

Aboservice: 70339 Stuttgart, Postvertriebsstück: Engzell bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 25 / 05. JUNI 2019

MotoGP: Petrucci siegt in Mugello

Der Dreikampf des Jahres



Moto2
**Álex Márquez
ärgert Italiener**

Moto3
**Erster Sieg für
Tony Arbolino**

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



Rallye-WM in Portugal
**Štefan Mikulík triumphiert,
Hyundai macht Ärger**



IndyCar-Doppelschlag in Detroit
**Siege und Pleiten für
Newgarden und Dixon**



Vortest zu 24h von Le Mans
**LMP1-Privatiers ohne
Chance gegen Toyota**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 McLaren zeigt aktuell seine zwei Gesichter S. 4

Formel 1 Kolumne zur Hamilton-Show, die Konzept-Sackgasse S. 6

Formelsport Abschied von Niki Lauda und weitere News S. 8

Formelsport Doppellauf der IndyCar Series in Detroit S. 9

Historie Was macht eigentlich Stefan Johansson? S. 10

Sportwagen-WM Toyota-Bestzeit beim Test in Le Mans S. 12

Sportwagen Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene S. 14

Historie Das knappste Finish: 24h von Le Mans im Jahr 1969 S. 16

Rallye-WM Tänak nach Portugal-Sieg wieder ganz nah dran S. 18

Rallye WRC2 Portugal, Hintergründe, Kommentar S. 22

Tourenwagen Aktuelles aus WTCR, DTM und der Szene S. 26

Markenpokal Gaststart in der Jaguar I-Pace eTrophy S. 28

Motorrad:

MotoGP Ducati-Star Petrucci feiert in Mugello ersten Sieg S. 30

MotoGP Hintergründe und Ergebnisse aus Italien S. 32

Motorrad-WM Márquez auch in Mugello Moto2-Sieger S. 34

Motorrad-WM Moto3 Italien: Erster WM-Sieg für Arbolino S. 36

Historisch Revival der Schnaps-glas-Klasse in Hockenheim S. 38

Straßensport Die ersten Isle-of-Man-Rennen, Nachrichten S. 40

Offroad ADAC MX Masters in Möggers und US-Motocross S. 41

Offroad Bahnsport: Langbahn-WM und Speedway GP S. 42

Offroad Erzbergrodeo, Grasbahn-EM und Nachrichten S. 43

Leserservice:

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



22 Rallye WM WRC2 in Portugal: Rovaniemi siegt trotz Reifenschaden



12 Vortest zum 24h Rennen in Le Mans: GTE-Klasse ist heiß umkämpft



34 Motorrad-WM Mugello Moto2-Klasse: Wenigstens ein Siegerpokal für die Márquez-Brüder

Editorial

Kennen Sie Tony Cochrane? Der war mal V8-Supercar-Boss und führt jetzt einen Football-Verein. Kürzlich hat er uns die Leviten gelesen.

Wenn Ihnen mal langweilig ist, dann geben Sie auf Youtube in der Suchleiste „Enforcer & The Dude“ ein. Dort bekommen Sie eine australische Racing-Show zu sehen, präsentiert von den Ex-V8-Supercar-Piloten Russell Ingall (Enforcer) und Bathurst-Sieger Paul Morris (The Dude). Wie im herrlichen Australien üblich, reden die Jungs Klartext. Neulich hatten sie Tony Cochrane zu Gast, jenen australischen Unternehmer, der zwischen 1996 und 2012 die V8-Supercars-Serie zu dem machte, was sie heute ist (oder präziser: damals war) – eine der besten Rennserien der Welt.

Cochrane schrieb in dieser Folge seinen Nachfolgern und dem Motorsportbetrieb im Allgemeinen ein paar gute Leitsätze ins Stammbuch. Zum Beispiel: „Wer eine Rennserie managt, muss nur einen Fokus haben – nämlich die Fans.“ In meiner Sprache: Ohne Fans und Zuschauer ist alles nichts. Oder: Motorsport ist Entertainment, die Fans wollen unterhalten werden, nichts weiter. Oder: 98 Prozent der Fans wollen nur eine gute Show sehen – für die Technik interessieren sich höchstens zwei Prozent der Zuschauer. Oder: Motorsport funktioniert am besten mit einem Diktator an der Spitze.

Aus meiner Sicht ist das völlig richtig. Eine Rennserie muss sicherstellen, dass sie eine gute Show auf der Rennstrecke und für das Fernsehen abliefern. Nur wenn die Show gut ist, kom-

men die Fans. Erst der Zuspruch der Fans lockt Sponsoren und Partner sowie Teams, Top-Fahrer und Hersteller an.

Hört ein Rennserienchef aber nur auf diese „Teilhaber“, hat er schon verloren. Denn alle Player haben immer ihre Einzelinteressen – meist ist es der Erfolg, der Sieg, der Titelgewinn. Am schlimmsten sind die Hersteller: Sie wollen dominieren – doch genau das ist der Tod jeder Unterhaltung. Hersteller wollen nie verlieren. Wenn eine Rennserie das Schreiben des Reglements den Herstellern überlässt, bekommen sie ein Rezept für Dominanz.

Der größte Graubereich ist das Geld: Geld schießt Tore, sagt man im Fußball. In technischen Sportarten wie im Motorsport ist es noch schlimmer: Je größer die Ressourcen, desto höher die Siegquote. Da man Herstellern das Geld nicht wegnehmen kann, muss man das Reglement so schreiben, dass sie es nicht ausgeben können. Oder man setzt einen Budget-Deckel drauf. Die Hersteller wollen das nicht. Dieser Konflikt entscheidet über die Zukunft des Motorsports. Die IndyCar-Serie macht es vor: Der Sport ist spannend, weil die Hersteller keinen Unterschied machen können – weder beim Motor noch bei der Aerodynamik. Nachteil: Es gibt keine technische Entwicklung mehr. Früher war das ein Nachteil – heute ist es der Vorteil!



Marcus Schurig
Redakteur

Msa-Paddock



SCHULD SIND DIE ENGLÄNDER

Champions-League-Fieber in Le Mans: Der britische Ex-Kollege John Brooks (rechts) sowie MSA-Dauerkorrespondent Andrew Cotton (hinter der Linse) verpflichteten MSA-Reporter Marcus Schurig (links) zur Final-Party im Irish Pub. Natürlich gewann Liverpool, aber mehr noch: die Engländer.



ERSTER AUSFALL

Im 148. WM-Lauf ist Rallye-Reporter Markus Stier erstmals wegen eines technischen Defekts ausgefallen. Anders als die Rallye-Cracks durfte Stier das Auto tauschen. Ein Opel Astra ersetzte den kaputten BMW.



MITTENDRIN STATT NUR DABEI

MSA-Reporter Imre Paulovits hatte die Ehre, bei der Parade der Schnapsglas-Klasse des Mai-Pokal-Revivals die 80er-Rennmaschine von Renn-Amazone Inge Arends zu fahren.



FLEXIBLE VERTRETUNG

So musste für den Grand Prix von Italien eine Vertretung gefunden werden, und Nico Schneider sprang ein. Der Hauptberufliche Fotograf machte sich auch bei der Recherche bestens.



41 ADAC MX Masters in Möggers:
Herlings verpasst Sieg beim Comeback

BAUERSCHMIDT

ANDO
MORRIS

CARLOS
SAINZ

In der Formel 1 läuft es
aktuell gut für McLaren.
Der Rest des Mittelfelds
ist punktemäßig schon
recht deutlich distanziert



Die zwei Gesichter von McLaren

Bei McLaren liegen Freud und Leid nah beisammen. Erst die Pleite beim Indy 500, dann aber ein erfolgreiches F1-Wochenende in Monaco. Vermisst eigentlich noch irgendwer Fernando Alonso? Das könnte für Zak Brown noch zu einem Problem werden.

Von: **Elmar Brümmer**

Der eigensinnige Spanier will auch nach dem enttäuschenden Qualifikations-Aus in Indianapolis weiter auf die Jagd nach der „Triple Crown“ gehen, ob er diese aber mit McLaren fortsetzen wird, steht in den Sternen. Wie so vieles auf der Zielgeraden seiner Karriere. Vielleicht muss ihn vor dem endgültigen Scheitern auch sein schwammiger Formel-1-Rücktritt retten, der bei genauem Blick auf die Wortwahl damals kein finaler war. Seinen Abschied von Toyota nach den 24 Stunden von

Le Mans hat er schon verkündet, zumindest im Langstreckensport kann er sich damit als Weltmeister verabschieden. Vielleicht überredet ihn sein Freund Alejandro Agag ja auch zu ein paar Formel-E-Gastspielen. Doch das kann es alles nicht sein, wenn jemand so stolz ist wie der 37-jährige. Also wird er es in Indy wohl mit einem anderen Team probieren. Denn McLaren überlegt sich, ob man überhaupt noch einmal im Nudeltopf antreten wird. Wenn, dann weiter unter eigenem Namen, aber vermutlich in

einer strategischen Allianz mit einem etablierten Rennstall und mehr Autos – mit oder ohne Alonso. „Wir haben das Indianapolis-Projekt nie für Fernando gemacht“, sagt Zak Brown, „auch wenn das eine große Geschichte gewesen wäre mit ihm. Unsere Entscheidung ist davon unabhängig.“ Brown stellt eine weitere Zusammenarbeit eher für Le Mans in Aussicht. Schließlich wisse man genau, wie Alonso tickte, und das sei ein Grund für die gute Beziehung, in der es schon viele Höhen und Tiefen gegeben hat.



Frustrbewältigung: Klopft Alonso bald schon wegen eines F1-Cockpits an?



Jugend forscht: Lando Norris und Carlos Sainz harmonisieren gut miteinander



Neuer Chef: Andreas Seidl muss dafür sorgen, dass der Aufschwung anhält

Die Schuld für das Scheitern nimmt der McLaren-Boss auf die eigene Kappe: „Es war eine Lawine von Fehlern, die wir in diesem Projekt gemacht haben.“ Das fing schon beim ersten Test an, als das Lenkrad fehlte...“ Eine solch schonungslose Selbstkritik wäre bei Ron Dennis kaum denkbar gewesen: „Er ist brillant gefahren, hat alles gegeben. Aber wir haben ihn hängen lassen. Und Fernando ist jemand, der wettbewerbsfähig sein will.“ Damit sind alle Möglichkeiten offen – bis hin zu einer Formel-1-Rück-

kehr. Das wäre tatsächlich spektakulär – aber ob es auch Sinn machen würde?

Es ist weniger der derzeitige vierte Platz in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft, der McLaren so zuversichtlich macht, in der Formel 1 auf dem richtigen Weg zu sein. Sondern mehr die Performance, die zuletzt in Monte Carlo zu beobachten war: schnelle Boxenstopps, sichere Strategie-Entscheidungen, mit Carlos Sainz und Lando Norris zwei hungrige und gute Fahrer, die für ein Comeback des Dinos sorgen

können. Dazu mit dem erfolgreichen Porsche-Mann Andreas Seidl einen unpräzisen, aber zielstrebigem Teamchef hinter der Boxenmauer.

Der Große Preis von Monaco ist dafür ein gutes Beispiel, er steigerte nach dem Indy-Debakel auch die Moral im Team. „Wir haben einfach unsere Hausaufgaben gemacht“, bilanziert die britische Zukunftshoffnung Lando Norris. Norris war am Start vom zwölften auf den 14. Platz gerutscht, blieb aber während der Safety-Car-Phase draußen und konnte so an Daniel Ricciardo und Kevin Magnussen vorbeikommen. Norris fungierte auf den Medium-Reifen als eine art rollendes Verkehrshindernis, dadurch wurde der Abstand zu den Autos weiter vorn immer größer – und genau in diese Lücke konnte Teamkollege Sainz nach seinem Stopp stoßen und damit Ricciardo und Magnussen hinter sich lassen.

McLaren führt Verfolger an

Im engen Mittelfeld hängen Wohl und Wehe vom Gelingen genau solcher Überlegungen ab. Sainz schaffte zum zweiten Mal in dieser Saison einen sechsten Platz, deshalb ist McLaren auch wieder „Best of the Rest“. Mannschaftsspieler Norris schrammte als Elfter an einem Punkt vorbei. Aber der Debütant behielt auch nach dem Rennen einen kühlen Kopf: „Mehr als der zehnte Platz wäre für mich nicht drin gewesen, und deshalb haben wir entschieden, mehr Punkte für Carlos und damit das ganze Team herauszuholen.“ Seidls Strategen machten einen ebenso perfekten Job wie die Fahrer, die minutiös angewiesen wurden, was sie wann zu tun hatten. Es war das maximale Ergebnis für das Team. „Wir werden von Wochenende zu Wochenende besser“, lobt Brown.

Der frische Wind in Woking tut gut, und auch deshalb könnte Fernando Alonso nur für Verwirbelungen sorgen. Bei allen Qualitäten des zweifachen Weltmeisters hat McLaren am Ende vermutlich mehr von seiner radikalen Verjüngungskur. Carlos Sainz fühlt sich freier und stärker als bei Renault, der 24-Jährige geht sichtlich in seiner Rolle als der Erfahrenere auf. Der erst 19 Jahre alte Norris geht seine Rookie-Saison mit Überlegtheit an, er hat sich einen klaren Weg abgesteckt. Und Seidl hat nach seiner vertraglichen Zwangspause einen Energieüberschuss, der



McLaren ist mit Firmenboss Zak Brown und Teamchef Andreas Seidl lockerer und offener geworden als in der Ron-Dennis-Ära. In der Formel 1 zählt aber nur der Erfolg.

McLaren schneller als erhofft zurück auf Kurs bringen könnte. Der 43 Jahre alte Bayer ist Zak Brown schon früher als „echter Racer“ aufgefallen, und mit seiner angenehmen Art auch ein ausgesprochener Teamplayer. An seiner neuen Wirkungsstätte fährt er zweigleisig – er will und muss erst noch viel kennenlernen, setzt aber seine Expertise bereits ein (und durch). Zwölf WM-Punkte in den ersten beiden Rennen sind ein starker Start. In der Formel 1 mit McLaren zu arbeiten, das hatte er schon in Barcelona bekannt, sei für ihn „sehr verlockend gewesen“. Entscheidend für sein Jawort war die Vision von Zak Brown, wie das Traditionsteam wieder zurück an die Spitze kommen soll: „Danach war es dann eine einfache Entscheidung.“

Andreas Seidl denkt bereits an 2021, wenn ein neues, kostengünstigeres Reglement eingeführt werden soll: „Das bietet uns große Möglichkeiten.“ Bis dahin muss das Renault-Kundenauto zu einem Uhrwerk Orange werden, die Rennmannschaft wieder gefestigt und auf ein höheres Level gebracht werden. Eine echte Runderneuerung eben. Das ist ambitioniert, gerade für einen Deutschen in einem britischen Team. Aber die schonungslose Analyse muss sein: „Momentan fehlen uns anderthalb bis zwei Sekunden nach oben.“ Akklimatisiert hat sich Andreas Seidl aber schnell in seinem ersten Monat bei McLaren, einen „großen Hunger nach Erfolg“ festgestellt. Das entspricht auch seinem persönlichen Credo: „Druck sehe ich eher als Motivation.“ Zak Brown hat die Struktur komplett auf Seidl zugeschnitten, weil ihm zuvor zu viele Köche am Werk waren: „Mit Andreas herrscht jetzt völlige Klarheit. Er hat den Hut auf.“ ■

Hamilton-Krimi: Die Formel 1 als Podcast



Lewis Hamilton ist der König von Monaco. Doch nach dem Rennen äußerten einige Fans und Experten Kritik an seiner Dauer-Jammerei über Funk. Waren die Klagen berechtigt?

Von: **Elmar Brümmer**

Wir können es einfach nicht lassen. Da rettet einer der seltenen Reifen-Fehler der Mercedes-Strategen den Nachmittag, macht den Großen Preis von Monaco im Nu von einer langweiligen Prozession zu einem nervenaufreibenden Marathon – und wir debattieren darüber, ob die Leistung von Lewis Hamilton wirklich diese Anzahl und Art von verzweifelten Funksprüchen an die Box gerechtfertigt. Wirklich!?

Natürlich sind 68 kurze und eher langsame Runden in Monte Carlo nicht 68 Runden in Spa, da hätte das Ganze nicht funktioniert. Aber es sind eben 68 von 78 Runden dieses Rennens. Das muss man erst mal durchstehen, wenn die Reifen nach etwa einem Drittel der Distanz mehr der Oberfläche von Fuerteventura als dem Glanzbild aus der Pirelli-Werbung gleichen.

Warum finden wir die deutlich frecheren Sprüche von Kimi Räikkönen und Robert Kubica an ihre Ingenieure nicht so schlimm wie jene von Lewis Hamilton? Leiden wir etwa noch kollektiv am Rosberg-Trauma? Diese Hafenrundfahrt von Monaco war über weite Strecken ein Schauspiel mit ungewissem Ausgang – und dazu noch ein Hörspiel. Dass Hamilton gern übertreibt, ist ja bekannt. Und dass er den Funk für seine Zwecke nutzt, ist legitim. Das macht die Konkurrenz auch. Die Formel 1 als Podcast, ist doch prima.

Nicht zum ersten Mal ist der Brite König der Dramen. Wie so oft nimmt er die ganze Welt hinterher erzählerisch mit auf seine Reise. Vielleicht ist das eines seiner wichtigsten Talente, nie die Emotionen ganz hinter dem

Visier zu lassen. Das rasende Storytelling beherrscht er gut. Direkt nach dem Rennen sprach er davon, wie er mit dem Spirit von Niki Lauda unterwegs war: „Beim Fahren habe ich mir überlegt: Was hätte Niki getan? Einfach weitergemacht.“ Er erzählte auch, dass er von seinem Husarenritt nicht nur Mum und Dad am Telefon erzählen wolle, sondern

„Zwischendurch glaubte ich nicht mehr daran, mit den Reifen ins Ziel zu kommen. Da habe ich mir im Cockpit überlegt: Was hätte Niki gemacht?“

Lewis Hamilton

auch Laudas Witwe Birgit anrufen würde. Der Triumphator wurde zum mitfühlenden Freund.

Hamiltons Sinne sind auch im Rennwagen intensiv, er reagiert hypersensibel. Irgendwann, als Renningenieur „Bono“ Bonning-

ton nicht mehr wusste, wie er seinen Schützling motivieren sollte, als die Zoom-Objektive der Kameras immer größere Krater im Gummi der Reifen einfingen, meldete sich der Mercedes-Chefstrategie James Vowles im Ohr von Hamilton: „Du schaffst es, wenn du nur dran glaubst.“ Wie er es genau gemacht habe, wisse er nicht, bekannte der Sieger. Am Ende rutschte er nur noch so durch die Kurven, mit Max Verstappens Red Bull formatfüllend im Rückspiegel. Dabei cool und fehlerfrei zu bleiben, zeugt von seiner Klasse. Der beste Angreifer der Formel 1 ist auch ein guter Verteidiger. Selbst siedelt er seine Leistungen bisher übrigens nur knapp über seinem Durchschnitt an. Gut, das ist jetzt wirklich etwas zu dick aufgetragen.

Aber rechtfertigt das Kritik wie die von Jolyon Palmer, dem ehemaligen Renault-Piloten, der vor allem wegen seinem Vater bekannt ist? „Palmino“, der sich inzwischen als BBC-Kommentator verdingt, zweifelt das Wörtchen „Wunder“ an, das über den Funk kam: „Das war ein bisschen zu sehr Hollywood... Kein anderer Fahrer hätte das so gemacht.“

Stimmt. Aber wünschen wir uns nicht solche Regisseure? Fahrer, die Unmögliches möglich machen, wie Senna, wie Schumacher? Palmer geht in seiner Analyse so weit, dass Hamilton nur so viel funken konnte, weil er so langsam fuhr und von den anderen Fahrern kaum etwas zu hören war. Das stimmt. Aber: Nur ein Bruchteil aller Funksprüche kommt auch als Ton ins Fernsehen. Dass sich die Regie dabei Hamilton aussucht, ist nachvollziehbar. Hätte sie dauerhaft auf George Russell schalten sollen?

Selbstverständlich kann man darüber streiten, wie großartig dieser vierte Saisonsieg war. Man darf auch darüber spekulieren, dass vielleicht auch andere Fahrer bis zum Ende durchgehalten hätten. Oder dass einem die Kommentare auf den Geist gehen. Nur eins lässt sich kaum bezweifeln: Dass dieses Rennen gute Unterhaltung war. ■

RETURN TO SENDER

Lewis Hamilton polarisiert:

Gute Show oder zu viel Drama? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: misa-lesertribune@motorpresse.de



Der Spirit von Niki Lauda hat Lewis Hamilton zum Sieg geführt. Doch hat er wirklich Unmögliches möglich gemacht?



Festbetonierte
Hackordnung:
Mercedes, Red
Bull, Ferrari

In der Sackgasse?

Ferrari und Red Bull sind dem falschen Aerodynamik-Konzept aufgesessen. Stecken die Gegner von Mercedes deshalb in einer Sackgasse fest?

Von: **Michael Schmidt**

Mit Wetten auf Lewis Hamilton als Formel-1-Weltmeister können Sie nicht reich werden. Für einen Euro gibt es derzeit 1,20 Euro zurück. Sebastian Vettel steht je nach Wettbüro bei Quoten von 1:30 bis 1:34, Max Verstappen bei 1:40 bis zu 1:51. Die Mercedes-Siegesserie ist kein Zufall. Mercedes hat auf das richtige Aerodynamik-Konzept gesetzt. Abtrieb um jeden Preis. Was man auf den Geraden verliert, holt man in den Kurven locker wieder auf. Die Rechnung mag auf einigen Strecken – wie demnächst Montreal oder später Monza – wegen des hohen Anteils an Geraden nicht aufgehen, aber damit kann Mercedes locker leben.

Ferrari und Red Bull sind in die falsche Richtung gelaufen. Effizienz zählt nicht mehr, weil sich das Arbeitsfenster der neuen Pirelli-Reifen nach oben geschoben hat. Red Bull-Technikchef Adrian Newey klagt: „Das spielt Mercedes perfekt in die Karten. Für uns war es schlecht, weil wir die Reifen immer am unteren Ende des Fensters gehalten haben. Deshalb bauen sie bei uns

weniger ab als bei anderen.“ Ein Mercedes-Ingenieur gibt zu: „Die neuen Reifen haben unser größtes Problem gelöst, ohne dass wir viel dafür tun mussten.“ Mit der Einschränkung: „Nach unserer Pleite 2015 in Singapur haben wir acht oder neun Dinge am Auto geändert, die geholfen haben, das Überhitzen der Reifen in den Griff zu bekommen.“

Nur 2009 war ein Neustart

Können Red Bull und Ferrari jetzt noch gegensteuern? Ferrari-Teamchef Mattia Binotto glaubt nicht, dass er wegen der Reifenfrage gleich das ganze Auto auf den Kopf stellen muss. „Es gibt da Hilfsmittel, die unabhängig vom Konzept helfen können. Zum Beispiel mehr Abtrieb, eine bessere Nutzung der Bremswärme, die Abstimmung des Fahrwerks.“ Newey zweifelt: „Das wird schwierig. Das ganze Konzept des Autos ist darauf ausgelegt, dass die Reifen nicht zu heiß werden. Es ist immer schwierig, aus einem Konzept auszubrechen.“ Laut Newey war keine der Regeländerungen nach 2009 ein Neustart. „Wir haben immer unser Konzept übernommen und den neuen Regeln angepasst. Der Sprung war nie so groß, dass es eine Neukonstruktion gerechtfertigt hätte. Die letzte Regeländerung, bei der du wirklich mit einem weißen Blatt Papier angefangen hast, war die von 2009.“

Die neuen Frontflügel-Regeln sind für den erfolgreichsten Konstrukteur der Formel 1 ein wei-



WILHELM

Über dem Limit: Vettel setzt seinen Ferrari in die Mauer



MOTORSPORT IMAGES

Im Konzept gefangen: Newey sucht Wege aus der Aerodynamik-Falle

terer Steilpass für Mercedes: „Die simpleren Frontflügel harmonisieren besser mit ihrem Aero-Konzept.“ Red Bull hat nicht ohne Grund versucht, die 2019er-Aero-Regeln abzubiegen. Doch die Mehrheit der Teams stimmte im Juni 2018 dafür.

Ferrari und Red Bull können nicht über Nacht gegensteuern. Die Aerodynamik ist ein komplexes Gebilde, das man nicht einfach so mit neuen Flügeln gesundbeten kann. Da geht es auch darum, wie das Auto angestellt ist, wo die Turbulenzen von den Vorderrädern abgefangen wer-

den, wie das Fahrwerk Einfluss nimmt. Der Zeitplan ist ein zusätzliches Hindernis. 2021 steht mit völlig neuen Autos vor der Tür. „Das wird ein Neubeginn“, prophezeit Newey. Man wird sich fragen müssen, ob es noch Sinn macht, Ressourcen für die aktuelle Problemlösung zu opfern. „Die Aero-Abteilung von Mercedes ist doppelt so groß wie unsere. Bei ihrem Vorsprung reicht es aus, wenn sich nur 50 Prozent der Leute auf das aktuelle Auto und 2020 konzentrieren. Der Rest kann schon voll für 2021 arbeiten“, klagt Newey. ■

Formel 1

Trauer um Lauda

Im Wiener Stephansdom bekamen die Fans von Niki Lauda am vergangenen Mittwoch eine letzte Chance, sich von ihrem Idol zu verabschieden. Zur offiziellen Trauerfeier kam auch viel Formel-1-Prominenz.

Von: **Tobias Grüner**

Wer wissen wollte, welche große Bedeutung Niki Lauda für die Formel 1 und für Österreich hatte, der musste sich nur die lange Schlange am Wiener Stephansdom anschauen. Selbst Dauerregen hielt Tausende von Fans nicht davon ab, dem dreifachen Weltmeister die letzte Ehre zu erweisen. Leider reichte die Zeit der öffentlichen Aufbahrung am Vormittag

nicht aus, dass alle Abschied nehmen konnten.

Um 13 Uhr wurden die Tore nämlich für die offizielle Trauerfeier geschlossen. Unter den rund 300 geladenen Ehrengästen befand sich viel Motorsport-Prominenz: Die alten Mercedes-Teamkollegen wie Toto Wolff, Lewis Hamilton, Valtteri Bottas oder

Nico Rosberg waren ebenso gekommen wie die Mitstreiter aus Laudas aktiver Zeit, darunter Gerhard Berger, Helmut Marko, Nigel Mansell, Alain Prost, Nelson Piquet, Jean Alesi, Jacky Ickx und Arturo Merzario. Mit Chase Carey, Ross Brawn und Jean Todt war auch die komplette F1- und FIA-Führungsriege anwesend. ■



Ehemalige Formel-1-Kollegen erweisen Niki Lauda in Wien die letzte Ehre

Formel 1

Barcelona kämpft

Der Formel-1-Kalender für 2020 ist weiter eine große Baustelle. In Spanien und Mexiko versucht man, die Rennen in letzter Sekunde doch noch zu retten. Für Hockenheim gibt es wenig Hoffnung.

Von: **Tobias Grüner**

Die Eckpunkte für den nächsten F1-Kalender sind klar. Die Teams wollen nicht, dass die Zahl der Rennen auf über 21 steigt. Mit Vietnam und den Niederlanden stehen bereits zwei Neulinge fest. Wer Tickets für das Comeback-Rennen in Zandvoort kaufen will, kann sich seit vergangener Woche im Internet registrieren lassen. Mehr als eine halbe Million Fans haben ihr Interesse bereits signalisiert. Es gibt allerdings nur rund 200.000 Plätze auf dem Dünenkurs. Was den Termin angeht, gibt es noch keine offi-

ziell bestätigten Angaben. Nach den letzten Plänen könnte die WM am 15. März 2020 in Australien starten. Nach Bahrain und China stünde dann am 19. April die Premiere von Vietnam und zwei Wochen später (10. Mai) Zandvoort auf dem Programm.

