

**MOTOR
SPORT**
aktuell

NR. 41 / 25. SEPTEMBER 2019

Formel-1-Grand-Prix von Singapur Ferrari verhilft Vettel zum Sieg



DTM-Kalender 2020
**Start nicht in
Hockenheim**

Nascar Cup Series Richmond
**Truex triumphiert
auf Short Track**

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



Endurance-WM: Bol d'Or
**Suzuki jubelt nach
verkürztem Klassiker**



Motorrad-WM Aragón
**Marc Márquez sorgt
für klare Verhältnisse**



IndyCar in Laguna Seca
**Herta gewinnt Finale,
Newgarden Meister**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Vettel sich den ersten Saisonsieg erfuhr **S. 4**
- Formel 1** Zahlen, Daten und Fakten zum Singapur-Rennen **S. 6**
- Formel 1** So kam es zur großen Trendwende bei Ferrari **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar, Hintergründe **S. 10**
- Formelsport** IndyCar: Herta-Doppel, Newgarden-Titel **S. 14**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 17**
- Rallye** Interview mit A. Mikkelsen und aktuelle Hintergründe **S. 18**
- Historie** Jochi Kleint wird Rallye-Europameister 1979 **S. 20**
- Tourenwagen** Vorentscheidung um TCR-Europe-Titel **S. 22**
- Tourenwagen** DTM-Kalender, NASCAR und TCR-News **S. 24**
- Simracing** Nachbericht zur 6. ADAC SimRacing Expo **S. 25**
- Markenpokale** Großes Update aus den Einmarkenserien **S. 26**
- Aktion** Der Endspurt beim „Super Racer“ ist eingeläutet **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Márquez souveräner Sieger im Jubiläums-GP **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Aragón **S. 32**
- Motorrad-WM** Brad Binder holt zweiten Moto2-Saisonsieg **S. 34**
- Motorrad-WM** Canet macht mit Heimsieg Moto3 spannend **S. 36**
- Endurance-WM** Suzuki gewinnt bei verkürztem Bol d'Or **S. 38**
- Motorrad-WM** Rennfahrer-Legende Toni Mang wird 70 **S. 40**
- Offroad** Langbahn-WM Roden und Speedway-WM Cardiff **S. 41**
- Offroad** Enduro-DM, Supermoto der Nationen, Nachrichten **S. 42**

Leserservice:

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



22 TCR Europe in Barcelona: Erster Titel ist schon vergeben



20 Rallye-Historie vor 40 Jahren: Deutsches Duo gewinnt EM-Titel



24 Nascar Cup Series in Richmond: Truex triumphiert auf dem Short Track

Editorial

Ferrari musste sich in Singapur Kritik gefallen lassen. Weil der zweitplatzierte Fahrer die bessere Strategie bekam. Ist die Kritik berechtigt?

Schon während des Rennens war klar: Das gibt Ärger. Charles Leclerc verlangte am Funk Erklärungen. Einmal, zweimal, immer wieder. Die drei Safety-Car-Phasen gaben ihm genug Gelegenheit, Dampf abzulassen. Wie konnte es sein, dass der schlechter platzierte Ferrari die bessere Taktik bekam? Und warum wurde ihm bei den Re-Starts via Regieanweisung der Saft abgedreht? Aus dem Befehl „SOC 7“ konnte Leclerc ablesen, dass er Sebastian Vettel in Ruhe lassen solle. Leclercs Frage, warum Vettel und nicht er den früheren Boxenstopp bekam, war durchaus berechtigt. In allen Teams gilt die goldene Regel: Der Fahrer, der vorne liegt, hat das Recht auf den ersten Stopp. Doch diesmal ist Ferrari kein Vorwurf zu machen, dass die Reihenfolge umgedreht wurde. Es war die einzig richtige Entscheidung. Weil nur so ein Doppelsieg möglich war.

Dass Vettel mit dem früheren Boxenstopp auch noch Leclerc überholen würde, konnte Ferrari nicht ahnen. Es war nie geplant, in die interne Reihenfolge einzugreifen. Der Undercut brachte 3,9 Sekunden. Man hatte mit 2,5 Sekunden gerechnet. Eine Risiko-Strategie mit dem ersten Stopp im Führungsfeld mutet man nie dem Spitzenreiter zu. Er kann nur verlieren. Vettel konnte nur gewinnen. Wie groß wäre das Geschrei bei Leclerc gewesen, wenn er den ersten Boxenstopp bekommen, der Schach-

zug aber nicht funktioniert hätte? „Auch wir hätten so gehandelt“, räumte man bei Mercedes ein. Ferrari sagt, man habe überlegt, die Reihenfolge am Ende noch einmal zu tauschen, es aber wieder verworfen. Warum, sagt Ferrari nicht.

Über die Gründe lässt sich spekulieren: Es hätte die internen Spannungen nur noch vergrößert. Es hätte die Gefahr bestanden, dass Vettel weghört. Er wurde ins Risiko geschickt, also sollte er auch belohnt werden. Er musste Hamilton für Leclercs Premiersieg in Spa blockieren und flog dadurch vom Podium. Er bekam in der Monza-Quali keinen Windschatten vom Teamkollegen, was ihn wohl die Pole-Position kostete. Stattdessen zog er Leclerc zur Trainingsbestzeit, was der Grundstein für dessen späteren Sieg war.

Ferrari hat mit seiner Entscheidung in Singapur gleich doppelt gewonnen. Man feierte den ersten Doppelsieg seit Ungarn 2017. Und man hat Vettel in einer Phase aufgebaut, in der für den vierfachen Weltmeister alles schiefzulaufen schien. Jetzt hat man zwei starke Fahrer. Anders herum wäre der Teamfrieden in Gefahr gewesen, und Vettels langsam zurückkehrendes Vertrauen ins Auto wäre durch eine Stallregie zu seinen Ungunsten wieder beschädigt worden. Deshalb hat Ferrari in Singapur alles richtig gemacht.



Michael Schmidt
Redakteur

Msa-Paddock



JERRY ANDRE

GEFRAGTER EXPERTE

Erwischt: Auch die RTL-Zuschauer kamen in den Genuss der Analysen von MSA-Reporter Michael Schmidt. Dabei erinnert dieses Foto mehr an das Dschungelcamp als an einen Formel-1-Grand-Prix.



RED-BULL-SPITZEL

Donnerstag ist in der Formel 1 Medien-Tag. MSA-Redakteur Andreas Haupt traf sich in Singapur zum Interview mit Red-Bull-Star Max Verstappen. Die Pressepolizei saß wie üblich mit am Hochtisch.



RACE DAY IN LAGUNA

Das Saisonfinale der Indycar-Serie in Laguna Seca fand bei traumhaftem Wetter statt – typisch Kalifornien. Der Zuschauerzuspruch beim ersten Indycar-Lauf in Laguna seit 2004 war vielversprechend.



TEURER STAU IM MOTORLAND

Dass es sich morgens, wenn man ins Fahrerlager reinfährt, staut, ist normal. Doch diesmal staute es sich auch am Sonntagabend auf dem Weg hinaus. Ein Audi und ein Bentley waren zusammengestoßen.



34 Moto2-WM Aragón:
Krimi in der zweiten Liga

INTACTGP/GLANZEL

Vettel-Sieg im roten

Sebastian Vettel kann doch noch gewinnen. Der Heppenheimer strich beim Nachtrennen von Singapur den Sieg ein. Dank der Ferrari-Taktik und sehr zum Missfallen des Teamkollegen. Mercedes verzockte bei der Strategie und pfiß Valtteri Bottas für Lewis Hamilton zurück.

