

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 50 / 27. NOVEMBER 2019

Erstes DTM Dream Race in Fuji

# Nippon-Monster vs. Audi & BMW

IGTC-Finale in Kyalami  
**Frikadelli siegt  
in Südafrika**

Citroën WRC-Ausstieg  
**Wechselt Ogier  
jetzt zu Toyota?**



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



Formel E: Saisonstart in Riad  
**Erste Siegerpokale  
für Bird und Sims**



MotoGP: Testfahrten in Valencia  
**Yamaha-Trio dreht die  
schnellsten Runden**



Formel 1: Aufwärtstrend bei Alfa  
**Starker Endspurt der  
Sauber-Mannschaft**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Die Höhen und Tiefen des Alfa-Romeo-Teams **S. 4**
- Formel 1** Kommentar zur Kollision von Vettel und Leclerc **S. 6**
- Formelsport** Aktuelle Hintergründe aus F1 und Co. **S. 7**
- Formel E** Porsche und Mercedes auf Antrieb mit Podest **S. 8**
- Sportwagen** Porsche räumt bei IGTC-Finale in Kyalami ab **S. 10**
- Rallye-WM** Alles zum Ausstieg von Schwergewicht Citroën **S. 12**
- Rallye** Aktuelles aus der WM und weitere Nachrichten **S. 13**
- Rallycross-WM** Timmy Hansens holpriger Weg zum Titel **S. 14**
- Rallye** Fabian Kreim als DRM-Meister final bestätigt **S. 15**
- Tourenwagen** Das Super GT x DTM Dream Race in Fuji **S. 16**
- Leserwahl** Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 19**
- Tourenwagen** Aktuelles aus Supercars, TCR und Co. **S. 31**
- Markenpokal** Saisonauftakt zur Jaguar I-Pace eTROPHY **S. 32**

## Motorrad:

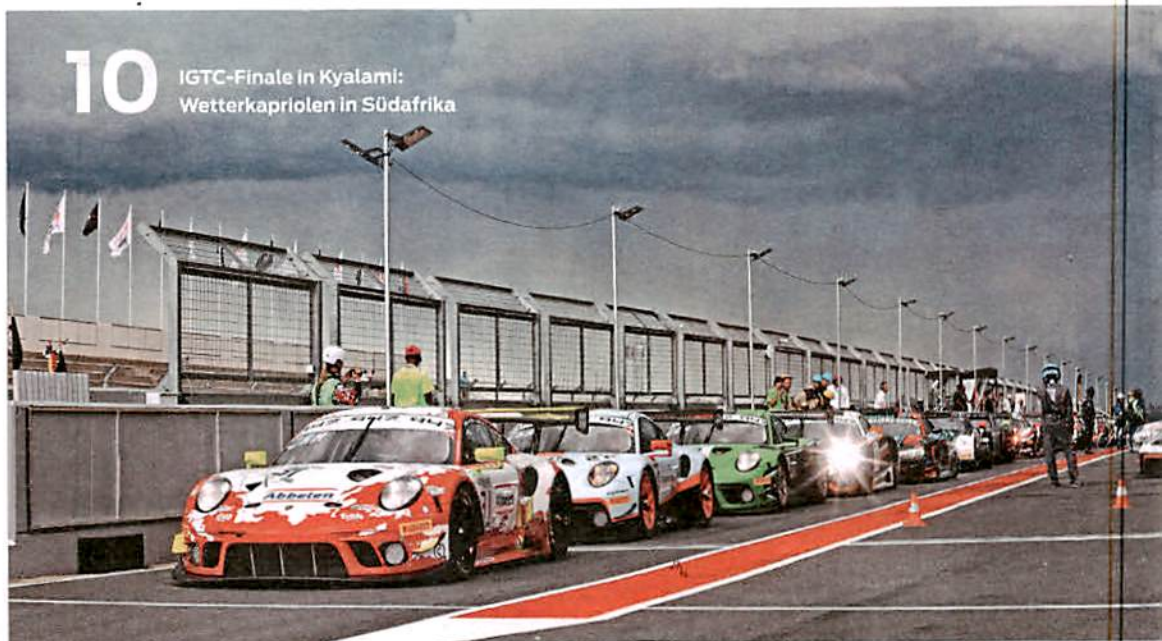
- MotoGP** Yamaha trumpft beim Valencia-Test groß auf **S. 34**
- MotoGP** Die Technik-Highlights der ersten Testwoche **S. 36**
- Motorrad-WM** Moto2 und Moto3 testen im nassen Jerez **S. 38**
- Motorrad-WM** Follers Wechsel in die IDM, weitere News **S. 39**
- Tracktest** Ausfahrt mit dem voll-elektrischen MotoE-Motorrad **S. 40**
- Straßensport** Neues aus der SBK/SSP-WM und IDM **S. 41**
- Porträt** Ex-Moto2-Weltmeister Stefan Bradl wird 30 **S. 42**
- Offroad** X-Trial-WM, Motocross und weitere Nachrichten **S. 43**

## Leserservice:

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

10

IGTC-Finale in Kyalami:  
Wetterkapriolen in Südafrika

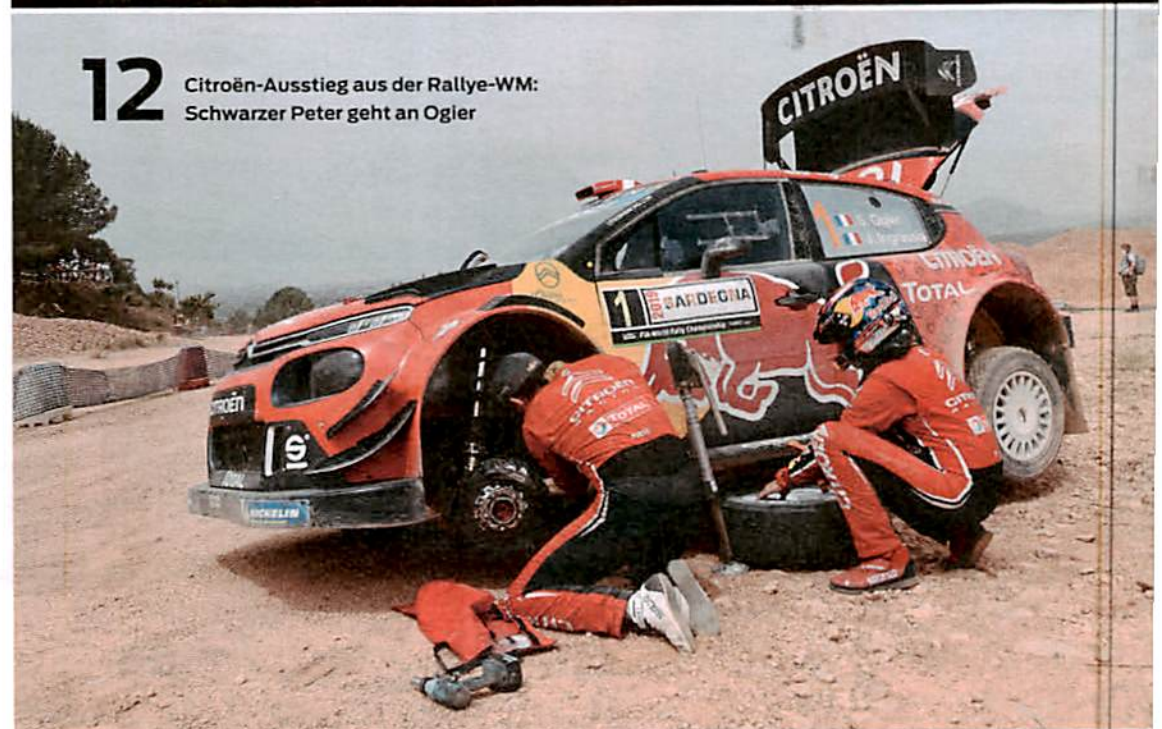


06

Kommentar zum Ferrari-Stallduell:  
Bekommt Teamchef Binotto die Lage in den Griff?

12

Citroën-Ausstieg aus der Rallye-WM:  
Schwarzer Peter geht an Ogier





NOTIZ

# 43

**Freestyle-Motocross:**  
Luc Ackermann ist der König der LÖfte



# 36

**MotoGP-Technik unter der Lupe:**  
Erste Infos zur nächsten Bike-Generation

SPALDING

### LESERWAHL AUTO

Wir wollen Ihre Meinung: Wer sind die besten Piloten des Jahres? Und welche Automodelle haben die abgelaufene Saison besonders geprägt? Es gibt tolle Preise zu gewinnen!

**Seite 19**

### WRC-FAHRERKARUSSELL

Der Ausstieg von Citroën aus der Rallye-WM ist offiziell. Damit scheint auch die Frage beantwortet, wo Sechsfach-Weltmeister Sébastien Ogier 2020 unterkommt.

**Seite 13**

### FOLGER MISCHT WIEDER MIT

Jonas Folger hat sich entschieden: Der ehemalige MotoGP-Pilot wird kommende Saison in der IDM an den Start gehen und auch vereinzelt Superbike-WM-Läufe bestreiten.

**Seite 39**



# Sauber kriegt die

Zu den vielen unerwarteten Gewinnern des vorletzten WM-Laufs zählt auch die Schweizer Sauber-Mannschaft: 22 Zähler in einem Rennen, das gab es in der Neuzeit des Teams noch nie. Es lindert verdientermaßen die etwas durchwachsene Schlussphase dieser Saison.

Von: **Elmar Brümmer**

**A**ntonio Giovinazzi, der nach Pierre Gasly und Carlos Sainz jr. vielleicht glücklichster Mensch in São Paulo, befand nach dem Upgrading auf den fünften Platz begeistert: „Eine Menge Samba heute auf der Rennstrecke, aber Kimi und ich haben einen Paso Doble getanzt.“ Der Italiener hatte erst kurz vorher die Gewissheit bekommen, auch 2020 im Ferrari-Ausbildungsrennstall bleiben zu können. Räikkönen belegte den vier-

ten Rang in jenem Rennen, das ihn zusammen mit Fernando Alonso auf Platz 2 der ewigen Ausdauerliste (312 Grands-Prix-Einsätze) bringt – nun liegt nur noch Rubens Barrichello (322) vor ihm. Fast wäre daraus sogar ein dritter Rang für den Iceman geworden, eine halbe Sekunde fehlte ihm aufs Podium.

Der Brasilien-Erfolg von Alfa Romeo war bitter notwendig. Denn nach einem starken Start in die Saison, wie er von Sanierer Frédéric Vasseur auch vorgesehen war, hatte der Rennstall zuletzt wieder etwas nachgelassen, sogar der achte Rang in der Konstrukteurswertung war gefährdet – obwohl das andere Ferrari-Kundenteam Haas in dieser Saison eigentlich nicht der Gradmesser sein darf. Die Prognosen, aber auch die Erwartungen bei den schwedischen Besitzern und den italienischen Partnern lagen bei Rang 6 (und höher).

Den achten Rang hatte die Schweizer Mannschaft auch 2018 verbucht, mit insgesamt 48 WM-Punkten. Die zumindest sind

dank des Kapriolen-Rennens in Brasilien übertroffen. Genau in Rennen zu punkten, in denen die Großen mal schwächeln, das war schon immer Teil der ungeheuren Effizienz des Rennstalls gewesen. Platz 8 in der Endabrechnung ist ein Stillstand, eher sogar ein Rückschritt. Denn die Möglichkeiten des Teams haben sich weiter verbessert, die Mannschaft ist eingespielter geworden, der Saisonfrühling und ein Hoch im Vorsommer haben Hoffnung auf mehr gemacht.

## Mittelfeld verzeiht nichts

Es zeigt aber auch, dass Wunderheilungen in der Formel 1 selten funktionieren. Man betrachte sich nur McLarens mühsamen Weg zurück nach oben oder den verzweifelten Kampf von Williams. Wegen der als illegal gewerteten Kupplungseinstellung waren dem Team aber auch zehn wichtige Zähler in Hockenheim aberkannt worden, mit diesen würde man sich heute mit dem Siebtplatzierten Racing Point auf einem Punkteniveau befinden.

Kimi Räikkönen ist kein Paniker, aber selbst ihm drückte eine längere punktlose Phase im Herbst aufs finnische Gemüt: „Wir müssen uns auf unseren Job konzentrieren, wenn wir ein paar Punkte holen wollen.“ Das Hinterherfahren hat er als „schmerzhaft“ bezeichnet, so hatte er sich die Rückkehr nicht vorgestellt. Entsprechend erleichtert war er nach der Rückkehr in die Punkte. Das sei der Boost, den die ganze Truppe gebraucht habe.

Vassours Wirkung als ewiger Motivator hatte sich fast schon etwas abgenutzt. Der Franzose, mit dem vor knapp zweieinhalb Jahren die Wende in Hinwil begann, hatte vor dem Punktsegen stets eisern die Leistungsfähigkeit seiner Truppe beschworen: „Wir haben uns gegenüber den vorhergehenden Rennen verbessert, und daraus müssen wir von nun an im Wettbewerb Kapital schlagen. Wir wissen, was wir tun müssen, um wieder unter die ersten Zehn zu kommen. Das Auto ist besser als seine Platzierungen.“



Nach vier Rennen ohne Punkte sammelte Alfa-Sauber in Brasilien 22 Zähler – so viele wie nie 2019

# Kurve

Der C38 hat in der Tat eine Launenhaftigkeit im Zusammenspiel mit den Reifen entwickelt, die ein wenig an den Wagen des Partnerrennstalls Ferrari erinnert, wenn auch auf anderem Niveau. Häufig waren es aber auch unglückliche Rennsituationen, die die Hoffnung auf Punkte zunichte gemacht hatten. Oder kleine Fehler der Piloten in der Qualifikation wie in Austin. Das ist das Risiko in dem in dieser Saison stärker zusammengedrängten Mittelfeld. Dort wird es 2020 wohl noch umkämpfter werden, weshalb Alfa auch schon seit geraumer Zeit am neuen Rennwagen arbeitet. Ob das der einzige Grund ist, warum der Rennstall im Entwicklungsrennen etwas abgehängt wurde?

## 2020 muss es mehr sein

Auch in der Personalabteilung gab es mehr Wellen als gewollt. Sicher hat die Rückholaktion von Technikchef Simone Resta nach Maranello, wo er zum Head of Chassis Engineering befohlen wurde, nicht zur Beruhigung der Lage in Hinwil beigetragen, auch wenn im Gegenzug mit Alessandro Cinelli ein Ferrari-Aerodynamiker für Alfa abgestellt wurde. Sein Vorgänger auf dieser Position, Jan Monchaux, amtiert jetzt seit gut einem Vierteljahr als Technischer Direktor. Aber neue

Leute mit neuen Vorstellungen benötigen einfach Zeit, zumal im laufenden Rennbetrieb. Die persönlichen Stärken und Maßnahmen können erst in der neuen Saison greifen.

Die Zielsetzung der Investoren und des Teamchefs, der zugleich als CEO der ganzen Sauber-Gruppe amtiert, die auch in der Formel 2 und Formel 3 aktiv ist, ist klar. „Wir müssen im kommenden Jahr einen besseren Job abliefern“, fordert Frédéric Vasseur. „unser großes Problem war einfach, dass uns insgesamt zu viele Fehler unterlaufen sind, die sich dann summiert haben.“

Deshalb war für den 51-jährigen der Rennverlauf von São Paulo mindestens so wichtig wie das Ergebnis: „Wir haben eine starke Leistung abgeliefert, ohne dass etwas schiefgegangen ist. Das hat sich ausgezahlt. Ich war angesichts der letzten Rennen, als das Tempo schon wieder gestimmt hat, vielleicht optimistischer als andere. Aber für die Mannschaft war es enorm wichtig, noch in dieser Saison solch ein Ergebnis eingefahren zu haben.“ Unter normalen Umständen wären die Alfas Achter und Neunter geworden, auch das wäre schon motivierend gewesen. Aber diesmal haben die anderen weit mehr falsch gemacht, das tut ja auch mal gut. ■

WILHELM



Teamchef und Motivator: Unter Vasseur erstarkte Sauber wieder



JERRY ANDRÉ

2020 weiter im Alfa: Giovinazzi holte in Brasilien zehn WM-Punkte



WILHELM

Spätes Upgrade: Alfa brachte einen neuen Frontflügel nach Interlagos

# Ferrari vs. Ferrari: Reinigender Knall?



Bei Ferrari hängt der Haussegens nach dem Crash von São Paulo mal wieder schief. Bekommt Teamchef Mattia Binotto seine beiden kampflustigen Streithähne noch einmal in den Griff?

Von: **Elmar Brümmer**

**S**ebastian Vettel flucht auf Deutsch. Er tritt gegen das Vorderrad seines roten Autos. Er fährt sich mit der Hand durchs Haar. Momente des Ärgers, vielleicht auch der Verzweiflung nach dem für Ferrari und seine Chauffeure hochnotpeinlichen Crash von São Paulo. Natürlich haben die Kommissare recht: ein normaler Rennunfall. Aber leider auch ein Verstoß gegen die eine, die erste Regel der Formel 1: Krache niemals in deinen Teamkollegen. Niemals!

Zurück zur Tagesordnung, das wird nach den Geschehnissen in der 66. Runde von Interlagos nicht so einfach gehen. Vielleicht geht es gar nicht (mehr). Die Frage nach der Schuld ist dabei gar nicht die entscheidende. Das vermeidbare, aber dennoch unvermeidliche Aufeinandertreffen der beiden roten Rivalen wird hineinreichen in die kommende Saison. Nach der Torpedo-Situation ist vor dem nächsten Crash.

Es gab schon viele Momente in diesem Rennjahr, in denen Mattia Binotto psychologische Aufbauarbeit leisten musste. Das Gemüt des Ferrari-Teamchefs ist der Kitt, der zwei überehrgeizige Piloten aus zwei unterschiedlichen Generationen zusammenhalten soll. Er wird immer brüchiger. Vor dem Großen Preis von Brasilien hat Sebastian Vettel angedeutet, auch nach 2020 noch weiterfahren zu wollen. Die Frage, die er sich stellen muss, lautet daher: Kann er bei Ferrari überhaupt noch glücklich werden?

Binotto, sonst der Gute-Laune-Onkel der Scuderia, verweigerte zunächst tiefergehende Gespräche zum Sachverhalt. Politisch korrekt ließ er verlauten: „Natürlich müssen wir uns jetzt zusam-

mensetzen und entscheiden, wo die Grenzen sind. Alle müssen im Sinne des Teams handeln.“ So freundlich hat schon lang keiner mehr ein Dilemma beschrieben. Politische Korrektheit hat in der Königsklasse, in Maranello nur eine relativ geringe Halbwertszeit. Die Lösung wäre ganz einfach, sie wäre so, wie es bei Ferrari ein ungeschriebenes Gesetz befiehlt:

**„Gut, dass es noch in dieser Saison passiert ist. So können wir für das nächste Jahr sicherstellen, dass so etwas nicht noch einmal passiert“**

Mattia Binotto

Bestimme eine Nummer 1. Leider hilft der Tipp in diesem Fall auch nicht weiter. Binotto hatte eine Eins, die hieß Vettel. Dann kam die Zwei, Leclerc, groß raus. Seit her herrschen wechselweise Unzufriedenheit und Ärger. Auf

wen soll der Ingenieur nur setzen für die Zukunft? Leclerc, zehn Jahre jünger, wird von den Fans und Medien hofiert. Vettel, der Senior, hat die Aufbauarbeit Richtung Titelgewinn geleistet, seine Erfahrung und sein Können sind unbestritten.

Vielleicht war der große Knall tatsächlich so reinigend, wie Binotto glaubt: „Gut, dass es noch in dieser Saison passiert ist.“ Das kommt allerdings auf die Konsequenzen an – und den Willen der Teamkollegen. Bei Ferrari muss man sich gut überlegen, beide künftig frei fahren zu lassen. Die letzte Aussprache hatte es erst Anfang September gegeben. Bislang hat es nur Mercedes-Chef Toto Wolff geschafft, zwei Unverbesserliche zur Disziplin im Umgang miteinander zu zwingen – allerdings auch erst, nachdem sich Lewis Hamilton und Nico Rosberg gegenseitig von der Piste geräumt hatten.

Wie man es macht, macht man es unter Gleichberechtigten falsch, Binotto steckt in der Zwickmühle: „Wir wurden in der Vergangenheit kritisiert, wenn wir den Fahrern im Zweikampf zu viel vorgeschrieben haben.

Jetzt haben wir sie kämpfen lassen, und es ist auch nicht richtig. Frei kämpfen heißt aber auch nicht, dumme Dinge zu tun.“ Jetzt muss er ein neues Maßnahmenpaket schnüren, nicht nur weil die einflussreiche „Gazzetta dello Sport“ ernsthafte Führungsprobleme sieht: „Es gibt uns Gelegenheit, die internen Regeln vor der kommenden Saison noch einmal zu klären, damit das in der Zukunft nicht noch einmal passiert.“ Mercedes hatte damals schriftliche Vereinbarungen getroffen, vor jedem Start daran erinnert, bei groben Verstößen drohte der Rausschmiss.

Für Binotto ist es immer noch kein Luxus, diese beiden Fahrer zu haben. Für ihn gehe es nicht darum, einem die Schuld zuzuweisen: „Aber es ist wichtig, dass jeder einsieht, wenn er einen Fehler gemacht hat. Nur dann kann man sich weiterentwickeln.“ Fragt sich nur: Wohin? ■

## RETURN TO SENDER

### Ferrari vs. Ferrari

Lassen sich Vettel und Leclerc noch bändigen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [msa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribune@motorpresse.de)



Die Schuldfrage ist laut Binotto nebensächlich. Wichtiger ist, dass Vettel und Leclerc die Kollision nicht wiederholen

## INDYCAR OHNE HÜLK

Das IndyCar-Team von Ed Carpenter wird bei den Rennen auf Straßenkursen nicht auf Nico Hülkenberg zurückgreifen. „Wir haben gesprochen, aber das Timing passt nicht“, erklärte Teamchef Carpenter, der auch 2020 alle Ovalrennen im zweiten Auto bestreiten wird. Sein zweiter Fahrer soll der Niederländer Rinus VeeKay sein, der in diesem Jahr mit sechs Siegen Zweiter in der Indy-Lights-Serie wurde.

## ÄRGER UM VIERTES TEAM

Mercedes beliefert ab 2021 vier Teams. Zu den langjährigen Kunden Williams und Racing Point kommt noch McLaren dazu. Jetzt machen sich Ferrari und die FIA Sorgen, dass Mercedes mit vier Teams zu viel Einfluss gewinnt. Die Verteilung ist sehr einseitig, weil Honda nur zwei, Renault dann nur noch ein Team hat. Da McLaren und Mercedes es versäumt haben, bei der FIA offiziell anzufragen, regt sich jetzt Widerstand.