Um Platz für die beiden Neulinge zu schaffen, müssen natürlich zwei bestehende Rennen weichen. Auf der Streichliste ganz oben stehen aktuell Barcelona, Mexiko-City und Hockenheim.

Für den Deutschland-Grand-Prix gibt es kaum noch Hoffnung. Die besten Chancen besitzt aktuell Mexiko, weil das Rennen wenigstens immer ausverkauft ist. In Barcelona will man aber noch nicht aufgeben. Die Organisatoren vom spanischen Automobilclub RACC haben sich mit einem Brief an die Regierung gewandt, in dem sie den Ernst der Lage skizzieren. Demnach bedürfe es dringend öffentlicher Gelder, um das Rennen in Barcelona zu halten. ■



In Barcelona hoffen die F1-Veranstalter noch auf öffentliche Unterstützung

NACHRICHTEN

FLEISSIGE FERRARI-STARS

Die Ferrari-Piloten hatten in den Tagen nach Monaco einen vollen Terminkalender. Am Montag ging es für Sebastian Vettel und Charles Leclerc zu einem Charity-Fußballspiel in Turin (mit Cristiano Ronaldo). Am Dienstag standen Pirelli-Tests mit den 2020er Regenreifen in Paul Ricard auf dem Programm. Am Mittwoch musste Vettel den neuen Straßen-Ferrari „SF90 Stradale“ in Maranello vorstellen, weshalb er auch die Lauda-Trauerfeier verpasste. Zudem waren beide Fahrer für Simulator-Arbeit eingeteilt.

FI-ACTION IN SÜDAFRIKA

Nach den Plänen der F1-Bosse soll die Königsklasse in Zukunft auch auf dem afrikanischen Kontinent fahren. Zur Diskussion stehen aktuell Rennen in Marrakesch (Marokko), Luanda (Angola) und Kyalami (Südafrika). Um die Begeisterung anzuheizen, schickte Red Bull am Wochenende schon mal einen alten RB7 von 2011 nach Kapstadt. Vor Tausenden begeisterter Fans hinterließ David Coulthard mit dem Weltmeisterauto ordentlich Gummi auf dem südafrikanischen Asphalt.

FERRARI STEIGT EIN

In den ersten beiden Jahren der offiziellen Formel-1-E-Sports-Serie überließ Ferrari der Konkurrenz kampflos das Feld. Im dritten Jahr der Rennspiel-Meisterschaft sind die Italiener nun aber mit einem eigenen Team am Start. Welche Fahrer für die zehn virtuellen Rennställe antreten werden, steht noch nicht fest.

MEHR MERCEDES-PS

Mercedes wird in Kanada sein erstes Motor-Upgrade des Jahres bringen. Davon profitiert nicht nur das Werksteam, sondern auch die Kunden von Racing Point und Williams. Nach letzten Fahrerlagergerüchten soll damit die Leistung im Quali-Modus auf rund 1020 PS ansteigen.



Penske-Fahrer Newgarden pokerte richtig und wurde mit dem Laufsieg und der Meisterschaftsführung belohnt

Jubel und Tränen

Eine Woche nach dem Indy500 erkämpften sich Josef Newgarden und Scott Dixon Laufsiege in Detroit. Simon Pagenaud erlebte ein schwaches Wochenende.

Von: **Andreas Haupt**

Es war ein Rennwochenende der Gegensätze in Detroit. Josef Newgarden und Scott Dixon bejubelten jeweils einen Laufsieg und trauerten verlorenen Punkten nach einem Unfall nach. Und nachdem es am Samstag geregnet und die Rennleitung das Rennen von 70 auf 43 Runden verkürzt hatte, fuhren die Piloten der IndyCar-Serie am Sonntag unter blauem Himmel.

Alexander Rossi dominierte auf den Straßen Detroits die Qualifikation. Der US-Amerikaner hängte in seinem Andretti-Honda Newgarden um 0,6283 Sekunden ab. Doch wie schon in Indy hatte Rossi nicht das notwendige Rennglück auf seiner Seite. Scott Dixon verfolgte ihn auf abtrocknender Piste, während Josef Newgarden in der 17. Runde zum Reifentausch abbog. Zu diesem Zeitpunkt lag der Penske-Fahrer etwa fünf Sekunden zurück.

Der Tausch von Regen- auf Slickreifen hätte nicht günstiger

fallen können. Ed Jones löste mit einem Unfall eine Gelbphase aus, was Newgarden an Rossi und Dixon vorbeibrachte. „Es wurde immer trockener. Die Hinterreifen überhitzten sehr stark“, berichtete der Sieger. „Wir erwischten den perfekten Zeitpunkt und hatten mit der Gelbphase zusätzlich Glück.“ In den folgenden 25 Runden brachte der neue Meisterschaftsführende den Laufsieg souverän vor Rossi ins Ziel. Takuma Sato wurde Dritter.

Dixon hingegen versenkte seinen Rennwagen von Chip Ganassi im Reifenstapel. Einen Tag später machte es der fünfmalige Champion besser. Vom sechsten Startplatz holte er seinen ersten Saisonsieg. Es war der 45. Erfolg seiner Karriere. Zuletzt hatte Dixon 2018 in Toronto gewonnen. „Es ging nach meinem Unfall um

Wiedergutmachung. Das ist uns gelungen. Das Auto und die Strategie waren perfekt“, freute sich der 38-jährige.

Newgarden verging das Lachen. Im Dreikampf mit James Hinchcliffe und Rossi warf er seinen Rennwagen in Kurve 3 in die Streckenbegrenzung. Trotzdem hielt er die Meisterschaftsführung.

Marcus Ericsson arbeitete sich in einem Rennen, das von fünf Gelbphasen geprägt war, vom zwölften Startplatz auf den zweiten Rang vor. Zum ersten Mal kletterte der Schwede in seiner noch jungen IndyCar-Karriere auf das Podest. Will Power belegte den dritten Rang – obwohl sein Rennen bereits früh beendet schien. Er stand mit Getriebe-problemen auf der Strecke, fuhr nach kurzer Zeit aber weiter. ■



Scott Dixon beendete seine sieglose Serie im zweiten Detroit-Rennen

INDYCAR DETROIT 1

1. Josef Newgarden	1:15.30.5932 h
2. Alexander Rossi	+ 0,8237 s
3. Takuma Sato	+ 11,4760 s
4. Felix Rosenqvist	+ 11,8833 s
5. Ryan Hunter-Reay	+ 12,2263 s
6. Simon Pagenaud	+ 12,5127 s
7. Graham Rahal	+ 13,1515 s
8. Zach Veach	+ 14,0022 s
9. James Hinchcliffe	+ 15,2409 s
10. Spencer Pigot	+ 16,1462 s

Pole-Position:

Alexander Rossi, 1:14,1989 min

Meiste Führungsrunden:

Josef Newgarden, 25 Runden

INDYCAR DETROIT 2

1. Scott Dixon	1:52.18.9365 h
2. Marcus Ericsson	+ 1,9419 s
3. Will Power	+ 3,6570 s
4. Ryan Hunter-Reay	+ 4,5238 s
5. Alexander Rossi	+ 5,1877 s
6. Marco Andretti	+ 6,6330 s
7. Graham Rahal	+ 7,1404 s
8. Zach Veach	+ 8,0411 s
9. Sébastien Bourdais	+ 8,7886 s
10. Santino Ferrucci	+ 9,4809 s

Pole-Position:

Josef Newgarden, 1:14,8607 min

Meiste Führungsrunden:

Scott Dixon, 44 Runden

FAHRER-WERTUNG

1. Newgarden	316 Punkte
2. Rossi	301
3. Pagenaud	291
4. Dixon	264
5. Sato	255



Vom Rennfahrer zum Maler

Stefan Johansson ist ein Multitalent. Er fuhr Formel 1, Sportwagen, IndyCar. Er managt Scott Dixon und Felix Rosenqvist. Und der Kunstliebhaber schulte zum Maler mit eigenen Vernissagen um.

Von: **Michael Schmidt**

Stefan Johansson zählt zu dem Typ Rennfahrer, von dem man hinterher sagt: nicht absolute Spitze, aber eine sichere Bank. Der Schwede war von 1976 bis 2017 Rennfahrer. Und auch heute noch ist er regelmäßig Gast im Fahrerlager. Als Manager des fünffachen IndyCar-Meisters Scott Dixon und des schwedischen Rookies Felix Rosenqvist, der aus dem gleichen Ort stammt wie sein Mentor. Johansson brachte beide praktischerweise bei Ganassi unter. Dixon und Johansson kennen sich nun schon seit 22 Jahren. „Scott fuhr in einem meiner Indy Lights-Autos. Du hast vom ersten Test an gesehen, dass der Junge es drauf hat. Ich habe das Budget für sein Cockpit anfangs aus eigener Tasche bezahlt. Daraus entstand ein Management-Vertrag für ein Jahr. Er ist danach einfach immer weitergelaufen.“

Johansson glaubt, dass Ex-Rennfahrer die besseren Manager sind. „Ich bin in so vielen unterschiedlichen Autos gefahren und habe alles selbst erlebt, was meine Fahrer jetzt durchmachen. Wenn ein Fahrer mal einen schlechten Tag hat, kann ich das verstehen. Da reicht dann schon ein kurzer Satz, eine Aufmunterung, ein Ratschlag, um ihn wieder aufzurichten. Jeder Fahrer braucht ein Ventil. Ich sehe mich nicht als großen Verhandler, aber ich verstehe den Markt gut. Das macht es leichter. Ich stelle keine überzogenen Forderungen. Deshalb dauern die Verhandlungen mit mir meistens nicht länger als fünf Minuten.“

Johansson war selbst eine Zeit lang ein Hoffnungsträger. Nach bescheidenen Anfängen bei Spirit, Tyrrell und Toleman landete er zuerst bei Ferrari, dann bei McLaren. Man kann also nicht sagen, das Schicksal hätte es schlecht mit ihm gemeint. Trotzdem reichte es nie für den großen Durchbruch. Der heute 62-jährige Skandinavier sieht seine Karriere durchaus selbstkritisch.

„Bevor ich zu Ferrari gegangen bin, habe ich noch einen Test mit dem Toleman für die 1985er-Saison abgespult. Dieses Auto war phänomenal. Aber wenn du ein Angebot von Ferrari bekommst, bleibst du nicht bei Toleman. Rückblickend wäre es wahrscheinlich besser gewesen. Ich hatte zu wenig Erfahrung, als ich zu Ferrari kam. Mir fehlte das Durchsetzungsvermögen, um mein Territorium zu verteidigen. Ich war nicht rücksichtslos genug. Als ich gegen Alboreto in Kanada fast gewonnen hätte, habe ich mir einfach gesagt: Dann gewinne ich halt das nächste Rennen.“

Es gab es nie, dieses nächste Rennen. Nach seiner Zeit bei McLaren 1987 bekam Johansson nur noch schlechte Autos, ließ noch einmal mit einem dritten

„Ich sehe mich nicht als großen Verhandler, aber ich verstehe den Markt gut. Meine Verhandlungen dauern nicht länger als fünf Minuten.“

Stefan Johansson

Platz für Onyx aufhorchen und fuhr 1991 beim GP Kanada in dem misstratenen Arrows-Porsche seinen letzten Grand Prix. Danach führte ihn sein Weg in die USA. Los Angeles wurde seine neue Heimat. Fünf Saisons bei den IndyCars sahen den ausran- gierten Formel-1-Piloten als zuverlässigen Punktesammler, aber nie als Sieger. Johansson stieg um auf Sportwagen. Dort feierte der Schwede mit Siegen in Le Mans, Sebring und Spa seine größten Erfolge. Mit GT-Rennen ließ Johansson seine lange Karriere ausklingen. Es gab nie das harte Ende. „Weil ich Autorennen lie-

be. Schon in meiner Formel-1-Zeit habe ich mich damit abgefunden, dass du nicht immer gewinnen kannst. Sonst genießt du es nicht. Deshalb habe ich mir immer gesagt: Wenn du das richtige Team findest, gewinnst du, wenn nicht, genießt du wenigstens den Augenblick. Es gibt so viel guten Rennsport außerhalb der Formel 1. Die ist zu berechenbar geworden. Je schlechter die Autos, die Rennstrecke, deine Teamkollegen, umso interessanter der Job. Du musst dauernd improvisieren, um die Defizite auszugleichen.“

So fiel es dem Marathonmann auch nicht schwer, 2017 von jetzt auf gleich den Helm an den Nagel zu hängen. „Es ist ganz natürlich passiert, von einer Minute auf die andere. Ich war bei einem GT3-Rennen auf dem Virginia Raceway plötzlich mitten drin in einem großen Unfall. Ein Amateurfahrer hatte mich abgeschossen. Auf dem Flug nach Hause habe ich mir gedacht: Das brauche ich nicht mehr. Ich bin mein Leben lang gegen die Besten der Welt gefahren. Es ist wie wenn du das Rauchen aufgibst. Du schließt damit ab.“

Die blonden Haare sind ein bisschen dunkler geworden, das jugendliche Gesicht etwas kantiger. Den Schritt in ein neues Leben hat Johansson nie bereut. Dazu hat er zu viele Interessen. Zum Beispiel die Malerei. „Elio de Angelis hat mich dazu gebracht. Nach seinem Unfall habe ich mir eine Leinwand, Farben und einen Pinsel gekauft und angefangen zu malen. Ich bin also kein Sammler oder Kunsthändler. Ich male selbst. Lange Zeit war es nur ein Hobby. Aber je länger ich das betreibe, umso sicherer wurde ich. Ich habe meinen eigenen Stil entwickelt. Schließlich habe ich mich getraut, meine Bilder zu verkaufen.“ Seine Spezialität sind metaphorische Porträts. Verschmitzt berichtet der Lebenskünstler: „Ich bin gerade an einer Serie



WILHELM

McLaren-Jahr: 1987 war Johansson Teamkollege von Alain Prost

dran, die ich ‚Freunde, Helden und Versager‘ nenne. Verschiedene Charaktere, die ich im Laufe meines Lebens kennengelernt habe. Kunst ist subjektiv. Es liegt im Auge des Künstlers, wer welche Rolle spielt. Ich glaube aber, es kommt ziemlich klar raus.“

Auch Uhren sind sein Steckenpferd. Johansson entwirft Designs für Chronografen. Nur Teamchef will der ehemalige

Rennfahrer nicht mehr sein. „Es macht Spaß, ein Team zu führen, so lange du Sponsoren hast. Was dich aber auslaugt, ist dieser dauernde Zwang, Geld finden zu müssen. Du läufst in so viele Sackgassen. Du bräuchtest 500 Stunden in der Woche, um die ganze Arbeit zu erledigen, die dahintersteckt. Es gibt in diesem Job immer etwas, das du besser machen kannst.“ ■

DIE KARRIERE IN ZAHLEN

Geboren: 8. September 1956 in Växjö (S)

FORMEL 1

Debüt: GP England 1983 (Silverstone)
Teams: Spirit, Tyrrell, Toleman, Ferrari, McLaren, Ligier, Onyx, AGS, Arrows
GP-Starts: 79 (von 1983 bis 1991)
WM-Punkte: 88
GP-Siege: 0
Podiumsplätze: 12
Punkteränge: 26
Pole-Positions: 0
Schnellste Runden: 0
Führungskilometer: 19

FORMEL 2

Debüt: Donington „50 000“ (Donington Park)
Teams: March, Docking, Spirit
Starts: 26 (von 1979 bis 1982)
EM-Punkte: 41
Siege: 2
Pole-Positions: 5
Schnellste Runde: 0
Führungskilometer: 402

INDYCAR

Debüt: Detroit Grand Prix 1992 (Belle Isle)
Team: Bettenhausen
Starts: 73 (von 1992 bis 1996)
Podiumsplätze: 4
Siege: 0
Pole-Positions: 0
Führungskilometer: 27

SPORTWAGEN

Wichtige Siege: 12 h Sebring 1984, 1997
 24 h Le Mans 1997
 1000 km Spa 1988



Ferrari-Jahre: 1985 und 1986 holte Johansson 49 Punkte für die Scuderia

Sébastien Buemi holte im Toyota mit der Startnummer 8 die Bestzeit beim Testtag

Toyota mit Bestzeit



Testtage sind Testtage, und die sind im Gegensatz zu Rennen eher langatmig, zumal die Rundenzeiten nicht nur völlig zweitrangig sind, sondern auch zweifelhaft: Fast alle Teams und Hersteller in allen Klassen wollen sich beim Testtag auf keinen Fall in die Karten schauen lassen – der Nährwert ist gering.

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

Dabei versteht es sich von selbst, dass die Teams prinzipiell kein Interesse an einem erhöhten Risiko haben: In weniger als zehn Tagen sollen die 62 Autos zum ersten freien Training in Le Mans ausrücken, und niemand hat ein Interesse daran, beim Testtag eine tolle Rundenzeit für die Galerie heimzufahren – und dabei das Auto zu zerknüllen. Zweitens könnte eine zu schnelle Rundenzeit auch

noch Folgen bei der allgegenwärtigen Balance of Performance (BOP) haben. Und jetzt noch das letzte Argument der Hersteller und Teams: Die Strecke ist am Testtag besonders grün – und deshalb sind sie eh langsam ...

In der Topklasse LMP1 lag beim Testtag erwartungsgemäß Toyota vorne: Sébastien Buemi markierte die schnellste Rundenzeit von 3.19,440 Minuten – also nahezu der gleiche Bestwert wie beim Testtag vor einem Jahr in Le Mans. Der Abstand zu den privaten LMP1-Fahrzeugen von SMP BR1 und Rebellion Racing pendelte sich bei gut zwei Sekunden ein – ein Delta, das zu erwarten war.

Das LMP1-Delta wächst

Die Frage nach der Aussagekraft ist trotzdem erlaubt, zumal sich die Rahmenbedingungen zugunsten der privaten LMP1 ohne Hybrid verschoben haben: Im Vergleich zum Vorjahr wurde der maximale Kraftstoffdurchfluss von 108 auf 115 Kilogramm pro Stunde erhöht. Dazu ging das Delta beim Basisgewicht zugunsten der privaten LMP1 von

Die Zugeständnisse für die privaten LMP1 bei der BOP hätten 2,5 Sekunden bringen sollen – doch stattdessen vergrößerte sich der Abstand zu Toyota.

45 auf 55 Kilogramm auseinander – im Fall der Rebellion-Oreca-LMP1 sogar auf 72 Kilo, weil die LMP1 mit Saugmotor noch mehr Gewicht ausladen durften. Gleichzeitig legte Motorausrüster Gibson mit neuer Software nach – ein Plus von angeblich 20 PS zugunsten von Teams wie Rebellion. Die Tankrestriktoren sowie die Tankmenge pro Stint werden übrigens erst nach dem Testtag definiert.

Interessant waren die Top-speed-Differenzen: Die Dallara-BR1 des SMP-Teams markierten Höchstgeschwindigkeiten von knapp über 350 km/h, die Toyota lagen knapp unter 330 km/h. Im

letzten Jahr lagen Toyota und SMP mit knapp 340 km/h ungefähr gleichauf. Die Topspeeds sind aufgrund der fünf ultralangenen Geraden in Le Mans natürlich ein Thema – über die Qualität der Rundenzeiten entscheiden sie nicht allein, wie die Resultate des Testtages zeigen.

Doch gerade im Fall von SMP Racing herrscht ein gewisser Optimismus, dass man sowohl im Zeittraining als auch im Rennen näher an Toyota dran sein könnte als noch vor zwölf Monaten. SMP-Pilot Stéphane Sarrazin: „2018 war unser Auto in Le Mans brandneu, mittlerweile haben wir Fortschritte gemacht, die BOP hat auch geholfen. In Summe sollten wir besser performen als 2018 – aber Toyota bleibt der klare Favorit.“

In Summe bleibt die Feststellung, die schon vor einem Jahr ihre Gültigkeit hatte, da sagte Rebellion-Teamchef Bart Hayden nach dem Testtag: „Es ist an Toyota, das Rennen in Le Mans zu verlieren.“ Toyota-Technikchef Pascal Vasselon nahm die Bestzeit routiniert zur Kenntnis: „Wegen



Corvette verbuchte mit den Plätzen 1 und 3 ein exzellentes Vortest-Ergebnis



BMW markierte beim Vortest mit den M8 GTE die beiden letzten Plätze

der höheren Streckentemperaturen waren die Rundenzeiten in allen Klassen deutlich langsamer als im Vorjahr. Wir konnten unser Programm bei Setup, Aero-Runs sowie Reifen durchziehen und hatten keine Probleme. Dazu wurden die Kurbs in der Ford-Schikane modifiziert, was netto ein paar Zehntelsekunden pro Runde kostet.“

Was Vasselon nicht verstand: „Nach unseren Berechnungen haben die privaten LMP1 durch die BOP-Einstufungen theoretisch 2,5 Sekunden pro Runde zugestanden bekommen – aber beim Testtag waren sie stattdes-

sen 2,3 Sekunden langsamer als noch 2018. Das passt aus meiner Sicht alles nicht zusammen.“ Wie auch immer: Zwischen Rebellion und SMP lagen beim Test gerade mal drei Zehntelsekunden – diese beiden Teams werden im Rennen vermutlich um den letzten Podestplatz hinter den beiden Toyota kämpfen.

GTE: 12 Autos in 1 Sekunde

Durchaus unübersichtlich ist die Lage in der GTE-Pro-Klasse: Sie stellt die herstellerstärkste Kategorie beim 24h-Rennen in Le Mans mit insgesamt 17 Fahrzeugen – und sie dürfte für Medien

wie Fans gleichermaßen das Rennen im Rennen bilden.

Letztlich sicherte sich Corvette-Pilot Jan Magnussen die Tagesbestzeit in der GTE-Pro-Klasse mit einer Rundenzeit von 3.54,001 Minuten. Erwartungsgemäß waren die Rundenzeiten-Unterschiede zur Konkurrenz gering: Die Top 12 lagen innerhalb einer Sekunde. Es ist kein Geheimnis, dass alle GTE-Hersteller beim Testtag unisono mit Zielvorgaben bei der Rundenzeit arbeiten, um sich keinen Nachteil bei der BOP einzufangen.

Im Vergleich zum letzten Jahr haben Ford (plus zwölf Kilo),

BMW (plus neun Kilo) und Porsche (plus zwei Kilo) Gewicht zuladen müssen, während Ferrari, Corvette und Aston Martin sieben Kilogramm leichter fahren dürfen. Die deutlichen Zuladungen für BMW und Ford werten Insider als eine Art Abschiedsgeschenk des Ausrichters – beide Hersteller beenden in Le Mans ihr Engagement in der Sportwagen-WM.

Damit stellt Corvette mit 1242 Kilo das leichteste und Ford mit 1287 Kilo das schwerste GTE-Pro-Auto. Die Anpassungen beim Ladedruck sind vorläufig vernachlässigbar, da sie sich im Bereich von einem halben Zehntel bar bewegen.

Im letzten Jahr dominierte das Duell Porsche gegen Ford das Rennen in Le Mans, die damaligen Neuzugänge von Aston Martin und BMW waren chancenlos, Corvette und Ferrari hingen quasi im Mittelbau fest. Corvette, Ford, Porsche und Ferrari lagen beim Testtag diesmal in zwei Zehntelsekunden, einzig BMW hinkte deutlich hinterher: Die Bayern waren 2,5 Sekunden pro Runde langsamer als im Vorjahr. Ein ähnliches Bild bei Porsche, wo das Delta im Vergleich zum Vorjahr bei 1,7 Sekunden lag. „Die Streckentemperaturen waren deutlich höher als 2018“, erklärte Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werkssport bei Porsche,

Volle Wahrheit im Rennen

Die nicht deutschen GTE-Hersteller sahen die Rundenzeiten von BMW und Porsche mit Argwohn: „Ich hoffe, dass ihre vergleichsweise langsamen Zeiten nicht dazu führen, dass wir eingebremst werden“, so Corvette-Pilot Mike Rockenfeller. Doch wie eingangs erwähnt sind die Rundenzeiten beim Vortest kein Gradmesser für Garnichts. Die volle Wahrheit sehen wir im Zeittraining – oder im Rennen. ■

SPORTWAGEN-WM / 24H LE MANS

LE-MANS-VORTEST / 2. JUNI 2019

Länge der Strecke: 13,626 Kilometer

LMP1-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. LMP1	#8	Buemi/Nakajima/Alonso/Hartley	Toyota TS050 Hybrid	+3.19,440 min
2. LMP1	#7	Conway/Kobayashi/López/Hartley	Toyota TS050 Hybrid	+3.20,249 min
3. LMP1	#1	Lotterer/Jani/Senna	Rebellion R13-Gibson	+3.21,323 min
4. LMP1	#11	Petrov/Aleshin/Vandoorne	SMP BRI - AER	+3.22,061 min
5. LMP1	#3	Laurent/Berthon/Menezes	Rebellion R13-Gibson	+3.22,194 min
6. LMP1	#17	Orudzhev/Sarrazin/Sirotkin	SMP BRI - AER	+3.22,199 min
LMP2-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. LMP2	#38	Tung/Richelmi/Aubry	Jackie-Chan-DC-Oreca	+3.28,504 min
2. LMP2	#31	Gonzales/Maldonado/Davidson	DragonSpeed-Oreca	+3.28,769 min
3. LMP2	#36	Lapierre/Négrão/Thiriet	Signatech-Alpine	+3.28,997 min
4. LMP2	#39	Gommendy/Lapierre/Hirschi	Graff-Oreca	+3.29,901 min
5. LMP2	#28	Perodo/Vaxivière/Duval	TDS Racing-Oreca	+3.30,319 min
6. LMP2	#26	Rusinov/van Uiert/Vergne	G-Drive-Oreca	+3.30,457 min
GTE-Pro-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. GTE-Pro	#63	Magnussen/Garcia/Rockenfeller	Pratt&Miller-Corvette C7.R	+3.54,001 min
2. GTE-Pro	#67	Priaubx/Tincknell/Bornarito	Ganassi-Ford GT	+3.54,032 min
3. GTE-Pro	#64	Gavin/Milner/Fässler	Pratt&Miller-Corvette C7.R	+3.54,036 min
4. GTE-Pro	#71	Rigon/Bird/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE	+3.54,103 min
5. GTE-Pro	#93	Pilet/Bamber/Tandy	Manthey-Porsche 911 RSR	+3.54,233 min
6. GTE-Pro	#91	Lietz/Bruni/Makowiecki	Manthey-Porsche 911 RSR	+3.54,279 min
GTE-Am-Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Schnellste Runde
1. GTE-Am	#62	McNeil/Vilander/Smith	WeatherTec-Ferrari 488 GTE	+3.56,862 min
2. GTE-Am	#61	Pérez Companc/Griffin/Cressoni	Clearwater-Ferrari 488 GTE	+3.56,923 min
3. GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fischella	Spirit of Race-Ferrari 488 GTE	+3.56,935 min
4. GTE-Am	#57	Kimura/Cozzolini/Ledogra	Car Guy-Ferrari 488 GTE	+3.57,335 min
5. GTE-Am	#60	Schiavoni/Piccini/Pianezzola	Kessel-Ferrari 488 GTE	+3.57,733 min
6. GTE-Am	#86	Wainwright/Barker/Preining	Gulf-Porsche 911 RSR	+3.57,749 min

Sportwagen-WM (WEC): Die Zukunft der LMP1-Topklasse

Klarer Trend für Hypercars

Beim Vortest zum 24h-Rennen in Le Mans zeichnete sich ab, dass die Würfel zugunsten der Hypercar-Idee gefallen sind: ACO und FIA rechnen fest mit einem Einstieg von Red Bull mit dem Aston Martin Valkyrie, auch bei Toyota deuten alle Zeichen auf einen längerfristigen WM-Verbleib.

