem Ende der ersten Runde driften die Fahrer in eine langgezogene Schotterkehre. Bakkerud geriet etwas nach außen, Hansen zog in die Lücke und es kam zur Berührung. Staub wirbelte auf, Bakkerud touchierte die Streckengrenzung, prallte gegen Timmy, und man sah die Gebrüder Hansen mit ihren Peugeots rechts und links von der Piste fliegen. Grönholm schlüpfte vorbei, übernahm die Führung und gewann souverän das Rennen.

Jetzt kam es für Bakkerud darauf an, wie die Hansens aus dem Vorfall wieder herauskamen. Als sich der Staub gelichtet hatte, lagen zwischen ihm und Timmy noch Timur Timerzyanov (Hyundai) und Timo Scheider (Seat). Ausgerechnet das deutsche Geburtstagskind (41) wurde zum Königsmacher: Als er mit seinem Ibiza mit Panne ausrollte, rückte Hansen auf Rang 4 vor und war punktgleich mit dem zweitplatzierten Bakkerud. Damit wurde Timmy Hansen in diesem Herzschlagfinale zum Weltmeister

SEMIFINALE 1

1. Bakkerud	Audi S1
2. Grönholm	Hyundai i20
3. Timerzyanov	Hyundai i20
4. Marklund	Renault Mégane
5. Szabo	Audi S1
6. Baumanis	Ford Fiesta

SEMIFINALE 2

1. T. Hansen	Peugeot 208
2. K. Hansen	Peugeot 208
3. Scheider	Seat Ibiza
4. Chicherit	Renault Mégane
5. de Ridder	Renault Clio
6. Bennett	Mini Cooper

FINALE

1. Grönholm	Hyundai i20
2. Bakkerud	Audi S1
3. Timerzyanov	Hyundai i20
4. T. Hansen	Peugeot 208
5. K. Hansen	Peugeot 208
6. Scheider	Seat Ibiza

gekürt, denn bei Punktgleichheit zählt die Anzahl der Siege. Hansen hat vier, Bakkerud nur einen. Hansen war nach Erreichen seines Lebensziels völlig fassungslos: „Ich stehe unter Schock.“ Eisern schwiag Bakkerud zum Zwischenfall Ende der ersten Runde. Mit verspiegelter Brille



Grönholm: Endlich mal gewonnen

MEISTERSCHAFTSSTAND FAHRER

1. Timmy Hansen	211 Punkte
2. Andreas Bakkerud	211
3. Kevin Hansen	199
4. Niclas Grönholm	186
5. Timur Timerzyanov	142
6. Janis Baumanis	137

MEISTERSCHAFTSSTAND TEAMS

1. Team Hansen MJP	366 Punkte
2. GRX Taneco	318
3. Monster Energy RX Cartel	299

und zusammengepressten Lippen demonstrierte er bei der Siegerehrung überdeutlich seine Missbilligung über das vermeintliche Foul. Die Offiziellen entschieden allerdings nach fast dreistündiger Beratung, das Gerangel als normalen Rennunfall zu werten. ■

SAVE THE DATES!

IHR SONNIGER WINTER

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

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

TRACKDAYS & RACING UNDER THE SUN

ENDLESS SUMMER® ASCARI
LIMITED · SEASONAL · PRIVILEGED

WINTER SEASON 2019/2020 TRACKDAYS UNDER THE SUN

TERMINE

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

GT WINTER SERIES
2019/2020
THE NEW WINTER RACING SERIES @THE BEST LOCATIONS OF SPAIN AND PORTUGAL

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

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

Mediapartner
SPORT auto
MOTOR SPORT

GEDLICH racing

INFOS & BUCHUNG
+49 69 900 28 429
OFFICE@GEDLICH-RACING.COM

GEDLICH-RACING.COM

WWW.GT-WINTER-SERIES.COM



René Rast (33) hat in diesem Jahr in dominanter Manier seinen zweiten DTM-Titel gewonnen. Im großen Interview verrät er den Schlüssel zum Erfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Was war aus Sicht des DTM-Fans René Rast an der Saison 2019 gut und was nicht?

Gefallen hat mir persönlich der Motor. Mehr Leistung ist für den Rennfahrer immer etwas positives. Dass ich meistens vorne stand, hat mir natürlich auch gefallen (lacht). Nicht gefallen hat mir, dass es nicht immer rundlief. Aus Fan-Sicht war sicher interessant, in Hockenheim zum ersten Mal die neuen Motoren zu hören und zu sehen – und dass beim Finale die Gäste aus Japan dabei waren. Beim Racing selbst gab es natürlich Strecken, auf denen man nicht so gut überholen kann, aber es gab auch viele gute Rennen.

Was war das größte unter Ihren vielen Highlights?

Am ersten Wochenende in Hockenheim hat im zweiten Rennen alles zusammengepasst. Es gab eine Safety-Car-Phase, in der übrigens jeder hätte stoppen und neue Reifen holen können, aber da waren wir wohl cleverer als der Rest. Innerhalb von sieben Minuten durchs ganze Feld zu pflügen, war lustig.

Sie haben auf dem Weg zur Meisterschaft sechs neue Rekorde aufgestellt. Woher kommt diese Dominanz?



René Rast

Geburtstag: 26.10.1986
Geburtsort: Minden (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2003/2004: Formel BMW
2005: VW Polo Cup (1.)
2006: SEAT Supercopa (2.)
2008: Carrera Cup (1.)
2010–2012: Drei Mal in Folge Meister im Porsche Supercup
2012: Carrera Cup (1.)
2014: ADAC GT Masters (1.)
seit 2017: DTM (2 x Meister)

„Ich würde gerne noch mehr Titel holen“

Dass wir es immer auf den Punkt gebracht haben, speziell im Qualifying. Da muss man alle Dinge zusammenbringen: Auto, Fahrer, Timing. Wenn man vorne steht, sammelt man Punkte und hat eine gute Ausgangsposition. Wenn man 13 Mal in 18 Rennen in der ersten Startreihe steht, hat man natürlich eine große Chance aufs Podium. Die Konstanz, dass wir über das ganze Jahr hinweg immer da waren, war der Schlüssel zum Erfolg.

Selbst wenn man Audis Entwicklungsvorsprung beim Motor betrachtet: Auch Ihre Markenkollegen hatten selten eine Chance. Sind Sie einfach der Turbo-Mann?

Nein, Nico (Müller, d. Red.) war dieses Jahr auch sehr, sehr stark. Und es ist ja nicht so, dass wir nur dieses Jahr so gut waren, sondern auch schon 2018 und 2017. Die Kombination aus Team Rosberg, Renningenieur und Dateningenieur passt einfach gut. Wir arbeiten auch sehr viel, was natürlich jeder behauptet. Aber wenn man die Stunden zusammenzählt, wird wahrscheinlich herauskommen, dass wir vorne dabei sind.

Sind Sie selbst überrascht, dass jemand in der superengen DTM so einen Durchmarsch hinlegen kann?

Ja. Man hat ein gutes Wochenende, fährt zum nächsten und denkt: Es ist die DTM und es kann viel schiefgehen. Es ist nicht garantiert, dass man beim nächsten Mal wieder vorne steht. Aber irgendwie war es immer so, dass es doch geklappt hat. Auf jeder Strecke standen wir dieses Jahr mindestens einmal in Startreihe eins, das ist Wahnsinn.

Vielen Fans stößt die Stallorder zu Ihren und Müllers Gunsten auf. Wie sehen Sie das?

Der Fan will natürlich Racing bis zur letzten Sekunde sehen. Es ist klar, dass der eine oder andere Fan verärgert ist, aber man muss eben auch die Hersteller-Interessen sehen. Jeder Hersteller hat natürlich den Druck, dass er Meister werden will und muss.

In dem Interesse handelt er dann auch. Dieses Jahr kam noch dazu, dass das sehr einseitig dargestellt wurde, vor allem in den Fernsehübertragungen.

Was ist bei diesem Titel anders als beim ersten?

Der Fan-Zuspruch ist viel mehr geworden, das ist natürlich sehr schön. Ich bin auch nicht derjenige, der wegläuft, sondern einer, der versucht, sich die Zeit zu nehmen. Ich finde es gut, den Leuten etwas dafür zurückzugeben, dass sie am Wochenende da sind und die DTM unterstützen.

„Ich bin jetzt einfach ein kompletterer Fahrer. Ich habe mir auch damals schon zugetraut, DTM zu fahren, habe aber leider nie die Chance bekommen.“

René Rast

Marco Wittmann hat BMW-Intern ähnlich dominiert wie Sie unter den Audianern. Wie gefährlich wäre er Ihnen mit gleichwertigem Material geworden?

Marco ist einer der besten Fahrer in der DTM. Er hat in den vergangenen Jahren immer gezeigt, dass mit ihm zu rechnen ist und war bei BMW immer derjenige, der herausgestochen ist. Wenn er dieses Jahr einen Audi gehabt hätte, dann hätte sich das zwischen ihm, Nico und mir abgespielt.

Nach Ihren frühen Jahren im Formelsport hat man Ihnen lange nachgesagt, dass Sie mit Aero-Autos nicht klarkommen. Was und wie hat sich das geändert?

Ich bin LMP2 in der WEC und für Audi in Spa und Le Mans gefahren, dazu habe ich viel Testarbeit gemacht. Da lernt man natürlich, wie es geht. Im LMP2 waren wir

glaube ich 2016 in jedem Rennen auf Pole. Also ja, man muss es lernen. Man kann nicht erwarten, dass man aus einem Polo direkt auch in der DTM schnell ist.

Wie nah sind die aktuellen DTM-Autos am Ritt auf der Kanonenkugel, den Gerhard Berger gerne haben will?

Im Regen: sehr nah! Du bremsst einmal zu spät, versuchst das zu kompensieren, indem du stärker bremsst und gehst direkt geradeaus. Im Trockenen ist es einfacher, weil es besser zu kontrollieren ist, im Vergleich zum letzten Jahr aber durch den neuen Motor und den höheren Reifenabbau immer noch viel schwerer. Das diesjährige Auto war eines der schwierigsten, das ich in meiner Karriere gefahren bin.

Sind Sie erst mit 30 Ihre erstes DTM-Saison gefahren. Sind Sie ein Spätzünder?

Ich habe den Polo Cup gewonnen, war im SEAT Supercopa Vizemeister, war Carrera-Cup-Meister – also Spätzünder nicht, sondern ich bin jetzt einfach ein kompletterer Fahrer. Ich habe mir auch damals schon zugetraut, DTM zu fahren, habe aber leider nie die Chance bekommen.

Wo sehen Sie Ihre rennfahrerische Zukunft?

In der DTM fühle ich mich wohl, und es macht extrem viel Spaß, da wäre ich gerne noch ein paar Jahre dabei und würde gerne noch mehr Titel holen. Was mir wirk-

lich Spaß macht, ist das Arbeiten. Dass man als Fahrer Kleinigkeiten in die Hand nehmen und sagen kann: Das können wir noch verbessern. Durch diese Detailarbeit kann man den anderen immer wieder einen Schritt voraus sein.

Wie oft werden Ihre Freundin Diana und Ihr Sohn Liam Sie im Winter zu Hause in Bregenz sehen?

Im Dezember haben wir zwei Wochen. Leider aber auch nicht am Stück. Es war in diesem Jahr so, dass ich nie mehr als sieben Tage am Stück im selben Bett geschlafen habe. Mal sehen, was im Januar passiert. Eigentlich fahre ich ja immer in Daytona, aber da ist inklusive Vortest und Vorbereitungen der Januar auch wieder weg.

Ihr Sohn ist jetzt drei Jahre alt. Hat ihn schon das Motorsportfieber gepackt?

Ich wünschte, es wäre nicht so. Es vergeht kein Tag, an dem er nicht vor mir steht, die Hände hinter den Rücken legt, die Nationalhymne singt und einen Pokal hochreißt. Morgens werde ich wach, weil er Motorengeräusche macht und durch die Wohnung läuft.

Um den Motorsportnachwuchs muss man sich also keine Sorgen machen?

Ich werde es nicht fördern, sonst stehe ich ja wieder 30 Jahre an der Rennstrecke (lacht). Wenn er sich aber einen Anhänger kauft und zusieht, dass er zur Strecke kommt, kann er das gerne tun. ■



Einsame Spitze: Öfter als jeder andere Fahrer führte Rast das DTM-Feld an

DTM-Vision

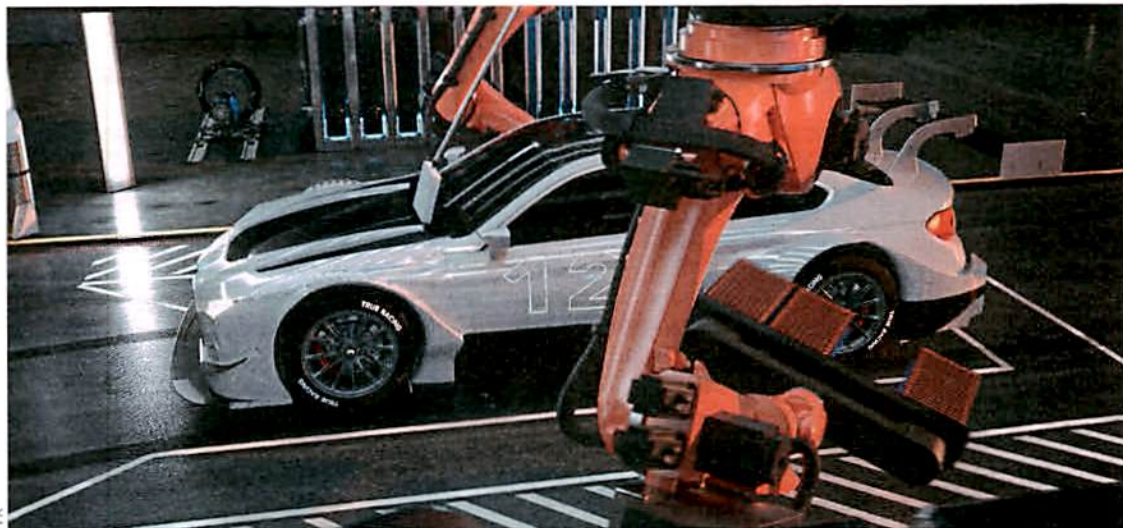
1000 PS und Robo-Mechaniker

Wie sieht eigentlich die DTM der Zukunft aus? Eine Vision hat die ITR in der vergangenen Woche vorgestellt. Roboter statt Mechaniker und Wasserstoff statt Benzin?