Von: **Andreas Haupt**

Wieso hat Ferrari genau richtig gehandelt?

Sebastian Vettel jubelte über den fünften Sieg in Singapur, über den 53. seiner Karriere, über den Befreiungsschlag. Seit dem GP Belgien 2018 hatte er nicht mehr auf der obersten Stufe des Treppchens gestanden. Teamkollege Charles Leclerc hingegen haderte mit dem zweiten Platz. Der Monégasse fühlte sich um den dritten Erfolg in Serie gebracht.

Die Entscheidung fiel in den Runden 19 und 20. Bis dahin führte Pole-Mann Leclerc das Rennen an. Eine Sekunde vor Lewis Hamilton im Mercedes. Dreieinhalb Sekunden vor Vettel. Ferrari entschied im letzten Augenblick, das schlechter platzierte Auto zum Reifenwechsel zu holen. „Ich bekam den Befehl erst in der Kurve vor der Boxeneinfahrt“, berichtete Vettel. „Charles und Lewis fuhren weiter. Ich wusste, das kann der Moment sein, den mein Rennen zum Leben erweckt.“

Ferrari sicherte sich mit dem Boxenstopp gegen Red Bull ab. Max Verstappen lag zwei Sekunden hinter Vettel, rutschte auf seinen Reifen und verteidigte sich gegen Valtteri Bottas. Da war den Strategen klar, dass der Holländer reinkommen wird. Die Italiener hatten aber noch viel mehr im Sinn. Es war der Plan, Verstappen abzuwehren und gleichzeitig Hamilton mit den frischen Reifen zu überholen. Was durch den früheren Reifentausch, im Fachjargon Undercut, auch gelang. Dumm nur,

dass Vettel gleich noch den Teamkollegen überholte. „Wir haben den Undercut unterschätzt. Das hat Sebastian einen Zeitgewinn von 3,9 Sekunden gebracht“, rechnete Ferrari-Teamchef Mattia Binotto vor.

Vettel nutzte das unfreiwillige Geschenk der Strategen. Der viermalige Weltmeister machte sofort Attacke. Keiner der Top-Fahrer war auf der Runde aus der Boxengasse so schnell wie der Heppenheimer. Vettel hatte freie Bahn. Lance Stroll befand sich neun Sekunden vor ihm.

Es war für Ferrari keine Option, zuerst Leclercs Auto mit neuen Reifen zu bestücken. Damit hätte man die Führung an Mercedes abgetreten – und sich verwundbar gemacht. Zum Beispiel im Falle eines Safety Cars. Durch Vettels Stopp zwang Ferrari Mercedes, auf der Strecke zu bleiben. Nach der Serie der ersten Boxenstopps war man mit beiden Autos vorbei am Rivalen. Insofern hat Ferrari richtig gehandelt. Leclerc beschwerte sich zwar wiederholt. Die Teamführung erwog einen Platztausch, sah davon schlussendlich aber ab. „Das Ergebnis bestätigt uns“, sagte Binotto. Mit einer Stallorder hätte man Vettel für etwas bestraft, wofür er nichts konnte. Dieses Mal war das Rennglück auf seiner Seite. Und er griff mit beiden Händen zu.

Warum pfiß Mercedes Bottas zurück?

Ferrari und Red Bull hatten Mercedes in die Falle getrieben. Mercedes verpasste den perfekten Zeitpunkt für den ersten Boxenstopp und war von da an in der Defensive. Die Strategen hielten Lewis Hamilton länger draußen, in der Hoffnung, die Gegner mit frischeren Reifen im Finale zu überrennen. „Wir haben Platz 3 geopfert für den Poker auf den Sieg. Auch wenn die Chancen darauf prozentual kleiner waren“, erklärte Teamchef Toto Wolff.

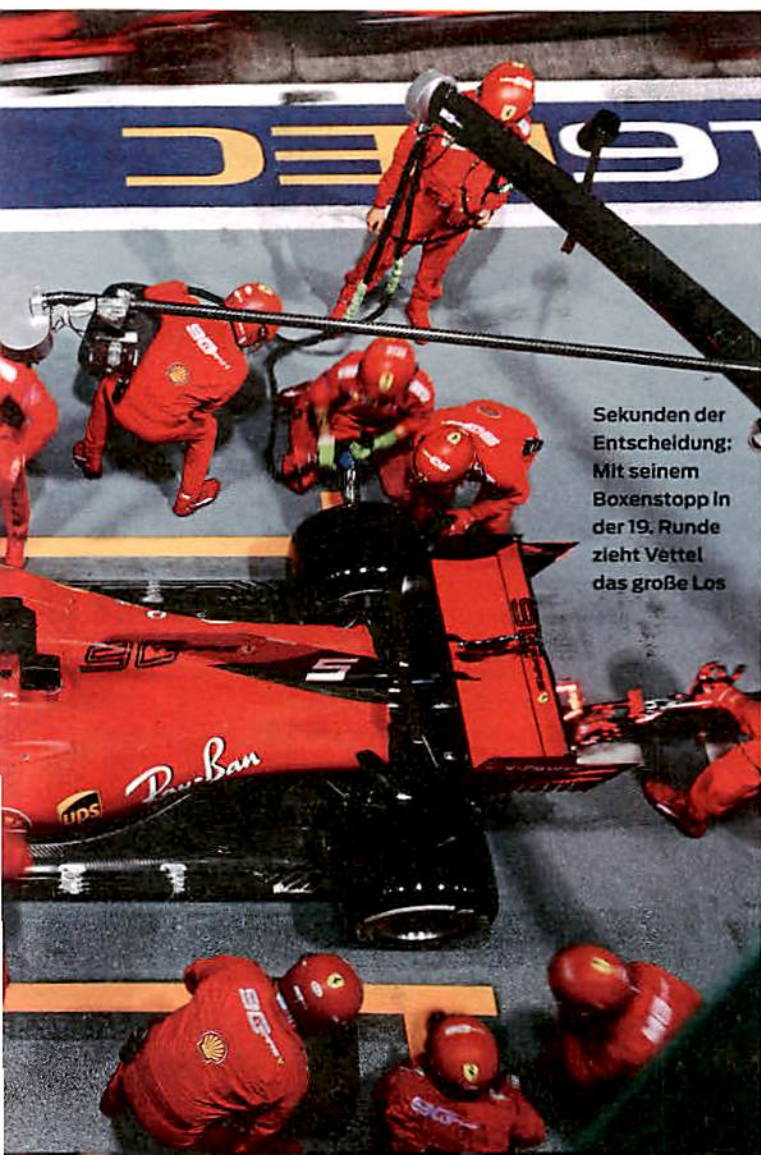
Mit Valtteri Bottas war das nicht möglich. Aus zwei Gründen: Seine weichen Reifen drohten einzuknicken, und Mercedes musste den Undercut von Red Bulls Alexander Albon abwehren.