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



Toyota plant schon jetzt die mittelfristige Zukunft in der Sportwagen-WM

Hypercars, Supercars oder sogar DPI als Topklasse in Le Mans und in der Sportwagen-WM? Seit dem Le-Mans-Vortest scheint die Ungewissheit vorüber, die Würfel sind offenbar gefallen: Red-Bull-Designer Adrian Newey wird das Hypercar auf Basis des Aston Martin Valkyrie designen, und offenbar sind nun auch die kanadischen Rennsportspezialisten von Multimatic bei dem Projekt an Bord. Unge-

wiss scheint im Moment nur zu sein, woher das Geld kommt: Red Bull will die Rechnung nicht alleine bezahlen, Aston Martin kann sie nicht alleine bezahlen.

Neben dem finanziellen Aspekt wird natürlich auch noch um die Details beim Reglement gefeilscht: „Die werden bis zum letzten Tag verhandeln, bevor der ACO bei seiner jährlichen

Pressekonferenz am 14. Juni verkündet, was wirklich Sache ist“, erklärt ein Toyota-Insider.

Bei Toyota stehen intern alle Zeichen auf Weitermachen: Das in Köln ansässige Werksteam TMG hat den Vertrag mit LMP1-Stammpilot Sébastien Buemi um drei Jahre verlängert und Brendon Hartley und Thomas Laurent als weitere Fahrer engagiert.

Der Toyota-Insider bekräftigt: „Wir werden im nächsten Jahr in Le Mans und in der WM fahren und auch im übernächsten ...“

Auf die Frage, ob zwei Hersteller – Toyota und Red Bull / Aston Martin – ausreichen, um eine stabile Zukunft für die Topklasse zu bilden, kommt eine überraschende Antwort: „Wenn die Hypercars am 14. Juni offiziell als Topklasse bestätigt sind, werden sich zwei Hersteller intensiv mit dem Thema auseinandersetzen“, sagt die Toyota-Quelle. Aus anderen Ecken des Fahrerlagers werden Porsche und McLaren als Interessenten für den möglichen Hypercar-Zutritt gehandelt.

Die größte Neuigkeit beim Le-Mans-Vortest war die Info, dass Red Bull und Aston Martin beim Valkyrie-Hypercar mit Multimatic zusammenspannen. Ursprünglich wollten die Kanadier mal mit Ford ein Hypercar machen, aktuell sind sie beim Mazda-DPI-Projekt ebenso involviert wie im Ford-GT-Programm. Dazu stehen sie parat für den Fall, dass Ford ab 2020 mit einem DPI-Auto in der IMSA-Serie antritt. ■

Sportwagen-WM (WEC): Warum die Super-GTE-Pläne scheiterten

Was wäre Super GTE gewesen, wenn ...

Die Idee war smart: Ferrari und Porsche wollten eine Allianz der GTE-Hersteller anführen, um mit ihren GT-Autos die Spitze des Feldes in der Sportwagen-WM und in Le Mans zu bilden. Leider gab es ein Missverständnis: Die Vorstellung, was Super GTE wirklich sein sollte, war eher unterschiedlich.

Es mag nur eine Randnotiz für die Geschichtsbücher sein, dennoch ist die Anekdote interessant: Wie MSa nach dem WM-Lauf in Spa berichtete, wollten Porsche und Ferrari eine Allianz schmieden und vorschlagen, dass modifizierte GTE-

Autos die Spitze des WM-Feldes bilden sollten. Die Feuerkraft des Vorschlags war von vornherein limitiert, weil Ford und BMW 2019 ausscheiden, Corvette kein Interesse an einer Super-GTE-Klasse hat und Aston Martin sich nicht aktiv anschließen konnte, weil Red Bull mit dem Valkyrie in die Hypercar-Klasse will.

Aber offenbar gab es auch unterschiedliche Vorstellungen über die technische Spezifikation dieser GTE-Plus-Idee: Ferrari dachte eher an ein Update mit mehr Leistung, Porsche eher in die Richtung neuer GT1-Autos. Das war auch der Grund, warum der ACO vorschlug, Hypercars und Super-GTE in eine Klasse zu packen – woraufhin sich Ferrari von der Super-GTE-Idee wieder distanzierte. ■ MCS

IMSA-Meisterschaft: Fünfter Saisonlauf in Detroit

Acura-Sieg in Detroit, Mazda-Nullnummer

Beim fünften Lauf der IMSA-Serie in Detroit holten die Acura-Piloten Dane Cameron und Juan Pablo Montoya ihren zweiten Laufsieg in Folge.

Der Event in Detroit läuft unter dem Schlagwort „Chevrolet Sports Car Classic“ – und in der Tat wurden alle IMSA-Rennen auf der Belle Isle in Detroit in der Vergangenheit immer von GM-Fahrzeugen gewonnen. Nicht so 2019: Montoya stellte den Acura-DPI des Penske-Teams auf die Pole-Position und verteidigte die Führung bis zur 19. Runde, als er bei der zweiten Gelbphase an die Box kam. Mazda-Pilot Tristan Nunez übernahm die Führung, da er auf einer anderen Boxenstoppsstrate-

gie unterwegs war. Doch Montoyas Teamkollege Dane Cameron machte in der Runde nach dem Restart kurzen Prozess und holte sich die Führung zurück. Das Acura-Duo büßte fortan nur noch einmal für eine Runde die Führung ein, nämlich als Cameron in Runde 34 zu seinem letzten Boxenstopp abbog.

Zwar hatte Cameron in den letzten 20 Minuten Druck von Felipe Nasr, der sich mit seinem Whelen-Cadillac-DPI formatfüllend im Rückspiegel von Cameron zeigte, aber nicht vorbeikam, und sich im Ziel mit Platz 2 begnügen musste. Der zweite Acura-Herausforderer in Detroit war Mazda, doch ein Unfall von Harry Tincknell beim Restart und ein Dreher von Oliver Jarvis sorgten für ein weiteres schlechtes Mazda-Resultat. ■ MCS

Bentley: Sieg in Le Castellet

Bentley hat das zweitlängste Rennen zum Blancpain GT Endurance Cup auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet gewonnen: Jordan Pepper, Steven Kane und Jules Gounon kreuzten in Le Castellet die Ziellinie nach sechs Rennstunden vor dem SMP-Ferrari und dem Lamborghini Huracán von Orange 1 FFF-Racing.

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

Für Bentley Motorsport war es der erste Sieg im Blancpain GT Endurance Cup seit exakt zwei Jahren – damals siegte das M-Sport Werksteam ebenfalls beim 6h-Rennen in Le Castellet. Die Vorstellung von Bentley muss insgesamt als dominant bezeichnet werden: Das Trio Jules Gounon, Jordan Pepper und Steven Kane startete das Rennen,

das um 18.00 Uhr am Samstagabend gestartet wurde, von der Pole-Position, man führte das Rennen über weite Strecken an und siegte schließlich mit einem Vorsprung von 37 Sekunden.

Zwar verlor Jordan Pepper die Führung im hektischen Startchaos an Mercedes-Pilot Maro Engel, (Black Falcon), doch am Ende seines Doppelstints hatte Pepper die Führung zurückerobert. Und obwohl Steven Kane sie prompt wieder an den Lamborghini Huracán GT3 des Orange 1 FFF-Racing-Teams (Dennis Lind, Andrea Caldarelli, Marco Mapelli) abgab, nutzte M-Sport geschickt die Gelbphasen, um mit guter Strategie die Führung wieder zurückzuerobern.

Von da an dominierten die Briten das Rennen trotz weiterer Gelbphasen eigentlich komfortabel, bis ein langsamer Boxenstopp zwei Stunden vor Rennende das M-Sport-Team noch mal in Rückstand versetzte, denn der SMP-Ferrari 488 GTE von Miguel Molina hatte die Chance genutzt und sich die Führung geschnappt.



Bentley holte in Le Castellet den ersten Blancpain-GT-Sieg seit zwei Jahren

Doch das blieb nur eine kurze Episode: Molina musste einen Strafstoß für einen Boxenstoppverstoß antreten, was ihn 38 Sekunden hinter den Bentley-Schlussfahrer Jules Gounon zurückwarf. In den folgenden anderthalb Stunden bis zum Fallen der Zielflagge um Mitternacht kontrollierte dann Jules Gounon die Führung und stellte den Sieg sicher.

Miguel Molina belegte zusammen mit seinen Ferrari-SMP-Teamkollegen Mikhail Aleshin und Davide Rigon im Ziel Platz 2. Für Spannung sorgte in den Schlussminuten nur noch das Duell um den dritten Podiumsplatz, wo der Orange 1 FFF-Lamborghini fünf Minuten vor Rennende noch den R-Motorsport Aston Martin abging und von Platz 3 verdrängte. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC 2019/20: NENNLISTE

Ursprünglich sollte die Nennliste für die WM-Saison 2019/20 zeitnah nach dem Nennschluss am 21. Mai veröffentlicht werden. Doch die WEC-Ausrichter haben aktuell nur Anfragen für 29 Autos – und damit sechs weniger als in der aktuellen Saison. Allein in der GTE-Pro-Klasse verlieren sie mit dem Abgang von Ford und BMW vier Autos, dazu hat die WEC entgegen der eigenen Erwartung nur ein Auto mehr in der LMP2-Klasse, also acht statt bisher sieben. Dazu gibt es Fragezeichen hinter den LMP1-Kandidaten: Ob und wie und mit welchem Team Ginetta antreten will, steht in den Sternen, das amerikanische DragonSpeed-Team kehrt nicht zurück, und es gibt Gerüchte, dass das Kolles-Team wegen technischer Mängel keine Zulassung erhält. Zu guter Letzt könnte das Rebellion-Team nicht

zurückkehren oder nur ein Auto einsetzen – obwohl man zwei Startplätze hat (siehe unten).

REBELLION: FRAGEZEICHEN?

Das Oreca-Werksteam, das unter dem Banner Rebellion Racing in der WEC antritt, will 2019/20 prinzipiell mit zwei Autos starten. Doch an der Aussage gibt es berechtigte Zweifel: Der Schweizer Finanzier Alexandre Pesci ist frustriert ob der Tatsache, dass seine Rebellion R13 in der abgelaufenen WM-Saison keine Chance gegen Toyota hatten. Deshalb erwägt er eine deutliche Budgetkürzung, die es dem Team unmöglich machen könnte, zwei Autos einzusetzen. Dazu will Pesci mit einem eigenen Team bei der Dakar-Rallye antreten, was zu einer weiteren Kürzung des WEC-Budgets führen könnte. Rebellion-Insider sagen: Es wird bestenfalls ein Auto für 2019/20.

GTE-PRO: DRITTES AUTO?

Noch stärker ist der numerische Druck in der GTE-Pro-Klasse: Ohne Ford und BMW stehen nur sechs Autos von drei Herstellern am Start. Um die Situation zu retten, fragte der WM-Ausrichter die GTE-Hersteller, ob sie in der



kommenden Saison jeweils drei Autos einsetzen könnten. Wir stellten die gleiche Frage und hörten: Das sei keine Option.

LMP1: NEUES BOP-SYSTEM

Der ACO versucht, die sportliche Situation in der LMP1-Topklasse

für 2019/20 zu optimieren: Ein neues BOP-System soll die LMP1-Hybrid von Toyota näher an die privaten LMP1 ohne Hybrid heranbringen. Eine Art Erfolgsgewicht soll ein Element dieses neuen BoP-Systems werden, aber weitere Performance-relevante Maßnahmen wie Einstufungen bei Reichweite und Tankinhalt, Energiefluss oder Nachtankgeschwindigkeit sollen dazu führen, dass die Topklasse der Sportwagen-WM nicht weiter zu einem Solo-Konzert der Marke Toyota verkommt.

TOYOTA: VERTRAG FÜR BUEMI

Toyota hat in der klaren Hoffnung, dass sie mit den Hypercars weiter in der WEC antreten, den Vertrag mit Sébastien Buemi um drei Jahre verlängert, dazu wurde Brendon Hartley als Alonso-Ersatz und Thomas Laurent als Reserve-Fahrer verpflichtet.



Motorsport-Meilenstein: Nach 24 Stunden entscheiden zwei Sekunden

24 Stunden von Le Mans 1969

Duell der Generationen

So eng war kein anderes 24-Stunden-Rennen von Le Mans: Nach fast 5000 Kilometern trennten den Sieger Jacky Ickx und den Zweitplatzierten Hans Herrmann genau 120 Meter. Ein erneuter Triumph von John Wyers Mannschaft über Porsche.

Von: **Dirk Johae**

Ein Geräusch wirkt wie eine Zeitmaschine: „Krrrrrr“, lautmalt Hans Herrmann. Krrrrrrr – mit diesem Kehllaut imitiert er das Geräusch der abgefahrenen Bremsen seines Porsche 908. Der mittlerweile 91 Jahre alte Ex-Werksfahrer erinnert sich an die dramatische Schlussphase des 24-Stunden-Rennens von Le Mans vor 50 Jahren. Die Schlussphase machte es zu einem der spannendsten Autorennen aller Zeiten. Das Finale begann mit dem letzten Fahrerwechsel bei Porsche. Hans

Herrmann löste seinen Teamkollegen Gérard Larrousse ab. Der Franzose hatte den Rückstand auf Jacky Ickx im Ford GT40 aufgeholt und bei dessen Boxenstopp im letzten verbliebenen Werks-Porsche die Führung erobert. Einsatzleiter Helmut Bott hatte beschlossen, den entscheidenden Schlussturn lieber dem Routinier Herrmann zu überlassen. Helmut Zwickl war so dicht dran wie kein anderer Journalist: „Hans ist völlig ruhig, fast apathisch ruhig, als er den Helm aufsetzt.“ Porsche-Ingenieur Peter Falk ergänzt: „Der Hans war eben immer ein vorsichtiger Mann.“

Zweifel an Herrmann

War der damals 41 Jahre alte, besonnene Routinier der Richtige für dieses Duell gegen den 17 Jahre jüngeren Ickx? „Ich ging jedes Risiko ein“, erinnert sich der Belgier in einem Gespräch mit Eckhard Schimpf. Bremste einer bei 200 Metern, „war meine Antwort stets: Bei 190 Metern geht das auch. So dachten wir Jungen eben.“ Hätte Porsche das Rennen

gewonnen; wenn Gérard Larrousse auch die letzten 75 Minuten bestritten hätte?

Zumindest auf den ersten Blick schien das so zu sein. John Horsman, Stellvertreter von Teamchef John Wyer in Le Mans, hielt fest: „Das gab uns einen kleinen Vorteil, weil Ickx mit dem Auto vollständig vertraut war, während Herrmann sich erst eine Runde lang eingewöhnen musste.“ Doch weit stärker wirkte sich das rote Bremswarnlämpchen aus, welches nach zwei Runden in Herrmanns Blickfeld aufleuchtete – eigentlich die Aufforderung, sofort am Ende der Runde die Box anzu-steuern. „Ich hätte das Warnsignal aber gar nicht gebraucht“, erinnert sich der Porsche-Pilot heute knapp 50 Jahre nach dem dramatischen Rennen.

Das schabende Geräusch und die nachlassende Wirkung der Scheibenbremsen waren für ihn das deutlichste Zeichen. Ihm fehlte das absolute Vertrauen ins Auto. Bei der Untersuchung nach dem Rennen stellte sich heraus: Der Belag war nur zur Hälfte ab-

ZAHL DES RENNENS

8,8

Millimeter Dicke wiesen die vorderen Bremsbeläge am 908 nach dem Rennen auf – knapp die Hälfte des Neuteils.

genutzt. Zwar handelte die Gulf-Truppe cleverer und investierte 36 Runden vor Schluss die Zeit für den Wechsel der vorderen Bremsbeläge am Auto von Ickx. Doch auch dem Team von John Wyer unterlief ein Fehler: Der Zeitnehmer holte den GT40 von Ickx und Jackie Oliver nach 22 Umläufen eine Runde zu früh an die Box. Die Folge: Die letzte Tankfüllung musste für 24 Runden reichen, so viel wie nie zuvor in diesem Rennen. Ickx kämpfte

selbstbewusst weiter um die Führung. Zwei, drei Mal wechselte sie in jedem Umlauf, so Ickx. Herrmann fuhr auf der sechs Kilometer langen Hunaudières-Geraden am Ford vorbei, Ickx bremste ihn am Ende vor Arnage aus. Der Ford-Pilot wusste, dass die Entscheidung erst in der letzten Runde fallen würde.

Von der Papierform war Ickx deutlich unterlegen: „Mein GT40 war gegen den 908 eine alte Gurke“, sagte er. Das Konzept des Ford war fünf Jahre alt. Zwar verfügte der Fünfliter-V8 über mehr Drehmoment und war mit rund 440 PS leistungstärker als der 908-Boxer mit 360 PS. Doch dafür ist der Sportwagen alter Schule 380 Kilogramm schwerer als der Porsche. Zudem ist dessen Karosserie windschlüpfriger.

Allerdings raubte ein unplanmäßiger Boxenaufenthalt knapp fünf Stunden nach dem Start der Startnummer 64 alle Chancen: Der Wechsel des Radlagers vorne rechts raubte über 32 Minuten.

Hoffnungsträger

In 17 Stunden kämpften sich Herrmann und Larrousse zurück in die Spitzengruppe. Letzter Boxenstopp 75 Minuten vor Rennende: In 46 Sekunden fertigte die

RENNERGEBNIS

Fahrer	Auto/Team	Runden	Zeit
1. Jacky Ickx/Jackie Oliver (B/GB)	Ford GT40 (JWAE)	372 Runden	24:03.25,2 h = 208.250 km/h
2. Hans Herrmann/Gérard Larrousse (D/F)	Porsche 908 LH (Werk)	372 Runden	+ 1,5 s
3. David Hobbs/Mike Hallwood (GB/GB)	Ford GT40 (JWAE)	- 4 Runden	
4. Jean-Pierre Beltoise/Piers Courage (F/GB)	Matra MS 650 (Werk)	- 6 Runden	
5. Jean Guichet/Nino Vaccarella (F/I)	Matra MS630 (Werk)	-13 Runden	
6. Helmut Kelleners/Reinhold Joest (D/D)	Ford GT40 (Dt. Auto Zeitung)	-31 Runden	

Schnellste Runde: Vic Elford (Porsche 917), 3.27.000 min = 234.017 km/h

DAS RESULTAT

24 Stunden von Le Mans, 14./15. Juni 1969

Wetter:	warm, wechselhaft, tw. Regen
Distanz:	24 Stunden (Streckenlänge: 13.469 km)
Nennungen:	109
Gestartet:	45
Gewertet:	14
Führungswechsel:	4 (plus unzählige Wechsel zwischen Ickx und Herrmann)
Pole-Position:	Rolf Stommelen (Porsche 917), 3.22.900 min = 238.976 km/h

Porsche-Crew den 908 ab. Aber als Herrmann losfuhr, schoss Ickx auf der Geraden vorbei zurück an die Spitze. Auf dem Schwaben lasteten jetzt alle Hoffnungen des Werksteams. Die anderen fünf Autos aus Zuffenhausen waren längst ausgeschieden. Dazu der fatale Unfall des 917-Privatiers John Woolfe. An Helmut Botts Entscheidung für Herrmann gibt es bis heute Zwei-

fel. Technikchef Ferdinand Piëch zum Beispiel hätte Larrousse weiterfahren lassen. „Aber an den Boxen hat immer nur einer das Sagen“, kommentiert Peter Falk die Situation rückblickend in seinen Erinnerungen.

Bott wird jedoch gute Gründe für seine Entscheidung gehabt haben. Vermutlich wollte er zumindest dieses letzte verbliebene Werksauto ins Ziel bringen. Bei

einem Ausfall von Ickx wäre der Gesamtsieg sicher gewesen. Andererseits hätte der Ausfall des letzten Werks-Porsche einen Ford-Doppelsieg bedeutet: eine bittere Niederlage für den neuen Markenweltmeister. So blieb es beim zweiten Platz.

Wenn sich Hans Herrmann heute an dieses Rennen vor 50 Jahren erinnert, schwingt immer auch ein Gedanke an seinen Le-Mans-Sieg im Jahr darauf mit: Der Erfolg bei einem Langstreckenrennen führte damals in der Regel über eine defensive Strategie mit disziplinierter Fahrweise – so wie John Wyer und sein Team dies 1969 in Le Mans zum zweiten Mal in Folge gezeigt haben. Die Gespräche zwischen Wyer und Porsche über die Einsätze der Werksautos ab der kommenden Saison liefen bereits. ■



Bad in der Menge: Die Gesamtsieger Oliver (l.) und Ickx lassen sich feiern



Boxenstopps entscheiden: Gesamtstandzeit für #64 von 52.52 Minuten



Um zwei Runden das Podium verpasst: Schnellster Matra als Vierter



13. Start in Le Mans: Hans Herrmann wird Gesamtzweiter



Sandkastenspiele

Sand und Staub wären die bestimmenden Themen beim siebten WM-Lauf und Ott Tänaks dritten Saisonsieg gewesen, hätte nicht am Ende noch Sébastien Ogier ordentlich Rauch in die Bude gelassen.

Von: **Markus Stier**

Mit der Rückkehr nach Norden vor einem halben Jahrzehnt und vor allem der Reinkarnation der Arganil-Prüfung 2019 war die diesjährige Ausgabe der Rallye Portugal eine Hommage an die große Vergangenheit eines der Gründungsmitglieder der ersten Weltmeisterschaft 1973. Portugal stand für Härte, überbordende Zuschauerbegeisterung, massive

Staubentwicklung und damit verbunden ausgeklügelte Taktikspielereien. Einen der Hauptgründe für den Nichtgewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft 2018 unter Teamchef Michel Nandan macht Hyundais Nummer eins Thierry Neuville im Mangel an eben jenen taktischen Winkelzügen fest, von denen vor allem Sébastien Ogier dank auf ihn zentrierter Teams und devoter Teamkollegen profitierte.

Nachdem schon am Freitagmorgen in Arganil Neuilles beide Kollegen Sébastien Loeb und Dani Sordo wegen ominöser Motorprobleme um die 20 Minuten zurückgefallen waren, wollte sich Teamchef Andrea Adamo bei allem Frust nicht nachsagen lassen, er hätte nicht alles getan. Am Samstag erging die Order, dass sich die auf den miesen Rängen 39 und 43 platzierten und damit zum Straßenfegen gezwungenen Hyundai-Recken ab-

sichtlich nach hinten zu stemeln haben. Damit ließ sich Ogier in der Startreihenfolge zwei Ränge weiter nach vorn spülen, während Loeb und Sordo unmittelbar vor Neuville Räumarbeiten leisten sollten. Auch wenn der Effekt überschaubar war, wiederholten die Himmelblauen aus Alzenau das Spiel auch am Sonntag, und immerhin gelangen Neuville in dieser Zeit drei seiner fünf Bestzeiten. Von Platz 4 mit 24 Sekunden Rückstand konnte er sich bis Samstagabend auf Platz 3 mit neun Sekunden Abstand zur Spitze vorarbeiten und hatte so eine echte Siegchance.

Die resultierte aber vor allem aus den wieder mal hausgemachten Toyota-Pannen. Speerspitze Ott Tänak erwischte am Freitag einen Stein, sein Yaris litt unter Benzindruckproblemen, und das alles war noch nichts gegen den Samstag, als rechts vorn der Stoßdämpfer zur Luftpumpe wurde.

! Ott Tänak wirkt mit seinem Bübchengesicht immer noch wie ein Nachwuchsfahrer, dabei ist der Este schon 31, hat 99 WM-Läufe auf dem Buckel. Den ersten fuhr er 2009 – in Portugal.

„Das müssen wir genau analysieren, wir hatten in zwei Jahren nie ein Dämpfer-Problem“, sagt Teamchef Tommi Mäkinen. Dieses Mal waren es gleich zwei, denn auch Jari-Matti Latvala kämpfte mit einem haltlos polternden Vorderrad, nur dass sich der Finne das Malheur wieder mal selbst eingebrockt hatte.



Trotz Widrigkeiten wie Stoßdämpferbruch und schwächelnden Bremsen ließ sich Ott Tänak nicht aufhalten

ROESELER

Derweil plagte sich Kris Meeke mit einer zeitweilig versagenden Gegensprechanlage und einer spinnenden Elektronik, die ausgerechnet auf der mit knapp 37 Kilometern längsten Prüfung in Amarante bei jedem Zug am Hebel den Motor abschaltete.

Am Freitagabend lagen noch alle drei Toyota auf den ersten drei Plätzen, und das spiegelt das Kräfteverhältnis in Portugal deutlich wider. Die Titelaspiranten Neuville und Ogier bekannten früh, dass sie maximal um Platz 2 kämpfen würden, kam zur Dominanz des Autos doch noch der Tänak-Faktor dazu. Doch wie so oft in dieser Saison verschenkten die Marken-Weltmeister ein gutes Mannschaftsergebnis, dieses Mal durch menschliches Versagen. Latvala, der nach starkem Auftakt und kluger Reifenwahl am Freitag noch ein potenzieller Sieganwärter zu sein schien, ruinierte sich seinen Stoßdämpfer durch einen Stein-treffer selbst. Immerhin kämpfte sich der auf Platz 11 gerutschte Finne wieder auf Rang 8 vor.

Kris Meeke dagegen lieferte seinem Ruf als Crash-Pilot wieder mal frische Nahrung. Am Samstagabend nur 4,3 Sekunden hinter dem strauchelnden Tänak auf Rang 2, wollte er vom Siegen gar nicht reden. „Hauptsache, ein Toyota-Doppelerfolg“, konstatierte er. Tommi Mäkinen sah sich gar nicht genötigt, über Stallorder nachzudenken: „Wenn Ott morgen wieder richtig Gas gibt, erledigt sich das von selbst“,

sagte er und behielt recht. Er ermutigte aber Meeke durchaus zum Angriff – vor allem um den nur fünf Sekunden hinter ihm lauern den Neuville abzuwehren.

Mal wieder Meeke

Doch Konzentration oder Nervenkostüm des Nordiren spielten wieder einmal nicht mit. Auf der vorletzten Prüfung drehte sich Meeke und verlor Platz 2, auf der finalen Powerstage rummste er in einer Rechtskurve so heftig gegen einen Felsbrocken, dass es das Rad rausriss und die Prüfung unterbrochen werden musste. Was Latvala die Chance auf Zusatzpunkte nahm, denn ihm wurde die rote Flagge gezeigt und anschließend anhand der ersten Zwischenzeit nur die sechst-schnellste Zeit zugewiesen. Auf Hyundai machte man in der Markenwertung so nur neun Zähler gut, angesichts der Probleme bei den Tabellenführern eine unbefriedigende Ausbeute. Die koreanisch-bayerische Allianz bleibt mit 20 Minuten vorn.