Von: **Michael Bräutigam**

Es mangelt den DTM-Machern offensichtlich nicht an Vorstellungskraft, wie die Serie in einigen Jahren aussehen könnte. Darauf lässt zumindest die „Revolutionstheorie“, wie man sie selbst nennt, schließen. Die schlechte Nachricht für alle Soundliebhaber: Die Autos sollen dann zwar 1000 PS stark sein, aber rein elektrisch fahren.

Das Konzept der Formel E mit Einheits-Chassis und eigenentwickelten Antriebssträngen wird dabei praktisch umgedreht. Ein Einheits-Antriebsstrang soll in die Autos der Hersteller gesteckt werden. „Das gibt es noch bei keiner vollelektrischen Rennserie. Dies ist ganz wichtig für



Roboter statt Mechaniker: In der DTM-Zukunftsvision übernehmen Industrie-Roboter die Reifen- und Tankstopps

ein Engagement der Hersteller, da es ihnen die Möglichkeit bietet, ihr Marketing stärker produktbezogen auszurichten“, sagt ITR-Boss Gerhard Berger.

Topspeed: 350 km/h

Technisch gesehen ist das Konzept also ähnlich dem der für 2020 geplanten ETCR, wo auch ein Einheits-Antriebsstrang genutzt wird, der aber sogar in alle

aktuell bestehenden TCR-Fahrzeuge eingebaut werden kann.

Neben der magischen Marke von 1000 PS wurden auch schon weitere Zielzahlen genannt. So soll das Fahrzeuggewicht trotz der schweren Wasserstofftanks und Elektromotoren bei rund 1500 kg liegen, was einem Leistungsgewicht von 1,5 kg pro PS entspricht. Der Topspeed soll bei rund 350 km/h liegen. „Mit die-

sem Konzept möchte ich, dass wir das Feeling massiver Motorleistung wieder aufleben lassen“, erklärt Berger, der in den 1980er-Jahren die erste Turbo-Ära der Formel 1 miterlebte.

Eine weitere Klangnote der DTM-Zukunftsmusik: Bei den Boxenstopps während der 30- bis 40-minütigen Rennen sollen Industrie-Roboter die Reifen und Wasserstofftanks tauschen. ■

WTCR

Straßenroulette mit 32 Startern

Auch wenn es diesmal nicht das Finale ist: Die WTCR feiert am Wochenende in Macau ihr Saisonhighlight. Für zusätzliche Würze sorgen Gastfahrer und ein Ersatzmann.

Von: **Michael Bräutigam**

Während bei Honda, Hyundai und Lynk & Co längst die Teamspiele begonnen haben, ziehen nun auch die „Kleinen“ nach. Zwar hat Mikel Azcona (Cupra) nur noch Außenseiterchancen, trotzdem lässt man bei seinem Arbeitgeber PWR Racing nichts unversucht. Deshalb räumt Daniel Haglöf seinen Platz für TCR-Skandinavien-Meister und Ex-WTCC-Pilot Robert Dahlgren. Offiziell

ist der Start ein Preis für seinen heimischen Titelgewinn. Trotzdem: „Er hat natürlich einen Job im Team zu erledigen“, so Teamchef Emil Axelsson.

In der Nennliste stehen nicht weniger als sechs Gaststarter, insgesamt stürzen sich also 32 Autos

in den Leitplankenschwung der Spielerstadt. Das dürfte für reichlich Action und hohe Staufahrt sorgen. Mit den TCR-Autos wird vor allem die ultraschnelle Mandarin-Kurve zur Mutkurve.

„Da braucht man richtig Eier“, sagt Tabellenführer Esteban Guer-

rieri (Honda), der im letzten Jahr einen Laufsieg in Macau feiern konnte und auch sonst weiß, worauf es ankommt: „Das Qualifying ist das Wichtigste. Und um vorne zu stehen, musst du die Mandarin voll fahren.“

Huff will 10. Macau-Sieg

Für Rob Huff (Volkswagen) wurde 2018 gemessen an seinen Ansprüchen zum Disaster. Pole für beide Nicht-Reversed-Rennen, aber kein Sieg. Für den neunfachen Macau-Sieger soll es in diesem Anlauf den zehnten Sieg geben.

Um den Titel kämpft Huff nicht mehr, doch es ist spannend: Zwischen Leader Guerrieri und Verfolger Norbert Michelisz (Hyundai) liegen nur sechs Punkte. Michelisz feierte in Macau 2010 seinen ersten WTCC-Sieg. Mit einem weiteren Erfolg soll die Tabellenführung wieder her. ■



Chaos vorprogrammiert: Speziell in der Lisboa-Kurve wird es wieder eng

McLaughlin ist durch

Jamie Whincup und Craig Lowndes (Holden) holten in Sandown einen weiteren Enduro-Sieg. Scott McLaughlin (Ford) hat trotzdem vorzeitig seinen Titel verteidigt.

Von: **Michael Bräutigam**

Für den alten und neuen Champion gab es vor dem 500-km-Rennen noch eine bittere Pille zu schlucken, denn nachträglich wurde ihm seine Bathurst-Pole aus der Karriere-statistik gestrichen. Der Motor seines Mustang wies bei einer Nachuntersuchung einen zu großen Ventilhub auf einigen Zylindern auf. Zusätzliche Strafen: 30000 australische Dollar und in der Startaufstellung für Sandown ging es nach ganz hinten.

Die sportlichen Schlagzeilen dort bestimmten sowieso die zuletzt auch in Surfers Paradise



Oldies, but Goldies: Die Sandown-500-Sieger Lowndes (l.) und Whincup

siegreichen Whincup und Lowndes. Beide konnten ihr jeweiliges Qualifying-Rennen gewinnen und dann auch gemeinsam im 500-km-Rennen triumphieren.

Konkurrenz gab es vor allem in Form der Teamkollegen. Shane van Gisbergen fuhr nach einem Crash in seinem Quali-Rennen vom 24. bis auf den zweiten Platz nach vorne. Nachdem Co-Pilot Garth Tander seinen Stint und den letzten Stopp absolviert

hatte, lag Van Gisbergen nach dem erneuten Fahrerwechsel sogar vorne – doch ein defekter Dämpfer ließ das Duo wieder bis auf den 17. Platz zurückfallen.

McLaughlin reichte ein gemeinsam mit Alexandre Prémat erfahrener neunter Platz für den vorzeitigen Titelgewinn. Beim Finale in Newcastle kann McLaughlin sich also zurücklehnen. Dazu verspricht er: „Dort werden wir feiern!“ ■

NACHRICHTEN

TCR: HESSE GEEHRT

Die Super-Saison von TCR-Germany Meister Max Hesse hat noch ein Sahnehäubchen bekommen. Vom ADAC wurde er zum ADAC Junior-Motorsportler des Jahres geehrt. Damit ist er Nachfolger des letztjährigen Formel-3-Europameisters Mick Schumacher. ADAC Motorsportler des Jahres wurde Motocross-Fahrer Dennis Ullrich, der damit in einer Reihe mit u. a. Walter Röhrl, Michael Schumacher oder Bernd Schneider steht.

TC2000: ALONSO-TEST

Fernando Alonso ist immer noch hungrig auf Neues. Demnächst wird er in Buenos Aires einen Tourenwagen der Super TC 2000 testen. Sein Arbeitgeber Toyota Gazoo Racing ist dort mit einem Werksteam vertreten und führt mit Matias Rossi auch die Meisterschaft an. Mit dessen Auto wird Alonso den Test absolvieren.

NASCAR Phoenix

Hamlin siegt, Logano fliegt raus

Denny Hamlin und Kyle Busch (beide Toyota) sicherten sich mit einem Gibbs-Doppelsieg die letzten beiden Finaltickets. Titelverteidiger Joey Logano (Ford) ging leer aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Es wurde am Ende noch enger als gedacht. Kyle Busch und Logano schienen in der ersten Rennehälfte ihren Punktevorsprung mit Fahrten im Vorderfeld zu verwalten und lagen damit auf Finalkurs. Doch dann schlug die Stunde von Denny Hamlin, der rund 20 Punkte zurücklag – denn wie immer galt die Regel: Mit einem Sieg ist man eine Runde weiter.

Aber auch Hamlins sicher geglaubter Sieg stand noch mal auf der Kippe. Eine späte Gelbphase sorgte dafür, dass es noch einen Fünf-Runden-Sprint bis zur Zielflagge gab. Hamlins Crewchief

stellte die Track Position sicher, indem er nur zwei neue Reifen aufziehen ließ. Das bedeutete aber auch Verteidigungsarbeit nach dem Restart. Hilfe gab es von Teamkollege Busch, der den nachdrückenden Ryan Blaney (Ford) entschieden hinter sich hielt und danach als Hamlins Wingman auf P2 ins Ziel fuhr. Das reichte für den Finaleinzug, denn Logano war mit Handlingproblemen chancenlos.

Gibbs-Trio gegen Harvick

Blaney und Kyle Larson (Chevrolet) hatten am Ende noch Sieg- und damit Finalchancen, doch das Gibbs-Duo vereitelte beiden die Sensation. Chancenlos war Chase Elliott (Chevrolet) zwar nicht, doch er brauchte unbedingt einen Sieg zum Weiterkommen. Ein Crash nach Reifenschaden ungefähr zur Rennmitte besiegelte das Aus. In Homestead kämpft am Wochenende also das Gibbs-Trio Hamlin, Truex und Busch gegen Kevin Harvick (Ford) um den Cup-Titel. ■



Gibbs-Doppelsieg: Hamlin und Busch schafften in Phoenix den Finaleinzug

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
35. von 36 Meisterschaftsläufen

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

Gesamtwertung
nach 35 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	5000 Punkte
2.	Harvick (Ford)	5000
3.	Truex Jr. (Toyota)	5000
4.	Kyle Busch (Toyota)	5000
5.	Logano (Ford)	2344
6.	Larson (Chevrolet)	2321
7.	Blaney (Ford)	2303
8.	Keselowski (Ford)	2299
9.	Byron (Chevrolet)	2270
10.	Bowyer (Ford)	2254



Auf Phillip Island hat Maverick Viñales fast das ganze Rennen lang geführt, in Sepang hat der Yamaha-Werksfahrer einen überlegenen Sieg eingefahren. Der 24-jährige Spanier erklärt, wie er seinen Speed wiedergefunden hat und wie er noch besser werden will.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem Sturz in Phillip Island muss der Sieg in Sepang eine Erlösung gewesen sein.

Ja, es war unglaublich. Ich hatte in Phillip Island das Gefühl, dass ich den Sieg bereits in der Hand hatte, aber dann habe ich einen Fehler gemacht und bin gestürzt. In Sepang war ich dann das ganze Wochenende sehr konstant. Ob mit neuen, gebrauchten Reifen, oder bei der Zeitenjagd, ich war immer vorn. So habe ich an den Trainingstagen sehr viel Selbstsicherheit bekommen. Und als ich eine Rennsimulation gefahren bin, habe ich mich über viele Runden sehr wohlgefühlt. Deshalb wusste ich, dass, wenn ich die ersten Runde ordentlich hinbekomme, ich eine Chance auf den Sieg habe. So habe ich gepusht und versucht, eine Lücke aufzumachen. Schließlich konnte ich gewinnen, und darüber bin ich sehr glücklich. Ich muss auch meinem Team gratulieren, denn seit vier oder fünf Rennen sind wir Schritt für Schritt immer



Maverick Viñales

Geburtstag: 12.01.1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

2011: 125GP, Aprilia (3.)
2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
2013: Moto3, KTM (1.)
2014: Moto2, Kalex (3.)
2015: MotoGP, Suzuki (12.)
2016: MotoGP, Suzuki (4.)
2017: MotoGP, Yamaha (3.)
2018: MotoGP, Yamaha (4.)
2019: MotoGP, Yamaha (derzeit 3.)

Hobbys

Motocross, Fitness

„In den letzten Rennen immer schneller geworden“

stärker geworden. Ganz besonders haben wir in den ersten Runden den Rhythmus gefunden, der uns bislang gefehlt hat.

Wie kam diese Entwicklung?

Es sind viele neue Leute zu Yamaha gekommen. Und dass wir mit Fabio Quartararo einen weiteren sehr schnellen Yamaha-Fahrer haben, hat sicherlich auch geholfen. Wenn eine Yamaha vorn dabei ist, ist das immer gut. Man versteht noch mehr, wie man das Motorrad fahren muss und was man verbessern kann. Quartararo passt wirklich gut zur Yamaha, er kann besonders für eine Runde unheimlich pushen. Wenn man ihn studiert, lernt man bei jedem Rennen weiter. Wir selbst haben zuletzt nicht mehr viel Neues probiert, sondern an dem gleichen Motorrad festgehalten und es immer weiter verbessert. So haben wir verstanden, wie man es fahren muss. Und wir haben viel an der Elektronik gearbeitet. Wir haben einfach versucht, mehr eins mit dem Motorrad zu sein. Dann haben wir versucht, den Fluss durch die Kurven noch weiter zu optimieren und so unsere Stärken auszuspielen.

Wann kam der Fortschritt?

Wenn man in einem Werksteam ist, muss man für die Entwicklung auch während des Jahres neue Dinge probieren, statt das Motorrad gleich zu lassen und nur an sich selbst zu arbeiten. So ist es kompliziert, ein Motorrad zu haben, das sich immer gleich anfühlt. Ab Mitte der Saison habe ich aber versucht, mein Motorrad gleich zu lassen, selbst wenn es neue Teile gab. Von da an habe ich das Motorrad dann besser verstanden.

In Sepang sahen alle Yamahas an den Trainingstagen stark aus. Waren Sie überrascht, dass dann doch wieder Marc Márquez Ihr Jäger war?

Ich dachte nur: Nicht schon wieder. Aber diesmal hatte ich ein wenig mehr in der Tasche, für den Fall, dass Marc an mich he-

rankommt. Ich bin auch sehr glücklich, dass es uns gelungen ist, alles so gut zu managen. Ich bin gut gestartet und war sofort schnell.

Wie haben sich die heißeren Temperaturen im Rennen auf das Motorrad ausgewirkt?

Es ist wahr, dass es nach den bewölkten und teils verregneten Trainingstagen am Rennsonntag deutlich heißer war. Es gab wesentlich weniger Grip, das Motorrad hat sich aber gut verhalten. In Sepang ist man im Rennen aber auch sonst immer langsamer als während der Trainings.

„Ich habe dieses Jahr viele Rennen um nur 0,5 oder 0,6 Sekunden verloren, die ich in der Startphase verschenkt habe. Deshalb versuchen wir, diese weiter zu verbessern.“

Maverick Viñales

Sie waren zuletzt auch im Qualifying immer gut.