Silber verblasst: Das Weltmeisterteam wartet seit der Sommerpause auf den nächsten Erfolg. Platz 4 und 5 in Singapur



Taktik-Schach



Sekunden der Entscheidung: Mit seinem Boxenstopp in der 19. Runde zieht Vettel das große Los



Wer führt denn da? Kein Mercedes, kein Ferrari, kein Red Bull, sondern Antonio Giovinazzi im Alfa Romeo. Das Team hätte lieber mehr Punkte gesammelt

Hamilton hielt bis Runde 26 durch. „Leider haben die Reifen plötzlich abgebaut“, bedauerte der WM-Führende. Um Hamilton zu schützen, wurde Teamkollege Bottas eingetrichtert, Tempo herauszunehmen. Strategiechef James Vowles wies den Finnen an, eine Rundenzeit von 1.48,8 Minuten zu fahren. Bottas gehorchte, fuhr 1.48,6 – und damit 3,2 Sekunden langsamer als im Umlauf zuvor. Die Absicht: Bottas sollte Albon aufhalten. „Sonst wäre Lewis auf Platz 6 gefallen. Wir mussten sicherstellen, wenigstens Vierter und Fünfter zu werden“, sagte Wolff. Bottas verstand die Teamtaktik: „Es geht gegen die Instinkte eines Rennfahrers. Aber die Politik ist klar: Der besser platzierte Fahrer hat bei der Strategie Vorrang.“

Wo war die Mercedes-Pace?

Mercedes war als Favorit nach Singapur gereist und verließ den Stadtstaat am Äquator als Verlierer. „Den Sieg haben wir in der Qualifikation verloren. Die ist in Singapur entscheidend“, lautete die Analyse. Mercedes hatte die Geschwindigkeit, Ferrari zu schlagen. Doch am Samstag stand man sich selbst im Weg, während die Scuderia nahe am Optimum operierte. Bei beiden Mercedes-Fahrern passte die Reifenvorbereitung auf die schnelle Runde nicht. Es häuften sich die Fehler. Wie Ferrari unterschätzte Mercedes im Rennen den Effekt des Undercuts.

Sebastian Vettel schadete nur das erste Safety Car. Weil dadurch sein Vorsprung von fünf Sekunden auf den Teamkollegen verdampfte. Den Silberpfeilen schadeten alle drei Neutralisationen. Beim Restart büßten sowohl Hamilton als auch Bottas jeweils wertvolle Zeit ein. Es dauerte länger als bei der Konkurrenz, bis die harten Reifen im gewünschten Arbeitsfenster lagen. Die drei Safety Cars gaben den Gegnern zudem genügend Erholungsphasen, um die älteren Reifen sicher über die Renndistanz zu bringen.

Der W10 war an diesem Wochenende von Singapur ein irdisches Auto, das seine Vorteile in

den langsamen Kurven nicht ausspielen konnte. Die Ingenieure vertaten sich bei der Fahrwerksabstimmung. Der Mercedes litt unter den Bodenwellen und auf den Randsteinen. „Wir konnten sie nicht so nehmen wie zum Beispiel Ferrari.“

Wieso war Red Bull so schwach?

Die Randsteine und der wellige Asphalt stutzten dem RB15 noch mehr die Flügel als dem Mercedes. Red Bull verzeigte das Rennen bereits in der Fabrik. „Wir haben den Simulator mit falschen Daten gefüttert. Die Schläge waren nicht ausgeprägt genug, die Randsteine zu niedrig. Das hätten Max und die Ingenieure eigentlich sehen müssen“, unkte Sportchef Helmut Marko.

Der Simulator führte das Team in die Irre. Red Bull packte nicht die richtigen Teile ein und konnte deshalb nicht ausreichend Anpressdruck aufsateln. „Selbst Ferrari hatte mehr.“ Die bucklige Strecke destabilisierte das Auto. In der Qualifikation mehr als im Rennen, da dort mit höherem Tempo gefahren wird. „Im Rennen war das Auto besser. Mehr als Platz 3 war trotzdem nicht drin“, berichtete Verstappen.

Warum schadete Alfa das Bummeltempo?

Zum ersten Mal seit dem GP England 2015 führte ein Nicht-Topauto ein Rennen an. Antonio Giovinazzi sammelte im Alfa etwa 20 Führungskilometer. Das war möglich, weil Leclerc im ersten Stint so langsam fuhr. Giovinazzi führte das Feld der Fahrer an, die am Start freie Reifenwahl hatten.

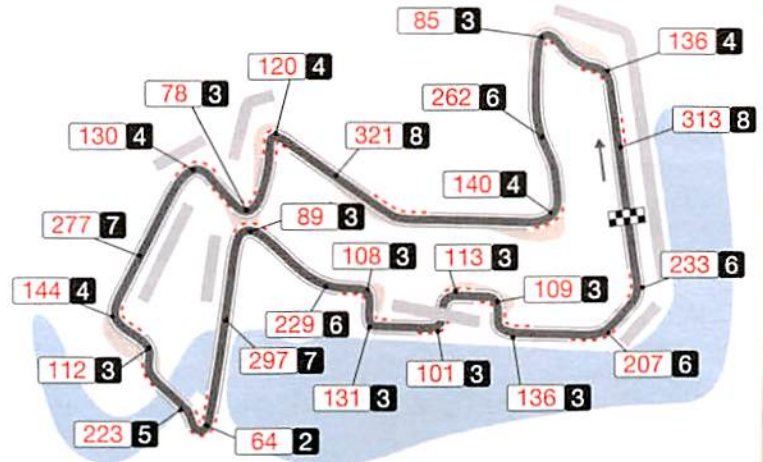
Bei Alfa Romeo verfluchte man die langsame Gangart. „Wir konnten nicht unser eigenes Rennen durchziehen. Dadurch bestand für uns die Gefahr eines Undercuts. Leider haben wir den richtigen Zeitpunkt des Boxenstopps verpasst. Wir spekulierten auf ein Safety Car. Das kam aber erst, als Antonio nach dem Zusammenprall mit Ricciardo und dem Plattfuß bereits an der Box war“, erklärte Teammanager Beat Zehnder. ■

GP SINGAPUR: 15. VON 21 LÄUFEN / 22. SEPTEMBER 2019

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,063 km**
 Runden: **61**
 Distanz: **308,706 km**
 Zuschauer: **85 000**
 Wetter: **30 Grad, diesig**
 Toppseed Qualifikation: **320,8 km/h (Vettel)**
 Toppseed Rennen: **328,0 km/h (Hülkenberg)**
 Gangwechsel/Runde: **62**
 Volllastanteil: **63% (680 m = 9,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,43 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

Startnummer	Fahrer	Team	Zeit	Punkte
1	Charles Leclerc	MC Ferrari	1.36,217 min	16
2	Lewis Hamilton	GB Mercedes	1.36,408 min	44
3	Sebastian Vettel	D Ferrari	1.36,437 min	5
4	Max Verstappen	NL Red Bull-Honda	1.36,813 min	33
5	Valtteri Bottas	FIN Mercedes	1.37,146 min	77
6	Alexander Albon	THA Red Bull-Honda	1.37,411 min	23
7	Carlos Sainz	E McLaren-Renault	1.37,818 min	55
8	Nico Hülkenberg	D Renault	1.38,264 min	27
9	Lando Norris	GB McLaren-Renault	1.38,329 min	4
10	Antonio Giovinazzi	IT Alfa Romeo-Ferrari	1.38,697 min	99
11	Pierre Gasly	F Toro Rosso-Honda	1.38,699 min	10
12	Kimi Räikkönen	FIN Alfa Romeo-Ferrari	1.38,858 min	7
13	Kevin Magnussen	DK Haas-Ferrari	1.39,650 min	20
14	Daniil Kvyat	RUS Toro Rosso-Honda	1.39,957 min	26
15	Sergio Pérez	MEX ¹⁾ Racing Point-Mercedes	1.38,620 min	11
16	Lance Stroll	CDN Racing Point-Mercedes	1.39,979 min	18
17	Romain Grosjean	F Haas-Ferrari	1.40,277 min	8
18	George Russell	GB Williams-Mercedes	1.40,867 min	63
19	Robert Kubica	PL Williams-Mercedes	1.41,186 min	88
20	Daniel Ricciardo	AUS ²⁾ Renault	1.38,095 min	3

