

Aboservice, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück - Entgelt bez. ZVK 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 31 / 17. JULI 2019

Hamilton-Heimsieg in Silverstone

Was ist bloß mit Vettel los?



Marc Márquez im Interview
**Neue Technik
gegen Stürze**

NASCAR Cup Series in Kentucky
**Kurt Busch siegt
im Bruderduell**

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



/LN Lauf 4
**Black Falcon gewinnt
Mercedes-Zweikampf**



Superbike-WM Laguna Seca
**Rea auf dem Weg
zur Titelverteidigung**



Formel-E-Finale in New York
**Siege für Buemi und
Frijns, Vergne Meister**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Hamilton gewinnt actionreichen England-GP S. 4

Formel 1 Alle Zahlen, Daten und Fakten aus Silverstone S. 6

Formel 1 In welchem Teufelskreis Sebastian Vettel steckt S. 8

Formel 1 Fahrerlager, Kommentar und weitere aktuelle News S. 10

Formelsport F2 und F3 Silverstone, IndyCar in Toronto S. 12

Formel E Vergne verteidigt Titel, muss dafür aber zittern S. 14

Sportwagen Vierter Lauf VLN und weitere 24h-Fragen S. 16

Sportwagen Blancpain GT in Zandvoort und Nachrichten S. 18

Rallycross-WM Porträt des Höljes-Siegers Eriksson S. 20

Rallye WM-Probelauf in Estland und weitere Nachrichten S. 21

DTM Interview mit ITR-Geschäftsführer A. Kostron S. 22

Tourenwagen TCR Europe Spielberg und Jaguar eTrophy S. 24

Tourenwagen NASCAR Kentucky und aktuelles aus der Szene S. 26

Aktion Zwischenbericht von den „Super-Racer“-Scoutings S. 28

Motorrad:

MotoGP Interview mit dem WM-Führenden Marc Márquez S. 30

Straßensport WM-News und Junior-WM/Moto2-EM S. 32

Historie Vor 50 Jahren: Billy Ivy stirbt am Sachsenring S. 34

Superbike-WM Rea jetzt klar auf Kurs zum fünften WM-Sieg S. 36

Straßensport Southern 100, Endurance-WM und News S. 39

Motocross-WM Gajser und Prado in Semarang dominant S. 40

Offroad Speedway-Rennen, MX-WM und weitere News S. 42

Leserservice:

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



12 Formel 2 in Silverstone:
Luca Ghiotto gewinnt sein erstes Hauptrennen



26 Nascar Cup Series Kentucky:
Die Busch-Brüder lassen es qualmen



34 Motorrad-Historie: Vor 50 Jahren kam
Bill Ivy auf dem Sachsenring ums Leben

Editorial

Es geht auch ohne Strafen. Viel besser sogar. Der GP England hat grandiosen Rennsport gezeigt. Es könnte der Beginn einer neuen Ära sein.

Manchmal muss es wehtun, damit sich etwas bewegt. Ja, wir reden wieder über Strafen für Vergehen auf der Rennstrecke. Oder sollten wir besser sagen, über nicht gegebene Strafen. Vielleicht brauchte es erst den Aufschrei der Kritik, damit ein Umdenken stattfinden konnte. Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo bringt es verlorene Siege oder WM-Punkte nicht mehr zurück. Aber die öffentliche Diskussion hat etwas bewirkt. Erster Nutznießer war Max Verstappen in Österreich. Da wurde ganz ohne Ankündigung neu definiert, was die Sportkommissare in Zukunft unter hartem Rennsport verstehen.

Ich behaupte mal: Ohne den Freispruch von Spielberg, ohne das Unverständnis über die Strafe für Vettel in Montreal im Kontext dazu, hätte es dieses Superrennen in Silverstone nicht gegeben. Das Duell Verstappen gegen Leclerc erinnerte phasenweise an die legendäre Schlacht zwischen René Arnoux und Gilles Villeneuve 1979 in Dijon. Da wurde auf und neben der Strecke gekämpft, ja sogar in der Boxengasse. Mal ließ man sich Platz, mal nicht und mal erzwang man mit Radkontakt die Vorfahrt.

In einer Szene machte Leclerc mit Verstappen das Gleiche wie Verstappen mit ihm zwei Wochen davor in Österreich. Er drängte ihn einfach in die Auslaufzone ab. Hat sich irgendjemand beschwert? Die Augen der bei-

den Fahrer leuchteten auch noch eine Stunde nach dem Rennen. Und die Fans standen Kopf. Es war ein Votum für Rennsport, wie er sein sollte. Das Beispiel Silverstone hat auch gezeigt, dass es sich lohnt, die Rennstrecken wieder zurückzubauen. Dort, wo man sich theoretisch neben der Strecke einen Vorteil verschaffen könnte, trennt jetzt ein Grünstreifen oder ein Kiesbett Strecke von Auslaufzone. An allen anderen Stellen lohnte es sich nicht, einen weiten Bogen zu fahren. Der neue Asphalt auf der Strecke hatte viel mehr Grip als der daneben.

Silverstone hat auch gezeigt, dass man nicht alles durchgehen lassen muss. Sebastian Vettel kassierte eine Strafe dafür, dass er Verstappen auf die Hörner nahm. Ein offensichtliches Foul. Es hat sich im Nachhinein auch keiner beschwert. Nicht einmal Verstappen selbst. Und das lag nicht nur daran, dass sich Vettel gleich entschuldigte. Verstappen bekam die Quittung für eine Unart, die ihm nicht auszutreiben ist. Quasi eine indirekte Strafe. Er wechselt zur Verteidigung so spät die Spur, dass der Verfolger aus der Falle nur noch schwer rauskommt. Weil er schon auf der Bremse steht. Das war auch mit Daniel Ricciardo in Baku 2018 so. Der Unterschied: In Baku wechselte Verstappen zwei Mal die Spur, diesmal nur einmal. Und das ist erlaubt.

Michael Schmidt
Redakteur



MSa-Paddock



MOTOR-TALK

MSa-Reporter Michael Schmidt ist bekanntlich kein großer Fan der V6-Hybrid-Antriebe, die aktuell in der Formel 1 zum Einsatz kommen. Mit dem Schweizer Motoren-Papst Mario Illien diskutierte er im Silverstone-Fahrerlager über Alternativen.



PADDOCK-PARKPLATZ

Beim England-GP pendeln die F1-Piloten traditionell mit ihren privaten Dienstwagen an die Strecke. Redakteur Andreas Haupt schaute sich die PS-Monster auf dem Fahrerlager-Parkplatz mal ganz genau an. Die MSa-Kollegen waren übrigens bescheiden im Skoda Fabia Mietwagen unterwegs.



THIS IS SPARTA!

Auf dem Kentucky Speedway nahe Sparta startete die NASCAR Cup Series am Wochenende in ihre zweite Saisonhälfte. Für Redakteur Michael Bräutigam war es seine Premiere bei der US-Tourenwagen-Serie.



42 Speedway-EM in Güstrow:
Laguta slegt zum Auftakt der Finalserie

QUASCHNING

Vettel verhindert

Lewis Hamilton brauchte ein Safety Car, um den siebten Saisonsieg einzutüten. Seine schnellste Rennrunde auf abgekauten Reifen zeigte allerdings seine Überlegenheit. Sebastian Vettel schoss Max Verstappen ab. Red Bull trauerte einem möglichen zweiten Platz nach.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso krachte Vettel in das Heck von Verstappen?

Es war die Szene des Rennens. In der 37. Runde torpedierte Sebastian Vettel den Red Bull von Max Verstappen. Der Unfall erinnerte ein wenig an den Zusammenprall zwischen Verstappen und Ex-Teamkollege Daniel Ricciardo in Aserbaidschan 2018.

Damals verzichteten die Sportkommissare darauf, eine Strafe auszusprechen. Dieses Mal nicht, weil der Fall anders lag. Chef-Steward Garry Connelly, Fahrer-Kommissar Vitantonio Liuzzi sowie Felix Holter und Dennis Carter identifizierten in Vettel den Schuldigen und brumnten ihm zehn Strafsekunden und zwei Punkte für die Sünderkartei auf. Am Rennergebnis änderte sich für Vettel nichts. Er landete nach einem fälligen Nasenwechsel sowieso weit außerhalb der Punkte. Der Unfallpilot versuchte erst gar nicht, seinen Fehler abzustreiten. „Ich habe eine Lücke gesehen, die nicht da war. Daraufhin habe ich Max abgeräumt.“

Vettel und Verstappen balgten sich um den dritten Rang. Der 21-Jährige hatte das schnellere Auto. Verstappen knabberte innerhalb von zehn Runden einen Rückstand von 2,3 Sekunden ab. Mit DRS und Windschatten flog der Red Bull auf der Hangar-Straight vor Kurve 15 am Ferrari vorbei. In der über 220 km/h schnellen Stowe-Kurve trug es Verstappen allerdings etwas zu weit hinaus. Vettel witterte die Möglichkeit, zu kontern. Mit Überschuss näherte er sich dem Red Bull mit der Startnummer 33

vor der Vale-Kurve. „Ich wollte innen reinstechen. Als ich gerade ansetzte, war es zu spät. Deshalb musste ich nach rechts ausweichen. Leider war es auch da schon zu spät, eine Kollision zu vermeiden.“ In dem Augenblick, als Vettel die Spur kreuzte und in Verstappens Windschatten eintauchte, traf die verwirbelte Luft den Frontflügel mit voller Wucht. Der Ferrari verlor Anpressdruck auf der Vorderachse und es blockierten die Räder – verstärkt durch den Lenkeinschlag. Vettel boxte Verstappen von der Strecke. Er entschuldigte sich. Verstappen akzeptierte und klagte. „Er hat sich verschätzt und ich habe dafür bezahlt. Bei allen anderen Zweikämpfen war ich vorsichtig, um ja keinen Unfall zu haben.“

Wo hätte Verstappen landen können?

Red Bull fühlte sich um ein Podest gebracht. Womöglich sogar um Platz 2. „Bottas musste noch einmal an die Box. Wir nicht. Damit hätten wir ihn auf jeden Fall vor dem Finale überholt“, erklärt Red Bulls Teamchef Christian Horner. Vor dem Unfall lag Verstappen nur zehn Sekunden hinter dem Finnen im zweiten Mercedes. Dieser Vorsprung hätte für Bottas nicht gereicht, um beim zweiten Reifentausch vor Verstappen zu bleiben. Doch Bottas hätte für den Schlusssprint frische weiche Reifen gehabt. Und Verstappen alte harte Gummis, um sich zu verteidigen. „Bottas hätte erst einmal wieder an Max vorbeimüssen.“

Der Unfall mit Vettel verhinderte ein mögliches Duell. Verstappen brachte seinen Red Bull immerhin auf dem fünften Platz ins Ziel. „Das war ein kleines Wunder“, meinte Horner. Das Schadensbild: kaputter Diffusor, gebrochener Unterboden, ausgefallene Servolenkung, ein lockerer Fahrersitz.

Wie half Lewis Hamilton das Safety Car?

Beide Mercedes starteten auf der Medium-Mischung in den 52 Runden langen Grand Prix. Trotzdem planten die Strategen mit zwei Boxenstopps. Die Erfahrung



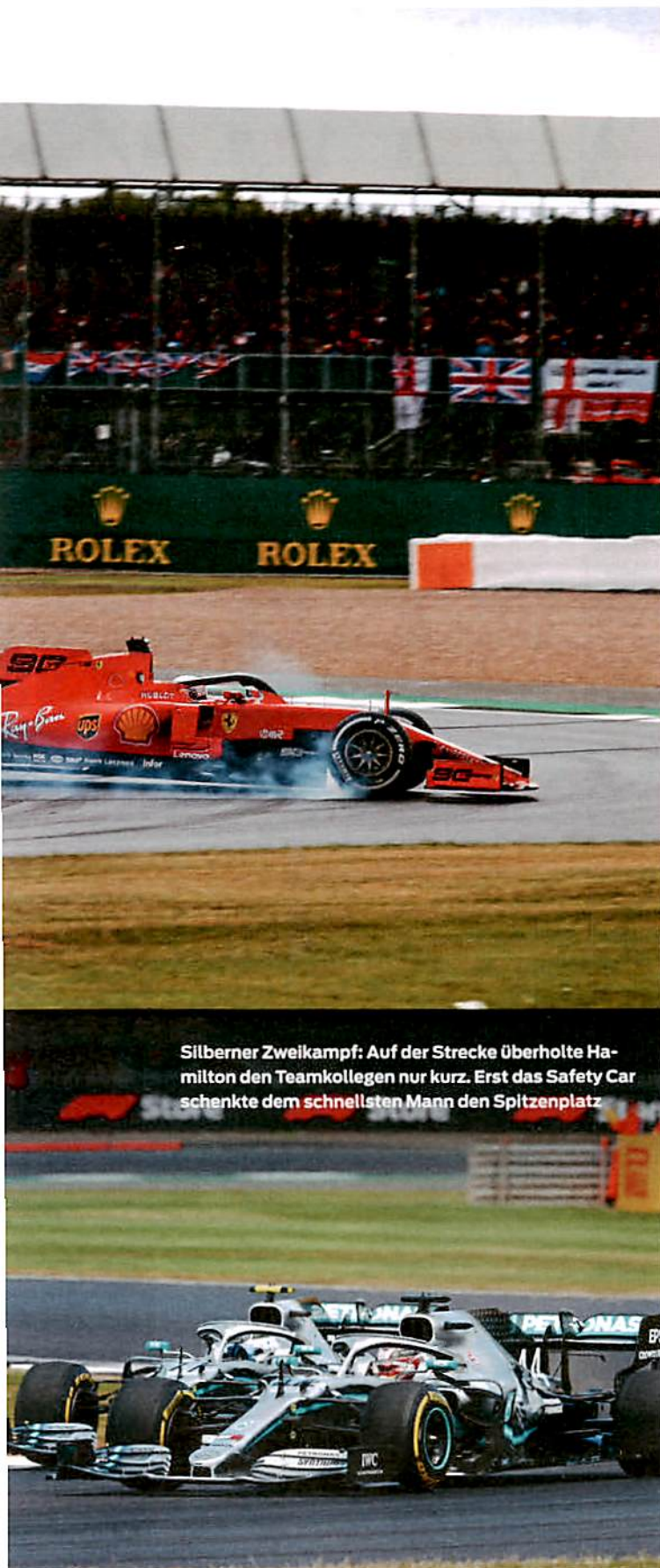
Sebastian Vettel gabelt Max Verstappen auf. Zusammen flogen sie in die Auslaufzone der Vale-Kurve



Selbst an Seite durch die Boxenstraße: Charles Leclerc und Max Verstappen duellierten sich überall

MOTORSPORT IMAGES

Red-Bull-Podest



Silberner Zweikampf: Auf der Strecke überholte Hamilton den Teamkollegen nur kurz. Erst das Safety Car schenkte dem schnellsten Mann den Spitzenplatz

gen des Trainingsfreitags mahnten zur Vorsicht. Da hatte der Asphalt den Gummi von der Lauffläche gefressen.

Pole-Mann Bottas verteidigte die Spitzenposition in den ersten 16 Runden. Obwohl Hamilton formatfüllend in seinem Rückspiegel klebte. Der Weltmeister attackierte mehrmals, lag sogar in der vierten Runde vor der siebten Kurve für den Moment vorn.

Es brauchte Glück, um den Teamkollegen an diesem Rennsonntag auszuhebeln. Bottas holte sich im 16. Umlauf neue Medium-Reifen. „Wir haben vor dem Rennen gemeinsam besprochen, dass der intern Zweitplatzierte eine andere Taktik bekommt. Ansonsten wäre das Ergebnis schon nach der ersten Runde festgestanden“, erklärte Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Hamilton blieb länger auf der Strecke, doch seine Rundenzeiten waren nicht gut genug, um nach einem eigenen Stopp in Führung zu bleiben. Dafür die Rundenzeiten im 18. und 19. Umlauf. Bottas: 1.30,344 und 1.30,624 Minuten. Hamilton: 1.30,979 und 1.30,784 Minuten. Ein Safety Car sprang Hamilton zur Seite. Ausgelöst hatte es Antonio Giovinazzi, der in Runde 20 ins Kiesbett kreiselte. Mercedes reagierte sofort, steckte bei Hamilton von Medium auf harte Reifen um. Weil Bottas um die Strecke kroch, reichte Hamiltons Vorsprung von 17,4 Sekunden aus, um sich nach dem Reifentausch vor dem Teamkollegen zu behaupten. Wieso bekam Bottas für Teil 2 des Rennens den Medium und Hamilton den harten Reifen? Das war von Anfang an geplant. Mit dieser Aufteilung sicherten sich die Strategen gegen alle Eventualitäten ab. Es hätte auch keinen Sinn gemacht, es anders herum zu handhaben. Hamilton wäre dann bei einem normalen Rennverlauf mit den weicheren Reifen hinter dem Stallrivalen festgesteckt und hätte obendrein beim zweiten Mal früher stoppen müssen.

Spielte Hamilton nur mit seinen Gegnern?

In den letzten Minuten diskutierten Fahrer und Ingenieure am

Mercedes-Funk. Die Strategen wollten die vor dem Rennen festgelegte Taktik umsetzen, nachdem Verstappen keine Gefahr mehr war, und ein zweites Mal die Reifen tauschen. „Wir hatten genug Luft nach hinten.“

Doch nur Bottas fasste weiche Reifen auf. Der Finne fühlte Vibrationen auf seinem zweiten Satz, musste aber ohnehin noch einmal wechseln, nach zwei Stints auf den Medium-Reifen. Hamilton hingegen weigerte sich. Der Weltmeister fühlte sich unwohl dabei, einen zweiten Boxenbesuch einzulegen. „Für den Fahrer birgt ein Stopp immer ein gewisses Sicherheitsrisiko“, erklärt Wolff. „Wir wollten uns auch im Falle eines späten Safety Cars absichern. Dann wäre Lewis verwundbar gewesen. Wir haben ihn entscheiden lassen.“

Wenn er schon nicht gewinnen konnte, dann wollte Bottas wenigstens den Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde ergattern. Dafür legte der WM-Zweite mit den weichen Reifen eine Rundenzeit von 1.27,406 Minuten vor. Hamilton schonte ohne Schattenmann seine Reifen und wartete bis zur letzten Runde. Dann packte der Engländer trotz 32 Runden alter harter Gummis den Hammer aus. Hamilton war 2,3 Sekunden schneller als in der vorherigen Runde und unterbot Bottas um 37 Tausendstel. Was zeigt, dass er in einer eigenen Liga fuhr. „Er haut einen raus und lässt damit alle dumm aussehen“, konstatierte Wolff.

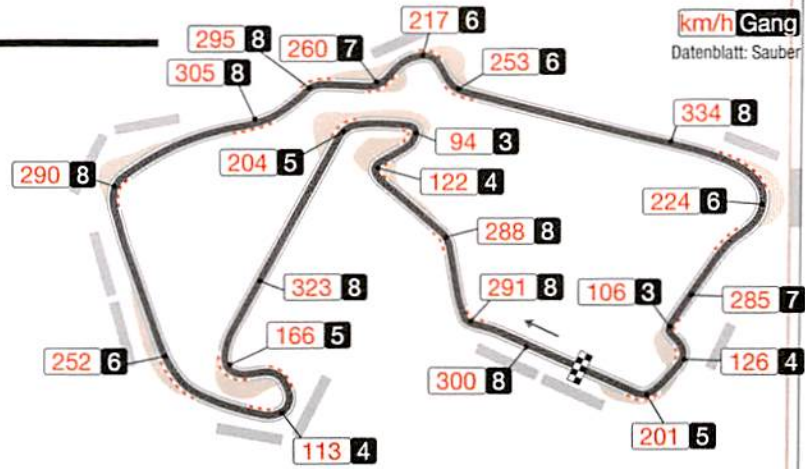
Wie hat sich die Österreich-Entscheidung ausgewirkt?

Silverstone sah zahlreiche Zweikämpfe. Vor allem Red Bull und Ferrari balgten sich. Die Fahrer fühlen sich nach der Entscheidung von Österreich, Verstappen nicht zu bestrafen, befreit. Sie können wieder Rennen gegeneinander fahren, weil die Stewards sie lassen. Charles Leclerc fuhr direkt die Ellbogen aus im Zweikampf mit Verstappen. „Ich habe gesagt, ich fahre aggressiver, und setzte es direkt um.“ Die Fans waren verzückt. „So soll Racing doch sein“, stellte Helmut Marko fest. Da stimmen wohl alle zu. ■

GP ENGLAND: 10. VON 21 LÄUFEN / 14. JULI 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,891 km**
 Runden: **52**
 Distanz: **306,198 km**
 Zuschauer: **141 000**
 Wetter: **18 Grad, bedeckt**
 Topp speed Qualifikation: **337,0 km/h (Ricciardo)**
 Topp speed Rennen: **340,4 km/h (Stroll)**
 Gangwechsel/Runde: **34**
 Volllastanteil: **78 % (1590 m = 20,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,86 Liter**
 Führungswechsel: **1**



STARTAUFGSTELLUNG

1	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.25,093 min		
2	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.25,099 min		
3	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, 1.25,172 min		
4	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1.25,276 min		
5	Pierre Gasly, F	10
Red Bull-Honda, 1.25,590 min		
6	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.25,787 min		
7	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1.26,182 min		
8	Lando Norris, GB	4
McLaren-Renault, 1.26,224 min		
9	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1.26,345 min		
10	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.26,386 min		
11	Antonio Giovinazzi, IT	99
Alfa Romeo-Ferrari, 1.26,519 min		
12	Kimi Räikkönen, FIN	7
Alfa Romeo-Ferrari, 1.26,546 min		
13	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1.26,578 min		
14	Romain Grosjean, F	8
Haas-Ferrari, 1.26,757 min		
15	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1.26,928 min		
16	Kevin Magnussen, DK	20
Haas-Ferrari, 1.26,662 min		
17	Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Honda, 1.26,721 min		
18	Lance Stroll, CDN	18
Racing Point-Mercedes, 1.26,762 min		
19	George Russell, GB	63
Williams-Mercedes, 1.27,789 min		
20	Robert Kubica, PL	88
Williams-Mercedes, 1.28,257 min		

Startnummer

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	52/36 ²⁾	1:21.08,452 min = 226,419 km/h	m/h	1 (28,905 s)	1.27,369 min
2. Bottas	52/16	+ 24,928 s	m/m/s	2 (56,670 s)	1.27,406 min
3. Leclerc	52	+ 30,117 s	s/m/h	2 (56,906 s)	1.29,313 min
4. Gasly	52	+ 34,692 s	m/h	1 (27,905 s)	1.29,544 min
5. Verstappen	52	+ 39,458 s	m/m/h	2 (55,777 s)	1.29,272 min
6. Sainz	52	+ 53,639 s	m/h	1 (27,980 s)	1.29,757 min
7. Ricciardo	52	+ 54,401 s	s/m/h	2 (56,797 s)	1.29,624 min
8. Räikkönen	52	+ 1.05,540 min	m/h	1 (28,364 s)	1.30,034 min
9. Kvyat	52	+ 1.06,720 min	s/m/h	2 (58,188 s)	1.29,910 min
10. Hülkenberg	52	+ 1.12,733 min	s/h	1 (28,926 s)	1.29,949 min
11. Norris	52	+ 1.14,281 min	s/m/h	2 (56,194 s)	1.29,636 min
12. Albon	52	+ 1.15,617 min	s/m	1 (28,954 s)	1.30,872 min
13. Stroll	52	+ 1.21,086 min	m/h/s	2 (59,474 s)	1.29,390 min
14. Russell	51		m/h	1 (30,245 s)	1.31,013 min
15. Kubica	51		m/h	1 (28,694 s)	1.31,509 min
16. Vettel ³⁾	51		s/h/m	2 (1.06,489 min)	1.28,733 min
17. Pérez	51		m/h/s/s	3 (1.37,043 min)	1.29,456 min
18. Giovinazzi	18	Unfall (P10)	m		1.32,464 min
19. Grosjean	9	Unterboden (P19)	h		1.34,350 min
20. Magnussen	6	Unterboden (P20)	h		1.33,425 min

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

FAHRER-WM

1. Hamilton	7*	223 Punkte
2. Bottas	2	184 Punkte
3. Verstappen	1	136 Punkte
4. Vettel		123 Punkte
5. Leclerc		120 Punkte
6. Gasly		55 Punkte
7. Sainz		38 Punkte
8. Räikkönen		25 Punkte
9. Norris		22 Punkte
10. Ricciardo		22 Punkte
11. Hülkenberg		17 Punkte
12. Magnussen		14 Punkte
13. Pérez		13 Punkte
14. Kvyat		12 Punkte
15. Albon		7 Punkte
16. Stroll		6 Punkte
17. Grosjean		2 Punkte
18. Giovinazzi		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5:5
Vettel – Leclerc	6:4
Verstappen – Gasly	9:1
Sainz – Norris	3:7
Kubica – Russell	3:7
Pérez – Stroll	10:0
Kvyat – Albon	6:4
Grosjean – Magnussen	4:6
Hülkenberg – Ricciardo	1:9
Räikkönen – Giovinazzi	6:4

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	9*	407 Punkte
2. Ferrari		243 Punkte
3. Red Bull-Honda	1	191 Punkte
4. McLaren-Renault		60 Punkte
5. Renault		39 Punkte
6. Alfa-Romeo-Ferrari		26 Punkte
7. Racing Point-Mercedes		19 Punkte
8. Toro Rosso-Honda		19 Punkte
9. Haas-Ferrari		16 Punkte

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Pierre Gasly	Red Bull	1.27.173 min	25
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,456 s	29
3. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,836 s	21
4. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,949 s	26
5. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,080 s	21
6. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,131 s	21
7. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,630 s	21
8. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,858 s	24
9. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,920 s	26
10. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,989 s	31
11. Lando Norris	McLaren	+ 1,997 s	23
12. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,280 s	27
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,327 s	26
14. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,484 s	25
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,926 s	24
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 3,432 s	24
17. George Russell	Williams	+ 3,568 s	25
18. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 3,574 s	12
19. Romain Grosjean	Haas	+ 3,638 s	22
20. Robert Kubica	Williams	+ 4,948 s	27

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1.25.905 min	17
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,026 s	16
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,049 s	21
4. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,213 s	15
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,535 s	14
6. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,551 s	20
7. Lando Norris	McLaren	+ 0,784 s	15
8. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,040 s	16
9. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,060 s	15
10. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,071 s	17
11. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,131 s	16
12. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,201 s	15
13. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,203 s	18
14. Romain Grosjean	Haas	+ 1,205 s	16
15. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,370 s	16
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,519 s	15
17. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,639 s	14
18. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,693 s	12
19. George Russell	Williams	+ 3,160 s	22
20. Robert Kubica	Williams	+ 3,545 s	19

GP ENGLAND, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.26.732 min	25
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,069 s	35
3. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,197 s	30
4. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,448 s	30
5. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,517 s	31
6. Lando Norris	McLaren	+ 0,814 s	38
7. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,830 s	32
8. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,255 s	39
9. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,265 s	38
10. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,270 s	32
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,276 s	36
12. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,327 s	30
13. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,394 s	33
14. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,396 s	17
15. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,485 s	34
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,508 s	37
17. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,562 s	28
18. Romain Grosjean	Haas	+ 2,062 s	26
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,203 s	37
20. George Russell	Williams	+ 3,782 s	11

FAHRERNOTEN

-  **10/10** @ 9,20
Lewis Hamilton
Mercedes AMG FI
-  **09/10** @ 8,30
Valtteri Bottas
Mercedes AMG FI
-  **03/10** @ 7,50
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 7,70
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **09/10** @ 8,90
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **09/10** @ 6,10
Pierre Gasly
Red Bull Racing
-  **07/10** @ 6,80
Nico Hülkenberg
Renault Sport FI
-  **09/10** @ 7,00
Daniel Ricciardo
Renault Sport FI
-  **04/10** @ 6,20
Kevin Magnussen
Haas FI Team
-  **04/10** @ 5,90
Romain Grosjean
Haas FI Team
-  **09/10** @ 7,70
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **08/10** @ 7,70
Lando Norris
McLaren
-  **06/10** @ 7,00
Sergio Pérez
Racing Point FI Team
-  **05/10** @ 5,20
Lance Stroll
Racing Point FI Team
-  **08/10** @ 7,10
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **06/10** @ 5,40
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **07/10** @ 6,70
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **08/10** @ 6,60
Alexander Albon
Toro Rosso
-  **05/10** @ 4,90
Robert Kubica
Williams
-  **08/10** @ 7,20
George Russell
Williams

STATISTIK DES WOCHENENDES

80

Lewis Hamilton ist nicht zu bremsen. Mit seinem siebten Saisonsieg schraubt der 34-jährige Engländer seine Karriere-Bilanz auf 80 Erfolge. Damit fehlen nur noch elf Siege, um mit Michael Schumacher in der ewigen Statistik gleichzuziehen. Silverstone ist Hamilton-Land. Der Weltmeister verpasste zwar die Pole-Position um sechs Tausendstel. Es wäre seine siebte auf dem 5,891 Kilometer langen Kurs gewesen. Dafür strich er den sechsten Sieg ein. 2008 gewann Hamilton auf McLaren. Die restlichen Erfolge in Silverstone feierte er gemeinsam mit Mercedes: 2014, 2015, 2016, 2017 und in diesem Jahr. Sechs Siege in England: Kein Pilot hat mehr. Zuvor hatte sich Hamilton diese Bestmarke mit Jim Clark und Alain Prost geteilt. Clark gewann sogar auf drei Strecken: Silverstone, Brands Hatch, Aintree.