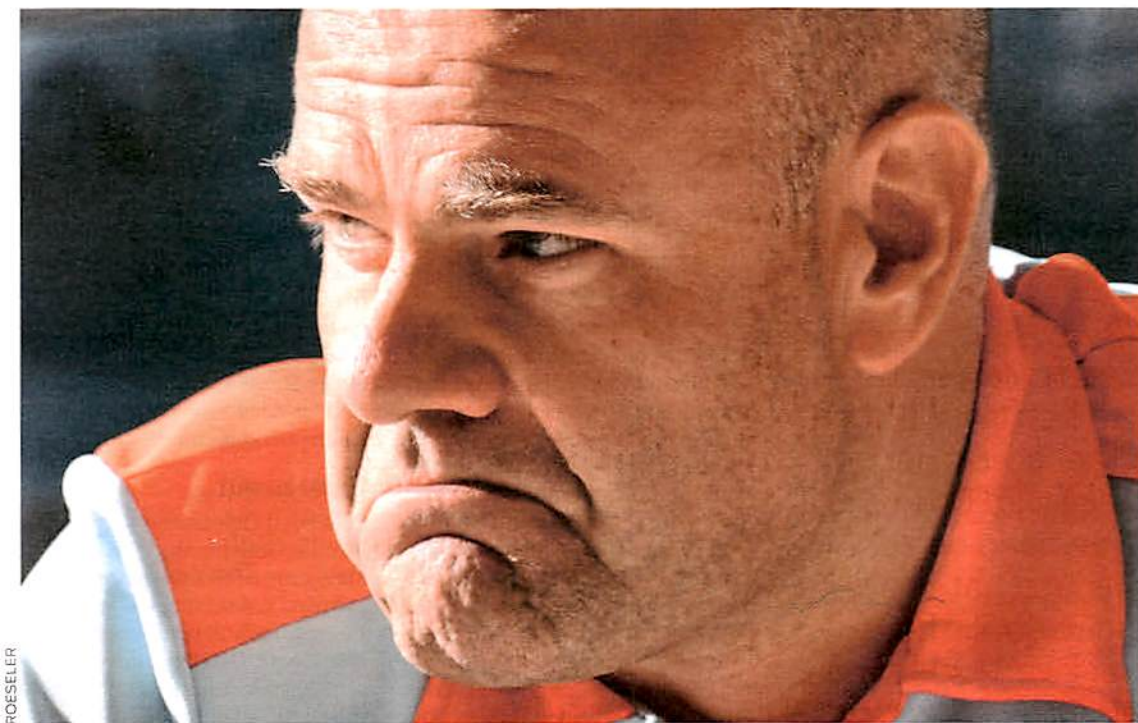
Aber man könnte die Argumentation auch von der anderen Seite aufziehen: Auch Hyundai hätte aus der Kombination von menschlicher und technischer Schwäche bei Toyota deutlich mehr Kapital schlagen können. Auch wenn Teamchef Adamo keine Informationen über Technik nach außen geben will, sickerte durch, dass Neuville und Loeb mit frisch homologierten Frontdifferenzialen ausgerückt waren, die das immer noch laten-

te Untersteuern des i20 weiter reduzieren und das Fahrverhalten insgesamt stabilisieren sollen. Neuville sortierte sein Setup am Freitag aus und war den Rest des Wochenendes weitgehend happy. Den zweiten Rang hat der Belgier nicht einfach von Toyota geerbt. Nur Neuville fuhr ebenso viele Bestzeiten wie Tänak (fünf).

Der einzige Hyundai, der Führungsluft schnuppern durfte, war aber Dani Sordo, der ohne die letzte Technikspezifikation auskommen musste, aber eine gute Startposition hatte und bestens aufgelegt war, bis der Motor auf der dritten Prüfung in Arganil wegen mangelnden Benzindrucks zu stottern anfang. Die Spritmenge, die in den Brenn-räumen ankam, reichte sowohl bei ihm als auch bei Loeb gerade dazu, sich im Fahrradtempo über die 14 Kilometer zu schleppen. Bei Sordo war das Problem schon nach der ersten Kurve aufgetreten. Der Spanier versuchte verzweifelt, das Team zu kontaktieren, und bekam mehrere Tobsuchtsanfälle. Wer 79 WM-Siege auf dem Konto hat und nicht nur einen, sieht das Leben etwas gelassener. Sébastien Loeb ertrug seinen dritten Fehlschlag im fünften Hyundai-Einsatz ebenso wie die anschließende Stallorder mit Langmut.

Andrea Adamo stand am Freitagmittag mit fest zusammengekniffenen Lippen vor der Kamera, presste sich mühsam etwas von einem Fehler ab, der nicht mehr vorkomme. Wie gewohnt, wollte er keine Details preisgeben, weshalb TV-Reporter Julian Porter das Thema selbst einzukreisen versuchte. Auf die Frage, ob vielleicht die Hitze für das Übel verantwortlich sei, kanzelte ihn der Italiener mit den Worten ab, man könne schon davon ausgehen, dass seine Truppe nicht so blöd sei, die sommerlichen Temperaturen außer Betracht gelassen zu haben. Fakt ist aber: Als Loeb nach dem Malheur frischen Sprit einfüllte, war das Problem behoben und tauchte auch nicht wieder auf.

Im Verdacht steht ein fehlerhaftes oder falsch montiertes Tankentlüftungsventil, aber das bleibt Spekulation. Die Maulkorb-Politik der neuen Führung geht so weit, dass Thierry Neuville am Abend allen Ernstes behauptete, er wisse über die Schwierigkeiten der Kollegen gar nicht groß Bescheid. Dabei gestand selbst Adamo zuvor, dass er sich um sein bestes Pferd im



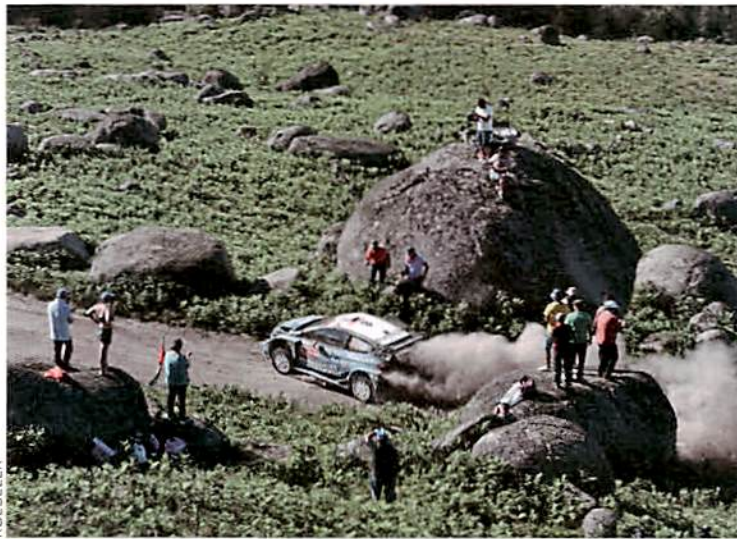
ROESELER

Andrea Adamo: Erst Frust über Defekte, dann in der Schusslinie wegen angeblich unfairer Taktikbefehle



ROESELER

Thierry Neuville: Als einziger Hyundai-Mann vom Defektteufel verschont



ROESELER

Teemu Suninen: Bestes Saisonergebnis mit Rang 4

Stall erhebliche Sorgen mache und das Schicksal von Startnummer 11 in Gottes Hand liege. Tatsächlich blieb Neuville verschont.

Loeb indes wünschte sich weit weg an den Strand, dabei musste er dazu gar nicht bis zur Küste. „Die haben hier alles mit Sand vollgeschüttet“, sagte ein erstaunter Neuville nach dem Training. Waren gerade die zentralportugiesischen Strecken wie Arganil früher berühmt für blanken Fels, zeigten sie sich nun mit tiefen Spurrillen, gespickt mit losgerissenen Steinen. „Unglaublich, was das Auto für Schläge einstecken muss“, sagte Esapekka Lappi, der trotzdem nicht unglücklich war. Auch bei Citroën gibt es ein neues Frontdifferenzial, das den C3 noch etwas gutmütiger macht, sodass auch Lappi besser klarkommt. Beim finnischen Duell mit M-Sport-Mann Teemu Suninen konnte sich Lappi zunächst durchsetzen und sah wie ein sicherer Fünfter aus, doch ein Flüchtigkeitsfehler führte zu einer kleinen Doppel-

rolle seitwärts, und mit weitgehend verflüchtigtem Heckflügel klatschte Lappi übersteuernd in eine Böschung, was die Hinterradaufhängung überforderte.

Suninen, mit guter Startposition und beim mittlerweile fünften Auftritt in Portugal auch ausreichend vorbereitet, wurde freitags einmal von versagenden Bremsen erschreckt und rettete sich im Zickzack ins Prüfungs-



Sechs Mal wechselten sich Neuville und Ogier ab, bis der Belgier im Duell die Oberhand behielt. Genutzt hat es nicht viel. Neuville holte nur zwei Punkte mehr als Ogier.



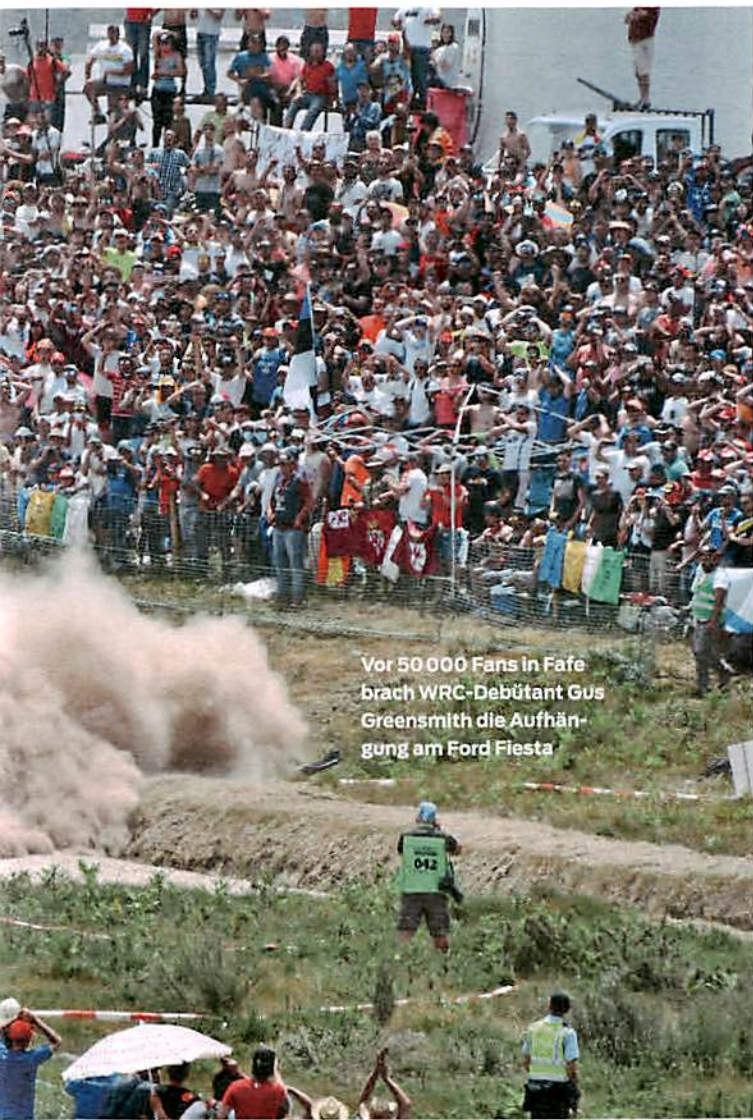
ziel, Platz 4 ist sein bestes Saisonergebnis. Ein beachtliches Debüt legte WRC-Debütant Gus Greensmith hin. Obwohl zunächst verhalten agierend, kam er als Siebter ins erste Etappenziel und zeigte wieder einmal, wie gut der Ford Fiesta sein kann. Am Samstagnachmittag sprang der sonstige WRC2-Pilot allerdings etwas übermütig ins Unterholz, und das war noch nicht seine größte Showeinlage.

Die lieferte er auf der Powerstage, 300 Meter vor dem Ziel. Schon beim Absprung auf der von Menschenmassen gesäumten Sprungkuppe von Fafe hing das linke Vorderrad schief, bei der Landung riss es den Ford zur Seite in die Böschung. „Totaler Brexit“, konstatierte MSa-Fotograf Daniel Roeseler angesichts des kurz danach folgenden Meeke-Ausfalls, doch unser Lichtbildner lag nicht ganz richtig, denn Elfyn Evans kam einigermaßen frustriert als Fünfter ins Ziel. Ein loser Stecker, in Sekunden fixiert, kostete den Waliser vier Minuten.

Immerhin vergaß Evans seine Kinderstube nicht. Diese Portugal-Rallye sorgte für derart viele Pannen und Probleme, dass ein halbes Dutzend Fahrer massiv ausfallend wurde und sich die TV-Kommentatoren ständig für die rüde Wortwahl entschuldigten. Ott Tänak, ohnehin berühmt für chronische Maulfäule, bekannte nach Bremsüberhitzung ebenso freimütig wie selbstkritisch: „I fucked them up.“ Immerhin werden die menschlichen Ausbrüche der Helden im Staube nicht aus falsch verstandener Sorge um die Volksgesundheit in der Rallye-WM mit Pieptönen ausgeblendet.

Ogier zu gut

Sébastien Ogier verzog zunächst nur das Gesicht, als er im Ziel von Meekes Ausfall und damit Platz 3 erfuhr. Donnerstags hätte er für Platz 4 noch liebend gern unterschrieben. Der Plan des Franzosen, so viele Punkte zu holen wie möglich, die Tabellenführung angesichts der abermals staubi-



Vor 50 000 Fans in Fafe brach WRC-Debütant Gus Greensmith die Aufhängung am Ford Fiesta



Ogier: Nur eine Bestzeit, aber die ist fünf Extra-Punkte wert



Meeke: Wieder mal null Punkte



Loeb: Sinnloses Wochenende

gen Sardinien-Rallye in zwei Wochen loszuwerden, ging nicht auf. Tänak war in der Powerstage auf Bestzeit-Kurs, er kannte Ogiers Zeit und auf Order seines präzise kalkulierenden Beifahrers Martin Järveoja bremste er auf den letzten Metern, schenkte zwei Sekunden und zwei Extra-punkte her, damit Ogier mit einem Punkt Vorsprung in Alghero wieder den Straßenfeger spielt. So viel Cleverness nötigte dem Champion Respekt ab, er fiel Tänak bei der Siegerehrung in die Arme, als wären beide noch Teamkollegen.

Die Keule packte Ogier aber gegen Hyundai aus. Ihm sei zu Ohren gekommen, dass Teamchef Adamo Dani Sordo samstags und am Sonntagmorgen die Order gegeben habe, auf der ein oder anderen Prüfung zu parken und sich hinter Teamkollege Neuville und vor Kris Meeke wieder einzuordnen. Bei am Sonntag zunächst auf zwei Minuten heruntersetzten Zeitabständen hätte Neuville eine staubfreie

Fahrt durch den Wald gehabt. Meeke hätte sich durch die doppelte Ladung Sand in der Luft kämpfen müssen. Adamo blieb sich und seiner Null-Information-Politik treu: Er kommentierte Aussagen auf solch niedrigem Niveau nicht, ließ er verlauten.

So ändern sich die Zeiten. Was heute als unfair gilt, trug vor 35 Jahren noch zur Legendenbildung bei. Ein durch einen Überschlag früh zurückgefallener Walter Röhrl stempelte sich wieder vor und parkte seinen Audi Quattro schön regelmäßig nach dem Start, um damit Teamkollege Hannu Mikkola auf der Jagd nach den führenden Lancia freie Sicht zu verschaffen. Audi gewann 1984 in Portugal, Lancia-Teamchef Cesare Fiorio tobte, hielt er sich doch immer für den größten Taktikfuchs. Dabei war die Audi-Aktion allenfalls eine kleine Retourkutsche für eine Fiorio-Aktion im Jahr zuvor in Monte Carlo: Um Audi den Allradvorteil kaputt zu machen, organisierte der Italiener einen Streuwagen. ■

RALLYE PORTUGAL (30.5.–2.6.2019)

7. von 14 Läufen, 18 Wertungsprüfungen über 306,97 km

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST), Toyota Yaris WRC	3:20.22,8 h
2.	Neuville/Gilsoul (B/B), Hyundai i20 WRC	+15,9 s
3.	Ogier/Ingrassia (F/F), Citroën C3 WRC	+57,1 s
4.	Suninen/Salminen (FIN/FIN), Ford Fiesta WRC	+2.41,5 min
5.	Evans/Martin (GB/GB), Ford Fiesta WRC	+7.08,3 min
6.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Skoda Fabia R5	+10.34,3 min
7.	Latvala/Anttila (FIN/FIN), Toyota Yaris WRC	+11.28,2 min
8.	Kopecký/Dresler (CZ/CZ), Skoda Fabia R5	+11.41,9 min
9.	Loubet/Landais (F/F), Skoda Fabia R5	+12.46,3 min
10.	Bergqvist/Barth (S/S), Ford Fiesta WRC	+14.28,4 min

Bestzeiten: Tänak 5, Neuville 5, Sordo 2, Latvala 2, Meeke 2, Suninen 1, Ogier 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	142 Punkte
2.	Ott Tänak	140
3.	Thierry Neuville	132
4.	Elfyn Evans	65
5.	Kris Meeke	56
5.	Teemu Suninen	44
7.	Sébastien Loeb	39
8.	Jari-Matti Latvala	38
6.	Andreas Mikkelsen	36
10.	Esapekka Lappi	34



WM-STAND MARKEN

1.	Hyundai	202 Punkte
2.	Toyota	182
3.	Citroën	158
4.	M-Sport-Ford	122

Rovanperä legt nach

Im grünen Bereich:
PRO-Sieg und
Tabellenführung



Chile-Sieger Kalle Rovannerä ist auch in Portugal nicht zu halten. Während Werkskollege Jan Kopecký beim WM-Debüt des Skoda Fabia R5 Evo für einen Doppelsieg sorgt, mehren sich bei den Konzernkollegen von Volkswagen Motorsport die Sorgenfalten: Gleich zwei Kunden-Polo R5 gehen in Flammen auf.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Konkurrenz in der zweiten Liga staunt. Die Rallye Portugal ist gerade einmal drei Wertungsprüfungen alt, da ist Kalle Rovannerä dem Feld schon eine knappe halbe Minute enteilt. Der junge Finne, übrigens erstmals in Portugal am Start, scheint auf einer Mission. Er will zeigen, dass sein Sieg in Chile kein Zufall war und beim Debüt des neuen Skoda Fabia R5 Evo auch gleich noch seinen erfahrenen Teamkollegen, den WRC2-Weltmeister Jan Kopecký, in die Schranken weisen.

Doch nur eine Prüfung später kostet Rovannerä ein Reifenschaden 40 Sekunden, und er rutscht auf Rang 6 zurück. Im Etappenziel liegt er schon wieder auf Rang 3. 4,8 Sekunden trennen ihn vom zweitplatzierten Werkskollegen, weitere 4,1 Sekunden

von Schweden-Sieger Ole Christian Veiby im privaten VW Polo R5. Kaum wird die staubige Schotterhatz fortgesetzt, übernimmt der entfesselt aufgeigende Finne mit einer weiteren Bestzeit wieder die Spitze vor Veiby. Dann erwischt es den bis dahin ebenfalls brillant agierenden Norweger. Auf der 37,60 Kilometer langen Königsprüfung (WP 10) schlagen plötzlich Flammen aus dem Heck des Volkswagen. Veiby stoppt bei einem Feuerwehrauto, und mit gemeinsamen Kräften wird der Brand gelöscht. VW-Markenkollege Pedro Meireles hat weniger Glück, sein Gefährt ist tags zuvor bis auf die Grundfesten abgeackelt (WP 6).

Weniger dramatisch verabschiedete sich Jari Huttunen. Zu Beginn riss er seinem Hyundai ein Rad aus (WP 2). Nach dem Restart fuhr er sich einen Reifen platt (WP 8) und war zwei Prüfungen später mit einem Überschlag endgültig raus. Bedingt erfolgreicher, aber weniger spektakulär: der Auftritt von Mads Östberg im Citroën C3 R5. Am Freitag haderte er mit Bremsproblemen und musste nach zwei Reifenschäden pausieren, weil er nur ein Ersatzrad mitführte. Ebenso erging es dem WRC2-Privatier Rhys Yates (Skoda). M-Sports PRO-Akteur Lukasz Pieniazek parkte seinen Ford Fiesta an einem Baum (WP 10), Toyota-Junior Takamoto Katsuta, in Chile noch Gewinner der WRC2-Wertung, setzt seinen Ford Fiesta

am Samstag neben die Strecke (WP 12). Am Sonntag glänzte der Japaner mit schnellen Zeiten und der Bestmarke auf der Powerstage, mehr als Rang 15 war aber nicht mehr drin.

Besser machten es Henning Solberg, Emil Bergkvist und Pierre-Louis Loubet. Der norwegische Routinier (Skoda) wurde Fünfter, auf Junior-Weltmeister Bergkvist (Ford) fehlte Solberg eine knappe halbe Minute. Jungstürmer Loubet zeigte im bewährten Fabia R5 eine fehlerfreie Vorstellung, bejubelte seinen ersten WRC2-Erfolg und gesellte sich zu den siegreichen Skoda-PROs aufs Podium. Ganz oben Rovannerä, der mit dem zweiten Sieg in Folge auch die PRO-Wertung anführt. ■



Vier Jahre nachdem an gleicher Stelle die erste Generation des Fabia R5 ein erfolgreiches WM-Debüt feierte, legte Skoda mit dem Nachfolger Fabia R5 Evo und einem Doppelsieg durch Rovannerä und Kopecký nach.



Fehlerfrei: WRC2-Sieger Loubet



Heißes Eisen: Veibys verglühter Polo

WRC2 PORTUGAL

1. Rovannerä/Huttunen (FIN/FIN)*	3:30,57,0 h
Skoda Fabia R5 Evo	
2. Kopecký/Dresler (CZ/CZ)*	+ 1,07,9 min
Skoda Fabia R5 Evo	
3. Loubet/Landais (F/F)	+ 2,12,1 min
Skoda Fabia R5	
4. Bergkvist/Barth (S/S)	+ 3,54,2 min
Ford Fiesta R5	
5. Solberg/Minor (N/A)	+ 4,20,3 min
Skoda Fabia R5	

* WRC2 PRO; ** nicht eingeschrieben

STAND WRC2 PRO NACH LAUF 7

1. Kalle Rovannerä (FIN)	86 Punkte
2. Mads Östberg (N)	83 Punkte
3. Lukasz Pieniazek (PL)	74 Punkte

KOMMENTAR

LINIE ÜBERSCHRITTEN

Strategie und Taktik entscheiden nicht nur über Sieg oder Niederlage. Oft geht es nur um den kleinen Vorteil auf der nächsten Prüfung, zum Beispiel durch die Reifenwahl. Oder einen einzigen WM-Punkt, wie Sieger Ott Tänak auf der Power Stage demonstrierte, als er vom Gas ging, damit nicht er, sondern Sébastien Ogier als Tabellenführer auf Sardinien den Straßenkehrer geben muss. Kniffe und Tricks gibt es in der Rallye-WM einige zu bestaunen. Abgeschlagene Teams kassieren absichtlich Strafzeiten, um ihre Position zu wechseln und so dem Teamkollegen zu helfen – geschenkt. Das maximale Ausnutzen der Regeln ist legitim. Doch es gibt im sportlichen Wettbewerb eine rote Linie. Wenn es stimmt, was Sébastien Ogier vorbringt, wurde diese klar überschritten. Hyundai-Teamdirektor Andrea Adamo soll Dani Sordo, der schon am Freitag und Samstag per Teamorder als Helfer für Speerspitze Thierry Neuville fungierte, angewiesen haben, am Finaltag auf der Prüfung zu stoppen und so den folgenden Toyota-Piloten Kris Meeke zu behindern. Auch wenn Sordo die Order nicht ausführte: Sollte der Vorwurf zutreffen, wäre sie grob unsportlich. Ogier beruft sich auf einen Informanten aus dem Team, nach dem man nun eifrig fahnden dürfte. Den vor versammelter Presse vorgebrachten Vorwurf wollte Adamo wegen „Niveaulosigkeit“ nicht kommentieren. Ein Dementi ist das nicht. Erinnerungen an „Crashgate“ beim GP von Singapur 2008 werden wach, als Nelson Piquet Junior absichtlich in die Mauer fuhr, um Fernando Alonso nach vorn zu helfen. Der damalige Renault-Teamchef Flavio Briatore und der Chefindingenieur Pat Symonds wurden für Jahre gesperrt.



Reiner Kuhn
Redakteur

Rallye Portugal

Eine Legende ist zurück

Die Anstrengungen haben sich gelohnt: Mit der Rückkehr der Kultprüfung „Arganil“ festigen die portugiesischen Organisatoren ihren Platz im WM-Kalender.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye Portugal ist ein Urgestein der Rallye-WM mit bewegter Vergangenheit. Nach einer fünfjährigen Auszeit und einem Jahrzehnt an der Algarve kehrte der Traditionslauf 2015 wieder in den Norden Portugals zurück und stand dennoch auf der Kippe. Trotz der von 150000 Zuschauern gesäumten Prüfung „Fafe“, die mit ihrer finalen Sprungkuppe seit nunmehr fünf Jahren den abschließenden Höhepunkt bildet. Ergo legten die Macher nach und brachten eine weitere Kultprüfung zurück.

Um die legendäre Schotterpisten nahe Arganil wiederzubeleben, wurde die Route komplett geändert. Den Showstart verlegte man ins knapp zwei Stunden vom Rallyezentrum entfernte Coimbra, um am Freitag erstmals

nach 2001 wieder über die Hügel der Serra da Lousã und Serra do Açor zu touren.

Besonders im Blickpunkt: Die Startzeiten der beiden Arganil-Durchfahrten. Denn sowohl am Spätvormittag als auch mitten am Nachmittag sollte sich der ansonsten meist dichte Nebelschleier, der die raue Landschaft fest umhüllt, in Grenzen halten und damit die längst obligatorische Live-Übertragung nicht gefährden.

Zu gut sind die Erinnerungen an vergangene Dramen und eine Heldengeschichte, geschrieben

von keinem Geringeren als Walter Röhrl. 1980 tobte dieser im Fiat 131 Abarth in Fabelzeit durch den nächtlichen Nebel. Björn Waldegård, im Mercedes 450 SLC, bekam als Zweiter über sieben Sekunden eingeschenkt – pro Kilometer. Heute unvorstellbar. Allerdings hatte Röhrl erst Jahre später und bei strahlendem Sonnenschein festgestellt, welche Abhänge sich auf der Kultprüfung links und rechts neben der Straße auftun. Spektakuläre Bilder, mit denen der Veranstalter nun nicht nur beim WM-Promoter kräftig punktete. ■



Dani Sordo wird Arganil wie Teamkollege Loeb in schlechter Erinnerung behalten

Rallye-WM

„Wir sollten mehr Einfluss haben“

Selten herrschte bei den Startabständen mehr Verwirrung als bei der diesjährigen Rallye Portugal.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Nachteil von hochsommerlichen Temperaturen: Die massive Staubeentwicklung auf den trockenen Schotterpisten. Entgegen der Bitten der Werksfahrer betrug der Startabstand auf der ersten Prüfung drei Minuten. Zu wenig.

Kein Lüftchen wehte über die Hügel, in den Wäldern standen minutenlang gewaltige Staubwolken. Ergo erhöhte die Rallyeleitung für den Rest des Tages auf vier Minuten. Am Samstag waren es erst drei, dann vier und am Nachmittag wieder drei Minuten, trotz Protesten. Am Sonntagmor-

gen gar nur zwei und dann wieder drei. Teams und Fahrer waren sauer. Doch FIA-Rallyedirektor Yves Matton ist überzeugt: „Vier Minuten Startabstand sind zu lang. Als Zuschauer wird es schnell langweilig und man wechselt die Position.“ Weltmeister Sébastien Ogier hält dagegen: „Fahren im Staub ist nicht sicher, weder für uns noch für die Zuschauer. Wir Fahrer sollten bei

solchen Themen mehr Einfluss haben.“ Sieger Ott Tänak pflichtet ihm bei: „Warum setzt man uns solch einem Risiko aus, wenn sich alle Teams einig sind?“ Zeitplan vor Sicherheit? Könnte man denken, denn zwischenzeitlich wurden die Fahrer der zweiten Liga gar mit unterschiedlichen Abständen losgelassen. In der WRC2 PRO gab es drei, für die WRC2 nur zwei Minuten. ■



Grauschleier: Nicht nur Aktiven und Fans fehlte diesmal der Durchblick

Rallye-WM

„Eine andere Welt“

Auf großer Bühne: Schnelle Zeiten waren für Dominik Dinkel beim Debüt auf weltmeisterlichen Schotterpisten zweitrangig.