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Vettel	61/31 ²⁾	1:58.33,667 min = 156,226 km/h	s/h	1 (29,384 s)	1.44,802 min
2. Leclerc	61/19	+ 2,641 s	s/h	1 (29,168 s)	1.44,723 min
3. Verstappen	61	+ 3,821 s	s/h	1 (28,846 s)	1.45,176 min
4. Hamilton	61/7	+ 4,608 s	s/h	1 (28,930 s)	1.44,914 min
5. Bottas	61	+ 6,119 s	s/h	1 (29,234 s)	1.43,534 min
6. Albon	61	+ 11,663 s	s/h	1 (28,606 s)	1.45,260 min
7. Norris	61	+ 14,769 s	s/h	1 (30,397 s)	1.45,716 min
8. Gasly	61	+ 15,547 s	h/m	1 (32,482 s)	1.45,769 min
9. Hülkenberg	61	+ 16,718 s	s/h/m	2 (58,715 s)	1.45,765 min
10. Giovinazzi ³⁾	61/4	+ 27,855 s	m/s	1 (28,960 s)	1.45,630 min
11. Grosjean	61	+ 35,436 s	m/h/s	2 (113,032 min)	1.46,274 min
12. Sainz	61	+ 35,974 s	s/h/m	2 (140,503 min)	1.45,969 min
13. Stroll	61	+ 36,419 s	m/h/s/s	3 (138,130 min)	1.44,896 min
14. Ricciardo	61	+ 37,660 s	m/h	1 (30,756 s)	1.45,915 min
15. Kvyat	61	+ 38,178 s	m/h/s	2 (103,510 min)	1.44,371 min
16. Kubica	61	+ 47,024 s	m/h/m	2 (59,354 s)	1.46,793 min
17. Magnussen	61	+ 1.26,522 min	m/h/s	2 (1.00,319 s)	1.42,301 min
18. Räikkönen	49	Unfall (P12)	m/h		1.47,062 min
19. Pérez	42	Ölleck (P10)	m/h		1.46,683 min
20. Russell	34	Unfall (P17)	m/h		1.48,285 min

¹⁾ Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; ²⁾ Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**; ³⁾ 10 Sekunden addiert; ⁴⁾ 5 Sekunden addiert, ⁵⁾ 30 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1. Hamilton	8*	296 Punkte
2. Bottas	2	231 Punkte
3. Leclerc	2	200 Punkte
4. Verstappen	2	200 Punkte
5. Vettel	1	194 Punkte
6. Gasly		69 Punkte
7. Sainz		58 Punkte
8. Albon		42 Punkte
9. Ricciardo		34 Punkte
10. Kvyat		33 Punkte
11. Hülkenberg		33 Punkte
12. Norris		31 Punkte
13. Räikkönen		31 Punkte
14. Pérez		27 Punkte
15. Stroll		19 Punkte
16. Magnussen		18 Punkte
17. Grosjean		8 Punkte
18. Giovinazzi		4 Punkte
19. Kubica		1 Punkt

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	9:6
Vettel – Leclerc	6:9
Verstappen – Gasly	11:1
Verstappen – Albon	2:1
Sainz – Norris	6:9
Kubica – Russell	3:12
Pérez – Stroll	14:1
Kvyat – Albon	7:5
Kvyat – Gasly	1:2
Grosjean – Magnussen	7:8
Hülkenberg – Ricciardo	3:12
Räikkönen – Giovinazzi	9:6

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	10*	527 Punkte
2. Ferrari	3	394 Punkte
3. Red Bull-Honda	2	289 Punkte
4. McLaren-Renault		89 Punkte
5. Renault		67 Punkte
6. Toro Rosso-Honda		55 Punkte
7. Racing Point-Mercedes		46 Punkte
8. Alfa Romeo-Ferrari		35 Punkte
9. Haas-Ferrari		26 Punkte
10. Williams		1 Punkt

Startnummer

¹⁾ 5 Plätze zurück wegen Getriebewechsels; ²⁾ Ans Ende der Startaufstellung zurück wegen Überschreitung der maximal erlaubten Energieabgabe von 120 kW durch die MGU-K

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Max Verstappen	Red Bull	1:40,259 min	22
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,167 s	23
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,666 s	26
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,077 s	14
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,208 s	24
6. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,553 s	26
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,707 s	20
8. Lando Norris	McLaren	+ 1,921 s	19
9. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 2,046 s	26
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,118 s	24
11. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,268 s	20
12. Romain Grosjean	Haas	+ 2,371 s	23
13. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,418 s	15
14. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,527 s	13
15. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,532 s	28
16. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,891 s	22
17. Robert Kubica	Williams	+ 3,077 s	28
18. Sergio Pérez	Racing Point	+ 3,110 s	23
19. Charles Leclerc	Ferrari	+ 3,359 s	12
20. George Russell	Williams	+ 3,734 s	29

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1:38,192 min	15
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,207 s	15
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,619 s	13
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,693 s	16
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,066 s	14
6. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,174 s	9
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,315 s	14
8. Lando Norris	McLaren	+ 1,517 s	13
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,926 s	15
10. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,961 s	12
11. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,017 s	11
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,147 s	15
13. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,761 s	16
14. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,793 s	4
15. George Russell	Williams	+ 2,964 s	13
16. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,977 s	14
17. Kevin Magnussen	Haas	+ 3,302 s	12
18. Romain Grosjean	Haas	+ 3,350 s	12
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,762 s	13
20. Daniil Kvyat	Toro Rosso	keine Zeit	3

GP SINGAPUR, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1:38,773 min	29
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,184 s	29
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,818 s	31
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,121 s	30
5. Alexander Albon	Red Bull	+ 1,170 s	30
6. Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,245 s	31
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,372 s	33
8. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,551 s	30
9. Lando Norris	McLaren	+ 1,588 s	35
10. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,864 s	32
11. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,940 s	32
12. Daniel Ricciardo	Renault	+ 2,038 s	30
13. Sergio Pérez	Racing Point	+ 2,102 s	29
14. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,355 s	35
15. Lance Stroll	Racing Point	+ 2,355 s	31
16. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,459 s	28
17. Romain Grosjean	Haas	+ 2,619 s	26
18. George Russell	Williams	+ 2,672 s	35
19. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,791 s	30
20. Robert Kubica	Williams	+ 3,404 s	35

STATISTIK DES WOCHENENDES

1

Die 1 in mehrerer Hinsicht. Sebastian Vettel machte sich nach 392 sieglosen Tagen mal wieder zur Nummer 1. Es muss dem Ferrari-Fahrer wie eine Ewigkeit vorgekommen sein. „Die Unterstützung meiner Fans hat mir Kraft gegeben. Ich wusste, dass ich mit harter Arbeit zurückfinde.“ Antonio Giovinazzi spulte zum ersten Mal Führungsrunden ab. Und der Italiener sorgte für Kopfschütteln. Während des ersten Safety Cars lenkte Giovinazzi seinen Alfa Romeo gefährlich nah an einem Bergekran vorbei. Die Rennleitung strafte ihn mit zehn Sekunden. Zum ersten Mal im 15. Rennen wurde der Extra-Punkt für die schnellste Rennrunde nicht vergeben. Haas-Fahrer Kevin Magnussen sicherte sie sich, belegte allerdings nur den 17. Platz. Um den Extra-Punkt zu ergattern, muss man in den Punkten landen.