ZITAT DES RENNENS

„Ich hatte das Gefühl, Max wollte wieder nach rechts. Als ich mit Überschuss auf ihn auflief, ging innen die Lücke wieder zu.“

Sebastian Vettel



Die heimischen Fans feierten Lewis Hamilton wie einen Rockstar



Vettel im Teufelskreis

Silverstone war nicht Sebastian Vettels Wochenende. Im Training weit abgehängt, im Rennen ein Crash mit Max Verstappen. Wo hakt es bei Ferraris Nummer 1?

Von: **Michael Schmidt**

Die Frage lag auf der Hand. Nach dem Tiefpunkt des Jahres und einer Saison voller enttäuschter Hoffnungen wollte einer von Sebastian Vettel

die kürzest mögliche Zwischenbilanz hören, die es gibt: „Fassen Sie ihre Saison in einem Wort zusammen.“ Vettel zögerte. Er hätte vermutlich am liebsten einen Kraftausdruck gebraucht, doch das verbot der Anstand im Rahmen einer Pressekonferenz mit Teamchef Mattia Binotto an seiner Seite. So verständigte sich Vettel auf ein Wort, das die ersten zehn Rennen auch gebührend beschreibt: „Schwierig“.

Das fünfte Jahr mit Ferrari sollte seines werden, und nach den Wintertestfahrten hatten alle das Gefühl, dass sich das



Silverstone war der Tiefpunkt einer Saison voller enttäuschter Hoffnungen. Sebastian Vettel sucht nach Antworten auf viele Fragen.

deutsche PS-Märchen vielleicht doch wiederholen würde. Michael Schumacher hat es 2000 auch erst im fünften Anlauf geschafft.

Doch bald schon folgte eine Ernüchterung auf die andere. Mercedes hat das bessere Auto gebaut. Ein Auto, das unter normalen Bedingungen unschlagbar ist. Lewis Hamilton und Valtteri Bottas reihten Doppelsieg an Doppelsieg. Ferrari ist nur dort schnell, wo der Anteil der Geraden überwiegt. Und nicht einmal da nutzt man seine Chancen. Vettel musste spätestens nach dem GP Spanien wissen, dass auch



WILHELM

Wieder ein schwieriges Wochenende: Sebastian Vettel wartet weiter auf den ersten Saison-sieg. Stattdessen crashte er in Verstappen



MOTORSPORTSPICS.DE / BRATIC

Unfall in Vale: Vettel dreht sich nach der Kollision rückwärts ins Kiesbett



XPB

Entschuldigung im Parc fermé: Vettel gesteht seinen Fehler ein



WILHELM

Schneller Teamkollege: Leclercs Druck wirkt wie eine mentale Bremse

erst ein Entrinnen gibt, wenn Ferrari vorne aerodynamisch mehr Anpressdruck findet. Vettel verlor in Silverstone 0,615 Sekunden auf Leclerc. Der Ex-Champion klagte: „Ich spüre die Hinterachse nicht. Beim Einlenken habe ich kein Vertrauen in das Heck. Das hat mich besonders in der Becketts-Passage Zeit gekostet. Charles war da 20 km/h schneller. Das ist kein normaler Abstand. So was hast du nur bei unterschiedlichen Autos.“

Leclerc sitzt aber im gleichen Auto. Er kann mit einem nervösen Heck gut leben. Das ist sein Fahrstil. Vettel dagegen braucht eine Hinterachse, die beim Einlenken auf der Straße klebt, damit er bis zum Scheitelpunkt den Speed mitnehmen kann. Silverstone war bereits das dritte Rennen in Folge, bei dem er gegen den Teamkollegen kein Land sah. Seit dem GP Frankreich hat Ferrari damit begonnen, das Auto umzubauen. Doch je mehr Ferrari versucht, Last auf die Vorderachse zu bekommen, umso instabiler wird der Anpressdruck. Alle Versuche, mit Modifikationen am Unterboden gegenzusteuern, schlugen fehl. Erst im Rennen, wenn mehr Benzin an Bord ist und die Reaktionen des Autos träger ausfallen, gleichen sich die Rundenzeiten der Ferrari-Piloten wieder an. Vettel gibt zu: „Ich suche noch nach Antworten. Plötzlich hatte ich in das Auto und in die Reifen das Vertrauen, das mir am Samstag gefehlt hat.“

Der Druck von Leclerc wirkt wie eine mentale Bremse. „Seb muss seinen Kopf freibekommen, Leclerc vergessen und ganz für sich allein analysieren, woran es liegt“, empfiehlt Ex-Pilot Derek Warwick. Der Engländer stellt fest: „Das ist nicht der Vettel, den ich kenne.“ Diese Verkrampfung ist Vettel auch im Zweikampfverhalten anzumerken. Schon in Bahrain leistete sich der derzeitige WM-Vierte einen unerklärlichen Dreher im Duell mit Hamilton. In Silverstone ließ er sich von Pierre Gasly in Kurve 3 überraschen und donnerte beim Versuch, einen Angriff von Max Verstappen zu kontern, in das Heck des Red Bull. Als Verstappen die Türe zuwarf, versuchte sich Vettel auf die andere Seite zu retten, verlor beim Kreuzen des Windschattens Abtrieb, was dann seinen Bremsweg verlängerte. Jetzt werden sie wieder laut werden, die Gerüchte, dass Vettel am Jahresende alles hinschmeißt. Damit muss er leben. ■

diese Titeljagd gelaufen ist. Das zehrt an den Nerven, wenn man mit großen Plänen in die Saison gegangen ist, vier Jahre Vorarbeit investiert hat – und dann Angst haben muss, es mit Ferrari vielleicht nie mehr zu schaffen.

Ein Kollege ohne Respekt

Dazu kommt, dass Teamkollege Charles Leclerc frech am Nummer-1-Status von Vettel rüttelte. Der zweite Grand Prix in Bahrain war ein erster Warnschuss an Vettel. Leclerc fand eine bessere Balance und Vettel rapportierte erstmals die Probleme, mit denen

er heute kämpft. Jede Stallregie wurde zur Anklage für Vettel.

Leclerc gehört wie Max Verstappen einer neuen Rennfahrer-Generation an. Sie hat keinen Respekt vor großen Namen, keine Angst vor der Größe der Aufgabe, keine Hemmungen im Rad-an-Rad-Duell. Fahrer wie Leclerc lernen schnell. Der Simulator ist ihre zweite Heimat. Sie haben virtuell schon mehr Rennsituationen erlebt als ein Vettel im richtigen Leben. Und sie sind noch flexibel genug, ihren Fahrstil zu ändern. Bei einem, der wie Vettel bereits seine 13. Saison fährt, ha-

ben sich viele Routinen bereits so verselbstständigt, dass sie nur noch schwer aus dem System zu bringen sind. Und das fällt ihm jetzt auf den Kopf.

Der Ferrari SF90 ist nicht sein Auto. Es hat auf der Vorderachse zu wenig Abtrieb. Darunter leiden die Vorderreifen. Da dem Frontflügel aerodynamisch Grenzen gesetzt sind, muss Ferrari mechanisch nachhelfen und die Vorderachse weicher abstimmen. Damit wird das Heck entlastet und instabil. Die Hinterreifen rutschen und werden zu heiß. Es ist ein Teufelskreis, aus dem es

AUS DEM FAHRERLAGER

GEDENKEN AN WHITING

Die Formel-1-Gemeinde hat sich mit einer Gedenkfeier von dem im März verstorbenen FIA-Rennleiter Charlie Whiting verabschiedet. Alte Freunde, nahezu alle Teamchefs und Fahrer und Whittings Familie wohnten der Veranstaltung bei. Ross Brawn, Sebastian Vettel und Jean Todt erinnerten an einen Mann, der trotz seiner exponierten Stellung keine Feinde im Fahrerlager hatte. Vettel hielt eine bewegende Rede. Er mahnte zum Innehalten und Gedenken an eine Person, die in diesem hektischen Geschäft ein verlässlicher Freund gewesen ist. Die FIA erlaubte Whittings Sohn Justin, den GP England zu starten.



Auf dem Startturm: Justin Whiting

FEUERALARME BEI BMW

BMW bereitet gerade einen seiner Vierzylinder-Turbos aus den 80er-Jahren auf einen historischen Einsatz im Brabham BT52 vor. Bei Versuchen auf einem modernen Prüfstand gab es jetzt schon zwei Mal Feueralarm. Die Kameras im Prüfstandsraum interpretierten die rot glühenden Auspuffrohre und das Turbofeuer als möglichen Brandherd.

LECLERC GEGEN LECLERC

Charles Leclerc ist auf seinem privaten Simulator den GP Australiens nachgefahren. Und er hat sich dabei selbst geschlagen. „Der virtuelle Leclerc war schneller als der reale.“

FLÜCHTLINGE BEI FERRARI

Überraschung bei Ferrari. In einem der Lastwagen, die Zubehörteile für das Team transportierten, reisten zwei blinde Passagiere mit. Zwei Flüchtlinge stiegen in Calais in einem unbeobachteten Moment zu und in Silverstone wieder aus. Sie wurden von der Polizei festgenommen.

NORRIS FLIEGT AB

Lando Norris kreiselte am Donnerstag vor dem Rennen von der Strecke. Im Rahmen der Pirelli Hot Laps versenkte er einen McLaren 720S mit 720 PS im Kiesbett ausgangs Chapel. Sein Beifahrer: Johnny Herbert. Lewis Hamilton machte es besser. Der Weltmeister hämmerte eine Mercedes S-Klasse mit Sir Frank Williams auf dem Beifahrersitz um den schnellen Kurs.

AUTOS ZU SCHWER

Sebastian Vettel beurteilt die aktuellen Formel-1-Autos. „In schnellen Kurven sind sie das Nonplusultra. Kein Auto, das ich je gefahren bin, klebte so auf der Straße und erlaubte diese Kurvengeschwindigkeiten.“ In langsamen Kurven hingegen hadert der viermalige Weltmeister. „Ich will nicht sagen, dass sie da ganz unten rangieren. Aber sie sind einfach zu schwer.“ Die 2019er-Generation wiegt mit Fahrer mindestens 743 Kilogramm.

ANWEISUNGEN VON FRANK

Silverstone ist für Williams ein besonderer Grand Prix. Vor 40 Jahren gewann Clay Regazzoni den ersten von 114 Grands Prix. Claire Williams erinnert sich an vergangene Tage. „Es war der einzige Grand Prix, zu dem uns unser Vater mitnahm. Er war der Meinung, dass Familie an der Rennstrecke ihn bei der Arbeit störe. Schon Wochen vor dem Rennen gab es genau Anweisungen, was wir anziehen mussten und was wir im Fahrerlager tun durften und was nicht.“



Hamilton mit Williams in S-Klasse

KOMMENTAR

Liberty Media will die ganze Formel 1 umkrempeln. Die Autos, den Ablauf des Wochenendes, die Rennstrecken. Der Stadtkurs von Hanoi soll das erste Beispiel einer neuen Kategorie von Rennstrecken werden. Spektakulär und unverwechselbar. Weitere Stadtrennen sollen folgen. Miami, Las Vegas, London vielleicht. Sebastian Vettel fragte zu Recht: „Warum sollen wir in die Städte gehen? Es gibt genug gute Rennstrecken.“ Das Modell Stadtrennen darf man nicht überstrapazieren. Sonst sind sie eines Tages nichts Besonderes mehr. Die Formel E muss in die Stadt. Nur so funktioniert deren Marketingstrategie. In der Formel 1 sollte der Häuserkampf eine Ausnahme bleiben. Monte Carlo, Baku, Singapur reichen völlig. Rennstrecken sind ein wichtiger Faktor für die Faszination unseres Sports. Weil sie mehr als jede andere Sportstätte



Silverstone hat nach zahlreichen Umbauten seinen Charakter verloren

ihre eigene Geschichte und ihr eigenes Gesicht haben. Man muss ihnen aber auch ihre Geschichte und ihr Gesicht lassen. Oder ihre Kurven. Silverstone wurde über all die Jahre kaputtrenoviert. Was war das für ein herrlicher Kurs, mit seinen fünf Kurven, den weiten grünen Flächen drum herum und der Landebahn in

der Mitte. Heute ist Silverstone ein großer Verkehrsübungsplatz. Man kann die Strecke kaum von den Servicestraßen unterscheiden. Auch Hockenheim, der Red Bull Ring, Paul Ricard, Monza, Mexico-City und Interlagos haben ihren Charakter verloren. Manche aus Sicherheitsgründen, manche, weil man in den

90er-Jahren der Meinung war: Je kürzer die Strecke, umso besser. Heute weiß man es besser. Früher stand fast jedes Rennen unter einem eigenen Thema. Monte Carlo, das Stadtrennen. Monza, die Windschattenschlacht. Zandvoort, der Dünenkurs. Der Nürburgring, das ultimative Monster. Mexico-City, die Strecke mit der Peraltada-Kurve. Spa mit Eau Rouge. Paul Ricard mit der Mistral-Geraden. Wenn Liberty 21 Stories verkaufen will, müssen sie nicht neue Rennstrecken erfinden. Es reicht, einige alte in ihren Urzustand zu überführen. ■



Michael Schmidt Redakteur

Brauchen wir mehr Stadtrennen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Weniger Freiheiten

Das Formel-1-Auto für 2021 nimmt Gesicht an. Die FIA verrät jetzt erstmals Details. Bis Oktober findet Feintuning statt.

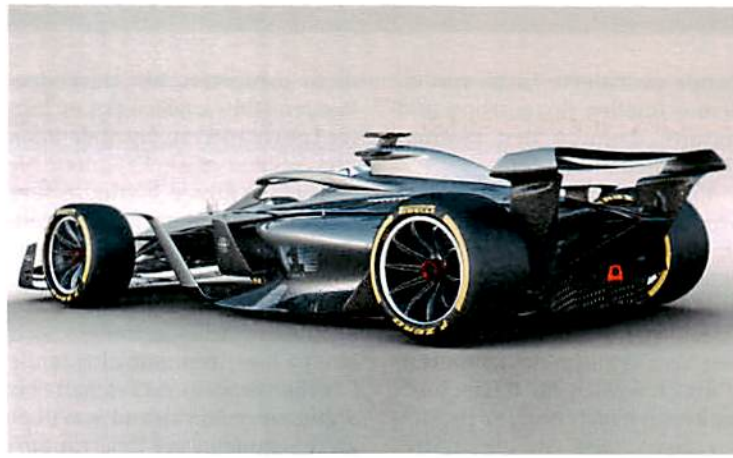
Von: **Michael Schmidt**

Die Drahtzieher der Formel 1 haben sich viel vorgenommen. Das Auto für 2021 muss vier Zielen genügen. 1.) Es soll im Bereich von zehn Metern hinter einem anderen Auto nur noch fünf bis zehn Prozent Abtrieb verlieren. Momentan sind es 50 Prozent. 2.) Der Abstand vom schnellsten zum langsamsten Auto soll sich um die Hälfte reduzieren. 3.) Die Autos sollen schön aussehen. 4.) Die Kosten müssen drastisch gesenkt werden. Das bedeutet mehr Standardteile.

Das Modell, über das derzeit FIA, F1-Management, Teamchefs, Ingenieure und Fahrer diskutieren, durchläuft derzeit bereits seine elfte Entwicklungsschleife. Und es ist noch nicht das letzte Wort gesprochen. So soll der zwei

Meter breite Frontflügel schrumpfen. „Im Moment brauchen wir ihn noch, um das Auto auszubalancieren“, erklärt FIA-Technikchef Nikolas Tombazis. Sofort ins Auge fallen die tiefe Nase, der komplette Verzicht auf Leitbleche, Radkappen über den Vorderreifen, lange Seitenkästen, verkleidete Felgen mit 18 Zoll Durchmesser, ein riesiger Diffusor, der am Kühleinlass beginnt, ein Heckflügel mit einem Unterflügel, dessen Kontur dem Diffu-

sortunnel folgt. Dieses Zusammenspiel garantiert, dass die verwirbelte Luft nach oben gelenkt wird und das nachfolgende Auto nicht trifft. Hydraulische Fahrwerke werden verboten. Die Ingenieure jammern über zu wenig Freiheiten. Formel-1-Chef Ross Brawn hält ihnen entgegen: „Sie können sich immer noch differenzieren. Die Guten werden aber nicht mehr zwei, sondern nur noch 0,2 Sekunden besser sein.“ ■



Das Auto der Zukunft soll mehr Rennaction und ein engeres Feld garantieren

NACHRICHTEN

SILVERSTONE FIX

Das F1-Management hat seinen Vertrag mit Silverstone bis 2024 verlängert. Trotzdem will Liberty Media an seinen Plänen festhalten, innerhalb der nächsten drei Jahre einen Grand Prix in London zu veranstalten.

NUR DREI RICHTIGE

Ross Brawn hat auf die Kritik reagiert, das 2021er-Reglement sei eine Einheitsformel durch die Hintertür. „Wir haben alle aktuellen Autos in weißer Farbe darstellen lassen. Selbst wir haben an den Formen nur drei Autos richtig erkannt.“

HOCKENHEIM RAUS

Die Formel-1-Chefs haben den Teams bei einem Treffen in Silverstone bestätigt, dass es 2020 bei 21 Rennen bleibt. Da Vietnam und Holland neu im Kalender sind, fliegen zwei raus. Es dürfte sich um Spanien und Deutschland handeln, weil es mit Mexiko ein Handschlagabkommen zur Verlängerung gibt.

Formel 1

Eine B-Version in zwei Portionen

Racing Point legt eine B-Version seines RP19 auf Kiel. Sie wird in zwei Portionen debütieren. Alles bis auf das Chassis ist neu.

Es ist das bis jetzt umfangreichste Upgrade dieser Formel-1-Saison. Racing Point legt eine B-Version von seinem RP19 auf Kiel. „Alles bis auf das Chassis ist neu“, verspricht Technikchef Andy Green. Der Total-Umbau wurde bereits im März geplant, als klar war, dass dem Auto Abtrieb fehlt und der vorhandene auch noch instabil ist. In Kurvenfahrt riss die Strömung zum Heck ab. Der Kraftakt geht ins Geld. „Früher wäre so ein Upgrade nicht möglich gewesen“, gibt Green zu. Früher heißt in der Ära, bevor der kanadische

Milliardär Lawrence Stroll den Rennstall übernommen hat.

Der runderneuerte Racing Point kommt in zwei Schritten. In Hockenheim der hintere Teil, in Budapest der vordere. Weil so viele Komponenten betroffen sind, konnte die Designabteilung und die Produktion nicht alles für einen Termin liefern. Und so sieht der Einsatz der Neuentwicklungen im Detail aus: In Hockenheim bekommt der RP19 einen neuen Heckflügel und Diffusor und eine Motorabdeckung, die sich im Heck stärker einzieht. Dafür mussten auch unter der Verkleidung viele Komponenten neu platziert werden. Beim GP Ungarn folgen ein neuer Frontflügel, die dazugehörigen Leitbleche, eine neue Nase und eine geänderte Geometrie der Vorderradaufhängung. ■ MS

Formel 1

Aufregung um HaasF1-Sponsor

Zuerst kündigte William Storey, der Frontmann von Rich Energy, den Sponsorvertrag mit HaasF1 auf. Dann distanzierte sich das Unternehmen davon.

HaasF1 geht durch schwere Zeiten. Auf der Rennstrecke hadert der US-Rennstall mit den heiklen Pirelli-Reifen. Hinter den Kulissen gibt es Ärger mit Hauptsponsor Rich Energy. Vier Tage vor dem GP England kündigte William Storey, das Gesicht des englischen Getränkeherstellers, den Vertrag bis 2022 über 35 Millionen Pfund mit HaasF1 auf. Man sei von den Leistungen des Teams enttäuscht, hieß es in einer Twitter-Mitteilung. Rich Energy, so Storey, wollte mit seiner Kampagne Red

Bull angreifen. HaasF1 sei aber zuletzt auf Williams-Niveau gefahren.

Einen Tag später distanzierte sich Rich Energy von dem Statement ihres Hauptgeldgebers. „Wir glauben an die Zusammenarbeit mit dem HaasF1-Team. Die schurkenhafte Aktion eines Einzelnen haben uns unheimlich brüskiert. Diese Person spricht für sich selbst und nicht für die Firma.“ Der Rennstall hielt sich zurück, um keinen Vertragsbruch zu begehen. Das Geld ist bis Saisonhälfte bezahlt. Deshalb bleiben die Rich-Energy-Aufkleber vorerst auf dem Auto. Das Team sagte nur: „Rich Energy ist aktuell der Titelpartner von HaasF1. Weitere Stellungnahmen können wir aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen nicht abgeben.“ ■ MS

Zwei Piloten streiten um den Sieg: Ghiotto ließ Latifi hinter sich

Schnell und unterhaltsam

Luca Ghiotto und Jack Aitken sicherten sich die Laufsiege der Formel 2 in Silverstone. Mick Schumacher focht einige Zweikämpfe aus. Es reichte einmal zu Punkten.

Von: **Andreas Haupt**

In der Qualifikation bestimmten auf der schnellen Strecke von Silverstone die beiden Piloten von UNI-Virtuosi das Tempo. Guanyu Zhou sicherte sich mit 1.38,182 Minuten souverän den besten Startplatz für das samstägige Hauptrennen. Teamkollege Luca Ghiotto verlor 0,228 Sekunden.

Am Start drehte der Italiener die Rangfolge direkt um. Nach 29 Runden verbuchte der 24-Jährige seinen zweiten Saisonsieg nach dem Sprintrennen in Bahrain. Sein härtester Rivale war Nicholas Latifi. Der Kanadier setzte sich in der Startrunde gegen DAMS-Teamkollege Sérgio Sette Câmara durch. In der sechsten

Runde profitierte Latifi von einem schnellen Boxenstopp und gewann dadurch den zweiten Platz gegen Zhou.

Einen Umlauf später bog Ghiotto zu seinem Pflichtstopp ab. Zunächst behauptete der Italiener die Führung. Doch Latifi nutzte seine heißeren Pirelli-Reifen, um den herumrutschenden Vordermann zu kassieren. „Danach wusste ich, dass ich zügig kontern oder mich zurückfallen lassen muss. Auf dieser Strecke zerstörst du dir ziemlich schnell die Vorderreifen, sobald du einem anderen Auto länger folgst“, erklärte Ghiotto. Er benötigte zwei Runden, um den Spitzenplatz zurückzuerobern. „In der Folge spielte ich meine starke Pace aus.“ Im Ziel trennten Ghiotto und Latifi mehr als drei Sekunden. Pole-Sitter Zhou belegte den dritten Platz.

Im Sonntagssprint siegte Jack Aitken bei seinem Heimspiel. Der Fahrer von Campos Racing begann das Rennen über 21 Runden vom vierten Startplatz und gewann direkt eine Position. Callum Ilott konnte den besten Startplatz

nicht umsetzen. Mit durchdrehenden Hinterrädern fiel er hinter Louis Delétraz, Nyck de Vries und Aitken zurück. Es dauerte bis zur siebten Runde, bis der spätere Sieger den Meisterschaftsführenden knackte. In Brooklands überumpelte er den vorausfahrenden de Vries auf der Außenseite. An derselben Stelle ereignete sich auch das rennentscheidende Überholmanöver. Aitken hatte bis dahin einen Rückstand von über zwei Sekunden auf Delétraz aufgeholt. In Kurve 6 überraschte er den Genfer auf der Innenseite und fuhr seinem zweiten Saisonsieg nach dem Hauptrennen von Aserbaidshan entgegen. „Ich wusste, dass Louis mir nicht viele Gelegenheiten anbieten würde. Deshalb musste ich gleich die erste nutzen“, erklärte der Sieger. De Vries landete mit ihnen auf dem Podest. In der Meisterschaft hat der Niederländer weiterhin einen komfortablen Vorsprung. Der ART-Pilot führt mit 31 Punkten vor Latifi.

Für Mick Schumacher brachte Silverstone nur vier Punkte. Im ersten Rennen rasselte der Sohn

des siebenmaligen Formel-1-Weltmeisters in der dritten Kurve mit Nikita Mazepin zusammen. Die folgende Aufholjagd wurde nicht mit Punkten belohnt. Dagegen klappte es im zweiten Lauf. Vom elften Startplatz arbeitete sich der Prema-Pilot auf Rang 6 vor. Schumacher lieferte sich einige packende Zweikämpfe. Und hielt fest: „Ich muss mehr an meiner Quali-Pace arbeiten.“ ■

HAUPTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Luca Ghiotto	50:21,114 min
2. Nicholas Latifi	+ 3,314 s
3. Guanyu Zhou	+ 7,186 s
4. Sérgio Sette Câmara	+ 11,841 s
5. Jack Aitken	+ 13,744 s
6. Nyck de Vries	+ 18,969 s
7. Louis Delétraz	+ 19,466 s
8. Callum Ilott	+ 23,144 s
9. N. Matsushita	+ 24,263 s
10. Jordan King	+ 30,176 s

SPRINTRENNEN

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jack Aitken	36:47,822 min
2. Louis Delétraz	+ 4,997 s
3. Nyck de Vries	+ 8,194 s
4. Callum Ilott	+ 8,850 s
5. Nicholas Latifi	+ 16,203 s
6. Mick Schumacher	+ 19,222 s
7. N. Matsushita	+ 19,666 s
8. Guanyu Zhou	+ 20,181 s

F2-FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Nyck de Vries	170
2. Nicholas Latifi	139
3. Luca Ghiotto	122
4. Sérgio Sette Câmara	121
5. Jack Aitken	113



Mittendrîn: Schumacher in seinem rot-weißen Prema



Champagner für den Sieger: Aitken gewann den Sprint

Formel 3

Siege für Vips und Pulcini

Jüri Vips und Leonardo Pulcini heißen die Sieger der beiden Formel-3-Rennen in Silverstone. Die Prema-Piloten mussten sich ausnahmsweise mit den kleineren Pokalen zufriedengeben.