Im Ziel ist Dominik Dinkel noch immer beeindruckt. Weniger vom Tempo der weltweiten R5-Elite. Dass er gegen Werksfahrer vom Kaliber eines Mads Östberg oder Sieger Kalle Rovanperä, der ihm pro Kilometer knapp drei Sekunden aufbrummt, nichts zu bestellen haben würde, war ihm schon im Vorfeld klar. Mehr staunte der 26-Jährige über die Streckenbedingungen. „Das ist so weit weg von den Pisten, die wir bisher gefahren sind“, vergleicht der deutsche Vizemeister den WM-Lauf mit den zwei

Schotterallies, bei denen er zuvor startete. „Ob Steinbrocken oder Spurrillen, das hier ist eine andere Welt.“

Zu Beginn tastete sich Dinkel an die Grenzen heran – seine und die des Hyundai i20 R5. Mal war er zu vorsichtig, mal zu aggressiv und haderte mit überhitzten Bremsen. Am Samstag dann der Schock: Noch vor der ersten Prüfung musste er seinen Dienstwagen mit Problemen am Wasserkreislauf abstellen und verpasste den längsten Rallyetag und viele lehrreiche Kilometer. Am Sonntag pendelte Dinkel um Klassenrang 20 und hechtete spektakulär über die finale Kuppe.

In knapp drei Monaten stellt er sich beim Heimspiel erneut der WM-Elite, dann aber auf Asphalt und in der WRC2. ■ RK



Das Beste zum Schluss: Spektakulärer Sprung auf Klassenrang 22

WRC2

Feueralarm bei Volkswagen Motorsport

Erneut sorgen Bilder von brennenden VW Polo R5 für Schlagzeilen. Bei der Rallye Portugal fackelten gleich beide Kundensportmodelle aus Wolfsburg ab.

Von: **Reiner Kuhn**

Zur Halbzeit der Rallye Portugal erwischte es mit Ole Christian Veiby ausgerechnet den WRC2-Leader (siehe Seite 22). Der Schweden-Sieger stoppt seinen brennenden VW Polo R5 neben einem Feuerwehrauto und verhindert so, dass der Wagen ebenso auf die Grundfesten abrennt wie tags zuvor der Polo von Lokalmatador Pedro Meireles. Es sind nicht die ersten Wolfsburg-Kundensportmodelle, die in Flammen aufgehen. Erst fackelte auf Korsika der Polo R5

von Eric Camilli ab, beim EM-Lauf auf Gran Canaria folgte der VW von Daniel Marbán.

Dem nicht genug, wird zeitgleich mit dem Brand bei Veiby von einem Feuer am Polo R5 von Cédric Althaus berichtet, der bei der Schweizer Rallye du Chablais teilnimmt. Dank der schnellen Reaktion der Crew kann dies sofort gelöscht werden. Wichtig vor allem für die Techniker von Volkswagen Motorsport, denn bei den anderen Fahrzeugbränden waren die Zerstörungen im Heckbereich für eine genaue Fehleranalyse wohl zu groß.

Vermutet wird die Ursache im Bereich der Tankentlüftung, die beim VW Polo R5 deutlich tiefer platziert ist als bei der Konkurrenz. Dort könnte Sprit austreten und sich allem voran am Auspuff entzünden. Kurios: Weder beim Polo WRC, bei dem die Tankentlüftung an der gleichen Stelle

AUS DEM SERVICEPARK

VATERFREUDE

Wenige Tage vor der Rallye Portugal wurde Skoda-Werkspilot Jan Kopecký erstmals Vater. Zwar ist Klein-Josef wohl auf, Kopecký rief dennoch nach jeder Prüfung seine Freundin an, um sich nach dem Wohlbefinden des nach dem Opa benannten Stammhalters zu erkunden.

ETIKETTENSCHWINDEL

Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen während der Streckenbesichtigung und auf den Verbindungsetappen kennt die FIA vor allem beim Thema Sicherheit kaum Gnade. Das spanische Team RMC Motorsport bekam eine Strafe von 5000 Euro aufgebremst, weil das Schild des Feuerlöschers im Ford Fiesta R5 gefälscht wurde, nachdem die Zulassung abgelaufen war.

WM-MANAGER

Das dreiköpfige Team von FIA-Rallyedirektor Yves Matton ist komplett. Nach dem für kontinentale und nationale Meisterschaften zuständigen „FIA Regional Rally Manager“

Jérôme Roussel und dessen im Marathonsport in ähnlicher Funktion tätigen Kollegin Jutta Kleinschmidt lotste Matton nun den langjährigen M-Sport-Mitarbeiter Andrew Wheatley zum Weltverband. Der 47-jährige Brit soll künftig als WM-Manager das Bindeglied zwischen Weltverband, Veranstaltern und Herstellern bilden.

LOKALMATADOR

Armindo Araújo gewann den bis zur Halbzeit der WM-Rallye über zehn Prüfungen ausgefahrenen Lauf zur portugiesischen Meisterschaft. Mit 1,49 Minuten Vorsprung verwies er seinen Hyundai-Markengefährten Bruno Magalhães auf Platz 2. Ricardo Teodósio (Skoda) reichte Rang 3, um die Tabellenführung zu verteidigen.

COUNTDOWN

TV-Moderatorin Andrea Kaiser zählt die verbleibenden WM-Ausfahrten ihres Gatten unter. Bis zum erklärten Rücktritt Ende 2020 wird Weltmeister Sébastien Ogier noch genau 21-mal in der Königsklasse starten, dann soll Schluss sein. ■ RK



Heiße Eisen: Fünf der 30 ausgelieferten VW Polo R5 gingen in Flammen auf

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.

WTCR

Bummel-Kampf um jedes Kilo

Die WTCR 2019 zeigt ein Phänomen auf: Im Rennen sind fast alle Fahrer gleich schnell unterwegs. Woher kommt dieser Effekt?

Von: Michael Bräutigam

Wenn es nicht wie am Hungaroring oder Slovakiaring zeitweise regnet, entsteht eine wahre Prozession, und das 26 Fahrzeuge starke Feld fährt hintereinander wie an der Perlenschnur.

Besonders krass zeigte sich der Effekt in Zandvoort. Lynk & Co holte die mit Abstand schnellsten Zeiten im ersten Qualifying, im ersten Rennen an der Nordseeküste war dann Andy Priaulx der schnellste Lynk-Pilot, wobei er nur die fünfzehntschellste (!) Runde im gesamten Feld fuhr. Vorne wird also wissentlich „gebummelt“, damit es keine zu krassen Kompensationsgewichte hagelt. Denn die schnellsten Zeiten der jeweiligen Modelle im Quali und Rennen sind für die Verteilung der Zusatzkilos aus-



Wie an der Perlenschnur aufgereiht: Wer im Quali vorn ist, fährt oft nur so schnell wie er muss

schlaggebend. Wer also im Quali schnell war, wird im Rennen nur so viel und nur an den Stellen Gas geben, wie es für das Halten der Positionen nötig ist.

Eigentlich sollte die BoP dafür Sorge tragen, dass die Autos untereinander ausgeglichen sind. Die auch in den nationalen und regionalen Serien angewendeten Kompensationsgewichte sollen aber zudem unterbinden, dass

ein Modell zu dominant ist, zum Beispiel, wenn schlicht die besten Fahrer auf diesem vertreten sind. Durch das hohe Engagement der Kundensportabteilungen wird auf Weltebene natürlich mehr taktiert als in den anderen Serien – sofern dort überhaupt jemand mit den Gewichten im Hinterkopf herumfährt. Zumindest für die WTCR sollten sich die TCR-Macher also überlegen, ob das

aktuelle System der Kompensationsgewichte (das im Fall WTCR allerdings von der FIA eingesetzt wird) sinnvoll ist. Schon die DTM litt unter solch exzessivem „Zielzeitfahren“. Sie hat die Lage aber erkannt und mit entsprechenden Maßnahmen (Funkverbot, keine Codes auf Boxenschildern, im letzten Schritt gar die Abschaffung der Performance-Gewichte) darauf reagiert. ■

WTCR

Mit 30-Punkte-Plan zum Titel

Die WTCR ist eng. Da hilft nur Konstanz, um am Ende bei der Titelvergabe mit von der Partie zu sein. Die meisten Fahrer verfolgen einen „30-Punkte-Plan“.

Von: Michael Bräutigam

Die Grundlage dafür legte man im vergangenen Jahr. Da holte Gabriele Tarquini im Saisonverlauf 306 Punkte, also im Schnitt 30,6 Zähler pro Event. 2018 gab es maximal 87 Punkte pro Rennwochenende zu holen, in diesem Jahr sind es deren 85.

Dazu kommt, dass das Feld in diesem Jahr noch ausgeglichener ist. Mit dem angedachten 30-Punkte-Plan dürfte man also tatsächlich gute Chancen haben,

bis zum Final-Wochenende in Sepang beim Titel mitreden zu können.

Nach vier von zehn Events zeigt der Blick auf die Tabelle: Die Top 5 der Gesamtwertung liegen im Soll. Tabellenführer Esteban Guerrieri (Honda/161

Punkte) sowie sein erster Verfolger Thed Björk (Lynk & Co/150) könnten beim nächsten Event am Nürburgring sogar punktlos bleiben und sie wären trotzdem noch im grünen Bereich.

Auch Néstor Girolami (Honda/135), Norbert Michelisz (Hyun-

dai/130) und der starke Rookie Mikel Azcona (Cupra/120) schaffen bis dato den Schnitt. Knapp darunter liegen mit Yvan Muller (Lynk & Co/108) und Gabriele Tarquini (Hyundai/106) jene zwei Fahrer, die 2018 die Fahrerkrone untereinander ausmachten.

Ein gutes Wochenende, und sie sind auch wieder dabei, denn theoretisch kann man die „Zielpunkte“ bereits nach dem ersten Rennen eines jeweiligen Wochenendes erreicht haben, sofern man die Pole (5 Punkte) und den Sieg (25 Punkte) in ebendiesem holt – ein Kunststück, das den Top 3 der Tabelle bislang je einmal gelang.

Auf der anderen Seite: Man muss nicht mal in die Top 5 kommen, denn dreimal P6 am Wochenende sind auch 30 Punkte. Viele Wege führen also zum Titel. Welcher der beste war, zeigt sich Mitte Dezember in Malaysia. ■



Zwei, die absolut im Soll liegen: Münnich-Piloten Girolami (l.) und Guerrieri

Alle Augen auf „Dovi“

Mit Spannung wird am Wochenende der Auftritt von MotoGP-Star Andrea Dovizioso (Audi) erwartet. Für den Gastauftritt bekommt sein RS 5 DTM ein spezielles Design.

Von: **Michael Bräutigam**

Pietro Fittipaldi, in seinem anderen Leben Testfahrer für HaasF1, muss am Wochenende zum Kanada-GP reisen – die einzige Überschneidung zwischen F1 und DTM in der laufenden Saison. Das DTM-Cockpit im zweiten WRT-Audi bleibt aber nicht unbesetzt, mit Andrea Dovizioso steht bekanntermaßen ein ganz berühmter Ersatzmann am Start. Der aktuelle WM-Zweite der MotoGP bekommt sogar ein Ducati-gebrandetes Spezialdesign für seinen Gastauftritt. Seine Rennerfahrung auf vier Rädern ist dabei sehr überschau-



Audi-Farben, Ducati-Logo: Das Design für Dovizioso's Gastauftritt in Misano

bar, zuletzt war er beim Lamborghini-Weltfinale 2016 mit einem geschlossenen Rennwagen unterwegs. Angesichts dessen und der nur zwei Testtage dürften die Ergebnisse natürlich eher zweitrangig sein. „Ich freue mich sehr auf das Wochenende und möchte es einfach nur genießen – ganz ohne Erwartungen, denn das Level in dieser Meisterschaft ist extrem hoch“, weiß auch der prominente Gaststarter.

Um die Siege werden also natürlich andere fighten. René Rast (Audi) wird hoffen, dass er das Pech des Samstags endlich loswird und zwei starke Ergebnisse einfährt. Bilanz bisher: zwei technisch bedingte Ausfälle, zwei Siege und Tabellenrang 2. Gelingt ein sauberes Wochenende, winkt also die Gesamtführung. Die hat Philipp Eng (BMW) im Gepäck, wenn er am Misano World Circuit anreist. ■

NACHRICHTEN

TCR ASIA: LLOYD UND ENGSTLER GEWINNEN

Beim gemeinsamen Event von TCR Asia und TCR China hießen die Gesamtsieger Daniel Lloyd (Honda) und Luca Engstler (Hyundai). Beiden gelangen damit Doppelsiege in der jeweiligen Meisterschaft. Engstler baut seinen Vorsprung in der Asia-Serie auf nun 27 Punkte aus. Lloyd setzt sich in der TCR China ebenfalls von den Gegnern ab.

TCR SKANDINAVIEN: DAHLGREN FEIERT ERSTEN SIEG

Robert Dahlgren (Cupra) hat auf dem ehemaligen F1-Kurs von Anderstorp seinen ersten Saisonsieg gefeiert. Den zweiten Lauf konnte Andreas Ahlberg (VW) für sich entscheiden. Ex-WTCC-Pilot Dahlgren führt jetzt auch die sehr enge Tabelle an. Er hat 68 Punkte, Ahlberg 67, Andreas Wernersson und Tobias Brink (beide Audi) dahinter jeweils 64.

NASCAR

Busch zieht mit Wallace gleich

Kyle Busch (Toyota) holte in Pocono seinen vierten Saisonsieg – mit dem 55. Erfolg in einem Cup-Rennen zieht er mit Rusty Wallace gleich.

Von: **Michael Bräutigam**

Busch mausert sich zu einem echten Pocono-Experten. Nachdem jahrelang kaum was auf dem 2,5-Meilen-Trioal zu holen war, konnte der Gibbs-Pilot nun bereits drei der letzten vier Rennen auf dem „Tricky Triangle“ gewinnen. „Ich kann den Leuten bei Joe Gibbs Racing gar nicht genug danken“, richtete der Sieger sich nach dem Rennen an seine Mannschaft.

Ihr hatte Busch nicht nur sein überlegenes Auto zu verdanken, sondern auch die Track Position, die in der Frühphase mal kurz abhanden gekommen war, weil einige Fahrer nur zwei neue Reifen aufziehen ließen. Doch

durch superschnelle Stopps konnte das wieder kompensiert werden. „Wir haben echt einen Lauf“, sagt Busch und meint damit auch seine Teamkollegen. Insgesamt neun Siege in den ersten 14 Saisonrennen bedeuten, dass man bereits jetzt die Anzahl an Siegen vom Vorjahr erreicht hat. Es wird wohl schwer werden, die JGR-Jungs zu stoppen.

Chevy-Piloten im Pech

Aber die Gegner sind durchaus da: Brad Keselowski (Ford) auf P2 hielt die Penske-Fahren hoch, Logano holte gute Stage-Punkte und liegt dicht hinter Busch in der Tabelle. Dazu ist auch die Chevrolet-Fraktion weiter im Aufwind. William Byron sicherte sich zum zweiten Mal in Folge die Pole, aber unter anderem ein Rutscher ließ ihn zurückfallen und so wurde es am Ende nur P9. Kyle Larson (Ganassi-Chevy) gewann beide Stages, taumelte nach einem harten Mauerkontakt aber bis auf Platz 26 des Rennergebnisses runter. ■



Mega-Move: Buschs Auto war so gut, dass er Bowyer außenrum kassierte

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Toyota
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Erik Jones (USA)	Toyota
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Clint Bowyer (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Daniel Suárez (MEX)	Toyota
9.	William Byron (USA)	Chevrolet
10.	Aric Almirola (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 14 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	568 Punkte
2.	Logano (Ford)	564
3.	Elliott (Chevrolet)	511
4.	Keselowski (Ford)	509
5.	Harvick (Ford)	500
6.	Hamlin (Toyota)	465
7.	Truex Jr. (Toyota)	452
8.	Kurt Busch (Chevrolet)	437
9.	Blaney (Ford)	406
10.	Bowyer (Ford)	402



Spiel, Katz – und Sieg?

Zugegeben, das mit dem Sieg geht zu weit. Doch als Gaststarter bei der Jaguar I-Pace eTrophy lernst du viel. Darüber, wie flockig ein zwei Tonnen schwerer Rennwagen ums Eck biegen kann. Und darüber, wie viel Gefühl es dafür braucht

Von: **Jens Dralle**

Die intensiven Vorbereitungen nützen jetzt gerade nichts. So gar nichts. Alles für die Katz, haha, kleiner Kalauer zu Beginn. Jaguar und so. Nein, weder der halbwegs erfolgreiche Fitnessstest bei Professor Klaus Baum noch die Nordschleifen-Runden mit dem serienmäßigen Jaguar I-Pace (siehe Heft 23) hätten mich darauf vorbereiten können, was gerade passiert.

Ich sitze mit allen anderen Piloten der I-Pace eTrophy im Hangar 6 des Flughafens Berlin-Tempelhof, gegenüber aufgereiht die Wettbewerbsfahrzeuge. Mechaniker schwirren um sie herum. Ich muss jetzt Autogramme schreiben. Betonung auf: muss. Pflichtprogramm. Auch für ei-

nen völlig unbekanntem Gaststarter. Wer sollte ein Autogramm von mir wollen? Mein Renningenieur Naeil Hussain verspricht zu kommen. Macht er nicht. Dafür eine erschreckende Anzahl von Fans. Rechts sitzt Simon Evans (Team Asia New Zealand), links Célia Martin (Viessmann Jaguar Team Deutschland), beide wirken ebenfalls überrascht, unterschreiben fleißig. Fühlen wie ein Profi. Wenigstens hier.

Auf der Strecke kämpfe ich seit dem ersten Shakedown darum, die Rundenzeiten zu drücken. Um Platzierungen zu kämpfen? Aussichtslos. Für mich zumindest. Geht ja um die goldene Ananas, für die anderen um Punkte und Titel. Also raushalten, aus allem. So ein bisschen Ehrgeiz aber, nun ja. Ob dafür jetzt der richtige Zeitpunkt ist? Dämliche Kurve. Ein schneller Linksknick, der in einen noch schnelleren Rechtsknicke übergeht. Da kommt die Mauer ganz schnell ganz nahe – ohnehin eine der ausgeprägtesten Eigenschaften der Mauern des auf dem Flugfeld errichteten Kurses.

Die Formel E trägt hier ihren Deutschland-Lauf aus, in dieser Saison erstmals begleitet von der I-Pace eTrophy, dem ersten Markenpokal mit elektrisch angetrie-

„Natürlich wären mir Slicks, mehr Leistung und weniger Gewicht lieber. Aber hey, wir fahren hier in der ersten Saison. Wer weiß, was noch kommt.“

Cacá Bueno

benen Fahrzeugen. Ja, und die wiegen eben immer noch zwei Tonnen, selbst ohne jeglichen Komfort-Plunder des Serienmodells. „Das merkst du eben in jeder Kurve. Wenn das Gewicht mal wandert, brauchst du echt Gefühl, um es wieder einzufangen“, erklärt Cacá Bueno. Der brasilianische Stock-Car-Champion dominiert den Pokal, fährt auch in Berlin wieder uneinholbar durch alle Trainingsläufe, das Qualifying – und das Rennen.

Überhaupt, das Gefühl. Geduld ebenso. Naeil analysiert immer wieder meine Daten, versucht mir sozusagen auf die Sprünge zu helfen: „Verschieb deine Bremspunkte Stück für Stück nach hinten. Der Bremsdruck passt. Und wie schnell du wieder ans Gas

gehst, ist großartig.“ Von Runde zu Runde fühlt sich der 400 PS starke I-Pace besser an. Ich lerne seine Reaktionen, merke, wie leicht er sich über Lastwechsel in Position schubsen lässt, beispielsweise in der endlosen Linkskurve mit dem extrem breiten Eingang nach der Start-Ziel-Geraden. Nur die Zeiten wollen nicht so tief purzeln, wie ich mir das vorstelle.

Fahre so vor mich hin, im freien Training, ebenso wie im Qualifying. Spiele ein bisschen mit dem ABS, das sich in zwölf Stufen einstellen lässt: von Vollschutz bis aus. Der Grip der Strecke döst schon im Wochenende. Ziemlich rutschig hier, dennoch probiere ich Stufe 3, die 22-Zoll-Michelin Pilot Sport 4 sollten ja schon ein bisschen kleistern. Außerdem befinde ich, dass mein Fahrstil sicher das größte Problem darstellt.

Also doch: Ein Verfolger

Halte daran auch in der Startaufstellung noch fest, auch wenn Ziyi Zhang leicht versetzt hinter mir parkt. War so nicht geplant. Nicht von mir, nicht von ihm. Die Technischen Kommissare stellen ihn aus irgendeinem Grund auf den letzten Startplatz. Vor mir: Sein Widersacher Ahmed Bin-Khanen. Na, super. Wollte mir



Unterwegs in der I-Pace eTrophy: Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen

Immerhin 25 Minuten plus eine Runde dauert ein Lauf der eTrophy

das hier eigentlich in Ruhe von hinten angucken, an mir arbeiten, später bremsen, manchmal vielleicht auch gar nicht mehr, früher ans Gas. ABS heute auf fünf, für den Anfang. Die Kraftverteilung der knapp 700 Newtonmeter steht auf 35 zu 65 Prozent (vorne/hinten), sie lässt sich im Gegensatz zum Straßenfahrzeug in Fünf-Prozent-Schritten ab 50 zu 50 variieren. Naeil ließ zudem noch die vorderen Dämpfer weicher einstellen. „Damit bekommst du mehr Druck auf die Vorderräder, das sollte bei der rutschigen Piste helfen, um besser einlenken zu können.“

Dann verkrümmeln sich alle nach und nach aus der Startaufstellung – bis auf zwei Offizielle, die nun das Starterfeld auf den Millimeter genau in ihre Position lotsen. Fünf rote Lichter leuchten, gehen nacheinander aus. Start. Immer noch Stille. Merkwürdig. Klar, die Motoren sirren, irgendwas klappert immer irgendwo ein bisschen, Abrollgeräusche der Reifen, vor dir aber jede Menge Autos – seltsam.

Rein in Kurve eins, entgegen aller Erwartungen kommen auch alle wieder heraus, Kleinholz kommt später. Es gelingt mir, einigermaßen dranzubleiben. Als ich vor Kurve 7 kurz bremsen, ver-

größert sich der Abstand. In Runde 2 biege ich in die erste Kurve praktisch quer ein, stehe einen Moment zu lange auf der Bremse, zumindest hätte ich die noch kalten Hinterreifen berücksichtigen sollen. Mist. Sollen die anderen doch fahren. Klicke das ABS auf vier. Bilde mir ein, mehr Gefühl zu bekommen.

Crash in Kurve 9, umkurve die Trümmerteile und einen Havarierten, der andere hängt bald hintendran. Er verarztet mich in Kurve 1. So sei es. In Kurve 7 biegt er ab. Ohne zu bremsen. Jetzt reicht's. Gehe kurz vom Gas, bremsen nicht, lenke ein, erwarte, dass erst das Heck kommt, dann der Jaguar und die Mauer zu einer formschönen Einheit verschmelzen.

Die Mauer muss weg

Das Heck drückt, ja, mehr nicht. Die Mauer kommt nahe, ja, sehr nahe, mehr nicht. Schieße aus dem Rechtsknick, versemmele vor Stolz den nächsten Bremspunkt. Egal. Werde nicht mehr vor Kurve 7 bremsen. Ein großer Triumph für mich, ein kleiner für ... Ach, lassen wir das. Sich darüber freuen zu können, war auch nicht Bestandteil der Vorbereitung. Nicht nötig. Geht ganz leicht. ■



Renningenieur Naeil erklärt geduldig, wo noch ein paar Zehntel zu holen sind



Autogrammstunde. Ernsthaft. Pflicht für alle Fahrerinnen und Fahrer



Jens, denkst du bitte noch daran, das Lenkrad...? Äh, ja, natürlich.



In Kurve 1 kennt die Fantasie bei der Linienwahl keine Grenzen



Sommertagsmärchen

Er war ständig der Underdog und dachte oft ans Aufhören. Doch in Mugello wuchs Ducati-Werkspilot Danilo Petrucci über sich hinaus und feierte seinen ersten MotoGP-Sieg.

Von: **Nico Schneider**
und **Imre Paulovits**

Er sackte zusammen, lehnte sich gegen die Absperrung und ließ eine Flasche Mineralwasser über seinen Kopf laufen. Danilo Petrucci war völlig ausgelaugt. Er hatte alles gegeben. Eine Grippe hatte ihn geschwächt, er konnte an den Trainingstagen kaum sprechen und seine dunkle italienische Haut wirkte grau und fahl. Doch nun hatte er Marc Márquez und Andrea Dovizioso aufgehalten und seinen ersten MotoGP-Sieg errungen. Dann kam seine Kraft zurück, er feierte überschwänglich mit seinem Team, und als er we-

nige Minuten später auf der obersten Stufe des Podests stand, schwappten seine Emotionen auf ein zehntausende seiner Landsleute über und Mugello wurde zum Hexenkessel. Für Valentino Rossi waren sie gekommen, aber mit einem neuen Helden in ihren Herzen gingen sie wieder heim.

Der Weg von Danilo Petrucci zum MotoGP-Sieger war lang. Der Sohn eines Ducati-Mechanikers hatte zwar früh mit dem Rennfahren begonnen, doch Geld war wenig da, dazu hat er eine viel zu robuste Statur. Über eine Ausbildung zum Motorrad-Polizisten, den Yamaha-Cup und die Superstock-600-EM schaffte er es 2011 immerhin, Superstock-1000-Vize hinter Davide Giugliano zu werden, bevor Ex-Piaggio-Rennleiter Giampiero Sacchi ihn auf sein schwachbrüstiges Ioda-Projekt in der Claiming-Rule-Klasse setzte. Da fiel gleich auf, dass der Fahrer weit besser ist als das Motorrad, und über die Suter MMX1 und die ART-Aprilia des Teams qualifizierte sich Petrucci 2015 zum Pramac-Ducati-Piloten. Doch auch

„Ich habe zu Beginn versucht, mich abzusetzen, aber ich hatte meine zwei Momente. Dann wollte ich in der letzten Runde angreifen, aber Petrucci war zu stark.“

Marc Márquez

von da an ging es nur zäh vorwärts, obwohl er bei Regen immer zu den Allerschnellsten zählte, machte ihm sein Gewicht oft zu schaffen, und auch Hungerkuren halfen nicht, es besser werden zu lassen. In Assen 2017 hatte Petrucci schon den Sieg vor Augen, musste sich aber Valentino Rossi beugen, genauso entriss ihm zwei Monate später Marc Márquez in Misano kurz vor dem Ziel die Führung. Doch Pramac bevorzugte Petrucci bei der Vergabe des Werksmotorrades gegenüber Scott Redding, und als er

sich dem gewachsen zeigte, verpflichtete ihn das Werksteam nach dem Weggang von Jorge Lorenzo. Aber nur für ein Jahr, in dem er sich erst weiter für das Werksteam empfehlen musste.

Wie er sich dabei mit Andrea Dovizioso zusammentat, mit ihm zusammen trainierte und zusammen die Werks-Ducati über den Winter weiterentwickelte, war einmalig in der WM-Geschichte. Doch nun kam der Tag, an dem er seinem Meister trotzen musste, und er tat es mit Bravour. „Ich habe mich so oft auf meinem Weg gefragt, ob das die Bestimmung für mich ist, ob ich für diese Welt geeignet bin“, verriet Petrucci unter Tränen. „Aber jetzt habe ich es mir und allen bewiesen. Dass es hier in Mugello war, wo für mich einst alles begann, lässt sich einfach durch nichts überbieten.“ Er ist einer der liebenswertesten Gestalten des Fahrerlagers, einer, den alle seine MotoGP-Kollegen lieben, der mit seinem selbstironischen Humor längst schon die Herzen aller Journalisten erobert hat. Nun hat



Traum verwirklicht: Der lange Weg von Danilo Petrucci zum MotoGP-Sieger ist vollzogen

DUCATI



YAMAHA

Gestrandeter Volksheld: Valentino Rossi (#46) stürzte bei der Aufholjagd



MOTOGP

Knapp: Petrucci vor Márquez



MICHELIN

MotoGP vom Feinsten: In diesem langen Pulk tobten die wildesten Kämpfe mit ständigen Überholmanövern

er geliefert, und selbst die Ducati-Teamchefs Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi konnten ihre Tränen nicht zurückhalten.