WILHELM

Schnellste Rennrunde, aber kein Punkt: Haas-Fahrer Kevin Magnussen

FAHRERNOTEN

09/10 @ 9,00
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

08/10 @ 7,67
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

09/10 @ 7,33
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari

09/10 @ 7,93
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari

09/10 @ 8,53
Max Verstappen
Red Bull Racing

07/10 @ 6,93
Alexander Albon
Red Bull Racing

08/10 @ 6,87
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1

07/10 @ 7,07
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1

08/10 @ 6,27
Kevin Magnussen
Haas F1 Team

05/10 @ 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team

07/10 @ 7,53
Carlos Sainz Jr.
McLaren

09/10 @ 7,67
Lando Norris
McLaren

06/10 @ 6,80
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team

05/10 @ 5,40
Lance Stroll
Racing Point F1 Team

04/10 @ 6,73
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

08/10 @ 5,47
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing

04/10 @ 6,67
Daniil Kvyat
Toro Rosso

08/10 @ 6,07
Pierre Gasly
Toro Rosso

06/10 @ 5,13
Robert Kubica
Williams

06/10 @ 7,33
George Russell
Williams

ZITAT DES RENNENS

„Kimi hat in die erste Kurve eingelenkt, als wäre ich überhaupt nicht vorhanden. Dabei lag ich direkt neben ihm.“

Daniil Kvyat

Die Wunderheilung



Es war das Wunder von Singapur. Ferrari feiert von der Pole-Position einen Doppelsieg. Sind die roten Autos jetzt auf jeder Rennstrecke Siegakandidaten?

Von: **Michael Schmidt**

Im richtigen Leben würde man von einer Wunderheilung sprechen. Ferrari gewinnt auf einer Strecke, die viel Abtrieb verlangt. Vor sieben Wochen wurden Sebastian Vettel und

Charles Leclerc in Budapest noch verprügelt. Und jetzt gleich ein Doppelsieg. Beflügelt von den Erfolgen in Spa und Monza scheint der einstigen Pannentruppe alles zu gelingen. Das Aero-Upgrade funktioniert. Die Fahrzeugbalance passt punktgenau. Die Strategie ist perfekt. Auch wenn sich Leclerc aufregt. Hätte er zuerst gestoppt, hätte es keinen Doppelsieg gegeben. Die Fehler machten dieses Mal Mercedes und Red Bull.

Der Grundstein wurde schon am Samstag gelegt. Ein Ferrari auf der Pole-Position, der andere

„Wir hatten Ferrari immer auf dem Radar. Sie waren stark zu Saisonbeginn, hatten nur zwischendrin eine kleine Talsohle. Diese Pole war kein Glücksfall.“

Toto Wolff

auf Startplatz 3. Lewis Hamilton brauchte einen Kraftakt, um die rote Macht zu splitten. War hier ein Wunder passiert, oder hatten die anderen geschlafen. Mercedes-Teamchef Toto Wolff urteilte: „Ferrari hat den magischen Punkt, an dem die Reifen optimalen Grip abliefern, besser getroffen als wir und Red Bull.“

Zwölf Jahre GP Singapur haben uns gelehrt: Wer die Reifen für die entscheidende Runde nicht perfekt konditioniert, kann bis zu einer Sekunde verlieren, auch wenn er im besten Auto sitzt. Charles Leclerc hat es ge-

Plötzlich schnell: Ferrari verbessert sich in langsamen Kurven. Das Ergebnis ist der Doppelsieg in der Nacht von Singapur

WILHELM



Neu ist besser: Die überarbeitete Nase (oben) ist Teil des Aero-Pakets



Kuss für den Pokal: Vettel fühlt sich im SF90 endlich wohler



Mann auf Pole: Charles Leclerc entriss Mercedes den besten Startplatz

schafft. Er timte seine Aufwärmrunde im letzten Versuch nahezu perfekt und ging sie elf Sekunden langsamer an als Sebastian Vettel. So hatte er über die gesamte Runde gleichmäßig Grip. Für Ferrari waren langsame Aufwärmrunden der Schlüssel, für Mercedes schnelle. Hamilton traf keine optimal. Beim ersten Versuch steckte er im Verkehr und fuhr die Reifen zu langsam an. Beim zweiten Anlauf drohte ihm das Gleiche. Er trat die Flucht nach vorne an, überholte Valtteri Bottas und Alexander Albon und musste deshalb den letzten

Sektor im Renntempo zurücklegen. Das war ein bisschen zu viel für die Reifen. Sie lieferten am Ende der Runde nicht mehr den Grip, den er für die Pole-Position gebraucht hätte.

Aero-Paket hilft Vettel

Ferrari kam mit einem Aero-Paket nach Singapur. Die Nase weist nun zwei Löcher auf, die auf einen Kapuzenflügel auf der Unterseite der Nase zielen. Eine Mercedes-Erfindung, die es erlaubt, die sogenannten Y250-Wirbel, die an den inneren Frontflügelkanten entstehen, anders

zu platzieren. Diese Wirbel werden dazu verwendet, die Strömung zum Heck zu beeinflussen. Im Zusammenspiel mit Änderungen am Unterboden und Diffusor brachte das stabilere Anpressdruck im Heck. Vettel freute sich: „Das Auto kommt jetzt mehr in meine Richtung.“

Einen größeren Einfluss auf die wundersame Verwandlung hatte die Fahrzeugbalance. „Wir verstehen unser Auto besser und haben aus dem Debakel von Budapest gelernt, wie wir das Auto auf langsamen Strecken abstimmen müssen“, verriet Leclerc.

Vettel warnte jedoch, Budapest mit Singapur zu vergleichen. „In Singapur gibt es hauptsächlich einen Kurventyp. Rechtwinklig ums Eck herum. Da ist es einfacher, eine Balance zu finden, als in Budapest, wo es alle Arten von Kurven gibt.“ Er erinnerte auch daran: „Baku ist ähnlich. Auch da waren wir stark.“

Die drei Ferrari-Siege in Folge haben gezeigt, mit welchem Plan Ferrari in diese Saison gegangen ist. Weil er endlich aufgeht. Das Erfolgskonzept erinnert an Red Bulls Rezept aus den Jahren 2010 bis 2013. Pole-Position, in Führung gehen und das Rennen von der Spitze weg diktieren. Es ist ja kein Geheimnis mehr, dass man mit den empfindlichen Pirelli-Reifen einen Vorteil genießt, wenn man freie Sicht nach vorne hat. Alle anderen dahinter müssen Steine fressen.

Ferrari hat bewusst auf diese Schiene gesetzt. Man wusste um seinen Power-Vorteil. Er hatte sein letztes Jahr schon angedeutet. Wer bis zu 50 PS extra mobilisieren kann und ein aerodynamisch effizientes Auto hat, hält eine Trumpfkarte in der Hand, die nur schwer zu überbieten ist. Weil er relativ sicher sein kann, dass er damit in die erste Reihe fährt, dass er den Start gewinnt, dass er im Zweikampf unüberholbar ist. Ferrari hat schon 2018 auf weniger Abtrieb und weniger Luftwiderstand gesetzt als die Konkurrenz. Und auf weniger Reifenverschleiß als Mercedes, die auf diesem Gebiet immer schon am Limit unterwegs waren. Ferraris Strategen mussten davon ausgehen, dass der Erfolg garantiert ist, wenn man den Plan in allen Bereichen noch etwas extremer auslegt. Also noch mehr Motorleistung in den entscheidenden Phasen. Noch etwas weniger Luftwiderstand. Noch mehr Reifenschonung.