## NEUE ODER ALTE REIFEN?

Bei den Aerodynamikern in den Fabriken herrscht Rätselraten. Wenn die neuen 2020er-Reifen beim finalen Test in Abu Dhabi durchfallen, fährt die Formel 1 weiter auf den alten Pirelli-Gummis. Doch die beiden Versionen unterscheiden sich extrem im Profil und im Walkverhalten, was die Aerodynamik beeinflusst.

## ANGST VOR ZANDVOORT?

Die Strecke von Zandvoort wird gerade für das Formel-1-Comeback nächstes Jahr umgebaut. Unter anderem wird die Zielkurve überhöht. Das Banking soll doppelt so steil werden wie im Oval von Indianapolis. Droht dann ein Reifendrama wie beim US-Grand-Prix 2005? „Unsere Konstruktion sollte stark genug sein. Zur Not gehen wir einfach mit dem Luftdruck nach oben“, winkt Pirelli-Sportchef Mario Isola ab.

Formel 1

# Ocon darf fahren

Mercedes hat Esteban Ocon vorzeitig freigegeben. Der Franzose darf deshalb schon in Abu Dhabi für Renault die neuen Reifen von Pirelli testen. Wenn sie überhaupt kommen.

Von: **Michael Schmidt**

Selten hat es so wenig Fahrerwechsel gegeben wie zwischen 2019 und 2020. Nur die Paarungen bei Renault und Williams ändern sich. Mercedes legt seinem Testfahrer Esteban Ocon bei seinem Arbeitsplatzwechsel keine Steine in den Weg. Der 23-jährige Franzose darf schon bei den Testfahrten in Abu Dhabi für sein neues Team Renault an den Start gehen. Der Franzose wird dabei wie seine Kollegen hauptsächlich Reifentestfahrten abspu-

len. Pirelli gibt dem 2020er-Reifen eine vierte Chance. Bei den ersten drei Tests in Paul Ricard, Barcelona und Austin konnte der Reifen nicht überzeugen.

Ziel ist es, dass die Oberfläche nicht mehr so schnell überhitzt, wenn das Auto rutscht oder der Fahrer am Limit fährt. Doch das hat Nebenwirkungen. Die Run-

denzeiten werden um eine Sekunde steigen, die Reifenflanken bewegen sich mehr. Sebastian Vettel meinte kritisch: „Es sieht im Moment so aus, als hätte Pirelli sein Ziel nicht erreicht.“ Pirelli erhofft sich von Abu Dhabi bessere Testbedingungen. Sportchef Mario Isola: „Die Fahrer müssen sagen, was sie wollen.“ ■



Esteban Ocon darf sich schon in Abu Dhabi den Renault-Overall anziehen

JERRY ANDRE

Formel 1

# Zweiter Sensor

Die Schlinge für Motor-trickser zieht sich enger zu. In Interlagos kassierte die FIA Benzinsysteme. Und 2020 wird es einen zweiten Durchflussmengen-Sensor geben.

Von: **Michael Schmidt**

Wenn je ein Motorenhersteller der Formel 1 versucht haben sollte, sich mehr Leistung zu erschwindeln, dann wird er es 2020 schwerer haben. Red Bull und Mercedes hatten Ferrari im Verdacht, sich die unerklärlichen Leistungssprünge mit illegalen Tricks verschafft zu haben. Nach Anfragen der Teams sah sich die FIA gezwungen, Klarstellungen in den Technischen Direktiven 35/19 und 38/19 zu veröffentlichen. Es ist demnach nicht erlaubt, die Messung der Benzindurchflussmenge so zu manipulieren, dass in den Messintervallen Kraftstoff am Sensor vorbei gefördert wird. Es ist auch nicht gestat-

tet, Kühlflüssigkeiten aus dem Ladeluftkühler, dem Plenum und dem ERS-System für den Verbrennungsprozess zu verwenden.

Beim GP Brasilien beschlagnahmten die FIA-Prüfer Benzinsysteme von drei Teams. Bei Ferrari bereits nach der Qualifikation. Ferrari musste deshalb im Auto von Sebastian Vettel den Kollektortank vor dem Rennen tauschen. Haas und ein weiteres Team, das nicht mit Ferrari-Motoren fährt, erhielten nach dem Rennen Be-

such von den Kommissaren. Konfisziert wurde nur der Teil des Benzinsystems, der zwischen dem Durchflussmengen-Sensor und dem Motor liegt. Über das Ergebnis wurde nichts bekannt. Stattdessen verfasste der Weltverband am Mittwoch nach dem GP Brasilien aus eigenem Antrieb eine weitere Direktive unter der Seriennummer 39/19. Demnach müssen alle Hersteller ab nächstem Jahr einen zweiten Sensor zwischen dem ersten und dem Motor einbauen. ■



Die FIA versucht weiterhin, den Motoren-Tricksern das Handwerk zu legen

MSA



Deutsche Hersteller duellieren sich in der Formel E. BMW feierte einen Sieg, Mercedes die WM-Führung

# Kampf der Giganten

Sam Bird und Alex Sims haben die ersten Rennen der Formel-E-Saison 2019/2020 gewonnen. Beim Auftaktwochenende der Elektro-Serie konnten auch die Neueinsteiger Porsche und Mercedes erste Pokale abstauben.

Von: **Tobias Grüner**

**D**ie Formel E ist erfolgreich in ihre sechste Saison gestartet. Nach dem Einstieg von Porsche und Mercedes tummeln sich mittlerweile neun Hersteller in der Elektro-Serie. Entsprechend groß war die Vorfreude auf den Auftakt in Saudi-Arabien. Doch die Piloten erwartete auf der 2,49 Kilometer langen Piste von Diriyah eine böse Überraschung. Ein Unwetter kurz vor dem Rennwochenende hatte jede Menge Wüstensand

auf den Asphalt gespült. Die Ideallinie wurde zwar relativ schnell saubergefahren, doch daneben war der Grip stark reduziert, was das Überholen erschwerte.

Damit bekam das Qualifying eine besonders wichtige Bedeutung. BMW-Pilot Alex Sims sicherte sich am Freitag die erste Pole-Position der Saison und machte sich nach dem gewonnenen Start bereits berechnete Hoffnungen auf den Auftaktsieg. Doch in Runde 23 wurden die Podiumsplätze komplett durchgetauscht. Virgin-Pilot Sam Bird wachte von Position 3 mit der Extra-Power des Attack-Modus auf der Geraden einen Angriff auf den zweitplatzierten Stoffel Vandoorne im Mercedes. Der Belgier verteidigte sich, indem er seinerseits Sims attackierte, wobei sich beide Autos berührten und etwas nach außen rutschten. Sims verlor dadurch die Führung an Vandoorne, und von hinten rutschte auch noch Bird durch.

Fünf Runden später überholte der Virgin-Pilot an gleicher Stelle auch noch Vandoorne und setzte sich damit an die Spitze.

Vandoorne versuchte zu kontern, indem er seinerseits den Attack-Modus aktivierte. Beim Umweg in die Activation-Zone verlor der Mercedes-Pilot aber einen Platz an den von hinten heranstürmenden André Lotterer im Porsche. Unglücklicherweise für Vandoorne war kurz vorher Daniel Abt im Hinterfeld in die Mauer gekracht, was das Safety Car auf die Bahn zwang. Damit konnte Vandoorne die Extra-Power nicht in einen Platzgewinn ummünzen. Der Ex-Formel-1-Pilot musste sich mit Rang 3 zufriedengeben. Den Auftaktsieg feierte Bird ungefährdet vor Lotterer. Pole-Setter Sims wurde noch bis auf Rang 8 durchgereicht.

## Günther fliegt vom Podium

Am Samstag lief es für den Briten aber umso besser. Wieder konnte sich Sims im Qualifying gegen

die Konkurrenz durchsetzen. Und dieses Mal reichte es auch zum Sieg. Dank besserem Energie-Management kontrollierte der BMW-Pilot das Feld vom Start bis zum Ziel. Auf Rang 2 rollte Teamkollege Maximilian Günther ins Ziel. Doch der Youngster hatte in einer Safety-Car-Phase unerlaubt zwei Konkurrenten überholt, die vor ihm den Umweg durch die Aktivierungszone des Attack Modus wählten. Nach dem Rennen setzte es dafür eine Zeitstrafe, die den Deutschen aus den Punkten warf und Lucas Di Grassi und Stoffel Vandoorne auf die Plätze 2 und 3 spülte.

Vortagesieger Sam Bird war nach einer Kollision mit Jaguar-Pilot Mitch Evans vorzeitig ausgeschieden. So sicherte sich Alex Sims mit seinem Sieg und den Extra-Punkten für die beiden Pole-Positions die erste Führung im Gesamtklassement. In der Teamwertung reiste Neueinsteiger Mercedes auf dem Spitzenplatz aus Saudi-Arabien ab. ■



MOTORSPORT IMAGES

Sam Bird gewann den Auftakt, crashte aber in Rennen 2



AUDI

Audi begann erst am Samstag mit dem Punktesammeln



MOTORSPORT IMAGES

Günther (L.) musste den Pokal für Platz 2 wieder abgeben



MOTORSPORT IMAGES

Wehrlein hatte Pech und blieb in Saudi-Arabien ohne WM-Zähler

## KURZ NOTIERT

### BRÜCHIGER ASPHALT

Obwohl vor dem Rennwochenende 80 Prozent der Strecke in Diriyah neu asphaltiert worden waren, brach die Fahrbahn an einigen Stellen auf. Weil die Risse vor allem auf der Außenseite entstanden, entschied die Rennleitung kurzerhand, an den entsprechenden Stellen die Bande etwas weiter nach innen zu versetzen.

### CHILE-RENNEN IN GEFAHR

Wegen der anhaltenden Unruhen in Chile ist das zweite Rennwochenende der Saison Mitte Januar in Santiago in Gefahr. Noch hoffen die Veranstalter aber, das Rennen trotz der Proteste wie geplant durchziehen zu können.

### NEEL JANI MIT SPÄTSTART

Porsche-Pilot Neel Jani erlebte mit den Plätzen 17 und 15 keinen glücklichen Saisonstart. Im ersten Rennen hatte der Schweizer von Startplatz 20 mit besonderen Problemen zu kämpfen: „Ich konnte die Ampel aus dem Cockpit nicht sehen und habe deshalb am Start einen Platz verloren.“

## FORMEL E IN SAUDI-ARABIEN / DIRIYAH

### 1. Rennen Formel E in Diriyah

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Sam Bird (GB)	Envision Virgin Racing	46.17,371 min
2. André Lotterer (D)	TAG Heuer Porsche FE Team	+ 1,319 s
3. Stoffel Vandoorne (B)	Mercedes EQ Formel E Team	+ 1,672 s
4. Oliver Rowland (GB)	Nissan e.Dams	+ 1,944 s

### 2. Rennen Formel E in Diriyah

1. Alexander Sims (GB)	BMW i Andretti Motorsport	46.48,327 min
2. Lucas Di Grassi (BR)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 2,817 s
3. Stoffel Vandoorne (B)	Mercedes EQ Formel E Team	+ 3,581 s
4. Edoardo Mortara (CH)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 4,294 s

### STAND FAHRER

1. Sims	35 Punkte
2. Vandoorne	30
3. Bird	26
4. Rowland	22
5. Di Grassi	18
6. Lotterer	18
7. Mortara	18
8. Frijns	10
9. De Vries	8
10. Abt	8

### STAND TEAMS

1. Mercedes	38 Punkte
2. Virgin-Audi	36
3. BMW-Andretti	35
4. Audi Abt Schaeffler	26

Nach dem Podium zum Auftakt warf Lotterer im zweiten Rennen eine Strafe aus den Punkten

## ABB UND DIE FORMEL E

Aufbauend auf einer über 130-jährigen, von Innovationen geprägten Geschichte, hat ABB vier kundenorientierte, weltweit führende Geschäftsbereiche: Elektrifizierung, Industrieautomation, Antriebstechnik/Robotik und Fertigungsautomation, die durch die Digitalplattform ABB Ability unterstützt werden. ABB steht damit an vorderster Front, wenn es um Smart Cities und E-Mobility-Lösungen geht.

Daher ist das Unternehmen im Januar 2018 eine siebenjährige Partnerschaft mit der Formel E eingegangen. Die vollelektrische Rennserie wurde offiziell in „ABB FIA Formula E Championship“ umbenannt. Mit 11 500 verkauften Ladestationen in 77 Ländern gilt ABB zudem als einer der führenden Hersteller von Schnellladungen. ABB ist Ladepartner der Jaguar I-Pace eTrophy, der Partnerserie der ABB Formel E.



PORSCHE

Sieg für Frikadelli: Mathieu Jaminet, Nick Tandy und Dennis Olsen siegten im Porsche 911 GT3 R mit der Startnummer 31



# Das volle Programm

Es war ein verrücktes Langstreckenrennen. Erst schien die Sonne, dann schüttete es wie aus Eimern. Porsche holte den Rennsieg in Kyalami und gewann den Herstellertitel in der IGTC. Porsche-Fahrer Dennis Olsen ist neuer Meister.

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

**D**ieses Rennen könnte man kurz und einfach erzählen. Beim letzten Lauf der Intercontinental GT Challenge in Kyalami startete Porsche von der Pole-Position, fuhr die schnellste Runde und gewann nach neun Stunden. Dennis Olsen, der sich den 911 GT3 R von Frikadelli Racing mit der Startnummer 31 mit Mathieu Jaminet und Nick Tandy teilte, schnappte sich die Fahrermeisterschaft, während Porsche auch den Herstellertitel einstrich.

Jedoch verdient dieses irre Rennen eine ausführliche Zusammenfassung. Fast jede Mannschaft leistete sich Fehler, die verschiedene Fahrer um die Chance brachten, die Meisterschaft zu gewinnen.

Im Vorfeld waren jeden Tag nachmittags Gewitter über Kyalami gezogen. Es war abzusehen, dass es im letzten Meisterschaftslauf irgendwann regnen würde. Das Gewitter flutete spät die 4,522 Kilometer lange Rennstrecke. Zahlreiche Autos verunfallten, Teile der Rennstrecke mussten repariert werden. Deshalb verbrachte das Feld fast zwei Stunden hinter dem Safety Car.

## Tandy: From zero to Hero

Zu diesem Zeitpunkt sah es so aus, als ob Schnitzer-BMW das Rennen gewänne, Mercedes den Herstellertitel hole und Maximilian Götz sich zum Champion kröne. Doch die Rennleitung entschied 25 Minuten vor dem Ende, das Feld wieder loszulassen. Der Finalsprint wirbelte die Rangfolge kräftig durcheinander.

**„Ich hatte ein gutes Gefühl. Wenn du jemanden wie Tandy in einem Porsche hast, zumal auf einer nassen Strecke, dann ist alles möglich.“**

Meister Dennis Olsen

Dem Rennen war durch die geltenden Boxenstoppregeln nicht einfach zu folgen. Man konnte entweder kurz nachtanken und unter 50 Sekunden wieder die Box verlassen. Oder man musste dort mindestens 90 Sekunden verbringen, länger auftanken sowie Fahrer und Reifen wechseln.

Der Reifenverschleiß war äußerst gering. Doppelstints oder – wie im Fall von Mercedes – sogar Dreifachstints auf einem Reifensatz erschwerten es, die aussichtsreichsten Kandidaten auf den Rennsieg herauszufiltern.

Die langlebigen Reifen gestatteten es den Fahrern, am Limit zu fahren. Vielleicht war BMW auch deshalb plötzlich konkurrenzfähig. Porsche-Fahrer Tandy musste in der Schlussphase oftmals in die Rückspiegel schauen. Nicky Catsburg ließ im Walkenhorst-BMW nicht locker. Der Niederländer teilte sich den M6 GT3 mit Christian Krognos und Mikkel Jensen. Das Trio führte zwischendurch und war vor allem im zweiten Rennteil stark.

Auch Schnitzer-BMW hätte Kyalami mit einem Sieg verlassen können. Obwohl Martin Tomczyk in der Startphase keine Temperatur in die Reifen bekam und deshalb eine rollende Straßenblockade war. Doch als die Reifen endlich funktionierten und die Strecke abkühlte, wurde das Auto immer schneller. Über die Strategie übernahm Schnitzer die Führung hinter dem Safety Car. Das Team hoffte auf einen Rennabbruch. Jedoch wurde das Rennen auf abtrocknender Strecke nochmals freigegeben. Um die Maximalfahrzeit von 65

Minuten nicht zu überschreiten, musste Augusto Farfus einmal durch die Boxengasse rollen – genau in dem Moment, als die Streckenposten die grünen Flaggen schwenkten.

Und so beschenkte sich Frikadelli Racing mit dem Sieg, obwohl man nicht den schnellsten Porsche hatte und auch nicht fehlerfrei blieb. Beim ersten Boxenstopp geriet man in Verkehr. Beim zweiten floss kein Benzin. Bei einem weiteren schraubte man den linken Vorderreifen auf die rechte Seite und umgekehrt. Hinzu kam ein Elektrikproblem, das dazu führte, dass der Bordcomputer den Fahrern zwischenzeitlich keine Informationen anzeigte.

Nick Tandy war zweimal der Buhmann und zweimal der Held. Erst traf der Brite in der Qualifikation die Mauer und raste dann auf die Pole-Position. Im Rennen drehte Tandy zunächst Michael Christensen im GPX-Porsche um. So schwand der 20-Sekunden-Vorsprung der beiden Porsche. Im Sprint bis zur Zielflagge brillierte der 35-Jährige jedoch. Tandy wehrte auf abtrocknender Strecke und in der Dunkelheit das Anrennen von Catsburg ab.

### Mercedes eliminiert sich

Olsen hatte mit einem Rückstand von zehn Punkten eigentlich nur geringe Meisterschaftsaussichten. Der Sieg und die Unpässlichkeiten der Konkurrenten ebneten dem Norweger jedoch den Weg. „Mein Herzschlag fiel nie unter 110“, berichtete Olsen. „Das ist der beste Tag meiner Karriere. Als das Rennen wieder aufgenommen wurde, hatte ich ein gutes Gefühl. Wenn du jemanden wie Tandy in einem Porsche hast, zumal auf einer nassen Strecke, dann ist alles möglich.“

Porsche teilte seine Anwärter auf. Olsen fuhr für Frikadelli, Matt Campbell für Dinamic Motorsport, Dirk Werner für KUS Team 75 Bernhard. Das Fahrertrio von GPX Racing – Michael Christensen, Kévin Estre und Richard Lietz – hatte keine Titelchancen mehr, fuhr aber ein starkes Rennen. Trotz einer Panne bei einem Boxenstopp war man der bestplatzierte Porsche. Zehn Runden vor Schluss schenkte Lietz dem Schwester-Porsche die Führung, damit Olsen die Meisterschaft gewinnen konnte.

Mercedes brachte sich selbst um die Titel. Der Meisterschaftsführende Maximilian Buhk strandete nach wenigen hundert Metern wegen einer defekten Zündspule. Damit war auch Raffaele Marciello eliminiert. Der Macau-Sieger hätte aber nicht Fahrermeister werden können, weil er mit drei Punkten hinter Teamkollege Buhk ins Rennen startete. Maximilian Götz schaute aus der Box zu, wie ihm die Meisterschaft aus den Händen glitt. Teamkollege Yelmer Buurman rutschte im SPS-Mercedes-AMG GT3 hinten heraus bis auf den fünften Rang ab.

Die Audi-Mannschaften von WRT und Land wurden aufgrund von Vergehen bei Boxenstopps mit Zeitstrafen belegt. Für Land reichte es immerhin zum vierten Platz. Frédéric Vervisch, Audis Speerspitze im Titelkampf, und sein WRT-Team schienen nie Kandidaten auf den Sieg zu sein. Dafür fehlte der Grundspeer. Ein Reifenschaden hinten rechts kostete zudem wertvolle Zeit. So landeten Dries Vanthoor, Lokalmatador Kelvin van der Linde und Vervisch sogar außerhalb der Punkte. Am Ende der IGTC-Saison jubelte also nur eine Marke: Porsche räumte alles ab. ■



Unerwarteter Titel: Olsen krönte sich zum Fahrermeister der IGTC



Heftiges Gewitter: Fast zwei Stunden fuhr das Feld hinter dem Safety Car



Podest für BMW: Krognès, Jensen und Catsburg belegten den zweiten Platz

## FÜNFTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

9h-Rennen in Kyalami (Südafrika)

Streckenlänge: 4,522 Kilometer; Renndistanz: 1171,198 Kilometer

Rang	Team/Fahrer	Modell	Runden
1.	Jaminet/Olsen/Tandy	Frikadelli-Porsche 911 GT3 R	259 Runden
2.	Krognès/Jensen/Catsburg	Walkenhorst-BMW M6 GT3	+6,745 s
3.	Christensen/Estre/Lietz	GPX-Porsche 911 GT3 R	+9,035 s
4.	Winkelhock/Mies/Haase	Land-Audi R8 LMS GT3	+15,325 s
5.	Buurman/Stolz/Götz	SPS-Mercedes-AMG GT3	+17,162 s
6.	Imperatori/Liberati/Jarvis	KCMG-Nissan GT-R Nismo GT3	+30,731 s
7.	Tomczyk/S. v. d. Linde/Farfus	Schnitzer-BMW M6 GT3	+40,556 s
8.	L. Vanthoor/Bamber/Campbell	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+41,165 s
9.	Dumas/Werner/Müller	KUS-Team-75-Porsche 911 GT3 R	+44,188 s
10.	Collard/De Sadeleer/Kirchhöfer	R-Motorsport-Vantage AMR GT3	+44,729 s
11.	D. Vanthoor/K. v. d. Linde/Vervisch	WRT-Audi R8 LMS GT3	+1 Runde
12.	Gounon/Soulet/Pepper	M-Sport-Bentley Continental GT3	+1 Runde
13.	Hack/Kern/Pereira	Lechner-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
14.	Martin/Ahmed/Dennis	R-Motorsport-Vantage AMR GT3	+3 Runden
15.	Haupt/Assenheimer/Afanasiev	Black-Falcon-Mercedes-AMG GT3	+3 Runden



Erstmals seit 1982: Ein internationales Langstreckenrennen in Kyalami

PORSCHE

MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES



# Aus und vorbei

ROESELER

Aus Befürchtung wurde Gewissheit: Citroën steigt aus der Rallye-WM aus und kehrt damit jener Serie den Rücken, die man jahrelang dominierte. Als Grund nannte das Team den vorzeitigen Abschied von Sébastien Ogier.