Von: **Tobias Grüner**

Die neu formierte Formel 3 ist dieses Jahr immer wieder für Überraschungen und spektakuläre Rennen gut. Da war auch das vierte Rennwochen-

F3 RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Jüri Vips	41:12,477 min
2. Jehan Daruvala	+ 0,811 s
3. Marcus Armstrong	+ 1,313 s
4. Leonardo Pulcini	+ 1,938 s
5. Robert Schwartzman	+ 2,236 s
6. Pedro Piquet	+ 5,301 s
7. Christian Lundgaard	+ 6,835 s
8. Liam Lawson	+ 7,106 s
9. Jake Hughes	+ 7,305 s
10. Alexander Peroni	+ 8,316 s



Jüri Vips konnte die Prema-Verfolger in Lauf 1 erfolgreich hinter sich halten

ende in Silverstone keine Ausnahme. Im ersten Lauf lieferten sich Jüri Vips und Jehan Daruvala ein beherztes Duell um den

F3 RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Leonardo Pulcini	35:57,713 min
2. Robert Schwartzman	+ 2,692 s
3. Liam Lawson	+ 9,718 s
4. Marcus Armstrong	+ 10,118 s
5. Christian Lundgaard	+ 10,671 s
6. David Beckmann	+ 11,171 s
7. Yuki Tsunoda	+ 12,150 s
8. Fabio Scherer	+ 13,048 s
9. Lirim Zendeli	+ 14,018 s
10. Felipe Drugovich	+ 14,857 s

Sieg. Gleich dreimal setzte der Inder zur Attacke an, doch der Este parierte knallhart jeden Angriff und sicherte sich nach

F3 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Robert Schwartzman	114
2. Jehan Daruvala	102
3. Jüri Vips	92
4. Marcus Armstrong	77
5. Pedro Piquet	43
6. Max Fewtrell	37
7. Christian Lundgaard	36
8. Leonardo Pulcini	35
9. Jake Hughes	31
10. Liam Lawson	22

IndyCar

Pagenaud in eigener Liga

Simon Pagenaud hat auf dem Stadtkurs in Toronto seinen dritten Saisonsieg gefeiert. Der Franzose dominierte das Wochenende. Im Titelkampf robbte sich Alexander Rossi etwas an Josef Newgarden heran.

Von: **Tobias Grüner**

Normalerweise ist auf dem welligen Stadtkurs in Toronto Action garantiert. Doch dieses Jahr riss es die kanadischen Fans am Rennsonntag nur einmal von den Sitzen, als der am Rückenmark verletzte Robert Wickens in einem umgebauten Honda NSX vor dem Start eine Showrunde drehte. Das übliche Chaos im Rennen blieb überraschend aus. Lediglich in der Startrunde gab es kurz etwas

Spektakel, als Power, Rahal und Andretti versuchten, zu dritt durch Kurve 3 zu fahren, was in einer Kollision und kurzen Blockade der Strecke endete.

An der Spitze tat sich das ganze Rennen über nicht viel. Der von der Pole-Position gestartete Simon Pagenaud verlor seine Führung nur im Zuge der Boxenstopps. Verfolger Scott Dixon kam nur in der Schlussphase etwas näher ran, weil Pagenaud

auf den zu überrundenden Ryan Hunter-Reay auflief.

In der IndyCar-Serie gibt es bekanntlich keine blauen Flaggen, der Sieg von Pagenaud geriet aber nie in Gefahr. Ein Crash von Will Power in der Schlussrunde sorgte schließlich für die zweite Gelbphase des Rennens und die Zieldurchfahrt mit Halbgas.

Die beiden Meisterschaftskandidaten Alexander Rossi und Josef Newgarden schnappten sich



Nach dem gewonnenen Start ließ Simon Pagenaud nichts mehr anbrennen

Spielberg den zweiten Sieg im Hauptrennen in Folge. Marcus Armstrong versuchte, zwischenzeitlich auch in den Kampf um die Spitze einzugreifen, musste sich aber schließlich mit Rang 3 zufriedengeben.

Auch im zweiten Rennen wurde es nichts mit einem Prema-Sieg. Meisterschaftsführer Robert Schwartzman, der im ersten Lauf nach einem schwachen Start nur Fünfter wurde, gab in der Schlussphase richtig Gas. Am Ende musste er sich nur dem Italiener Leonardo Pulcini geschlagen geben, der in Silverstone den ersten Saisonsieg feierte. Rang 3 ging an Liam Lawson, der das Rennen von der Pole-Position gestartet hatte.

Für die deutschsprachigen Piloten blieb der erhoffte Befreiungsschlag aus. Nach Platz 3 im freien Training kam David Beckmann im Qualifying nicht über Startplatz 13 hinaus. Punkte gab es nur für Platz 6 im zweiten Rennen. Lirim Zendeli ging komplett leer aus. Im Sonntagsrennen verpasste der ADAC-Formel-4-Meister auf Rang 9 die Punkteränge um weniger als eine Sekunde. Den letzten Zähler sicherte sich Sauber-Teamkollege Fabio Scherer. Es war der erste Punkt des Schweizer in dieser Saison. Der Bayer Andreas Estner wartet dagegen weiter auf die ersten Formel-3-Zähler. ■

immerhin noch Rookie Felix Rosenqvist und belegten die Plätze 3 und 4. Newgarden hatte bei einem heftigen Mauerkontakt in der Schlussphase allerdings noch Glück, dass er das Rennen fortsetzen konnte. In der Gesamtwertung schrumpfte sein Vorsprung auf Rossi von sieben auf vier Punkte. ■

INDYCAR TORONTO

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Simon Pagenaud	1:30.16,4388 h
2. Scott Dixon	+ 0,1373 s
3. Alexander Rossi	+ 4,3720 s
4. Josef Newgarden	+ 18,6722 s
5. Felix Rosenqvist	+ 20,7432 s
6. James Hinchcliffe	+ 27,6710 s
7. Colton Herta	+ 32,6040 s
8. Sebastien Bourdais	+ 33,5415 s
9. Graham Rahal	+ 35,3604 s
10. Marco Andretti	+ 45,4178 s

Punktstand nach 11 Läufen

1. Newgarden	434 Punkte
2. Rossi	430
3. Pagenaud	395
4. Dixon	348
5. Power	306

Skandal um Vergne

MOTORSPORT IMAGES



Sébastien Buemi holte vor der Skyline Manhattans den ersten Sieg für den Doppelmotor-Nissan.

Jean-Éric Vergne und DS-Techeetah retteten ihr Punktepoker knapp ins Ziel. Lucas di Grassi (Audi) verlor auf den letzten Metern noch den Vizetitel an Sébastien Buemi (Nissan), den Sieger am Samstag. Robin Frijns gewann am Sonntag für Virgin-Audi vor Alexander Sims im BMW. Doch auf Vergnes Triumph fiel ein Schatten: Die FIA ermittelte, weil er per Funk verlangt hatte, dass Teammate André Lotterer vorsätzlich eine Safety-Car-Phase auslöst.

Von: **Claus Mühlberger**

Jean-Éric Vergne lief nach dem wohl größten Triumph seiner Rennfahrerkarriere

nervlich ziemlich auf der Felge. Ganz still saß der bärtige Franzose auf einem Gartenstühlchen in seiner Box. Sein Gesicht versteckte Vergne unter einem weißen Handtuch, ab und zu nahm er Schlückchen aus der Wasserflasche. Es wirkte wie eine Übersprungshandlung. Die üblichen Schulterklopper waren noch nicht da, nur Sébastien Buemi schaute kurz vorbei zum Gratulieren. „So viele Emotionen!“, hauchte Vergne ins Mikrofon der Boxenreporterin.

Mit seinen dicken Augenringen sah Vergne aus, als hätte er eine Woche lang nicht geschlafen. In diesem Moment ahnte man, wie viel psychische Kraft er in diese Saison investiert hatte. Doch der Lohn war üppig: Vergne schaffte es, seinen Fahrertitel erfolgreich zu verteidigen und obendrein gewann DS Techeetah zusammen mit André Lotterer den Teamtitel.

Doch kaum war der Champagner verspritzt, wurde die FIA

zum Partycrasher für Vergne. Die Kommissare zitierten den frischgebackenen Champion zum Rapport. Sie wollten wissen, was genau es mit den drei Funksprüchen auf sich hatte, die Vergne während der frühen Phase des Samstagrennens an seinen Ingenieur absetzte. „Tell André to stop, to bring out the safety car“, forderte Vergne mehrmals. „Sag André, er soll dafür sorgen, dass das Safety Car auf die Strecke kommt.“ Zudem fragte der Franzose am Funk nach: „Habt Ihr mich verstanden?“ Niemand antwortete.

So eine Forderung kann man ohne Weiteres als grobe Unsportlichkeit werten. Im Fahrerlager wurde eifrig über das mögliche Strafmaß diskutiert. Die Meinungen gingen weit auseinander. Von einer harmlosen Rüge bis hin zum Wertungsausschluss für die ganze Saison, alles war dabei. Eine Disqualifikation fürs Samstagrennen wäre keine echte Strafe gewesen. Denn JEV blieb nach

einer Kollision mit Felipe Massa ohne Punkte. Auch nach diesem Vorfall musste er bei den Stewards antanzen, bekam aber keine Buße aufgebremst.

Eine faule Ausrede?

Am Sonntagabend wurde Vergne nach fast dreistündigen Beratungen der Schiedsrichter schuldig gesprochen. Doch die Strafe war milde: ein Tag Sozialdienst in Diensten der FIA, abzuleisten in den nächsten sechs Monaten.

Die FIA wertete die Funksprüche als Unsportlichkeiten. Vergne sei so ein schlechtes Beispiel für die Jugend. Zudem konnte jedermann beim Funkverkehr mithören, via Formel-E-App. Manche Teams, zum Beispiel Abt-Audi, hören mit, im Rahmen der Konkurrenzbeobachtung.

André Lotterer, der Techeetah nach zwei Jahren in Richtung Porsche verlassen wird, spielte den Vorfall runter. „Ich habe keine Anweisung bekommen. Und es ist doch nix passiert.“ Außer-



Vergne gewann den Meisterpokal – und musste zittern



Frijns holte den zweiten Saisonsieg für Virgin-Audi



Jaguar-Sportchef Barclay gratuliert Evans zu Platz 2



BMW zeigte starke Rennen mit zwei Podiumsbesuchen

dem verwies er darauf, dass er schon früh mit einem krass demolierten Auto aufgeben musste. Di Grassi sei ihm heftig ins Heck gefahren. Genau darauf basierte Vergnes Verteidigungsstrategie vor den Kommissaren. „Ich machte mir Sorgen, dass abfallende Teile von Andrés Auto ein Sicherheitsrisiko sein könnten. Nur deswegen habe ich gefunkt. Ich sehe aber ein, dass man dies falsch verstehen kann.“

Das Vergne-Skandalchen stellte die erfreulichen Leistungen anderer etwas in den Schatten: Buemi holte für Nissan den ersten Sieg überhaupt in der Formel E – und am Ende Platz 2 in der Fahrer-WM. Virgin-Audi zeigte mit Robin Frijns zweitem Sieg, dass auch Privatteams vorne mitmischen können. Jaguar feierte Platz 2 für Mitch Evans am Samstag und BMW freute sich über zwei Podiumsplätze. Am Samstag wurde Felix da Costa Dritter. Sonntags holte Alexander Sims die Pole und Rang 2. ■

FORMEL E IN NEW YORK/USA

12. und 13. Rennen in New York

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sébastien Buemi (CH)	Nissan	46.16,399 min
2. Mitch Evans (NZ)	Jaguar Racing	+ 0,932 s
3. António Félix da Costa (P)	BMW	+ 1,216 s
4. Alexander Sims (GB)	BMW	+ 2,971 s

13. Rennen Formel E in New York

1. Robin Frijns (NL)	Dragon-Penske	47.22 345 min
2. Alexander Sims (GB)	BMW	+ 3,200 s
3. Sébastien Buemi (CH)	Nissan e.DAMS	+ 3,912 s
4. Daniel Abt (D)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 4,270 s

STAND FAHRER

1. Vergne	136 Punkte
2. Buemi	119
3. Di Grassi	108
4. Frijns	106
5. Evans	105
6. Da Costa	99
7. Abt	95
8. Lotterer	86
9. Bird	85
10. Rowland	71

STAND TEAMS

1. DS-Techeetah	222 Punkte
2. Audi Sport ABT Schaeffler	203
3. Virgin-Audi	191
4. Nissan eDAMS	190



Max Günther: Klarer Sieger im Dragon-Stallduell

KURZ NOTIERT

154 MILLIONEN SCHULDEN

Im Geschäftsjahr 2017/2018, das am 31. Juli 2018 endete, machte die 108 Mitarbeiter zählende Formel E Operations Limited einen Umsatz von 133,4 Millionen Euro. Dies steht in dem am 29. April 2019 in Großbritannien veröffentlichten Geschäftsbericht. Die kumulierten Verbindlichkeiten in der vierten Saison beliefen sich demnach auf 154,4 Millionen Euro. Noch zwei interessante Zahlen: Das höchste Gehalt für einen einzelnen Mitarbeiter betrug 2017/2018 gut 1,1 Millionen Euro. Und: Formel E-Mitbegründer Alejandro Agag verkaufte „einen Teil seiner Basis-Anteile“ für fünf Millionen Euro.

AB IN DIE WÜSTE

Extreme E heißt das neueste Baby von Alejandro Agag. Mit Einheits-Elektroprototypen von Spark mit SUV-Karosserie soll ab 2021 in den entlegensten Gegenden der Welt um die Wette gefahren werden. Als Basis und Fahrerlager dient ein altes Postschiff. Nach Venturi haben nun auch Abt Sportline und HWA zugesagt.



ABB UND DIE FORMEL E

ABB ist seit 2018 Titelsponsor der Formel E. Neben Robotik und Digitaltechnologien gehören Elektrifizierungsprodukte zum Portfolio des Schweizer Unternehmens. Mit 10 500 verkauften Ladestationen in über 70 Ländern gilt ABB als einer der führenden Hersteller von Schnellladelösungen. ABB ist Ladepartner der Jaguar I-Pace eTrophy, der Partnerserie der ABB Formel E. Die Titelpartnerschaft und die technische Zusammenarbeit mit der Formel E unterstreichen das Versprechen von ABB, die Welt zu bewegen, ohne die Erde zu verbrauchen.

Manuel Metzger und Patrick Assenheimer sicherten sich den Sieg im Black-Falcon-Mercedes



Black Falcon siegt in Krimi

Der vierte Lauf zur VLN Langstreckenmeisterschaft bot Action vom Feinsten. Von der ersten Runde bis zum Finale blieb es spannend. Manuel Metzger und Patrick Assenheimer sicherten sich im Black-Falcon-Mercedes den Sieg vor GetSpeed und Walkenhorst.

Von: **Bianca Leppert**

Das war einmal mehr die beste Werbung für die VLN Langstreckenmeisterschaft, denn die Zuschauer bekamen bei der 50. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy sensationelle Rad-an-Rad Duelle zu sehen. Die Entscheidung blieb bis kurz vor Ablauf der 3,5 Stunden Renndauer offen, denn es wurde verspätet gestartet wegen eines Abbruchs im Training.

Nach 24 Runden setzten sich schließlich Manuel Metzger und Patrick Assenheimer im Mercedes AMG GT3 von Black Falcon mit zwei Sekunden Vorsprung vor den Markenkollegen von GetSpeed (Marek Böckmann / Philip Ellis) durch, mit denen sie sich vor allem in der letzten Stunde des Rennens einen heißen Kampf geliefert hatten.

Vor allem das Duell von Metzger und Ellis bei Höchstgeschwindigkeit in der Tiergarten-Schikane, wo sich die beiden Mercedes leicht berührten, sorgte für Aufsehen. Kurz danach kamen sich die beiden bei einem Übertunungsmanöver noch einmal nahe, doch Metzger konnte die Führung verteidigen. „Es war ein hartes Stück Arbeit im Kampf gegen den GetSpeed-Mercedes“, so Metzger. Zum Manöver im Bereich Tiergarten sagte er: „Es war hart, aber fair.“ Auch Böckmann war mit dem zweiten Platz happy: „Wir haben um den Sieg gekämpft, aber die anderen waren einen Tick schneller. Ich bin überglücklich, denn es ist unser erstes Gesamtpodium.“

Das Podest komplettierte der BMW M6 GT3 von Walkenhorst mit David Pittard, Christian Krognos und Jody Fannin.

GetSpeed gewinnt den Start

Bereits am Start war der Kampf zwischen dem GetSpeed-Mercedes und dem Walkenhorst-BMW entbrannt. Letzterer hatte sich mit einer Zeit von 7.59,711 Minuten die Pole-Position gesichert. Böckmann setzte sich in Führung, ehe in Runde 3 schließlich der Walkenhorst-BMW die Spitze übernahm. In den weiteren Runden ging zwischenzeitlich Frank Stippler im Phoenix-Audi in Führung und demonstrierte auf der Döttinger Höhe den überlegenen Speed des R8 auf der Geraden.

Das gesamte Rennen über beharkten sich der GetSpeed-Mercedes, der Black-Falcon-Mercedes, der Phoenix-Audi und der Walkenhorst-BMW. Während die Konkurrenz zwischendurch auch einen 7-Runden-Stint absolvierte, blieb man bei Black Falcon fortwährend acht Runden draußen.

Der letzte Boxenservice stand in Runde 23 an, nachdem Metzger sich bereits den Zweikampf mit Ellis um die Führung geliefert hatte. Danach waren die Würfel gefallen, allerdings betrug der Abstand im Ziel nur noch zwei Sekunden.

Frank Stippler gab im Finale ordentlich Gas und eroberte den vierten Rang von Michele di Martino im Konrad-Lamborghini zurück. Auf Platz 6 liefen „Dieter Schmidtman“ und Heiko Hammel ebenfalls im Lamborghini Huracan ein. Dahinter folgt das erste Auto, das nicht in der SP9 antritt, mit dem CUP2-Porsche von Mühlner. Der Walkenhorst-BMW mit der #36 kam auf Rang 8. Die letzten Top-10-Plätze gingen an den SP7-Porsche von Huber Motorsport und den Audi R8 von équipe vitesse. ■

VLN, 4. LAUF, 50. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY (3,5 STUNDEN)

Pole-Position #34 Krognos/Pittard/Fannin (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 7.59,711 min
Schnellste Runde #34 Krognos/Pittard/Fannin (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 8.02,368 min

1.	#6	Assenheimer/Metzger	Black Falcon Team Auto Arena	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	24 Runden
2.	#2	Böckmann/Ellis	GetSpeed Performance	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2,023 s
3.	#34	Krognos/Pittard/Fannin	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 13,976 s
4.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 1.23,481 min
5.	#7	Jefferies/Di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracan	SP9 Pro-Am	+ 1.52,380 min
6.	#20	„Schmidtman“/Hammel		Lamborghini Huracan	SP9 Pro-Am	+ 6.11,673 min
7.	#123	Hoppe/Kranz/Terting	Mühlner Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup2	+ 6.46,523 min
8.	#36	Walkenhorst/Ziegler/Schmidt-Staade	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Am	+ 7.10,510 min
9.	#80	Rocco Di Torrepadula/Simonsen/Kolb	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	SP7	+ 7.25,375 min
10.	#50	Heimrich/Klasen	Team équipe vitesse	Audi R8 LMS	SP9 Am	+ 8.12,719 min



Der Manthey-Porsche #911 wurde disqualifiziert

Verwirrung um Messmethoden und Co.

Zwei Wochen nach dem 24h-Rennen Nürburgring wurde der zweitplatzierte Manthey-Porsche #911 disqualifiziert, weil die in einem Test auf dem Rollenprüfstand ermittelten Leistungswerte nicht denen entsprachen, die in der BoP-Tabelle vermerkt sind. Dabei stellten sich selbst viele Insider einige Fragen zu den Regeln und den Messmethoden. Wir haben nach Antworten gesucht ...

Von: **Bianca Leppert**

Wie wird die Leistung in der BoP-Tabelle bestimmt?

Die PS-Zahlen, die für das jeweilige GT3-Modell in der Balance-of-Performance-Tabelle zu finden sind, gehen aus einer theoretischen Berechnung hervor. Heißt: Nicht jedes Auto steht nach jeder noch so kleinen Änderung des Restriktors auf dem Rollenprüfstand. Wo kommen die Werte also her? Der Technikausschuss macht auf den Motorenprüfständen der Hersteller sozusagen eine Basis-Messung mit verschiedenen Restriktorgößen, um ausrechnen zu können, wie es sich mit der Leistung je nach Änderung verhält. Die große Leistungsreduzierung auf Forderung der FIA von fünf Prozent vor der Saison war natürlich ein umfangreicher Eingriff. Der Technikausschuss gab auch hier eine Restriktorgöße

mit der entsprechend berechneten PS-Zahl an. Bei Mercedes ging man beispielsweise nach diesem Einschnitt auf den Prüfstand, um für sich selbst beurteilen zu können, ob die Berechnung hinkommt. Wenn die Leistung abweicht, können die Hersteller mit dem Technikausschuss sprechen, wie die Werte angepasst werden. Die Hersteller sind jedoch nicht verpflichtet, auf den Prüfstand zu gehen. Aber im Reglement ist festgelegt, dass eine Überprüfung auf dem Rollenprüfstand zu jeder Zeit der Veranstaltung erfolgen kann (allerdings fehlt die Definition auf welchem) – auch wenn das nun viele Jahre nicht der Fall war. Manthey hat eingeräumt, dass man es versäumt hat, diesen Wert auf dem Leistungsprüfstand in Weissach oder auf dem Rollenprüfstand in Meuspath zu überprüfen.

Weshalb gibt es die PS-Angabe überhaupt?

In anderen Rennserien wird nur mit dem Restriktor gearbeitet und entsprechend die Leistung

auf der Strecke bewertet. Beim 24h-Rennen hat man die PS-Angabe hinzugefügt, um eine weitere Kontrollinstanz zu haben. Theoretisch könnten die Hersteller mit einem schwachen Motor die Basiswerte ermitteln lassen und darauf basierend einen größeren Restriktor fordern. Dann baut man aber wieder einen stärkeren Motor ein und hat den Vorteil. Um das zu verhindern, sind laut Technikausschuss die PS-Zahlen auf dem Rollenprüfstand definiert worden.

Warum gilt ein Rollenprüfstand als kritisch?

Weil bei einem Rollenprüfstand nie genau die Leistung des Motors, sondern immer auch Einflüsse des Antriebsstrangs eine Rolle spielen, sehen viele Techniker diese Methode als kritisch an. Allerdings hat der Technikausschuss eine Toleranz von vier Prozent einberechnet, mit der die Hersteller theoretisch arbeiten könnten. Eine präzisere Messmethode wäre die Überprüfung auf einem Motorprüfstand. Den hat zwar jeder Hersteller,



Der Car-Collection-Audi #14 rückte nach der Disqualifikation des Manthey-Porsche #911 nachträglich noch auf den dritten Platz auf

doch dieser ist nicht neutral. Man bräuchte einen unabhängigen Motorprüfstand. In dieser Hinsicht kann es jedoch teuer werden, weil nicht jeder moderne Rennmotor aufgrund seines Kabelbaums und Co. kompatibel ist. Bei der zweiten Messung auf Wunsch von Manthey auf dem Rollenprüfstand ging es genau darum, dass die erste Messung womöglich nicht genau war. Hier spielen Faktoren wie Temperatur und Co. eine Rolle, die eingestellt werden müssen. Allerdings hat man es auch dabei nicht geschafft, die Werte einzuhalten. Und man muss dagegenhalten, dass dies Mercedes und Audi auf demselben Prüfstand gelungen ist.

Könnte die Unregelmäßigkeit bei Porsche die BoP beeinflusst haben?

Die Balance of Performance beim 24h-Rennen ist immer wieder ein Diskussionspunkt. Schaut man sich die 25 schnellsten Runden des Manthey-Porsche #911 an, war man im Schnitt 1,6 Sekunden schneller als der siegreiche Phoenix-Audi #4. Auf einer Strecke wie der Nürburgring-Nordschleife, wo eine Runde über 500 Sekunden dauert, erscheint das wenig. Auf der anderen Seite summiert es sich über 157 Runden. Im Grunde genommen war die Balance of Performance bis auf den Ausreißer BMW, wo auch andere Faktoren eine Rolle spielten, nicht komplett daneben. Auf Seiten von Porsche oder Manthey könnte man argumentieren, dass die Unregelmäßigkeit bei der Motorleistung keinen Einfluss auf die BoP und damit das Kräfteverhältnis hätte, da die Einstufung der GT3-Fahrzeuge aufgrund ihrer Performance auf der Strecke erfolgt und man da ja alles gezeigt habe – auch weil sich in den Daten keine Auffälligkeiten zeigten. Fällt einem Hersteller eine Abweichung im Vorfeld auf, wird das mit dem Technikausschuss besprochen und gemeinsam mit der Leistung auf der Strecke beurteilt. Kritische Stimmen merkten die Steigerung von Porsche vom Qualirennen zum 24h-Rennen wie im vergangenen Jahr an – es fiel auch das Wort Sandbagging. Bei Porsche und Manthey argumentiert man, man lerne mit jedem Rennen dazu und bringe alles auf den Punkt, wenn es darauf ankomme. Zudem habe ein neues Auto mehr Potenzial. ■

Blancpain GT World Challenge

Mercedes und Audi jubeln

Die Teams AKKA ASP und Saintéloc gaben bei der Blancpain GT World Challenge in Zandvoort den Ton an. Das Ergebnis des zweiten Rennens bleibt allerdings vorläufig, weil der Datalogger von Grasser im zweiten Quali nicht funktionierte.

Von: **A. Cotton, B. Leppert**

Audi und Mercedes haben sich die Siege beim dritten Rennwochenende der Blancpain GT World Challenge im holländischen Zandvoort aufgeteilt. Raffaele Marciello und Vincent Abril gewannen den ersten Lauf für AKKA ASP Mercedes, nachdem Abril sich mit einer halben Sekunde Vorsprung auf abtrocknender Strecke die Pole-Position gesichert hatte. Es war der erste Saisonsieg für das Mercedes-Duo, bei dem sie die Ziellinie am Ende mehr als acht Sekunden vor dem Grasser-



Christopher Haase und Simon Gachet führen einen Start-Ziel-Sieg ein

Racing-Lamborghini von Mirko Bortolotti und Christian Engelhart kreuzten. „Wir alle wissen, dass der Beginn dieses Jahres sehr hart war“, meinte Abril. „Wir hatten große Hoffnungen, aber es verläuft nicht immer nach Plan. Mit Lello zu fahren, ist ein großes Vergnügen.“

Engelhart führte einen Zug mit drei weiteren Autos an, die etwas mehr als eine Sekunde getrennt lagen, darunter die Titel-

verteidiger Stolz und Engel. Christopher Haase und Simon Gachet sorgten im zweiten Rennen für den Sieg des französischen Saintéloc-Racing-Audi-Teams. Haase, der im ersten Lauf Zehnter wurde, startete von der Pole-Position und führte das Rennen durchweg an. In der ersten halben Stunde verteidigte er sich zunächst gegen Dries Vanthoor im WRT-Audi und dann gegen Bortolotti.