Das Qualifying ist immer schwierig. Alle versuchen, ihr Bestes zu geben und eine gute Runde hinzubekommen. In Sepang ist mir eine gute Runde gelungen. Aber in diesem Bereich müssen wir weiterarbeiten, denn wir können uns sicher noch weiter verbessern.

Wie enttäuschend war es in Phillip Island, so kurz vor dem Ziel den Sieg durch Sturz vergeben zu haben?

Natürlich war es enttäuschend. Andererseits konnte ich mir nicht vorwerfen, nicht alles für den Sieg gegeben zu haben. Ich habe in jeder einzelnen Runde bis zum absoluten Maximum gepusht, und als Fahrer habe ich mein Bestes gegeben. Das Rennen

hat aber auch aufgezeigt, wo wir noch Schwächen haben. Wir müssen weiterarbeiten, und auch die Yamaha-Ingenieure müssen noch etwas brauchbare Leistung finden. Ich bin in diesem Rennen auf Risiko gegangen, denn ich hatte nichts zu verlieren. Phillip Island war für mich ein Rennen zum Gewinnen, nicht um Zweiter zu werden. Ich hatte Sieg oder nichts einkalkuliert. Wenn ich an dieser Stelle nicht gestürzt wäre, wäre die Gefahr zehn Meter später auch da gewesen. Denn um Márquez zu überholen, musste ich innen auf die Curbs.

Marc Márquez gibt auf Strecken, auf denen er nicht die schnellste Rennpace hat, den Verfolger, und nutzt am Ende seine Motorleistung. Gibt es dagegen eine Taktik?

In Sepang war die Taktik, ihn nicht herankommen zu lassen, und sie hat funktioniert. Auf Phillip Island wusste ich, dass ich im dritten Sektor sehr schnell war. Ich war auch in Turn 10 sehr schnell und hatte gehofft, von dort so schnell durch die Zielkurve zu fahren, dass er bis zur Ziellinie nicht mehr vorbeikommt. Ich muss einfach weiterarbeiten und lernen, auch mit der Yamaha zu kämpfen und ihre Vorteile zu nutzen.

Ist nun auch der Reifenverbrauch besser geworden?

Ich konnte in der zweiten Saisonhälfte meinen Rhythmus fast

immer bis zum Schluss halten, am Rennende war nur selten jemand schneller. Wenn man sieht, dass wir in Phillip Island zwölf Sekunden vor dem Hauptfeld waren, in Sepang über drei Sekunden vor Márquez und fast sechs vor Dovizioso, zeigt das, auf welchem hohem Niveau das jetzt funktioniert.

Wie gehen Sie jetzt das Saisonfinale in Valencia an?

Ich habe dieses Jahr viele Rennen um nur 0,5 oder 0,6 Sekunden verloren. Deshalb war es immer frustrierend, dass ich viel mehr als diesen Zeitrückstand gleich in den ersten Runden verloren habe. Deshalb versuchen wir, die Startphase weiter zu verbessern. Das ist sehr wichtig. Und auch beim anschließenden Test werden wir weiter daran arbeiten. Es wird eine der wichtigsten Aufgaben der Vorsaison sein, meinen Start zu verbessern. Aber wir haben in den letzten Rennen bereits viel erreicht. Jetzt versuchen wir, diesen Schwung aufrechtzuerhalten. Für das Finale, für die Vorsaison und die ersten Rennen des nächsten Jahres. Es hat lange gedauert, bis wir das Motorrad verstanden haben, aber ich denke, wir sind jetzt auf einem sehr guten Weg. Unsere Rennpace ist mittlerweile sehr gut. Jetzt müssen wir daran arbeiten, unsere Schwächen weiter zu reduzieren. Aber wir sind sehr motiviert. Und wir arbeiten weiter hart. ■



Maverick Viñales (#12), Marc Márquez: „Lernen, mit der Yamaha zu kämpfen“

Wayne Rainey fährt Motorrad!

Etwas mehr als 26 Jahre nach seinem fatalen Sturz in Misano, bei dem er eine Querschnittslähmung erlitt, versuchte Wayne Rainey wieder Motorrad zu fahren – wohl nicht zum letzten Mal.

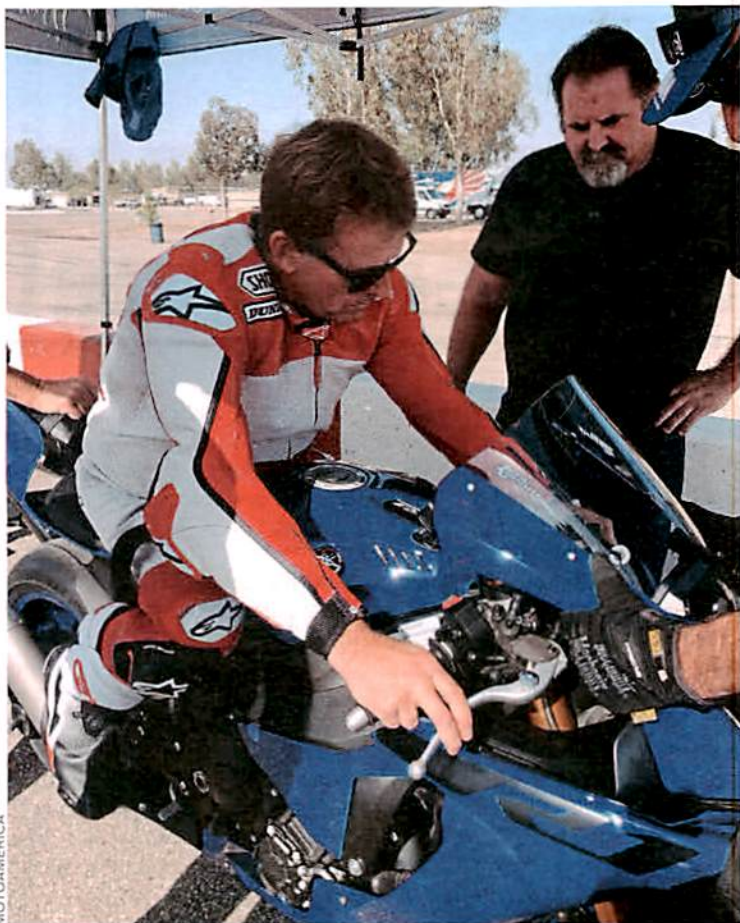
Von: **Imre Paulovits**

Bei den 8 Stunden von Suzuka war es mitreißend zu sehen, wie der seit 1998 querschnittsgelähmte Takuma Aoki mit einer Fireblade seine Runden drehte. Beim Japan-GP in Motegi fuhr der einstige Honda-Werkschiff, der Honda hilft, behindertengerechte Fahrzeuge zu entwerfen, gar mit einer MotoGP-Honda. Nun hat auch Yamaha ein solches System fertiggestellt und ihren dreifachen Weltmeister Wayne Rainey gefragt, ob er damit in Suzuka fahren wolle.

Das System ist an sich recht simpel. Kern-Element ist das im Dragster-Sport verwendete elektrohydraulische Schaltsystem, das

an den Schalthebel angeschlossen ist und mit zwei Knöpfen am linken Lenkerende bedient wird. Dazu sind die Fußrasten mit den Stiefeln verschraubt und der Sitz weiter aufgepolstert. Ein Gurt hält den Querschnittsgelähmten auf dem Motorrad. Beim Anfahren und Anhalten muss eine Hilfe bereitstehen, beim Fahren reicht das Kreiselmoment der Räder.

„Als mich Yamaha vor einem halben Jahr gefragt hat, habe ich abgelehnt“, verriet Rainey. „Dann habe ich immer mehr drüber nachgedacht, habe mir das Video von dem Motorrad schicken lassen, und da wurde ich neugierig. Dann haben sie die Teile in die USA geschickt, und Keith McCarthy hat damit eine R1 aufgebaut.“ Auf dem Buttonwillow Raceway in Südkalifornien war es letzten Donnerstag so weit. Eine kleine Truppe mit Keith McCarthy und Waynes Bruder Rodney stellte alles sicher, und Freunde aus der MotoAmerica kamen, um den dreifachen Weltmeister bei seiner ersten Fahrt auf dem Motorrad seit seinem verhängnisvollen Sturz vor 26 Jahren zu erleben.



Wayne Rainey auf der Yamaha R1: Erstmals seit 26 Jahren auf zwei Rädern

Rainey fuhr zuerst vorsichtig los, dann wurde er immer schneller, fand die Linien und schwärmte: „Die ersten Meter waren wie als mir als Kind die Stützräder abmontiert wurden. Dann war alles etwas merkwürdig, ich musste erst wieder reinkommen und alles sacken lassen. Aber

beim zweiten Rausfahren war alles wieder wie früher. Ich fühle das Motorrad zwar nur durch den Lenker, aber ich hatte auch schon das Gefühl, mit dem Motorrad zu fahren. Ich fühlte mich wieder jünger, und ich denke, ich werde jetzt nach Suzuka gehen und es wieder genießen.“ ■

MotoGP

Folger nicht mehr Testfahrer

Hiobsbotschaft für Jonas Folger: Yamaha strukturiert sein Testteam um und wird den 26-jährigen Deutschen nicht mehr einplanen.

Von: **Imre Paulovits**

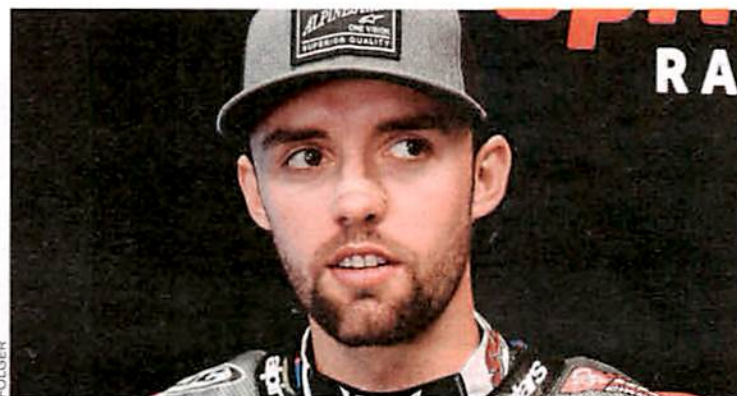
Die Enttäuschung war klar zu spüren, als Jonas Folger letzte Woche bekannt gab, dass sein Testfahrer-Vertrag mit Yamaha endet. Es waren schon früher Meldungen aufgekommen, dass Yamaha Johann Zarco einen Testvertrag angeboten habe. Doch nachdem dieser abgelehnt hat und lieber auf eine Einsatz-Möglichkeit in der MotoGP wartet, wurde Folger eine Fortführung seiner Arbeit beim Testteam in Aussicht gestellt.

„Ich hatte die mündliche Zusage, dass Yamaha mit mir weitermachen will und dieses Projekt sogar weiter ausbauen möchte“, so Folger enttäuscht. „Wir waren bereits im Gespräch, wie der Testplan und weitere Einsätze darüber hinaus aussehen könnten. Doch dann kam urplötzlich die

Absage, obwohl mir zugesagt wurde, dass ich demnächst den Vertrag erhalten sollte. Es wurde aber entschieden, dass das Testprogramm wieder ausschließlich von japanischen Fahrern durchgeführt werden soll. Die Enttäuschung ist natürlich groß, weil ich mich voll auf dieses Projekt

und seine Herausforderung versteift habe und alle anderen Möglichkeiten für nächstes Jahr abgesagt habe. Im Moment weiß ich gar nicht, wie es nun mit meiner Karriere weitergehen soll. Viele vernünftige Optionen gibt es zu diesem späten Zeitpunkt nicht mehr.“

Es scheint, dass die Geister, die Valentino Rossi rief, ihn nun eingeholt haben. Der neunfache Weltmeister bestand zu Zeiten des Yamaha-Rückstands darauf, dass die MotoGP-Ingenieure ausgetauscht werden. Die neuen hatten aber wohl eine andere Vorstellung von der Struktur, die für die Entwicklung gebraucht wird. Rossi hatte sich für das europäische Testteam stark gemacht und neben Jonas Folger auch seinen bisherigen Crewchief Silvano Galbusera einbinden wollen. ■



Jonas Folger: Wie geht seine Karriere nach der Yamaha-Absage weiter?

Vorschau GP von Valencia

ZEITPLAN

GP von Valencia/Circuit Ricardo Tormo
(alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 15. November 2019

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
11.50–12.20	MotoE	2. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
16.05	MotoE	Qualifying

Samstag, 16. November 2019

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.20	Moto2	Qualifying 1
15.30–15.45	Moto2	Qualifying 2
16.15	MotoE	1. Rennen, 7 Rdn.

Sonntag, 17. November 2019

8.20–8.40	Moto3	Warm-up
8.50–9.10	Moto2	Warm-up
9.20–9.40	MotoGP	Warm-up
10.05	MotoE	2. Rennen, 7 Rdn.
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Valencia/Circuit Ricardo Tormo

Sieger 2018

Moto3: Can Öncü (TR), KTM
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

Pole-Position 2018

Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 1.46,773 (= 135,0 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.35,777 (= 150,5 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.31,312 (= 157,8 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 1.51,172 (= 129,6 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E) Kalex, 1.47,089 (134,6 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I) Ducati, 1.41,863 (141,5 km/h)

Rundenrekorde

Moto3: Marcos Ramírez (E) KTM, 1.39,109 (= 145,4 km/h) (2017)
Moto2: Thomas Lüthi (CH), Kalex, 1.35,312 (= 151,2 km/h) (2014)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E) Yamaha, 1.31,171 (158,1 km/h) (2018)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	395
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	256
3. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	201
4. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	194
5. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP 19	176
6. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	172
7. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	166
8. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 19	149
21. Stefan Bradl (D)	Team HRC	Honda RC 213 V	16

Moto2

1. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	262
2. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	234
3. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	230
4. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	210
5. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	197
8. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	137
23. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	15
26. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	6
29. Lukas Tulovic (D)	Kiefer Racing Team	KTM	3

Moto3

1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	279
2. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	190
3. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	175
4. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	174
5. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	156
6. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	128
7. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	127
8. Jaume Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	121



Danke schön!

Wie in den letzten Jahren lud Honda seine Fahrer auf zwei und vier Rädern für einen Tag nach Motegi ein, um sich gegenseitig zu danken.