Von: **Reiner Kuhn**

**A**m Saisonende steckte der Karren so tief im Dreck, dass kam, was kommen musste: Citroën beendet sein Engagement in der Rallye-WM vor-

zeitig. Ursprünglich war das Programm auf fünf Jahre ausgelegt und sollte von 2017 bis 2021 dauern. Nach schwierigen Zeiten baute man zu Saisonbeginn die Fahrerriege nochmals komplett um und verpflichtete neben Esapekka Lappi Weltmeister Sébastien Ogier.

Dessen Siege in Monte Carlo und Mexiko sorgten zwar früh für neue Hoffnung, doch selbst dem mehrfachen Champion gelang es nicht, aus dem schwer zu beherrschenden C3 WRC einen dauerhaften Sieggandidaten zu machen. Daran änderte auch die zwischenzeitliche Tabellenführung in der Fahrerwertung nichts. Im Gegenteil: Spätestens

seit der Rallye Deutschland schien Ogiers Frust über seinen Dienstwagen und dessen stockende Weiterentwicklung so groß, dass selbst der Doppelsieg in der Türkei nichts mehr an seiner Abneigung zur heimischen Werks-équipe ändern konnte. Die technischen Probleme (Servolenkung) am ersten Tag der Rallye Spanien dürften das Fass endgültig zum Überlaufen gebracht haben, wie der „Shitroën“-Tweet von Ogiers Gattin Andrea Kaiser zeigte.

## Ogier machte Druck

Danach war nichts mehr wie vorher: Ogier, der einen Zweijahresvertrag für 2019 und 2020 unterschrieben hatte, drängte

Kurzinterview mit Citroën-Teamchef Pierre Budar

## „Wir wollten 2020 weitermachen“

Citroën-Teamchef Pierre Budar über die vergangenen Wochen und die alternativlose Entscheidung zum WM-Ausstieg.

Von: **Reiner Kuhn**

**In Ihrer Pressemitteilung ist zu lesen, Sébastien Ogier sei am WM-Ausstieg schuld.**

Ja, weil das ist die Tatsache. Sébastien Ogier war für die kommende Saison an uns gebunden. Nur leider kann man heutzutage jeden Vertrag anfechten. Es gab für uns also nur die Möglichkeit, vor Gericht zu ziehen, oder uns mit ihm irgendwie zu einigen. Das haben wir dann getan.

**Das heißt also im Klartext, Sie konnten Ogier nicht von einer Fortsetzung 2020 überzeugen?**

Leider nicht. Wir hatten mehrere Gespräche, und wir haben versucht, ihn zu überzeugen. So haben wir mit ihm über die neuen Entwicklungen gesprochen, die wir zur Rallye Monte Carlo haben werden. Ich bin mir sicher, dass wir in der nächsten Saison in einer viel besseren Situation gewesen wären. Wir alle wussten, dass es 2019 schwieriger sein würde als 2020. Die Erfolge zum Saisonbeginn haben dieses Bild womöglich verfälscht. Und trotz aller Schwierigkeiten gerade im Sommer war für uns klar, dass wir 2020 weitermachen wollten.

**Aber eben nur mit Sébastien Ogier?**

Ohne anderen Fahrern nahetreten zu wollen, aber will man um die Meisterschaft kämpfen, braucht man einen der drei Großen: Ogier, Neuville oder Tänak. Wenn man keinen von ihnen bekommen kann, muss man eine grundsätzliche Entscheidung fällen. Das haben wir getan.

**Wie geht es mit Esapekka Lappi weiter?**

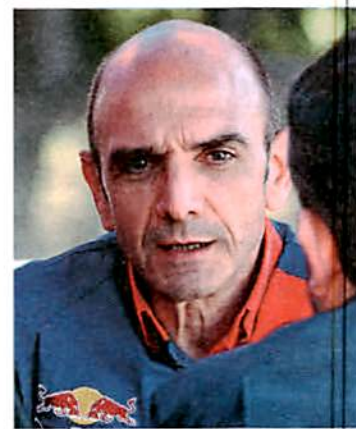
Auch er hatte einen Vertrag für 2020. Diesen werden wir selbstverständlich erfüllen und darüber hinaus versuchen, ihm zu helfen, ein WRC-Cockpit zu finden. Esapekka ist ein sehr talentierter Fahrer, der 2019 unter Wert geschlagen wurde.

auf eine vorzeitige Vertragsauflösung und besiegelte damit das Ende von Citroëns Werksengagement in der Rallye-WM.

„Wenn man um die Meisterschaft kämpfen will, braucht man einen der drei Großen“, sagt Teamchef Pierre Budar und spielt auf Ogier, Thierry Neuville und den neuen Weltmeister Ott Tänak an. „Wenn man keinen von ihnen bekommen kann, dann muss man eine Entscheidung fällen. Das haben wir getan.“ Damit zieht sich die erfolgreichste Marke der vergangenen zwei Jahrzehnte nach acht Hersteller- und neun Fahrer-WM-Titeln sowie 102 Siegen und 254 Podiumsplatzierungen zwischen 1999 und 2019 aus der Topliga zurück.

PSA-Motorsport-Chef Jean-Marc Finot, der noch vor kurzer Zeit erklärte, dass es am nächsten WM-Programm von Citroën Racing keine Zweifel gibt, meinte nun: „Unsere Ingenieure und Techniker werden ihr Können künftig bei anderen Marken der PSA-Gruppe und in anderen Serien zeigen können.“

In der vergangenen Woche hatte Peugeot die Rückkehr nach Le Mans verkündet, und der Einsatz der neuen Hyper-Cars scheint so viele Ressourcen zu verschlingen, dass sich der Konzern offensichtlich nicht in der Lage sieht, gleichzeitig ein WRC-Projekt, in dem künftig Hybrid ebenfalls eine Rolle spielen wird, durchzuführen. Das Kundensport-Programm mit dem C3 R5 soll derweil weiterlaufen. ■



ROESELER

**Könnte der C3 WRC im kommenden Jahr zum Beispiel über ein privates Team weiter in der WM am Start sein?**

Vorstellbar ist einiges. Aber die Entscheidung über den Rückzug ist erst wenige Tage alt, da gibt es vorrangigere Themen, zum Beispiel jene, die unsere Teammitglieder betreffen. ■



Rallye-WM

## Ogier fährt für Toyota

Dieser Tage wird verkündet, was seit zwei Wochen die Runde macht: Toyota wird seine komplette Fahrerriege austauschen und kommende Saison auf das Werkstrio Ogier, Evans und Rovaniemi setzen.

Von: **Reiner Kuhn**

International – Rallye du Var

## Loeb mit Durchblick

Trotz Unwetter behielt Sébastien Loeb beim Saisonfinale in Frankreich den Durchblick und siegte im Hyundai i20 WRC souverän.

In Frankreich war alles für den traditionellen Saisonabschluss vorbereitet: Rund 200 Teams, 50 davon im historischen Feld, hatten zur Rallye du Var genannt. Obwohl Yohan Rossel (Citroën C3 R5) schon vorzeitig als Meister feststand, fanden 25 R5-Turboallradler den Weg nach Sainte-Maxime an der Côte d'Azur.



Souveräner Sieger: Loeb

Nach dem Weggang von Weltmeister Ott Tänak muss sich das Toyota-Team neu aufstellen. Gesucht werden neben einem Teamleader Fahrer, die auf allen Untergründen schnell sind und darüber hinaus konstant punkten.

Vor allem an Letzterem mangelte es den diesjährigen Yaris-WRC-Piloten Kris Meeke und Jari-Matti Latvala, die eigentlich

jeden WM-Lauf gewinnen könnten. Gewinn Meeke 2015, '16 und '17 noch mindestens einen WM-Lauf, blieb er nun das zweite Jahr in Folge sieglos. Auch Latvala, der von 2008 bis 2018 jeweils mindestens einmal pro Jahr triumphierte, blieb nach zehn Jahren erstmals ohne Sieg. Schlimmer für die beiden Routiniers: Durch den Citroën-Ausstieg ist mit

Technik

## Peugeot 208 Rally 4

Umdenken ist angesagt. Peugeot folgt den neuen FIA-Bezeichnungen im Rallyesport. Der Nachfolger des erfolgreichen 208 R2 heißt nun Peugeot 208 Rally 4.

Seit eineinhalb Jahren läuft die Entwicklungsarbeit, nun zieht Peugeot das Tuch vom neuen 208 Rally 4, dem Nachfolger des erfolgreichen 208 R2, von dem man knapp 500 Stück verkaufen konnte. Entsprechend hoch liegt die Hürde für

den neuen Breitensportler, der sich als erster Vertreter seiner Gattung den neuen Klassenbezeichnungen der FIA anpasst.

Angetrieben wird der 208 Rally4 von einem 1,2 Liter Turbomotor, der 208 PS leistet und ein Drehmoment von 290 Nm bietet. Der mit einem sequenziellen Fünfgang-Getriebe von Sadev ausgerüsteten Fronttriebler wiegt 1080 Kilo. Ab Januar beginnt die Auslieferung an Kunden.

Wer einen 208 Rally 4 besitzen möchte, muss mindestens 66.000 Euro (plus Mehrwertsteuer) überweisen. ■ RK



Für Ein- und Aufsteiger: Der komplett neukonzipierte Peugeot 208 Rally 4



Timmy Hansen

**Geburtstag:** 21.05.1992

**Geburtsort:** Lidköping

**Herkunftsland:** Schweden

**KARRIERE-HIGHLIGHTS**

**2008:** Schwedischer Kartmeister

**2013:** 3. Platz ERX

**2014:** 4. Platz WRX,

3. Platz Team-WM

**2015:** 2. Platz WRX,

Teamweltmeister

**2016:** 6. Platz WRX,

2. Platz Team-WM

**2017:** 5. Platz WRX,

2. Platz Team-WM

**2018:** 6. Platz WRX,

3. Platz Team-WM,

1. Platz Nitro Rallycross

**2019:** Weltmeister,

Teamweltmeister,

2. Platz TitansRX Europe

**HOBBYS**

Triathlon und Kochen

# Endlich angekommen

Horror-Crash zum Saisonstart, triumphale Siege und vermastete Qualifikationen, hitzige Duelle und ein Herzschlagfinale. Timmy Hansens Weg zum WM-Titel hatte es in sich.

Von: **Sven Kopf**

Er galt von Anfang an als einer der Favoriten. Nach dem Rückzug von Mattias Ekström und Petter Solberg, nachdem durch die Ausstiege von VW und Peugeot auch kein Sébastien Loeb und kein Johan Kristoffersson mehr da waren, hatten die Experten den Norweger Andreas Bakkerud, den Finnen Niclas Grönholm und die Gebrüder Kevin und Timmy Hansen ganz oben auf dem Zettel. Nun hat Timmy Hansen seinen großen Traum verwirklicht: Rallycross-Weltmeister 2019. Im Jahr seiner Heirat und ein Jahr nach der Geburt seines Sohnes steht der 27-jährige Schwede nun auch in der Liste der Rallycross-Weltmeister – in die es mit Solberg, Ekström und Kristoffersson bisher nur Skandinavier geschafft haben.

Für die Familie Hansen ist es die Fortschreibung erfolgreicher

Rallycross-Geschichte. Vater Kenneth wurde vierzehnmals Europameister, Bruder Kevin holte 2016 den EM-Titel und gewann in diesem Jahr die TitansRX Europe. Mutter Susann errang 1994 eine internationale Rallycross-Trophäe. Was bisher fehlte, war ein Weltmeistertitel, denn den gibt es erst seit einem halben Jahr. Bei aller Erfolgsverwöhntheit und Wettkampfhärte: Keiner aus der Familie dürfte je eine derart nervenzerfetzende Saison hinter sich gebracht haben wie Timmy in diesem Jahr.

Von Beginn an lagen die Nerven blank. Nach dem Horror-Crash mit Andreas Bakkerud beim Saisonauftakt in Abu Dhabi entbrannte zwischen den beiden eine besondere Rivalität, auch in den sozialen Netzwerken ging es hoch her. Beide mussten den Rückstand aus dem vermasteten Auftakt erst einmal irgendwie kompensieren. Schnell holte Hansen auf, zeigte sich in Spanien und England unschlagbar, und auch Bakkerud blieb am Ball. Jedes Duell der beiden wurde genau beobachtet, jede noch so kleinste Berührung kommentiert. Die einen hielten Hansen für weinerlich, die anderen Bakkerud für unfair und rabiat. Selbst zwischen den Teams kam es zu Spannungen.

In der zweiten Saisonhälfte kam in Kanada der große Rückschlag für Hansen, als er die Qualifikation für die Semifinals verpasste und Bakkerud den Sieg einfuhr. Es wurde nun immer knapper zwischen den beiden, bis es in Südafrika schließlich zum Showdown kam. Als Timmy Hansen schließlich nach getaner Arbeit auf das Dach seines Peugeot 208 kletterte, nahte Bakkerud heran. Seinen Helm hatte er dabei noch auf, weshalb fraglich war, ob er gratulieren oder stärken wollte. Timmys Bruder Kevin stieß ihn weg, was nur für noch mehr Unruhe sorgte.

Timmy Hansen präsentierte sich am Ende als würdiger Weltmeister. Für die Absenz der früheren Weltmeister kann er nichts. Es wäre auch unfair zu

behaupten, Hansen wäre nur Weltmeister geworden, weil die Topstars fehlten. Schon in den früheren Jahren gehörte er zum Spitzenpersonal, war mit 23 schon Vize-Weltmeister. Vom Superstar Loeb ließ er sich im Peugeot-Werksteam keineswegs den Schneid abkaufen. Ein gegen VW unterlegener Peugeot und nicht selten auch Pech vereitelten größere Taten. Auch 2019 hatte er zuweilen Pech, auch dieses Jahr keineswegs das beste Auto. Gute Nerven und vier Siege sprechen aber am Ende eine klare Sprache – Bakkerud hat nur einen.

Zwischen dem Vize und den Hansens kehrte alsbald wieder Ruhe ein. Die beiden Streithähne zollten einander Respekt, und sie beschworen für 2020 sogar ein noch härteres Duell. ■



Der Peugeot war nicht immer das beste Auto, aber Hansen der beste Fahrer

Fabian Kreim darf sich endgültig als Deutscher Rallye-Meister feiern lassen. Das Berufungsgericht des DMSB nahm die Disqualifikation des Skoda-Piloten zurück.

Von: Michael Heimrich

**E**rst knapp vier Wochen nach dem Saisonfinale war die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) endgültig entschieden. Das Berufungsgericht des DMSB schloss sich nicht der Ansicht der Sportkommissare der 3-Städte-Rallye an, die Kreim disqualifiziert hatten, weil er an der Unfallstelle von Dominik Dinkel nicht gestoppt hatte. Stattdessen folgte das Gericht der Argumentation von Skoda-Anwalt Matthias Feltz, der darauf hinwies, dass im Reglement ausdrücklich ein havariertes Auto zu sehen sein müsse, um nachfolgende Teilnehmer zum Anhalten zu nötigen, wenn zugleich kein „OK“-Schild zu sehen ist. Die Richter sahen das Beweismaterial als nicht ausrei-



Fabian Kreim ist nun doch Champion und auch offiziell Dritter der 3-Städte-Rallye

DRM

## Kreim bleibt Deutscher Meister

chend an, um ein Fehlverhalten zuzuweisen. Kreim wurde freigesprochen, darf seinen DRM-Titel behalten und bekommt auch seinen dritten Platz in Bayern zurück. Ebenfalls freigesprochen wurde Hermann Gaßner Sr.

Kreim und Skoda gehen künftig getrennte Wege. Der deutsche Importeur zieht sich aus der DRM zurück, will aber private Teams unterstützen. Kreim plant eine Titelverteidigung im VW Polo R5

seines Managers Dennis Rostek und muss sich 2020 bei insgesamt sechs Veranstaltungen der Konkurrenz stellen.

Los geht es im Erzgebirge (17./18.4.), es folgen Sulingen (8./9.5.), Sachsen (22./23.5.) und Stemwede (12./13.6.). Die Saarland-Rallye wechselt in den Sommer (21./22.8.), und das Finale in Südbayern findet Ende September statt. Einen genauen Termin und Ort soll es in Kürze geben. Von

einem zunächst geplanten großen Finale im Rahmen des deutschen WM-Laufs (15./18.10.) wurde doch auf Wunsch der Aktiven abgesehen. Die Teams befürchteten zu hohe Kosten.

Neben der Fahrerwertung und der 2WD-Wertung ergänzt 2020 eine weitere Wertung die DRM: Erstmals wird ein Historic-Cup ausgeschrieben, bei dem alle Fahrzeuge nach Anhang K der FIA startberechtigt sind. ■

SAVE THE DATES!

## IHR SONNIGER WINTER

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

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

TRACKDAYS & RACING UNDER THE SUN

**ENDLESS SUMMER®**  
**ASCARI**  
LIMITED · SEASONAL · PRIVILEGED

### WINTER SEASON 2019/2020 TRACKDAYS UNDER THE SUN

#### TERMINE

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

**GT**  
WINTER SERIES  
2019/2020

THE NEW WINTER RACING SERIES @THE BEST LOCATIONS OF SPAIN AND PORTUGAL

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

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

Medienpartner  
**SPORT auto**  
**MOTOR SPORT**



WWW.GT-WINTER-SERIES.COM

**GEDLICH**  
racing

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

GEDLICH-RACING.COM



Narain Karthikeyan im Honda NSX holte beim Dream Race seinen ersten SGT-Sieg

# Feuchter Traum

Beim zweiten Kräfte-messen zwischen der DTM und der Super-GT-Meisterschaft revanchierten sich die Japaner für die Schlappe von Hockenheim. Im meistens nassen Fuji hatte die DTM-Delegation nur wenig Chancen. Das Sonntagsrennen wurde wegen drei Safety-Car-Einsätzen zum Ergebnis-Lotto. Das alles war aber nebensächlich. Der Japan-Trip ist vor allem als Geste des guten Willens zu verstehen – und als Vorschau auf eine prachtvolle gemeinsame Zukunft. Die liegt aber noch in weiter Ferne.

Von: **Claus Mühlberger**

**U**m es kurz zu machen: Das Kräfteverhältnis zwischen der DTM und der

japanischen Super-GT-Meisterschaft (SGT) wurde innerhalb von knapp zwei Monaten auf den Kopf gestellt.

Anfang Oktober hatten sich erstmals drei Gaststarter aus dem Land der aufgehenden Sonne bei der DTM eingefunden. Beim Finale wurden sie kalt abduckt von den DTM-Matadoren. Das klamme Wetter und die gewöhnungsbedürftigen Einheitsreifen von Hankook: Dies war ein unbekömmlicher Cocktail für die Honda, Lexus und Nissan. Aus der Heimat, wo ein Reifenkrieg tobt, sind die Japaner völlig andere Besohlung gewöhnt. In Hockenheim konnte sich lediglich einer der „Japaner“, Jenson Button, in Szene setzen. Der Brit wurde am Samstag Sechster.

Platz 6 – dort fand sich sieben Wochen später beim Gegenbesuch der DTM der Beste aus der deutschen Serie wieder: Der dreifache Le-Mans-Sieger Benoît Tréluyer, der 2019 lediglich als Pilot des Audi-Renntaxis mitmischen durfte, nutzte clever eine Safety-Car-Phase in den

„Wir wussten, dass wir keine Chance haben. Denn die SGT-Autos haben Vorteile bei der Aerodynamik und daher auch weniger Reifenverschleiß.“

DTM-Champion René Rast

späten Runden. Gegen die Japaner war aber kein Kraut gewachsen: Lexus-Mann Nick Cassidy aus Neuseeland gewann unbedrängt vor dem in Europa ziemlich unbekanntem Honda-Duo Koudai Tsukakoshi und Naoki Yamamoto.

## Drei Stunden Extra-Test

DTM-Champion René Rast machte aus seinem mäßigen 14. Startplatz noch Rang 8 und war danach nicht traurig. „Es geht hier doch nicht darum zu zeigen, wie stark die DTM ist, son-

dern wir wollen herausfinden, wo wir wirklich stehen.“ Außerdem, so gab der Audi-Mann zu bedenken, „lässt sich doch keiner gerne in seiner Heimat überrumpeln.“

Im Sinne eines harmonischen Miteinanders hatten die Organisatoren im Vorfeld kräftig an den Regeln gefeilt: Die DTM verzichtete auf die Überholhilfen Overboost (Push-to-Pass) und DRS (Klappflügel). Es wurde fliegend statt wie in der DTM stehend gestartet. Bei den Boxenstopps waren nur noch sieben statt neun Mechaniker erlaubt. Und für den Notfall – krasse Dominanz einer Marke – behielt man sich vor, eine Balance of Performance zu verfügen.

Die wohl wichtigste Maßnahme wohl aber waren die drei Stunden Extra-Trainingszeit, die den SGT-Teams zugewilligt wurde, um mit den ungewohnten, eher griparmen DTM-Einheitsreifen von Hankook Freundschaft zu schließen.

Zwischenbilanz nach den beiden turbulenten Japan-Rennen: Die Rechnung ging auf. Dass die



Sieger Karthikeyan, flankiert von Wittmann, Teamchef Nakajima und Duval



Gridgirls genießen Promi-Status



Das erste Rennen wurde zur Beute des Neuseeländers Nick Cassidy im Lexus LC 500

Honda, Lexus und Toyota um ein paar Zehntelsekunden schneller waren, lag vor allem daran, dass in der SGT mit einer „alten“ Aerodynamik-Konfiguration gefahren wird. „Der Abtrieb liegt etwa auf dem Niveau, das wir bis 2017 hatten“, erklärte Rast. „Dann kam ja in der DTM die Abrüstung.“ Durch das Plus an Downforce komme eins zum anderen: „Die SGT-Autos sind schneller auf der langen Geraden, und sie haben mehr Abtrieb“, erläuterte BMW-Pilot Marco Wittmann. „Durch den höheren Grip ist der Reifenverschleiß niedriger.“

### Ergebnislotto am Sonntag

Beim zweiten Rennen bot sich zunächst ein ähnliches Bild, auch wenn Loïc Duval die Pole-Position eroberte. Für den Audi-Franzosen war dies ein Psycho-Rehabilitationsprogramm nach dem Patzer tags zuvor. Da war er auf dem Weg in den Grid in die Reifenstapel gerast. Im Sonntagsrennen konnte der Audi-Fahrer das Tempo des hurtig heranrauschenden, von Ex-Formel-1-Fahrer Narain

„Es dauert bestimmt noch zwei Jahre, bis die DTM und die japanische Super-GT-Meisterschaft zusammenfinden.“

ITR-Chef Gerhard Berger

Karthikeyan angeführten Honda-Quartetts bald nicht mehr mitgehen. Ein Reifenschaden zwang Duval dann sogar zu einem zusätzlichen Stopp an die Box.