Haase eröffnete eine Lücke von 12 Sekunden, als sich das Boxenstoppfenster öffnete. Vanthoor fiel in die Klauen des Black-Falcon-Mercedes von Engel und die beiden kämpften um den zweiten Platz. Auf dem fünften Platz lag Engelhart, doch das Grasser-Team schaffte es, einen schnellen Stopp zu absolvieren, und verhalf Bortolotti damit auf den zweiten Platz.

Der Audi behielt seine zehn Sekunden Vorsprung bis ins Ziel. Damit haben in sechs Rennen sechs verschiedene Sieger triumphiert – darunter drei Langstreckenrennen in dieser Saison. „Ich war überrascht, so weit voraus zu sein, aber ich hatte in meinem Saintéloc-Audi eine so gute Balance und Pace, dass ich einfach nur den Rhythmus beibehalten musste“, sagte Haase. „Für mich war heute das perfekte Rennen.“

Der Grasser-Lamborghini fuhr am Sonntag unter Vorbehalt. Deshalb bleiben die Ergebnisse auch noch vorläufig. Es wurde festgestellt, dass der Datalogger des Autos im zweiten Qualifying nicht funktionierte. ■

FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft

Noch weniger Autos in der LMP1?

Nach dem Rückzug von SMP aus der WEC könnte das Feld nach Le Mans noch weiter schrumpfen. Es verbleiben nur Ginetta, Rebellion und Toyota in der LMP1-Kategorie.

Nach der Entscheidung von SMP Racing in der vergangenen Woche, seine beiden BR1-Fahrzeuge wieder aus der LMP1-Kategorie zurückzuziehen, wurden Fragen zur Anzahl der Fahrzeuge gestellt, die in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft in Zukunft antreten werden.

Es verbleiben damit nur Rebellion, Ginetta und Toyota in der Spitzenklasse, aber die privaten Teams könnten ihren Auf-

wand auf jeweils ein einziges Auto reduzieren.

Quellen bei Rebellion deuten darauf hin, dass sie im Juni 2020 eine zweite Nennung bei den 24 Stunden von Le Mans anstreben und für den Rest der Saison nur ein Auto fahren werden. Fahrer sind noch keine bekannt.

Nach Le Mans kam SMP zu dem Schluss, dass man gegen Toyota keine Chance hat, und zog daher seine Autos zurück. SMP will seine Autos verkaufen und seine Fahrer und das ART-Team, das die Autos in der Saison 2018/19 betrieben hat, woanders positionieren. „Wir bedauern, aber respektieren die Entscheidung von SMP Racing, und hoffen sehr, sie irgendwann in Zukunft wieder in der WEC begrüßen zu können“, so Gérard Neveu. ■ AC/BLE

Aston Martin Valkyrie/Hypercar

Testlauf für Valkyrie-Straßenversion

Aston Martins Valkyrie, die Basis für das neue Le-Mans-Hypercar, hat im Rahmen des britischen Grand Prix in Silverstone eine Testrunde absolviert.

Eigentlich war der erste öffentliche Probelauf schon für das Rennen in Öster-

reich geplant, die Red-Bull-Entwicklung war aber noch nicht einsatzbereit. Es gab mehrere Verzögerungen, weil es wohl Probleme mit Lieferanten gab.

„Jetzt tut es, was es soll. Nämlich sich bewegen und dynamisch sein“, sagte Designer Adrian Newey. „Es war ein enormer Druck für das Team, das Auto hier beim Heimrennen zum Laufen zu bringen.“ ■ AC/BLE



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,- €



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.

Wer kennt diesen Mann?

Bei seinem erst vierten WM-Auftritt sorgte der unbekanntere Schwede Sebastian Eriksson mit dem Sieg beim Saisonhöhepunkt in Höljes für eine Sensation. So ganz aus dem Nichts kommt der Mann aus Värmland indes nicht.

Von: **Sven Kopf**

Ein Rennanzug so blütenweiß wie ein frischer, unbenutzter Malerkittel. Ein Rennauto reinweiß und ganz ohne bunte Sponsorenpickerl, nur in den Konturen fein liniert wie das Schutzblech eines Motorrades aus den 50er-Jahren. Der Sieg des allenfalls Insidern geläufigen Schweden Sebastian Eriksson schlug ein wie eine Bombe.

Sebastian Eriksson ist mit Teamkollege Kevin Eriksson und dessen Vater und Olsbergs-Teamchef Andreas Eriksson nicht verwandt, aber irgendwie trotzdem Familienmitglied: Er arbeitet im zivilen Leben an der Entwicklung und Vorbereitung der Fiestas mit und warf mit seinem Erfolg dem Teamchef einen fetten Stein in den Garten. „Der Wert des Autos steigt mit den Ergebnissen“, freut sich Andreas Eriksson.

Die Konkurrenz hätte gewarnt sein müssen: Beinahe wäre dem schwedischen „Super-Seb“ der Geniestreich an gleicher Stelle schon vor einem halben Jahrzehnt gelungen, als er als 20-jähriger Debütant nach einem Sieg im Semifinale beinahe auch das Finale für sich entschieden hätte. Nur ein technischer Defekt verteilte damals kurz vor der Ziellinie die Sensation.

2019 waren Fahrer und Team für den großen Coup bestens gerüstet. OMSE hat zwei komplett neue Fiesta entwickelt, und neben Testfahrten bestritt man in Höljes auch zuvor den Lauf zur nordischen Rallycross-Meisterschaft. Für Eriksson ist Höljes ein wahres Heimspiel. Seine Heimat Hagfors in der Provinz Värmland ist nur anderthalb Autostunden entfernt. „Vom freien Training an haben wir gezeigt, dass wir die Geschwindigkeit hatten, um vorne mitzufahren, und bewiesen, welche



Fortschritte das Team mit dem Fiesta gemacht hat. Und wie könnte man das besser zeigen als mit einem Sieg in Höljes, dem größten Event im Rallycross-Kalender – für mich die inoffizielle Heimat des Sports.“

Ein solches Comeback hatte trotzdem kaum jemand erwartet. OMSE, 2014 Gründungsmitglied der WM und in der Auftakt-saison gar Team-Weltmeister, erlebte seit Kevin Erikssons Überraschungssieg 2016 am Estering einen schleichenden Abstieg. Mit einem zwischenzeitlichen Eng-

! Sebastian Eriksson

Geburtsort: Hagfors

Geburtsort: Hagfors

Herkunftsland: Schweden

KARRIERE

2013: Vizemeister WRX Lites

2014: Schwedischer Meister

2014: Debüt Rallycross-WM

2015: Vizemeister Global Rallycross Championship (GRC)

2019: 1. WM-Sieg in Höljes



Den neuen Olsbergs-Fiesta hat Eriksson selbst mitentwickelt

gement mit Honda in der amerikanischen Rallycross-Serie GRC verdienten die Schweden zwar gutes Geld, verzettelten sich aber auch. In den Staaten hielt sich auch Andreas Eriksson für höhere Aufgaben fit. 2015 war er GRC-Vizemeister.

Nach dem Ende des US-Abenteuers und mäßigen Auftritten in der WM 2018 kündigte man im vergangenen Herbst eine WM-Pause an. Teamchef Andreas Eriksson aber macht keinen Hehl daraus, dass er auf der Weltbühne wieder Fuß fassen will: „Für uns war Höljes in erster Linie eine Marketingübung – wir wollten zeigen, dass wir ein schnelles Auto haben, und erreichen, dass führende Rallycross-Teams und Fahrer unser Auto fahren wollen.“ Das mögliche Geld kann Eriksson senior dann in seinen Shootingstar stecken. Der hat Blut geleckt: „Das Überqueren der Ziellinie war so ein tolles Gefühl, und das Beste: Es wird definitiv noch mehr kommen.“ ■

Lappi (+ 1.27 min). „Ein tolles Wochenende“, schwärmt Tänäak und erklärt: „Wenn man sich die vielen Zuschauer an den Strecken anschaut, dann wird einem klar, dass wir eine echte Rallye-Nation sind, und es ist toll, dass wir so eine Rallye haben.“

Craig Breen, der in Estland erstmals im Hyundai i20 WRC saß, wurde hinter M-Sport-Pilot Elfyn Evans (Ford) Fünfter. „Ein guter Einsatz. Ich kann es kaum erwarten, in Finnland wieder in diesem Auto zu sitzen.“, so der Ire, der Tänäak-Mentor Markko Märtin bei dessen Debüt im Ford Fiesta WRC der neusten Generation auf Rang 6 verwies.

Direkt dahinter kam Oliver Solberg im VW Polo R5 ins Ziel. Mehr noch als der souveräne Klansensieg des 17-jährigen beeindruckt die Art und Weise, wie der Sohn von Ex-Champion Petter Solberg seine direkten Konkurrenten dominierte, darunter M-Sport-Werkspilot Teemu Suninen, der in Estland mit dem brandneuen Ford Fiesta R5 MkII antrat, oder Eerik Pietarinen, der in Finnland für das Skoda-Werksteam neben Kalle Rovannerä einen neuen Fabia R5 Evo steuert. ■



Rallye-WM

Tänäak gewinnt Heimspiel

RALLYE ESTONIA

Mit einem viel umjubelten Heimsieg der WM-Leader Ott Tänäak/Martin Järveoja endet die Generalprobe zum bevorstehenden WM-Klassiker in Finnland. Jungstar Oliver Solberg dominiert die R5-Klasse.

Von: **Reiner Kuhn**

Ausnahmezustand in Tartu, Estlands zweitgrößter Stadt nach Tallinn. Verständlich, denn um sich auf den bevorstehenden Schotterklassiker in Finnland vorzubereiten, schickten alle vier Hersteller mindestens einen top besetzten Werkswagen zu der als „WM-Partnerevent“ getrimmten Rallye.

Ganz oben in der Gunst der Zuschauer: das heimische Toyota-

Duo Ott Tänäak/Martin Järveoja. Aus gutem Grund: Die estnischen Sportler des Jahres 2018 geben nicht nur in der WM das Tempo vor. Vom ersten Meter knüpften die WM-Leader an ihren Vorjahressieg an, markierten 13 der 15 möglichen Bestzeiten und gewannen mit 1,03 Minute Vorsprung vor Andreas Mikkelsen im weiterentwickelten Hyundai i20 WRC und Citroën-Werkspilot Esapekka

WRC2 PRO

Rovanperä gibt Vollgas

Bevor Kalle Rovannerä im Herbst seinen Wehrdienst antritt, nutzt der Jungstar jede Gelegenheit zur Werbung in eigener Sache.

Kaum ein Fahrer hat einen engeren Terminplan als Skoda-Werkspilot Kalle Rovannerä. Von den Testfahrten zum WM-Heimspiel in Finnland reiste der Youngster direkt nach Tschechien zur Rallye Bohemia. Für den 18-jährigen Finnen mal wieder Neuland. Das hinderte den schnellen Jungstar aber nicht

darin, bei der durch ständig wechselnde Wetterbedingungen noch schwierigeren Asphaltatz groß aufzugeigen und nicht nur die heimischen Eliten hinter sich zu lassen, sondern auch seinen Werkskollegen und mehrfachen Landesmeister Jan Kopecký mit knapp 20 Sekunden Vorsprung auf Platz 2 zu verweisen.

Statt einer Pause rückt Rovannerä diese Woche für Testfahrten zur Rallye Deutschland (22. bis 25.8.) in den Moselweingebirgen aus, Ende Juli beginnt dann die Rallye Finnland. Auf dem Weg zum Titel in der neu geschaffenen WRC2 PRO sollen danach noch die WM-Läufe in der Türkei (12. bis 15.9.) und Spanien (24. bis 27.10.) auf dem Programm stehen.

Sicher ist dagegen, dass der Youngster im Herbst seinen Rennanzug gegen eine Uniform tauscht und in einer Sportkompanie der finnischen Armee seinen sechsmonatigen Wehrdienst ableistet. Sollte er aber – wie kolportiert – schon in der Saison 2020 in einem WRC sitzen, würde er bei WM-Läufen vom Militärdienst freigestellt werden. ■ RK



Rovanperä: Bald im Tarnanzug

Eifel Rallye Festival

R5-Premiere in der Eifel

Das Eifel-Rallye-Festival glänzt nicht nur mit vielen historischen Autos. Nun gibt dort auch der neue Proton Iriz R5 sein Europadebüt.

Das Eifel Rallye Festival (18. bis 20. Juli) ist längst mehr als ein Hochamt der Gruppe B. Neben den wilden Rallyemonstern aus den 1980er-Jahren, in diesem Jahr unter anderem mit den Ex-Weltmeistern Timo Salonen und Stig Blomqvist am Steuer, werden rund um das Ei-

felstädtchen Daun über 100 weitere historische Rallyeboliden meist artgerecht ausgeführt. Am Steuer sitzen dabei auch einige Europa- und zahlreiche Deutsche Meister, allen voran Jochi Kleint (im 1987er-VW Golf GTI 16V) und Erwin Weber (im 1996er-Seat Ibiza Kitcar).

Zusätzliches Highlight in diesem Jahr: Kaum ist der Proton Iriz R5 von der FIA homologiert, setzt die britische Tuningschmiede Mellors den bei ihnen entwickelten und gebauten Turbo-Allradler in der Vulkaneifel erstmals außerhalb der Insel ein. ■ RK



Der für asiatischen Schotter entwickelte Proton fährt auf Eifel-Asphalt



Im September 2017 übernahm Achim Kostron den Posten als Geschäftsführer der ITR GmbH. Im MSA-Interview spricht er über die aktuelle Situation in der DTM und was die Zukunft bringen könnte.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie lautet Ihr Zwischenfazit zur laufenden DTM-Saison?

Die Regeländerungen haben sich bezahlt gemacht. Wir haben klasse Rennen, was sich in Deutschland in hohen Besucherzahlen niederschlägt. Die Reichweite im Fernsehen oder im Streaming ist ein anderer wichtiger Indikator – haben wir den Mercedes-Ausstieg gespürt? Vielleicht. Wir haben in Summe dennoch Quoten auf Vorjahresniveau und spüren deutlich steigendes Interesse im Live-Streaming. Beim Sonntagsrennen am Norisring verzeichnete SAT.1 eine Reichweite von 800 000 Zuschauern, was einem Marktanteil in der Zielgruppe von 7,7 Prozent entspricht. Das sind ausgesprochen gute Werte.

Sie sind im September zwei Jahre im Amt. Wie hat sich die DTM seither entwickelt?

So eine Situation gab es noch nie. Mercedes raus, dann das Ende der ARD-Ära – es war kritischer, als manche dachten. Mit SAT.1 einen neuen, reichweitenstarken Sender zu finden war notwendig für das Geschäftsmodell. Dazu das ganze Jahr die Suche nach einer weiteren Marke. Gerhard Berger hatte damals von den Herstellern



Kostron ist gelernter Bankkaufmann und Betriebswirt und arbeitete lange Jahre im Automotive-Bereich. Anfang 2017 ging er zum ITR e.V., bevor er im September 2017 Geschäftsführer der ITR GmbH wurde.

„Situation war kritischer, als manche dachten“

den Auftrag bekommen, die DTM neu auszurichten. Wir sind aus einem Mach-was-Neues- aber direkt in einen Rettungsmodus gekommen. Wir sind jetzt erst in der Phase, in der wir ursprünglich 2017 starten wollten.

Wie muss man sich die Zusammenarbeit mit Gerhard Berger als Vorsitzendem des ITR e.V. vorstellen?

Man darf sich das nicht so formell vorstellen wie in einem Konzern. Wir sind eine kleine Truppe, die in einem dynamischen Umfeld viel zu bewegen hat. So muss auch die Zusammenarbeit funktionieren. Da kann man durchaus mal auf unterschiedlicher Flughöhe sein, weil Gerhard einen ganz anderen Motorsport-hintergrund hat. Ich komme aus der Strategieberatung im Automotive-Umfeld und habe meinen Background in Bereichen wie Digitalisierung und Vermarktung.

Waren DRS und Push-to-pass Punkte, in denen Sie sich nicht einig waren?

Das war mehr ein Erkenntnisgewinn aller Beteiligten. Auch das muss man mal offen sagen: Es geht nicht um Überholhilfen über das technische Reglement. Es geht darum, dass den Zuschauern spannender Sport geboten wird. Es ist nicht mehr so wie früher, als das noch mit Windschatten allein funktionierte. Die Kunst, hier eine Lösung zu finden, ist herausfordernd, aber in den Rennen bisher haben die Systeme den Beweis angetreten.

Was ist denn langfristig das technische Ziel?

Das Grund-Credo ist immer: spannender Sport bei gleichzeitiger Kosteneffizienz. Wir wollen keine ausufernde Technologieplattform. Racing steht immer an der obersten Stelle, und es muss auf den Fahrer ankommen. Den groben Rahmen gibt Gerhard mit seiner Forderung nach einem „Ritt auf der Kanonenkugel“ vor. Und nach dem richtet sich das Ziel mit Technologien, die auch eine Serienrelevanz für die teilnehmenden Hersteller haben.

Wie ist der Stand in Sachen Hybridisierung oder E-Fuel?

Wir erörtern mit den Herstellern und Innovationsfirmen das Thema Hybrid. Die Frage ist: Was sind die Anforderungen, wie sieht das technische Konzept aus und bis wann kann man es umsetzen? Dasselbe gilt für E-Fuels – hier ist eher die Verfügbarkeit ein kritisches Thema. Wichtig ist, dass alles einen positiven Effekt aufs Racing hat, es glaubhaft und vor allem sinnvoll ist.

„Eine Namensänderung, ohne am Produkt etwas zu machen, ist Etikettenschwindel. Nur eine Logo-Änderung – so einfach machen wir es uns nicht.“

Achim Kostron

Wie würden Sie das Produkt DTM gerne noch verbessern?

Ich nenne es zunächst eher Hausaufgaben. Wir haben in der DTM einen Innovationsstau gehabt. Unsere Themen liegen in der Welt der Digitalisierung, am Fahrzeug selbst sowie der 360-Grad-Experience am Event. Da sind uns andere Serien teilweise ein Stück voraus. Wir werden Ende der Saison eine neue Website an den Start bringen, auf Basis eines komplett neuen E-Commerce-Konzeptes und neuen Angeboten für unsere Fans. Beim Thema E-Sports sind wir auf Kurs für 2020. Neben den Hausaufgaben werden wir uns auch beim Thema Innovationen weiterentwickeln und gehen neue Wege. Bei all dem bleibt unsere DNA echtes Racing, und wir sind bei Themen wie etwa Fanboost etwas distanzierter.

Aston Martin ist 2019 neu dazugekommen. Hätte es auch eine DTM-Saison mit zwei Herstellern gegeben?

Ja. Das lässt sich natürlich jetzt leicht sagen, weil wir die Situation nicht haben. Aber nach den Commitments von BMW und Audi gab

es Planungen für eine Überbrückungssaison. Ich bin aber froh, dass Aston Martin und R-Motorsport dazugekommen sind.

Und weitere Hersteller?

Das ist nach wie vor eines unserer wichtigsten Ziele. Wir haben mit Aston Martin eine neue, internationale Marke dabei. Die Einsatzkosten sind runtergegangen, und es gibt Bestrebungen, den Anteil nichtdeutscher Rennen zu erhöhen sowie die Attraktivität im TV zu steigern. Dazu kommt das Rennen in Asien. Das alles sind Anreize für einen Hersteller, der auf internationaler Bühne Motorsport betreiben will. Wir können ganz anders in Gespräche gehen als noch vor zwei Jahren.

Das „D“ in „DTM“ schreckt wahrscheinlich auch ab?

Es ist ja vorgesehen, dass wir den Namen ändern. Eine Namensänderung, ohne am Produkt etwas zu machen, ist aber Etikettenschwindel. Wir müssen mit dem Thema vorsichtig umgehen, aber auch Begeisterung schaffen. Nur eine Logo-Änderung wie bei der Formel 1 – so einfach machen wir es uns nicht.

Ursprünglich war auch die IMSA an der Class 1 beteiligt. Gibt es noch Interesse?

Das Thema war vor Jahren mal da, dann wurde es durch die Verzögerung der Vierzylinder wieder ruhiger. Die Kontakte sind da, und ein übergreifendes Reglement wäre sicherlich nachhaltig.

Wie sieht ein Best-Case-Szenario für die „Class 1“ aus?

Man muss eine gemeinsame Vision aufbauen. Schon zu Zeiten von Hans Werner Aufrecht gab es die Idee, Rennen auf Basis eines gemeinsamen Reglements zu fahren. Ich würde vielleicht den Begriff „Playoffs“ oder „Champions League“ drübersetzen. Grundsätzlich würde so etwas auch wieder auf die Kontinentalserien abstrahlen. Das zeigt die Champions League im Fußball.

Wie sehr schmerzt Sie das Aus der Formel 3?

Es schmerzt schon und ist sehr schade, dass es aufgrund der Marktsituation nicht zustande gekommen ist. Die Formel 3 war als wirklich tolle Nachwuchsplattform, die große Namen hervorgebracht hat, über viele Jahre fester Bestandteil des DTM-Programms. Wir haben nun mit der W Series eine ganz andere Formel-Rennserie dabei, die bietet gutes Racing und findet viel Beachtung. Aber ich hätte trotzdem gerne beide Serien gehabt.

Wird es eine neue Formelserie geben?

Das ist aktuell nicht geplant. Für mich hat eher ein in sich klares rennsportliches Angebot einen Charme. Die Formel 1 hat die Formel 2 und Formel 3, die MotoGP Moto2 und Moto3. Die haben praktisch ihr Nachwuchsprogramm auf der gleichen Plattform. Wir machen uns über eine ähnliche Kaskade Gedanken. ■



Gutes Racing: Auch deshalb fällt das Zwischenfazit positiv aus.



In Europa angekommen

Premierenieg in der TCR Europe: Luca Engstler (Mitte) mit Josh Files (L.) und Alex Morgan

Nach seinem schweren Crash in Spa musste das Target-Team für Josh Files (Hyundai) ein neues Auto aufbauen. Er bedankte sich in Spielberg mit einem Sieg und der Tabellenführung. Im zweiten Rennen holte sich Luca Engstler (Hyundai) seinen ersten Europa-Sieg.

Von: Michael Bräutigam

Die Jungs haben sich seit Spa den A... aufgerissen, um mir ein neues Auto aufzubauen“, lobte Files die Arbeit seines Teams. Nach dem Horrorwochenende in Belgien ging es in Spielberg auf ein für Files gutes Pflaster. Hier fuhr er zu seiner Zeit in der ADAC TCR Germany drei Siege in vier Rennen ein. Im Qualifying musste er sich aber noch Markenkollege Luca Filippi geschlagen geben, der im BRC-Hyundai seine erste Pole in der TCR Europe holte.

Dass Files vom zweiten Startplatz starten konnte, lag daran, dass die Target-Mannschaft schon zum Spa-Sonntag einen neuen Motor ins alte, krumme Chassis eingebaut hatte und dieser übernommen werden konnte. Mit einem Blitzstart katapultierte sich der Brite am Italiener vorbei

und gab danach die Spitze auch nicht mehr ab.

„Das Safety Car hat uns geholfen, die Reifen haben ziemlich abgebaut“, ließ Files in aller Bescheidenheit verlauten. Die Neutralisierung war nötig geworden, weil gleich drei Autos in der zweiten Spitzkehre kollidierten und strandeten. Nach dem Restart brannte dann nichts mehr an.

Wildes Sonntagsrennen

Hinter Files und Filippi kompletierte Daniel Lloyd (Honda) das Podest, nachdem er sich zuvor im harten Duell mit Nelson Panciatici (Hyundai) durchgesetzt hatte. Am Franzosen biss sich Luca Engstler in einem weiteren Hyundai die Zähne aus, trotzdem gab es mit P5 wichtige Punkte.

Beim Sonntagsrennen hatte der Allgäuer von Startplatz 4 die



Josh Files hat jetzt 36 Punkte Vorsprung vor seinem ersten Verfolger. Zwischen dem Tabellenzweiten und -zehnten ist es nur ein Zähler mehr.

nächste Chance auf einen Podiumsplatz. Angesichts drohenden Regens war das Rennen als „Wet Race“ deklariert worden. Zunächst setzte Tom Coronel (Honda) seine Reversed-Pole in die Führung um, während Engstler sich direkt auf P3 hinter Gianni Morbidelli (VW) schob.

Weil es in Kurve eins im Mittelfeld krachte, wurde gleich das Safety Car auf die Strecke geschickt. Pünktlich zum Restart setzte tatsächlich Regen ein, was für einige wilde Rutschereien sorgte. Tamas Tenke (Cupra) schlidderte bis in die Reifenstapel und löste die zweite SC-Phase aus. Dann die Hiobsbotschaft für den noch immer führenden Coronel: Durchfahrtsstrafe! An seinem Auto war nach Zeigen des 5-Minuten Schildes noch gearbeitet worden. Auch wenn Coronel die Strafe nicht antrat (und dafür 30 Strafsekunden kassierte) war er damit natürlich raus dem Kampf um den Sieg.

Den entschied in einer wilden letzten Runde Engstler im Duell mit Luca Filippi für sich, wobei der Italiener nach einer Berührung crashte. Der für unschuldig erklärte Engstler springt mit seinem Sieg bis auf den zweiten Tabellenrang vor. „Was für ein Rennen, das war echt verrückt“, sagte Engstler. Im ganzen Chaos sicherte Files sich noch P2, womit er jetzt schon 36 Punkte Vorsprung in der Tabelle hat. ■

SPIELBERG, RENNEN 1

Fahrer	Rd./Rückstand
1. Files/Hyundai	13 Runden
2. L. Filippi/Hyundai	+ 1,187 s
3. Lloyd/Honda	+ 4,664 s
4. Panciatici/Hyundai	+ 5,549 s
5. Engstler/Hyundai	+ 5,768 s
6. Borkovic/Hyundai	+ 6,116 s
7. Kajaia/Cupra	+ 6,122 s
8. Potty/Volkswagen	+ 7,371 s
9. Homola/Hyundai	+ 8,913 s
10. Morgan/Cupra	+ 9,626 s

SPIELBERG, RENNEN 2

Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1. Engstler/Hyundai	13 Runden
2. Files/Hyundai	+ 1,205 s
3. Morgan/Cupra	+ 2,933 s
4. Panciatici/Hyundai	+ 3,151 s
5. Morbidelli/Volksw.	+ 4,449 s
6. Homola/Hyundai	+ 4,742 s
7. Urrutia/Audi	+ 4,926 s
8. Potty/Volkswagen	+ 5,285 s
9. A. Bäckman/Hyundai	+ 5,637 s
10. Comte/Peugeot	+ 6,725 s

STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Josh Files	194
2. Luca Engstler	158
3. Julien Briché	154
4. Mat'o Homola	141
5. Gilles Magnus	134
6. Aurélien Comte	134
7. Maxime Potty	129
8. Andreas Bäckman	125
9. Santiago Urrutia	123
10. Nelson Panciatici	121

Alles im Griff: Jimenez kam als Dark Horse und wurde Meister

Jimenez ist Meister

MOTORSPORT IMAGES

Sérgio Jimenez ist der erste Champion in der Jaguar I-Pace eTrophy. Mit einem nie ernsthaft gefährdeten Start-Ziel-Sieg machte der Brasilianer bereits beim Samstag-Rennen in New York alles klar. Titelrivale Bryan Sellers konnte nicht am Rennen teilnehmen: Nach einem heftigen Einschlag in die Begrenzungsmauer schafften es die Mechaniker seines RLL-Teams nicht, den Renn-SUV rechtzeitig zu reparieren.