Von: **Imre Paulovits**

Die zwei größten Stars fehlten dieses Mal beim Honda Racing Thanksday in Motegi: MotoGP-Weltmeister Marc Márquez und sein Teamkollege Jorge Lorenzo waren wegen des kurz bevorstehenden Valencia-GP nicht gekommen, so war Cal Crutchlow der ranghöchste Zweiradpilot. Der 34-jährige Brite hatte daher das Vergnügen, die NSR 500 von 1989, die zu Hondas 60-jährigem WM-Jubiläum als das „Bike der Mitte“

präsentiert wurde, für einige Runden zu fahren. „Das war einfach ohne Worte“, schwärmte Crutchlow, der viel Spaß mit alten und jungen Japanern aus der Motorsport-Welt hatte. Als die 500er Honda RC181 seines berühmten Landsmannes Mike Hailwood gestartet wurde, hielt er sich zunächst verschreckt die Ohren zu, bevor er beeindruckt ihrem Klang lauschte. Auch war er Stargast beim Exciting Grom Race mit identischen, rennfit gemachten MSX 125. Dort gab es unerbittliche Windschattenschlachten. Honda-Asia-Moto3-Pilot Ai Ogura gewann schließlich vor Endurance-WM-Pilot Mike di Meglio, den der Japaner vor dem Zielstrich aus dem Windschatten überholte, sowie Crutchlow.

„Viel Spaß gehabt und noch einmal mit Honda aufs Podest gefahren – was will man mehr“, grinste die Nr. 9 der MotoGP. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Für den 19-jährigen Spanier Iker Lecuona rückt Weihnachten ständig vor: Zwei Wochen, nachdem bekannt gegeben wurde, dass er 2020 statt im Moto2-Team von Aki Ajo in der MotoGP bei Hervé Poncharal fahren wird, wurde sein MotoGP-Debüt noch einmal vorgezogen: Lecuona wird am Wochenende in Valencia statt des verletzten Miguel Oliveira fahren.

MOTO2

Die Vetreterung von Lecuona im American Team wird der ehemalige MotoGP Rookies Cup Pilot Sean Dylan Kelly übernehmen. Der 17-jährige Amerikaner

war dieses Jahr in der Moto-America Supersport-Klasse unterwegs und hatte den vierten Gesamtrang belegt.

MOTO2

Der Indonesier Dimas Ekky Pratama, der dieses Jahr klar unter den Erwartungen blieb, wird 2020 beim Honda-Asia-Team durch seinen 22-jährigen Landsmann Andy Farid Izdihar ersetzt. Izdihar hatte Pratama schon in Misano vertreten.

MOTO3

Husqvarna wird wieder als Marke in der WM vertreten sein. Die technisch mit der KTM identische Maschine wird von Peter Öttils Team eingesetzt.

Ein bisschen Spaß muss sein: Wenn Randy Mamola (l.) und Sito Pons zusammen sind, kann es auch etwas mehr davon geben

Zwei von einem Schlag

Auch noch fast 30 Jahre nach dem Ende ihrer Fahrer-Karrieren sind Randy Mamola und Sito Pons nicht aus dem MotoGP-Fahrerlager wegzudenken. Letztes Wochenende feierten beide Vollblut-Racer ihren 60. Geburtstag.

Von: Imre Paulovits

Wenn sie zusammen sind, vergeht keine Minute ohne Lachen. Es ist kaum zu glauben, dass diese beiden Männer 60 Jahre alt sind. Das Fahrerlager und der Sport hat beide jung und fröhlich gehalten. Die 40 Jahre, die sie in diesem Umfeld verbracht haben, ließen sich auch nie ohne den Spaß an der Sache aushalten. „Sito ist einen Tag älter als ich“, weiß Randy Mamola. „Sag nur nicht, dass ich deshalb älter aussehe“, kontert Pons. Es ist nicht leicht, in der Gesellschaft der

beiden Gand-Prix-Urgesteine ernst zu bleiben.

Spaniens Pionier

Dabei hat Alfonso „Sito“ Pons den Rennsport umso ernster begonnen. Der Sohn aus gutem Hause fuhr in einer Zeit, als Spanien noch nicht die heutige Macht in der Motorrad-WM war. Ángel Nieto war zwar ein Superstar, doch so viele WM-Titel er in den kleinen Klassen auch einheimste, bei den 250ern ging er unter. Mit Antonio Cobas verfügte Spanien über einen visionären Techniker, und mit ihm stürmte der junge Pons die 250er-WM. 1984 holten sie in Jarama vor Heimpublikum den ersten Viertelliter-Sieg eines Spaniers seit dem unvergessenen Santiago Herrero mit der Ossa in Opatija 1970. Und mit Podestplätzen in Kyalami, auf dem Salzburgring und in Spa wurden sie WM-Vierte.

Daraufhin wurde Pons für 1985 von Roberto Gallina neben Franco Uncini in sein Suzuki-Team geholt. Doch mit dem nicht mehr konkurrenzfähigen

„Die Leute, mit denen ich mich im Fahrerlager umgebe, sind wie meine Familie. Das war für mich als Fahrer so und ist auch als Teamchef nicht anders.“

Sito Pons

Square-Four hatte der Klassen-Neuling trotz des Honeycomb-Fahrwerks genauso wenig Chancen gegen Freddie Spencer und Co. wie sein viel erfahrenerer Teamkollege. Obwohl er den Weltmeister von 1982 fast bei jeder Gelegenheit abhängte, zog Pons es nach einem 13. WM-Rang vor, wieder zu den 250ern zurückzukehren.

Damals begann in Spanien der Hype in der Motorrad-Weltmeisterschaft, der bis heute anhält. Pons fand mit der staatlichen spanischen Mineralölfirma Campsa einen potenten Geldgeber, mit

dem er an Honda-Werksmaterial kam. Mit zwei Siegen und acht Podestplätzen in elf Rennen beendete er die Saison 1986 als Vizeweltmeister hinter Carlos Lavado. 1987 wurde er WM-Dritter. Dann war er bereit: 1988 wurde er der erste spanische Viertelliter-Weltmeister, 1989 war seine Dominanz in der mittleren Klasse noch erdrückender.

1990 folgte der logische Aufstieg mit der Campsa-Honda in die 500er-WM. Doch dort sollte Pons nicht den Anschluss an seine Viertelliter-Erfolge finden, und so hängte er Ende 1991 den Helm an den Nagel, um als Teamchef weiterzumachen. Er hatte schon zuvor seine Teams selber organisiert. Die Techniker stammten teilweise noch aus seiner Cobas-Zeit, und sie sollten ihm noch lange Jahre treu bleiben.

Erfolgreicher Teamchef

1992 begann er mit Àlex Crivillé. Dann fuhren Alberto Puig, Carlos Checa und Alex Barros für ihn, und als 2001 Loris Capirossi zum Team stieß, wurde Pons das

stärkste Privatteam der Königs-klasse. Als 2002 die MotoGP-Ära begann und Alex Barros für die letzten Rennen die RC211V bekam, wurde er zu einem knallharten Gegner für Valentino Rossi und schlug den Weltmeister in Motegi und beim WM-Finale in Valencia. Mit Max Biaggi wurde Pons 2003 und 2004 WM-Dritter, doch 2005 wurde mit Alex Barros und Troy Bayliss zum Vergessen. Dazu war es die Zeit, in der sich die Zigaretten-Firmen aus der WM zurückzogen. Pons konnte das Budget nicht mehr stemmen und musste schließen.

Doch mit der Moto2 kehrte er 2010 zurück und war der erste Kunde von Kalex, auch seine alten Techniker kamen mit ihm. Zwar konnte er bislang keinen WM-Titel gewinnen, doch wie gut sein Händchen bei der Fahrerwahl war, zeigten seine Piloten wie Maverick Viñales und Álex Rins später in der MotoGP. Dass seine Söhne Axel und Edgar es ihrem Vater nicht gleich tun konnten, stört den 60-jährigen nicht. Immerhin führt sein Team derzeit die Moto2-Team-WM an. Lorenzo Baldassarri war zu Saisonbeginn der Pilot, den es zu schlagen galt, und Augusto Fernández ist für viele der Mann der Zukunft in der mittleren Klasse.

Der Showman

Randy Mamola schlug 1979 bei seinem WM-Einstieg wie eine Bombe ein. Kenny Roberts hatte zwar ein Jahr zuvor gezeigt, welch ernsthafter Rennsport auf der anderen Seite des Atlantik betrieben wurde. Doch Randy war gerade mal 19 – einen Teenager auf diesem Niveau hatte die



Er ließ es mächtig rauchen: Randy Mamola sorgte immer für eine gute Show

Königsklasse noch nie erlebt. So nahm ihn Suzuki in ihr Werksteam auf, und Mamola wurde gleich in seiner zweiten WM-Saison Vizeweltmeister.

„Babyface“ konnte aber noch mehr durch seinen spektakulären, extremen Hanging-off-Stil und seine Drifts überzeugen. Der kleingewachsene Amerikaner hatte diese Art der Fahrzeugbeherrschung in seiner Kindheit gelernt, als seine Füße nicht auf den Boden kamen und er im Dirt Track trainierte, mit beiden Füßen auf den Rasten zu driften.

Noch mehr wurde Randy Mamola aber durch seine Späße zum Publikumsliebling. Er ließ keinen Wheelie oder qualmende Reifen aus, um die Zuschauer zu unterhalten, und für viele fehlte ihm damit einfach der nötige Ernst, um gegen Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Gardner oder Wayne Rainey Weltmeister zu werden. Selbst Kenny Roberts, in dessen neu gegründetem Lucky-Strike-Yamaha-Team Mamola ab 1986 fuhr, und wo er 1987 zum vierten Mal Vizeweltmeister der Königsklasse wurde, ersetzte ihn für 1988 durch Wayne Rainey, weil er diesen für einen ernsthafteren WM-Anwärter hielt.

Nach Ralf Waldmann ist Randy Mamola mit 13 GP-Siegen der

erfolgreichste Rennfahrer, der nie einen WM-Titel errang. Der Amerikaner musste aber auch miterleben, wie Suzuki, denen er bis zu ihrem Rückzug treu blieb, immer weniger konkurrenzfähig wurde. Und die Jahre bei Cagiva waren zwar sehr belustigend für das Publikum und wichtig für den Aufstieg der europäischen Hersteller in der Königsklasse, doch sie nahmen dem Amerikaner die Chance zum Titel.

Das tat der Beliebtheit des Provokateurs und Querdenkers, der jedoch immer die Grenzen des Vertretbaren kannte, keinen Abbruch. Und seine extrovertierte Natur sichert Randy Mamola bis heute einen festen Platz im MotoGP-Fahrerlager. Er hat zwar kein Team übernommen, doch

„Ich habe sehr früh begriffen, dass es die Fans sind, denen wir unseren Sport zu verdanken haben. Deshalb sind wir ihnen die Show schuldig.“

Randy Mamola



Klare Nummer 1: Sito Pons wurde 1988 und '89 Weltmeister bei den 250ern

Randy Mamola

Geburtstag: 10.11.1959
Geburtsort: San José/CA
Herkunftsland: USA

WM-KARRIERE

1979: 250GP, Yamaha (4.)
500GP, Suzuki (8.)
1980: 500GP, Suzuki (2.)
1981: 500GP, Suzuki (2.)
1982: 500GP, Suzuki (6.)
1983: 500GP, Suzuki (3.)
1984: 500GP, Honda (2.)
1985: 500GP, Honda (6.)
1986: 500GP, Yamaha (3.)
1987: 500GP, Yamaha (2.)
1988: 500GP, Cagiva (12.)
1989: 500GP, Cagiva (18.)
1990: 500GP, Cagiva (14.)
1992: 500GP, Yamaha (10.)

er fand immer Aufgaben, die ihm auf den Leib geschneidert waren, ob als Kommentator, Fahrer des Ducati-Zweisitzers, als Coach von Cal Crutchlow und Bradley Smith oder als Alpinestars-Botschafter. Er ist auch heute einfach nicht aus dem Fahrerlager wegzudenken und immer von Fans umgeben. Dass auch sein Sohn Dakota den Durchbruch in der WM nicht geschafft hat, damit hat er sich schon lange abgefunden. Dafür hat der junge Mamola eine lebenslange Freundschaft mit Cal Crutchlow geschlossen und ist dessen Assistent. Randys Tochter Taylor arbeitet für Phillip Morris im GP-Fahrerlager. Schon zum Ende seiner aktiven Zeit ist Mamola mit seiner belgischen Frau Barbara nach Spanien gezogen, die beiden sind bis heute ein Herz und eine Seele.

So viel Spaß Mamola den Leuten im Fahrerlager bereitet, so gut lässt er es sich selbst gehen. Bei der Asien-Runde der diesjährigen WM verbrachte er die Zeit zwischen den Rennen an einem der Ferien-Paradiese, feierte nacheinander die Geburtstage seiner Frau, seines Sohnes und seiner Tochter im exotischen Ambiente, seinen 60. verbrachte er mit seiner Frau auf Borneo.

Befinden sich die beiden 60-jährigen, die fast am selben Tag Geburtstag haben, also nunmehr im Rentenalter? Bestimmt nicht. Dem Fahrerlager-Leben werden wohl sowohl Randy Mamola als auch Sito Pons so schnell nicht Lebewohl sagen. ■

Sito Pons

Geburtstag: 09.11.1959
Geburtsort: Barcelona (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

1981: 250GP, Siroko-Rotax (28.)
1982: 250GP, Cobas-Rotax (15.)
1983: 250GP, Cobas-Rotax (18.)
1984: 250GP, Cobas-Rotax (4.)
1985: 500GP, Suzuki (13.)
1986: 250GP, Honda (2.)
1987: 250GP, Honda (3.)
1988: 250GP, Honda (1.)
1989: 250GP, Honda (1.)
1990: 500GP, Honda (10.)
1991: 500GP, Honda (14.)



Die Sonne scheint für Japan: Aoyama und Honda wurden die letzten 250er-Weltmeister

Spektakulärer Abschied

Vor zehn Jahren fand der letzte Grand Prix mit 250er-Zweitaktern statt. Der Abschied der Viertelliter-Klasse nach 60 Jahren aus der WM war spektakulär und ereignisreich, mit Hiroshi Aoyama und Honda konnte Japan auf ganzer Ebene jubeln.

Von: Imre Paulovits

Hiroshi Aoyamas Mutter fiel ihrem Sohn um den Hals und weinte. Da konnte auch er seine Tränen nicht mehr zurückhalten, und während alle um ihn herum in Freudentänze verfielen, ließ er seinen Emotionen freien Lauf. Er war als absoluter Underdog in die Saison gegangen, die die letzte der 250er-Zweitakter werden sollte, und stand nun als deren Weltmeister fest.

Zeit der Krise

Während die MotoGP alle Aufmerksamkeit auf sich zog und das teaminterne Duell zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo ein Übriges tat, kriselte es 2009 in der mittleren WM-Klasse umso mehr. Honda wollte schon lange keine Zweitakter mehr bauen, KTM hatte sich zurückgezogen, und so wurden die Drehschieber-Twins der Piaggio-Gruppe immer überlegener und immer teurer.