Normalerweise ist dies das Todesurteil für eine Podestplatzierung. Doch drei Safety-Car-Phasen brachten Duval wieder zurück ins Business. Das Führungsfahrzeug sorgte für ein Ergebnis-Lotto. Als das Rennen für eine einzige Runde freigegeben wurde, fand sich Duval ebenso plötzlich wie unverhofft auf Platz 3 wieder. In diesem wirklich sehenswerten Schlusspurt über

vier Kilometer lieferte er sich mit Marco Wittmann im BMW einen irren Zweikampf. Letztlich behielt der Franke an seinem 30. Geburtstag knapp die Oberhand, aber nur deswegen, weil die Kommissare Duval wegen etwas allzu derber Manieren eine Ein-Sekunden-Strafe aushändigten. Fans und Sportchefs waren angesichts der grimmigen Action aus dem Häuschen: „Fantastisch!“

Für den Inder Karthikeyan war es der erste Sieg in der SGT. Ebenso bemerkenswert auch der fünfte Rang für BMW-Mann Kamui Kobayashi. Der frühere Formel-1-Pilot hatte vor Fuji keinen Meter im M4 getestet. Nach Studium der Rundenzeiten bleibt aber auch die Erkenntnis: Die meisten Fahrer aus der SGT blieben am Sonntag klar unter den Möglichkeiten, die ihre Honda, Lexus und Nissan bieten.

Während die Pläne für künftige Auftritte von DTM und SGT noch vage sind, könnte es gut sein, dass Kobayashi DTM-Stammpilot wird. Im Lager der Münchner war man begeistert: „Er ist nett, kampfstark und unkompliziert.“ ■

## NACHRICHTEN

### TRAINING FÜR TOKIO 2020

Alessandro Zanardi kam sein zweiter Gastauftritt im BMW M4 DTM sehr gelegen. Der Italiener nutzte den Trip nach Fuji auch als Vorbereitung auf die Paralympics im Sommer nächsten Jahres. Auf der Rennstrecke am Fuße des mächtigen Mount Fuji findet nämlich das Rennen der Handbiker statt. Der 53-Jährige nutzte einen PR-Fototermin am Donnerstag umgehend für ein paar flotte Runden im muskelbetriebenen Sportgerät. Anders als im Motorsport wird bei den Paralympics allerdings entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren. Auch die Zufahrt wird in die Strecke mit einbezogen: „Da geht's mit 70 km/h den Berg runter“, grinste Zanardi.

### WAS SOLL DER STRESS?

2020 wird es wie berichtet im Rahmenprogramm der DTM eine weitere Attraktion geben: Die DTM Trophy, bei der mit GT4-Autos gefahren wird. Deswegen war aus den Reihen des ADAC (Veranstalter der GT4 Germany) und bei der SRO von GT-Zampano Stéphane Ratel Grummeln zu vernehmen. „Ich verstehe die ganze Aufregung nicht“, sagte ITR-Chef Gerhard Berger. „Wir fahren Sprintrennen, und zwar ohne Fahrerwechsel, und außerdem wollen wir nur Profifahrer.“ Im Nenngeld von 27 000 Euro sind bei der DTM Trophy das Benzin und 15 Sätze Reifen inklusive.

### WEITER MIT SAT 1

Der TV-Vertrag mit SAT 1 wurde um zwei Jahre verlängert. Es wird auch wieder Livestreams auf ran.de geben.

### AB IN DEN RUHESTAND

Arno Zensen, Manager des Audi-Teams Rosberg, nahm in Fuji Abschied vom Profimotorsport. „41 Jahre im Sport, davon 25 bei Rosberg, sind genug“, sagte er. Nach langen Durststrecken mit Vorjahresautos kam in den letzten Jahren der Erfolg zu Rosberg – zuletzt der Titel von Rast.

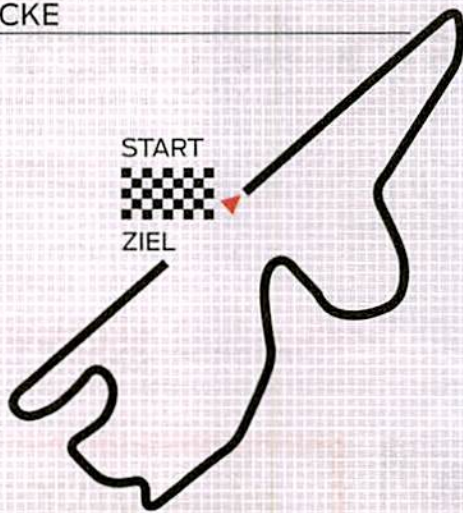
Überraschende Pole am Sonntag: Duval im Audi vor der Meute



## SGT-X-DTM-DREAM-RACE-2019-RESULTATE

FUJI (J) 4,563 KM

● STRECKE



### QUALIFYING RENNEN 1

1.	Cassidy, Lexus	1:41,827 min
2.	Duval, Audi	+ 0,331 s
3.	Yamamoto, Honda	+ 0,388 s
4.	Quintarelli, Nissan	+ 0,531 s
5.	Rockenfeller, Audi	+ 0,700 s
6.	Tsukakoshi, Honda	+ 0,782 s
7.	Mardenborough, Nissan	+ 0,898 s
8.	Makowiecki, Nissan	+ 0,958 s
9.	Tsuboi, Lexus	+ 0,983 s
10.	Sekiguchi, Lexus	+ 1,060 s
11.	Yamashita, Lexus	+ 1,100 s
12.	Sasaki, Nissan	+ 1,237 s
13.	Izawa, Honda	+ 1,294 s
14.	Rast, Audi	+ 1,560 s
15.	Tachikawa, Lexus	+ 1,585 s
16.	Tréluyer, Audi	+ 1,620 s
17.	Nakayama, Lexus	+ 1,756 s
18.	Kobayashi, BMW	+ 1,840 s
19.	Wittmann, BMW	+ 1,880 s
20.	Makino, Honda	+ 2,109 s
21.	Mutoh, Honda	+ 2,810 s
22.	Zanardi, BMW	+ 3,384 s

### QUALIFYING RENNEN 2

1.	D. Nakajima, Honda*	1:46,696 min
2.	Duval, Audi	+ 0,244 s
3.	Karthikeyan, Honda	+ 0,338 s
4.	Yamamoto, Honda	+ 0,422 s
5.	Rast, Audi	+ 0,455 s
6.	Tsukakoshi, Honda	+ 0,612 s
7.	Wittmann, BMW	+ 0,631 s
8.	Rockenfeller, Audi	+ 0,700 s
9.	Hirakawa, Lexus	+ 0,788 s
10.	Ishiura, Lexus	+ 1,068 s
11.	K. Nakajima, Lexus	+ 1,229 s
12.	Nojiri, Honda	+ 1,244 s
13.	Kobayashi, BMW	+ 1,312 s
14.	Kunimoto, Lexus	+ 1,355 s
15.	Tréluyer, Audi	+ 1,406 s
16.	Kovalainen, Lexus	+ 1,433 s
17.	Matsuda, Nissan	+ 1,824 s
18.	Hirate, Nissan	+ 2,093 s
19.	Rossiter, Nissan	+ 2,370 s
20.	Oshima, Lexus	+ 2,871 s
21.	Takaboshi, Nissan	+ 3,251 s
22.	Zanardi, BMW	+ 3,862 s

### ERGEBNIS RENNEN 1

Fuji (J): 23.11.2019; Dream Race 1; 35 Runden à 4,563 km = 159,705 km, 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter: 12 Grad, abtrocknende Strecke, bewölkt.

**Pole-Position:**

# 37 Nick Cassidy (NZ), Lexus LC 500, 1:41,827 min = 161,321 km/h

**Schnellste Runde:**

# 64 Tadasuke Makino (J), Honda NSX, 1:31,166 min = 180,146 km/h

Fahrer	Marke/Modell	Zeit/Rückst.	
1.	Nick Cassidy (NZ)	Lexus LC 500	57:46,326 min
2.	Koudai Tsukakoshi (J)	Honda NSX	+ 0,433 s
3.	Naoki Yamamoto (J)	Honda NSX	+ 5,862 s
4.	Kenta Yamashita (J)	Lexus LC 500	+ 6,974 s
5.	Sho Tsuboi (J)	Lexus LC 500	+ 9,966 s
6.	Benoit Tréluyer (F)	Audi RS 5	+ 11,242 s
7.	Yuhi Sekiguchi (J)	Lexus LC 500	+ 11,359 s
8.	René Rast (D)	Audi RS 5	+ 11,540 s
9.	Yuji Tachikawa (J)	Lexus LC 500	+ 13,421 s
10.	Hideki Mutoh (J)	Honda NSX	+ 13,426 s
11.	Frederick Makowiecki (F)	Nissan GT-R	+ 15,648 s
12.	Ronnie Quintarelli (I)	Nissan GT-R	+ 15,764 s
13.	Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 18,700 s
14.	Kamui Kobayashi (J)	BMW M4	+ 18,929 s
15.	Takuya Izawa (J)	Honda NSX	+ 19,832 s
16.	Yuichi Nakayama (J)	Audi RS 5	+ 20,524 s
17.	Yann Mardenborough (GB)	Nissan GT-R	+ 22,480 s
18.	Marco Wittmann (D)	BMW M4	- 1 Rdn.
19.	Dalki Sasaki (J)	Nissan GT-R	- 6 Rdn.
NC	Tadasuke Makino (J)	Honda NSX	- 25 Rdn.
NC	Alessandro Zanardi (I)	BMW M4	- 17 Rdn.
-	Loïc Duval (F)	Audi RS 5	nicht gestartet

### ERGEBNIS RENNEN 2

Fuji (J): 24.11.2019; Dream Race 2; 27 Runden à 4,563 km = 123,498 km, 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter: 15 Grad, bewölkt.

**Pole-Position:**

# 28 Loïc Duval (F), Audi RS 5, 1:46,940 min = 153,608 km/h

**Schnellste Runde:**

# 64 Narain Karthikeyan (IND), Honda NSX, 1:31,572 min = 179,844 km/h

Fahrer	Marke/Modell	Zeit/Rückst.	
1.	Narain Karthikeyan (IND)	Honda NSX	57:38,362 min
2.	Marco Wittmann (D)	BMW M4	+ 0,935 s
3.	Loïc Duval (F)	Audi RS 5	+ 1,825 s
4.	Naoki Yamamoto (J)	Honda NSX	+ 3,412 s
5.	Kamui Kobayashi (J)	BMW M4	+ 3,743 s
6.	Daisuke Nakajima (J)	Honda NSX	+ 4,356 s
7.	Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	+ 4,536 s
8.	Ryo Hirakawa (J)	Lexus LC 500	+ 4,681 s
9.	René Rast (D)	Audi RS 5	+ 5,624 s
10.	Benoit Tréluyer (F)	Audi RS 5	+ 7,226 s
11.	Tsugio Matsuda (J)	Nissan GT-R	+ 7,542 s
12.	Mitsunori Takaboshi (J)	Nissan GT-R	+ 7,635 s
13.	Alessandro Zanardi (I)	BMW M4	+ 7,680 s
14.	Heikki Kovalainen (FIN)	Lexus LC 500	+ 8,950 s
15.	Yuji Kunimoto (J)	Lexus LC 500	+ 9,310 s
16.	Kazuya Oshima (J)	Lexus LC 500	+ 9,311 s
17.	James Rossiter (GB)	Nissan GT-R	- 5 Rdn.
18.	Kohei Hirate (J)	Nissan GT-R	- 5 Rdn.
19.	Kazuki Nakajima (J)	Lexus LC 500	- 5 Rdn.
20.	Hiroaki Ishiura (J)	Lexus LC 500	- 5 Rdn.
21.	Koudai Tsukakoshi (J)	Honda NSX	- 6 Rdn.
22.	Tomoki Nojiri (J)	Honda NSX	- 6 Rdn.

\* In der Startaufstellung um 5 Plätze zurück wegen Chassiswechsels

**EXTRA**

**MOTOR  
SPORT**  
*aktuell*

**Automobil**



MOTORSPORT IMAGES

# Wählen Sie die Besten: Modelle & Fahrer 2019

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!


**ViveLaCar**  
DEIN AUTO ABO. DEINE FREIHEIT.

**1. Preis** 1 x 1 Auto-Abo von ViveLaCar für ein Jahr

**2. Preis** 1 x 1 Gewindefahrwerk von Spezialist KW

**Wer ist der Racer des Jahres?**

in Kooperation mit



# Wählen Sie die Modelle 2019!

Wer sind die „Racer des Jahres 2019“? Motorsport aktuell sucht die besten Modelle und Fahrer. Auf dieser und den beiden folgenden Doppelseiten haben wir die 67 Wahlkandidaten der Rubrik «Modelle» in den nachstehenden Klassen aufgelistet. Auf den Seiten 26/27 finden Sie die Fahrerwahl, auf den Seiten 28/29 die Preise und Teilnahmebedingungen.

**A** Minicars **B** Kleinwagen **C** Kompaktklasse **D** Mittelklasse **E** Sportwagen/Luxusklasse

## A) Minicars



**Serienmodell**  
Fiat/Abarth  
500/595/695



**A 1**  
Renneinsatz  
Rallye



**Serienmodell**  
Kia  
Picanto



**A 2**  
Renneinsatz  
Markenpokal



**Serienmodell**  
Renault  
Twingo



**A 3**  
Renneinsatz  
Markenpokal, Rallye



**Serienmodell**  
Smart  
Fortwo



**A 4**  
Renneinsatz  
Markenpokal



## B) Kleinwagen



**Serienmodell**  
Audi  
A1/S1



**B 5**  
Renneinsatz  
Rallycross



**Serienmodell**  
Ford  
Fiesta



**B 7**  
Renneinsatz  
Rallye, Markenpokal



**Serienmodell**  
Citroën  
C3



**B 6**  
Renneinsatz  
Rallye



**Serienmodell**  
Hyundai  
i20



**B 8**  
Renneinsatz  
Rallye, Rallycross

ANZEIGE



*competition 4A*  
**Twin Tube Solid Piston Technology**  
4-fach einstellbarer GT / Tourenwagen-Dämpfer





**Serienmodell**

Mini  
Cooper



**B 9**

**Renneinsätze**  
Markenpokal, Rallycross



**Serienmodell**

Suzuki  
Swift



**B 15**

**Renneinsatz**  
Markenpokal



**Serienmodell**

Volkswagen  
Polo



**B 17**

**Renneinsätze**  
Rallye, Rallycross



**Serienmodell**

Opel  
Corsa



**B 10**

**Renneinsatz**  
Rallye



**Serienmodell**

Toyota  
Yaris



**B 16**

**Renneinsatz**  
Rallye



**Serienmodell**

Peugeot  
208



**B 11**

**Renneinsätze**  
Rallycross, Rallye



**Serienmodell**

Renault  
Clio



**B 12**

**Renneinsätze**  
Markenpokal, Rallye,  
Rallycross



**Serienmodell**

SEAT  
Ibiza



**B 13**

**Renneinsatz**  
Rallycross



**Serienmodell**

Skoda  
Fabia



**B 14**

**Renneinsatz**  
Rallye



HYUNDAI

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2019“ wird präsentiert von:





**Serienmodell**

Hyundai  
i30



**C 24**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Lada  
Vesta



**C 25**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Mercedes-Benz  
A-Klasse



**C 26**

Renneinsatz  
Tourenwagen, Rallycross

**C) Kompaktklasse**



**Serienmodell**

Alfa Romeo  
Giulietta



**C 18**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

BMW  
Zweier (2er)



**C 21**

Renneinsatz  
Markenpokal (VLN),  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Opel  
Astra



**C 27**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Audi  
A3/S3/RS3



**C 19**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Ford  
Focus



**C 22**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Peugeot  
308



**C 28**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

BMW  
Einser (1er)



**C 20**

Renneinsatz  
Tourenwagen



**Serienmodell**

Honda  
Civic



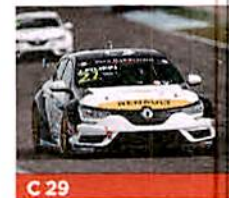
**C 23**

Renneinsatz  
Tourenwagen, Rallycross



**Serienmodell**

Renault  
Mégane



**C 29**

Renneinsatz  
Tourenwagen, Rallycross

**MANN-FILTER – for high filtration performance.**

**MANN FILTER**

## D) (Obere) Mittelklasse



### Serienmodell

SEAT/Cupra  
León



### C 30

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

Audi  
A5/S5/RS 5



### D 35

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

Infiniti  
Q50



### D 39

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

Subaru  
Levorg



### C 31

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

BMW  
Dreier (3er)



### D 36

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

Opel  
Insignia



### D 40

Renneinsatz  
Tourenwagen (als  
Holden Commodore)



### Serienmodell

Toyota  
C-HR



### C 32

Renneinsatz  
Langstrecke Nürburgring



### Serienmodell

BMW  
Vierer (4er)/M4



### D 37

Renneinsatz  
Tourenwagen,  
Sportwagen



### Serienmodell

Toyota  
Camry



### D 41

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

Toyota  
Corolla



### C 33

Renneinsatz  
Tourenwagen



### Serienmodell

BMW  
Sechser (6er)/M6



### D 38

Renneinsatz  
Sportwagen



### Serienmodell

Volkswagen  
Golf



### C 34

Renneinsatz  
Tourenwagen



ANZEIGE



## TTSP30R 4A 40P

Twin Tube Solid Piston Technology  
4-fach einstellbarer Formel-Dämpfer





## E) Sportwagen/Luxusklasse



**Serienmodell**  
Abarth  
124 Spider



**E 42**  
Renneinsatz  
Rallye



**Serienmodell**  
Audi  
R8



**E 45**  
Renneinsätze  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**  
Chevrolet  
Camaro



**E 48**  
Renneinsätze  
Tourenwagen,  
Sportwagen



**Serienmodell**  
Alpine  
A110



**E 43**  
Renneinsätze  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**  
Bentley  
Continental GT



**E 46**  
Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**  
Chevrolet  
Corvette



**E 49**  
Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**  
Aston Martin  
Vantage



**E 44**  
Renneinsätze  
Sportwagen,  
Tourenwagen



**Serienmodell**  
BMW  
Achter (8er)/M8



**E 47**  
Renneinsatz  
Sportwagen

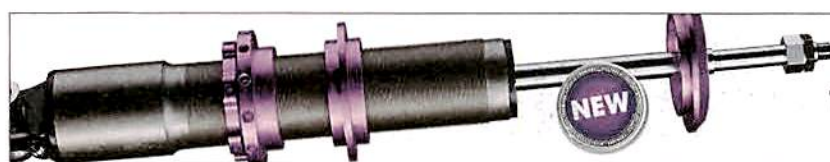


**Serienmodell**  
Ford  
Mustang



**E 50**  
Renneinsätze  
Tourenwagen,  
Sportwagen

ANZEIGE



**TTSP35**  
Twin Tube Solid Piston Technology  
CUP Ausführung





**Serienmodell**

Ford  
GT



**E 51**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Lotus  
Evija



**E 57**

Renneinsatz  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**

Porsche  
718 Cayman



**E 63**

Renneinsatz  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**

Honda  
NSX



**E 52**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Lotus  
Exige



**E 58**

Renneinsatz  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**

Porsche  
911/911 GT3



**E 64**

Renneinsatz  
Sportwagen, Marken-  
pokal, Rallye



**Serienmodell**

Jaguar  
F-Type Coupé



**E 53**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

McLaren  
540/570/600



**E 59**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Subaru  
BRZ



**E 65**

Renneinsatz  
Langstrecke Nürburgring



**Serienmodell**

KTM  
X-Bow



**E 54**

Renneinsatz  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**

McLaren  
720 S



**E 60**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Toyota  
GT86



**E 66**

Renneinsatz  
Langstrecke Nürburgring,  
Rallye, Markenpokal



**Serienmodell**

Lamborghini  
Huracán



**E 55**

Renneinsatz  
Sportwagen,  
Markenpokal



**Serienmodell**

Mercedes-AMG  
GT



**E 61**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Toyota  
GR Supra



**E 67**

Renneinsatz  
Langstrecke Nürburgring,  
Sportwagen



**Serienmodell**

Lexus  
RC/RC F



**E 56**

Renneinsatz  
Sportwagen



**Serienmodell**

Nissan  
GT-R



**E 62**

Renneinsatz  
Sportwagen

ANZEIGE

Die Leserwahl zum  
„Racer des Jahres 2019“ wird präsentiert von:

**MANN  
FILTER**

# Wählen Sie die Fahrer 2019!

MOTORSPORT-IMAGES



Auf diesen beiden Seiten finden Sie 135 Automobil-Rennfahrer zur Wahl. Die MSA-Redaktion hat für Sie eine alphabetisch sortierte Vorauswahl getroffen. Sollte Ihr Favorit fehlen, können Sie ihn/sie als «Fahrer nach Wahl» wählen. Die Kategorien:

- F** Formel 1
- G** Formelsport
- H** Formel E
- J** Sportwagen
- K** Tourenwagen

- L** Langstrecke Nürburgring
- M** Rallye
- N** Markenpokale
- O** Nachwuchsfahrer

## F) Formel 1

<b>F01</b>  Alexander Albon T/Red Bull	<b>F02</b>  Valtteri Bottas FIN/Mercedes	<b>F03</b>  Pierre Gasly F/Toro Rosso	<b>F04</b>  Lewis Hamilton GB/Mercedes	<b>F05</b>  Nico Hülkenberg D/Renault	<b>F06</b>  Daniil Kvyat RUS/Toro Rosso	<b>F07</b>  Charles Leclerc MC/Ferrari	<b>F08</b>  Lando Norris GB/McLaren
<b>F09</b>  Sergio Pérez MEX/Racing Point	<b>F10</b>  Kimi Räikkönen FIN/Alfa Romeo	<b>F11</b>  Daniel Ricciardo AUS/Renault	<b>F12</b>  George Russell GB/Williams	<b>F13</b>  Carlos Sainz Jr. E/McLaren	<b>F14</b>  Max Verstappen NL/Red Bull	<b>F15</b>  Sebastian Vettel D/Ferrari	<b>F16</b>  Fahrer nach Wahl