Mercedes setzte dagegen auf Abtrieb um jeden Preis. Das wird ihnen die WM-Titel einbringen, auch wenn Ferrari jetzt an der Dominanz der Silberpfeile rüttelt. Ferrari hat sich nur aus einem Grund verzoockt: Die 2019er-Reifen von Pirelli mit der dünneren Lauffläche machten Maranello einen Strich durch die Rechnung. Das Arbeitsfenster schob sich nach oben. Und damit war Abtrieb die beste Lebensversicherung. Erst jetzt, wo Ferrari langsam Abtrieb dazugewinnt, scheint Ferraris Masterplan wieder aufzugehen. Die Wende kommt nur zu spät. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

SMOGALARM IN SINGAPUR

Blauen Himmel gab es in Singapur nur in kleinen Dosen. Meistens hing ein brauner Dunst am Horizont. Im 350 Kilometer entfernten Sumatra wurden Wälder gerodet. Die Rauchschwaden zogen auch über Singapur. Der Veranstalter hielt für die Zuschauer Masken bereit. Die Teams wiesen ihre Fahrer an, auf das Joggen oder Radfahren rund um die Strecke zu verzichten. Sport sollte auf das Fitnessstudio begrenzt werden.

KEIN STRECKENRUNDGANG

Lewis Hamilton macht es schon lange nicht mehr. Mittlerweile verzichtet auch Nico Hülkenberg darauf. Der Fußmarsch um die Strecke als erste Vorbereitung auf das GP-Wochenende liegt nicht mehr im Trend. „Er bringt einfach nichts. Ich laufe nur noch bei neuen Rennen die Strecke ab“, erzählt Hülkenberg.

WILLKOMMEN DAHEIM

Pierre Gasly versucht das Gute in seiner Degradierung zu Toro Rosso zu sehen. „Ich fühle mich fast

schon wieder wie zu Hause. Der Toro Rosso ist ein komplett anderes Auto als der Red Bull. Er erlaubt mir wieder so zu fahren, wie ich es gewohnt bin.“ Zeitgleich berichtet Alexander Albon: „Der Red Bull ist schneller, aber schwer zu lernen.“

LOB VON RUSSELL

Robert Kubica verlässt die Formel 1. Der Pole will nicht mehr chancenlos hinterherfahren. Das größte Lob kommt von Teamkollege George Russell. „Robert ist der beste Teamkollege, den ich



George Russell lobt Robert Kubica

je hatte. Ich habe noch nie einen härteren Arbeiter gesehen. Er hinterfragt alles, will jedes Detail

wissen. Ich habe unheimlich viel von ihm gelernt.“

FERRARI GEGEN MONZA

Die großen Fahrer halten nichts von Qualifikationsrennen als Ersatz für das aktuelle Format. „Das ist Bullshit“, sagt Sebastian Vettel offen. Lewis Hamilton und Max Verstappen schließen sich an. Teams und Regelhüter diskutieren trotzdem. Vier Strecken werden für 2020 in Betracht gezogen. Unter anderem auch Monza. Doch damit hat Ferrari ein Problem. Man will beim Heimrennen an einem Samstag nicht aus den letzten Reihen starten. Derzeit liegt der Vorschlag auf dem Tisch, die möglichen Quali-Rennen in umgekehrter Reihenfolge des WM-Stands zu starten.

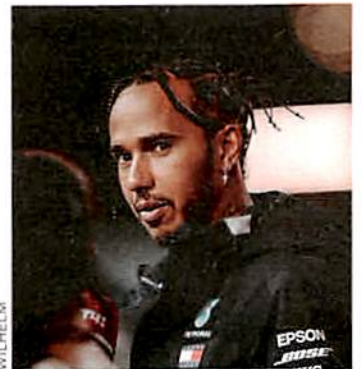
RENAULT FÜR ZEITSTRAFE

Die Motoren sind kompliziert. Das Strafsystem ebenfalls. Manchmal rätseln selbst die größten Experten, wie die Startaufstellung aussehen wird, wenn mehrere Fahrer eine Motorenstrafe kassieren. Renaults Teamchef Cyril Abiteboul macht einen Vorschlag:

„Wir sollten besser Zeitstrafen einführen, die der Fahrer in der Box absitzt, oder die am Rennende addiert wird.“ McLarens Zak Brown: „Meine Stimme hast du.“

KEIN TATTOO FÜR LECLERC

Lewis Hamilton verbringt weniger Zeit in den sozialen Netzwerken. Auf Instagram machte der Weltmeister sogar den Kahlschlag. Er folgt dort niemandem mehr. Charles Leclerc lieferte in Singapur eine weitere Netzgeschichte. „Irgendwo stand geschrieben, ich habe mir nach meinen Siegen ein Tattoo stechen lassen. Ich bin aber genauso wie vorher.“



Hamilton: Weniger auf Instagram

KOMMENTAR

Die Welt redet über das Klima, und die Formel 1 verspielt eine große Chance. Dabei ist der Plan gut: Ab 2021 sollen schrittweise E-Fuels eingeführt werden. Wenn man den synthetischen Kraftstoff konsequent nutzt, wäre er CO²-neutral. Weil bei der Herstellung Kohlendioxid gebunden und in Verbindung mit Wasserstoff gebracht wird. Die Formel 1 könnte somit eine Vorreiterrolle bei einer Technologie spielen, die bei der Zukunft der Mobilität noch ein Mauerblümchendasein führt. E-Fuels stehen hinter Elektromotoren und der Brennstoffzelle erst an dritter Stelle. Dabei hätten sie auf der Straße zwei große Vorteile. Die Autokonzerne müssten keine neuen Autos bauen, und die Menschen müssten ihre Fahrgegewohnheiten nicht umstellen. Die Formel 1 wäre der ideale Werbeträger für E-Fuels. Sie



Stockender Plan: Die Formel 1 wäre der ideale Werbeträger für E-Fuels

könnte sich damit auch selbst aus der Schusslinie nehmen. Doch der schöne Plan ist ins Stocken geraten. Es gibt Probleme, den synthetischen Kraftstoff in ausreichender Menge zu produzieren. Deshalb spielt erst einmal Biosprit den Ersatz. Der Grund, warum sich im Moment nicht viel weiterbewegt, liegt

in der Zurückhaltung der in der Formel 1 vertretenen Mineralölfirmen. Sind Shell, Mobil, BP und Petronas noch zu retten? Man müsste deren Marketingstrategien sofort auf die Straße setzen. Auf ein Ende der Klimadiskussion zu warten, in der Hoffnung, weiter herkömmlichen Kraftstoff zu verkaufen, bis es keinen mehr

gibt, ist genauso dumm und naiv, wie einst die Taktik der Tabakindustrie. Wegducken, bloß keine schlafenden Hunde wecken. Die Mineralölfirmen müssten synthetischen Kraftstoff als ihre große Chance betrachten, ihr ramponiertes Image aufzumöbeln. Mercedes, Ferrari, Renault und Honda übrigens auch. Angriff ist die beste Verteidigung. Also nehmt den Grünen den Wind aus den Segeln! Wartet nicht ab, sondern handelt! Sonst nehmen Euch die Klima-Aktivisten das Heft aus der Hand. Was dabei rauskommt, wissen die Tabakmanager. ■



Michael Schmidt Redakteur

Sind E-Fuels die Lösung für die Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Keine Antwort von der FIA

Mercedes und Honda sind Ferraris Motorgeheimnis auf der Spur. Sie glauben zu wissen, wie Ferrari 55 Extra-PS gewinnt. Fragen an die FIA, ob man das so auch machen dürfe, wurden nicht beantwortet.