Also beschloss die Dorna mitten in der Saison 2009, für 2010 eine Klasse mit 600er-Viertakt-Motoren auf Serienbasis auszuschreiben. Eigentlich wollte man die 250er-Zweitakter noch ein Jahr neben dieser laufen lassen, da sich aber kein Team mehr fand, die sie einsetzen wollte, wurden sie gestrichen – und 2010 nur noch die Moto2 ausgeschrieben.

Marco Simoncelli war 2008 dank seiner fahrerischen Brillanz auch mit der B-Spec-Gilera überlegenen Weltmeister geworden, und er bekam für 2009 ein Werksmotorrad. Doch er verletzte sich vor der Saison, musste auf den Saisonauftakt in Katar verzichten, dann zerstörte er seine Hinterradfelge an einem Curb in Motegi und musste so eine Aufholjagd starten. Zwar gewann er sechs Grands Prix, doch er hatte auch zwei Stürze, in Barcelona und Misano.

Der Underdog

Hiroshi Aoyama, nach dem Rückzug von KTM bei Scot-Honda von Cirano Mularoni untergekommen, verpasste auf der vermeintlich unterlegenen Honda schon beim WM-Auftakt das Podium nur um eine halbe Sekunde, zeigte in Motegi vor allen Honda-Obersten mit dem zweiten Platz sein Potenzial auf, gewann in Jerez und übernahm die WM-Führung. Sein Team hatte es geschafft, das Letzte aus der Honda RS 250 RW zu kitzeln, und nachdem klar war, dass es das letzte Jahr der 250er wird, und Honda sah, dass sie Titelchancen haben, wurden auch noch einige Leistungsteile entwickelt.

Aoyama punktete bei jedem Rennen, und als er die Hitzeschlacht beim vorletzten Rennen in Malaysia für sich entschied, ging er mit einem 22-Punkte-

Polster vor Simoncelli ins WM-Finale. Doch statt nur Simoncelli hinterherzufahren, wollte Aoyama seinen Titel mit einem Sieg sicherstellen. In der zehnten Runde jedoch musste er ins Kiesbett, wo er das Motorrad mit viel, viel Glück und dank Motocross-Training heil hindurchbrachte, doch er war bis auf den elften Platz zurückgefallen. Simoncelli übernahm die Spitze, doch zwei Runden später rutschte ihm in Turn 2 das Vorderrad weg und die WM war entschieden. Héctor Barberá gewann das Rennen und wurde so gar WM-Zweiter.

Die ersten vier der letzten 250er-WM stiegen 2010 in die MotoGP auf, die Moto2 wurde so zu einer ganz neuen Ära. Marco Simoncelli avancierte zu einem Top-Piloten, verunglückte aber 2011 tödlich. Keiner der anderen drei sollte es in der MotoGP je bis ganz nach oben schaffen. Aber das letzte 250er-Rennen ging als eines der spannendsten in die WM-Geschichte ein. ■



Ein Sturz zu viel: Marco Simoncelli gab alles, leider zu oft jenseits des Limits

WM-ENDSTAND 2009

250GP

1.	Hiroshi Aoyama (J)	Honda	261 Punkte
2.	Héctor Barberá (E)	Aprilia	239
3.	Marco Simoncelli (I)	Gilera	231
4.	Álvaro Bautista (E)	Aprilia	218
5.	Mattia Pasini (I)	Aprilia	128
6.	Raffaele De Rosa (I)	Honda	122
7.	Tom Lüthi (CH)	Aprilia	120
8.	Mike Di Meglio (F)	Aprilia	107
9.	Héctor Faubel (E)	Honda	105
10.	Alex Debon (E)	Aprilia	101



Zum Schluss ein
Top-Ten-Platz:
Marcel Brenner
(#25)

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Berg-und-Talbahn

Die Meister stehen fest – alle sind Spanier. Marcel Brenner und Dirk Geiger vom deutschen Kiefer Racing Team erlebten beim Finale in Valencia ein Gefühlschaos.

Von: Anke Wiczorek

Bevor sich Jeremy Alcoba beim Finale der Moto3-Junior-WM zum Champion küren lassen durfte, ging es noch einmal richtig zur Sache. In der Führungsgruppe rangelten bis zu 15 Fahrer um

die Podiumsplätze. Dass sich der zwischendurch führende Daniel Holgado kurz vor dem Ende mit David Salvador ins Gehege kam, war eine Vorentscheidung. Alcoba gewann das Rennen und ging bereits als Weltmeister in den zweiten Lauf. Dort verabschiedete sich der Österreicher Maximilian Kofler mit einem anständigen zehnten Platz von der Saison.

Für Moto2-EM-Fahrer Marcel Brenner ging die Saison mit einem starken letzten Saisondritt zu Ende. Seit dem Jerez-Wochenende im September waren endlich die erwarteten Ergebnisse gekommen. Der 22-jährige Bren-

ner machte im Finale sogar noch zwei Plätze in der Tabelle gut und wurde Gesamt-Elfter. Der Kiefer-Racing-Team-Pilot bedauert, dass die lange Saison jetzt trotzdem schon vorbei ist. „Ich habe ein immer besseres Gefühl für die KTM bekommen. Es tut ein bisschen weh, dass ich hier in Valencia keinen fünften Platz geholt habe. Er wäre in Reichweite gewesen. Aber in den ersten Kurven war Chaos angesagt, in der zweiten war ich selbst ein bisschen spät auf der Bremse. Abseits der Ideallinie wollte ich nicht zu viel riskieren. Nachher war ich am Fünften, Alessandro Zaccane, dran. Plötzlich bekam ich Pro-

bleme mit der Front der KTM. Es war ein Gewaltakt, das Motorrad um die Kurven zu bringen.“ Brenner wurde Siebter.

Für seinen Kiefer-Teamkollegen Dirk Geiger im European Talent Cup ging das Wochenende nach hinten los. Der Mannheimer hatte an der schönen spanischen Ostküste schwer an seiner Strafversetzung zu knabbern. Wegen Bummelns in der entscheidenden Trainingssession war er um zwölf Startplätze nach hinten versetzt worden. Für den Honda-Piloten lief es auch sonst nicht optimal. Das windige Wetter machte ihm zu schaffen. Geiger blieb in Valencia ohne Punkte, wurde aber dank einer starken ersten Saisonhälfte mit zwei Podiumsplatzten Cup-Zehnter.

Wie geht es weiter? Der Moto3-Junior-WM-Vierte Barry Baltus wechselt ins deutsche PrüstelGP-KTM-Moto3-Team und wird 2020 in der Moto3-WM fahren. Problem: Der Belgier wird erst am 3. Mai 16 Jahre alt und erreicht erst dann das geforderte Mindestalter für die Moto3-WM. Er würde also die ersten fünf Rennen in Losail, Buriram, Austin, Las Termas und Jerez nicht fahren dürfen.

Dirk Geiger steht laut seines Teamchefs Jochen Kiefer als Ersatzpilot bei Prüstel zur Debatte. Die weitere Saison soll der 17-jährige dann in der CEV Moto3 Junior-WM bestreiten. ■

MOTO 2-EM

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	30.46,135 min
2. Héctor Garzo (E)	Tech3	+0,373 s
3. Yari Montella (I)	Speed Up	+9,434 s
7. Marcel Brenner (CH)	KTM	+30,961 s
17. Marc Buchner (D)	Kalex	+51,993 s
18. Julian Mayer (A)	Kalex	+56,000 s

EUROPEAN TALENT CUP

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Iván Ortola (E)	Honda	29.37,382 min
2. Fermín Aldeguer (E)	Honda	+0,152 s
3. Adrián Cruces (E)	Honda	+0,168 s
18. Dirk Geiger (D)	Honda	+29,216 s
21. Noah Dettwiler (CH)	Honda	+33,702 s
26. Andreas Kofler (A)	Honda	+34,829 s

MOTO 3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Jeremy Alcoba (E)	Husquarna	30.28,338 min
2. José J. García (E)	TM Racing	+0,086 s
3. Aleix Viu (E)	KTM	+0,093 s
4. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	+0,291 s
5. Xavier Artigas (E)	Honda	+0,653 s
6. Yuki Kunii (J)	Honda	+0,882 s
19. Maximilian Kofler (A)	KTM	+141,005 min

EM-ENDSTAND

1. Pons	221 Punkte
2. Garzo	183
3. Zaccane	137
4. Marcon	137
11. Brenner	48
16. Meggle	31
24. Mayer	8

CUP-ENDSTAND

1. Guevara	186 Punkte
2. Ortola	128
3. Aldeguer	126
4. Rueda	122
5. Alonso	110
10. Geiger	58
35. Dettwiler	2



Fährt Dirk Geiger bald seine ersten Moto3-WM-Rennen?

MOTO 3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Carlos Tatay (E)	KTM	30.26,640 min
2. Barry Baltus (B)	KTM	+1,564 s
3. Adrián Fernández (E)	Husquarna	+1,618 s
4. Xavier Artigas (E)	Honda	+1,670 s
5. Daniel Holgado (E)	Honda	+2,008 s
6. Pedro Acosta (E)	KTM	+2,029 s
10. Maximilian Kofler (A)	KTM	+5,388 s

WM-ENDSTAND

1. Alcoba	212 Punkte
2. Tatay	167
3. Artigas	149
4. Baltus	146
5. Yamanaka	122
17. Kofler	34
21. Dupasquier	21

Superbike-WM

Honda mit Leon Haslam

Auf der EICMA in Mailand wurde die neue Honda Fireblade vorgestellt und mit ihr das Superbike-WM-Programm. Neben Álvaro Bautista wird Leon Haslam im Werksteam fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Sie war die Sensation der EICMA schlechthin: Die neue Honda Fireblade CBR 1000 RR-R SP. Der weltgrößte Motorradhersteller hatte sich in den letzten Jahren so viel Schmach bezüglich seines sportlichen Flaggschiffs anhören müssen, nun standen die Kritiker mit offenen Mündern vor der Neuvorstellung. Nicht nur, dass das neue Superbike mit den fortschrittlichsten Flügeln aufwartet, die die MotoGP bisher auf die Serie übertragen hat – auch der Motor wurde grundlegend

überarbeitet und leistet statt den bisherigen 190 PS bei 13 000/min nicht weniger als deren 217 bei 14 500! Sie hat das gleiche Bohrung/Hub-Verhältnis wie die MotoGP-RC213V. Bei der Präsentation lief ein Video mit Marc Márquez auf dem Motorrad auf der Piste von Barcelona-Catalunya, wo der MotoGP-Weltmeister nur so von ihr schwärmt.

Gleichzeitig wurde auch das neue Werksteam vorgestellt. Álvaro Bautista wurde ja schon vor dem WM-Finale als Honda-Werkspilot bestätigt, Leon Camier hatte kurz danach bei Barni-Ducati unterschrieben, in Mailand wurde nun Leon Haslam als zweiter Pilot des Honda-Moriwaki-Althea-Teams bekannt gegeben. ■



Neue Honda CBR 1000 RR-R SP: Flügel und 27 PS mehr als der Vorgänger

Superbike-WM

BMW hat große Pläne

2019 war ein Lehrjahr, das mit Bravour über die Bühne gebracht wurde. Nun will BMW 2020 mit Tom Sykes und Eugene Laverty unter die ersten vier der WM vorstoßen.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehr BMW hinter ihrem Werkseinsatz in der Superbike- und der Endurance-WM stehen, war in Mailand auch dadurch ersichtlich, dass BMW-Motorrad-Leiter Dr. Markus Schramm derjenige war, der die Teams vorstellte.

Dass Markus Reiterberger nicht mehr dabei ist, schmerzt die weiß-blauen Fans zwar, doch BMW hat nach einem Lehrjahr Großes mit der S 1000 RR vor. „Es war eine großartige erste Saison für die neue BMW S 1000 RR“, begann Dr. Schramm. „Wir mussten nicht lange warten, bis wir mit Tom Sykes unser erstes Superbike-WM-Podium feiern konnten.

Wir haben in dieser hochkarätig besetzten Serie konstant um die Top 6 gekämpft und so unsere Erwartungen übertroffen.“

BMW-Motorrad-Motorsportdirektor Marc Bongers war sichtlich euphorisch, als er mit Shaun Muir und den beiden Fahrern auf die Bühne trat. Aber Bongers zeigte sich auch kämpferisch, als er die Ziele für die nächste Saison bekannt gab: „Wir wussten, dass wir mit der neuen RR eine starke Basis haben. Bei den

ersten Wintertests zeigte sich bereits, dass das Bike im Renntrimm Potenzial hat. Über die Saison haben wir das Bike kontinuierlich verbessert. Wir haben in unserer ersten Saison sehr viele Daten gesammelt, die wir nun analysieren, um zu sehen, wo unsere Stärken und Schwächen liegen. Wir denken, dass wir den nächsten Schritt tun und mit dem starken Fahrerduo Tom Sykes und Eugene Laverty um Siege kämpfen können.“ ■



Eugene Laverty, Dr. Markus Schramm, Shaun Muir, Marc Bongers, Tom Sykes (v. l.)

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Sandro Cortese ließ sich letzte Woche Mittwoch im Krankenhaus Mindelheim an der lädierten Schulter operieren, an der er in Donington Bänderzerrungen, Einblutungen und Faserrisse an der Supraspinatussehne erlitten hatte. Die Sehne wurde nun genäht, Cortese durfte am Freitag das Krankenhaus wieder verlassen. Nun will er sich auskurieren und sein Training so früh wie möglich aufnehmen. Wo er nächstes Jahr fahren wird, weiß der Supersport-Weltmeister von 2018 aber noch nicht.

SUPERBIKE-WM

Auch wenn er seinen Platz bei Barni-Ducati an Leon Camier abtreten musste, wird Michael Ruben Rinaldi der Superbike-WM weiter erhalten bleiben. Der 23-jährige Italiener wird bei Go-Eleven-Ducati fahren, die dieses Jahr mit Eugene Laverty Erfahrung mit der Panigale V4 R gesammelt haben.

SUPERSPORT-WM

Den Platz von Weltmeister Randy Krummenacher bei Evan Bros Yamaha wird Andrea Locatelli übernehmen. Der 23-jährige Italiener war 2016 die große Nachwuchshoffnung von Leopard in der Moto3. Auf dem Sachsenring und in Phillip Island wurde er Zweiter. Dann fuhr er drei Jahre Moto2 auf der Kalex von Italtrans, mit einem sechsten Platz in Assen in diesem Jahr.