## G) Formelsport

<b>G01</b>  Nick Cassidy NZ/Super Formula	<b>G02</b>  Jamie Chadwick GB/W Series	<b>G03</b>  Nyck de Vries NL/Formel 2	<b>G04</b>  Scott Dixon NZ/IndyCar	<b>G05</b>  Luca Ghiotto I/Formel 2	<b>G06</b>  Nicholas Latifi CDN/Formel 2	<b>G07</b>  Josef Newgarden USA/IndyCar	<b>G08</b>  Simon Pagenaud F/IndyCar
<b>G09</b>  Will Power AUS/IndyCar	<b>G10</b>  Felix Rosenqvist S/IndyCar	<b>G11</b>  Alexander Rossi USA/IndyCar	<b>G12</b>  Mick Schumacher D/Formel 2	<b>G13</b>  Sergio S. Camara BR/Formel 2	<b>G14</b>  Rob. Schwartzman RUS/Formel 3	<b>G15</b>  Naoki Yamamoto J/Super Formula	<b>G16</b>  Fahrer nach Wahl

## H) Formel E

<b>H01</b>  Daniel Abt D/Audi Schaeffler	<b>H02</b>  Sam Bird GB/Virgin	<b>H03</b>  Sébastien Buemi CH/Nissan	<b>H04</b>  Jérôme D'Ambrosio B/Mahindra	<b>H05</b>  Lucas di Grassi BR/Audi Schaeffler	<b>H06</b>  Mitch Evans NZ/Jaguar	<b>H07</b>  A. Félix da Costa P/BMW Andretti	<b>H08</b>  Robin Frijns NL/Virgin
<b>H09</b>  Maximilian Günther D/Dragon	<b>H10</b>  André Lotterer D/DS Techeetah	<b>H11</b>  Felipe Massa BR/Venturi	<b>H12</b>  Edoardo Mortara CH/Venturi	<b>H13</b>  Stoffel Vandoorne B/HWA	<b>H14</b>  Jean-Éric Vergne F/DS Techeetah	<b>H15</b>  Pascal Wehrlein D/Mahindra	<b>H16</b>  Fahrer nach Wahl

## J) Sportwagen

<b>J01</b>  Fernando Alonso E/WEC & LM	<b>J02</b>  Earl Bamber NZ/IMSA	<b>J03</b>  James Calado GB/Le Mans	<b>J04</b>  Andrea Caldarelli I/Blancpain GT	<b>J05</b>  M. Christensen BR/WEC & LM	<b>J06</b>  Philipp Eng A/IMSA	<b>J07</b>  Kévin Estre D/WEC & LM	<b>J08</b>  Augusto Farfus BR/IMSA
<b>J09</b>  Richard Lietz A/24h Spa	<b>J10</b>  Marco Mapelli I/Blancpain GT	<b>J11</b>  Juan P. Montoya CO/IMSA	<b>J12</b>  Patric Niederhauser CH/GT Masters	<b>J13</b>  Aless. Pier Guidi I/WEC & LM	<b>J14</b>  Kelvin v. der Linde ZA/GT Masters	<b>J15</b>  Laurens Vanthoor B/IMSA	<b>J16</b>  Fahrer nach Wahl

NZEIGE



**MANN-FILTER –**  
for high filtration performance.



## K) Tourenwagen

<b>K01</b>  Julien Briché F/TCR Europe	<b>K02</b>  Kyle Busch USA/NASCAR	<b>K03</b>  Robert Dahlgren S/TCR Skandinav.	<b>K04</b>  Luca Engstler D/TCR Asia & Eur.	<b>K05</b>  Josh Files GB/TCR Europe	<b>K06</b>  Esteban Guerrieri RA/WTCR	<b>K07</b>  Max Hesse D/TCR Germany	<b>K08</b>  Scott McLaughlin NZ/Supercars
<b>K09</b>  Norbert Michelisz H/WTCR	<b>K10</b>  Nico Müller CH/DTM	<b>K11</b>  Yvan Muller F/WTCR	<b>K12</b>  Harald Proczyk A/TCR Germany	<b>K13</b>  René Rast D/DTM	<b>K14</b>  Colin Turkington GB/BTCC	<b>K15</b>  Marco Wittmann D/DTM	<b>K16</b>  Fahrer nach Wahl

## L) Langstrecke Nürburgring

<b>L01</b>  P. Assenheimer D/VLN	<b>L02</b>  Danny Brink D/VLN	<b>L03</b>  Maro Engel D/24h & VLN	<b>L04</b>  Yannick Fübich D/VLN-Meister	<b>L05</b>  David Griessner A/VLN-Meister	<b>L06</b>  Pierre Kaffer D/24h-Sieger	<b>L07</b>  Moritz Kranz D/VLN	<b>L08</b>  Philipp Leisen D/VLN
<b>L09</b>  Manuel Metzger D/24h & VLN	<b>L10</b>  Christopher Rink D/VLN	<b>L11</b>  Sabine Schmitz D/VLN	<b>L12</b>  Frank Stippler D/24h-Sieger	<b>L13</b>  Volker Strycek D/24h & VLN	<b>L14</b>  Dries Vanthoor B/24h-Sieger	<b>L15</b>  Frédéric Vervisch B/24h-Sieger	<b>L16</b>  Fahrer nach Wahl

## M) Rallye

<b>M01</b>  Nasser Al-Attiyah Q/Dakar	<b>M02</b>  Andreas Bakkerud S/Rallycross-WM	<b>M03</b>  Herm. Gassner jr. D/DRM & ÖRM	<b>M04</b>  Kevin Hansen S/Rallycross-WM	<b>M05</b>  Timmy Hansen S/Rallycross-WM	<b>M06</b>  Chris Ingram GB/Rallye-EM	<b>M07</b>  Fabian Kreim D/DRM	<b>M08</b>  Sébastien Loeb F/Rallye-WM
<b>M09</b>  Pierre-L. Loubet F/WRC2	<b>M10</b>  Thierry Neuville B/Rallye-WM	<b>M11</b>  Sébastien Ogier F/Rallye-WM	<b>M12</b>  Kalle Rovanperä FIN/WRC2	<b>M13</b>  Timo Scheider D/Rallycross-WM	<b>M14</b>  Dani Sordo E/Rallye-WM	<b>M15</b>  Ott Tänak EST/Rallye-WM	<b>M16</b>  Fahrer nach Wahl

## N) Markenpokale

<b>N01</b>  Sergey Afanasiev RUS/Trofeo Lamb.	<b>N02</b>  M. Ammermüller D/Porsche Cups	<b>N03</b>  Julien Andlauer F/Porsche Cups	<b>N04</b>  S. Bleekemolen NL/Renault Clio Cup	<b>N05</b>  Ayhancan Güven TR/Porsche Superc.	<b>N06</b>  Danny Kroes NL/Trofeo Lamb.	<b>N07</b>  M. Marchewicz D/X-Bow Battle	<b>N08</b>  Tomáš Pekar CZ/Renault Clio Cup
<b>N09</b>  Louis Prette MC/Ferr. Challenge	<b>N10</b>  Rudolf Rhyh CH/Audi R8 Cup	<b>N11</b>  Robin Rogalski PL/Audi R8 Cup	<b>N12</b>  Niccolò Schirò I/Ferrari Challenge	<b>N13</b>  Larry ten Voorde NL/Porsche Cups	<b>N14</b>  Lukas Wanner A/Porsche Sprint C.	<b>N15</b>  Thomas Westarp D/X-Bow Battle	<b>N16</b>  Fahrer nach Wahl

## O) Nachwuchs

<b>O01</b>  Jonathan Aberdein ZA/DTM	<b>O02</b>  Marcus Armstrong AUS/Formel 3	<b>O03</b>  Mikel Azcona E/WTCR	<b>O04</b>  Matt Campbell AUS/Div. GT	<b>O05</b>  Jaxon Evans NZ/Porsche Cups	<b>O06</b>  Michelle Halder D/TCR Germany	<b>O07</b>  Dennis Hauger N/Formel 4	<b>O08</b>  Nico Otto D/VLN
<b>O09</b>  Lars Peucker D/VLN	<b>O10</b>  Théo Pourchaire F/Formel 4	<b>O11</b>  Roman Schwedt D/DRM	<b>O12</b>  Oliver Solberg S/Div. Rallyes	<b>O13</b>  Sheldon v. d. Linde ZA/DTM	<b>O14</b>  Jüri Vips EST/Formel 3	<b>O15</b>  Marius Zug D/GT4 Germany	<b>O16</b>  Fahrer nach Wahl

ANZEIGE



**TTSP35 5A**

**Twin Tube Solid Piston Technology**

4-fach einstellbarer GT / Tourenwagen-Dämpfer mit zusätzlich einstellbarem Blow-Off



# VOLLGAS



**ViveLaCar**

DEIN AUTO ABO. DEINE FREIHEIT.

## 1 x 1 Jahres-Abo von ViveLaCar

**1. Preis**



**ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO FAHREN** heißt es für den Gewinner des ersten Preises – und zwar kostenlos und ein ganzes Jahr lang!\* Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen ganz persönlichen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive, ganz ohne Papierkram oder Mindestlaufzeit. Das bei der MSA-Leserwahl zu gewinnende Jahresabo enthält freie Fahrzeugwahl bis 890 Euro/Monat inkl. Freikilometer bis max. 1500 km/Monat und hat einen Gesamtwert von über 10 000 Euro! Dazu gibt es eine TOTAL-Tankkarte mit 5 Cent Preisvorteil pro Liter. Fahrer müssen zwischen 21 und 75 Jahre alt sein.

**Gesamtwert: über 10 000,- Euro**  
[www.vivelacar.com](http://www.vivelacar.com)

\*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 500 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

## 1 x 1 KW-Gewindefahrwerk



**2. Preis**

**SPITZENTECHNOLOGIE** aus dem Motorsport – auch für die Straße. Das KW-Gewindefahrwerk, über das sich der Gewinner des zweiten Preises freuen kann, bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von z.B. Edelstahl-Federbeinen der „inox-line“ und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.

**Wert: ca. 2000,- Euro**  
[www.kwsuspensions.de](http://www.kwsuspensions.de)

## 1 x 1 Satz Leichtmetallräder aus der BBS Design Line

**DESIGN UND PERFORMANCE** bieten die Felgen aus der BBS Design Line. Die im aufwendigen Niederdruckgussverfahren hergestellten Leichtmetallräder verbinden Tradition und Moderne. So zitiert die „XR“ als neuester Spross der Design Line mit seinen sieben klar ausgearbeiteten Y-Speichen die klassische BBS-Formensprache. Der Gewinner dieses Preises darf sich auf einen Satz Felgen aus der Design Line bis 19 Zoll freuen.

**Wert: bis zu 1000,- Euro**  
[www.bbs.com](http://www.bbs.com)



**3. Preis**

# PREISE!



4. Preis

## 1 x 1 RECARO-Gaming-Sitz „Exo Platinum“

**GAMING-SITZ UND BÜROSTUHL** zugleich ist der „Exo Platinum“ von RECARO. Das Topmodell der Exo-Reihe profitiert besonders von der jahrzehntelangen RECARO-Erfahrung im Automotive-Bereich. So halten u. a. atmungsaktive Stoffe und Sitzpolster, ein rutschverhindernder Anti-Submarining-Hügel, eine Schwingfunktion und 5D-Armlehnen den Gewinner des vierten Preises stets in der perfekten Sitzposition.

Wert: 999,- Euro  
[www.recaro-egaming.com](http://www.recaro-egaming.com)

## 1 x 1 Satz MANN-FILTER für Ihr Auto + exklusives Spark-Modellauto

**GUT GEFILTERT** wird alles Wichtige an Ihrem Auto mit einem Filtersatz von MANN-FILTER. Die Gewinner des 6.-10. Preises dürfen sich über einen auf ihr Fahrzeug zugeschnittenen Komplettsatz bestehend aus Ölfilter, Luftfilter, Kraftstofffilter und Innenraumfilter freuen. Für optische Anreize in den eigenen vier Wänden legen die Spezialisten noch ein exklusives Spark-Modellauto im Maßstab 1:43 des 2019 vom Team MANN-FILTER HTP Motorsport eingesetzten Mercedes-AMG GT3 drauf.

Wert: ca. 300,- Euro  
[www.mann-filter.de](http://www.mann-filter.de)



6.-10. Preis

## 1 x 1 Satz Giti-Reifen

### VON DER RENNSTRECKE

auf die Straße – Sie haben die Chance, einen Satz Sportreifen vom Typ GitiSport S1 für Ihr Fahrzeug (Nachweis erforderlich) zu gewinnen. Der Supersportler ist gespickt mit deutschem Ingenieurs-Know-how und sorgt mit seiner innovativen Laufflächenmischung für optimalen Grip sowohl bei Trockenheit als auch bei Nässe. Das Profildesign ermöglicht hohe Effizienz, gleichmäßige Abnutzung und niedrige Abrollgeräusche. Erleben Sie als Gewinner des fünften Preises German Engineering in Erstausrüsterqualität auch auf Ihrem Fahrzeug.

Wert: bis ca. 700,- Euro  
[www.giti-tire.eu](http://www.giti-tire.eu)



5. Preis

### SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die vorgestellten 67 Modelle und 135 Fahrer aus dem Automobilrennsport sind in fünf bzw. neun Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 14-mal wählen. „Racer des Jahres 2019“ werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

### WAHLSCHIEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSA-Ausgabe 50/2019 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, können Sie auch Ihren persönlichen Favoriten mit Vor- und Nachnamen eintragen.

### PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebogen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2019“ verlost. Einsendeschluss ist der 16. Januar 2020 (Datum des Poststempels). Sie können auch online unter [www.leserumfragen.de/msa](http://www.leserumfragen.de/msa) mitspielen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie auf [www.leserumfragen.de/msa](http://www.leserumfragen.de/msa).

# MADE FOR WINNERS



SPA FRANCORCHAMPS  
24H WINNER 2019

GPX RACING

DRIVERS: ESTRE / CHRISTENSEN / LIETZ



BATHURST 12H  
WINNER 2019

EARL BAMBER RACING

DRIVERS: WERNER / OLSEN / CAMPBELL



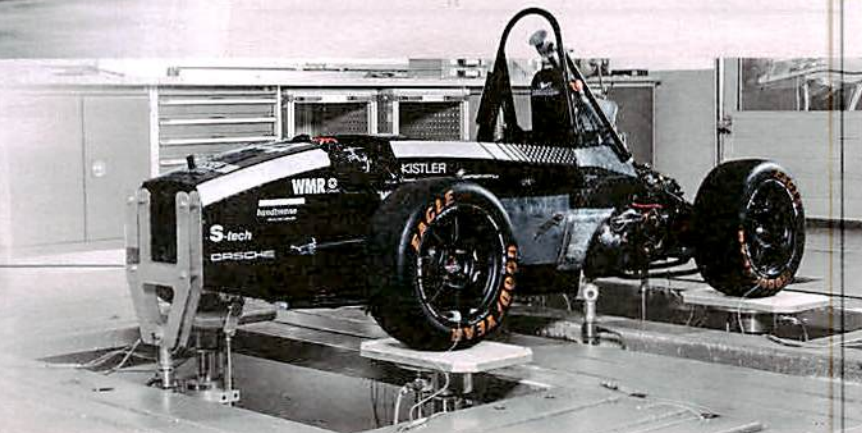
VLN WINNER 2019

PIXUM TEAM ADRENALIN  
MOTORSPORT

DRIVERS: FÜBRICH / GRIESSNER

1<sup>ST</sup> PLACE FORMULA  
STUDENT COMBUSTION

RENNSTALL ESSLINGEN



FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK.



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

Supercars

# Nissans Abschied

Shane van Gisbergen und Jamie Whincup (beide Holden) sorgten beim Saisonfinale in Newcastle für zwei Triple-Eight-Siege. Simona de Silvestro und Nissan gaben derweil ihre Abschiedsvorstellung.

Von: Michael Bräutigam

**G**lück hatte die schnelle Schweizerin auch bei ihrem Ausstand aus der Serie nicht. Die Formel-E-Testfahrerin von Porsche fuhr nach einem schwachen Qualifying voll auf Angriff, eine Drei-Stopp-Strategie im ersten Lauf zahlte sich jedoch nicht aus: Platz 19. Bei ihrem letzten Supercars-Rennen am Sonntag ging es nur einen Platz weiter nach vorne. Jetzt

geht es für die Thunerin zurück in die eidgenössische Heimat.

Auch die Nissan-Teamkollegen von Kelly Racing hatten beim Abschied der japanischen Marke aus der Serie nicht den nötigen Speed für vorne, P12 am Sonntag für André Heimgartner war jedenfalls kein Highlight. 2020 soll es mit Holden besser werden.

Die über lange Phasen der Saison unterlegene Marke hat zum Jahresende nochmal richtig aufgedreht. Nach dem Enduro-Titel gab es beim Finale nochmal zwei Siege des Triple-Eight-Teams durch die genannten Fahrer. Als Meister stand bereits vor dem Finale an der tasmanischen See Scott McLaughlin (Ford) fest. ■



Kein Glück zum Abschied: Simona de Silvestro in den Straßen von Newcastle

TCR

# VW macht Schluss

VW macht Schluss mit Verbrennungsmotoren im Motorsport und konzentriert sich voll auf Elektro. Doch eine Hintertür lässt man sich in Sachen Tourenwagen offen.

Von: Michael Bräutigam

**D**iese Nachricht schmerzt: Volkswagen setzt die konsequente E-Strategie der Marke auch im Motorsport um. Damit sterben all jene Programme, die auf Verbrennungsmotoren beruhen. Wobei „konsequent“ relativ ist, denn der R5-Polo für die Rallyepisten dieser Welt wird auch weiterhin angeboten – nur nicht mehr mit Werksunterstützung. Die Produktion des TCR-Golfs aber endet, auch in der WTCR wird somit 2020 wohl kein Golf fahren.

Das heißt, dass auch der bereits im Testbetrieb befindliche TCR-Rennwagen auf Basis des neuen Golf 8 nicht mehr in Kun-

denhände kommt. Der Support für den Golf 7 TCR ist aber weiterhin gewährleistet. Man lässt sich zudem ein Hintertürchen offen. Die Pressemitteilung verrät nämlich, dass man perspektivisch auch den Kundensport elektrifiziert. Im ersten Schritt sollen unterschiedliche Disziplinen, Plattformen und Fahrzeugtypen untersucht und evaluiert werden.

Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) als Elektro-Pendant zum Modularen Querbaukasten

(MQB) des VW-Konzerns könnte also auch im Motorsport weiterentwickelt und zum Einsatz kommen, z. B. mit dem ID.3. „Die Elektromobilität bietet ein riesiges Entwicklungspotenzial, und der Motorsport kann als Vorreiter wichtige Impulse geben“, sagt VW-Motorsportdirektor Sven Smeets.

Ein echtes Motorsportprogramm für 2020 wurde übrigens nicht bekannt gegeben – nur, dass der Prototyp ID.R seine „Vorreiterrolle“ behalten wird. ■



Kein Nachfolger: Der Golf GTI TCR ist jetzt offiziell ein Auslaufmodell

## NACHRICHTEN

### TOURING CAR TROPHY/TCR UK: NEUES KONZEPT

Die britische Touring Car Trophy hat sich neu aufgestellt. Der Terminkalender ist nun um die BTCC-Termine herum gestrickt und erlaubt jetzt auch aktuelle BTCC-Autos, um Teams Doppelstarts zu ermöglichen. Die TCR UK wird weiterhin als eigene Klasse ausgeschrieben.

### SUPERCARS: STANAWAY BEENDET SEINE KARRIERE

Richie Stanaway galt einst als das Mega-Talent aus Neuseeland, ein Unfall in der Formel Renault 3.5 stoppte jedoch 2012 jäh seinen Aufstieg in Richtung Formel 1. Nach einigen Jahren im GT- und Tourenwagensport – zuletzt bei den Supercars – hängt der introvertierte „Kiwi“ nun seinen Helm an den Nagel. „Diese Entscheidung habe ich mir nicht leichtgemacht“, sagte Stanaway, der dieses Jahr nach erneuten Rückenproblemen schon einige Rennen aussetzen musste.

### TCR: MIDDLE-EAST-SIEGER DARF „SPA 500“ FAHREN

Um die zuletzt sehr spärlich besetzte TCR Middle East attraktiver zu machen, wird für den nächsten Champion ein Fahrerplatz beim 500-Runden-Rennen in Spa als Preis ausgelobt. Möglich macht es der gemeinsame Promoter Creventic. Die TCR Middle East startet am 9./10. Januar in Dubai, die zweite Auflage des 500-Runden-Rennens in Spa ist am 2./3. Mai 2020.

### CTCC: ORIOLA UND HUFF SICHERN SICH DIE SIEGE

Beim vorletzten Event der chinesischen Tourenwagenmeisterschaft in Shanghai sicherten sich mit Pepe Oriola (Ford) und Rob Huff (Volkswagen) zwei prominente „Gaststarter“ die Laufsiege. Vor dem Finale in Wuhan Mitte Dezember sind Tabellenführer Zhang Zhen Dong (VW) und Verfolger Martin Cao (Kia) nur um einen Punkt voneinander getrennt.



# Auftakt endet mit Patt

Simon Evans und Sérgio Jiménez heißen die Sieger beim Auftakt zur zweiten Saison der Jaguar I-Pace eTrophy in Riad. Das deutsche Team freute sich über zwei Podestplätze. Im Feld wurde es turbulent.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**ar der Sieg jetzt regelkonform oder nicht? Diese Frage geisterte

nach dem zweiten Rennen durchs Jaguar-Fahrerlager. Titelverteidiger Sérgio Jiménez, im ersten Lauf noch deutlich geschlagen auf Platz 2, hatte von der Pole-Position aus nie die Führung abgegeben, auch wenn Lauf-1-Sieger Simon Evans mächtig drückte. „Ich habe mich auf den Kurvenausgang konzentriert, ich denke, das war eine gute Strategie“, sagte der Sieger. „An einigen Stellen war er schneller, an anderen ich.“ Doch die Frage war: Hatten er und Evans die zweite Aktivierung des Attack Modes zu spät ausgelöst?



Seit der gerade gestarteten zweiten Saison gibt es auch in der eTrophy den Attack Mode. Anders als in der Formel E muss er aber nur vor Rennende aktiviert sein.

Wie in der Formel E wird auch in der eTrophy in dieser Saison der Angriffsmodus angewendet, nachdem er in der Premiersaison nur testweise in New York zum Einsatz kam. Anders als in der Formel E muss der zweite Attack Mode jedoch nur vor Rennende aktiviert werden, was vielen aber so gar nicht klar war.