Von: **Claus Mühlberger**

Sérgio Jimenez und Cacá Bueno als Doppelsieger. Das hatten wir doch schon mal? Richtig! In Monaco und auch in Berlin gelang es den beiden Brasilianern, die Konkurrenz zu düpieren. Jetzt gewannen die Südamerikaner auch beide Rennen in New York. Das Saisonfinale versprach eigentlich Spannung im Titelkampf, denn Bryan Sellers hatte nur sechs Punkte Rückstand auf Spitzenreiter Jimenez. Doch der Amerikaner entgleiste im Qualifying so heftig, dass die Reparatur nicht in der gegebenen Zeit zu schaffen war. So standen beim ersten Finale nur zehn Autos an Start: Das TWR-Team hatte sich nach enttäuschenden Resultaten schon vorzeitig abgemeldet. Die Fans bekamen am Samstag nur neun Runden Rennaction serviert, weil

auch Gastfahrer Mark Hacking in die Mauer crashte. Die Bergung des havarierten VIP-Jaguar nahm sage und schreibe zehn Minuten in Anspruch. Beim Zielsprint über eine Runde hatte Jimenez keine Mühe, Bueno zu kontrollieren.

Das Rennen am Sonntag wurde erneut zu einer sicheren

Beute für das Team Brazil. Mit Platz 3 schaffte Katherine Legge einen versöhnlichen Saisonabschluss. Die Französin Célia Martin, die für das deutsche Viessmann-Team in der Pro-Am-Klasse startet, belegte beim Saisonabschluss die Plätze 8 und 10. Das reichte für Rang 4 in der Abschlusstabelle. ■

ERGEBNISSE JAGUAR I-PACE ETROPHY

New York, 9. von 10 Läufen

1. Sérgio Jimenez (BR), Jaguar Brazil Racing	15 Runden
2. Cacá Bueno (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 0,651 s
3. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 1,802 s
4. Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 2,355 s

New York, 10. von 10 Läufen

1. Sérgio Jimenez (BR), Jaguar Brazil Racing	18 Runden
2. Cacá Bueno (BR), Jaguar Brazil Racing	+ 4,332 s
3. Katherine Legge (GB), Rahal Letterman Lanigan Racing	+ 5,082 s
4. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 6,666 s



Célia Martin: Versöhnlicher Saisonabschluss für den französischen Rookie



Cacá Bueno, der Bruder von Popó, vor Katherine Legge in der Startkurve

Was für ein Finish:
Kurt Busch (# 1)
zwingt Bruder
Kyle in die Knie

Das Monster-Bruderduell

In Kentucky wurde am Samstagabend die zweite Saisonhälfte der NASCAR Cup Series eingeläutet. Sieger wurde am Ende Kurt Busch (Chevrolet) nach sehenswertem Finish mit seinem Bruder Kyle.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Kentucky Speedway nahe Sparta ist dabei in vielerlei Hinsicht speziell. Zum einen wird er – anders als die meisten Strecken – nur einmal im Jahr befahren. Diesmal eröffnete er die zweite Saisonhälfte. Außerdem ist der im Jahr 2000 eröffnete Kurs das letzte 1,5-Meilen-Oval im Kalender vor den Playoffs. Viele Teams holen sich hier letzte Informationen und Daten für die speziell in den Playoffs entscheidenden Rennen auf Intermediate-Ovalen.

Mit den neuen technischen Regeln und einer Lage „Sticky Stuff“ in den Kurven, der mehrere Linien ermöglichen sollte, versprach auch das Racing besser zu werden als in den letzten Jahren. Die Pole-Position holte sich zunächst etwas überraschend

Daniel Suárez (Ford). Der einzige Nicht-US-Amerikaner im Feld profitierte auch davon, dass er als Letzter ins Einzelzeitfahren ging, als also die Zielgerade und die erste Kurve schon im Schatten lagen. Die besseren Streckenverhältnisse nutzte der Mexikaner perfekt aus.

SHR: Nur anfangs im Plan

Nach guten Trainingsplatzierungen und dem besten Longrun im Abschlusstraining durfte Suárez sich berechnete Hoffnungen machen, seinen ersten Cup-Sieg einzufahren. Doch der Blick auf die Xfinity- (Sieger: Cole Custer) und die Truck-Serie (Sieger: Tyler Ankrum), die ebenfalls in Kentucky starteten, zeigte: Die Abendrennen in die Dunkelheit hinein bringen sich schnell ändernde

NASCAR CUP SERIES

Sparta/Kentucky (USA)

19. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Busch (USA)	Toyota
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Clint Bowyer (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Ford
9.	Ryan Newman (USA)	Ford
10.	Chris Buescher (USA)	Chevrolet

Streckenbedingungen mit sich – und damit auch eine Verschiebung der Kräfteverhältnisse.

Zu Beginn des Rennens lief für die Stewart-Haas-Truppe aber zunächst alles nach Plan. Suárez und Almirola verteidigten die im Qualifying herausgefahrenen Plätze 1 und 2, dahinter sorgte Kevin Harvick für eine SHR-Dreifachführung. Die speziell in Kentucky so wichtige Track-Position war man aber noch im Verlauf der ersten Stage los. Am Suárez-Auto wechselte man alle vier Reifen – das war zu konservativ. Almirolas und Harvicks Zwei-Reifen-Service ging parallel zu langsam vorstatten, auch sie fielen zurück.

Die erste Stage ging letztlich an Kurt Busch, der zuvor Anschluss ans Spitzentrio gehalten

und damit siegfähigen Speed bewiesen hatte. Im zweiten Abschnitt übernahm dann Bruder Kyle das Ruder. In dominanter Manier entschied er die komplett grüne Stage 2 für sich und war damit klarer Siegfavorit.

Erster Sieg seit Wechsel

Doch es kam anders: Erst machte ihm in der Schlussphase Joey Logano (Ford) die Führung abspenstig. Als der dann wie der sichere Sieger aussah, löste ein Dreher von Bubba Wallace (Ford) noch mal eine Gelbphase aus.

Während Logano unter die Räder kam, hatte Kurt Busch als einziger Toppilot vier neue Reifen – ein Vorteil, dem Kyle auch mit viel Kampf nicht genug entgegenzusetzen konnte. Dazu ließ er seinem Bruder wohl doch ein paar Inches mehr Platz, als er einem anderen Piloten gelassen hätte, auch wenn sich die Autos kurz touchierten. „Hell, yeah!“, schrie Kurt in den Funk. Kein Wunder: Es war sein erster Seasonsieg, der erste seit seinem Wechsel zu Ganassi und gleichzeitig der erste Sieg für seinen Crewchief Matt McCall. Als Kurt übrigens noch brav seine „Siegersachen“ erledigte, flog Kyle schon heim, statt wie abgemacht zu warten. „So ist Kyle halt ...“ ■

Gesamtwertung

nach 19 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	746 Pkte.
2.	Kyle Busch (Toyota)	735
3.	Harvick (Ford)	645
4.	Keselowski (Ford)	630
5.	Hamlin (Toyota)	627
6.	Truex Jr. (Toyota)	618
7.	Kurt Busch (Chevrolet)	618
8.	Elliott (Chevrolet)	607
9.	Bowman (Chevrolet)	554
10.	Almirola (Ford)	542

DTM

Friede, Freude, Pustekuchen

So harmoniebetont wie früher geht es in der DTM schon lange nicht mehr zu. Im Gegenteil, hinter den Kulissen wird manchmal scharf geschossen, speziell im innerbayerischen Duell BMW gegen Audi.

Von: **Claus Mühlberger**

So streuten die Münchner nach dem dritten Saisonrennen im italienischen Misano das Gerücht, die Audi-Piloten hätten im Qualifying verbotenerweise das Push-to-Pass-System („P2P“) aktiviert. (MSa berichtete in Heft 29 darüber).

Der Argwohn der BMW-Männer wurde geweckt, weil sich in Italien die Hackordnung im Qualifying umgedreht hatte. Nach vier, allerdings teilweise hauchdünn herausgefahrenen Pole-Positions für BMW bei den Rennen in Hockenheim und Zolder mussten die BMW plötzlich hintenanstehen. Beim ersten Misano-Rennen standen vier Audi vorn, beim Sonntag-Rennen be-



Brachte der Dovizioso-Test Audi entscheidende Hinweise für Misano?

legten sogar fünf RS 5 die ersten Startplätze. Die Erklärung für diese aus ihrer Sicht extrem unerfreuliche Trendwende in der Hackordnung hatten die BMW-Männer schnell gefunden: „30 Mehr-PS, dank verbotenen P2P-Einsatz“, lautete der Verdacht der Münchner. Flugs wurde ein Beschwerdebrief an den DMSB und Promoter ITR verschickt. Mit Durchschlag an Dieter Gass, den Audi-Sportchef.

Die Techniker von DMSB und ITR können schlüssig erklären, dass diese Anschuldigungen halt-

los sind: Wegen der sogenannten Marshalling-Box, einer von den Schiedsrichtern kontrollierten Zusatzelektronik, sei es absolut unmöglich, die Benzindurchflussmenge zu manipulieren und den Durchfluss von 95 auf 100 Liter pro Stunde zu erhöhen. Zudem hätte man etwaigen Schmutz sofort in der Datenaufzeichnung von acht Motorparametern gesehen. Bei den routinemäßigen Kontrollen der Audi gab es keinerlei Auffälligkeiten.

Erstaunlich ist aber, dass der DMSB wenige Tage vor dem Sai-

sonhöhepunkt auf dem Norisring Artikel 46 A2 im technischen Reglement präzisiert hatte, sozusagen als prophylaktische Maßnahme: Ab sofort muss der Stecker des P2P-Systems im Qualifying abgesteckt werden.

Vorteil dank Dovizioso?

Für den plötzlichen Geschwindigkeits-Zuwachs der Audi in Misano gibt es eine andere, plausibel klingende Erklärung: In Italien ging Moto-GP-Star Andrea Dovizioso als PR-Zugpferd in einem Audi an der Start. Wie jedem anderen Gaststarter wurden dem Italiener zwei Testtage zugebilligt. Mit dabei als Doviziosos Tutor: Ex-DTM-Champion Mattias Ekström. Der Schwede durfte in Misano auch selbst zwölf Runden drehen, um eine Benchmark zu setzen. Möglicherweise war dies schon genug, um den Ingolstädtern die entscheidenden Hinweise aufs Quali-Setup zu geben. Sportchef Gass will von dieser Theorie nichts wissen: „In der DTM gibt es Strecken, die liegen den BMW besser, und es gibt Strecken, die uns entgegenkommen. Das war schon immer so.“ ■

WTCR

Alle(s) für Guerrieri

Bei Hyundai hat man sich längst auf Norbert Michelisz als designierten Titelanhänger eingeschossen. Jetzt zieht Honda nach: Im Saison-Endspurt setzen die Japaner voll auf Münnich-Pilot Esteban Guerrieri.

Von: **Michael Bräutigam**

Erst steht eine zweimonatige Sommerpause an, ehe es im chinesischen Ningbo in die heiße Phase der Saison geht. Doch die Weichen fürs Titelrennen sind gestellt. „Die KCMG-Jungs und Néstor (Girolami) sind bereit, mir zu helfen“, weiß Guerrieri. „Es ist auch gut, dass KCMG jetzt so stark ist, dann können sie den anderen Punkte klauen“, spielt er auf die



Alle für einen: Das Honda-Lager fährt ab sofort geschlossen für Guerrieri

neue Stärke der Markenkollegen in Portugal an, die in Vila Real dank Tiago Monteiro ihren ersten WTCR-Sieg einfahren konnten.

So ganz überraschend kommt der Aufstieg der Quasi-Honda-Werksmannschaft aber nicht, wie Mads Fischer, TCR-Projekt-leiter bei JAS Motorsport, erklärt. „Es gibt seit ein paar Events einen

Datenaustausch zwischen den beiden Teams, das hat in Vila Real zum ersten Mal richtig gut funktioniert“, lobt der Däne.

Während die Hyundai und Lynk & Co von nur einem Team eingesetzt werden, teilen sich die Honda auf zwei Teams auf – die jetzt aber für Guerrieris Titeljagd wie eines zusammenarbeiten. ■

NACHRICHTEN

SUPERCARS: NEUE GEWICHTSVERTEILUNG

Zum zweiten Mal in der laufenden Saison werden die Schwerpunkte der einzelnen Supercar-Autos angepasst. Ab Ipswich bekommt der Holden alle Gewichte vom Dach. Auch der Nissan darf den Schwerpunkt senken. Der Ford Mustang darf etwas Ballast vom Dach laden, muss dafür aber mehr Stahlteile verbauen.

BTCC: INFINITI ZURÜCK

Mit Infiniti bereichert für den Rest der Saison eine weitere Marke das ohnehin bunte BTCC-Starterfeld. Das Team Laser Tools Racing wird den runderneuerten Q50, der bereits 2015 am Start stand, ab Snetterton mit Pilot Aiden Moffatt ins Rennen schicken. Bislang war man mit einer Mercedes A-Klasse am Start.

Vom Simulator ins Renncockpit. Am upracer-Rennsimulator werden auf Messen und Events Talente gescoutet, die sich fürs Bootcamp und letztlich für reale Fahrerplätze qualifizieren können



Runde drei

Zum dritten Mal läuft mittlerweile die Suche nach dem „SUPER RACER“. Für die Saison 2020 geht es um einen Fahrerplatz in der Porsche Sprint Challenge Central Europe und fünf Plätze in einem reinen Damenteam in der Kart-Langstreckenserie GTC.

Von: **Michael Bräutigam**

Man kann nur von einer Erfolgsgeschichte sprechen. Bei der Erstausgabe 2017/2018 wurde der „SUPER RACER“ noch von einigen sowohl aus der realen Motorsportwelt als auch der Simracing-Szene skeptisch betrachtet. Vom Simulator ins Cockpit? Kann nicht funktionieren. Ein voll bezahlter Drive für eine Saison im Rennwagen? Kann gar nicht sein. Diese Bedenken sind mittlerweile zerstreut.

Die „SUPER RACER“ der ersten beiden Ausgaben haben unter Beweis gestellt, dass sie nicht nur im virtuellen Cockpit Top-Leistungen abrufen können. Und die Simracer haben gesehen, dass sie hier wirklich eine große Chance auf eine Rennkarriere haben.

Mit den Porsche-Spezialisten von Lechner Racing sowie dem Kartteam Schnitzelalm Racing sind zwei neue Partner an Bord der von der Firma upgraded in Zusammenarbeit mit sport auto, auto motor und sport sowie Motorsport aktuell ins Leben gerufenen Aktion. Für das Rennjahr 2020 werden neue Talente gesucht, die den Motorsport Einstieg schaffen wollen. Lechner Racing stellt und betreut ein Auto für den „SUPER RACER“-Gewinner in der Porsche Sprint Challenge Central Europe. Für weibliche Teilnehmer reserviert ist die von Schnitzelalm Racing initiierte Suche nach einer fünfköpfigen Besetzung in der German Team Championship (GTC).

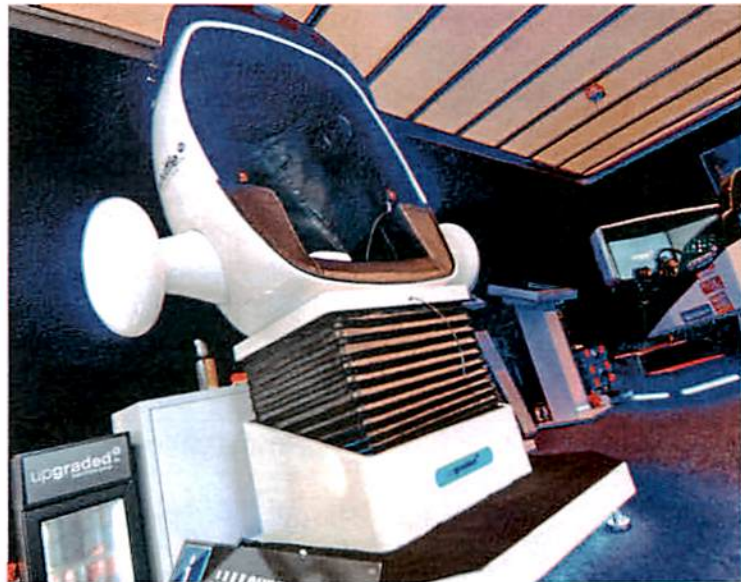
Unter den genannten Vorzeichen verwundert es nicht, dass der Zuspruch bei den ersten Scouting-Terminen schon wieder enorm ist. „Der Ehrgeiz ist viel größer geworden“, sagt upgraded-Geschäftsführer Jörg Schramm, der bei allen Scouting-Terminen mit dem upracer-Simulator vor Ort ist. Kamen die Bewerber im ersten Jahr noch gänzlich unbedarft zu den Scoutings, bereiteten sie sich im zweiten Jahr schon besser vor. In diesem Jahr ist eine weitere Steigerung zu erkennen. „Wir bekommen viele Mails, auch von Eltern, in denen sogar schon gefragt wird, wer für eventuelle Schäden zahlt“, so Schramm. Es wird also auch seitens der Teilnehmer absolut nichts mehr dem Zufall überlassen.

Auch online qualifizieren

Ein weiterer Effekt lässt sich bei der Herkunft der Aspiranten erkennen. Noch immer kommen natürlich die meisten Bewerber

aus Deutschland, doch die Zahl der ausländischen Fahrer nimmt zu. Speziell aus den osteuropäischen Ländern, in denen das Simracing ein stark besetztes Feld ist, kommen immer mehr Teilnehmer. „Die Leute sehen einfach, dass es keine Eintagsfliege ist und man wirklich eine Karriere starten kann“, hebt Schramm einen weiteren Grund für das gestiegene Interesse in den Vordergrund. „Insgesamt haben wir schon wieder eine vierstellige Bewerberzahl!“

Parallel haben die Raceroom-Online-Competitions angefangen, in denen – wie bei den Scoutings – Plätze für das Bootcamp vergeben werden, in dem man sich wiederum fürs Finale qualifizieren kann. Die Time-Attack-Wettbewerbe laufen schon, das erste Rennen startet dann am 17. September und wird im Livestream übertragen. Der Brite Jack Keithley ist gestandener Competition-Sieger und damit einer der Favoriten. „Eine



UPGRADED



UPGRADED

Online und vor Ort qualifizieren: Der upgraded-Stand ist Anlaufpunkt für Vor-Ort-Scoutings (oben), www.raceroom.com (unten) für die Online-Competitions

ganze Saison in einem Rennauto? Davon träume ich, seit ich denken kann“, sagt er. „Bei Tausenden Bewerbern, die sich für die Rennen qualifizieren wollen, werden in jedem Rennen die besten Simracer mit identischen Autos antreten. Ich kann es kaum erwarten.“

Von den tatsächlich Zehntausenden Bewerbern kommen nur die Top 30 der Zeitfahr-Wettbewerbe in die jeweiligen Online-Rennen, wo sie dann um wichtige Punkte und den Bootcamp-Einzug fahren, um den Traum vom realen Porsche-Drive aufrechtzuerhalten. Der Cut, wer sich für die Rennen



Vollgas im Pixel-Porsche: Sowohl bei den Scoutings als auch bei den Online-Competitions kommt der 385 PS starke Cayman GT4 Clubsport zum Einsatz.

qualifiziert, wird immer sechs Tage vor dem jeweiligen Online-Rennen gemacht.

Wo sind die Amazonen?

Wie bei den Vor-Ort-Scoutings gilt auch für die Online-Competitions: Die Spitze ist deutlich besser besetzt als im letzten Jahr, auch wenn die Gesamtteilnehmerzahl etwas gesunken ist. Angesichts des hohen Niveaus sind anscheinend viele potenzielle Bewerber abgeschreckt. Fest steht: Lechner Racing darf sich auf jeden Fall auf einen echten Rohdiamanten freuen.

Gleich fünf Fahrerinnen-Plätze werden beim Team Schnitzel-

alm Racing vergeben. Dieses hat bereits in der laufenden Saison ein reines Damenteam in der GTC am Start – das allerdings noch in Eigenregie gescoutet. Unter jetzigem „SUPER RACER“-Banner bekommt die Suche nach den schnellen Renn-Amazonen einen weiteren Schub. Übrigens: Der Porsche-Drive ist ausdrücklich NICHT nur für Männer ausgeschrieben, auch hier dürfen sich die „Mädels“ natürlich wie ihre männlichen Pendanten vor Ort und online beweisen.

Weitere Infos mit Terminen plus die aktuellen Bestenlisten gibt es im Internet auf der Seite www.super-racer.me. ■



RACEROOM

Eine Aktion von:



Premium-Sponsor:

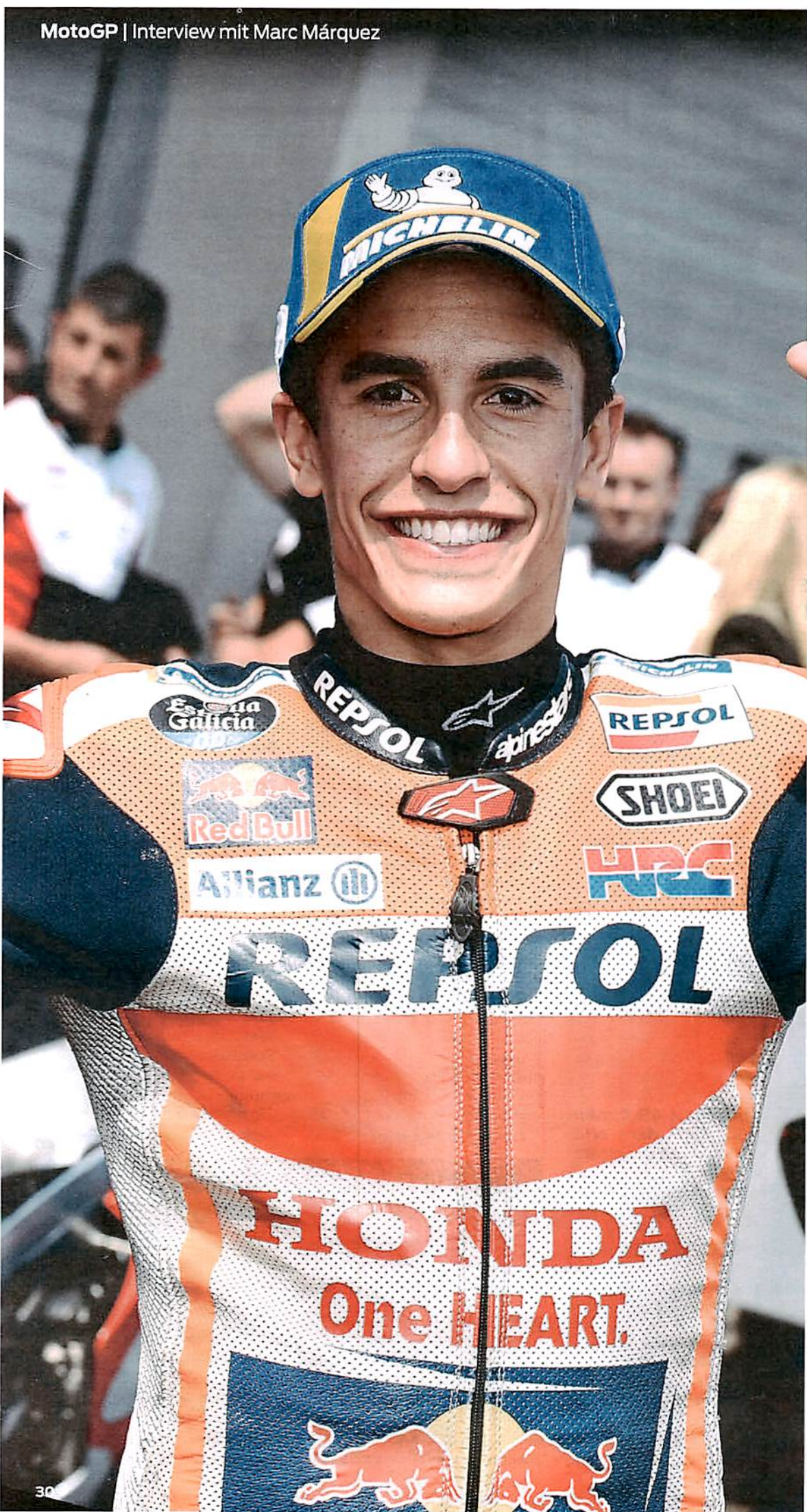


Classic-Sponsor:



Motorsport-Partner:





Weltmeister Marc Márquez hat auf dem Sachsenring ein weiteres Mal überlegen gewonnen und führt die Weltmeisterschaft mit 48 Punkten Vorsprung an, während seine direkten Gegner immer weiter zurückfallen. Der Honda-Werkspilot erklärt, wie es dazu kommt.

Von: **Imre Paulovits**

Hätte das Rennen auf dem Sachsenring für Sie überhaupt anders ausgehen können?

Es ist einfach nach Plan verlaufen. Ich wollte es vom Anfang bis zum Ende anführen, gleich zu Beginn pushen und dann die Reifen nicht zu sehr beanspruchen. Das Team hat über das Wochenende einen sehr guten Job gemacht. Wir haben in FP4 das Fahrwerk und die Elektronik sehr gut über die Distanz abgestimmt bekommen. Zunächst wollten wir mit dem harten Hinterreifen fahren. Aber weil es am Sonntag kühler war, haben wir uns nach dem Warm-up für den mittleren entschieden. Das hat sich hinterher auch als richtig erwiesen. Ich habe mich von Anfang bis Ende wohl damit gefühlt. In Assen brauchte man eine Yamaha zum Sieg, am Sachsenring war die Honda das beste Motorrad.



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2008: 125GP, KTM (13.)
- 2009: 125GP, KTM (8.)
- 2010: 125GP, Derbi (1.)
- 2011: Moto2, Suter (2.)
- 2012: Moto2, Suter (1.)
- 2013: MotoGP, Honda (1.)
- 2014: MotoGP, Honda (1.)
- 2015: MotoGP, Honda (3.)
- 2016: MotoGP, Honda (1.)
- 2017: MotoGP, Honda (1.)
- 2018: MotoGP, Honda (1.)
- 2019: MotoGP, Honda (z. Zt. 1.)

HOBBYS

Dirt Track, Motocross

„Muss die anderen vergessen und auf mich konzentrieren“

Es machte den Eindruck, dass Sie auch schneller hätten fahren können, wenn Sie gemusst hätten.

Ich habe etwa zehn Runden lang gepusht, dann habe ich für zehn Runden die Reifen geschont. Die letzten zehn Runden hätte ich schon noch schneller fahren können, aber Austin war mir gut in Erinnerung. Und ich habe mir gesagt, dass es reicht, wenn ich drei bis vier Sekunden Vorsprung habe und nur diese verwalte. Ich musste nicht so davonfahren wie in Argentinien.

Sie haben eine ziemlich gebrauchte Kombi getragen. Aus Aberglauben? Oder hatte das einen anderen Grund?

Letztes Jahr hatte ich bei jedem Rennen eine neue Kombi an, weil ich an jedem Wochenende gestürzt bin. Dieses Jahr bin ich seit Le Mans nicht mehr gestürzt. Nur beim Test in Barcelona, da hatte ich aber eine andere Kombi an. An den Rennwochenenden aber nicht mehr. Ich hatte mir auch vorgenommen, meine Statistik diesbezüglich zu verbessern. Ich habe versucht, in den Trainings ruhiger zu sein, und das ist mir gelungen. Dieses Leder hat jetzt drei Siege. Ich werde es nun zu den Erinnerungen hängen und ein neues Leder benutzen. Aber ich werde auch weiter versuchen, nicht zu stürzen und weitere Rennen zu gewinnen.

Wie haben Sie es geschafft, die Stürze zu reduzieren?