ENDURANCE-WM

Bei den 8 Stunden von Sepang am 15. Dezember, das das Qualifikations-Rennen für die 8 Stunden von Suzuka 2020 sein wird, werden neben den permanenten WM-Teams viele starke Mannschaften aus Japan erwartet. Aber auch der Sepang International Circuit mischt kräftig mit: Gemeinsam mit Petronas stellen sie ein Yamaha-Werksteam mit Franco Morbidelli, Hafizh Syahrin und Michael van der Mark.



Erster Saisonsieg für Ryan Breece (#15, vor Justin Starling) nach umstrittener Flugshow

Supercross Stuttgart

Flugshow-Diskussion

Mit einer ziemlich Überraschung endete das 37. ADAC Supercross Stuttgart. Nach zwei denkwürdigen Abenden krönte sich Ryan Breece zum neuen „König von Stuttgart“.

Von: **Thorsten Horn**

In der vorigen Saison hatte sich der 24-jährige US-Amerikaner lediglich in Chemnitz für die punktebringenden Finals qualifiziert und die deutsche Serie auf dem 14. Rang beendet. Nach dem beachtlichen Gesamtrang 22 in der US-Supercross-Meisterschaft 2019 präsentierte er sich im „Ländle“ nun in sehr guter Verfassung und mischte in allen Sessions vorne mit.

Am ersten Tag gab es schon im Training und später bei den Vorläufen einige heftige Abflüge, bei denen die Fahrerfelder spürbar dezimiert wurden. Daraufhin wurde nach den Halbfinalläufen der gefährlichste Sprung entschärft.

Im SX1-Finale hatte dann der französische Schnellstarter

Charles Lefrancois umgehend die Nase vorn und fuhr zu einem ungefährdeten Sieg.

Gefährliche Strecke

Ryan Breece wurde Zweiter, gefolgt vom wiedererstarkten Mike Alessi: „Ich hatte in den letzten Jahren viele Verletzungen, doch aktuell fühle ich mich sehr gut. Ich glaube, dass ich für mein Alter noch auf einem sehr guten Level fahre und in einer Verfassung bin, in der ich erfolgreich sein kann. Im Training war ich zwar im Nirgendwo, aber ich habe mich Stück für Stück gesteigert. Ich bin jetzt weiser und klüger und dadurch ein noch ganz brauchbarer Racer. Nach Chemnitz und Dortmund ist für mich

mit Supercross Schluss“, sagte der 31-Jährige Amerikaner.

Auf Platz 4 kam Vorjahres-Champion Tyler Bowers, der vor allem mit der erst gefährlichen und später wenig anspruchsvollen Strecke haderte: „Freddy (Verherstraeten, Anm. d. Red.) ist ein schrecklicher Streckenbauer. Er hat eine sehr gefährliche Strecke gebaut, die dann zwischen den Rennen verändert wurde. Dadurch gab es noch weniger Überholmöglichkeiten. Das ist einfach unprofessionell.“

Über Nacht wurde die neuralgische Stelle erneut umgebaut, wozu Tyler Bowers schon nach den Trainings anmerkte: „Ich denke, heute ist die Strecke besser. Gestern waren wir zu oft in

der Luft. Wenn die Räder kaum am Boden sind, kann man fahrerisch nicht allzu viel ausrichten und kann demzufolge kaum überholen. Das ist heute etwas besser gelöst, denn so ist die Strecke auch etwas schwieriger.“

Genutzt hat es ihm nichts, denn nach dem Start des Finales wurde er von Matt Goerke ziemlich unsanft neben die Strecke befördert, woraufhin das Rennen abgebrochen und neu gestartet werden musste. Erneut gab es einen Startcrash, bei dem Mike Alessi neben Charles Lefrancois der Platz ausging und er wortwörtlich auf der Strecke blieb. Als das Feld zur Unfallstelle zurückkehrte, war diese geräumt, sodass die 20-Runden-Hatz weitergehen konnte. Diesmal waren die US-Boys Ryan Breece, Carlen Gardner und Bösewicht Matt Goerke deutlich schneller als „Le Franzose“ und finishen in dieser Reihenfolge.

Paul Haberland als „Prinz“

Nachdem Ryan Breece zum neuen König von Stuttgart gekrönt worden war, sagte er: „Wir hatten einen Restart, was eine ziemliche Nervenanspannung ist. Sich danach noch einmal neu zu konzentrieren, ist sehr schwer. Nach 17 Runden waren wir ersten drei immer noch sehr flott unterwegs, aber dann ließ die Kraft und die Konzentration allmählich nach. Ich habe dann nur noch versucht, den Vorsprung irgendwie zu verteidigen. Ich muss den Verantwortlichen ein Kompliment machen, denn sie haben reagiert und die Strecke im Rahmen der Möglichkeiten noch recht gut hingekriegt.“

Der einzige deutsche Starter, Dominique Thury verpasste an beiden Abenden den Einzug in die Finals. Dafür sorgte Paul Haberland mit einem zweiten Platz und einem Sieg in der SX2-Klasse als „Prinz von Stuttgart“ für deutsche Jubelstürme in der Schleyer-Halle. ■

ADAC SX-CUP

Stuttgart (D)

SX1-Finale, 8. November

1. Charles Lefrancois (F), Suzuki	10:34,003 min
2. Ryan Breece (USA), Yamaha	+ 5,878 s
3. Mike Alessi (USA), Honda	+ 8,797 s
4. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	+ 12,655 s
5. Justin Starling (USA), Suzuki	+ 16,633 s
6. Carlen Gardner (USA), Honda	+ 19,195 s
7. Boris Maillard (F), Suzuki	+ 21,474 s
8. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 24,043 s
9. Jason Clermont (F), Kawasaki	+ 26,928 s
10. Jack Brunell (GB), KTM	+ 30,758 s

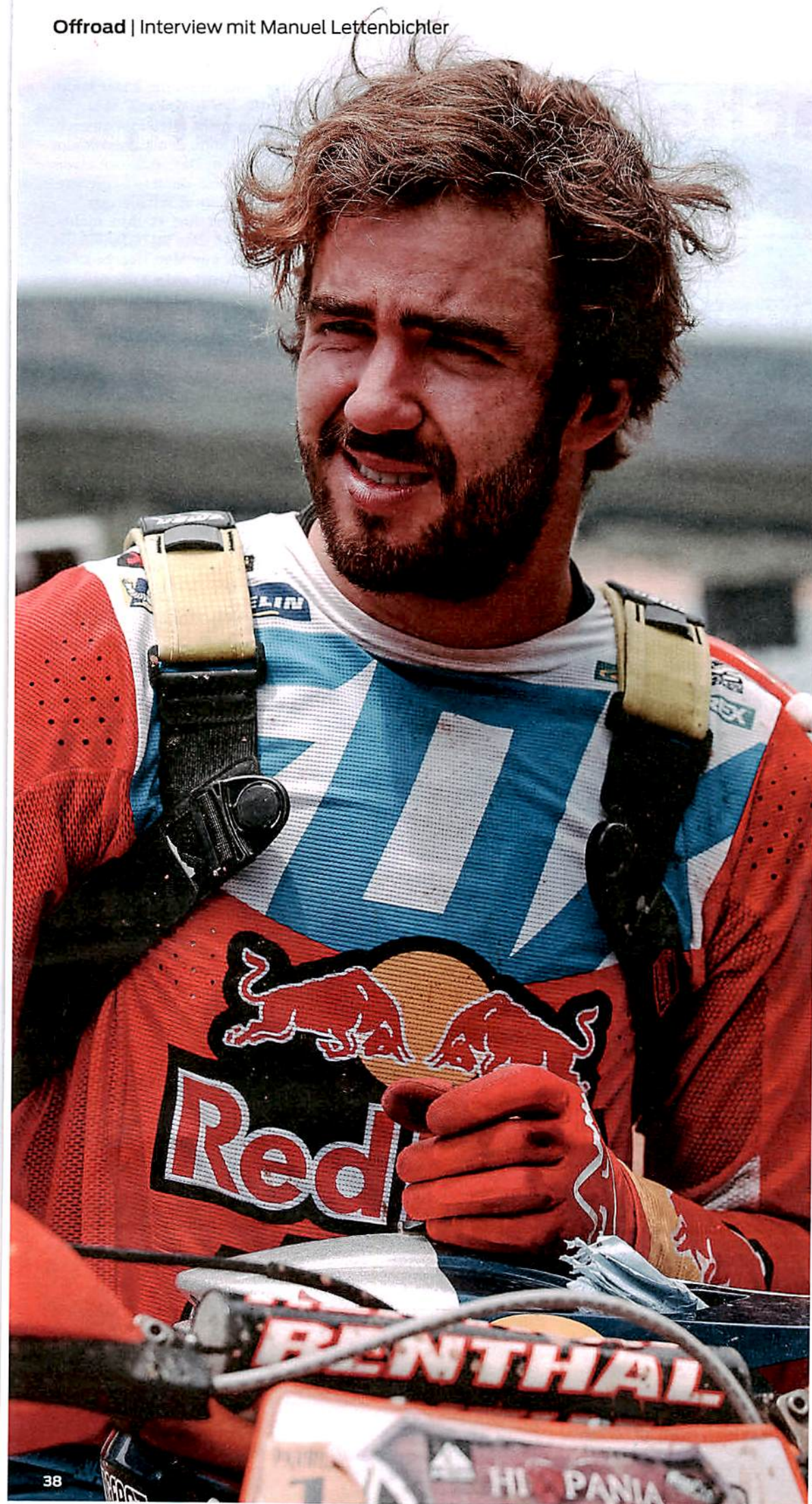
SX1-Finale, 9. November

1. Ryan Breece (USA), Yamaha	10:22,781 min
2. Carlen Gardner (USA), Honda	+ 1,684 s
3. Matt Goerke (USA), Kawasaki	+ 3,370 s
4. Charles Lefrancois (F), Suzuki	+ 10,147 s
5. Boris Maillard (F), Suzuki	+ 13,107 s
6. Dylan Merriam (USA), Yamaha	+ 24,151 s
7. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki	+ 29,756 s
8. Julien Lebeau (F), Kawasaki	+ 1 Rd.
9. Justin Starling (USA), Suzuki	+ 1 Rd.
10. Tyler Bowers (USA), Kawasaki	+ 1 Rd.

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Läufen

1. Ryan Breece	48 Punkte
2. Charles Lefrancois	45
3. Carlen Gardner	40
4. Boris Maillard	31
5. Tyler Bowers	30
6. Mike Alessi	29
7. Justin Starling	29
8. Filip Neugebauer	27
9. Matt Goerke	21
10. Jack Brunell	21



Manuel Lettenbichler hat vorletzte Woche mit dem Finale der World Enduro Super Series auch gleichzeitig die Meisterschaft gewonnen und die etablierten Fahrer allesamt hinter sich gelassen. Trotzdem ist er kein Werksfahrer. Im MSA-Interview lässt uns der erst 21-Jährige hinter die Kulissen schauen.

Von: **Robert Pairean**

Tatsächlich begann Ihre Karriere als Trialfahrer.

Mit fünf Jahren habe ich das erste Bike bekommen – mein Papa war damals schon fünffacher Deutscher Trialmeister und als einziger Deutscher in der WM am Start. Aber ich war am Anfang nicht so motiviert, erst mit sieben Jahren hat mich der Ehrgeiz gepackt. Aber der Vater hat mich nie gezwungen – wenn ich wollte, sind wir zum Fahren gegangen, wenn ich nicht wollte, dann nicht. Ich bin dreimal Jugend-Trial-Meister geworden und habe eine Klasse gleich übersprungen. Dann kam ein Punkt, da hätte ich mehr machen müssen, um noch besser zu werden. Da bin ich schon EM-Läufe auf der 125er gefahren, aber die Weltspitze war nicht so mein Ziel. Es gab Sommer, da hatte ich nicht so viel Lust, ständig zu fahren und unterwegs zu sein.



Manuel Lettenbichler

Geburtstag: 30. April 1998
Geburtsort: Kiefersfelden
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2008: Dt. Jugend-Trial-Meister
2012: Dt. Jugend-Trial-Meister
2013: Dt. Jugend-Trial-Meister
2015: SuperEnduro-Junioren-WM, Platz 3
2016: SuperEnduro-Junioren-Weltmeister
2017: SuperEnduro-WM, Pl. 6
2018: World Enduro Series, Pl. 2
2019: World Enduro Series, Pl. 1

Hobbys

MTB fahren, Skitouren

„Ich mache mehr Sachen, die mir Spaß machen“

Warum dann 2013 die neue Orientierung?

Mit dem Papa bin ich hier in Teamwertung ein lokales Enduro auf der Cross-Strecke gefahren. Dann wollte ich den Erzberg mal ausprobieren. Das hat mir so viel Spaß gemacht, dass ich ab da wusste, dass ich im nächsten Jahr Extrem-Enduro fahren wollte.

Wo war für Sie der Unterschied zwischen den Sportarten?

Der Adrenalinstoß ist einfach größer. Den Rennfaktor hast du beim Trial nicht so – und vielleicht gefällt mir das Format deshalb so viel besser.

Als Schüler ist ja erst mal der Vater der Sponsor, doch dann ging es auch schon mit externen Sponsoren los?

2013 wurde Klim mein erster Sponsor, ich erhielt zehn Garnituren zum Fahren. Übrigens war damals schon Winni Kerschhaggl Klim-Manager, heute managt er die WESS-Weltmeisterschaft. Weil Vater damals schon KTM-Werksfahrer war, hatte mir KTM aus freien Stücken eine 250er zur Verfügung gestellt.

Sie sind ja durchaus ehrgeizig, wie war das am Anfang, als zwar Erfolge, aber keine Siege da waren?

Das erste Jahr war ich definitiv nicht der Gewinnertyp, aber das hat mir nichts ausgemacht. Ich möchte immer mein Bestes geben – ich bin nicht traurig, wenn ich auch mal nicht gewinne. Ich habe dann die schnellen Sachen noch intensiver trainiert, weil ich aus dem Trial komme, hat mit der Speed gefehlt. Ich bin gefühlt einen kompletten Sommer nur Motocross gefahren – und dann hat es einfach Klick gemacht, und das Motocross hat angefangen, mir sogar Spaß zu machen.

Hat das reine Training geholfen, oder was hat Sie zunehmend in die Siegposition gebracht?

Bei dem Sport geht es um so viel Erfahrung, und der Papa hat mir so viele Tipps gegeben, dass ich

da überhaupt vorne mitfahren konnte. Bei den Romaniacs bin ich die ersten zwei Jahre ausgefallen, weil ich Fehler gemacht habe. Man lernt so viel, dass es im nächsten wieder besser geht.