## **Powell: Gnade vor Recht**

An den Plätzen 1 und 2 wurde also nicht mehr gerüttelt. Diskussionen gab es aber um Alice Powell, die als Dritte abgewinkt wurde. Schon am Vortag war die



Start frei zur zweiten Saison:  
Nach dem Auftakt in Riad  
liegen Simon Evans und  
Sérgio Jiménez gleichauf

MOTORSPORT IMAGES

prominent. Eaton ist den Petrol-heads ein Begriff, weil sie zuletzt in der Serie The Grand Tour die offizielle Fahrerinnen der Rundenzeiten im Eboladrome war – natürlich aber gleichzeitig auch Profi-Rennfahrerin ist. Juffali ist die erste Frau aus Saudi-Arabien, die im eigenen Land ein Autorennen bestritt. Erst seit rund anderthalb Jahren ist es Frauen in dem Königreich überhaupt erlaubt, Auto zu fahren.

Eaton schlug sich mit P5 und P4 bei ihrer eTrophy-Premiere beachtlich, während Juffali das Feld vor sich herscheuchte und im zweiten Rennen mit beschädigtem Auto vorzeitig ausschied.

Apropos beschädigt: Der zweite Durchgang musste kurzzeitig sogar mit der roten Flagge unterbrochen werden, nachdem der Brasilianer Mário Haberfeld Lokalmatador Fahad Alghosaibi unsanft in die Mauer geschickt hatte. Haberfeld, Meister der Britischen Formel 3 von 1998 und nach über zehnjähriger Rennpause zurück am Steuer, bekam dafür im Anschluss eine Strafe und verlor Platz 5. Bei der nächsten Station in Mexiko wird dann wieder Cacá Bueno im zweiten Auto des Jaguar Brasil Teams sitzen, nachdem er am Wochenende – unter anderem gegen Rubens Barrichello – in der heimischen Tourenwagenserie antrat.

### Pro-Am: China-Doppelsieg

In der Pro-Am-Wertung durfte sich mit Yaqi Zhang der amtierende Vizemeister dieser Kategorie über einen Doppelsieg zum Auftakt freuen. Im ersten Rennen belegte hier Alghosaibi den zweiten Platz vor dem zweiten Jaguar-China-Piloten Sun Chao. Im zweiten Lauf gelang nach dem Alghosaibi-Crash sogar ein chinesischer Doppelsieg.

Der Auftakt in Riad lässt also auf eine erneut spannende Saison hoffen, wobei mit Evans und Jiménez wohl schon die zwei großen Titelrivalen gefunden sind. Punktgleich mit je 36 Zählern reisen sie vom Auftakt in Riad ab. Powell folgt mit 22 und hält damit die Fahne fürs Ran Racing Team Germany ziemlich hoch.

Nach dem spannenden und actionreichen Auftakt zieht auch Serienboss Mark Turner ein positives Fazit: „Das Racing war eng, mit einigen guten, saubereren Manövern. Das ganze Team ist sehr zufrieden mit der Einführung des Attack Modes. Jetzt bereiten wir uns aufs nächste Rennen in Mexico City vor.“ ■



Podium von Rennen 2 (von links): Lauf-1-Sieger Evans, Jiménez, Powell

MOTORSPORT IMAGES



Enges Racing: Powell (#7) duelliert sich mit Pro-Am-Doppelsieger Zhang

JAGUAR



Frauenpower: Abbie Eaton (links) und Reema Juffali beim Fachsimpeln

MOTORSPORT IMAGES

## JAGUAR I-PACE ETROPHY

### Riad (KSA), 1. von 10 Läufen

1. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	17 Runden
2. Sérgio Jiménez (BR), ZEG iCarros Jaguar Brasil	+ 5,250 s
3. Alice Powell (GB), Jaguar Ran Racing eTrophy Team Germany	+ 5,509 s
4. Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+ 26,532 s
5. Abbie Eaton (GB), Jaguar VIP Car	+ 29,656 s
6. Fahad Alghosaibi (KSA), Saudi Racing	+ 33,879 s

### Riad (KSA), 2. von 10 Läufen

1. Sérgio Jiménez (BR), ZEG iCarros Jaguar Brasil	17 Runden
2. Simon Evans (NZ), Team Asia New Zealand	+ 0,830 s
3. Alice Powell (GB), Jaguar Ran Racing eTrophy Team Germany	+ 6,272 s
4. Abbie Eaton (GB), Jaguar VIP Car	+ 9,312 s
5. Yaqi Zhang (RC), Jaguar China Racing	+ 13,191 s
6. Sun Chao (RC), Jaguar China Racing	+ 20,020 s



# Wie die letzten Jahre

Wieder hat Maverick Viñales die Wintertests als Schnellster begonnen, diesmal folgten ihm gleich zwei weitere Yamahas. Weltmeister Marc Márquez hob einen Teil seiner Zeit für seinen Bruder auf, KTM ist erstarkt.

Von: Imre Paulovits

**N**och bevor sich ein Rad beim ersten MotoGP-Test der Saison 2020 drehte, lud HRC am Montagabend ins Fahrerlager von Valencia zu einer hochfrequentierten Pressekonferenz, um den Nachfolger des zurückgetretenen Jorge Lorenzo im Honda-Werksteam vorzustellen.

Wie kaum anders zu erwarten, war die Entscheidung auf Moto2-Weltmeister Álex Márquez gefallen. „Natürlich haben wir Marc Márquez gefragt, ob er damit einverstanden ist, dass sein Bruder sein Teamkollege

wird. Aber die Entscheidung haben wir rein nach den Leistungen getroffen. Álex ist schließlich der amtierende Moto2-Weltmeister“, erklärte Repsol-Honda-Teamchef Alberto Puig.

## Rookie unter Druck

Damit sich der Rookie erst einmal etwas stressfreier an die Honda RC213V gewöhnen kann, wurde er in der LCR-Box von Takaaki Nakagamis Crew bedient. Trotzdem war er bei den niedrigen Temperaturen der Erste, der im Kiesbett lag. Am Dienstag, als das Wetter dann so gut war, wie man es sich für das ganze Wochenende gewünscht hätte, fuhr Marc Márquez einige Runden vor und hinter dem Moto2-Weltmeister her, um ihm die Linien zu zeigen und dessen Schwachpunkte aufzuspüren.

Eines ist klar: Der jüngere Márquez wird nach fünf Moto2-Jahren keinen leichten Umstieg haben – auch wenn bislang noch keiner bei seinem MotoGP-Aufstieg rund um die Uhr eine solche Hilfe zur Seite hatte wie er. „In diesen zwei Tagen habe ich sehr

„Mit unserem neuen Motor sind wir der Konkurrenz beim Topspeed etwas näher gekommen, aber es reicht noch nicht. Wir brauchen noch einen nächsten Schritt.“

Maverick Viñales

viel gelernt, aber ich sehe sie eigentlich als Vorbereitung auf den nächsten Test in Jerez an“, gab der 23-Jährige zu. „Wir haben viel an meinem Fahrstil gearbeitet. Ich bin viel mit gebrauchten Reifen gefahren, um sie zu verstehen.“

Dass der Umstieg aus der Moto2 nach wie vor nicht einfach ist, zeigte auch Vizeweltmeister Brad Binder. „Ich hatte relativ schnell ein gutes Gefühl mit dem Motorrad, doch dann war genauso schnell eine Wand da, und ich

wurde einfach nicht schneller“, bekannte der südafrikanische KTM-Werkspilot. „Dann habe ich mir die Daten von Pol Espargaró angesehen und darauf die verrücktesten Sachen entdeckt. Das Wildeste ist, wie er das Gas anlegt. Man muss das Bremsen und das Beschleunigen im Vergleich zur Moto2 völlig umlegen, um auf gute Rundenzeiten zu kommen.“ Aber mit dem KTM-Werkspiloten der ersten Stunde versteht sich Binder sehr gut, sie sprachen an beiden Tagen lange über ihre Beobachtungen. „Jetzt ist es natürlich erst einmal Brad, dem meine Informationen helfen. Aber es wird bald die Zeit kommen, wo ich von ihm genauso profitiere“, stellte Pol Espargaró klar. „Er ist ein schneller Fahrer und geht sehr gezielt an die Sache heran. Und in unserer Situation, wo wir das Motorrad mit allen Kräften, die wir haben, weiterentwickeln müssen, kommen wir gar nicht umhin, zusammenzuarbeiten, wenn wir Erfolg haben wollen.“

Mit dem Tech3-Team werden



YAMAHA

**Maverick Viñales:**  
Dank neuem Motor  
und viel Grip auf der  
Strecke drei Zehntel  
schneller als bei der  
Qualifikation zum GP



**Marc vor Álex Márquez:** Schützenhilfe für den Bruder und Teamkollegen



**Pol Espargaró:** Mit dem neuen Chassis auf Antrieb schnelle Zeiten

sie gute Verstärkung haben, denn auch wenn Miguel Oliveira erst seine Schulteroperation auskurieren muss, zeigte Iker Lecuona beim Test gute Zeiten. Und nach den Problemen von Márquez und Binder wird die Leistung, die der 19-jährige Spanier auf der MotoGP-KTM vollbringt, erst recht ins richtige Licht gestellt.

Pol Espargaró war lange nicht mehr so fröhlich wie nach dem zweiten Testtag. Er hatte zwei Versionen des 2020er Prototypen. Nachdem er die erste zerstört und sich auf die zweite Variante gesetzt hatte, ging plötzlich der Knopf auf. „Ich fuhr schon in meiner dritten Runde mit dem harten Reifen eine 1.30,6“, strahlte Espargaró. „Wir waren alle überrascht, ich hatte mit dieser Zeit gar die Zeitenliste angeführt. Aber wichtiger war, dass wir das Kurvenverhalten gefunden haben, nach dem wir schon lange gesucht hatten. Daher bin ich super erfreut über diesen Test.“

### Yamaha dominiert

Die starke Leistung der Yamaha

bei den letzten Rennen ging bei den Valencia-Tests weiter. Mit reichlich Michelin-Gummi auf dem Asphalt und besten Bedingungen konnte Maverick Viñales seine Karten voll ausspielen, er freute sich aber auch über die Fortschritte des 2020er Motors. „Wir haben jetzt mehr Leistung, sie ist auch gut einsetzbar, aber wir brauchen noch mehr“, zeigte er sich kämpferisch. „Wir hatten hier sehr viel Traktion, deshalb haben wir nicht so viel auf die Konkurrenz verloren. Aber wo wie wirklich stehen, werden wir erst in Jerez sehen, das ist eine Strecke, von der sich mehr Aussagen auf andere Strecken schließen lassen als von hier.“

Auch die Suzuki-Piloten zeigten sich angetan von der Mehrleistung ihres neuen Motors. „Wir haben den Motor hier schon ganz gut mit den neuen Fahrwerksteilen und der Elektronik in Einklang bekommen, jetzt müssen wir das auf einer anderen Strecke bestätigen“, so Álex Rins.

Weltmeister Marc Márquez war zwar nicht ganz vorne bei

den Zeiten zu finden, aber er gab auch zu: „Wir haben einen neuen Motor, ein neues Aerodynamikpaket und einen neuen Rahmen.

Am Ende blieb mir keine Zeit für eine Zeitenjagd. Jetzt wollen wir erst einmal in Jerez alles gegenprüfen.“ ■

## ERGEBNISSE

### MotoGP-Test Valencia (E), 19.–20.11.2019, Bestzeiten

1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.29,849	133 Runden
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.30,013	146
3.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.30,114	123
4.	Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	1.30,316	142
5.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.30,427	124
6.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.30,503	133
7.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.30,556	131
8.	Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP19	1.30,665	100
9.	Pol Espargaró (E)	KTM RC16	1.30,685	104
10.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.30,781	141
11.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP19	1:30,854	102
12.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP19	1:31,258	116
13.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP19	1.31,424	78
14.	Daniilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP19	1.31,433	10
15.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.31,470	100
16.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.31,515	114
17.	Alex Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	1.31,526	88
18.	Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP18	1.31,597	106
19.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.31,657	79
20.	Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	1.31,674	92
21.	Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	1.32,090	82
22.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.32,235	132
23.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.32,367	136

# Neue Motorräder für 2020

Die Entwicklung bleibt nicht stehen. Die Motorräder müssen immer schneller, einfacher abzubremsen und um die Kurve zu bringen sein, für den Fahrer einfacher zu kontrollieren.

Von: **Neil Spalding**

**A**prilia hatte schon länger angekündigt, dass sie ein komplett neues Motorrad für 2020 bauen würden, aber dieses war für Valencia noch nicht fertig. So loteten sie eher die bisherigen Grenzen noch einmal aus. Andrea Iannone hatte am Mittwochnachmittag einen Motorschaden inklusive Feuer. Die neue Aprilia wird frühestens für den Sepang-Test fertig.

Bei Ducati steht das Halten der engen Linie in den Kurven ganz oben auf der Aufgabenliste, wenn sie eine Chance haben wollen, Marc Márquez auf mehr Strecken zu besiegen. Hierfür wurde ein komplett neues Motorrad versprochen, in Valencia war davon aber erst das experimentelle Stadium zu sehen. Den Kern bildete ein neuer Rahmen, bei dem der Flex variiert werden kann. Beim Rahmen war der Bereich um die Schwingenlagerung ausgeschnitten und mit gesenkten Bolzenlöchern versehen. Auf seiner Rückseite konnten Platten mit unterschiedlichen Bolzenstellungen und Drehmomenten angesetzt werden, die einen entscheidenden Einfluss auf die empfindlichen Stellen des Rahmens ausüben. So können auch feine Differenzen gemessen werden. Dazu wurde wieder die größere Box an dem Sitzbankhöcker verwendet, den Jack Miller schon letztes Jahr beim Sepang-Test probiert hatte.

Honda kam mit einer ganzen Schar von Ingenieuren, neuen Rahmen und Schwingen. Marc Márquez probierte einen neuen Rahmen bereits am Freitag und am Samstag in den Trainings aus. Nachdem er in FP4 gestürzt war, wurde mit diesem und der neuen Carbon-Schwinge bis Dienstag pausiert. Der neue Rahmen hat vorne eine völlig veränderte Motoraufnahme und einen verstärkten Lenkkopfbereich.

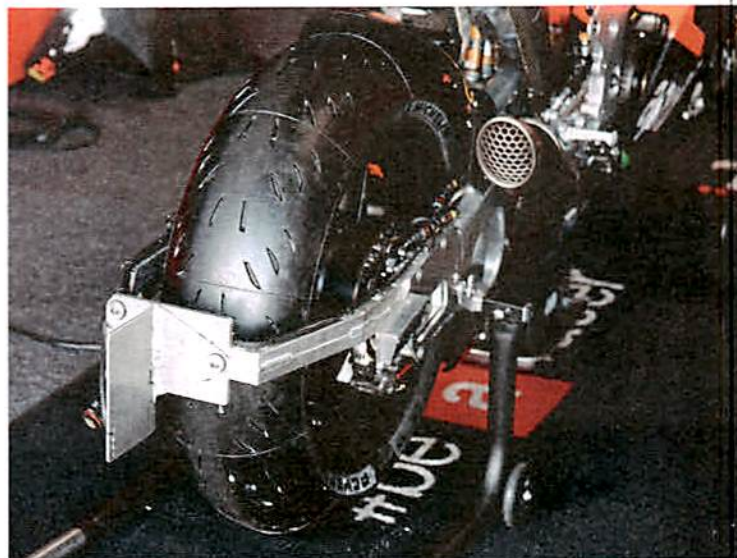
Márquez schrieb das neue Motorrad am Dienstagnachmittag bei einem Sturz komplett ab und sammelte dessen Teile noch im Kiesbett ein, bevor sie in falsche Hände gerieten. Am Mittwoch fuhr er Bradl's Motorrad.

## Richtige Richtung bei KTM

KTM hatte zwei neue Rahmen, die leichter und dünner waren, und es machte den Anschein, dass sie bessere Steifigkeitsverhältnisse hatten als ihre Vorgänger. Die obere Sektion ist mit ovalen und runden Rohren mit unterschiedlichen Längen zusammengestellt und scheint nun weiter oben und stärker zu sein, die untere Hälfte scheint etwas flexibler. Dazu hat KTM wieder neue Techniker angeheuert, unter ihnen Pete Benson, einst Crewchief von Nicky Hayden in der MotoGP, dann von Tito Rabat und Franco Morbidelli in der Moto2. Dazu Peter Bergvall, Enduro-Weltmeister 2003 und zuletzt Öhlins-Techniker bei Andrea Dovizioso. Er wurde an die Spitze der WP-Techniker gestellt.

Suzuki hatte im Fahrwerks-Sektor nur neue Umlenkhebel, dafür neue Motoren, die Sylvain Guintoli bereits kurz in Motegi eingesetzt hatte. Sie haben zwei Ölschaugläser, wahrscheinlich, weil Suzuki die Panschverluste an der Kurbelwelle reduziert hat und sie es den Technikern erleichtern wollen, den Minimal-Ölstand zu erkennen. Man scheint mehr Leistung gefunden zu haben, ohne die feine Gasannahme zu stören.

Yamaha hatte einen neuen, noch nicht lackierten Rahmen, der an der Schwingenaufnahme etwas verjüngt und nah am Lenkkopf eingefräst war. Nur kleine Änderungen an einer Entwicklung, mit der man während der Saison guten Grip und Reifenverschleiß erreicht hat. Der neue Prototyp hatte einen größeren Lufteinlass in der Verkleidungsfront, und der Motor klang anders. Wahrscheinlich ist Yamaha wie KTM und Honda auf die „Long Bang“-Zündfolge umgestiegen, die ihre Crossplane-Kurbelwelle zulässt, und bei der alle vier Zylinder innerhalb einer Umdrehung zünden. Mit dieser könnte Yamaha wieder eine leichtere Kurbelwelle fahren, ohne die Gasannahme zu zerstören. ■



Das völlig neue Motorrad von **Aprilia** für 2020 war für den Valencia-Test noch nicht fertig. Es soll auch einen 90-Grad-V4 statt des bisherigen 60-Grad-V4 haben. An dem alten Motorrad wurden seine Grenzen ausgelotet. Zur besseren Datenerfassung wurde mit einem Laser-Sensor der genaue Reifenradius während der Fahrt erfasst.

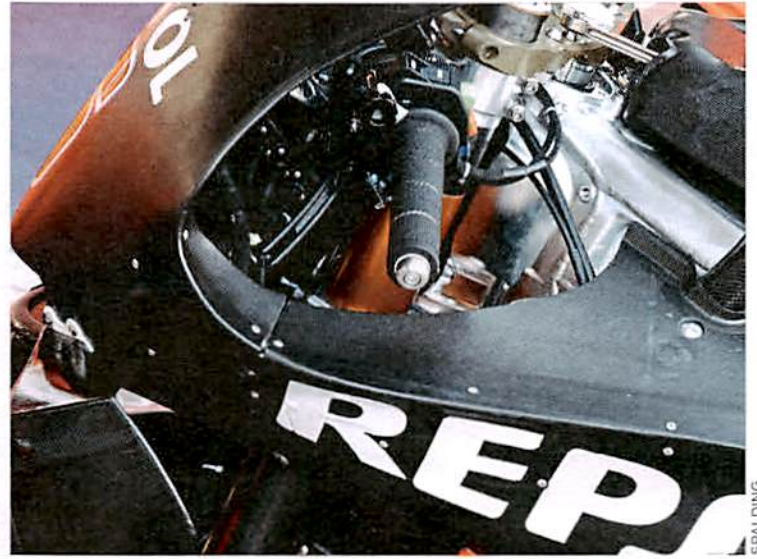


**KTM** brachte ein komplett neues Motorrad mit neuem Motor. Bei mindestens zwei Versionen des neuen Rahmens werden gefräste Stahlprofile mit ovalen und runden Rohren kombiniert. An der Seite sind die Rohre des Hauptprofils für Seitenflex oval, in Lenkkopfnähe für gleichmäßige Stabilität rund. Auch neues Personal ist gekommen.

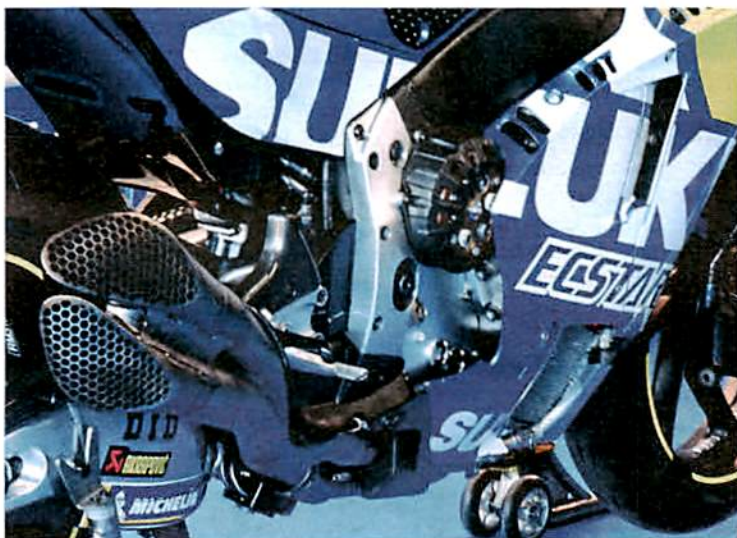
# aber alle noch nicht fertig



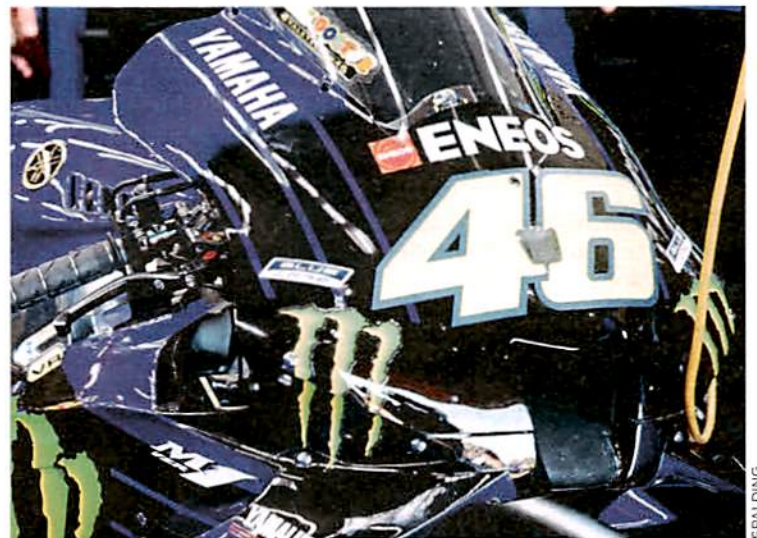
**Ducati** hatte ein neues Aerodynamik-Paket, eine größere Box des Massedämpfers und einen Experimentalrahmen, bei dem der Flex variiert werden kann. Dazu ist er über der Schwingenlagerung von innen ausgefräst, und Platten können mit unterschiedlich positionierten Bolzen eingeschraubt werden, was die Steifigkeit jeweils ändert.