Dass sich der erkrankte Petrucci übermenschliche Kraft genommen hat, um diese 23 Runden bei hochsommerlicher Hitze durchzustehen, war nur das Eine, wie er in der letzten Runde in die kleinstmögliche Lücke reinstach, die sich innen neben Dovizioso und Márquez auftat, das Andere, und die fehlerfreie letzte Runde das Entscheidende. Ein modernes Rennsportmärchen ist wahr geworden.

Hat Ducati verloren?

Wenn Andrea Dovizioso seinem Freund auch von Herzen gratulierte, wirkte der bisherige Held aller Ducati-Fans nach seinem dritten Platz nachdenklich und niedergeschlagen. Statt mit den Punkten, auf die er gehofft hatte, auf Marc Márquez gutzumachen, hat er vier weitere eingebüßt, und für viele war das der entscheidende Moment, von wo aus Márquez in einen uneinholbaren psychologi-

schon Vorteil gerät. „Wir hatten kein sonderlich gutes Gefühl zu Beginn des Wochenendes, das kam zwar am Samstag wieder und ich bin bei der Hitze die richtige Taktik gefahren. Ich wollte in der ersten Kurve der letzten Runde vorne sein, das ist mir auch gelungen, aber dann hat Danilo dort sehr aggressiv angegriffen, ich habe auch den zweiten Platz an Márquez verloren, und der Grip war zu schlecht, als dass ich etwas Verrücktes hätte riskieren können.“

Marc Márquez hingegen grinste wie ein kleiner Junge über seinen zweiten Platz. Auch er war mit einer Grippe ins Wochenende gegangen. „Dass wir auf unserer schlechtesten Strecke auf der Pole-Position standen und Zweiter wurden, ist wie ein Sieg. Ich habe zu Beginn versucht, wie immer, mich abzusetzen, aber es ging nicht. Ich hatte mir dann für die letzte Runde vorgenommen, wieder anzugreifen, aber Danilo war einfach der Stärkste und er hat diesen Sieg verdient.“

In zwei Wochen geht es in Barcelona weiter. ■

DREI FRAGEN AN DANILÒ PETRUCCI



WIE FÜHLEN SIE SICH NACH IHREM ERSTEN MOTOGP-SIEG?

Ich kann es noch immer nicht glauben, dass ich gerade in Mugello meinen ersten Grand Prix gewonnen habe. Ich hatte mich am Morgen zwar besser gefühlt, aber in den Trainingstagen war ich immer schon nach fünf Runden völlig erschöpft. Ich habe dann versucht, so viel wie möglich in Führung zu liegen, um das Risiko möglichst gering zu halten und die Reifen und meine Energie zu sparen. Ich wusste, dass Marc und Andrea mich in der letzten Runde aus dem Windschatten überholen werden, aber sie sind zu weit rausgetragen worden, ich war auf der Hut und fand die Lücke, und da wusste ich, dass ich eine Chance habe, mein erstes

MotoGP-Rennen zu gewinnen. Als ich über die Ziellinie fuhr, konnte ich es nicht fassen.

WEM WIDMEN SIE DIESEN SIEG?

Erst einmal Andrea Dovizioso, der mich diesen Winter wie einen Bruder adoptiert hat, was von einem Teamkollegen außergewöhnlich ist. Es tut mir leid, dass ich ihn Punkte gekostet habe, und jetzt, wo ich gewonnen habe, können wir uns ganz auf das Team-Ziel konzentrieren.

WIE GEHT ES NUN WEITER?

Ich habe mir sehr viel Druck gemacht, weil ich für nächstes Jahr noch keinen Vertrag habe. Nach drei schlechten Rennen zu Saisonbeginn hatte ich schon gedacht, dass es zu Ende ist, aber jetzt denke ich völlig um.

Pol Espargaró wieder top

Wenn er diesmal auch nicht ganz so weit im Vorderfeld mitmischte wie in Le Mans, so fuhr Pol Espargaró wieder ein solides Top-10-Resultat heraus.

Von: **Nico Schneider** und **Imre Paulovits**

Seine Motivation und Lebensfreude sind schon ansteckend. Als Pol Espargaró in Mugello ankam, strahlte er noch immer und erzählte, wie toll das Paket aus dem neuen Motor und der Karbon-Schwinge ist, das er seit Le Mans fährt. Aber er sprach nicht nur davon, er setzte den Schwung, den sein sechster Platz ihm und dem ganzen Team gegeben hat, fort, und nach der achten Zeit im ersten und der vierten im zweiten Freien Training halbierte er seine Platzierung in FP3 noch einmal und war Zweitschnellster hinter Fabio Quartararo! Dabei war er fast zwei Sekunden schneller als vor einem Jahr in Mugello.

Aber für das Qualifying ging er in die falsche Richtung. „Der Wind hatte gedreht, und ich war zwar im ersten Sektor schneller, aber dafür in den anderen langsa-



Weiter bei den ganz Großen: Pol Espargaró (#44) vor Maverick Viñales

mer als am Vormittag“, entschuldigte er sich regelrecht. So reichte es für Startplatz 11.

Im Rennen konnte er sich bis auf den neunten Platz steigern. „Ich wusste, dass ich das Potenzial für zwischen P7 und P10 habe, aber dass es heißer geworden ist als an den Tagen zuvor, hat uns viel Grip gekostet, und ich wusste, dass es mit dem mittleren Reifen schwierig wird. Aber zum Schluss haben viele andere

abgebaut, ich konnte meine Pace halten, und dass wir im Rennen 14 Sekunden schneller waren als letztes Jahr, damit können wir wirklich zufrieden sein.“

Johann Zarco versuchte es mit dem weichen Hinterreifen. „Aber der war zum Schluss völlig am Ende“, gestand der Franzose. „Meine Pace wurde langsam, aber nun haben wir wieder Informationen bekommen, die uns weiterbringen.“ ■

KOMMENTAR

WAS KOMMT NACH ROSSI?

Diese Frage stellen sich Fans, Journalisten, aber vor allem die Verantwortlichen bei der Dorna schon seit Jahren. Dass der Evergreen seine Karriere um mindestens sechs Jahre länger als erwartet fortsetzte, hatte immer wieder über dieses Problem hinweggetäuscht. Doch nun konnte man einen ersten Eindruck davon bekommen, was zumindest im Heimatland des Mannes bevorstehen könnte, der weltweit die meisten Fans an die Strecken lockt. Bereits wo man heuer eine Vorahnung davon hatte, dass er nicht um den Sieg kämpfen wird, war sowohl die Zahl der Fans als auch die der Medienvertreter gesunken. Man kann nur hoffen, dass das Mugello-Syndrom auch durch andere Faktoren so extrem ausgefallen ist. Denn die MotoGP bietet auch ohne ihr Zugpferd den stärksten Motorsport der Welt.



Imre Paulovits
Leiter
Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

PER ACHSE NACH MUGELLO

Danilo Petrucci und Michele Pirro kannten es ja schon, schließlich hatte der eine als Motorrad-Polizist, der andere als Ducati-Testfahrer jede Menge Kilometer in den Apenninen abgespult. Doch dass sie nun für das Grand-Prix-Wochenende mit dem Motorrad von Bologna nach Mugello fahren, war doch neu. Der italienische Hersteller ließ seine drei Werksfahrer für das Heimrennen nämlich mit Multistrada-Tourern über die feinen Kurven des Futapasses zum Autodromo del Mugello fahren. Dass sie dabei ein Sauwetter hatten, mit Regen und Nebel, reduzierte zwar den Spaßfaktor, aber nicht die Stimmung der drei MotoGP-Helden, die auf dem Pass mit Fans zusammentrafen und fachsimpelten.

Immerhin klarte es auf den letzten Kilometern auf. Als sie dann an der Strecke ankamen, schien bereits die Sonne. „Irgendwie ist es in den letzten Jahren merkwürdig, ich reise immer anders nach Mugello. Letztes Jahr bin ich mit einem Lamborghini gekommen, dieses Jahr halt mit der Multistrada“, meinte Petrucci. „Auch wenn das Wetter nicht wirklich gut war, hat es eine Menge Spaß gemacht, und wir hatten ein gutes Mittagessen mit den Fans auf dem Pass.“

REGEN KEIN SEGEN

Die gewaltige Party, die der Mugello-Grand-Prix in den letzten Jahren war, fiel dieses Jahr etwas bescheidener aus. Sicherlich hatten die Regenfälle der letzten beiden Wochen auf

das Gemüt der Fans gedrückt, aber auch dass Valentino Rossi in Jerez und Le Mans nicht um die Spitze mitfahren konnte, dürfte dafür gesorgt haben, dass es um die Strecke herum lange nicht so voll war wie in den letzten drei Jahren.

FÜR DIE HEIMAT

Wenn Rossi auch mit einem spe-

ziellen Helm-Design, das diesmal die Tricolore im Wasserfarben-Look darstellte, antrat – als er stürzte, war die Stimmung im gelben Lager endgültig im Keller. Die Euphorie über den Sieg von Danilo Petrucci war zwar da, aber die Freudentänze der Fans bis spät in die Nacht blieben in den umliegenden Ortschaften komplett aus. ■ NSN



Die drei Motorradreisenden: Petrucci, Dovizioso und Pirro

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mugello (I) – 2. Juni 2019 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 23 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 49 Grad. Schnitt des Siegers: 174,1 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	23	41.33,794 min	349.6 km/h	1.47,733 min	M/M	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	+0,043 sec	346.0 km/h	1.47,765 min	H/H	20
3. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	23	+0,338 sec	350.4 km/h	1.47,860 min	M/M	16
4. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+0,535 sec	345.7 km/h	1.47,789 min	H/M	13
5. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+6,535 sec	346.2 km/h	1.48,009 min	M/M	11
6. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-MI	23	+7,481 sec	344.1 km/h	1.48,163 min	M/M	10
7. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP 19	23	+13,288 sec	353.8 km/h	1.48,134 min	M/M	9
8. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	23	+13,937 sec	353.6 km/h	1.47,853 min	H/M	8
9. Pol Espargaró (E)	KTM RCI6	23	+16,533 sec	348.4 km/h	1.48,126 min	M/M	7
10. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-MI	23	+17,994 sec	344.9 km/h	1.48,089 min	H/M	6
11. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+20,523 sec	346.7 km/h	1.48,380 min	M/M	5
12. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	23	+20,544 sec	353.4 km/h	1.48,019 min	H/M	4
13. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	23	+20,813 sec	353.5 km/h	1.48,418 min	M/M	3
14. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	23	+27,298 sec	349.6 km/h	1.48,604 min	M/M	2
15. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	23	+28,051 sec	348.7 km/h	1.48,576 min	H/M	1
16. Miguel Oliveira (P)	KTM RCI6	23	+30,101 sec	343.8 km/h	1.48,553 min	M/M	-
17. Johann Zarco (F)	KTM RCI6	23	+41,857 sec	346.8 km/h	1.48,288 min	H/S	-
Nicht gewertet:							
Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	15	+8 Runden	353.2 km/h	1.47,657 min	M/M	-
Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	11	+12 Runden	344.9 km/h	1.47,795 min	M/M	-
Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RCI6	9	+14 Runden	344.1 km/h	1.48,555 min	M/M	-
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-MI	7	+16 Runden	348.0 km/h	1.47,984 min	H/M	-

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.45,519 min
2. Quartararo	1.45,733 min
3. Petrucci	1.45,881 min
4. Morbidelli	1.45,959 min
5. Miller	1.46,029 min
6. Crutchlow	1.46,079 min
7. Viñales	1.46,181 min
8. Bagnaia	1.46,260 min
9. Dovizioso	1.46,293 min
10. Nakagami	1.46,387 min
11. P. Espargaró	1.46,433 min
12. Pirro	1.46,638 min
13. Rins	1.46,539 min
14. Rabat	1.46,678 min
15. A. Espargaró	1.46,899 min
16. Abraham	1.47,028 min
17. Lorenzo	1.47,135 min
18. Rossi	1.47,184 min
19. Zarco	1.47,394 min
20. Mir	1.47,519 min
21. Syahrin	1.48,222 min
22. Oliveira	1.48,235 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	115
2. Dovizioso	103
3. Rins	88
4. Petrucci	82
5. Rossi	72
6. Miller	42
7. Crutchlow	42
8. Viñales	40
9. Nakagami	40
21. Bradl	6

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	121
2. Ducati	115
3. Suzuki	88
4. Yamaha	88
5. KTM	38
6. Aprilia	31

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	185
2. Repsol Honda Team	134
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	112
4. Team Suzuki Ecstar	100
5. LCR Honda	82
6. Petronas Yamaha SRT	65
7. Pramac Racing	51
8. Red Bull KTM Factory Racing	48
9. Aprilia Racing Team Gresini	34
10. Red Bull KTM Tech3	10

„Auf unserer schlechtesten Strecke waren das sehr wertvolle 20 Punkte. In Barcelona werde ich wieder voll angreifen.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.47,639, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1.45,519, Marc Márquez (Honda), 2019**
Topspeedrekord: **356,7 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**

AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

STRECKE



Ihre Mienen sagen alles: WM-Leader Marc Márquez (li.) und der Zweite Dovizioso

Sieg für Álex Márquez, Tom Lüthi

Álex Márquez holte sich in Mugello seinen zweiten Moto2-Sieg in Folge, Tom Lüthi stand das dritte Mal in diesem Jahr auf dem Podest – und das trotz einer Lebensmittelvergiftung.

Von: **Nico Schneider** und **Imre Paulovits**

Es war ein toller Anblick. Die beiden Kalex von Intact standen auf den ersten beiden Startplätzen. Und nachdem sich Tom Lüthi vor Pole-Sitter Marcel Schrötter in Führung geschossen hatte, kreisten die beiden deutschen schwarz-rot-silbernen Maschinen mit ordentlichem Abstand im Doppelpack an der Spitze des Feldes. Doch dann wurde relativ schnell klar, dass sich diese Idylle nicht bis zum Schluss halten würde. Álex Márquez hat von seinem Sieg in Le Mans den

Schwung und das Selbstvertrauen mitgenommen, nach dem er über ein Jahr lang vergeblich gesucht hatte. Und als er einmal an der Spitze war, zog er davon und ließ sich nicht mehr behelligen.

Auch Luca Marini vollführte ein paar Überholmanöver, die er von seinem großen Bruder Valentino Rossi einstudiert hatte. Unter tosendem Beifall setzte er sich auf den zweiten Platz und war der Einzige, der Márquez Druck machen konnte.

Tom Lüthi sah dann richtig blass aus, als er den Helm abnahm. „Ich habe mich schon gleich am Morgen schlecht gefühlt, ich habe mich schon vor dem Warm-up fast übergeben“, gestand er. „Ich bin völlig fertig. Ich weiß nicht, ob was mit dem Essen los war, denn auch einem Mechaniker von mir geht es gar nicht gut. Ich konnte mich im Rennen zum Glück einigermaßen konzentrieren und auf Luca Marini wieder aufschließen. Aber um einen Angriff zu starten, da-

für hatte ich zu starkes Chatterring am Vorderrad. Über diesen dritten Platz bin ich deshalb richtig froh, diese Punkte sind sehr wertvoll.“

Marcel Schrötter, der noch zu Beginn versuchte, seinen Teamkollegen anzugreifen, rutschte schließlich bis auf den achten Platz zurück. „Ich komme mir schon bescheuert vor, dass ich meine Trainingsergebnisse im Rennen nicht umsetzen kann“, seufzte Marcel Schrötter. „Aber es ist genau das gekommen, was wir befürchtet hatten: Wir bekamen mit dem Reifen schon nach drei Runden Probleme, nur waren diese viel schlimmer als erwartet. Das Motorrad hat sich völlig verändert, mir ist oft der Hinterrifen schon am Scheitelpunkt der Kurve weggegangen, ohne dass ich am Gas war. Es war so schwierig, das Motorrad einzuschätzen. Sobald ich nur ein wenig versucht habe zu pushen, hatte ich gleich einen Highsider. So habe ich viel Zeit verloren.“ ■



Topspeed-Rückstand kleiner, aber keine Punkte

MV Agusta trat beim Heim-GP mit einem neuen Motorrad in Landesfarben an, Dominique Aegerter konnte aber nicht in die Punkte fahren.

Von: **Nico Schneider** und **Imre Paulovits**

Der Druck war groß vor dem Heim-Auftritt. MV Agusta, der große Name der italienischen Renngeschichte das erste Mal wieder vor Heimpublikum – das stellte die Entwicklungstruppe bei CRC in San Marino und das kleine Team von Forward vor viele schlaflose Nächte. Dominique Aegerter und Stefano Manzi testeten viele Rahmen- und Schwingen-Kombinationen. Und nachdem eine neue Verkleidung getestet worden war, ging man noch einmal in den Windkanal. Und dann, am Samstag vor dem Rennen, wurde

sie vorgestellt, die Sonderlackierung für Mugello, in den Landesfarben von Italien.

Viele der Mühen haben sich ausgezahlt. Der Topspeed-Rückstand, den vor allem der kräftig gewachsene Aegerter hatte, wur-

de zu einem guten Teil wieder aufgeholt. Trotzdem langte es am Sonntag nicht für Punkte. „Wir haben für das Rennen noch einmal was geändert und haben dadurch noch einmal Hinterrad-Grip gefunden“, verriet der

Schweizer. „Aber das war zu viel für den Vorderreifen, der wurde immer wieder hinausgeschoben. Daran musste ich mich erst gewöhnen. Zum Schluss hatte ich eine richtig gute Pace, konnte auch auf die Werks-KTM vor mir aufholen, aber leider haben mir zum Schluss drei Sekunden auf die Punkte gefehlt.“

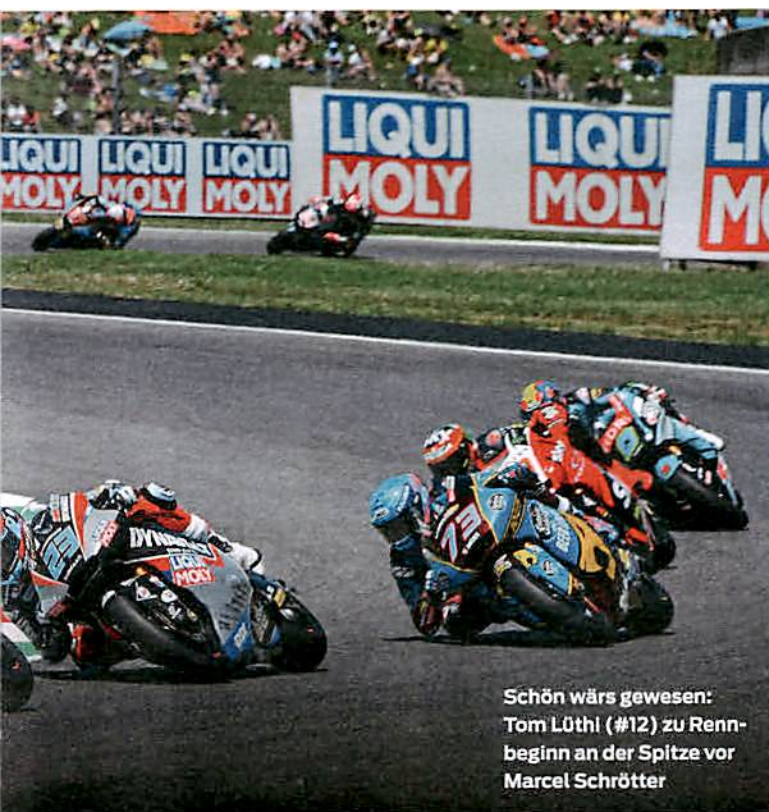
Lucas Tulovic wurde als 20. drittbeste KTM. „Ich war in der ersten Kurve außen platziert, als sich einige vor mir abgeräumt haben, das hat mich einige Zeit gekostet“, so der 18-jährige. „Ich hatte dann einige Kämpfe, wo ich weiter vorkam, habe aber auch damit Zeit verloren. So kann ich mit dem Ergebnis zufrieden sein.“

Philipp Öttl wurde 21. „Der Start und die Anfangsphase waren gut, ich war schon an Roberts vorbei. Aber dann begannen sie mich links und rechts zu überholen. Wir haben einen neuen Auspuff verwendet, der von unten besser ging. Vielleicht fehlte es deshalb oben herum.“ ■



Aegerter: Vorderreifen zu sehr beansprucht, aber zum Schluss gute Pace

Bank auf Podest



Schön wärs gewesen:
Tom Lüthi (#12) zu Renn-
beginn an der Spitze vor
Marcel Schrötter

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die Entscheidung, wer 2020 den Platz neben Andrea Dovizioso bekommen soll, wird den Ducati-Verantwortlichen nicht leicht gemacht: Danilo Petrucci, der schwach begann, aber nun zu den GP-Siegern gehört? Oder Jack Miller, der zuletzt gute Resultate zeigte, aber in Mugello stürzte? Beiden Piloten war der Posten in Aussicht gestellt worden. „Wir wollten uns etwas Zeit lassen, aber nach dem nächsten Grand Prix in Barcelona sollten wir alle Informationen haben, die wir für eine Entscheidung benötigen. Wir werden uns mit Gigi Dall'Igna und Claudio Domenicali zusammensetzen“, verriet Teamchef Paolo Ciabatti in Mugello. Wenn Petrucci im Werksteam bleibt, könnte es nächstes Jahr vier Werks-Ducatis geben: Moto2-Weltmeister Francesco Bagnaia hat eine Klausel in seinem Vertrag, der ihm für nächstes Jahr 2020er Werksmaterial garantiert.

Das Team würde Jack Miller gern behalten, zurückstecken will der aber nicht.

MOTOGP

In Mugello wurden einige Rekorde gebrochen. Andrea Dovizioso, der in Mugello seinen 300. GP fuhr, verbesserte mit 356,7 km/h seinen eigenen Topspeed-Rekord aus dem Vorjahr um 0,2 km/h. Marc Márquez pulverisierte im Qualifying die schnellste je in Mugello gefahrene Zeit (Valentino Rossi 2018: 1.46,208) um fast sieben Zehntel. Der Weltmeister stellte aber noch einen anderen Rekord auf: In der Zielkurve wurde er vom Gyroskop mit 65 Grad Schräglage gemessen, bislang hatte Jorge Lorenzo mit der Yamaha einen Bestwert von 63 Grad. „Das ist eine Linkskurve. Wir hatten, als es noch nicht so heiß war, richtig guten Grip“, verriet Márquez. „Das heißt aber auch, dass ich weiter an den Rechtskurven arbeiten muss.“

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 2. Juni 2019 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,145 km über 21 Runden à 5,245 km. 32 Fahrer gestartet, 25 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 46 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Kalex	21	39:31,262 min	1:51,881 min	25
2. Luca Marini (I)	Kalex	21	+1,928 sec	1:52,110 min	20
3. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+2,242 sec	1:52,255 min	16
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+3,653 sec	1:52,196 min	13
5. Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+3,973 sec	1:52,253 min	11
6. Enea Bastianini (I)	Kalex	21	+3,985 sec	1:52,302 min	10
7. Jorge Navarro (E)	Speed Up	21	+4,986 sec	1:51,995 min	9
8. Marcel Schrötter (D)	Kalex	21	+6,215 sec	1:52,274 min	8
9. Sam Lowes (GB)	Kalex	21	+11,466 sec	1:52,494 min	7
10. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	21	+13,050 sec	1:52,092 min	6
11. Mattia Pasini (I)	Kalex	21	+13,934 sec	1:52,564 min	5
12. Xavi Vierge (E)	Kalex	21	+17,176 sec	1:52,227 min	4
13. Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+19,894 sec	1:52,528 min	3
14. Tetsuta Nagashima (J)	Kalex	21	+20,055 sec	1:52,621 min	2
15. Brad Binder (ZA)	KTM	21	+20,591 sec	1:52,911 min	1
16. Jorge Martín (E)	KTM	21	+20,672 sec	1:52,962 min	-
17. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	21	+24,081 sec	1:53,141 min	-
18. Andrea Locatelli (I)	Kalex	21	+26,677 sec	1:52,734 min	-
19. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	21	+36,831 sec	1:53,571 min	-
20. Lukas Tulovic (D)	KTM	21	+41,874 sec	1:53,734 min	-
21. Philipp Öttl (D)	KTM	21	+44,611 sec	1:54,195 min	-
22. Steven Odendaal (ZA)	NTS	21	+45,131 sec	1:53,658 min	-
23. Marco Bezzecchi (I)	KTM	21	+45,136 sec	1:53,506 min	-
24. Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	21	+1:01,819 min	1:54,229 min	-
25. Xavi Cardelús (E)	KTM	21	+1:01,942 min	1:55,699 min	-
Nicht gewertet:					
Joe Roberts (USA)	KTM	5	+6 Runden	1:54,352 min	-
Jake Dixon (GB)	KTM	10	+11 Runden	1:54,578 min	-
Simone Corsi (I)	Kalex	8	+13 Runden	1:52,256 min	-
Nicolò Bulega (I)	Kalex	7	+14 Runden	1:52,437 min	-
Stefano Manzi (I)	MV Agusta	7	+14 Runden	1:53,153 min	-
Teppej Nagoe (J)	Kalex	4	+17 Runden	1:54,293 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Baldassarri	88
2. Márquez	86
3. Lüthi	84
4. Navarro	73
5. Schrötter	64
6. Marini	58
7. Fernández	54
8. Bastianini	45
22. Aegerter	5
24. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	150
2. Speed Up	78
3. KTM	43

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	155
2. Dynavolt Intact GP	148
3. Estrella Galicia Marc VDS	117

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Schrötter	1:51,129 min
2. Lüthi	1:51,169 min
3. Márquez	1:51,346 min
4. Bulega	1:51,401 min
5. Navarro	1:51,470 min
6. Marini	1:51,484 min
7. Nagashima	1:51,640 min
8. Lowes	1:51,692 min
9. Fernández	1:51,697 min
10. Gardner	1:51,724 min
11. Bastianini	1:51,728 min
12. Martín	1:51,776 min
13. Corsi	1:51,798 min
14. Di Giannantonio	1:51,920 min
15. Baldassarri	1:51,976 min
16. Locatelli	1:52,015 min
17. Vierge	1:52,055 min
18. Pasini	1:52,416 min
19. Binder	1:52,025 min
20. Bendsneyder	1:52,062 min
21. Aegerter	1:52,325 min
22. Manzi	1:52,438 min
23. Lecuona	1:52,541 min
24. Tulovic	1:52,770 min
27. Öttl	1:53,714 min

Moto3

Arbolino holt ersten Sieg, Canet w



Gimme five: Tony Arbolino hat perfekt taktiert und zum Schluss vom kleinen Fehler Dalla Portas profitiert

Dass er schnell ist, hat Tony Arbolino bereits mehrfach bewiesen. Doch bei seinem Heimrennen taktierte der 18-jährige Italiener richtig und ist die nächste Hoffnung seines Landes.

Von: **Nico Schneider**
und **Imre Paulovits**

Mugello und die Moto3. Welche Schlachten haben wir hier schon erlebt, die noch bis Ende der Saison für Gesprächsstoff sorgten, und mit Andrea Migno konnten die Italiener vor zwei Jahren einen Debüt-Sieg von einer ihrer Nachwuchshoffnungen erleben. Und all das war dieses Jahr auch nicht anders. Zum Schluss war der Führungspulk noch zehn Fahrer lang. Und wenn es kurz vor dem Ziel auch so aussah, als könne Lorenzo

Moto3

Wenigstens zwei Punkte für Kornfeil

Wenn er auch mit dem Führungspulk nicht mithalten konnte, wurde Jakob Kornfeil als 14. noch Bester der Verfolgergruppe.