Wie trainieren Sie heute?

Ich habe vor zwei Jahren mein Training umgestellt und mache mehr Sachen, die mir einfach Spaß machen. Bis dahin habe ich viel mit Bernd Eckenbach trainiert – das war für die Grundlagen, die erst mal passen mussten. Jetzt bin ich viel mit dem MTB unterwegs, hier in den Bergen mit Wandern und Klettern. Wenn man Spaß beim Training hat, dann bringt das viel mehr. Die ersten Erfolge beim SuperEnduro waren in dem Jahr, als ich mit Jonny Walker zusammen in Spanien gelebt habe, da hat man sich gegenseitig hochgezogen.

„Der Adrenalinstoß im Hardenduro ist einfach größer. Den Rennfaktor hast du beim Trial nicht so, deshalb gefällt mir das Format besser.“

Manuel Lettenbichler

Tatsächlich hatten Sie beim Getzen-Rodeo einen so großen Punktevorsprung in der Meisterschaft, dass Sie mit der Qualifikation für das Finale schon Meister waren.

Klar habe ich das mitbekommen, aber das war mir nicht so wichtig: Ich wollte das Rennen nach dem letzten Jahr auch noch mal gewinnen. So viele Freunde waren da, das war wie ein Heimrennen. Nach den Romaniacs habe ich viel für Cross-Country trainiert, und in Solsona lief das mit meinem Speed auch super. Das war schon ein Hammer-Gefühl.

Seit sechs Jahren sitzen Sie auf einer 300er-Zweitakt-

Maschine. Wo sind die Stärken dieses Modells, und was ist daran technisch anders als die Serie?

Bei uns werden fast nur 300er gefahren, das ist das Extrembike schlechthin: Es ist leicht und leicht zu handeln, hat aber auch genug Power für die langen Auffahrten. Ich habe für fast jedes Event mein eigenes Fahrwerk, Kupplung und Motor sind etwas überarbeitet, die Fußrasten tiefer. Ich habe eine andere Sitzbank und einen anderen Lenker, eben speziell für mich, aber nichts, was nicht jeder haben könnte.

Wie organisieren Sie Ihre Technik, und wer ist Ihr Team vor Ort?

Wird alles von zu Hause gemacht. Mein Papa macht das meiste, und Tobias Judemann, der auch mein bester Freund ist. Der kommt dann auch mit auf die wichtigsten Rennen. Und ich habe einen guten Support von KTM, wir sind nur 90 Minuten von Mattighofen entfernt.

Im letzten Jahr schon bester KTM-Fahrer, in der WESS, besser als die Werksfahrer. Trotzdem bekamen Sie keinen Werksvertrag?

Letztes Jahr, nach 2018, war kein Platz im Team. Damit hatte ich mich abgefunden. Unser kleines Team ist für mich perfekt, weil wir nur einen Fahrer haben und

ich mich auf die beiden voll verlassen kann. Finanzielle Unterstützung als Werksfahrer würde schon mehr helfen, so geht die Kohle von meinen Privatsponsoren drauf. Auch organisatorisch wäre es manchmal wahrscheinlich einfacher. Aktuell gibt es Gespräche, ob ich doch auch ins Werksteam komme.

Sportlich haben Sie Ihren Vater Andreas wohl überholt, wie sieht der das?

Der Papa ist megahappy, der ist zusammen mit mir Weltmeister geworden. Mein Papa ist wie mein bester Freund und ich wohne auch noch zu Hause. Frühere Streitereien untereinander sind so richtig lange, lange her ...

Aufgestiegen zu Deutschlands erfolgreichstem Extrem-Enduristen – kann man von dem Sport leben?

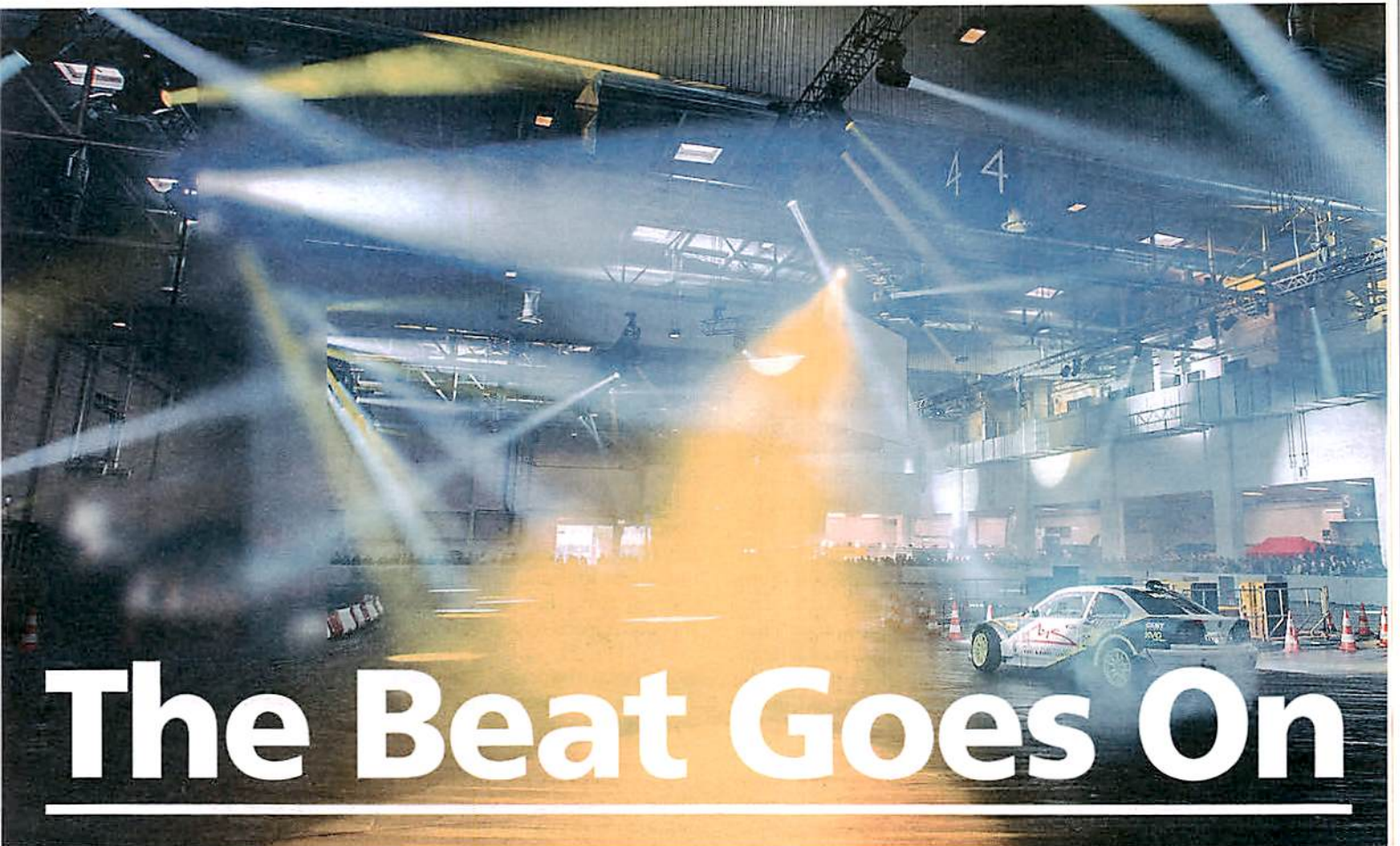
Ich kann davon leben, wofür ich sehr dankbar bin, denn speziell in Deutschland ist das im Motorsport schwer. Aber ich habe auch viele kleine Sponsoren, die mir schon lange zur Seite stehen.

Was für Ziele hat man nach einer solchen Saison?

Noch mal eine solche Saison – ich will wieder vorne dabei sein und zeigen, dass ich das verdient habe. Im Moment sind so viele gute Fahrer dabei. Das ist wirklich nicht einfach. ■



Manuel Lettenbichler: Dieses Jahr WESS-Sieger, nächstes Jahr Weltmeister?



Hier werden die Autos gefeiert: Vom 30. November bis zum 8. Dezember (Preview Day: 29. November) öffnet in der Messe Essen die Essen Motor Show, das PS-Festival für alle Autofans

Mehr als 500 Aussteller und über 300.000 erwartete Besucher sorgen für große Gefühle auf dem gesamten Messegelände. Als Europas führendes Event für sportliche Fahrzeuge umfasst das Angebot der Essen Motor Show Sportwagen, Tuning & Lifestyle, Motorsport und Classic Cars.

Für Unterhaltung sorgen außerdem die Motorsportarena und spannende Sondershows. Neu in diesem Jahr: eine eigene Ausstellung mit bekannten Boliden aus der Geschichte des Rennsports.

Fans sportlicher Serienfahrzeuge kommen an der Essen Motor Show nicht vorbei. Bekannte Hersteller und Zulieferer präsentieren sich in Halle 3: Neben dem ADAC als ideellem Träger des PS-Festivals erwarten das Publikum unter anderem die Mercedes-Fan-World sowie Auftritte von KW, Porsche, Skoda, Volkswagen und ZF. Premiere feiert die Sondershow „Power of Motorsports“ mit 16 Boliden, die übergreifend die Faszination des schnellsten Sports der Welt erlebbar machen. Zwischen künstlerisch wertvoll und zukunftsweisend bewegen sich außerdem die Crazy- und Design Cars, darunter ein Auto in James-Bond-Optik und eine von Leonardo da Vinci inspirierte elektrische Studie.

TUNE IT! SAFE!

Aus ganz Europa reisen Tuning-Enthusiasten nach Essen, um neue Trends zu erleben. Fünf Hallen widmet die Essen Motor Show dem Thema Tuning & Lifestyle. Das Angebot der Aussteller reicht unter anderem von Felgen und Reifen über Fahrwerke und Car-Hi-Fi bis zu Pflegemitteln und Zubehör. Wer mit einem veredelten Neuwagen liebäugelt oder sein

Auto vom Profi modifizieren lassen möchte, schaut bei einem der vielen Tuner in den Hallen 5, 6, 7 und 8 vorbei. Shirts, Hoodies und Kappen transportieren den Tuning-Lifestyle in die Clubs und auf die Straße. Mit der Initiative TUNE IT! SAFE! und dem Verband der Automobil Tuner hat die Essen Motor Show in Halle 7 zwei Partner an der Seite, die sich für sicheres und seriöses Tuning stark machen. Im Trend liegen laut Verband vor allem Produkte, die das optische Erscheinungsbild verbessern wie Leichtmetallräder, Fahrwerkskomponenten und LED-Scheinwerfer. Viele Besitzer entscheiden sich als Basis für ein Fahrzeug, das bereits ab Werk umfangreich ausgestattet ist, um es dann zu individualisieren. Das Ergebnis können die Besucher der Essen Motor Show in der tuningXperience in Halle 1A und 3 bewundern. Die rund 160 Fahrzeuge stammen aus privater Hand und kommen aus ganz Europa. Unter ihnen befinden sich mehrere Welt- und Deutschlandpremierer, die ihre Besitzer extra für die diesjährige Essen Motor Show gebaut haben. Dabei handelt es sich sowohl um Fahr-

DRIVE THE LEGEND.

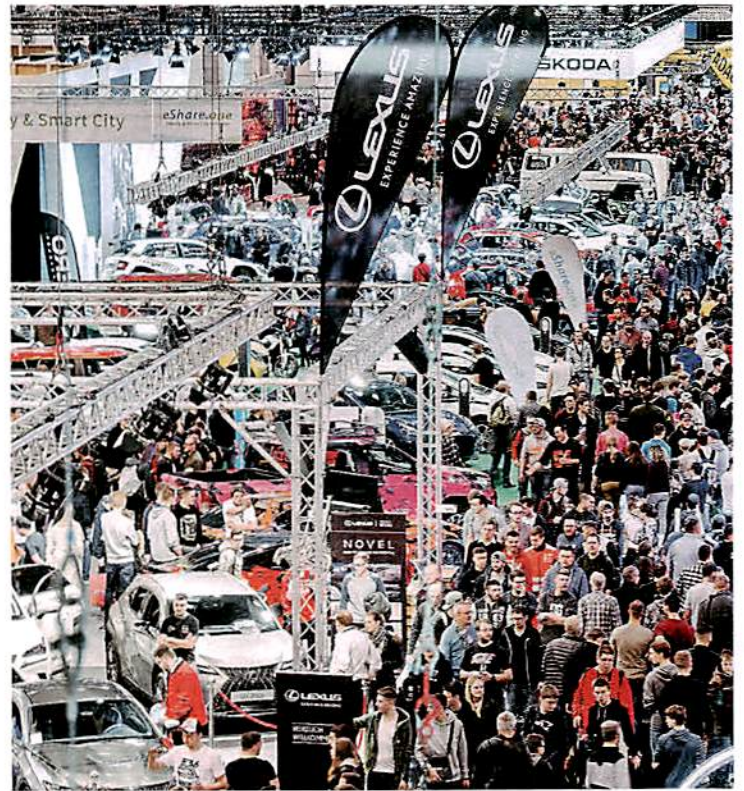
**DER NEUE 3ER:
DA GEHT WAS!**

Besucht uns auf unserem Messestand!
Halle 3.0. Stand 3B23.

ESSEN MOTOR SHOW

bilstein.com

bilstein Hi-Fi



Faszination Auto: Das Interesse ist nach wie vor riesengroß

zeuge mit einer Straßenzulassung als auch um reine Showcars, deren Besitzer sie bis in die letzte Ecke veredelt haben.

Unter Strom

Die E-Mobilität macht auch vor der Tuning-Szene nicht Halt, und viele Tuner sind ihr gegenüber aufgeschlossen und offen. Die

überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge hat zwar nach wie vor einen Verbrennungsmotor – nachhaltig angetriebene Modelle sind aber längst über ihren einstigen Exoten-Status hinaus. Highlight der tuningXperience in dieser Hinsicht ist der Polo „edrive concept“ von Julien Boyer aus Frankreich, der dem Kleinwagen

[f](#)
[@](#)
[v](#)
 essen-motorshow.de
 #essenmotorshow

ESSEN MOTOR SHOW
 Das PS-Festival

FEEL THE BEAT

30.11. - 8.12.2019
Previewday 29.11.



MESSE ESSEN





Publikumsmagnet Motorsportarena: Mit spektakulären Sondershows auch in diesem Jahr wieder ein Herzstück der Motor Show Essen

in jahrelanger Detailarbeit unter anderem einen E-Antrieb und eine Fernsteuerung per App verpasste. Daneben dürfen sich die Besucher auf getunte Fahrzeuge der Marke Tesla freuen.