Wenn man sein Motorrad kennt, muss man dessen Schwachpunkte verstehen. Dieses Jahr haben wir beim Fahrwerk einiges dazugewonnen, dafür an anderen Stellen wieder etwas verloren. An den Stellen, an denen ich letztes Jahr Probleme hatte, haben wir dazugewonnen. Wir haben auch an Motorleistung zugelegt, dadurch sind wir beim Bremsen mehr auf der sicheren Seite. Wenn man das alles richtig kennengelernt hat, kann man viele Stürze abfangen. Ich bin deshalb weniger gestürzt. Wenn man aber zusammenzählt, wie viele ich abgefangen habe, ist man dort, wo ich letztes Jahr war.

Allein am Sachsenring hatte ich in Turn 1 drei Saves, weil ich mich immer voll konzentriert habe. Beim Barcelona-Test war ich nicht zu hundert Prozent konzentriert, da habe ich die Front verloren und bin gestürzt. Man muss beim Fahren mit der Honda voll fokussiert sein, dann findet man auch ihr Limit.

„Wenn man die Schwachpunkte seines Motorrads kennt, kann man Stürze vermeiden, aber dafür muss man immer hundertprozentig konzentriert sein.“

Marc Márquez

Wie konnten Sie Ihre Konzentration verbessern?

Das kommt mit der Erfahrung. Meine eigene Erfahrung und die des Teams. Es war ja nicht so, dass ich mich letztes Jahr nicht konzentriert hätte. Wenn man aber mit der Erfahrung verstehen lernt, auf was man sich in jedem Training zu hundert Prozent konzentrieren muss, dann hilft es, über all die Runden darauf fokussiert zu sein.

Sie haben jetzt 48 Punkte Vorsprung in der WM-Tabelle. Was ist Ihr weiterer Fahrplan?

Die WM ist für mich bislang in zwei Teilen verlaufen. Bis Barcelona war es ein Kampf zwischen mir und Andrea Dovizioso, von da an sind die Yamaha und Álex Rins meine Hauptgegner geworden. Aber ich denke, Ducati wird wiederkommen und wieder stark sein. Ich rechne aber damit, dass Maverick Viñales und Fabio Quartararo auf den meisten Strecken die sein werden, die ich schlagen muss. Wir müssen weiter pushen und arbeiten. Und ich muss so weitermachen wie

auf dem Sachsenring: Die anderen vergessen und mich nur auf mein Fahren konzentrieren.

Warum haben Sie auf dem Sachsenring den neuen Rahmen auch über das Rennwochenende getestet?

Wir haben mittlerweile eine gute Basisabstimmung für unser Motorrad. Nun können wir auch größere Änderungen probieren, wie zum Beispiel einen neuen Rahmen.

Inwiefern ist das Gefühl mit dem neuen Rahmen anders?

Das darf ich nicht im Detail erklären. Wenn ich es täte, würde ich sterben ... Nur so viel: Wenn man sich unsere Saison bislang betrachtet, fahren wir zu viel Schräglage. Das liegt nicht an meinem Fahrstil, sondern weil das Motorrad nicht optimal um die Kurven kommt. Wir versuchen nun, das Kurvenverhalten beim Rahmen herauszufinden.

Überrascht Sie die Form von Fabio Quartararo?

Er ist die Riesenüberraschung der MotoGP und auch für seine Gegner. Er ist aber nicht die Überraschung, seit er MotoGP fährt. Auch ich war von Beginn an vorne dabei, als ich in die MotoGP gewechselt bin. Er hatte in der Vorsaison mehr Probleme, aber dann wurde er bei den Rennen immer besser. Und es sieht so aus, dass er auf unterschiedlichen Strecken schnell ist. Er hat nun eine ähnliche Pace wie ich, Maverick Viñales und Álex Rins.

Er scheint die Yamaha sehr gut zu fahren, und er zeigt das wirkliche Potenzial dieses Motorrades. Er steht im Moment aber unter relativ viel Druck, weil er aus Frankreich kommt. Die spanischen Fahrer haben den Vorteil, dass sich die Erwartung ihres Landes auf mehr Fahrer verteilt. Aber seit er in die MotoGP gekommen ist, ist er sehr gereift. Und er kann mit dem Druck sehr gut umgehen. Es ist auch nicht der gleiche Druck, den ich 2013 hatte. Denn normalerweise ist es so, dass, wenn man in die MotoGP kommt, der Druck nicht so groß ist, weil jede Platzierung gut ist. Steht man auf dem Podest, ist es sehr gut. Der Druck wird erst dann richtig groß, wenn man in der Lage ist, zu gewinnen. Und bei ihm ist es bald so weit.

Der Airbag in Ihrer Kombi ist beim Feiern in der letzten Zeit mehrfach aufgegangen. Hat man herausgefunden warum?

Das ist mir zweimal passiert, immer bei der gleichen Bewegung: Wenn ich nach vorne springe. Alpinestars versucht, es zu analysieren. Es ist gut, dass wir dieses System haben und es in Gefahrensituationen aufgeht. Es arbeitet eigentlich gut und ist beim Fahren bequem.

Was machen Sie in der Sommerpause?

Das wird ein Sommer, den unsere Familie richtig genießen wird, denn sowohl mein Bruder als auch ich führen die WM an. ■



Marc Márquez (#93) auf dem Sachsenring: Die Gegner direkt weit abgehängt

GOLD & GOOSE

MotoGP

Brad Binder fährt 2020 MotoGP

Was am Sachsenring die Spatzen von den Dächern pfliffen, wurde letzte Woche offiziell bestätigt: Brad Binder wird nächstes Jahr bei Tech3-KTM MotoGP fahren.

Von: Imre Paulovits

Er ist einer der aggressivsten Fahrer der Moto2. Und in diesem Jahr hat er auch mit der KTM-Moto2, deren Fahrwerk nicht auf Anhieb so gut mit dem Triumph-Dreizylinder-Motor harmonierte wie dem von Kalex und Speed Up, alles gegeben und teils erstaunliche Resultate erreicht. Zuletzt den zweiten Platz auf dem Sachsenring.

Da sich auch Miguel Oliveira, den die Österreicher im Vorjahr von der mittleren in die Oberklasse aufsteigen ließen, schnell auf der RC16 zurechtfinden und seine MotoGP-erfahrenen KTM-Kollegen öfter mal stehen ließ, sah KTM-Rennleiter Pit Beirer die Zeit gekommen, auch seinen nächsten Moto2-Top-Piloten in die Oberliga zu holen.



Die große Unterschriften-Aktion: Letzte Woche wurde in Mattighofen besiegelt, dass Binder (l.) in die MotoGP aufsteigt

„Er hat es sich verdient“, sagt Beirer kurz und knapp. „Er fährt bereits seit fünf Jahren bei uns und wurde mit uns 2013 Moto3-Weltmeister. Er hat einen eigenständigen Fahrstil, mit dem er es immer geschafft hat, das Maximum aus einem Motorrad und einem Projekt herauszuholen. Ich denke, das wird er mit dem MotoGP-Motorrad auch können.“

Brad Binder wird der erste Südafrikaner sein, der seit dem Jahr 2000 in der Königsklasse antritt. Damals fuhr Shane Norval bei seinem Heim-GP in Welkom eine 500er Honda und wurde 14. Binders Vorbilder jedoch gehen noch viel weiter zurück. Die Weltmeister Kork Ballington und Jon Ekerold fuhr in den 1980er-Jahren in der 500er WM, sie waren die

letzten Südafrikaner, die in der obersten Liga regelmäßig in die Punkte führen. Seit der Viertakt-Ära ist kein Südafrikaner mehr in der MotoGP untergekommen.

Pit Beirer machte sich vor der Vertragsunterzeichnung auch Gedanken um den nun scheidenden Hafizh Syahrin. „Wir werden ihm ein faires Angebot unterbreiten“, so Beirer. ■

Moto2

Pasini ersetzt Corsi

Tasca Racing trennt sich von Simone Corsi. Nach der Sommerpause wird Haudegen Mattia Pasini für die italienische Equipe fahren und will dann regelmäßig im Vorderfeld der Moto2 dabei sein.

Es war hart für Mattia Pasini, Ende letzter Saison erkennen zu müssen, dass seine Zeit in der Motorrad-WM abgelaufen zu sein schien. Der 33-jährige Italiener, der noch immer zu den Schnellsten in der Moto2 gehörte, aber zu oft Siege durch Stürze verschenkte, wurde bei Italtrans durch den jungen Aufsteiger Enea Bastianini ersetzt. Der 12-fache Grand-Prix-Sieger fand danach kein Team mehr, in dem er für eine weitere Saison unterkam.

Doch dann war die Startnummer 54 plötzlich wieder da. Als sich Khairul Idham Pawi in Termas verletzte, ersetzte er den Malaysianer in Austin, Le Mans und Mugello. In Jerez sprang er für den verletzten Jake Dixon ein und setzte sich auf die KTM des Angel Nieto Teams. In Austin wurde er gleich Vierter, in Jerez und Le Mans stürzte er, bei seinem Heim-GP in Mugello wurde er Elfter. So ist er derzeit 17. der aktuellen Moto2-WM.

Nun hat er alle Möglichkeiten, diese Platzierung bis Jahresende gewaltig aufzubessern. Denn das Tasca Racing Team von Enrico Tasca hat sich entschieden, sich nach anderthalb Jahren von Simone Corsi zu trennen und ihn durch Pasini zu ersetzen. Nach der Sommerpause wird Pasini die Kalex des Teams von Brünn bis zum Finale in Valencia fahren.

„Ich kann es kaum fassen, und ich bin sehr glücklich, dass ich die zweite Saisonhälfte bei Tasca Racing fahren kann“, freute sich Pasini nach der Vertragsunterzeichnung. „Mein Ziel ist es, die nächsten Rennen unter den ersten fünf zu beenden.“ ■



Pasini: Ab Brünn wieder dabei

NACHRICHTEN

MOTOGP

Der achtfache Ski-Weltcup-Gewinner Marcel Hirscher bekam eine Chance, auf dem Red Bull Ring das KTM-MotoGP-Motorrad auszuprobieren. Johann Zarco gab dem 30-jährigen Österreicher einen Schnell-Lehrgang in Sachen MotoGP-Motorrad und zeigte ihm mit einer KTM 1290 SuperDuke die Linien. Hirscher ist nicht der erste Ski-Profi, der eine gute Figur auf dem Motorrad macht.

MOTORRAD-WM

Die Erd-Arbeiten und das Auftragen des Asphalts in Silverstone wurden vor dem Formel-1-Grand-Prix fertiggestellt. Am Wochenende bestand der neue Belag seine Feuerprobe. An Regentagen will man die Drainage genau unter die Lupe nehmen.

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Die Sonne ist weg



Als der Regen kam, sah es auch bei den deutschsprachigen Fahrern trübe aus

FIM/REPSOL

Viel Arbeit, wenig Ausbeute. Während die Spanier im MotorLand Aragón zur Höchstform aufliefen, mussten die deutschsprachigen Fahrer in den meisten Fällen Federn lassen.

Von: **Anke Wiczorek**

Als Marcel Brenner am Samstagmorgen aus dem Bett stieg, fühlte er sich hundelnd. Der Moto2-EM-Fahrer vom Team Kiefer Racing setzte sich trotzdem auf seine KTM und probierte, ein paar Runden im Motor-

Land Aragón zu absolvieren. Der Schweizer kämpfte mehr mit sich als mit allem anderen. Das erste Rennen ließ er sich dennoch nicht nehmen. Doch der 21-Jährige agierte wie ferngesteuert, hatte Konzentrationsschwächen, machte Fahrfehler. Es sprang nur der 26. Platz heraus. Auf einen weiteren Start verzichtete Brenner nach einem Teamentscheid. Der Nachwuchsfahrer des Teams Kiefer Racing litt offensichtlich sehr unter der Hitze, die Europa fest im Griff hatte. „Ich hatte mich schon eine Woche vor dem Rennen etwas schwach gefühlt“, berichtete Brenner. „Bis zur Abreise nach Aragón ging es mir aber wieder besser. Wahrschein-

lich habe ich die Situation wegen der Anspannung vor dem Rennwochenende überspielt. Bei den Einstellfahrten war ich voll da, aber dann kam der Rückschlag. Die Symptome lassen auf eine Sommergrippe schließen.“

Den Temperaturen jenseits der 30°C-Marke war mit der nächtlichen Gewitterfront und dem Regenschauer am Sonntag eine willkommene Abkühlung gefolgt. Matthias Meggle, der Moto2-EM-Pilot vom deutschen Dynavolt Intact SIC Junior Team, kämpfte mit einer schmerzenden Schulter. Als es nach dem Start im ersten Lauf zu einer Kollision zwischen drei Fahrern kam, war auch der 18-Jährige darin ver-

wickelt. Er stürmte zurück an die Box, schaffte es aber nicht mehr rechtzeitig, für die Restart-Prozedur am Grid zu stehen. Er musste demzufolge als Letzter von ganz hinten starten. Meggle überholte 13 Gegner und war zum Schluss auf P15, genau wie später im zweiten Rennen ohne Zwischenfälle.

Die Siege gingen an Héctor Garzó beziehungsweise Edgar Pons. Garzó hat sich damit binnen eines Wochenendes vom fünften Gesamtrang in die Top 3 geschoben.

Die beiden Rennen im European Talent Cup waren ganz vorn eine rein spanische Angelegenheit. Nur ein Wimpernschlag entschied über Sieg und Niederlage. Der Deutsche Dirk Geiger blieb diesmal chancenlos. Als Gesamt-Vierter war der 17-jährige Mannheimer nach Spanien gekommen, als Sechster reiste er ab. Er holte nur Startplatz 26, hätte aber nach einem aufopferungsvollen Kampf in den Top 10 des ersten Laufs landen können, schied jedoch mit einem Motordefekt aus. Laut Teammanager Jochen Kiefer hatte dieser im Hinblick auf die Laufleistung viel zu früh den Geist aufgegeben. Im zweiten Lauf qualte sich Geigers Team mit einem Ersatzmotor herum.

In der knallharten Moto3-Junior-WM holte der Österreicher Maximilian Kofler drei Punkte.

Es gibt viel zu tun. Die FIM-CEV-Meisterschaft geht jetzt in die Sommerpause. Am 29. September geht es auf dem Circuito de Jerez weiter. ■

MOTO3-JUNIOR-WM

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Xavier Artigas (E)	Honda	30.18,280 min
2. Jeremy Alcoba (E)	Husquarna	+0,020 s
3. Davide Pizzoli (I)	Honda	+0,064 s
4. Yuki Kunii (J)	Honda	+0,093 s
5. Gerard Riu (E)	KTM	+6,878 s
13. Maximilian Kofler (A)	KTM	+14,326 s

WM-STAND

1. Alcoba	118 Punkte
2. Baltus	100
3. Artiga	94
4. Kunii	83
5. Tatay	67
11. Kofler	27
19. Dupasquier	17



Ende einer Dienstfahrt mit Motorschaden: Dirk Geiger blieb in Aragón zum ersten Mal in diesem Jahr ohne Punkte

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Izan Guevara (E)	Honda	29.19,412 min
2. David Alonso (E)	Honda	+0,039 s
3. Álex Millán (E)	Honda	+0,097 s
4. Clément Rougé (F)	Honda	+9,893
15. Noah Dettwiler (CH)	Honda	+34,672 s
19. Andreas Kofler (A)	Honda	+35,802 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Izan Guevara (E)	Honda	29.08,643
2. José Antonio Rueda (E)	Honda	+0,013 s
3. David Alonso (E)	Honda	+3,862 s
4. Daijiri Sako (J)	Honda	+3,926 s
17. Noah Dettwiler (CH)	Honda	+21,139 s
23. Dirk Geiger (D)	Honda	+23,414 s

CUP-STAND

1. Guevara	139 Punkte
2. Aldeguez	81
3. Ortola	76
4. Alonso	71
5. Rueda	63
6. Geiger	55
33. Dettwiler	2

MOTO2-EM – 1. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Hector Garzó (E)	Tech 3	21.56,475 min
2. Daniel Kasmayudin (MAL)	Kalex	+3,296 s
3. Miguel Pons (E)	Kalex	+11,400 s
15. Matthias Meggle (D)	Kalex	+51,650 s
19. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+58,651 s
20. Leon Orgis (D)	Yamaha	+1.04,456 min
26. Marcel Brenner (CH)	KTM	+1.37,063 min

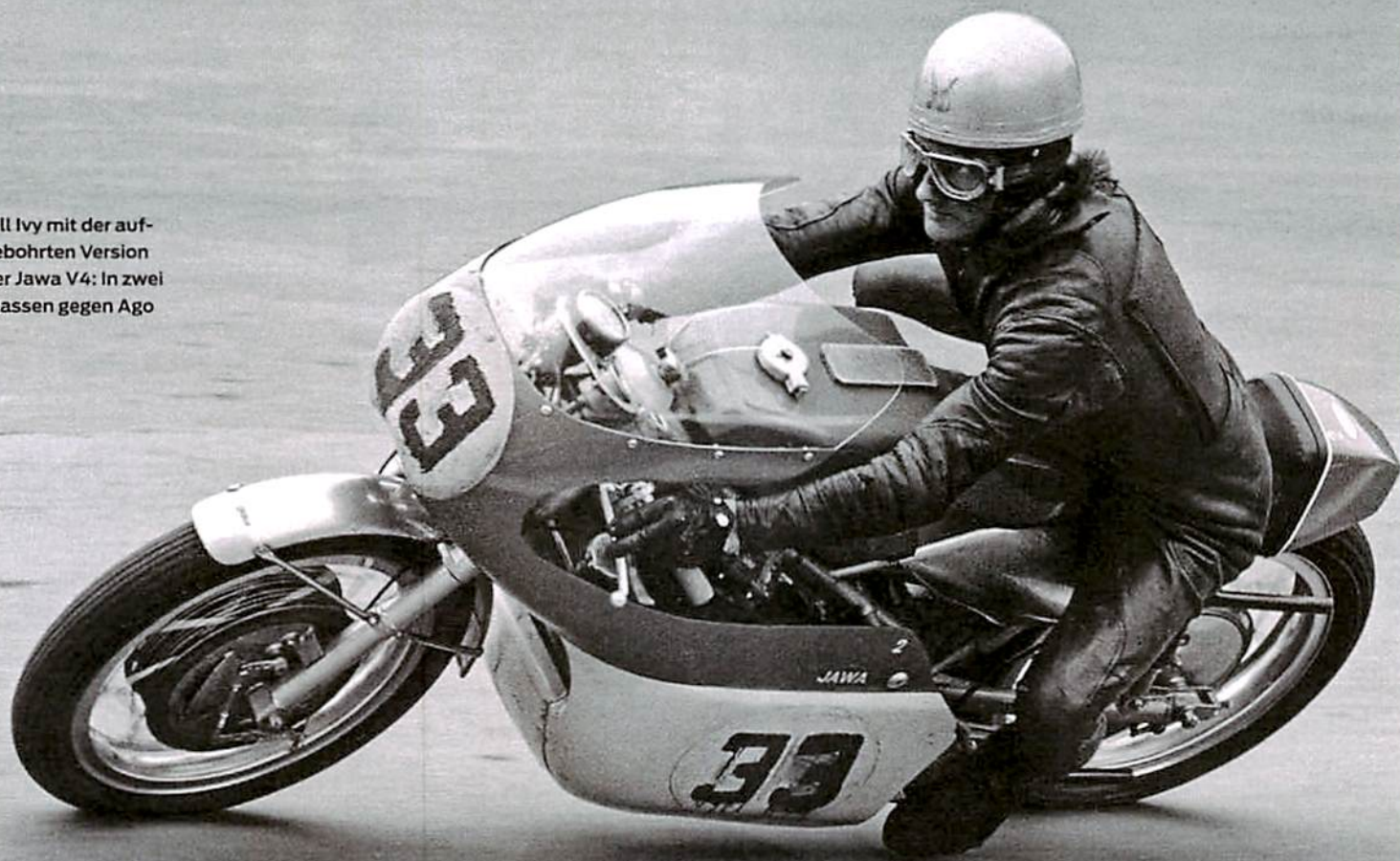
MOTO2-EM – 2. RENNEN

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1. Edgar Pons (E)	Kalex	30.53,00 min
2. Hector Garzó (E)	Tech 3	+2,820 s
3. Niki Tuuli (FIN)	Kalex	+5,202 s
4. Alessandro Zaccane (I)	Kalex	+5,665 s
14. Julian Mayer (A)	Kalex	+43,233 s
15. Matthias Meggle (D)	Kalex	+43,322 s
22. Kevin Orgis (D)	Yamaha	+1.55,832 min

EM-STAND

1. Pons	146 Punkte
2. Tuuli	101
3. Garzó	98
4. Marcon	79
13. Meggle	24
16. Brenner	22
25. Mayer	2

Bill Ivy mit der auf-
gebohrten Version
der Jawa V4: In zwei
Klassen gegen Ago



Himmelfahrtskommando

Der superschnelle und risikobereite Bill Ivy auf dem schnellen und fragilen Jawa-V4-Zweitakter: Eine explosive Mischung, die sogar Agostini bedrängen konnte – und die auf dem Sachsenring mit einer Tragödie endete.

Von: Imre Paulovits

Das Training der 350er-Klasse war am 12. Juli 1969 bereits abgewunken, als plötzlich die Sirene des Krankenwagens aus dem Ortskern von Hohenstein-Ernstthal hallte. Und dass Bill Ivy mit seiner kreischenden Zweitakt-V4-Jawa nicht mehr vorbeikam, ließ die Zuschauer nichts Gutes ahnen. Erst am Abend kam es in den Nachrichten: Bill Ivy, der 125er-Weltmeister von 1967, war den Rennfahrertod gestorben.

„Bei einer internationalen Motorsport-Veranstaltung hatte

es bis dahin in der DDR offiziell nie Tote gegeben. Es durfte sie nicht geben“, erinnert sich Michael Biehl, der bei diesem Rennen vor Ort war. „Aber es war ein Weltmeisterschaftslauf, die Offiziellen der FIM waren vor Ort, und ein Weltmeister war ums Leben gekommen. Das konnte man nicht verheimlichen. Es war ganz komisch, denn so etwas hatten wir in den Fernsehnachrichten zuvor nie gehört.“

Durch diese Erstmaligkeit, und weil keinerlei weitere Informationen kamen, bildeten sich mit der Zeit Legenden und Verschwörungstheorien. Doch es war auch die Art von Bill Ivy, die den Fans noch lange nach seinem Tod in Erinnerung blieb, sogar bis heute. „Alle Rennfahrer, die zur WM kamen, waren für uns der Westen“, erinnert sich Fotograf Bernd Fischer. „Aber Ivy war noch einmal eine Steigerung. Die Art, wie er angezogen war, sein Auto, seine Ausstrahlung. Das hat uns alle in seinen Bann gezogen.“

William David Ivy wurde am 27. August 1942 in Maidstone in

„Alle Rennfahrer, die zur WM kamen, waren für uns der Westen. Aber Bill Ivy war mit seinem Aussehen und wie er angezogen war, noch eine Steigerung.“

Bernd Fischer

der britischen Grafschaft Kent geboren, und war, wenngleich klein gewachsen, eine umso größere Persönlichkeit. Er begann mit 18 Jahren auf einer italienischen Itom bei 50er Clubrennen. Zwei Jahre später gab ihm Don Chisholm eine von ihm vorbereitete Itom für die 50er-TT, damit fiel der aufstrebende Jungrennfahrer bei seinem WM-Debüt allerdings aus. Ein Jahr später bekam er für die TT die Ducson von Frank Sheene, einem Zweitakt-Spezialisten, der ein Jahrzehnt später seinen Sohn Barry welt-

berühmt machen sollte. Beim zweiten Anlauf wurde Ivy hinter den Werks-Suzukis und den Werks-Kreidlern sowie einer Honda Siebter und verpasste so knapp seinen ersten WM-Punkt.

Frank Sheene war mit Mitte 80 noch immer rüstig und arbeitete an Zweitaktrennen. Er beschrieb mir Bill Ivy folgendermaßen: „Er blieb immer der nette Junge von nebenan. Aber nachdem er als Werksfahrer eine Menge Geld verdient hatte, änderte er seinen Lebensstil. Er liebte italienische Designer-Mode, italienische Schuhe und italienische Sportwagen. Bei den Mädchen hielt er es hingegen deutlich internationaler.“

Schneller Aufstieg

Bill Ivys Talent ließ ihn schnell aufsteigen. Bereits 1964 wurde er Britischer 125er-Meister, ein Jahr später gar Britischer 500er-Meister. Als Yamaha-Werkspilot Mike Duff Ende Oktober 1965 beim Großen Preis von Japan in Suzuka schwer verunglückte, empfahl Phil Read Bill Ivy den



BERND FISCHER

Bill Ivy: Der Popstar unter den Racern



BERND FISCHER

Kranz für Ivy an der Unfallstelle 1969



PAULOWITS

50 Jahre später: Gedenktafel und ein neuer Kranz seiner treuen Anhänger

Japanern. Und nach einem Lehrjahr, in dem er Vizeweltmeister hinter Luigi Taveri auf der Fünfzylinder-Honda wurde, konnte ihn 1967 nichts mehr aufhalten, und er wurde mit acht Siegen 125er-Weltmeister.

Athlet und Popstar

Mit Mike Hailwood verband Ivy eine legendäre Freundschaft. Von ihm lernte er das vornehme Leben, dann rissen ihn die Swinging Sixties mit. Er ließ sich die Haare lang wachsen und wurde so erst recht der Popstar unter den Rennfahrern. Das kam bei den jugendlichen Fans zwar unheimlich gut an, in Fachkreisen aber weniger. So hat Siegfried Rauch in seinem Nachruf extra erwähnt, dass Ivy immer ein ernst zu nehmender Athlet blieb und „nicht der Typ war, als den ihn in den letzten beiden Jahren die ansahen, die ihn nach seinem Äußeren einstufen.“ Die Japaner kannten solche Vorurteile nicht. Bill Ivy war den Yamaha-Verantwortlichen mit seiner liebenswerten Art, seiner systematischen Arbeitsweise und seinem Speed ans Herz gewachsen. Und sie bestimmten, dass er 1968 – nachdem sich Honda und Suzuki zurückgezogen hatten und die Vierzylinder-Zweitakter der Marke mit den gekreuzten Stimmgabeln um Lichtjahre schneller waren als die Konkurrenz – den Titel bei den 250ern holen sollte und Phil Read dafür in der kleinen Klasse, wo er noch keinen Titel gewonnen hatte.

Doch während sich Ivy an die Teamorder hielt, wollte Read nichts davon wissen, er pochte auf seine älteren Rechte. Er schlug seinen Teamkollegen im Finale von Monza und schnappte ihm so den Titel weg.

Japanern. Und nach einem Lehrjahr, in dem er Vizeweltmeister hinter Luigi Taveri auf der Fünfzylinder-Honda wurde, konnte ihn 1967 nichts mehr aufhalten, und er wurde mit acht Siegen 125er-Weltmeister.



BERND FISCHER

Das Unfallprotokoll und die Jawa, wie sie zum Liegen kam



Geldmangel

Ivy wandte sich enttäuscht vom Motorradsport ab. Er wollte es seinem Freund Mike Hailwood gleichtun und eine Karriere auf vier Rädern beginnen. Seine ersten Versuche in der Formel 2 waren auch sehr vielversprechend, aber er brauchte Geld.

So nahm er das Angebot von Jawa für ihren neuen V4-Zweitakter in der 350er-Klasse an. In Hockenheim kam er, wenn auch noch in Respektabstand hinter Giacomo Agostini, gleich als Zweiter ins Ziel. Dann half er mit all seinem Wissen bei der Weiterentwicklung, und in Assen lieferte er dem Weltmeister ein knallhartes Duell, das erst ein Ende fand, als eine Zündkerze an der Jawa einging.