Von: **Michael Schmidt**

Ferraris Motorleistung wird den Konkurrenten immer unheimlicher. Nicht nur dass Sebastian Vettel und Charles Leclerc in den Qualifikationsrunden, nach dem Start und jedem Re-Start auf Knopfdruck 40 Kilowatt (55 PS) extra mobilisieren können, sie haben mit der letzten Entwicklungsstufe über die gesamte Rennstrecke auch deutlich mehr Power. Mercedes und Honda glauben, jetzt das Ferrari-Geheimnis entschlüsselt zu haben.

Doch ist das, was Ferrari macht, auch legal? „Sie machen etwas in einem Graubereich. Das kann man so oder so interpretie-



Ferraris Wunderantrieb treibt die Ingenieure von Mercedes und Honda um. Sie stellen schriftliche Anfragen an die FIA

ren“, erklärt ein Ingenieur. Mercedes hat deshalb die FIA kontaktiert und angefragt, ob der vermutete Trick legal sei, mit dem Hinweis, dass man dann das Gleiche machen wolle. Es wurden zwei schriftliche Anfragen eingereicht, doch die FIA stellt sich stumm. Red-Bull-Teamchef Christian Horner hat die gleiche Erfahrung gemacht: „Auch wir

haben auf Anfragen keine Antwort bekommen.“

Die wundersame Leistungsvermehrung soll vom Elektromotor kommen. Demzufolge hat Ferrari eine Batterie mit mehr Speicherkapazität als notwendig. Und die MGU-K ist in der Lage, 160 statt 120 Kilowatt in das System einzuspeisen. Das ist zunächst nicht illegal. Das Reglement definiert

nur die Energie, die gespeichert und abgegeben werden darf. Der Trick liegt darin, mehr einzuspeisen, ohne dass man es messen kann. Zusätzlich soll Ferrari weiter Öl verbrennen. Öl, mit dem der Luftsammler gekühlt wird. Horner fiel auf: „Renault scheint etwas Ähnliches zu machen. Die Autos rauchen plötzlich so komisch.“ ■

Formel 1

Kubica verlässt Williams

Robert Kubica verkündete in Singapur, Williams am Saisonende zu verlassen. Der Pole will sich neuen Aufgaben stellen und den Spaß am Rennfahren zurückgewinnen.

Von: **Andreas Haupt**

Es dauerte acht Jahre, bis sich Robert Kubica nach einem Rallye-Unfall 2011 in die Formel 1 zurückgekämpft hatte. Kaum einer hatte ihm diese Leistung zugetraut. Man sprach von einem Märchen. Kubica ist seit dem Unfall eingeschränkt. Die Behinderung des rechten Armes gleicht der 34-Jährige durch Willenskraft und einen stärker sensibilisierten linken Arm aus.

Das Märchen wird voraussichtlich nach nur einer Saison enden. Kubica verlässt Williams am Jahresende. „Es ist meine Entscheidung und nicht die des Teams“, betont der Pole. Es gilt als wahrscheinlich, dass sich Williams mit Formel-2-Fahrer Nicholas Latifi als Ersatz 2020 einde-

cken wird. Der Kanadier würde höhere Sponsorengelder mitbringen, die Williams dringend nötig hat nach einer Saison, die den Rennstall am Ende des Feldes festbetont hat.

Wie geht es für Kubica weiter? „Das steht noch nicht fest. Ich muss jetzt etwas machen, was

mir den Spaß am Rennfahren wieder zurückgibt.“ Gerüchte besagen, Kubica könnte als Test- und Simulatorfahrer bei Racing Point landen. Offenbar ist sein Sponsor PKN Orlen, eine polnische Mineralölfirma, auch dafür bereit, Geld zu bezahlen.

Parallel dazu könnte Kubica in der DTM fahren. Audi hat bereits Gespräche mit seinem Management bestätigt. Insider bringen aber auch BMW ins Gespräch. Der bayerische Hersteller soll mit den Leistungen einiger seiner Fahrer unzufrieden sein. In erster Linie mit Sheldon van der Linde und Joel Eriksson. Kubica und BMW: Das würde aus alter Verbundenheit passen. 2008 gewann der Pole im BMW-Sauber sein einziges Formel-1-Rennen in Kanada. Solche Ergebnisse schweißen zusammen. ■



Robert Kubica will nicht mehr weiter für Williams in der Formel 1 fahren

Formel 1

Streit um die Reifen

Sieben Teams fordern von Pirelli eine neue Reifenkonstruktion, um das Arbeitsfenster zu vergrößern. Die Mercedes-Kunden stellen sich quer.

Von: **Michael Schmidt**

Pirelli hatte die Entwicklung des 2020er-Reifens fast abgeschlossen, da forderten Fahrer und Teams Ende Juni plötzlich mehr als nur neue Gummimischungen. Viele sahen sich als Opfer der 2019er-Reifen mit der dünneren Lauffläche. Sie wollen für 2020 eine ganz neue Reifenkonstruktion. Die soll das Arbeitsfenster von 30 auf 40 Grad vergrößern und dafür sorgen, dass der Reifen nicht so schnell überhitzt.

Mit einer 70-Prozent-Mehrheit wurde der Wunsch abgesegnet.

Pirelli machte sich sofort an die Arbeit, verlangte aber zwei zusätzliche Testtage. „Uns blieb nur ein Test in Paul Ricard. Das ist für eine neue Konstruktion zu wenig“, erklärte Sportchef Mario Isola. Jetzt sahen die Verhinderer ihre Chance. Für die zusätzlichen Testtage am 6. und 7. Oktober in Barcelona braucht es Einstimmigkeit.

Williams und Racing Point lehnten ab. Zu kurzfristig, zu teuer, jetzt noch die Aufhängungen für die neuen Reifenformen umzubauen. FIA-Präsident Jean Todt steht Pirelli zur Seite: „Ihr könnt nicht immer die Reifen kritisieren und dann Pirelli nicht helfen.“ Die Tests finden nun aus Sicherheitsgründen statt. ■



Racing Point legt sich quer: Es soll keine neue Reifenkonstruktion geben

Formel 1

Letzte Option Alfa

Haas hat sich für Romain Grosjean und gegen Nico Hülkenberg entschieden. Für Hülkenberg bleibt jetzt nur noch die Option Alfa Romeo.

Von: **Michael Schmidt**

Romain Grosjean fährt auch 2020 für Haas. Der 33-jährige Franzose war Mann der ersten Stunde und freut sich auf seine fünfte Saison mit dem US-Rennstall. Im Fahrerlager löste die Fahrerwahl jedoch Unverständnis aus. Tenor: „Haas hat einen Schritt rückwärts gemacht. Grosjean ist ein Mann der Vergangenheit.“ Alle stellten sich die Frage: Warum Grosjean, warum nicht Nico Hülkenberg?

Teamchef Guenther Steiner macht einen Erklärungsversuch: „Priorität hat die Lösung unseres Technikproblems. Wir kennen Romain, und er kennt unser Problem. Er hat mitgeholfen, es zu identifizieren. Ein neuer Fahrer

wäre in unserer Lage nur eine weitere Unbekannte gewesen.“ Geld, so Steiner, habe keine Rolle gespielt. Doch Grosjeans Sponsoren bringen fünf Millionen Dollar. Hülkenberg kostet dieses Geld. Ein Votum gegen Hülkenberg kam offenbar von Teambesitzer Gene Haas. Er honorierte, dass Grosjean sich 2016 auf das Abenteuer eines neuen Teams eingelassen hatte. Hülkenberg dagegen zog es vor, im sicheren Hafen von Force India zu bleiben.