**Honda** experimentiert mit dem 2020er Modell bereits seit dem Brunn-Test im August. In Valencia gab es mehrere Rahmen, alle waren am Lenkkopf verstärkt, dazu eine neue Carbon-Schwinge. Hinzu kam eine neue Sitzbankverkleidung und größere Flügel, die teilweise an die seit Brunn verwendeten Ducati-Profile erinnern.



**Suzuki** konzentrierte sich in Valencia auf den neuen Motor. Wie sie zu mehr Leistung kamen, verraten sie nicht, wahrscheinlich haben sie weiter an der Reduzierung der inneren Reibung gearbeitet. Der neue Motor hat zwei Ölschaugläser. Das Fahrwerk war die letzte Ausbaustufe von 2019, nur neue Umlenkhebel wurden getestet.



**Yamaha** hat beim Motor vieles umgestellt. Am deutlichsten war der neue Lufteinlass zu erkennen, und der Ton des Motors deutet auf eine geänderte Zündfolge hin. Auf der Elektronik-Seite hat man sich mit Ex-Magneti-Marelli-Ingenieur Giacomo Crasta und Ex-Ducati-Elektronik-Spezialist Marco Frigiero verstärkt.



Xavi Viège: An den verregneten Tagen die Crew kennengelernt und Bestzeit gefahren

Moto2/Moto3

# Jerez-Test völlig verwaschen

Während ihre MotoGP-Kollegen 700 Kilometer weiter nördlich bei guten Bedingungen fuhren, war das Wetter für die Moto2- und Moto3-Teams in Jerez völlig unbrauchbar.

Von: Imre Paulovits

Eine Regenfront zog von Südwesten über die Iberische Halbinsel, und der Mittwoch und der Donnerstag letzter Woche stellten für die angereisten Teams der kleineren GP-Klasse eine nicht endende Geduldssprobe dar.

Dabei wurde viel vorbereitet. Von Dunlop gibt es nach dem

breiteren Hinterreifen, der zu Beginn der Saison viele Teams vor Probleme gestellt hat, nun auch einen neuen Vorderreifen. Und Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hatte drei neue Rahmen fertiggestellt, die von den Teams aussortiert werden sollten: „Für uns waren die Bedingungen völlig unbrauchbar, für eine technische Entwicklung war die Strecke nie völlig trocken, dass wir irgendwelche Daten hätten verwenden können. Einzig die Teams mit neuen Fahrern oder Crewchiefs konnten etwas machen, damit sie sich gegenseitig aneinander gewöhnen.“

Bei Intact-GP bleibt für 2020 personell alles unverändert, und so zog es Teamchef Jürgen Lingg

auch vor, seine Fahrer lieber in der Box zu behalten. „Die Strecke ist nie ganz abgetrocknet, es war kalt und windig. Es hätte keinen Sinn gemacht, irgendetwas zu probieren“, hielt Lingg fest. „Dafür sind uns die Testtage, die wir zur Verfügung haben, auch zu schade.“

## Daten für die Neuen

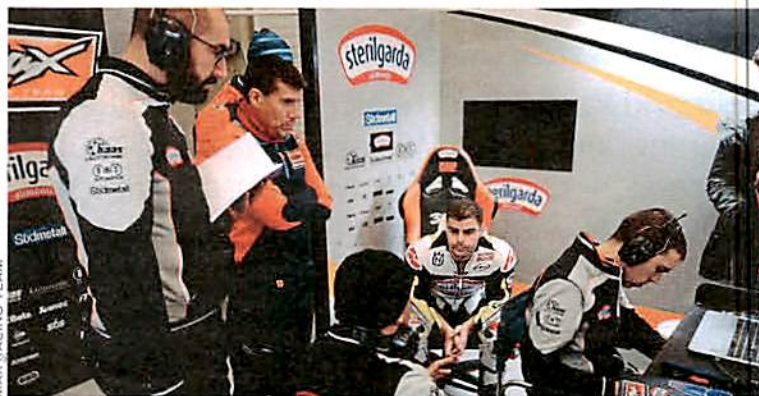
Das neu zusammengestellte Team von Petronas ließ seine Fahrer hingegen ausrücken, und Xavi Viège und Jake Dixon machten sich mit ihren Mannschaften und Kalex vertraut. Am ersten Tag war es auch Viège, der mit 1.54,161 die Bestzeit setzte. „Es war gut, dass ich mich an mein neues Team gewöhnen konnte, die Zusammenarbeit funktioniert

bereits sehr gut“, freute sich der 22-jährige Spanier.

Die Moto3-Piloten verbrachten bei den wechselnden Bedingungen etwas mehr Zeit auf der Strecke. Petronas übte mit John McPhee und dem nach seiner Handverletzung in die Moto3 zurückgekehrten Khairul Idham Pawi. Das Team von Aki Ajo trainierte mit Deniz Öncü und Neuzugang Ayumu Sasaki. Peter Öttl ließ seine neuen Fahrer Romano Fenati und Alonso Lopez einen Eindruck von der Husqvarna bekommen. „Für das Team war es wichtig, vor der Winterpause noch einen Test mit den neuen Fahrern zu absolvieren und erste Eindrücke von der Husqvarna zu sammeln“, so Öttl. ■



John McPhee: Trocken war es nie, aber gelegentlich sonnig



Romano Fenati: Bereits klarer Input für das Team von Peter Öttl

# Erdbeben bei Avintia

Avintia wird Satelliten-Team von Ducati, dafür muss Karel Abraham gehen. Wohl, weil der Platz für Johann Zarco geräumt wurde.

Von: **Imre Paulovits**

**A**vintia-Teamchef Ruben Xaus rannte beim Valencia-Test mit einem Pokerface durchs Fahrerlager: „Ich bin sehr glücklich, dass es uns nach langen Verhandlungen gelungen ist, ein vollwertiges Ducati-Satelliten-Team zu werden. Das bedeutet, dass wir Ingenieure direkt vom Werk bekommen und unser ganzer Status auf eine höhere Ebene gehoben wird.“

Dass dies mit einigem Personalwechsel einhergehen wird, wurde von Xaus weder bestätigt noch dementiert, während Tito

Rabat und Karel Abraham auf der Strecke ihre Runden mit der Ducati GP19 drehten. Im Hintergrund war längst zu vernehmen, dass die Bologneser auf diesen Deal eingestiegen sind, weil Johann Zarco nur unter diesen Bedingungen bereit war, zu Avintia zu kommen. Am Donnerstag platzte dann die Bombe in Prag,

als Karel Abraham seinen Rücktritt bekannt gab. Und damit einhergehend auch alle wissen ließ, dass dieser nicht freiwillig erfolgt und er einen Vertrag für 2020 hatte. Offiziell wurde Zarco bislang noch nicht bestätigt, nur dass MotoE-Pilot Eric Granado beim Test in Jerez eine Ducati GP19 fährt. ■



Eric Granado: Für seine Leistungen in der MotoE ein Test mit der Ducati

MotoGP/IDM

# Jonas Folger fährt IDM!

Die Sensation ist perfekt: Der Ex-Yamaha-MotoGP-Pilot und Testfahrer wird 2020 mit Yamaha in die IDM einsteigen. Dafür wurde ein neues Mega-Team gegründet.

Von: **Anke Wiczorek**

**M**ichael Galinski und Jürgen Röder haben ihre Teams MGM Racing und Bonovo action verschmolzen und gehen gemeinsam neue Wege. Mit Ex-MotoGP-Pilot Jonas Folger werden sie in der kommenden Saison die IDM-Superbike und vereinzelt Superbike-WM-Läufe bestreiten. Maximilian Weihe wird ihr zweiter Pilot in der IDM-Superbike, der Holländer Milan Merckelbagh fährt für sie die IDM-Supersport. Außerdem werden sie wohl das stärkste Seitenwagen-Team der Welt aufbieten: Tim Reeves/Kevin Rousseau, Bennie Streuer/Ilse de Haas sowie Josef Sattler/Jeroen Remmé star-

ten im kommenden Jahr unter Bonovo action/MGM-Flagge in Weltmeisterschaft und der IDM.

Jonas Folger hat große Pläne: Er will 2020 die IDM-Superbike-Meisterschaft gewinnen und sich mit dem Team bei zwei bis drei Wildcard-Einsätzen einen Weg als Fixstarter in die Superbike-Weltmeisterschaft 2021 bahnen. „Nachdem die letzten Monate und Wochen etwas turbulent bei mir waren, habe ich nach ausgiebiger Überlegung den Entschluss ge-

fasst, mit Michael Galinski in der IDM zu starten“, erzählt der Ex-MotoGP-Pilot. „Natürlich mit dem Ziel, die Meisterschaft zu gewinnen und mit diversen Wildcard-Einsätzen in der Superbike-WM einen permanenten Start für das übernächste Jahr vorzubereiten. Ich denke, dass dies ein guter Neuanfang für mich ist. Ich kenne die Stärken der Yamaha und bin überzeugt, dass es ein absolut konkurrenzfähiges Motorrad ist, um in der IDM voll anzugreifen!“ ■



Neues Mega-Team: Jürgen Röder (l.), Jonas Folger und Michael Galinski (M.)

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Während diese MSA-Ausgabe produziert wurde, fuhren in Jerez die MotoGP-Piloten den ersten Tag ihres letzten Tests vor der Winterpause. Das Wetter auf der südandalusischen Piste war der Königsklasse besser gesonnen als ihren Kollegen aus der Moto2 und der Moto3 eine halbe Woche zuvor, und so konnte das fortgesetzt werden, was fünf Tage zuvor in Valencia unterbrochen worden war. Der Test geht noch bis Dienstagabend, am Montagmittag führte Maverick Viñales die Zeitentabelle mit 1.37,187 min an, sieben Zehntelsekunden vor Fabio Quartararo und acht Zehntelsekunden vor Suzuki-Werkspilot Joan Mir. Die Zeiten waren bereits am ersten Vormittag sehr schnell. Letztes Jahr stand Quartararo mit 1.36,880 min auf der Pole-Position.

### MOTO2/MOTO3

Auch die kleineren Klassen hatten am Montag in Valencia deutlich bessere Bedingungen als die Woche zuvor in Jerez. 22 Grad am Mittag und nur leichter Wind ließen die Testarbeit im gesteigerten Tempo aufnehmen. Auch hier geht der Test noch bis Dienstag nach Redaktionsschluss. Nicht dabei war allerdings das deutsche Intact-Team. Teamchef Jürgen Lingg hat wegen der anstehenden Abschlussfeier am Wochenende ohne diesen Test geplant, Tom Lüthi und Marcel Schrötter werden erst im Februar in Jerez wieder fahren können.

### MOTO2

Nachdem Álex Márquez in die MotoGP aufgestiegen ist, hoffte Marc-VDS-Teamchef Emilio Alzamora, Johann Zarco für dessen Platz verpflichten zu können. Nachdem Zarco nun aber offensichtlich in der MotoGP bleibt, wurde kurzerhand Augusto Fernández aus Sito Pons' Team weggeockt. Nun muss sich dieser nach einem neuen Piloten umsehen.



Mit der MotoE in Valencia:  
Fährt wie ein richtiges  
Rennmotorrad, vieles  
ist sogar einfacher

# Elektrifizierendes Erlebnis

Gleich nach dem MotoE-Finale in Valencia hatte MSa die Möglichkeit, das Elektro-Renngerät auf selbiger Strecke zu fahren. Fazit: Ein echtes Rennmotorrad, das unheimlich Spaß macht.

Von: Imre Paulovits

**W**ow! Die schiebt aber richtig an! Als ich das „Gas“ das erste Mal bis zum Anschlag aufdrehe, wird das Schnurren des Elektromotors mit einem Schlag heller, und es drückt mich hinten gegen den Sitzbankhocker. Das hätte ich von einem 260-Kilo-Motorrad nicht erwartet.

Am Ende der ersten Runde kommt die nächste Überraschung: Ihre Beschleunigung ebbt nur langsam ab, das frühe Plateau, das man von Elektromotorrädern kennt, kommt hier erst spät. Und als sich die Brembo-Monoblock-Zangen am Ende der Geraden in die Scheiben verbeißen, spürt man das immense Gewicht, das die Energica MotoE trotz relativ leichter Lithium-

ionen-Akkus mit sich schleppt, noch immer nicht.

## Waschechte Rennmaschine

Dafür hat sie bereits ein breites Grinsen unter meinen Helm gezaubert. Mit ihren Öhlins-Federelementen liegt sie satt auf der Fahrbahn, bügelt kleinste Unebenheiten aus und gibt kristallklare Rückmeldung von der Oberfläche. Und dank der leichten Marchesini-Räder, ihrer gut getroffenen Schwerpunktage und Geometrie lässt sie sich spielerisch leicht in die gewünschte Richtung dirigieren. Eine wahre Rennmaschine! Es ist ungerecht, dass sie von vielen Zuschauern verpönt und von den wenigsten beachtet wird.

Ihre Macher haben tolle Arbeit geleistet. Angefangen von Loris Capirossi, der die ersten Tests fuhr und der jungen Firma Energica genau gesagt hat, was dazugehört, um aus dem Straßen-Sportler Ego einen Renner zu machen, über Testfahrer Alessandro Brannetti und die Michelin-Entwickler bis hin zu den Fahrern, die sie während ihres Einsatzes noch einmal feingeschliffen haben.

Das Motorrad, das ich fahren konnte, fuhr während der Saison Randy de Puniet. Der Franzose

hat kürzere Beine als ich, so kommen mir die Fußrasten zunächst unheimlich hoch vor. Aber mit den Runden gewöhnt man sich an die etwas knifflige Haltung. Ansonsten sitzt es sich auf der Ego recht ähnlich wie auf einer Moto2-Maschine.

## Kinderleicht

Was aber um Welten einfacher ist als bei der Moto2, ist ihre Bedienung. Keine Kupplung, keine Schaltung, alles nur mit dem Drehgriff und den Bremsen regeln. Das ermöglicht, die Aufmerksamkeit noch viel mehr auf Linienführung und Asphaltverhältnisse zu legen. Schade fand ich nur, dass wir beim Testen nicht die Option hatten, die Hinterradbremse mit der linken Hand zu betätigen, wie es zum Beispiel Bradley Smith, Niki Tuuli oder Eric Granado machen. Aus Erfahrung aus Roller-Rennen und Downhill-Biken weiß ich, wie gut man dann die Balance in den Kurven regulieren kann.

Doch auch so ist die Energica ein Bremswunder. Ihr Heck steigt beim Bremsen erst sehr spät, und die Motorbremse, die aktiviert wird, wenn man den Drehgriff ganz schließt, ist sehr wirksam. Die zusätzliche Motorbremse, die

sich über einen Knopf am linken Lenkerende aktivieren lässt, verleiht ihr noch einmal zusätzliche Bremskraft sowie eine irre Bremsstabilität.

Und noch etwas fällt auf: Während der Zuschauer nur ein leises Pfeifen hört, wenn die MotoE vorbeirauscht, ist sie beim Fahren gar nicht viel leiser als ein Superbike. Dessen Auspuffgeräusche beginnen ab 80 km/h nach hinten zu verpuffen, ab 150 km/h werden sie zum großen Teil vom Wind übertönt, das Pfeifen

## TECHNISCHE DATEN

### Energica Ego MotoE

**Motor:** Ölgekühlter 400V-Drehstrom-Motor, 162 PS bei 10000/min, Max. Drehmoment 200 Nm

**Getriebe:** Direktantrieb

**Reifen:** Michelin Power Slick/Power Rain, vorn 12/60-17, hinten 20/60-17

**Radstand:** 1465 mm

**Batterie:** 20 kWh Lithium-Ion

**Gewicht:** 265 kg

**Topspeed:** ca. 270 km/h

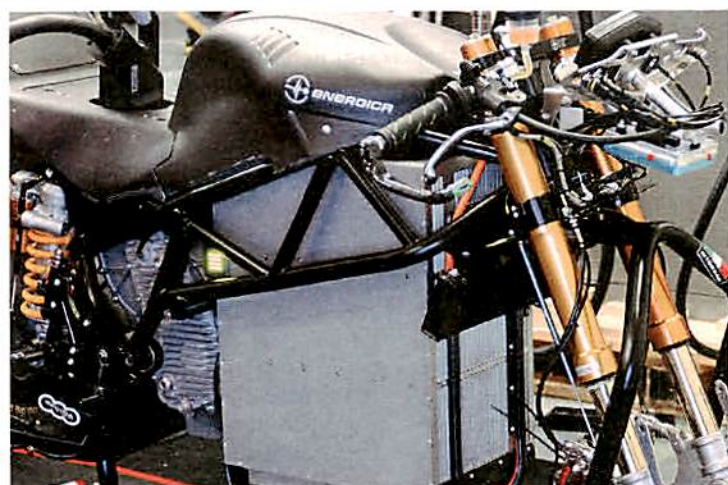
des Elektromotors hört man hingegen fast bis zur Höchstgeschwindigkeit.

Wenn es nur nicht so kalt wäre. Fünf Grad Asphalttemperatur hatte es in der schattigen Boxengasse, und die Michelin-Techniker hatten noch einmal gewarnt, dass die Reifen erst aufgewärmt und dann mit Druck auf Temperatur gehalten werden müssen. Nur: Wie viel Druck? Die Vorstellung, wegzurutschen und 260 Kilo und 400 Volt über sich liegen

zu haben, mahnt arg zur Vorsicht. Als dann Simon Crafar an mir vorbeifährt, bekomme ich eine Vorstellung davon, von welchem Druck die Rede war. Aber da ist auch schon die Zielflagge draußen. In der Boxengasse hat Crafar das gleiche Grinsen im Gesicht wie ich, als er den Helm abnimmt. „Die ist ja nur geil!“, entfährt es uns gleichzeitig. Neue Technologien brauchen ihre Zeit. Aber die der Energica ist bereits jetzt Spaß auf höchstem Niveau. ■



Die MotoE ähnelt der Straßen-Ego, ist aber voller Renntechnik



Stahlrohr-Rahmen, große Batterie, ölgekühlter Elektromotor



Feinste Dämpfung: Öhlins-Federelemente vorn und hinten

## Supersport-WM

# Öttl ist bereits auf Kawa

Wie ernst es das Kawasaki-Werksteam mit Philipp Öttl meint, zeigt sein Aufwand: Puccetti schickte seine Truppe nach Valencia, damit der Deutsche vorab testen konnte.

Von: Imre Paulovits

**E**igentlich war Valencia am Montag und am Dienstag für die Moto2- und Moto3-Teams gebucht, doch Philipp Öttl konnte sich dort bereits auf seine zukünftige Aufgabe als Kawasaki-Werksfahrer in der Supersport-WM vorbereiten.

Teamchef Manuel Puccetti schickte das zukünftige Boxenpersonal des 23-jährigen Deutschen nach Valencia, wo er mit der zuvor aufgebauten Trainings-Kawasaki-ZX-6R die ersten Runden drehen und sich so auf das Supersport-Motorrad und dessen Reifen umgewöhnen konnte.



Bei herrlichem Sonnenschein konnte Öttl gleich loslegen und kam schnell mit seinem neuen Arbeitsgerät zurecht. „Ich bin extrem motiviert und möchte bestmöglich meine Supersport-Karriere starten“, frohlockte er.

Am Mittwoch fliegt Öttl nach Jerez, wo am Donnerstag und Freitag die letzten beiden Testtage vor der Winterpause stattfinden werden. Weil Lucas Mahias nach seinem Sturz mit der Moto3, bei dem er einen Finger verlor, noch nicht fit ist, wird Öttl in Jerez ohne seinem Teamkollegen testen müssen. Aber so kann sich die Puccetti-Mannschaft voll und ganz um ihren Neuzugang kümmern. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-WM

Neben Philipp Öttl und wahrscheinlich Lukas Tulovic wird es 2020 noch einen Deutschen in der Supersport-WM geben. Der 23-jährige Patrick Hobelsberger hat einen Vertrag beim PTR-Honda-Team von Simon Buckmaster unterschrieben. Hobelsberger war 2017 Vizemeister des letzten Yamaha-Cup-Jahres und fuhr 2019 in der italienischen Supersport-Meisterschaft, wo er Gesamt-24. wurde, dazu fuhr er in Misano mit einer Wildcard beim WM-Lauf mit.

### IDM

Was seit dem IDM-Finale in Hockenheim spruchreif war, wurde jetzt offiziell vertraglich mit dem DMSB besiegelt: Die Motor Presse Stuttgart bleibt auch 2020 und 2021 Veranstalter und Promoter der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft.

### SUPERBIKE-WM

Die FIM hat den Superbike-WM-Kalender 2020 präsentiert. Er umfasst wieder 13 WM-Runden mit zwei Rennen und einem dritten Sprintrennen an jedem Wochenende. Buriram in Thailand und Laguna Seca in den USA sind nicht mehr dabei, dafür zwei neue Rennen in Barcelona und in Oschersleben.

### SUPERBIKE-WM-KALENDER 2020

1. März	Phillip Island (AUS)
15. März	Losail (Q)
29. März	Jerez (E)
19. April	Assen (NL)
10. Mai	Imola (I)
24. Mai	Aragón (E)
14. Juni	Misano (I)
5. Juli	Donington (GB)
2. August	Oschersleben (D)
6. September	Portimão (P)
20. September	Barcelona (E)
27. September	Magny-Cours (F)
11. Oktober	San Juan (RA)



## Stefan Bradl

**Geburtstag:** 29.11.1989  
**Geburtsort:** Augsburg (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

### WM-KARRIERE

**2005:** 125GP, KTM (35.)  
**2006:** 125GP, KTM (26.)  
**2007:** 125GP, Aprilia (18.)  
**2008:** 125GP, Aprilia (4.)  
**2009:** 125GP, Aprilia (10.)  
**2010:** Moto2, Suter (9.)  
**2011:** Moto2, Kalex (1.)  
**2012:** MotoGP, Honda (8.)  
**2013:** MotoGP, Honda (7.)  
**2014:** MotoGP, Honda (9.)  
**2015:** MotoGP, Yamaha (18.)  
**2016:** MotoGP, Aprilia (16.)  
**2017:** SBK, Honda (14.)  
**2018:** MotoGP, Honda (24.)  
**2019:** MotoGP, Honda (21.)