Auf dem Sachsenring sollte dies fortgesetzt werden, und Ivy fuhr im Training bei den 500ern sogar eine aufgebohrte Version. Als er das 350er-Training im Nieselregen beendete, ging das Pleuellager des linken unteren Zylinders fest.

Weil Ivy in der Auslauf- runde nicht mehr mit voller Konzentration dabei war, hatte er keine Chance, den Hightsider zu verhindern. Er prallte mit dem Kopf gegen einen Zaunpfosten, sein Helm wurde ihm vom Kopf gerissen und er erlitt einen Schädelbasisbruch.

Unvergessen bis heute

Nach der Wende konnten seine Unterlagen eingesehen werden und der Unfallhergang konnte komplett nachvollzogen werden. Und pünktlich zu seinem 50. Todestag hat seine Anhängerschaft am Sachsenring dafür gesorgt, dass ihn eine Gedenktafel unsterblich macht. ■



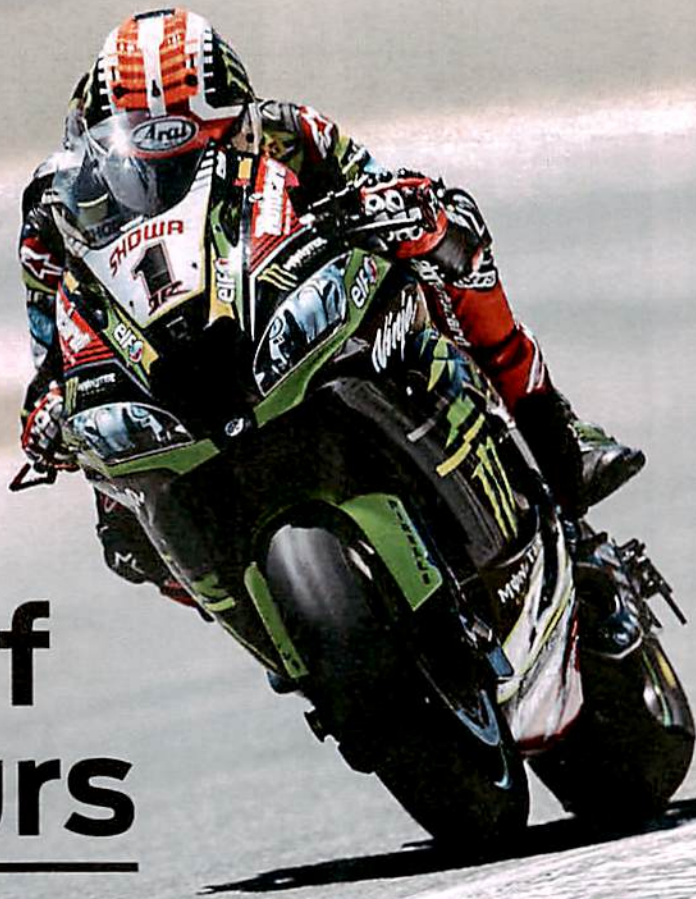
Bill Ivy

Geburtstag: 27.08.1942
Geburtsort: Maidstone (GB)
Todestag: 12.07.1969
Herkunftsland: Großbritannien

WM-KARRIERE

- 1962: 50 ccm, Itom (-)
- 1963: 50 ccm, Ducson(-)
125 ccm, Bultaco (-)
- 1965: 125 ccm, Yamaha (13.)
250 ccm, Yamaha (16.)
- 1966: 125 ccm, Yamaha (2.)
250 ccm, Yamaha (12.)
350 ccm, Yamaha (11.)
- 1967: 125 ccm, Yamaha (1.)
250 ccm, Yamaha (3.)
- 1968: 125 ccm, Yamaha (2.)
250 ccm, Yamaha (2.)
- 1969: 350 ccm, Jawa (10.)

Hobbys
Autos, Mode



Rea auf Titelkurs

Allein auf weiter Flur: Jonathan Rea gewann das erste Rennen sowie das Superpole Race und führt die WM klar an

Während Álvaro Bautista in Laguna Seca drei Nuller schrieb und sich verletzte, gewann Weltmeister Jonathan Rea zwei von drei Rennen und hat seinen Vorsprung in der Tabelle auf 81 Punkte erhöht.

Von: Imre Paulovits

Das erste Rennen auf der Oldschool-Berg-und-Talbahn von Laguna Seca war kaum mehr als zwei Runden alt, als es im Andretti-Hairpin hässlich kratzte. Álvaro Bautista hatte gerade den Rundenrekord unterboten und wollte sich innen an seinem Teamkollegen Chaz Davies auf die zweite Stelle vorbeidrücken, da rutschte ihm das Vorderrad weg. Der vierte Nuller des Ducati-Werkspiloten, der die Saison mit der neuen Panigale V4 R so dominierend begonnen hatte. Jonathan Rea gewann und baute seinen Vorsprung in der Tabelle auf 48 Punkte aus.

Doch es sollte für Ducati, die das 25-jährige Jubiläum der Stil-Ikone 916 mit Carl Fogarty's Lackierung feierten, noch schlimmer kommen. Im Superpole Race kam Bautista mit der Sonderlackierung gleich nach dem Start nur bis zu der Stelle, in der er zu-

vor abgeflogen war, weil er mit Toprak Razgatlioglu kollidierte. Und diesmal kam er nicht so ungeschoren davon: Er riss sich die Bänder zwischen dem linken Schlüsselbein und der Schulter ab. Rea fuhr erneut zum Sieg, sein WM-Vorsprung wuchs auf 61 Punkte. Wenn Bautista im zweiten Rennen auch auf die Zähne biss und mit einem Tape-Verband und Schmerzspritzen versuchte zu fahren, musste er das Vorhaben nach nur einer Runde wieder abbrechen. Chaz Davies war in diesem Rennen zwar nicht zu halten, aber Rea erhöhte seinen Vorsprung mit dem zweiten Platz vor der Sommerpause auf 81 Punkte. Bei noch vier ausstehenden Veranstaltungen kann Bautista so nicht mehr aus eigener Kraft Weltmeister werden. „Es kann noch alles passieren“, versuchte der Spanier zumindest seine Moral noch hochzuhalten. „Ich hoffe, dass ich in der Sommerpause das Glück wiederfinde.“

Auferstehung von Davies

Während so bei Ducati das blanke Entsetzen herrschte, jubelte zum Schluss doch einer und feierte so ausgelassen wie noch nie. Chaz Davies, der die Saison verletzt begonnen hatte, einfach kein Gefühl für die Vierzylinder-Ducati fand und von vielen schon abgeschrieben war, schwang sich in Laguna Seca zu alter Form auf.

Über das Wochenende verbesserte er noch einmal die Abstimmung seiner Panigale V4 R, und im zweiten Rennen konnte ihn noch nicht einmal Jonathan Rea halten. Der dreifache Superbike-Vizeweltmeister, der seit fünfzehn Monaten kein Rennen mehr

gewinnen konnte, schrie sich nach der Zieldurchfahrt die Seele aus dem Leib und umarmte jedes Mitglied seiner Crew. „Ich danke allen, die mich nicht aufgegeben haben“, schnappte er nach Worten. „Ich hoffe, dass es jetzt so weitergeht.“ ■



Chaz Davies: Noch nie so über einen Sieg gefreut wie nach 15 Monaten Flaute



Tom Sykes (#66): Die BMW auch in Laguna Seca einmal aufs Podest gefahren

Marco Melandri hört auf

Für dieses Jahr baute Yamaha ein Team um ihn herum auf, in dem auch Sandro Cortese eine Chance bekam. Doch nun hat Marco Melandri entschieden: Ende der Saison tritt er zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Es war unglaublich emotional. Noch bevor das Geschehen in Laguna Seca begann, gab Marco Melandri bekannt, dass er Ende der Saison zurücktreten wird. Eine der längsten Rennfahrer-Karrieren der Neuzeit geht damit zu Ende. Der kleingewachsene Mann aus Ravenna galt bereits als Kind als Riesentalent und wurde in seiner Heimat schon sehr früh mit Valentino Rossi verglichen. Als 15-Jähriger fuhr er

seinen ersten Wildcard-Einsatz bei den 125ern, ein Jahr später war er in dieser Klasse bereits WM-Dritter. 1999 hätte er Weltmeister werden können, scheiterte aber an Emilio Alzamora. 2002 wurde Melandri 250er-Weltmeister, stieg in die MotoGP auf und wurde 2005 Vizeweltmeister hinter Rossi. Als er drei Jahre später als Teamkollege von Casey Stoner auf Ducati umstieg, zermürbte diese fast seine Karriere. Er rettete sich mit der scheidenden, auf Hayate umgetauften Kawasaki, die er zu unerwarteten Höhen brachte.

Nach 2010 hatte Melandri genug von der MotoGP. In den Jahren zuvor hatte er sich immer mehr abgeschottet. Erst als er mit BMW 2011 in die Superbike-WM umstieg, taute er wieder auf und wurde mit seiner Frau Manuela zu einem Fixpunkt im Fahrerlager. Obwohl er mehrfach am WM-Titel scheiterte und nach ei-



Marco Melandri: Endgültiger Rücktritt

ner Moto-GP-Rückkehr 2015 den Helm an den Nagel hängte, kam er 2017 mit Ducati zurück. Aber jetzt ist endgültig Schluss: „Ich will noch aufhören, wenn mir das Fahren Spaß macht und ich nicht zum Rücktritt gezwungen werde“. Und so will er nun nach über zwei WM-Jahrzehnten erhabenen Hauptes abtreten. ■

Sykes wieder aufs Podest

Während Tom Sykes in Laguna Seca drei Top-5-Ergebnisse ablieferte und sichtlich Spaß hatte, mussten sich Markus Reiterberger und Sandro Cortese durch Probleme kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Nach der Pole-Position und dem Podestplatz in Donington zeigte sich Tom Sykes auch in Laguna Seca in Hochform. Nachdem er in der Superpole auf Platz 4 fuhr und diese im ersten Rennen auch verteidigte, langte er im kurzen Superpole Race noch mehr hin und fuhr den dritten Podestplatz der BMW S 1000 RR heraus. „Das Bike scheint im Moment noch nicht das Beste aus den Reifen herauszuholen“, blieb Sykes dabei ganz auf dem Boden. „Aber am Ende des zweiten Rennens hatten wir eine sehr gute Pace, und ich habe die Lücke auf Alex Lowes wieder zugefahren. Wir haben richtig viele Informationen für die Sommerpause gesammelt.“

Sein Teamkollege Markus Reiterberger war nach einer schweren Mandelentzündung nach Laguna Seca gereist und musste die Strecke erst noch kennenlernen. In der Superpole qualifizierte er sich als Elfter und lieferte in den Rennen die Plätze 15, 12 und 13 ab. „Es war ein schwieriges Wochenende, aber wir konnten wieder ein paar Punkte holen“, zog der 25-Jährige Bilanz. „Beim zweiten Rennen haben wir uns für einen anderen Reifen entschieden, am Ende habe ich aber noch zwei Positionen mit ihm verloren.“



Markus Reiterberger (#28) vor Sandro Cortese (#11): Neuland für beide Deutsche

Für Sandro Cortese war Laguna Seca ebenfalls Neuland, dazu machte seine in Donington verletzte Schulter Probleme. Im ersten Rennen bekam er nach acht Runden schlimme Schmerzen und konnte sich gerade über die Distanz schleppen. Immerhin konnte er danach im Superpole Race P11 herausfahren und qualte sich im zweiten Rennen auf P14 ins Ziel. „Schade, denn Laguna Seca hat mir als Strecke sehr gut gefallen“, verriet Cortese. „Doch in den Rennen waren die Schmerzen kaum auszuhalten. Zum Glück steht jetzt die Sommerpause an.“ ■

NACHRICHTEN

WELTMEISTER-AUFLAUF

Das Wetter war deutlich kühler, als man es um diese Jahreszeit in Kalifornien erwartet. Das hielt aber zahlreiche Ex-Weltmeister nicht davon ab, in Laguna Seca vorbeizuschauen. Fred Merkel stattete der Strecke, auf der er in den 1980er-Jahren als Sonnyboy zu erstem Ruhm und dem US-Meistertitel kam, wieder einen Besuch ab. Und auch sein damaliger Konkurrent Kevin Schwantz schaute vorbei, um sich mit den Fahrern und den Fans zu unterhalten. John Kocinski, der mit den neuen Eigentümern aus Pebble Beach von Immobilien-Geschäften her bekannt ist, verteilte bei der Siegerehrung sogar die Pokale. Aber die größte Show hatte Carl Fogarty: Der vierfache Weltmeister durfte am Sonntag vor dem zweiten Superbike-Rennen mit einer Panigale V4 R um die Strecke fahren.

ELEGANZ-VORSTELLUNG

Nicht nur Chaz Davies und Álvaro Bautista bewegten die Lackierung, die an Carl Fogarty Werks-Renner von 1994 angelehnt war, bei den Rennen auf der Strecke. Auch „King Carl“ selbst präsentierte in Pebble Beach, das durch den Concours d'Élégance der historischen Autos und Motorräder bekannt ist, eine Sonderauflage der Serien-Ducati Panigale V4 R in diesen Farben. Der vierfache Weltmeister fuhr das Motorrad höchstpersönlich über die grüne Wiese und den roten Teppich auf die Bühne. Fogarty zeigte sich aber auch an der Strecke höchst interessiert. Er schaute sich das Geschehen genau an und sprach in den höchsten Tönen von Jonathan Rea, der die lange Zeit stehenden Rekorde des „Blackburn Bullet“ mittlerweile alle egalisiert oder überboten hat. Und noch bevor das Disaster-Wochenende für Álvaro Bautista begann, hatte „Foggy“ einen Tipp: „Rea wird wieder Weltmeister.“ Jetzt wird ihm kaum jemand widersprechen.

SUPERBIKE-WM 2019 RESULTATE

LAGUNA SECA (USA) 3,660 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.21.876
2.	Davies	1.21.885
3.	Bautista	1.22.048
4.	Sykes	1.22.444
5.	Haslam	1.22.449
6.	Torres	1.22.743
7.	Razgatlioglu	1.22.875
8.	Lowes	1.23.076
9.	Baz	1.23.185
10.	Laverty	1.23.232
11.	Reiterberger	1.23.454
12.	Mercado	1.23.519
13.	Cortese	1.23.562
14.	Rinaldi	1.23.740
15.	Van der Mark	1.23.904
16.	Beach	1.24.152
17.	Melandri	1.24.478
18.	Delbianco	1.24.479
19.	Kiyonari	1.24.701

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	433 Punkte
2.	Bautista	352
3.	Lowes	220
4.	Van der Mark	215
5.	Haslam	202
6.	Razgatlioglu	191
7.	Davies	184
8.	Sykes	170
10.	Cortese	100
14.	Reiterberger	60

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	436 Punkte
2.	Kawasaki	435
3.	Yamaha	308
4.	BMW	187
5.	Honda	56

ERGEBNIS 1. RENNEN

Laguna Seca (USA): 13. Juli 2019; 23. WM-Lauf; 91,500 km über 25 Rdn. á 3,660 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 19 Grad; Asphalt: 41 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	35.06.671	1.23.100	25
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	25	+5.693	1.23.028	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	25	+12.721	1.23.389	16
4.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	25	+14.957	1.23.713	13
5.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+20.621	1.23.977	11
6.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+23.087	1.23.632	10
7.	Michael Van der Mark	Yamaha YZF-R1	25	+26.491	1.24.302	9
8.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	25	+30.605	1.24.286	8
9.	Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	25	+32.556	1.24.462	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	25	+44.432	1.25.226	6
11.	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	25	+46.792	1.25.003	5
12.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	25	+47.091	1.25.055	4
13.	Alessandro Delbianco (I)	Honda CBR 1000 RR SP2	25	+51.830	1.25.225	3
14.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	25	+53.661	1.24.840	2
15.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	25	+1.00.235	1.24.665	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Laguna Seca (USA): 14. Juli 2019; 25. WM-Lauf; 91,500 km über 25 Rdn. á 3,660 km; 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 15 Grad; Asphalt: 29 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.	
1.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	25	35.05.513	1.22.976	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+3.333	1.23.003	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR	25	+11.658	1.23.344	16
4.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1	25	+16.259	1.23.711	13
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	25	+16.823	1.23.829	11
6.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	25	+19.449	1.23.805	10
7.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1	25	+23.637	1.23.968	9
8.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR	25	+24.572	1.24.017	8
9.	Marco Melandri (I)	Yamaha YZF-R1	25	+25.919	1.24.214	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	25	+30.742	1.24.492	6
11.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR	25	+32.177	1.24.386	5
12.	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R	25	+38.508	1.24.579	4
13.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR	25	+41.862	1.24.514	3
14.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1	25	+41.989	1.24.552	2
15.	Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2	25	+55.483	1.25.531	1

SUPERPOLE RACE

Laguna Seca (USA): 14. Juli 2019; 24. WM-Lauf; 29,280 km über 8 Rdn. á 3,660 km; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter: trocken, Temperatur Luft/ Asphalt 18/36 Grad.

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR 11.09.272
2.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R +2.533
3.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR +3.641
4.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Kawasaki ZX-10RR +4.901
5.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR +5.995
6.	Alex Lowes (GB)	Yamaha YZF-R1 +6.267
7.	Loris Baz (F)	Yamaha YZF-R1 +9.597
8.	Jordi Torres (E)	Kawasaki ZX-10RR +9.711
9.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki ZX-10RR +13.441
10.	Michael van der Mark (NL)	Yamaha YZF-R1 +13.633
11.	Sandro Cortese (D)	Yamaha YZF-R1 +14.658
12.	Markus Reiterberger (D)	BMW S 1000 RR +14.865
13.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R +17.991
14.	Eugene Laverty (IRL)	Ducati Panigale V4 R +18.917
15.	Ryuichi Kiyonari (J)	Honda CBR 1000 RR SP2 +19.253



Da feiert Nordirland: Jonathan Rea machte in Laguna Seca einen großen Schritt Richtung WM-Titel Nr. 5

Southern 100

Dunlop mit Beckenbruch

Dean Harrison dominierte die Southern-100-Rennen auf dem Billown-Circuit der Isle of Man. Verfolger Michael Dunlop stürzte im Kampf um den Sieg.

Von: **Toni Börner**

Michael Dunlop musste die dritte Verletzung innerhalb weniger Wochen hinnehmen. Im zweiten Superbike-Rennen kämpfte er mit dem diesjährigen Dominator Dean Harrison um den Sieg, als er ausgangs der Castletown Corner per Highsider abstieg. Dunlop landete hart auf seinem Allerwertesten – und brach sich das Becken. Einen Tag nach dem Sturz entließ sich der Nordire selbst aus dem Krankenhaus.

Vor der Isle of Man TT hatte sich Dunlop bereits an der Hand verletzt. Außerdem war es bei der Donegal International Rallye zu einem Unfall gekommen, bei dem seine Schulter und Hand in

Mitleidenschaft gezogen wurden. Bei der Southern 100 auf der Isle of Man war Dunlop in den Sattel seiner Tyco BMW zurückgekehrt und im Open-Rennen vom Dienstag Zweiter geworden.

Der Mann der Woche war Dean Harrison, der sechs Siege erringen konnte: Zwei Superbike, das Senior-Rennen, drei Supersport-600-Läufe und das Solo-Championship-Rennen. Damit machte er sich zum dritterfolgreichsten

S100-Piloten aller Zeiten und hat 23 Rennen auf dem Billown-Circuit gewonnen. Beim Hauptrennen der Solo-Championship ist er nun seit drei Jahren ungeschlagen. Das haben vor ihm nur Joey Dunlop (1976 bis 1978) und Guy Martin (2013 bis 2015) geschafft. Bei den Seitenwagen gewann Tim Reeves mit Mark Wilkes den ersten Lauf, im zweiten sahen sie das Ziel nicht. Pete Founds und Jevan Walmsley holten sich den Sieg. ■



Dean Harrison: Sechs Siege in einer Woche auf dem Billown-Kurs der Isle of Man

Endurance-WM

Honda greift in Suzuka an

Seit 2015 gewann das Yamaha-Werksteam viermal in Folge. Bei den offiziellen Tests meldete Honda Ansprüche an, die Suzuka-Krone zurückzuerobern.

Von: **Toni Börner**

Mit Stefan Bradl, Takumi Takahashi und Ryuichi Kiyonari hatte das Red Bull Honda Team mit der #33 die Tests in Suzuka absolut im Griff. Am ersten Tag landete das Trio in 2.05,939 Minuten knapp hinter dem Streckenrekord, den Kawasaki-Jonathan Rea im Vorjahr in der Superpole aufgestellt hatte. Der Yamaha-Werkstester Katsuyuki Nakasagi kam bis auf eine halbe Sekunde heran.

Die Überraschung aber lieferten die Weltmeister von F.C.C. Honda TSR France (Josh Hook,

Freddy Foray, Mike di Meglio), die sich beim Test unter die Top 3 mischten.

Die wichtigste News vor Suzuka ist, dass das Team SRC Kawasaki France (Erwan Nigon, David Checa, Jeremy Guarnoni) am Rennen in Japan teilnehmen wird. Nach Oschersleben liegt die

Kawasaki #11 in WM-Führung, knappe fünf Punkte vor den Rekord-Weltmeistern um Dominique Meliand. Beim Test fehlte das Kawasaki Factory Racing Team (Jonathan Rea, Leon Haslam, Toprak Razgatlioglu) – die Protagonisten waren beim Superbike-WM-Lauf in Laguna Seca. ■



Red Bull Honda (hier Takahashi): Tests für Suzuka 8 Hours fest im Griff

NACHRICHTEN

IDM NÜRBURGRING

Vom 18. bis 21. Juli 2019 brüllt die geballte Power von Fahrzeugen auf vier und zwei Rädern durch die Eifel. Beim 34. Internationalen ADAC Truck Grand Prix werden auch die Fahrer der IDM Superbike 1000 um Meisterschaftspunkte kämpfen. Zwei Meisterschaftsläufe werden im Rahmen der Großveranstaltung vor rund 120 000 zu erwartenden Zuschauern ausgetragen. Die Rennen werden jeweils zur Primetime gestartet: am Samstag um 13:05 Uhr, am Sonntag um 14:50 Uhr.

ROCK & RACE AM SCHLEIZER DREIECK

Motorsport und Rockmusik passen schon immer gut zusammen, und so zog es knapp 10 000 Besucher an die Traditionspiste des Schleizer Dreiecks. Neben Action in zahlreichen Solo-Klassen und der Internationalen-Seitenwagen-Trophy fand am Samstagabend ein Konzert statt. Für viele Konzertbesucher war es die erste Berührung mit Rennstrecken-Motorsport – und die Newcomer ließen anklingen, auch wiederzukommen.

IRCC IN TERLICKO

Die IRCC in Terlicko geriet am Rennsonntag zur Farce. Am Ende fehlte es an Krankwagen und medizinischem Personal, welches anderweitig eingespannt war. Hinzu kamen Regenschauer, die schließlich die Absage des Hauptrennens um die Goldene Grubenlampe nach sich zogen. Zwar wurden beide Superbike-Läufe zur IRCC gefahren, das zweite wurde nach Sturz von Tomáš Borovka aber abgebrochen. Die Siege teilten sich der Finne Erno Kostamo und der Brite Davey Todd aus dem Wepol-Racing-Team von Rico Penzkofer. Didier Grams wurde ein Mal Vierter und ein Mal Dritter. Der Ex-GP-Pilot und amtierende IRCC-Superbike-Champion Danny Webb stürzte im ersten Superbike-Lauf.



#91 Jeremy Seewer
(gegen Paulin) auf
dem Weg zum Vizetitel

Ein Schweizer Wunder

Nichts Neues in Asien: Tabellenführer Tim Gajser deklassierte die verbliebene Konkurrenz auch in Semarang. Die Schweizer Tonus und Seewer sicherten Yamaha ein Doppelpodium. Jorge Prado zeigte keine Nerven und steuert ziel-sicher auf den MX2-Titel zu.

Von: **Frank Quatember**

Sechs WM-Läufe sind noch zu fahren in dieser Saison, und der MXGP-Titel für Honda wird immer wahrscheinlicher. Die Nummer 1 bei den Roten Tim Gajser strotzt nur so vor Selbstbewusstsein und Energie und das wirkt sich auf die Konkurrenz aus.

Dabei witterten nach dem Qualifying am Samstag einige Rivalen eine Chance, als Weltmeister Romain Febvre das Rennen vor Glenn Coldenhoff gewann und Gajser als Dritter minimal schwächelte. 24 Stunden später war diese Hoffnung innerhalb von wenigen Sekun-

den zerstört, Gajser schoss blitzartig aus dem Gatter und sicherte sich den Holeshoot.

Internes Schweizer Duell

Am Hinterrad folgte der bärenstarke Lette Pauls Jonass, der nach seiner langen Verletzungspause definitiv wieder in Topform ist. Es entwickelte sich ein heißer Ritt zu dritt mit dem Yamaha-Werksteam Seewer und Febvre, bis sich kurz darauf der Franzose mit einem spektakulären Abflug und zerstörtem Lenker aus dem Rennen verabschiedete. Ein ähnliches Schicksal ereilte Pauls Jonass in Runde 9; der Husky-Pilot verlor kurz die Kontrolle über das Motorrad und verließ die Strecke ungewollt durch eine Werbebande.

Das interne Schweizer Duell um Platz 2 zwischen Seewer und Tonus gewann der lange Wilvo-Pilot. Seewer musste nach einem Fehler kurz zu Boden; Tonus bedankte sich artig und zog vorbei. Der Laufsieg in Semarang aber gehörte Gajser, der bis auf die ersten zwei Kurven nicht gefordert wurde.

Das änderte sich auch in Lauf 2 nicht, obwohl diesmal der klei-

ne Schweizer Jeremy Seewer als Erster die Holeshoot-Linie überquerte und strahlte. „Das hatte ich meinem Trainingsmechaniker versprochen!“ 60 Sekunden später übernahm Gajser energisch die Führung und gab diese wenig überraschend bis zum finalen Zielsprung nicht mehr ab.

! Mit ihren Podiums-plätzen rückten Seewer und Tonus auf die WM-Ränge 2 und 4 vor. Schon in Loket könnten beide Schweizer auf Medaillenkurs sein.

Im Schatten des Slowenen bekamen die wenigen Fans einen herrlichen Fight um die Plätze zu sehen. Dabei übernahm zunächst Jonass Platz 2 von Seewer, und auch Tonus kassierte seinen Landsmann. Trotz des Megadrucks hielt der Lette Rang 2 bis

in das Ziel und zauberte ein seltenes Lächeln auf das Gesicht von Teamchef Antti Pyrhönen.

Gajser: Brutale Strecke

Das Lächeln des Siegers aber gehörte Gajser und seiner HRC-Crew nach Saisonsieg Nr. 8. „Die Strecke war brutal“, meinte Gajser im Ziel. „Aber als ich in Führung lag, hatte ich alles unter Kontrolle. Danke an unseren Physio, ich hatte eine Fußprellung nach einem Sturz gestern im Zeittraining, doch in den Rennen heute null Probleme damit.“

Bei aller Dominanz von Gajser ist die derzeit bestechende Form der beiden Schweizer Seewer und Tonus das Thema im Paddock. Seewer wurde mit zwei Bombenstarts Tagesdritter und verdrängte damit den verletzten KTM-Star Antonio Cairoli auf Rang 3 im WM-Ranking. „Ein schwieriges Rennen, der Boden war so tricky und lehmig – der Wahnsinn! Platz 2 in der WM ist zwar schön, interessiert mich aber jetzt eher nicht so. Ich bin froh, dass wir nach Europa zurückkehren, es kommen noch einige coole Rennen.“

Da Cairoli 2019 nicht mehr antritt, kann Arnaud Tonus mit



Auf Kurs: Tim Gajser



MXGP kompakt: 19 MXGP-Fahrer machten sich in Semarang auf Punktejagd

der Wilvo-Yamaha bereits in zwei Wochen in Loket (CZ) Rang 3 in der MXGP-Tabelle erobern und somit für ein vorläufiges Schweizer Wunder sorgen!