Nach einem schwierigen Qualifying musste sich Prüstels Nummer-1-Pilot Jakob Kornfeil erneut der Herkulesaufgabe stellen, das Feld von hinten aufzurollen. Als er dem gestürzten Kazuki Masaki ausweichen musste, hatte er einen Ausritt ins Gras und verlor wieder viele Plätze. Zwar konnte er sich wieder an die Spitze der Verfolgergruppe kämpfen, doch die Lücke nach vorn war bereits zu groß. Immerhin konnte er durch die vielen Ausfälle zwei Punkte aus Mugello mitnehmen. „Die Chance haben wir im Qualifying vergeben. Wäre ich von weiter vorn als dem 20. Platz gestartet, wäre mir vieles erspart geblieben“.

gab Kornfeil zu. „Ich fühlte mich stark auf dem Motorrad, und die Fahrwerkeinstellung waren ebenfalls gut, so schaffte ich es, die sechstschnellste Runde des Rennens zu fahren. Ich hatte Glück, dass die Jungs vor mir Fehler machten, die mich in der Wertung höher brachten, sodass ich noch ein paar Punkte mitnehmen kann. Jetzt freue ich mich schon auf Barcelona.“ ■



Jakob Kornfeil: Besseres Quali nötig

MotoGP Rookies Cup

Tatay macht sich

Der Spanier Carlos Tatay gewann das Rennen in Mugello überlegen und hat so nun auch eine ansehnliche Führung im Cup. Mit P6 fuhr Jason Dupasquier ein sauberes Rennen.

Den Cup-Auftakt in Jerez verließen Carlos Tatay und Yuki Kunii noch punktgleich an der Spitze der Tabelle, jetzt hat der 16-jährige Spanier als Cup-Leader nach Mugello plötzlich 25 Punkte Vorsprung. Denn während er an der Spitze einen komfortablen Vorsprung von zehn Sekunden herausfuhr, musste sich Kunii mit einem 16 Fahrer starken Pulk herumschlagen. In der letzten Runde wurde ihm dies auch zum Verhängnis, denn Matteo Bertelle rutschte beim Herausbeschleunigen das Hinterrad weg, und beim Sturz räumte er Kunii,

Asia-Talent-Cup-Sieger Billy van Eerde und Marcos Uriarte mit ab.

Der 17-jährige Westschweizer Jason Dupasquier fuhr auch in diesem Verfolgerpulk, und wenn er auch vom Sturzpech seiner vier Mitstreiter verschont blieb, hatte er doch ein ereignisreiches Rennen. „Mein Start war schlecht, ich musste mich vorkämpfen“, so Dupasquier. „In der Gruppe war dann richtig was los, in einer Runde war ich mal Zweiter, dann wieder nur 12. Mit dieser langen Geraden in Mugello kann man da nichts machen, aber ich habe hundert Prozent gegeben. Ich muss es nun lernen, in der ersten Runde mehr zu pushen. Aber jetzt habe ich erst einmal in der nächsten Woche wieder die Moto3-Junior-WM.“

Für Noah Dettwiler reichte es diesmal nicht in die Punkte. „Ich hatte einen guten Start, dann hatte ich fast einen Kontakt, da war ich an der letzten Stelle“, so der 14-jährige Solothurner. „Ich habe dann

weiter WM-Leader

Dalla Porta seinem zweiten Platz in Le Mans den ersten Sieg seit Misano im letzten Jahr hinzufügen, weil er schon die Runden zuvor am besten aus der Zielkurve kam und dazu noch an der Spitze war, musste er auch diesmal mit dem Ehrenplatz vorliebnehmen. Tony Arbolino hatte wieder genauso gut taktiert wie im Qualifying und er wischte kurz vor dem Zielstrich vorbei.

„Es war ein verrücktes Rennen, wie immer in der Moto3, speziell hier in Mugello“, gab Arbolino zu. „Ich habe mich nur darauf konzentriert, dass ich in der letzten Runde in der Führungsgruppe bleibe und dann richtig positioniert bin. Immer, wenn Dalla Porta vorne war und eine KTM dahinter, konnte er wegziehen, so habe ich mich darauf konzentriert, dass ich vor dem Ziel hinter ihm bin. Hier vor den ganzen Fans zu gewinnen, ist einfach ein unbeschreibliches Gefühl.“

„Meine Reifen hatten etwas abgebaut, trotzdem konnte ich bis

zum Schluss in der Führungsgruppe bleiben“, tröstete sich Dalla Porta. „Ich habe dann einen klitzekleinen Fehler aus der letzten Kurve heraus gemacht, und so konnte Arbolino vorbei.“

Arón Canet aus dem Team von Max Biaggi und Philipp Öttl war zwar ebenfalls im Führungspulk, doch bei dem Lotteriespiel, in dem die ersten acht innerhalb von 0,6 Sekunden durchs Ziel brausten, war nicht mehr als der siebte Platz für den 19-jährigen Spanier drin. Doch er bleibt WM-Leader. „Ich hatte mir für das Heimrennen von Teamchef Max Biaggi einiges vorgenommen“, bekannte Canet. „Doch diesmal waren wir nicht optimal abgestimmt, ich habe auf der Geraden zu viel verloren und konnte es nur durch spätes Bremsen wieder aufholen. So war nicht mehr als dieser siebte Platz drin.“ Peter Öttl hat sich nun einiges vorgenommen: „Wir werden mit dem Team versuchen, dass Arón in Barcelona wieder ein konkurrenzfähigeres Motorrad hat.“ ■

aus dem Staub

versucht, so viele Fahrer wie möglich wieder zu überholen, aber dann konnte ich die Pace nicht halten und bin wieder etwas zurückgefallen. Zum Schluss habe ich als 19. noch von den Stürzen profitiert. Beim nächsten Rennen in Assen werde ich wieder voll attackieren.“

Für den 13-jährigen Sachsen Phillip Tonn war das Rennen vier Runden zu lang. „Mir ist mehrfach der Gang rausgesprungen, da habe ich viel Zeit verloren. Dann ist mir vier Runden vor Schluss in der ersten Kurve einer ins Vorderad gefahren und ich bin leider gestürzt.“ ■ NSN

CUP-STAND

Fahrer	Punkte
1. Carlos Tatay (E)	70
2. Yuki Kunii (J)	45
3. Hariki Noguchi (J)	37
5. Jason Dupasquier (CH)	32
20. Noah Dettwiler (CH)	1



Carlos Tatay: Unbehelligt vorneweg



Jason Dupasquier (#50): Viel Aktion

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 2. Juni 2019 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,900 km über 20 Runden à 5,245 km. 31 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 42 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Tony Arbolino (I)	Honda	20	39:29,874 min	1:57,168 min	25
2. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	20	+0,029 sec	1:57,329 min	20
3. Jaime Masia (E)	KTM	20	+0,078 sec	1:57,081 min	16
4. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+0,156 sec	1:56,713 min	13
5. Dennis Foggia (I)	KTM	20	+0,267 sec	1:57,056 min	11
6. John McPhee (GB)	Honda	20	+0,403 sec	1:57,077 min	10
7. Arón Canet (E)	KTM	20	+0,559 sec	1:56,950 min	9
8. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+0,595 sec	1:57,081 min	8
9. Celestino Vietti (I)	KTM	20	+1,566 sec	1:57,367 min	7
10. Darryn Binder (ZA)	KTM	20	+1,597 sec	1:56,956 min	6
11. Raúl Fernández (E)	KTM	20	+2,519 sec	1:57,299 min	5
12. Albert Arenas (E)	KTM	20	+2,554 sec	1:57,260 min	4
13. Sergio Garcia (E)	Honda	20	+2,578 sec	1:57,445 min	3
14. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	20	+22,830 sec	1:56,972 min	2
15. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	20	+26,669 sec	1:57,679 min	1
16. Gerry Salim (RI)	Honda	20	+26,745 sec	1:57,205 min	-
17. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	20	+26,777 sec	1:57,326 min	-
18. Can Öncü (TR)	KTM	20	+26,779 sec	1:57,448 min	-
19. Vicente Pérez (E)	KTM	20	+26,873 sec	1:58,111 min	-
20. Filip Salac (CZ)	KTM	20	+29,782 sec	1:58,767 min	-
21. Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+51,331 sec	1:58,264 min	-
Nicht gewertet:					
Ayumu Sasaki (J)	Honda	16	+4 Runden	1:56,824 min	-
Kaito Toba (J)	Honda	16	+4 Runden	1:57,317 min	-
Andrea Migno (I)	KTM	15	+5 Runden	1:56,934 min	-
Romano Fenati (I)	Honda	15	+5 Runden	1:57,361 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Canet	58
2. Antonelli	57
3. Masia	45
4. Toba	41
5. Dalla Porta	40
6. Vietti	36
7. Migno	29
8. Binder	26
9. Arbolino	26
10. Rodrigo	24

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. KTM	82
2. Honda	79

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. SIC58 Squadra Corse	80
2. Bester Capital Dubai	74
3. Leopard Racing	64
4. Sterilgarda Max Racing Team	58
5. Honda Team Asia	58
6. Sky Racing Team VR46	50
7. Sama Qatar Angel Nieto Team	40
8. VNE Snipers	33
9. CIP Green Power	26
10. Kömmerling Gresini Moto3	24

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Arbolino	1:56,407 min
2. Rodrigo	1:57,080 min
3. Dalla Porta	1:57,276 min
4. Migno	1:57,438 min
5. Suzuki	1:57,453 min
6. Antonelli	1:57,455 min
7. Fenati	1:57,525 min
8. Toba	1:57,533 min
9. Ramírez	1:57,551 min
10. Canet	1:57,575 min
11. Lopez	1:57,626 min
12. Masia	1:57,733 min
13. Foggia	1:57,911 min
14. Binder	1:58,007 min
15. Fernández	1:58,028 min
16. Garcia	1:58,031 min
17. Vietti	1:58,099 min
18. McPhee	1:58,122 min
19. Sasaki	1:58,235 min
20. Kornfeil	1:58,282 min
21. Masaki	1:58,471 min
22. Arenas	1:58,496 min
23. Yurchenko	1:58,714 min
24. Öncü	1:58,716 min
25. Zannoni	1:58,764 min
26. Yamanaka	1:58,925 min
27. Salim	1:58,988 min
28. Pérez	1:59,182 min
29. Salac	1:59,897 min
30. Booth-Amos	2:00,708 min



Wie einst im Mai

Am Hockenheimring wurde die Zeit zurückgedreht. Wie in den glorreichen Zeiten des Mai Pokals, des größten deutschen Interrennens, dröhnten und kreischten wieder die Maschinen von damals – die Kleinsten ganz besonders.

Von: **Imre Paulovits**

Dieses helle Kreischen – wie lange ist es schon aus der Weltmeisterschaft verschwunden. Doch jetzt vibriert es durchs Motodrom, wird von den Tribünen und der Boxenmauer reflektiert und bohrt sich tief in die Erinnerungen. Ja, so haben sie geklungen, die kleinen 50er Rennmaschinen, die Schnapsklasse, die einst wie ein Schwarm von Hornissen über die Strecken fegte. Untergegangen im Werdegang der Geschichte, aber unvergessen bei den Fans und den Aktiven. Jüngerinnen-

rungen, der Beginn von großen Karrieren, einer Lebensweise. Es gab Tage, da waren die Kleinsten die Größten. Hans-Georg Anscheidt, Angel Nieto, Jan de Vries, Stefan Dörflinger oder Jorge Martínez: Jeder von ihnen wurde zu einem Nationalhelden in seiner jeweiligen Heimat.

Gerade der Hockenheimring war dabei ein Geburtshelfer. Hier startete die OMK 1959 gemeinsam mit Hockenheim-Rennleiter Wilhelm Herz 1959, also vor 60 Jahren, den Moto Cup für die frisierten Mopeds, die damals überall der Jugend den Zugang zu Mobilität und Technik verschafften und in vielen das Rennfieber weckten. Die Idee verbreitete sich wie ein Lauffeuer. Schon 1961 gab es eine Europameisterschaft und bereits ein Jahr später gar eine Weltmeisterschaft. Wenn all das am Ende der 1980er Jahre mit dem Drang nach immer Größerem auch ein Ende fand: Die Faszination für die kleinen Kreischer, die Literleistungen hervorbrachten, bei denen jedes größere Rennfahrzeug erblasste, und deren

„Es ist noch keine zehn Jahre her, dass wir angefangen haben, historischen Motorsport zu veranstalten. Hier hatten wir fast genau 500 Teilnehmer.“

Manfred John

beste Tüftler bis zum Ende der Zweitakt-Ära die Entwicklung an vorderster Front mitbestimmten, ist bei allen, die sie miterlebt haben, geblieben.

Die größten Kleinen

Und so waren sie wieder die Stars in Hockenheim. Auf der Strecke und im Fahrerlager. Sauber aufgereiht standen sie in der Box, und Haudegen wie die beiden Schweizer Rolf Blatter und Hans Scheidegger ließen sie nicht nur bei der Parade kreischen, sondern prügelten sie auch im 50cc Euro-

Cup um Plätze und Punkte. Und im Glas-Pavillon standen weitere Schätze aus der Vergangenheit: von der Doppel-Drehschieber-Kreidler, mit der Hans Georg Anscheidt den ersten 50er-WM-Lauf der Geschichte am 6. Mai 1962 in Montjuïc Parc von Barcelona gewann, über die Reimo-Suzuki bis zur Zündapp KSR 80, mit der Stefan Dörflinger 1984 erster 80er-Weltmeister wurde. Dazu hatte die Moped-Garage, die den technischen Hintergrund für den erfolgreichen Kinofilm „25 km/h“ stellte, viele Serien-Exponate inklusive zweier Film-Mofas mitgebracht, und ihre schnapsglasverrückte Kundschaft brachte den Rest des Moped-Feelings knatternd ins Motodrom.

Trotzdem waren sie in der Untertzahl. Denn was Manfred John aus seiner Moto Trophy gemacht hat, ist die größte Oldtimer-Meisterschaft auf dem Kontinent geworden, und das Fahrerlager, das wegen den Umbauarbeiten für den Formel-1-WM-Lauf derzeit etwas eingegrenzt ist, platzte aus allen Nähten. „Wir haben das



Alles schon mal da gewesen:
Die Suzuki RG 500 erinnerte
an den Mal Pokal 1981

BUENOS DIAS



Feine alte 50er, unvergessen ihr Verfrachter Ralf Waldmann

BUENOS DIAS



Der Andrang auf die Autogramme war groß

PAULOVITS



Historischer Motorsport vom Feinsten: Ex-Superbike-Meister Jochen Schmid und seine Eckert-Honda-RC30 Evo

BUENOS DIAS

Ganze 2010 angefangen, damals mit den Zweitaktern, die keinen Platz mehr in der WM und den nationalen Meisterschaften hatten“, erinnert sich Manfred John. „Dann haben wir die Viertakt-Klassen dazugenommen, und seither ist die Serie regelrecht explodiert. Viele Leute hatten die Motorräder zu Hause stehen, wollten sie fahren, und jetzt sind sie alle hier. Wir hatten hier in Hockenheim ziemlich genau 500 Teilnehmer.“

Und dass es nicht die allerfrischesten Rennmaschinen sind, heißt nicht, dass mit ihnen nicht genau so ernster Motorsport getrieben wird wie zu ihrer aktuellen Zeit. Bei den Zweitaktern finden sich Sahnestücke wie die Replicas oder auch teilweise Originale von weltmeisterlichem Gefährt wie der 500er Suzuki von Marco Lucchinelli, der Honda des letzten 250er-Weltmeisters Hiroshi Aoyama, der 125er von Dirk Raudies oder gar die Original-Bridgestone-125 von Jos Schurgers. Bei den Superbikes fahren auch alte Haudegen wie Jochen

Schmid, Michael Galinski, Manfred Fischer oder Heinz Platadis mit und zeigen den Jungen, was eine Harke ist. Jochen Schmid verpasst dabei zusammen mit Roland Eckert der Honda RC 30 jedes Jahr eine weitere Evolutionsstufe, und der Pro Superbike-Meister fährt auch die Rennen mit dem gleichen Ernst und Einsatz wie damals.

Große Frühsommer-Party

Auch das Wetter machte mit, bei herrlichstem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen hatten alle viel Spaß, und außer den beiden geladenen Weltmeistern Hans Georg Ansheidt und Dieter Braun ließen es sich auch andere Motorsport-Größen wie Gespann-weltmeister Rolf Steinhausen nicht nehmen, vorbeizuschauen.

Wenn der Mai Pokal heute auch nicht mehr das hochdotierte Interrennen ist wie einst, so hat er als Revival bereits jetzt, bei seiner zweiten Ausgabe, einen genau solchen Stellenwert im historischen Motorsport erklommen. ■

DREI FRAGEN AN HANS GEORG ANSCHEIDT



WELCHE ERINNERUNGEN HAT DAS MAIPOKAL-REVIVAL BEI IHNEN WACHGERUFEN?

Sehr viele. Ich bin mein erstes Straßenrennen 1960 in Hockenheim gefahren und mein letztes Rennen 1968 ebenfalls. Deshalb ist Hockenheim mein zweites Zuhause, und ich freue mich immer, wenn ich hier sein darf.

WIE GEFÄLLT IHNEN DAS FORMAT, AKTUELLEN HISTORISCHEN MOTORSPORT MIT DER PARADE VON ALTEN MEISTERN ZUSAMMENZUFÜHREN?

Ich bin schon bei einigen Veranstaltungen von Manfred John gewesen, wie in Walldürn, und ich finde es ganz prima, dass sich Leute drum kümmern, dass Menschen, die sich für alte

Motorräder und der Geschichte des Motorsports interessieren, diesem Hobby frönen können. Würde sich niemand damit beschäftigen, könnten die vielen Fahrer nirgends fahren. Und die ganzen Fans, die kommen, nicht so viel Freude an ihrem Hobby haben.

WAS HAT ES IHNEN GEGEBEN, DIE 50ER WIEDER SO IM MITTELPUNKT EINER VERANSTALTUNG ZU SEHEN?

Ich freue mich, alte Bekannte und ehemalige Motorräder wiederzusehen. Die sind ja heute alle besser in Schuss, als sie es damals waren. Und es ist schön anzusehen, dass die Leute dabei so viel Spaß haben, diese Motorräder zu erhalten und damit so ein bisschen Rennen zu fahren. Nur die vielen Holländer hätte ich noch gern dabei gehabt.

100. Tourist Trophy

Regen legt die Tourist Trophy lahm

Die Jubiläumsausgabe der Isle of Man TT ist mehr als ins Wasser gefallen. Von den geplanten sechs Trainingstagen fielen drei aus, wie auch die ersten Rennen. Nur Dienstag und Sonntag konnte trainiert werden.

Von: **Toni Börner**

Bereits das Newcomer-Training hatte vor einer Woche von Samstag auf Sonntag verschoben werden müssen. Dann konnte noch am Dienstag gefahren werden, das nächste Mal erst am Sonntag. Nun wird das Superbike-Rennen nach nur einer Session stattfinden. „Ich komme 30, 40 Jahre lang hier her, aber so etwas habe ich noch nicht erlebt“, sagte Wilson Craig, langjähriger, erfolgreicher Teamchef bei der Isle of Man TT, vorrangig mit Honda. „Früher wurde ja auch im Regen gefahren, so wie zum Beispiel 1998, als es auch fast zwei Wochen lang durchgeregnet hat.“ Über einen Regen-Einsatz bei der Isle of Man braucht heute nicht diskutiert werden, die über 200 PS starken Waffen sind schon im Trockenen kaum zu kontrollieren!

Das bedeutet, dass bislang noch keine Durchschnittsgeschwindigkeiten von 130 Meilen pro Stunde erreicht werden konnten. Dean Harrison war am Montag mit 129.531 Meilen der Schnellste der Superbikes, brauchte also für die reichlich 60 Kilometer um den

Snaefell Mountain Circuit 17.28,610 Minuten. Er lag damit vor dem Beginn der Rennwoche an der Spitze, vor Manxman Conor Cummins und dem Australier Davo Johnson. Dessen Honda Racing Teamkollege Ian Hutchinson stürzte am Dienstag im schnellen 11th-Milestone-Knick, blieb aber weitestgehend unverletzt.

Doch der Crash nagte am Engländer, der aufgrund seiner schweren Beinverletzungen von 2010 nun acht seiner 16 TT-Siege mit Links-Schaltung und weitere acht mit Rechtsschaltung errungen hat. „Ich bin wahrscheinlich der Einzige im ganzen Fahrerlager, der sich über die ganzen Absagen diese Woche gefreut hat“, sagte er. „Da konnte ich meine Wunden lecken.“ Für Hutchinson wurde für das Sonntagstraining ein neues Superbike aufgebaut, mit dem er sich gleich wieder auf den Kurs wagte. In der Supersport-Klasse war er vorn dabei.

Pech hatte Michael Dunlop, der am Sonntag auf seiner ersten Runde mit dem Superbike in den Bergen liegen blieb und nicht wieder ins Fahrerlager zurückkam. Der 18-fache TT-Sieger musste dann den anderen zuschauen.

Wie weiter?

Die Rennen sind alle verschoben worden und am Montag [nach Redaktionsschluss] ging es mit dem von sechs auf vier Runden gekürzten Superbike-Rennen los. Danach die Seitenwagen und am Abend die Supersport. Weitere Rennen waren für den Dienstag geplant, doch für Dienstag war ebenso erneuter Starkregen angekündigt. ■



Dean Harrison: Auch in dem einen Superbike-Training Schnellster



Wieder dabei: Der 24-fache TT-Sieger John McGuinness



Den Engländern können auch solche Bedingungen den Humor nicht nehmen

NACHRICHTEN

TOURIST TROPHY

Besonders hart trafen die Trainings-Absagen den Newcomer David Datzler aus Bayern, dem damit nicht nur Zeit, sondern auch Runden verloren gingen. Am Sonntag konnte er endlich wieder auf den Kurs raus, war aber dann auch noch gehandicapt: „Ich habe mir Magen-Darm-Grippe eingefangen und die ganze Nacht auf der Toilette verbracht – da fehlt echt Kraft beim Fahren.“ Horst Saiger war einer der wenigen, der alle drei seiner

Maschinen bewegen und probieren konnte und zeigte sich teils begeistert. „Die Superstock funktioniert hervorragend, die macht genau, was ich will, aber am Superbike haben wir noch Arbeit“, so der Österreicher. Zwei Maschinen zogen besonders die Augen und Ohren auf sich: Michael Rutter fährt im Bathams-Team die Honda RC213V-MotoGP-Replika und kam im Training damit auf Rang 5. John McGuinness ist wieder zurück und setzt dieses Jahr auf

Norton, die einen ähnlich spektakulären Sound vorweisen kann.

SUPERBIKE-WM

Bei den zweitägigen Tests in Misano letzte Woche Mittwoch und Donnerstag machte der Regen den Teams einen Strich durch die Rechnung, es konnte jeweils erst am Nachmittag auf einigermaßen trockenem Asphalt getestet werden. Und auch da lagen die Zeiten um etwa drei Sekunden unter denen, die beim WM-Lauf am 22./23. Juni erwartet

werden – wenn es dort trocken bleibt. Die rutschige Strecke gab aber Weltmeister Jonathan Rea richtig Auftrieb, er war mit 1.34,9 Schnellster vor Michael van der Mark (1.35,1), Alex Lowes (1.35,2) und Álvaro Bautista (1.35,5). Der WM-Leader musste aber einen weiteren Dämpfer einstecken, als er in Turn 13 brutal abflog, sich aber zum Glück nicht verletzte. Sandro Cortese fuhr ebenfalls 1.35,5. Markus Reiterberger 1.36,6. Loris Baz debütierte auf der Ten-Kate-Yamaha mit 1.36,5.

ADAC MX Masters Möggers

Herlings zurück – geschlagen!

Jeffrey Herlings ist zurück – in der MX Masters Serie. Der MXGP-Weltmeister startete sein Comeback beim Masters-Lauf in Möggers, wurde aber von Jeremy Seewer geschlagen!

Von: **Thomas Schiffner**

Das Masters-Rennen in Möggers als einzigem in Österreich bot KTM einen Heimvorteil und den besetzte Mattighofen mit einem Paukenschlag: Der seit Februar verletzte MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings wurde eingeflogen, um sein Comeback auf der Rennstrecke zu geben. Bereits am Himmelfahrtsfeiertag hatte er in Rhenen (NL) an einem Rennen teilgenommen. Möggers sollte der letzte Test vor seinem geplanten WM-Comeback beim Russland-Grand-Prix am 9. Juni sein.

Herlings kam, sah – aber siegte nicht! In beiden Masters-Läufen musste er sich seinem Schweizer MXGP-Konkurrenten Jeremy Seewer geschlagen geben. Seewer, der von der Pole-Position aus ins Rennen ging, konnte den ersten Lauf mit einem Holeshoot von Be-

ginn an führen und den KTM-Star Herlings erfolgreich auf Distanz halten. „Der Club hat die Strecke wirklich super vorbereitet, das war absolutes WM-Niveau. Ich hatte heute richtig Spaß und habe das Rennen sehr genossen“, strahlte der Yamaha-Pilot.

Tanel Leok Tabellenführer

In Heat 2 drehte der Niederländer dann den Spieß um, konnte den Start gewinnen und das Rennen 12 Runden lang anführen. Dann überrumpelte ihn Seewer mit einem Überraschungsangriff.

Herlings konnte nicht mehr kontern und zollte seinem Konkurrenten Respekt: „Im ersten Lauf bekam ich schon früh im Rennen harte Unterarme und konnte deshalb nicht mein normales Tempo gehen“, erklärte der Weltmeister. „Aber das ist nach



Er ist wieder da: Jeffrey Herlings in Möggers am Start, aber nicht Sieger

meiner langen Verletzungspause ganz normal. Im zweiten Durchgang lief es deutlich besser und ich konnte Jeremy eine ganze Weile hinter mir halten. Aber er ist hier sehr stark gefahren und wäre auch eine harte Nuss gewesen, wenn ich schon in Topform

wäre.“ Abseits des Gigantenduell holte sich der Este Tanel Leok mit zwei dritten Plätzen die Masters-Führung. Und der mehrfache Meister Dennis Ullrich (4/4) liegt jetzt nur vier Punkte hinter dem Spitzenreiter zurück. ■

ADAC MX MASTERS

Möggers (A), 2. Juni, 1. Lauf

1. Jeremy Seewer (CH), Yamaha	33.38,500 m
2. Jeffrey Herlings (NL), KTM	+19,986 s
3. Tanel Leok (EST), Husqvarna	+20,840 s
4. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+25,004 s
5. Valentin Guillod (CH), Honda	+28,775 s
6. Jens Getteman (B), Kawasaki	+38,849 s
7. Bence Szvoboda (H), KTM	+48,303 s
8. Pascal Rauchenecker (A), KTM	+56,410 s
9. Richard Sikyna (SK), KTM	+1.00,768 m
10. Filip Neugebauer (CZ), Kawa.	+1.02,488 m

2. Lauf

1. Jeremy Seewer (CH), Yamaha	34.37,670 m
2. Jeffrey Herlings (NL), KTM	+7,533 s
3. Tanel Leok (EST), Husqvarna	+52,120 s
4. Dennis Ullrich (D), Husqvarna	+53,394 s
5. Valentin Guillod (CH), Honda	+58,779 s
6. Jens Getteman (B), Kawasaki	+59,916 s
7. P. Rauchenecker (A), KTM	+1.06,622 m
8. Matis Karro (LV), Husqvarna	+1.32,048 m
9. Richard Sikyna (SK), KTM	+1.36,558 m
10. Lukas Neurauter (A), KTM	+1.43,511 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 2 von 7 Rennen

1. Tanel Leok	76 Punkte
2. Dennis Ullrich	72
3. Jens Getteman	78
4. Pascal Rauchenecker	57
5. Bence Szvoboda	51
6. Jeremy Seewer	50
7. Stefan Kjer Olsen (DK)	49
8. Jeffrey Herlings	44
9. Richard Sikyna	41
10. Karlis Sabulis (LV)	35

US-Motocross Lakewood

Roczen-Sieg Nummer 2

Endlich läuft: Beim dritten Lauf der US-Nationals im Thunder Valley stand Ken Roczen zum zweiten Mal auf dem Podium ganz oben: Platz 1 in der Meisterschaftstabelle.