### HOBBYS

Motorradtechnik, Fitness

# Racer und Tester

Stefan Bradl war Deutschlands letzter Weltmeister in der mittleren GP-Klasse und eine große MotoGP-Hoffnung, bevor er Hondas Edel-Testfahrer wurde. Diese Woche wird er 30 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

**H**eute kann Stefan Bradl wieder lachen. Das war in den letzten Jahren nicht immer so. „Ich fühle mich sehr wohl als Honda-Testfahrer“, sagt er, und dann fangen seine Augen an zu strahlen. „Es ist eine sehr interessante Aufgabe, und ich habe in dieser Zeit sehr viel dazu gelernt in Sachen Entwicklung und Technik von MotoGP-Motorrädern. Die Zusammenarbeit mit den Japanern funktioniert auch sehr gut, das habe ich in den letzten zwei Jahren sehr verinnerlicht. Die Vertrauensbasis ist enorm gut, und mit der Kombination als Servus-TV-Experte bin ich sehr gut ausgelastet. Das ist ein sehr gutes Team, dort fühle ich mich auch wohl, und es macht mir Spaß, auch die Seite des Fernseh-Journalisten kennenzulernen. Die beiden Sachen füllen mich aus. Deshalb beschäftige ich mich nicht mehr mit der Frage, ob ich lieber woanders wäre.“

Dabei hatte der einstige Vorzeigere-Rennfahrer der Nation vor zwei Jahren eine sehr schwere Zeit. Nachdem sein Aprilia-Vertrag in der MotoGP nicht mehr verlängert wurde, hoffte er auf eine zweite Karriere in der Superbike-WM. Die Fireblade war jedoch nicht konkurrenzfähig, und der Tod seines Teamkollegen Nicky Hayden und Verletzungen brachten Motivation und Zukunftsaussichten auf einen Tiefpunkt. Wie konnte der siebenfache GP-Sieger nur in diese Lage geraten?

Doch sein Testfahrer-Job beim größten Motorradhersteller der Welt, das Vorsortieren der fortschrittlichsten Technik, die überhaupt existiert, für den größten Fahrer der Gegenwart und der damit verbundene Erfolg haben ihn wieder entschädigt. So ist es auch der Erfolg, der ihm von seiner Karriere am meisten in Erinnerung geblieben ist. „Der Titel in der Moto2 war natürlich das Highlight. Auch die Jahre in der MotoGP haben mich geprägt“, blickt er zurück. „Die Anfangsjahre mit LCR waren sehr schön, weil ich noch jung war und mir noch wenig Gedanken gemacht habe. Die Jahre von 2012 bis 2016 in der MotoGP waren überhaupt sehr prägend, an dieser Aufgabe bin ich gewachsen.“

Bislang hatte Stefan Bradl immer abgewunken, wenn er ein

„Das Kapitel MotoGP-Stammfahrer ist nicht ganz aktuell, aber irgendwie habe ich es auch noch nicht ganz abgehakt.“

Stefan Bradl

Jahr älter wurde, doch jetzt gibt er zu: „Die runde Drei da vorn hört sich schon anders an als die Geburtstage zuvor. Jetzt kann man auch nicht mehr sagen, der junge Nachwuchsfahrer, sondern der renommierte. In der MotoGP ist man mit 30 integriert, so ist

dieser Geburtstag schon ein Meilenstein.“

### Wieder Vollzeit-Rennfahrer?

Und die Rennfahrer-Träume? Die sind mit dem Reifeprozess realistischen Zielen gewichen. „Ich glaube und hoffe, dass die Zusammenarbeit mit HRC noch weitergeht. Bislang sind alle Seiten zufrieden. Das Kapitel MotoGP-Stammfahrer ist natürlich nicht ganz aktuell, aber irgendwie habe ich es auch noch nicht ganz abgehakt. Wenn ich auch nicht jünger werde.“

Hätte er irgendwas anders machen sollen? „Was in der Vergangenheit liegt, das kann man nicht mehr ändern. Aber ich hätte 2014 nicht den Wechsel zu Forward-Yamaha machen sollen. Dann wäre meine Karriere in der MotoGP wohl anders verlaufen. Das ist aber die Vergangenheit. Ich versuche, aus der Zukunft das Beste zu machen.“ ■



2011: Stefan Bradl (#65) wird Moto2-Weltmeister vor Marc Márquez (#93)

X-Trial-WM Rennes

# In Rennes nichts Neues

Kaum als Überraschung zu bezeichnen: Titelverteidiger Toni Bou gewann auch den zweiten Lauf der X-Trial-WM 2020 beim ersten Europa-Auftritt im französischen Rennes.

Von: **Thomas Schiffner**

**M**ister Trial himself, Toni Bou, dominierte auch die inoffizielle spanische Hallenmeisterschaft beim Premierenauftritt in der Hauptstadt der Bretagne. Wie in La Réunion vor Wochenfrist, bezwang er Landsmann Adam Raga im Finale, diesmal mit 15 zu 27 Punkten. Bou startete schon in Sektion 1 mit nur zwei Punkten auf seiner Montesa-Honda, während Raga auf TRRS schlecht hineinkam. Bou sicherte sich dann den Sieg in der letzten Sektion mit einem Nuller. Tagesdritter wurde Jeroni Fajardo, der sich mit seinen nun 12 Meisterschaftspunkten die Teilnahme am dritten X-Trial-WM-



Einfach unschlagbar: Toni Bou führt auch in der WM 2020 schon wieder

Lauf im Januar in Budapest sichern konnte. Im Consolation Finale kam es zwischen ihm und Miquel Gelabert zu einem 5:5.

## X-TRIAL-WM

Rennes (F), 23. November

1. Toni Bou (E), Honda	15 Punkte
2. Adam Raga (E), TRRS	27
3. Jeroni Fajardo (E), Sherco	5
4. Miquel Gelabert (E), Vertigo	5
5. Jaime Busto (E), Vertigo	17
6. Benoit Bincz (F), Beta	18
7. Gabriel Marcelli (E), Montesa	11
8. Toby Martin (GB), Beta	20

es folgte der Tiebreak. Local Hero Benoit Bincz musste sich in der Phalanx der Spanier als Sechster geschlagen geben. ■

## MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 2 von 8 Läufen

1. Toni Bou	40 Punkte
2. Adam Raga	30
3. Miquel Gelabert	18
4. Jaime Busto	18
5. Jeroni Fajardo	12
6. Jorge Casales (E), GasGas	6
7. Benoit Bincz	6
8. Gabriel Marcelli	6

Motocross

# Talent für die Zukunft

Für den deutschen Motocross-Piloten Simon Längenfelder wird 2020 ein entscheidendes Jahr. Das bayerische Riesentalent wechselt auf das 250er Motorrad, auch Team und Marke sollen sich ändern.

Von: **Frank Quatember**

**O**wohl es die Spatzen bereits von den Dächern pfeifen, gibt es weder offiziell noch inoffiziell eine Bestätigung dafür, dass Simon Längenfelder sein bisheriges Team WZ Racing verlässt und zum WM-Team Diga Proccross Racing wechselt. Sein Manager Hubert Nagl und die betroffenen Teamchefs Waldemar Zichanowitsch und Justin Amian geben sich äußerst wortkarg.

Sinnvoll wäre der Schritt durchaus. Längenfelder hätte die Möglichkeit, an der Seite des deutschen Jungstars Jeremy Sydow zu starten und neben der EMX 250 auch möglichst viel WM-Luft in der MX2-Klasse zu schnuppern. Dazu passt auch das Gerücht, dass das Team unter Justin Amian kommende Saison MX2-Werks-Team von GasGas werden könnte, nachdem KTM die spanischen Trial- und Enduro-Spezialisten



Toptalent Simon Längenfelder

vor Kurzem übernommen hat. Wie schnell Längenfelder eine 250er bewegen kann, demonstrierte er zum Saisonabschluss als Mitglied des erfolgreichen deutschen MXoN-Teams. Beim Sandrennen in Assen hinterließ der Rookie trotz technischer Probleme einen glänzenden Eindruck auf dem MX2-Motorrad.

Im Moment legt Simon Längenfelder allerdings noch eine ungewollte Pause ein und kuriert sich nach einer erfolgreichen Operation am Sprunggelenk aus. Der Teenager hatte überraschenderweise am Red Bull Straight Rhythm-Rennen in den USA teilgenommen und sich bei einem heftigen Abflug das linke Sprunggelenk gebrochen. Nach der Rückreise wurde er umgehend in der Orthopädischen Klinik Schloss Werneck operiert; die Rückkehr in die Trainingsphase soll in Kürze erfolgen. ■

## NACHRICHTEN

### LUC ACKERMANN FREE-STYLE-WELTMEISTER

Deutschlands bester Freestyle-Luc Ackermann ist Weltmeister. Die FIM kündigte ihren Promotorenvertrag mit der SportPlus GmbH, in der Konsequenz wurde der für Dezember in Sofia geplante letzte FMX-Lauf abgesagt. Damit gilt der WM-Stand nach sieben gefahrenen Läufen: 1. Ackermann mit 120 Punkten, 2. Titelverteidiger Maikel Melero (E), 108 Punkte, 3. Paterson Bowden (AUS), 74.

### HENRY JACOBI IN MXGP-WELTMEISTERSCHAFT

Der Thüringer Henry Jacobi wird 2020 in seiner ersten WM-Saison in der MXGP-Klasse auf Yamaha unterwegs sein. Jacobi unterschrieb beim italienischen Team SM Action Yamaha unter Teamchef Emanuele Giovanelli einen Vertrag; von Hersteller Yamaha bekommt der Deutsche ein Werksmotorrad. Das Training von Henry Jacobi wird Christoph Selent übernehmen, unterstützt vom Südafrikaner Gareth Swanepoel.

### SPEEDWAY-BUNDESLIGA NUR MIT VIER TEAMS

Wie MSa bereits angekündigt hatte, wird die Speedway-Bundesliga 2020 nur noch mit vier Teams ausgetragen. Wittstock fährt nächstes Jahr in der zweiten polnischen Liga. Die DMV White Tigers meldeten ebenfalls nicht für 2020, da man ihrer Forderung nach einem Austragungssystem mit vier Teams pro Rennen nicht nachkam. Der MC Güstrow, Gewinner des Speedway Team Cup 2019, erklärte nun seinen Aufstieg in die Bundesliga und trifft 2020 auf Meister Brokstedt, Landshut und Stralsund. Da weiterhin im System Team gegen Team gefahren wird, gibt es 2020 erstmals drei Heimrennen und drei Auswärtsrennen pro Club; jeder trifft auf seine Gegner zu Hause und auswärts. Nach den 12 Matches wird der Punktbeste als Meister feststehen, die beiden Finals gibt es nicht mehr. ■

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi



**AUTO & SERVICE**  
Audi Gebrauchtwagen  
SQ7 4.0 TDI, EU6, EZ 08/2018, 6600 km, 320 kW (435 PS), 360° Kam., MMI + Touch, 22" Audi Sport Räder, 88.950,- € (MwSt. abw.). A&S PIA GmbH, Olympiastr. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605 H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51107

## BMW



**GEBRAUCHTWAGEN  
ZENTRUM**  
340i T Aut. M Sport, EZ 07/2016, 15765 km, 240 kW (326 PS), rauchtropas-metallic, Leder, Pano, AHK, 39.980,- €. Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51064

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

## Ferrari



1969/73 Ferrari 365 GTB/4, Matching Numbers, Classiche zertifiziert... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

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

## Jaguar



**BvK**  
XF 30t R-Sport AWD, EZ 08/2018, 10059 km, 221 kW, Black Pack, Komfort/Assi-Paket, 360° Kamera, 43.990,- € (MwSt. abw.). Dieter Wiedemeyer, Nielandstr. 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555 H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51104



**BvK**  
F-Type SVR, EZ 05/2018, 13183 km, 423 kW, 1. Hd. Jaguar, UVP 162.000,- jetzt 94.990,- € (MwSt. abw.). Dieter Wiedemeyer, Nielandstraße 4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555 H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51102

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88  
Fax 0711/182 - 25 50

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

## Chiffre

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

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Mercedes



CLK 63 AMG Cabrio, kein Nachlack, lückenlos MB scheckheftgepflegt, Reifen & Inspektion, TÜV NEU, nur orig. 89200 km, 42.900,- €. PLZ 24217, 0170/6823950



C 63 S AMG BLUE OCEAN, 6100 km, neuwertig, 1 von 20 dt. Mod., jetzt statt 129.000,- € nur FP 99.900,- €. 0170/6823950

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



S 400, Hybrid, 30000 km, 1. Hd., neuwertig, Business Paket, hintere Sitzbank, el. Kühlsitze, Massage Sitze, Pano, Neupreis 123.000,- €, von privat. 0176/70375630  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51100

## Mini

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

## Mitsubishi

Mitsubishi Outlander Plug-in Hybrid. 0211/9217202, www.mitsubishi-nrw.de H

## Porsche



Cayman GT4 mit Werksgarantie, wie neu, 12125 km, 385 PS, blau, Cupsport Ausst., keine Rennstrecke, NR-Fahrzeug, 87.500,- €. 82008 Unterhaching, 0172/6548822  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51141

Porsche 911 Cabrio, schwarz, EZ 13, 257 kW, 56000 km, 2. Hd., Leasingvertrag ab 1.1.2020 abzugeben. Tel. 06021/69887



SOFORT Lieferbarer Boxster Spyder 420 PS, NW mit TZ, GT silber, MwSt. privat, 126.500,- €. Tel. 0172/8667555

Porsche 993 Targa, EZ 7/96, 6-Gang, Privatverkauf, € 69.993,-. Umfangr. Info. Tel. 08024-5426 Frau Boz

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



996 911 Carrera 4S, letztes Modell 2004, 58090 km, 235 kW, Schalter, Sportabgasanlage, Lederpaket, Vollaussattung, seit 2005 in meinem Besitz, 1A -einzigartig in diesem Zustand- nur an privat gegen Gebot ab 50.000,- €. info@friseur-richter.de  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 51151



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

Chefredakteur: Marcus Schurig  
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton,  
Michael 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:  
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger  
Telefon: +49 (0)711 182 0  
Publisher Automobil: Maik Müller  
Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
Markus Eiberger  
Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
sgranzer@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
Werbeverkauf Online:  
Stefan Schenknyr, sschenknyr@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 13 46  
Auftragsmanagement:  
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de  
Telefon: +49 (0)711 182 16 13  
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)  
Syndication/Lizenzen:  
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79  
Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
22773 Hamburg  
Vertriebsleitung: Britt Unnerstall  
Erscheinungsweise:  
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
Einzelheft:  
2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
Versand Deutschland: 125,00 €  
(Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:  
17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von  
75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €  
Abonnentenservice Deutschland:  
Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
Telefax +49 (0)711 182 25 50,  
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
© 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## BILD DER WOCHE



Im Bauch einer Iljuschin IL-76 MDK vollführten 16 Red-Bull-Mechaniker einen Reifenwechsel bei Schwerelosigkeit

## Hamilton ein Vorbild für Vettel

Zum Ferrari-Crash in Interlagos  
MSa 49/2019

Der Überholvorgang von Charles Leclerc gegen Sebastian Vettel in São Paulo war Racing auf höchstem Niveau. Und dann kommt, wie in einem ganz schlechten Film, eine total blödsinnige Aktion eines nicht verlieren wollenen und vom Überholvorgang seines jungen Teamkollegen überraschten Vettel, der als Rambo zwar für Action und damit vielleicht auch für mehr TV-Zuschauer sorgt, aber sich selbst mit seinen Aktionen immer mehr ins Aus katapultiert. Das Verhalten von Lewis Hamilton nach der Karambolage mit Albon sollte ein Vorbild für Sebastian sein. Chapeau, Lewis!

Hans Jurcys,  
D-68735 Oftersheim

Danke für eure klaren Worte und Meinungen. Endlich mal jemand, der den Motorsport liebt. Ein Dank an Herrn Stier für das passende Vorwort. Perfekt zum Ausdruck gebracht, was Sache ist. Ich habe von dem ganzen scheinheiligen Gerede die Nase so voll. Zum Rennsport gehören Kollisionen. Diese lassen sich nicht immer vermeiden. Irgendwie sollen alle immer gewinnen, aber dann doch wieder nicht. Was Vettel gemacht hat, war voll in Ordnung. Er hat nur das Problem, einen ebenbürtigen Teamkollegen zu haben. Das war in der Vergangenheit anders. Und noch eine Bemerkung zum F1-Zirkus generell: Wie, bitte schön, soll es klimaneutral mit immer noch mehr Rennen auf dem ganzen Globus gehen? Mit dem Fahrrad? Einfach unglaublich. Wer bitte lässt sich so ein Marketing-Gesäusel einfallen?

Andreas Unkauf,  
D-56581 Ehlscheid

## Platz verdient?

Zur Hülkenberg-Zukunft  
MSa 49/2019

Aus Sicht eines deutschen Fans hat Nico Hülkenberg natürlich einen Platz in der Formel 1 verdient! Aber aus der eines neutralen Zusehers wohl eher nicht. Er fährt zehn Jahre und knappe 200 Grands Prix in der Königsklasse, und das einzig Vorzeigbare ist eine Pole-Position 2010 in Brasilien (dem Wetter geschuldet), aber leider kein Podium. Ich glaube, es geht ihm bald wie Adrian Sutil, und man hört irgendwann gar nichts mehr.

Wolfgang Walbrunn,  
D-83555 Gars

## 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.

30. Nov.–8. Dez. Essen Motor Show  
07. Dezember DSK – Rallye Performance Training auf Schotter

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Donnerstag, 28. November

14.00	Formel 1 Abu Dhabi, Fahrer-PK <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
14.00	FIA GT World Cup Macau, Highlights	Eurosport 1
14.00	Formel 1 Abu Dhabi, Fahrer-PK <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
15.00	Formel E Riad, Highlights	Eurosport 1
18.30	WATTS-Sportzapping, Motorsport-Spezial	Eurosport 2*

#### Freitag, 29. November

09.55	Formel 1 Abu Dhabi, FP1 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
13.00	Formel 1 Abu Dhabi, Teamchef-PK <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
13.55	Formel 1 Abu Dhabi, FP2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 1*
13.55	Formel 1 Abu Dhabi, FP2 <b>LIVE</b>	N-TV/ORF 1

#### Samstag, 30. November

03.00	Rallycross-WM, Riga & Killarney (Wh.)	Sport 1+*
10.55	Formel 1 Abu Dhabi, FP3 <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
13.00	F1 Abu Dhabi, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	RTL
13.45	F1 Abu Dhabi, Qualifying <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
13.55	F1 Abu Dhabi, Qualifying <b>LIVE</b>	ORF 1/SRF 2
15.15	Formel 1 Abu Dhabi, Quali-PK <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*

#### Sonntag, 01. Dezember

08.45	NASCAR Cup 2019, Daytona 500 (Wh.)	Motorvision TV*
13.00	F1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
13.00	F1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL/ORF 1
13.45	F1 Abu Dhabi, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2
16.30	Formel 1 Abu Dhabi, Renn-PK	Sky Sport 2*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
17.05	24h Nürburgring 2019, Highlights	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	SGT x DTM Dream Race Fuji, Highlights	Sport 1

#### Montag, 02. Dezember

08.40	NASCAR Cup 2019, Atlanta (Wh.)	Motorvision TV*
08.45	Porsche GT Magazin	Sport 1+*
09.10	SGT x DTM Dream Race Fuji, Highlights	Sport 1+*

#### Dienstag, 03. Dezember

22.20	NASCAR Cup 2019, Las Vegas (Wh.)	Motorvision TV*
-------	----------------------------------	-----------------

### Motorrad

#### Sonntag, 01. Dezember

13.15	IoM TT 2019, Classic-TT-Rennen (Wh.)	Motorvision TV*
15.35	ADAC MX Masters, Fürstl. Drehna (Wh.)	Motorvision TV*

### Sonstiges

#### Sonntag, 01. Dezember

19.25	Drohnen-Rennen/DCL, Vaduz (Zus.)	Sport 1+*
-------	----------------------------------	-----------

#### Dienstag, 03. Dezember

20.00	World's Fastest Gamer, Episode 1-4	eSports1*
21.45	GT Masters eSports, Sachsenring (Wh.)	eSports1*

## Streams / Internet

**TIPP** Diverse Saisonrückblicke (Le Mans Cup, Enduro-WM etc.)  
www.motorsport.tv

\* kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

**01.12.** Formel 1, Abu Dhabi (+ Formel 2) UAE

### Motorrad

**29./30.11.** Supercross, Chemnitz D

# Vorschau



Formel 1 – GP Abu Dhabi: Gibt's beim Finale noch einmal Action?



Formel 2 Abu Dhabi: Auch die zweite Formel-Liga hat ihren letzten Auftritt



Breitensport-Update: Die Bilanz in den Klassen, die sonst zu kurz kommen



MotoGP-Test in Jerez: Geht Maverick Viñales als Schnellster in die Winterpause?

MOTORSPORT IMAGES

MOTORSPORT IMAGES

ECKHARDT/RACE4U

MOTOGP

# ES IST WIEDER ZEIT FÜR MEHR SPORT!

Deutschland 5,90 € Österreich 6,50 € Schweiz 9,50 sfr, Belg/Lux 6,90 €, Italien 7,90 €

**sport auto** Spezial **Spezial**  
Ausgabe 1/2020

## GEBRAUCHTE SPORTWAGEN

Lamborghini Diablo Mini JCW  
Audi TTS Porsche 911

### KAUFBERATUNG DIE BESTEN SPORTWAGEN CHECK

Mercedes SL 55 AMG  
BMW Z4 35iS  
VW Golf GTI

**V12-Sportler: Was kostet die Welt?**  
V12-Träume: Lamborghini, Aston Martin, Ferrari und Mercedes  
Zwei Generationen Subaru WRX STI  
Die wüste Kombination aus Allrad, Leistung, Platz und Performance!  
Audi RS 4: der Kombi als Prinzip  
Nur wenige Kombis wecken das Begehren so wie die RS 4 von Audi  
5 Köpfe, 5 Autos aus 5 Jahrzehnten  
Das sport auto-Team kürt seine Lieblinge aus 50 Jahren

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

Kein Raten, kein Suchen,  
kein Risiko: Die besten  
gebrauchten Sportler im  
Fakten-Check. Wer ist noch  
fit? Wovon sollte man die  
Finger lassen? Und welcher  
lohnt sich besonders? Wir  
sagen es Ihnen – in unserem  
großen sport auto-Sonderheft  
„Gebrauchte Sportwagen“.  
Jetzt kaufen und mehr wissen.

**sport  
auto**