Motorsport-Trends

Kundensport und Track Days sind die Trends im Motorsport. In Halle 4 und 5 präsentieren sich unter anderem der Deutsche Sportfahrer Kreis sowie Hockenheimring, Mustang Owners Club, Nürburgring und VLN. In der

Motorsportarena in Halle 4 zeigen Aussteller ihre neuen Fahrzeuge und bekannte Rennsportler perfekte Fahrzeugbeherrschung. Wer selbst Gas geben will, kann in Essen die passenden Kontakte knüpfen: Viele Sportwagenhersteller locken ihre Käufer mit eigenen Rennwagen, in denen die Hobbyfahrer in Markenpokalen antreten können. Günstiger sind die Track Days von Anbietern wie dem Deutschen Sportfahrer Kreis: Bei diesen Fahrtrainings können Autobesitzer mit ihrem Fahrzeug auf

eine Rennstrecke und ihr Können verbessern.

Classic & Prestige Salon

Nach dem großen Erfolg im vergangenen Jahr belegt der 38. Classic & Prestige Salon bei der Essen Motor Show auch 2019 zwei der acht Hallen: Auf rund 17.000 Quadratmetern in Halle 1 und 2 dokumentiert die Klassiker-Ausstellung im PS-Festival, dass sie eine der wichtigsten Säulen der größten jährlich stattfindenden deutschen Automesse ist. In diesem Jahr werden bei der Show für „Automobile, Motorsport, Tuning, Classics, Show & Action“ wieder rund 350.000 Besucher erwartet – Enthusiasten mit Leidenschaft und Begeisterung für leistungsstarke und historisch bedeutsame Automobile.

Neben hochwertigen Klassikern und automobilen Ikonen wie Citroën DS, Ford Mustang und Jaguar E-Type präsentiert der Classic & Prestige Salon auch zahlreiche erschwingliche Old- und Youngtimer: Die BMW Isetta – „Knutschkugel“ – ist ebenso ver-

treten wie der unverwüsthliche VW Käfer, der Fiat Cinquecento oder der Opel Kadett.

Besonders spektakulär: In Zusammenarbeit mit FordStore Hagemeier aus Halle sorgt S.I.H.A., der Veranstalter des Classic-Salons, mit je einem Exemplar aus allen drei Generationen des legendären Ford GT 40 für Begeisterung bei Kennern. Dazu machen Supersportwagen wie etwa der erste gebaute Koenigsegg oder passend zum 110-jährigen Markenjubiläum ein Bugatti EB 110 sowie der Bugatti Chiron die Sportwagen-Schau zu einem unvergleichlichen Ereignis.

Günstige Tickets online

Tickets zum vergünstigten Preis: online unter www.essen-motorshow.de. Eine Tageskarte kostet dort 15 Euro. Das PS-Festival öffnet am Preview Day (29. November) und samstags/sonntags von 9 bis 18 Uhr, unter der Woche von 10 bis 18 Uhr.

Weitere Informationen:
www.essen-motorshow.de

RONAL

MIT EINGEBAUTEM
KULTSTATUS.

NEU: R9 S/LC

Besuchen Sie uns an der Essen Motor Show
Halle 7, Stand E19.

ronal-wheels.com **RONALGROUP**



Automobile Träume im Classic & Prestige-Salon

upgraded⁺.de
automotive group



X-MAS
50%
CHIP-TUNING
RABATTE*
upchip.de&up eco.de

upchip⁺.de
chip-tuning

chip-24⁺.de
best price chip-tuning

upeco⁺.de
eco-tuning

uptrion⁺.de
unique sport cars

upracer⁺.de
as real as it gets

updrift⁺.de
power trainings

upshuttle⁺.de
upgrade your reality

*Exklusiv bei der upgraded Automotive GmbH und den offiziellen upgraded und chip-24 Vertriebspartnern auf upgraded.de. Gültig im Zeitraum vom 01.11.2019 bis 28.02.2020. Nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar.



Für upchip, chip-24 und upeco bieten wir einzigartige Garantien: Tuning-Garantie, Premium-Garantie & Premium-Plus-Garantie. Optional und für Fahrzeuge bis zu einem Alter von z.B. 8 Jahren und 150.000 km Gesamtlauflistung.

Hotline: +49 (0)8382 30 49 49 0

upgraded Automotive GmbH, Goßholz 8, 88161 Lindenberg im Allgäu



**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Suche Audi 90, Bj. 1988-91, blau-met. mit SD. Angebote bitte an Tel. 0151/10970969, bitte nur SMS oder Sprachnachricht, ich rufe zurück.



AUTO & SERVICE
WELLSGEM
Audi Gebrauchtwagen
spürt

A8 Limousine 50 TDI, EU6, EZ 11/2017, 42500 km, 210 kW, 360° Kamera, Matrix-Laser, DAB, Leder Valcona, 63.970,- € (MwSt. awb.). A&S PIA GmbH, Olympiapl. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50998

BMW



X2 xDrive20d Aut. M Sport, EZ 06/2018, 14822 km, 140 kW (190 PS), misano blau-metallic, Navi, HUD, 36.941,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de

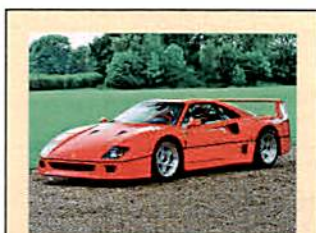
H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50912

Citroën



Citroën DS Pick-Up '70, TÜV neu, zeitgen. Umbau zum Fahrradträger, gr. Ladefläche, Pallas-Ausst., schw. Leder. 02182-4760

Ferrari



1987/92 Ferrari F40, EU-Fahrzeug, kein Aktivfahrwerk, bis 30.000 km... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com

H

Jaguar

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

H



F-Type S AWD Coupe, EZ 04/2017, 3651 km, 280 kW (381 PS), Top Ausst., Ehem. NP 105.600,- jetzt nur 57.990,- € (MwSt. awb.). Dieter Wiedemeyer, Nielandstraße 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555

H

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50938

Land Rover



Range Rover Sport HSE Rear Entertainment, EZ 03/2019, 3780 km, 250 kW, NW-Zustand, Top Ausst., 55.990,- € D. Wiedemeyer, Nielandstr.4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555

H

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50934

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung. 02111/9217273, www.brueggemann.de

H

Mercedes

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

H



1990 Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II, Nummer 433/502; Schweizer Erstauslieferung, sehr gepflegt. € 189.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com

H

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



CLS 500, EZ 03/2007, 108.000 km, 205 kW, obsidian schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, Luftf., ACC u.v. Winterreifen, Volllausstattung, von privat € 29.000,-. Nürtingen Tel. 0174/3297986

Mini

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

H

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. 02111/9217202, www.mitsubishi-nrw.de

H

Porsche



991 (911) Turbo Coupe Sitzlüftung Apro, EZ 09/2016, 16100 km, 397 kW (540 PS), tiefschwarz-metallic, Leder, Navi, Klima, SD, SHZ, u.v.m. 144.980,- €. Gerstenmaier Sportwagen Baden-Baden GmbH, Landstr. 75 (an der B3), 76547 Sinzheim, Tel. 07221/9849-0, www.porsche-baden-baden.de

H

H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50966

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

H

www.cargraphic.de 06341/88088

H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatz. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de

H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall
 Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

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

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



Sixpack: Mercedes feiert den sechsten FI-Titel mit einem Gruppenbild mit allen Meisterautos und Meistermotoren

Mercedes schießt aus allen Rohren

Zu den Ferrari-Motorenticks
MSa 47/2019

Warum wird in der langweiligen Formel 1 immer nur auf Ferrari herumgehackt? Durch ihren „Vorteil“ ist wenigstens ansatzweise so etwas wie Spannung ins Spiel gekommen. Seit ich ein Kind war, bin ich dem Motorsport sehr verbunden, bin selber auch viele Rennen gefahren. Was ich über die Jahre beobachtet habe, ist, dass Mercedes sich in keiner Rennserie fair verhalten hat. Mercedes bleibt immer so lange ruhig, wie sie einen klaren Vorteil haben. Kommt ihnen jemand zu nahe, wird aus allen Rohren geschossen, damit der Vorteil nicht schmilzt. Und wenn nichts mehr geht, verdünnt man sich einfach.

**Joachim Werner,
 per E-Mail**

Reglement ändert kaum etwas

Zum FI-Reglement 2021
MSa 47/2019

Seit gut zwei Jahren wird um das neue Reglement der Formel 1 zwischen Liberty Media, der FIA und den Teams gerungen. Ich verstehe bei der Neugestaltung des Reglements für 2021 nur nicht, warum die Teams gleichberechtigt mitbestimmen dürfen. Die Ingenieure des Formel-1-Managements müssen doch in der Lage sein, ein Reglement zu schaffen, das allen Teams nahezu gleiche Voraussetzungen und Leistungsstärke ab 2021 gibt. Die verschiedenen Teams haben doch nur ihre eigenen Interessen im Sinn. So wird sich an der Leistungsstärke der Formel 1 kaum was ändern. Die drei Spitzenteams werden weiter in jedem Rennen vorne wegfahren, und der Rest der Meute meist mit Rundenrückstand hinterher. Genau das wollte man doch mit

dem neuen Reglement ab 2021 zum Wohle der Zuschauer und aller Beteiligten ändern.

**Michael Pfrommer,
 per E-Mail**

Journalistische Glanzleistung

Zur FI-Berichterstattung
MSa 47/2019

Ich wollte Euch zu der journalistischen Glanzleistung gratulieren. Wie Ihr es nach jedem Formel-1-Lauf in Eurer Zeitung schafft, diese Langeweile spannend zu schreiben. Großes Kino.

**Michael Breder,
 D-32108 Bad Salzflun**

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 15./16. November** DMSB Rallye Cup Finale
- 16. November** DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs
- 23. November** DSK – Freies Fahren Bilster Berg
- 30. Nov.–8. Dez.** Essen Motor Show
- 07. Dezember** DSK – Rallye Performance Training auf Schotter

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 15. November

11.30	Rallye-EM, Saisonrückblick	Eurosport 1
14.55	Formel 1 Interlagos, FP1 LIVE	Sky*/N-TV
18.55	Formel 1 Interlagos, FP2 LIVE	Sky*/N-TV
20.20	Langstrecken-WM Shanghai, Highlights	Eurosport 2*
23.40	Formel 1 Interlagos, FP1 & FP2 (Zus.)	ORF 1

Samstag, 16. November

07.50	WTCR Macau, 1. Rennen LIVE	Eurosport 1
15.55	Formel 1 Interlagos, FP3 LIVE	Sky Sport 2*
18.00	F1 Interlagos, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
18.45	F1 Interlagos, Qualifying LIVE	Sky Sport 2*
18.55	F1 Interlagos, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2

Sonntag, 17. November

01.40	WTCR Macau, 2. Rennen LIVE	Eurosport 1
04.10	WTCR Macau, 3. Rennen LIVE	Eurosport 1
09.30	Supercars, Surfers Paradise (Wh.)	Motorvision TV*
17.00	F1 Interlagos, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 2*
ab 17.00	WTCR Macau, alle Rennen (Wh.)	Eurosport 1
17.15	F1 Interlagos, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
ca. 17.30	F1 Interlagos, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
20.00	NASCAR Cup Series, Homestead LIVE	Motorvision TV*
22.00	Porsche GT Magazin	Sport 1

Motorrad

Samstag, 16. November

11.50	WESS, Getzen-Rodeo (Zus.)	Servus TV
12.25	Moto3-WM Valencia, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Valencia, FP4 & Quali LIVE	Servus TV
15.00	Moto2-WM Valencia, Qualifying LIVE	Servus TV
20.25	MotoE Valencia, 1. Rennen (Aufz.)	SRF 2

Sonntag, 17. November

11.00	Moto3-WM Valencia, Rennen LIVE	Servus TV
12.00	Moto2-WM Valencia, Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Valencia, Rennen LIVE	SRF 2
13.15	MotoE Valencia, 2. Rennen (Aufz.)	SRF 2
13.20	MotoGP Valencia, Rennen LIVE	Servus TV
13.40	MotoGP Valencia, Rennen LIVE	SRF 2
15.00	Moto2-WM Valencia, Qualifying LIVE	Servus TV

Streams / Internet

Freitag, 15. November

08.55	Motorrad-WM Valencia, alle FP1 LIVE	dazn.de*
12.00	Rallye-WM Australien, 1. Tag (Zus.)	redbull.tv
13.10	Motorrad-WM Valencia, alle FP2 LIVE	dazn.de*
21.00	24h-Rennen COTA, Qualifying LIVE	24hseries.om

Samstag, 16. November

04.50	Rallye-WM Australien, Super Stage LIVE	redbull.tv
08.55	Motorrad-WM Valencia, alle FP3 LIVE	dazn.de*
12.00	Rallye-WM Australien, 2. Tag (Zus.)	redbull.tv
12.25	Mot.-WM Valencia, alle Qualifyings LIVE	dazn.de*
17.40	24h-Rennen COTA, Rennen 1. Teil LIVE	24hseries.om

Sonntag, 17. November

08.55	MotoE Valencia, 2. Rennen LIVE	dazn.de*
10.45	Mot.-WM Valencia, alle Rennen LIVE	dazn.de*
11.00	Rallye-WM Australien, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv
14.00	24h-Rennen COTA, Rennen 2. Teil LIVE	24hseries.om

*kostenpflichtig

Vorschau



F1 Grand Prix von Brasilien: Die Saison geht in Interlagos in die vorletzte Runde



Macau Grand Prix: Heiße Zweirad- und Vierrad-Action in den Straßen von Macau



Motorrad-WM in Valencia: Die MotoGP verabschiedet sich in die Winterpause

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

14.-17.11.	Rallye-WM, Australien	AUS
15./16.11.	Rallye-ÖM (ÖRM), Rallye W4 Horn	A
16./17.11.	Macau Grand Prix (GT/WTCR/F3)	MAC
16./17.11.	24h Series, 24h COTA (Austin/Texas)	USA
17.11.	Formel 1, São Paulo	BR
17.11.	NASCAR Cup Series, Homestead/Florida	USA

Motorrad

11.-16.11.	Int. Six Days Enduro (ISDE), Portimão	P
16./17.11.	Macau Grand Prix	MAC
17.11.	Motorrad-WM, Valencia	E

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

RED BULL



JETZT NEU:

MONTE Rallye CARLO

Mit vielen neuen Bildern: Hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Sichern Sie sich jetzt ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunschformat!



www.art-archive.de

auto
motor
-sport

ART ARCHIVE
MOTORSPORT