Von: **Thomas Schiffner**

Das auf 1861 Metern Höhe gelegene Areal in Lakewood bei Denver gehörte nicht Local Hero Eli Tomac, sondern war Ken-Roczen-Land. Moto 1 musste nach einem Gewittersturm gestartet werden. Roczen bewahrte die Ruhe und gewann, während sich Titelkonkurrent Eli

Tomac von außerhalb der Top 10 nur auf Platz 5 vorarbeitete.

Auch in Lauf 2 führte Roczen, kam aber in den letzten 10 Minuten in ein Siegeduell mit Tomac. Obwohl sich der Kawasaki-Pilot aus Colorado durchsetzte, wurde

der Thüringer Tagessieger: „Der Sieg gehört meiner Crew. Als ich mit einem Überrundeten zusammenkam, schlug seine Gabelabdeckung ein Riesenloch in meinen Zündungsdeckel und ich verlor eine Menge Öl. Meine

Crew machte einen schnellen Motorwechsel und fertig waren wir für Moto2!“

Roczen hat die Führung wieder übernommen. Der Drittplatzierte Zach Osborne liegt schon 26 Punkte zurück. ■



Nummer 2: Roczen ist wieder vorn

US-MOTOCROSS

3. Lauf, Lakewood (USA), 1. Juni

1. Ken Roczen (D), Honda	1-2
2. Eli Tomac (USA), Kawasaki	5-1
3. Zach Osborne (USA), Husqvarna	2-4
4. Jason Anderson (USA), Husqvarna	4-5
5. Marvin Musquin (F), KTM	8-3
6. Cooper Webb (USA), KTM	3-8
7. Blake Baggett (USA), KTM	7-7
8. Dean Ferris (AUS), Yamaha	6-9
9. Justin Barcia (USA), Yamaha	11-6
10. Justin Bogle (USA), KTM	10-10

Stand nach 3 von 12 Rennen

1. Ken Roczen	136 Punkte
2. Eli Tomac	134
3. Zach Osborne	110
4. Marvin Musquin	107
5. Jason Anderson	106
6. Cooper Webb	98
7. Justin Barcia	77
8. Dean Ferris	69
9. Justin Bogle	63
10. Blake Baggett	61

Langbahn-GP Herxheim

„Mit einem Lächeln nach Hause“

Martin Smolinski startet als WM-Leader in die neue Saison. Doch Exweltmeister Mathieu Tresarrieu ent-riss dem Titelverteidiger in Herxheim den GP-Sieg.

Von: **Thomas Schiffner**

Es begann nicht gut für Weltmeister Martin Smolinski vor 12 500 Zuschauern in Herxheim: Der Olchinger beendete Heat 1 hinter dem 59-jährigen (!) Bernd Diener und Theo Pijper nur als Dritter. „Ich hatte das falsche Setup gewählt, wir haben dann das Bike schneller übersetzt, und da ging es ganz gut voran.“ Smolinski, der von Grün gestartet war, wurde auch dadurch bestätigt, dass zehn der 17 Läufe von Startplatz Rot gewonnen wurden. Mit vier Laufsiegen und einem zweiten Platz zog der Bayer ins Finale ein und wählte als Erster erneut Rot.

Vizeweltmeister Dimitri Bergé war vor den Semis zweitbesten Fahrer, während der 2017er-Weltmeister Mathieu Tresarrieu nur sehr langsam in Schwung kam. Erst aus den letzten beiden Vorläufen holte er sieben Punkte



Duell des Tages: WM-Leader Smolinski (#84) gegen GP-Sieger Tresarrieu

und ging nur als Vierter ins Finale: „Obwohl ich von Gate 4 gestartet bin, kam ich gut aus dem Start und konnte dann außen an Martin vorbeigehen.“

Smolinski war der Topfavorit, musste sich aber um den GP-Sieg geschlagen geben: „Ich wollte im Finale noch einen Tick schneller werden und habe mir von Jörg Tebbe ein ultrakleines Ritzel geliehen. Aber nach einem Bombenstart habe ich im Spitzekick die komplett falsche Linie gewählt. Mathieu hat vorher gefragt, ob er die Fähnchen an der Außenbegrenzung berühren darf und genau das hat er gemacht.“

Für den Niederländer Romano Hummel, der sich vier Tage zu-

vor in Osnabrück erneut verletzt hatte, war es ein Tag zum Vergessen: Der 20-Jährige fiel dreimal aus, die zwei Läufe, in denen er das Ziel sah, gewann er!

Ähnlich ging es GP-Rookie Lukas Fienhage: Der erst 19-jährige Lohner mischte kräftig mit, fiel aber in seinem zweiten Lauf aus und endete im Semifinale als Achter. Mark Riss musste die Wildcard-Nominierung wegen seines Schlüsselbeinbruchs absagen, und erst am Dienstag erfuhr Jörg Tebbe, dass er aufrücken würde. Der deutsche Langbahnmeister startete mit einem Sieg und wurde im Halbfinale als Siebter zweitbesten Deutscher.

Martin Smolinski verpasste den Tagessieg, fährt aber als WM-Leader mit drei Punkten Vorsprung auf Tresarrieu und Bergé zu GP2 nach La Réole: „Ich kann mit einem Lächeln nach Hause fahren.“ ■

LANGBAHN-WM

1. Lauf, Herxheim (D), 30. Mai

1. Mathieu Tresarrieu (F)	21 Punkte
2. Martin Smolinski (D)	24
3. Dimitri Bergé (F)	21
4. James Shanes (GB)	18
5. Josef Franc (CZ)	15
6. Theo Pijper (NL)	14
7. Jörg Tebbe (D)	12
8. Lukas Fienhage (D)	12
10. Bernd Diener (D)	10
12. Max Dilger (D)	8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 1 von 5 Läufen

1. Martin Smolinski	24 Punkte
2. Mathieu Tresarrieu	21
3. Dimitri Bergé	21
4. James Shanes	18
5. Josef Franc	15
6. Theo Pijper	14
7. Jörg Tebbe	12
8. Lukas Fienhage	12
10. Bernd Diener	10
12. Max Dilger	8

Speedway Grand Prix Krsko

Klare Fehlentscheidung

Der Pole Bartosz Zmarzlik gewann den slowenischen GP und übernahm die WM-Führung.

Von: **Andreas Fahldiek**

Mit einer eindrucksvollen Vorstellung unterstrich Bartosz Zmarzlik seine Titelambitionen. Es war der beste GP-Auftakt seiner Karriere. Vergessen war die nicht so überzeugende Performance in Warschau. In Krsko fuhr der 24-Jährige stark, schnell und dennoch nicht volles Risiko. Das Grand Final wurde zwar zum Triumph Zmarzliks, dennoch litt es unter einer Fehlentscheidung von Schiedsrichter Craig Ackroyd.

Der Brite ließ einen deutlichen Fehlstart von dem innen startenden Leon Madsen zu und brach nicht ab. Martin Vaculik nutzte die Situation und setzte sich an die Spitze. Madsen blockte in der ersten Kurve Patryk Dudek ab. Danach hatte der Pole (der zuvor Semi 2 überragend gewann) keine Chance auf einen vorderen Platz. Zmarzlik fuhr außen sehr geschickt und rollte das Feld von hinten auf. Zu Beginn der zweiten Runde überholte er innen spektakulär den führenden Vaculik und gewann damit seinen vierten GP. Dudek zur Entscheidung des Referees: „Ich fühlte mich etwas betrogen.“ Er verlor wertvolle Punkte, führt aber dennoch (mit Zmarzlik) das Gesamtklassement an.

Bei Tai Woffinden war ein

Aufwärtstrend zu erkennen, obwohl er nicht zu 100 Prozent fit war. Auf dem Weg von Breslau nach Krsko litt er unter einer quälenden Lebensmittelvergiftung. Das Comeback von Maciej Janowski misslang. Auch Freddie Lindgren und Jason Doyle zählen zu den Verlierern des wohl besten GP in Krsko. ■

SPEEDWAY-WM

2. Lauf, Krsko (SLO), 1. Juni

1. Bartosz Zmarzlik (PL)	18 Punkte
2. Martin Vaculik (SK)	17
3. Leon Madsen (DK)	13
4. Patryk Dudek (PL)	12
5. Emil Saifutdinov (RUS)	13
6. Tai Woffinden (GB)	9
7. Artem Laguta (RUS)	9
8. Robert Lambert (GB)	7
9. Niels-Kristian Iversen (DK)	7



Madsen, Zmarzlik, Vaculik (v.l.)

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 10 Läufen

1. Bartosz Zmarzlik	28 Punkte
2. Patryk Dudek	28
3. Leon Madsen	26
4. Martin Vaculik	24
5. Niels-Kristian Iversen	21
6. Fredrik Lindgren (S)	20
7. Emil Saifutdinov	19
8. Tai Woffinden	15
9. Robert Lambert	15

Erzbergrodeo

Auch Jarvis bei fünf

Mit sensationellen 44 Jahren holte sich der Brite Graham Jarvis seinen fünften Sieg beim spektakulären Extrem-Enduro auf dem Erzberg in Österreich. Damit stellte der Husqvarna-Fahrer den Rekord von Taddy Blazusiak ein.

Von: **Robert Pairan**

Jarvis, als Spezialist für unwegsames Gelände, war als Titelverteidiger angetreten, doch er wollte nicht den Fehler des Vorjahres wiederholen: „Ich starte immer schlecht und muss später entsprechend kämpfen.“ Diesmal investierte er mehr Mühe in den Massenstart mit den 50 Besten und konnte sich in der Spitzengruppe festsetzen, während Blazusiak nach einem Startgerangel erst als Letzter den ersten Hang erklimmen konnte.

Im legendären Streckenab-



Alter schützt vor Siegen nicht: Erzberg-Bezwinger Graham Jarvis

schnitt „Carl's Dinner“, der nur aus großen Felsen besteht, konnte der ehemalige Trial-Fahrer an dem in Führung liegenden Deutschen Manuel Lettenbichler vorbeiziehen und den Grundstein für seinen Erfolg legen.

Mit Platz 2 übernimmt Lettenbichler die Führung in der World Enduro Super Series, nachdem WESS-Leader Josep Garcia erst auf Platz 16 als Vorletzter von ursprünglich 500 gestarteten Fahrern im Ziel war. ■

ENDURO SUPERSERIES

Erzberg Rodeo (A), 31.05.–02.06.

1. Graham Jarvis (GB)	Husqvarna
2. Manuel Lettenbichler (D)	KTM
3. Mario Serrano (E)	Sherco
4. Alfredo Gomez (E)	Husqvarna
5. Wade Young (ZA)	Sherco
6. Taddy Blazusiak (PL)	KTM
7. Billy Bolt (GB)	Husqvarna
8. Jonny Walker (GB)	KTM
9. Pol Tarrés Roca (E)	Husqvarna
10. Travis Teasdale (ZA)	KTM

Grasbahn-EM Bielefeld

Encore une fois

Drei Tage nach seinem GP-Sieg in Herxheim setzte Mathieu Tresarrieu beim Grasbahn-EM-Semifinale in Bielefeld ein weiteres Ausrufezeichen.

Von: **Thomas Schiffner**

Chris Harris sah in Bielefeld mit seinem Godden-Motor wie der sichere Sieger aus, doch im Finale fiel der Brite aus und wurde nur Sechster. Der Tscheche Martin Malek beeindruckte auf einem Großwächter-Jawa mit drei Laufsiegen, einmal fiel die Kette runter.

Der 59-jährige Bernd Diener brachte das Kunststück fertig, mit nur elf Vorlaufpunkten aufs Podium zu fahren: Das B-Finale

gewann der Gengenbacher und zog als Fünfter ins A-Finale ein. Mit einem Bombenstart wurde er Dritter hinter Tresarrieu und Malek. Der Franzose sagte vor dem Rennen: „Die Bahn mag ich nicht, sie ist brandgefährlich.“ Nach dem Sieg: „Ich hatte kein Selbstvertrauen und wollte mich nur für das Finale qualifizieren. Doch wir haben dann das Setup verbessert, und die Bahn wurde auch immer besser.“ ■

GRASBAHN-EM

Semifinale Bielefeld (D), 2. Juni

1. Mathieu Tresarrieu (F)	18 Punkte
2. Martin Malek (CZ)	15
3. Bernd Diener (D)	11
4. Max Dilger (D)	17
5. Josef Franc (CZ)	10
6. Chris Harris (GB)	19
7. Mika Mejer (NL)	12
8. Tom Perry (GB)	15

Ausgeschieden:

14. Jörg Tebbe (D)	5
--------------------	---



Finale: Tagessieger Tresarrieu führt vor Diener, Harris und Malek

NACHRICHTEN

LANDSHUT BUNDESLIGA-SIEG GEGEN WITTSTOCK

Rekordmeister AC Landshut dominierte am Sonntag das Bundesliga-Gipfeltreffen zu Hause gegen Wittstock mit 52:33. Wittstock konnte diverse Absagen, wie von Erik Riss und Michael Härtel, nicht kompensieren. Auch Rasmus Jensen (sieben Punkte) auf der Ausländerposition schwächelte. Die „Devils“ hatten mit Viktor Kuljakov (13) und Vaclav Milik (12) zwei starke Ausländer und mit Martin Smolinski (14) den besten Fahrer. Landshut ist jetzt alleiniger Tabellenführer.

PAUL COOPER GEWINNT IN LÜDINGHAUSEN

Der Brite Paul Cooper gewann beim Christi-Himmelfahrts-Grasbahnrennen in Lüdinghausen den ADAC-Silberhelm vor seinem Landsmann Richard Hall. Dave Meijerink (NL), der über das B-Finale kam, wurde Dritter vor Christian Hülshorst. Bei den Gespannen siegten Godden/Smith (GB) vor Brandhofer/Scheunemann und Holstein/Van Dijk (NL).

ZDENEK HOLUB SIEGER IN WOLFSLAKE

Der Tscheche Zdenek Holub gewann das offene Speedwayrennen an Christi-Himmelfahrt in Wolfslake im Finallauf vor dem Polen Kamil Brzozowski und René Deddens. Daniel Spiller gewann das „kleine Finale“ und wurde Fünfter.

U21-EM-TEAM FEHLTE NUR EIN PUNKT

Die deutsche Speedway-U21-Nationalmannschaft scheiterte am Samstag in Liberec (CZ) beim Semifinale der U21-Speedway-Team-EM an Schweden um einen einzigen Punkt. Hinter den Skandinavieren (35 Punkte) kamen Lukas Fienhage (12), Dominik Möser (1), Sandro Wassermann (10), Lukas Baumann (4) und Richard Geyer (7) auf 34 Zähler. Damit sind Schweden und Dänemark für das EM-Finale am 20.07. in Macon (F) qualifiziert.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Bentley

BENTLEY STUTTGART

Continental GT Speed, EZ 07/2013, 76900 km, 460 kW (625 PS), Onyx, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 92.890,- €. Autohaus Gohm GmbH, Graf-Zeppelin-Platz 1, 71034 Böblingen, T. 07031-2055-119, www.gohm.de

Ford

Verkaufe Ford Mustang GT Coupé 4,6 l, 305 PS, Euro 4, fährt m. LPG-Autogas und Benzin, Bj. 06, TÜV bis 10/19. Nähere Infos: Tel. 0157-86156194

Jaguar

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

Lexus

RX 450 h 3.5 V6 313 E-Four F SPORT, 7700 km, von 9/2018 64.500,- €. Tel. +33(0)606677243
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49285

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz

Der Abenteurer "V 250 Edition" lang, VANSPTS VP GRAVITY Camper im SUV Look, EZ 11/2016, ca. 20500 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 19 Zoll FIVE Räder (Bereifung 245/45 R19), SCA Hubdach mit Bett (gefedert), Liegepaket im Basisfz., Konferenztisch, Interieur. Exterieur-Pakete, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, 2x Schiebetür, 2x Klima, Burmester Sound, uvm. zum Preis von 51.300,- € (MwSt. abw.). Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49268

Ich suche einen Mercedes-Benz 190 SL als Restaurierungsobjekt zu kaufen. Bin Privatmann und Barzahler. Tel. 0172/4217200, martin-spielerling@t-online.de

VANSPTS.DE
BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz

Truck Sportive "X 250 Power Edition", VANSPTS XP Sport, EZ 01/2018, ca. 14900 km, Sportfedersatz -30 mm, Alu-Sportradsatz VEST1 mit Bereifung 285/40 R21, Kühlergrill sowie Zierelemente in Hochglanz schwarz, Alu-Pedalaufgaben, Leder schwarz, Navi Comand, Laderaumabdeckung, LKW Zulassung, u.v.m., Leistung: 140 kW, max. Drehmoment: 450 Nm, zum Preis von 49.980,- € (MwSt. abw.). Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49269

www.Rennsportshop.com

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

Mini

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

Porsche

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

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

SCHARF und SCHNELL!
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

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

Renntransporter

www.BRATKE-TRAILER.DE

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

Seat

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

Service
Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen
Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50
Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben
Chiffre
Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
MOTOR SPORT aktuell Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

REDAKTION

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

Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,
Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cot-
ton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner
Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre
Paulovits, Frank Quatember, Thomas 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 Eilfrig, ielfrig@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 Innerstall

Erscheinungsweise:

wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:

2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:

Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-
ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
Versand Deutschland: 125,00 €

(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:

17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von

75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:

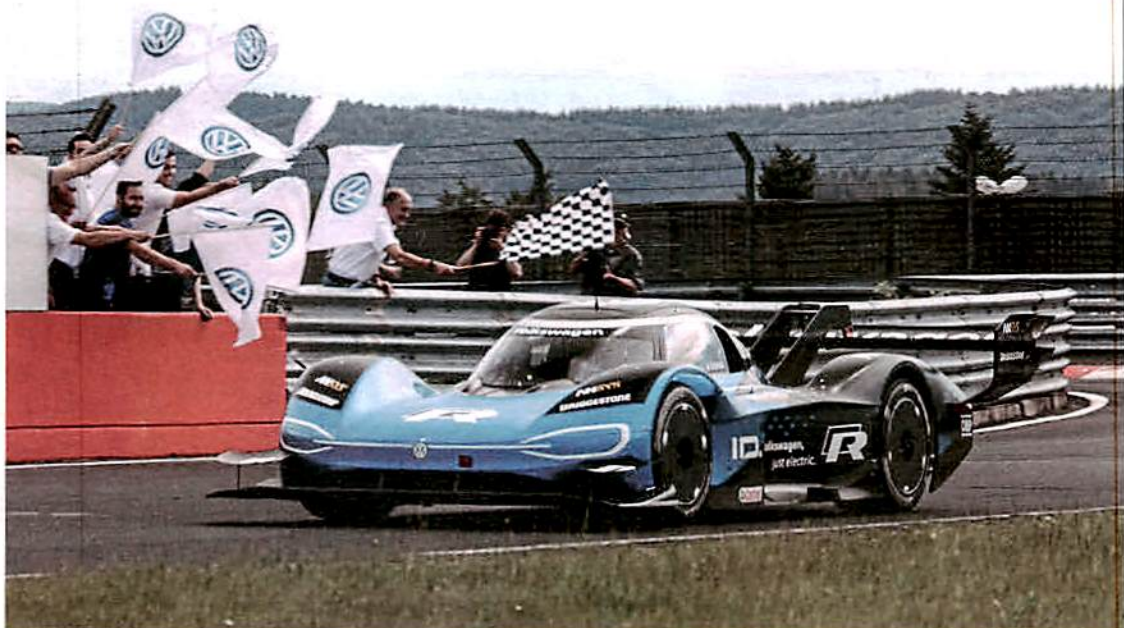
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 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



Romain Dumas hat im VW ID.R einen neuen Nordschleifen-Rekord für Elektroautos aufgestellt: 6.05,336 Minuten

Geduld, bitte!

Zur Mercedes-Dominanz
MSa 24/2019

Formel-Langeweile? Finde ich gar nicht! In ein paar Jahren wird man von der neuen Silberpfeil-Ära schwärmen. Zumindest, wenn man Mercedes-Fan ist. Genauso wie die Schumi-Fans die Ferrari-Dominanz bei den Titeln nicht langweilig fanden. Also, Geduld bitte, jede Siegesserie endet irgendwann. Und weiter mit dem eigenen Favoriten mitfeiern! Das hilft!

Mathias Keller,
D-3750 Osterode am Harz

Monaco war ein klassisches Beispiel dafür, dass Rennen nur dann spannend sind, wenn die Fahrer nicht mit der Box kommunizieren können. Auto volltanken, Reifen drauf, Helm auf und dann Abfahrt. Wer hat denn Bock auf diese Prozession? Obendrein könnte man die Kosten für

50 Ingenieure je Team sparen und ich würde nicht vor dem Fernseher einschlafen.

Friedrich Gropengiesler,
D-90522 Oberasbach

Deutsch, bitte!

MX-US-Nationals Pala
MSa 24/2019

Seit geraumer Zeit fallen mir in Eurem feinen Blatt viele sinnlose Anglizismen auf. Beispiel? US Nationals in Pala: „Dann übernahm Roczen den Lead.“ Geht's noch? Ein Wunder, dass Roczen diesmal keinen „Pass“ gemacht hat und überhaupt total „committed“ war. Von den „Deltas“, die immer wieder auf- oder zugehen und anderen unnötigen Wortschöpfungen könnte ich noch länger berichten. Es wäre wirklich nett, wenn in einem deutschsprachigen Blatt auch Deutsch geschrieben wird.

Uli Hasenheit,
D-84169 Alttraunhofen

Lauda nicht auf dem Titel?

Zum Tod von Niki Lauda
MSa 24/2019

Ich bin mehr als enttäuscht, dass nach dem bedauerlichen Ableben der Jahrhundert-Legende Niki Lauda dies nicht auf der Titelseite Platz fand. Ich bin Niki immer wieder mal über den Weg gelaufen, beginnend 1968 beim Gaisbergrennen, ebenso 1976 am Ring eine Stunde vor seinem Unfall bis zuletzt immer beim Hahnenkamm-Rennen.

Albrecht Nothegger,
A-6370 Kitzbühel

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

9.–11. Juni: 57. AvD Wolfsfelder Bergrennen

14./15. Juni: Rallye Steweder Berg

19.–23. Juni: 24h-Rennen Nürburgring

13. Juli: VLN 4: 50. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 07. Juni

15.55	Formel 1 Montreal, FP1 LIVE	N-TV/Sky Sp.*
19.55	Formel 1 Montreal, FP2 LIVE	N-TV/Sky Sp.*

Samstag, 08. Juni

11.45	ADAC GT4 Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	DTM Misano, 1. Rennen LIVE	SAT.1
13.00	Formel 4 Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
14.00	GT Masters Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.15	Carrera Cup Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.55	Formel 1 Montreal, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
17.00	ADAC TCR Spielberg, 1. Rennen LIVE	Sport 1
ab 19.10	F1 Montreal, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	N-TV
19.45	Formel 1 Montreal, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*
20.00	F1 Montreal, Qualifying LIVE	SRF info

Sonntag, 09. Juni

09.45	Formel 4 Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
11.30	Carrera Cup Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
12.30	GT Masters Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	DTM Misano, 2. Rennen LIVE	SAT.1
14.35	ADAC TCR Spielberg, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
15.30	Formel 4 Spielberg, 3. Rennen LIVE	Sport 1+*
19.05	F1 Montreal, Vorber. & Rennen LIVE	RTL/ORF 1
19.30	F1 Montreal, Vorber. & Rennen LIVE	SRF info
19.30	NASCAR Cup Series, Michigan LIVE	Motorvision TV*
22.00	DTM Misano, Highlights	Sport 1
22.30	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.00	Audi R8 Cup Misano, Highlights	Sport 1

Mittwoch, 12. Juni

16.45	24h Le Mans, 1. Qualifying LIVE	Eurosport 1
21.50	24h Le Mans, 2. Qualifying LIVE	Eurosport 1

Motorrad

Mittwoch, 05. Juni

22.00	Isle of Man TT, 1. Sidecar-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
-------	--	-----------------

Donnerstag, 06. Juni

22.00	Isle of Man TT, 1. SSP-TT-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
-------	---	-----------------

Freitag, 07. Juni

22.00	Isle of Man TT, Superstock-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
-------	--	-----------------

Samstag, 08. Juni

10.50	Superbike-WM Jerez, Superpole LIVE	Eurosport 2*
11.20	ADAC MX Masters, Möggers (Zus.)	Sport 1+*
13.40	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen LIVE	Servus TV
13.50	Superbike-WM Jerez, 1. Rennen LIVE	Eurosport 2*
22.00	Isle of Man TT, 2. SSP-TT-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*

Sonntag, 09. Juni

10.50	SBK-WM Jerez, Superpole Race LIVE	Eurosport 2*
12.05	Supersport-WM Jerez, Rennen LIVE	Eurosport 2*
13.15	SBK-WM Jerez, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV
13.00	Endurance-WM Oschersl., Startphase LIVE	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Jerez, 2. Rennen LIVE	Serv. TV/ES 2*
16.45	Endurance-WM Oschersl., Rennen LIVE	Eurosport 2*
ab 21.30	Motocross-WM Orlyonok, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*
22.30	Supersport-WM Jerez, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	Isle of Man TT, Lightw. TT/TT Zero (Zus.)	Motorvision TV*

Montag, 10. Juni

22.00	Isle of Man TT, Senior-TT-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
-------	---	-----------------

Dienstag, 11. Juni

22.00	Isle of Man TT, 2. Sidecar-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
-------	--	-----------------

Vorschau



Formel 1 – GP Kanada: Reißt die Mercedes-Siegesserie in Montreal?



Superbike-WM in Jerez: Heimspiel-Party für Spitzenreiter Álvaro Bautista

Streams / Internet

Samstag, 08. Juni

10.30	DTM Misano, 1. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 13.45	TCR Europe Spa, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv

Sonntag, 09. Juni

02.45	IndyCar Series Texas, Rennen LIVE	dazn.de*
10.45	DTM Misano, 2. Qualifying LIVE	ran.de
ca. 11.55	TCR Europe Spa, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.06.	IndyCar Series, Fort Worth/Texas	USA
08./09.06	DTM, Misano (+ W Series/R8 Cup)	I
08./09.06	ADAC GT Masters/TCR/GT4/F4, Spielberg	A
08./09.06	TCR Europe, Spa (+ GT Open)	B
09.06	Formel 1, Montreal	CDN
09.06	NASCAR Cup Series, Brooklyn/Michigan	USA

Motorrad

25.05.–07.06.	Tourist Trophy, Isle of Man	GBM
08.06.	Speedway-WM-Quali, Glasgow	GB
08.06.	Speedway-WM-Quali, Zarnovica	SK
08.06.	Speedway-WM-Quali, Lamothe	F
08./09.06.	Superbike-/Supersport-WM, Jerez	E
08./09.06.	Trial-WM, Motegi	J
08./09.06.	IDM, Oschersleben (+ ADAC Junior Cup)	D
08./09.06.	Speedway/Bergringrennen, Teterow	D
09.06.	Motocross-WM, Orlyonok	RUS
09.06.	Endurance-WM, Oschersleben	D
09.06.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Barcelona	E
09.06.	Speedway, Norden	D
10.06.	Speedway-WM-Quali, Abensberg	D

DAS MAGAZIN FÜR NEUE MOBILITÄT
Smart – vernetzt – visionär

Österreich 6,70 €; Schweiz 9,50 sfr; Belgien/Lux 6,50 €; Dänemark 85 DKR; Italien 7,80 €; Spanien 7,80 €

MC/VE

auto
motor
-sport

MC/VE

CONNECTED MOBILITY 2/2019 • 5,90 EURO

60

AUTOS
IM KATALOG!

KAUFBERATUNG

Alle E-Autos in Deutschland

+ Plug-in-Hybride und Wasserstoffautos



Nissan Leaf

Tesla

Neu!
Jetzt im
Handel

Oldtimer:
Diese Firmen
rüsten auf
E-Motor um

Tretroller:
Was bei den
E-Scootern zu
beachten ist

App-Überblick:
Welche mir
im Alltag
wirklich helfen

Weitere Themen jetzt als Podcast hier:

auto
motor
-sport
MC/VE
NEW MOBILITY PODCAST

Apple Podcast
Deezer
Google Podcast
Soundcloud
Spotify