Und vielleicht starten ja beide kommende Saison gemeinsam auf der Werks-Yamaha unter Teamchef Louis Vosters...

Ein kleines Wunder gab es auch in der MX2-Klasse. Kein Holeshot in Semarang für den Spanier Jorge Prado! Doch abgerechnet wird zum Schluss, und da landeten sämtliche 50 Punkte in der prall gefüllten Hosentasche des KTM-Stars. Im ersten Lauf der kleinen Klasse kämpfte

Husqvarna-Pilot den spanischen Sunnyboy auf den ersten Metern nieder, doch danach jagte der den Dänen wie einen Hasen vor sich her. In Runde 2 war Olsen chancenlos, und Prado marschierte zum Laufsieg. Interessant ging es auf den Plätzen zu: Der blutjunge Tom Vialle wird zunehmend stärker, und das bekam sehr schnell Olsen zu spüren, der seinen geliebten zweiten Platz an den Franzosen verlor. Der Preis für das beste Drama ging an das Trio Mathys Boisrame, Jago Geerts und Henry Jacobi. Geerts agierte dabei zu aggressiv und stürzte bei einer harten Attacke gegen den

Franzosen. Der nachfolgende Jacobi stoppte ebenso akrobatisch wie fair vor dem liegenden Belgier und wurde mit Rang 7 im Ziel belohnt.

Holeshot für Jacobi

Das macht gute Laune, und die nutzte Jacobi mit der F&H Kawasaki zum sensationellen Startsieg in Lauf 2. Weniger Glück hatte dagegen Thomas Kjer Olsen, der Jacobi eingangs der Startkurve in das Hinterrad fuhr. Im Parallelflug mit dem bedauernswerten Bas Vaessen flog der Husky-Pilot spektakulär durch die Luft; das Rennen war für Olsen und Vaes-

sen beendet. Bis zur Rennhälfte konnte sich Jacobi in den Top 5 halten, anschließend ging dem Thüringer doch die Puste aus und er wurde im Ziel erneut als Siebter gewertet. Da hatte Doppelsieger Jorge Prado längst den Laufsieg im Kasten, gefolgt von den bärenstarken Maxime Renaux und Calvin Vlaanderen, die damit Tom Vialle das Laufpodium verdarben. Der Südafrika-Holländer auf der HRC-Honda wurde in der Endabrechnung hinter dem KTM-Duo Prado und Vialle Tagesdritter, während Henry Jacobi als guter Fünfter seinen Platz 5 in der WM-Tabelle festigte. ■

MOTOCROSS-GP ASIEN / MXGP

Semarang (RI): 14. Juli, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35.12,232 min = 53,074 km/h
2. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 3,593 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 8,549 s
4. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 17,412 s
5. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	18	+ 20,948 s
6. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	18	+ 34,782 s
7. Max Anstie (GB)	KTM	18	+ 40,750 s
8. Ivo Monticelli (I)	KTM	18	+ 54,508 s
9. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 1.17,388 min
10. Tanel Leok (EE)	Husqvarna	18	+ 1.41,440 min

MOTOCROSS-GP ASIEN / MX2

Semarang (RI): 14. Juli, 11. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	35.45,473 min = 52,251 km/h
2. Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 11,411 s
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 14,405 s
4. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 16,869 s
5. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	18	+ 21,914 s
6. Mathys Boisrame (F)	Honda	18	+ 25,846 s
7. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+ 26,182 s
8. Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 36,313 s
9. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+ 45,831 s
10. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 55,630 s

MOTOCROSS-GP ASIEN / MXGP

2. Lauf: 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 18 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35.33,827 min = 52,537 km/h
2. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	18	+ 3,270 s
3. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	18	+ 4,207 s
4. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 9,206 s
5. Romain Febvre (F)	Yamaha	18	+ 24,727 s
6. Max Anstie (GB)	KTM	18	+ 26,526 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 29,437 s
8. Gautier Paulin (F)	Yamaha	18	+ 32,727 s
9. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	18	+ 43,128 s
10. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	18	+ 1.08,483 min

MOTOCROSS-GP ASIEN / MX2

2. Lauf: 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 17 Runden à 1,730 km (= 31,140 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	17	34.45,752 min = 50,762 km/h
2. Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 3,916 s
3. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	17	+ 7,887 s
4. Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 11,826 s
5. Brent Van Doninck (B)	Honda	17	+ 13,925 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 14,813 s
7. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	17	+ 28,841 s
8. Mathys Boisrame (F)	Honda	17	+ 42,207 s
9. Iker Larranga Olano (E)	KTM	17	+ 44,253 s
10. Mitchell Harrison (USA)	Kawasaki	17	+ 44,854 s

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	538 Punkte
2. Jeremy Seewer	365
3. Antonio Cairoli (I)	358
4. Arnaud Tonus	346
5. Gautier Paulin	343
6. Arminas Jasikonis	299
7. Glenn Coldenhoff	288
8. Jeremy Van Horebeek	271
33. Valentin Guillod (CH)	14
42. Pascal Rauchenecker (A)	6

1. Honda	547 Punkte
2. KTM	501
3. Yamaha	485

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	544 Punkte
2. Thomas Kjer Olsen	466
3. Tom Vialle	366
4. Jago Geerts	360
5. Henry Jacobi	335
6. Ben Watson (GB)	246
7. Adam Sterry	242
8. Mitchell Evans (AUS)	228
9. Maxime Renaux	227
31. Michael Sandner (A)	18

1. KTM	582 Punkte
2. Husqvarna	479
3. Yamaha	445

Speedway-EM Güstrow

Setup reichte bis ins Halbfinale

Der Russe Gregorij Laguta bezwang Titelverteidiger Leon Madsen beim SEC-Auftakt 2019 in Güstrow. Von deutscher Seite konnte nur Kai Huckenbeck mithalten.

Von: **Andreas Fahldiek**

Güstrow war Schauplatz des ersten von vier Finalrennen der Europa-meisterschaft in dieser Saison. Die Veranstalter-Wildcard erhielt Kevin Wölbart. Der Deutsche kam an diesem Abend allerdings überhaupt nicht zurecht. Er startete mit zwei dritten Plätzen und enttäuschte danach die etwa 4500 Zuschauer mit drei letzten Plätzen. Ähnlich schwer tat sich Kai Huckenbeck. Nach einem 0-2-2-2 äußerte sich der einzige permanente deutsche SEC-Fahrer: „Ich konnte kein geeignetes Setup finden, um besser zu starten. Und die Starts sind hier entscheidend. Leider konnte ich die Führung in Heat 14 nicht behalten, als mich Leon Madsen erneut überholt hatte.“

Aber Huckenbeck konnte sich doch noch steigern und gewann seinen letzten Lauf 19 überragend vor dem Europameister von



Sternstunde: Kai Huckenbeck vor Lindbäck und Jepsen Jensen

2011, Gregorij Laguta. Neun Punkte reichten somit für den Einzug ins Halbfinale. Begünstigt wurde dies von einem selbstverschuldeten Sturz, einem unnötigen Aufsteiger auf der Startgeraden von Vaclav Milik in Heat 12 und dem spektakulären Sturz von David Bellego in Lauf 18.

Nicki Pedersen entlastet

Der Franzose wurde nach einer harten, aber fairen Attacke von Nicki Pedersen zum Unmut der Zuschauer von Schiedsrichter Jesper Steentoft disqualifiziert. Erst eine TV-Aufzeichnung aus der Vogelperspektive konnte den dänischen Europameister von

2016 entlasten. Im Halbfinale, dem Hoffnungslauf, ließ Antonio Lindbäck keine Fragen offen und

SPEEDWAY-EM

Güstrow (D), 13. Juli

1. Gregorij Laguta (RUS)	15 Punkte
2. Leon Madsen (DK)	11
3. Bartosz Smektała (PL)	12
4. Antonio Lindbäck (S)	11
5. Michael Jepsen Jensen (DK)	10
6. Kai Huckenbeck (D)	9
7. Vaclav Milik (CZ)	8
8. David Bellego (F)	8
9. Kacper Woryna (PL)	8
10. Nicki Pedersen (DK)	8
11. Jarosław Hampel (PL)	7
16. Kevin Wölbart (D)	2

gewann vor Titelverteidiger Leon Madsen. Beide qualifizierten sich für den Endlauf. Kai Huckenbeck, der von der Außenbahn startete, wurde Letzter, aber Sechster im Gesamtklassement. Die Startplätze auf der 298-Meter-Bahn waren im Verlauf des gesamten Rennens äußerst entscheidend. Die mit Abstand besten Platzierungen wurden auf der Innenbahn und auf Blau erzielt. Die Außenbahn war an diesem Abend am schwierigsten zu fahren.

Im Finale ließ Gregorij Laguta, der sich mit Bartosz Smektała nach den Vorläufen direkt qualifizieren konnte, keinen Zweifel aufkommen und siegte vor Leon Madsen. Die zweite Station der ESC ist am 27. Juli in Torun (P). ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 1 von 4 Rennen

1. Gregorij Laguta	15 Punkte
2. Bartosz Smektała	12
3. Leon Madsen	11
4. Antonio Lindbäck	11
5. Michael Jepsen Jensen	10
6. Kai Huckenbeck	9
7. Vaclav Milik	8
8. David Bellego	8
9. Kacper Woryna	8
10. Nicki Pedersen	8
11. Jarosław Hampel	7
16. Kevin Wölbart	2

Speedway-U21-Team-WM Manchester

Zwölfter U21-Titel für Polen

Auch mit Heimvorteil konnten die U21-Briten beim Team-WM-Finale Polen nicht Paroli bieten.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die Briten konnten ihren Heimvorteil nicht nutzen. Teamchef Neil Vatcher musste auf Zach Wajtknecht (pausiert) und Jack Thomas (Beinbruch) verzichten und nahm dafür Kyle Bickley (17 Jahre) und Drew Kemp (16) ins Team. Beide blieben jedoch unter ihren Möglichkeiten.

Polen schöpft nach wie vor aus einem nicht versiegenden

Pool von jungen Ekstraliga-Fahrern und dominierte auch dieses Finale. Bereits nach acht Läufen lagen die Gastgeber mit neun Punkten zurück und mussten erkennen, dass sie nur um die Silbermedaille fahren würden.



Polens Bester: Bartosz Smektała

Robert Lambert war mit 20 Punkten erfolgreichster Fahrer des Abends und musste nur in Lauf 1 einen Punkt an Bartosz Smektała abgeben. Wegen des frühzeitigen,

SPEEDWAY-U21-WM

Team, Manchester (GB), 12./13. Juli

1. POLEN 41 Punkte:
Bartosz Smektała 13, Dominik Kubera 12, Maksym Drabik 11, Wiktor Lampart 5
2. GROSSBRITANNIEN 33 Punkte:
Robert Lambert 20, Dan Bewley 11, Drew Kemp 2, Kyle Bickley 0, Leon Flint 0
3. DÄNEMARK 31 Punkte:
Mads Hansen 11, Frederik Jacobsen 8, Patrick Hansen 6, Jonas Jeppesen 6
4. AUSTRALIEN 21 Punkte:
Jaimon Lidsey 12, Jordan Stewart 5, Kyle Thomsen 2, Matthew Gilmore 1, Zach Cook 1

erheblichen Rückstands der Briten konnte Lambert in Lauf 9 als Joker um doppelte Punktzahl fahren. Lokalmatador Dan Bewley fuhr ein durchwachsendes 3-1-2-3-1-1.

Die Entscheidung um Silber fiel erst im letzten Lauf. Dänemark lag einen Punkt hinter den Briten, doch Lambert fuhr eine überragende erste Kurve und zog an Jacobsen und Drabik vorbei. „Wir haben besser abgeschnitten als letztes Jahr. Die Polen war sehr stark. Wir wussten, dass nur Dan und ich die meisten Punkte fahren würden. In dieser Zusammensetzung ist das Team erstmals gefahren“, sagte Lambert. Für Polen war es bereits der zwölfte Titel in der 15-jährigen WM-Historie. ■

Motocross-Weltmeisterschaft

Am Wendepunkt

Während die Saison für KTM mit den beiden Dauer- verletzten Tony Cairoli und Jeffrey Herlings praktisch beendet ist, rumort es hinter den Kulissen beim Yamaha Factory Team schon lange. Nun werden erste Details der einschneidenden Veränderungen für das kommende Jahr bekannt.

Von: **Frank Quatember**

Für 2020 stellt sich Yamaha im Motocross-GP neu auf. Das Werksteam der Blauen, seit 27 Jahren geführt vom Italiener Michele Rinaldi und seinem Bruder Carlo, wird im nächsten Jahr unter dem Namen des jetzigen Team Wilvo Racing Yamaha antreten. Im Gespräch mit Michele Rinaldi gab es keine offizielle Bestätigung, aber der grauhaarige Meistermacher kündigte an: „Es wird einschneidende Änderungen geben. Die Ursachen dafür sind verschieden. Zum einen bin ich seit so vielen Jahren dabei, ich muss an mich und an meine Firma denken. Den Sport als Team zu betreiben, wird immer schwerer. Man braucht immer mehr Geld, um im Spiel zu bleiben. Und die MX-WM ist eine der längsten Motorsportserien weltweit. Aber das alles trifft am meisten die Hersteller.“

Wohin mit Seewer/Tonus?

Finanzielle Gründe dürfte die Ablösung von Rinaldi durch Wilvo-Teamchef Louis Vosters nicht



Für den bisherigen KTM-Titelkandidaten Tony Cairoli ist für 2019 Schluss

haben, denn Hersteller Yamaha möchte in Zukunft sogar mehr investieren. Unter anderem werden die Testmöglichkeiten beim Rinaldi-Workshop in Parma ausgebaut. Somit bleibt das Team um Michele Rinaldi bestehen, es wird nur nicht mehr unter diesem Namen bei Rennen antreten, sondern im Hintergrund agieren.

Dazu passt auch die Aussage von Michele Rinaldi auf die Frage nach seiner Zukunft: „Wir werden so hart wie immer weiterarbeiten!“ Auf jeden Fall geht bei Yamaha eine Ära zu Ende. Zur Erinnerung: Michele Rinaldi leitet seit 1992 das Werksteam und gewann in dieser Zeit 13 WM-Titel! „Der schlimmste Moment meiner Karriere als Teamchef war sicher, als Josh Coppins 2007 trotz klarer WM-Führung vier Runden vor Schluss in Loket wegen technischer Probleme stürzte und den Titel verlor“, blickte Rinaldi wehmütig zurück. „Im Jahr darauf kehrte das Glück

zurück, und wir holten mit David Philippaerts den Titel.“

Die spannendste Frage ist natürlich: Was wird aus den Fahrern? Im Werksteam sind Weltmeister Romain Febvre und Jeremy Seewer unter Vertrag von Yamaha Motor Europe. Beide Verträge laufen nach dieser Saison aus. Bei Wilvo Yamaha sind Arnaud Tonus und Gautier Paulin die Zugpferde. Als sicher gilt, dass der Franzose Febvre das Team in Richtung Kawasaki verlässt.

Macht Cairoli weiter?

Seewer, derzeit glänzender Zweiter in der WM-Tabelle, könnte bei Yamaha verlängern oder aber zum HRC Honda-Team wechseln, wo Brian Bogers nach bisher enttäuschendem Saisonverlauf auf der Kippe steht. Eine weitere Option wäre ein reines Schweizer Werksteam mit Tonus und Seewer. In diesem Szenario müsste sich Paulin ein neues Team suchen. Oder es kommt ganz anders ...

Bei KTM ist dagegen die MXGP-Saison bekanntlich aufgrund von Verletzungen der Stars Cairoli und Herlings praktisch beendet. Die Frage nach der Zukunft des neunmaligen Weltmeisters Antonio Cairoli steht im Raum: Wird der 33-jährige Sizilianer 2020 auf die Jagd nach Titel Nr. 10 gehen oder seine einzigartige Karriere beenden? Die Entscheidung wird „Tony Nazionale“ ganz allein fällen, denn durch seinen Superstar-Status kann der kleine Italiener ohne Druck von Arbeitgeber KTM agieren. ■

NACHRICHTEN

AUCH TRIAL-GP 5 AN BOU

Im heißen Gouveia in Portugal gab es keine Trendwende im Trial-GP: Auch den fünften WM-Lauf gewann Titelverteidiger Toni Bou auf Montesa-Honda, diesmal mit sieben Punkten Vorsprung auf seinen spanischen Landsmann Adam Raga (TRRS). Dritter wurde mit Jeroni Fajardo (GasGas) ebenfalls ein Iberer, mit 36 Punkten Rückstand auf Bou. Franz Kadlec belegte Platz 12. Mit seinem 110. GP-Sieg führt Bou die WM mit maximalen 120 Punkten an, vor Raga (98), Fajardo (82) und Takahisa Fujinami (77).

TITEL NR. 7 FÜR SMOLINSKI

Bei der Deutschen Speedway-Einzelmeisterschaft am Sonntag in Abensberg gewann Martin Smolinski (14 Punkte) zum 7. Mal und ist damit Rekordhalter vor Egon Müller. In seinem letzten Lauf führte der Olchinger mit einem Sieg über Kevin Wölbert die Entscheidung herbei. Wölbert (13 Punkte) musste danach ein Stechen gegen den punktgleichen Erik Riss um Platz 2 bestreiten. Das Run-off gewann Riss vor Wölbert, Vierter wurde Kai Huckenbeck (12) vor Valentin Grobauer (11).

DEITENBACH HOLT SICH DM-SPITZE ZURÜCK

Eine Woche nach dem vierten Meisterschaftslauf in Schaaheim gelang es Jan Deitenbach (Husqvarna), in Oschersleben die Führung in der Supermoto-DM zurückzuerobieren. In der Börde starteten lediglich 14 S1-Fahrer. Weder der bisherige DM-Leader Andreas Buschberger noch Schaaheim-Doppelsieger Marc Reiner Schmidt waren am Start. Deitenbach holte seine erste Pole und gewann beide Rennen vor Steffen Albrecht (Husqvarna) und dem Tschechen Petr Vorlicek (Suzuki). In der IDM führt der Iserlohner zwei Rennen vor Schluss mit 197 Punkten vor dem Dänen Simon Vilhelmsen (172), Steffen Albrecht (170) und Vorlicek (168). ■



Jeremy Seewer: Auch 2020 bei Yamaha oder zu HRC?

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



Z3 M Roadster, Bj. 2001, 80000 km, 239 kW (325 PS), Phoenixgelb-metallic, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 42.000,- € 0178/3128912

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49777

Jaguar

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

Lotus



Lotus Elise MK2 RHD, 04/2005, 160 PS, 58.000 km, HU/AU 05/2021, alle KD nur Lotus, VB 25.790,- € Tel. 06246/904426

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN ANI! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49748



ACUMA ONE!
Das Kult-Auto zum Verlieben!
Fahrzeugtyp: G-Modell Puch/Mercedes-Benz 230 GE Benziner 4x4 Automatik, 85 kW/116 PS, 6 Sitze, 12 Monate Garantie.
www.acuma-offroad.de

H



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

H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

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

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



blackSportsCarrier: Sprinter 316 CDI Kombi - „SP Stream Umbau“, 9-Sitzer Vorfürswagen, EZ 03/2019, ca. 1000 km, Euro 6 D, SP Stream Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Sportlenkrad, Interieurteile in Hochglanz, 360° Kamera, MBUX Multimedia system, Distronic, alle Assistenten, NAVI Comand online, el. Schiebetür mit Tritstufe, Klima, uvm., Verbr. l/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 6,4; komb. 6,9; CO2 komb. 181 g/km, CO2-Effizienz: D 77.350,- € (MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt), H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49787

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING

VanPartner by Mercedes-Benz



Der Allrounder: Vito 116 Mixto lang - im HARTMANN „GRAVITY“ SUV Look“, EZ 05/2017, ca. 1820 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen u. mattschwarze Seitenschweller, 18 Zoll TORGET 1 Räder (Bereifung 245/45 R18), Klima, 5-Sitzer, 180° Hecktüren, Comfortausstattung, zum Preis von 35.100,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt), H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49788

Porsche

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

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



Porsche Boxster S PDK, 06/2012, 63.000 km, 315 PS, Roadster/2 Modell 981, Cabrio, indischrot, scheckheftgepflegt, 8-fach bereift, Sommerfahrzeug, Preis VB 46.500,- € E-Mail: Ernst.Holstein@gmx.de

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Paket
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 0700/22022011 H

Renn/Rallye

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

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

VK E46 M3 GTR, 24h spezial www.cybase.de/verkauf.pdf, KW Komp. 3, AP, Stack, Hebeanl. open ECU, Drenth DG400 seque. 0174-3880050, info@cybase.de

SCHARF und SCHNELL:
www.CATCAM.S BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teiler, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

REDAKTION

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

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

VERLAG

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

Geschäftsführung:

Nils Oberschelp (Vorsitzender),
Andrea Rometsch, Tim Ramms
Telefon: +49 (0)711 182 0
Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
Tim Ramms

Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99

Werbeverkauf Online:

Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13

Nicole Polta, npolta@motorpresse.de,
Telefon: +49 (0)711 182 13 87

Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)

Syndication/Lizenzen:

Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79

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

Vertriebsleitung: Britt 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



Die beiden Red-Bull-Piloten – hier vor dem Aston Martin DB5 – gingen in Silverstone im James-Bond-Outfit ins Rennen

Untaugliche Technologie

Zur MotoE am Sachsenring MSa 30/2019

Das elektrische MotoE-Rennen auf dem Sachsenring war ein Witz. Der Strom für die Motorräder wurde mit Dieselgeneratoren erzeugt, da sonst das Stromnetz des Sachsenring-Fahrerlagers zusammengebrochen wäre. Das für dürftige acht Runden angesetzte Rennen wurde auf mickrige sieben Runden gekürzt, weil wegen nasser Piste eine zusätzliche Einführungsrunde gefahren wurde, was die Batterieleistung überforderte. Nach dem allerersten Sturz wurde der MotoE-Lauf dann vorzeitig abgebrochen, weil das überschwere Motorrad sämtliche Kiesbetten überwunden hatte und voll in die Streckenbegrenzung gekracht war. Ein Wunder, dass dabei niemand zu Schaden kam. Die schmorende Maschine traute sich dann zunächst

wegen der Gefahr elektrischer Schläge niemand anzufassen, sodass die rote Flagge den Abbruch signalisierte. Dass Elektroantriebe für den Überland- und Massenverkehr eine völlig untaugliche Technologie sind, wurde hier überzeugend vorgeführt. Man stelle sich nur mal einen Massenunfall auf der Autobahn mit E-Autos vor und keiner traut sich ran, um zu helfen.

Stefan Friebe, D-09328 Lunzenau

Nasser Finger in der Luft?

Zur Lüthi-Strafe am Sachsenring MSa 30/2019

Tom Lüthi kommt beim GP2-Rennen in Sachsen etwas weit raus und fährt ein für mich normales Überholmanöver gegen Xavi Viège. Dieser macht Lüthi die Türe zu und stürzt. Von den Stewards wird Lüthi bestraft. Was soll das? Jorge Lorenzo darf ungestraft nahezu

alle direkten Gegner seines Teamkollegen Marc Márquez abräumen. Welche Messlatte wird da angelegt? Wird da etwa ein nasser Finger bei der Entscheidung in die Luft gehalten, oder wird je nach Tagesform der Stewards entschieden?

Rudolf Kowalski, D-56072 Koblenz

So ein Hohn: Die Formel 1 lässt Verstappen kämpfen und in der MotoGP wird jetzt der Lüthi-Zweikampf bestraft. Viège hat sich auf den Kampf eingelassen, anstatt kurz aufzumachen, und den Kürzeren gezogen. Meiner Meinung nach eindeutig ein normaler Rennunfall!

Franz-Josef Robe, D-56626 Andernach

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

27./28. Juli: Hauenstein Bergrennen
3. August: VLN 5: Rowe 6 Stunden Ruhr-Pokal-Rennen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

Vorschau

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 18. Juli		
22.30	Formel 1 Silverstone, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2
Samstag, 20. Juli		
13.00	DTM Assen, 1. Rennen LIVE	SAT.1
Sonntag, 21. Juli		
00.00	Rallye-EM Rom, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
13.00	DTM Assen, 2. Rennen LIVE	SAT.1
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
20.30	NASCAR Cup Series, Loudon LIVE	Motorvision TV*
Montag, 22. Juli		
00.30	DTM Assen, Highlights	Sport 1
08.30	Rallye-EM Rom, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Motorrad

Sonntag, 21. Juli		
12.35	ADAC MX Masters, Mölln (Zus.)	Motorvision TV*

Streams / Internet

Samstag, 20. Juli		
10.15	DTM Assen, 1. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 11.00	Truck-EM Nürburgring, 1. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 14.50	Truck-EM Nürburgring, 2. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 16.15	W Series Assen, Wertungsrennen LIVE	
	www.facebook.com/wseriesracing	
ca. 18.15	ELMS Barcelona, Rennen LIVE	
	www.europeanlemansseries.com	
19.40	IndyCar Series Iowa, Rennen LIVE	dazn.de*
ca. 21.00	IMSA-Sportw. Lime Rock, Rennen LIVE	imsa.com
Sonntag, 21. Juli		
10.20	DTM Assen, 2. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 12.15	Truck-EM Nürburgring, 3. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 16.30	Truck-EM Nürburgring, 4. Rennen LIVE	fiaetrc.com

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
18.–20.07.	Rallye-ÖM (ÖRM), Weiz	A
19.–21.07.	Rallye-EM (ERC), Rally di Roma Capitale	I
20.07.	European Le Mans Series, Barcelona	E
20.07.	IndyCar Series, Newton/Iowa	USA
20.07.	IMSA-Sportw., Lime Rock/Connecticut	USA
20./21.07.	Truck-EM, Truck-Grand-Prix Nürburgring	D
20./21.07.	DTM, Assen	NL
20./21.07.	W Series, Assen	NL
21.07.	NASCAR Cup Series, Loudon/New Hampshire	USA
28.07.	Formel 1, Hockenheim (+ Supercup/F4)	D
Motorrad		
20.07.	US MX Nationals, Milville/Minnesota	D
20.07.	Speedway-U21-Team-EM, Finale Macon	F
20./21.07.	Seitenwagen-WM, Oschersleben	D
20./21.07.	Trial-WM, Auron	F
20./21.07.	Speedway of Nations, Finale Togliatti	RUS
20./21.07.	IDM (nur Superbike 1000), Nürburgring	D
21.07.	Supermoto-Weltcup, Montalegre	P
21.07.	ADAC MX Masters, Tensfeld	D



F1-Historie: Wir erinnern an den Schumi-Crash in Silverstone vor 20 Jahren



DTM: Die höchste deutsche Tourenwagen-Liga ist erstmals zu Gast in Assen



IndyCar: Beim 300-Meilen-Rennen in Iowa rasen die Autos wieder durchs Oval



IDM: Im Rahmen der Truck-EM am Nürburgring sind auch die Bikes am Start

MOTORSPORT IMAGES

MICHELIN

MOTORSPORT IMAGES

EISELE

**sport
auto**

ALLES

WAS SCHNELL MACHT!



**DAS AKTUELLE
HEFT AB 19. JULI
IM HANDEL!**

WWW.SPORTAUTO.DE