Die Optionen des Renault-Piloten sind begrenzt. Erste Adresse ist Alfa Romeo. Teamchef Frédéric Vasseur würde ihn sofort nehmen. „Ich kenne und schätze Nico.“ Doch da spricht auch noch Motorenpartner Ferrari mit. Der will einen seiner Junioren im zweiten Cockpit sehen. Red Bull bleibt für Hülkenberg „ein Träumchen“. Er hat im August jeden Tag mit Helmut Marko telefoniert. Bis der sagte: „Ruf bitte nicht mehr an.“ ■



Noch-Renault-Fahrer Nico Hülkenberg droht das Aus in der Königsklasse

NACHRICHTEN

HEIZDECKEN ZURÜCK

Der Plan, ab 2021 auch in der Formel 1 Reifenheizdecken zu verbieten, ist offenbar gescheitert. Pirelli und einige Teams brachten zu viele Bedenken vor. Man einigte sich jedoch darauf, Einheits-Reifenheizdecken zu benutzen. 2023 soll dann das Heizdecken-Verbot kommen.

QUALI-RENNEN 2020

Beim Neu-Start der Formel 1 im Jahr 2021 soll bei ausgewählten Grands Prix ein Mini-Rennen über 100 Kilometer die Qualifikation ersetzen. Jetzt drängt das F1-Management darauf, schon 2020 bei drei Rennen zu üben. Da die Startaufstellung zu dem Sprintrennen die umgekehrte WM-Rangliste ist, bietet sich das Experiment erst in der Europa-Saison an. Es sind aber noch einige Fragen zu klären. Zum Beispiel, in welchem Rennen die Startplatzstrafen genommen werden.

ZU LANGSAME AUTOS

Die Top-Teams fürchten, dass sich FIA und F1-Management mit ihren 2021er-Autos eine Grube graben. Erste Windkanaltests und Simulationen haben ergeben, dass die neuen Autos um bis zu sechs Sekunden pro Runde langsamer werden. Und dass schon nach der ersten Entwicklungsschleife die Verwirbelungen hinter dem Auto wieder zunehmen.

KOMMT AKTIVE AERO?

Bei der letzten Sitzung zum F1-Auto für 2021 packte die FIA einen Vorschlag aus, der vor zwei Jahren abgelehnt wurde. Eine aktive Aerodynamik soll DRS ersetzen. Der Hintergedanke: Sobald ein Auto auf ein anderes aufschließt, werden die Flügel per Knopfdruck so justiert, dass der Abtrieb stabil bleibt, als würde das Auto alleine fahren. Die Fahrer könnten somit in den Kurven ohne Probleme einem anderen folgen. DRS als Überholhilfe bräuchte man nicht mehr.

Zeitvorteil

10 Hefte **MOTORSPORT** aktuell zum Sparpreis plus Armbanduhr Ihrer Wahl dazu!



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Armband aus hochwertigem Kalbsleder
- Silberfarbene Schließe und Zeiger
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

- Qualitätsquarzwerk mit Batterie
- Verschraubter Edelstahlboden
- Waschbares und antiallergisches Armband in Schwarz-Grau-Rot-Gestreift
- Maße: Ø ca. 36 mm
- Zuzahlung: 1,- €

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

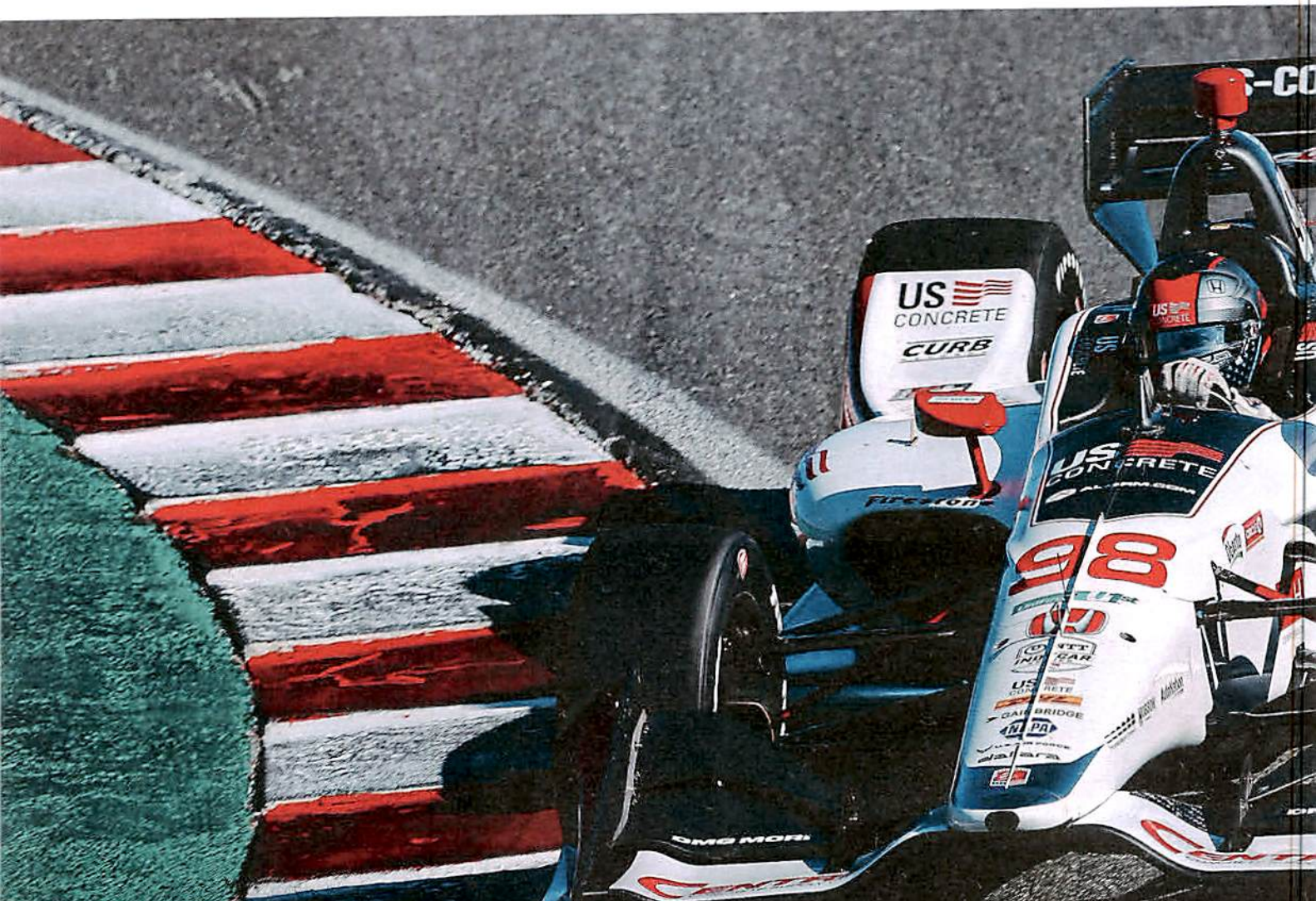
www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

10 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).

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

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



Wie der Vater, so der

ChampCar-Pilot Bryan Herta holte Ende der 90er-Jahre in Laguna Seca zwei Siege. 20 Jahre später tritt der Sohn mit Lässigkeit in seine Fußstapfen: Colton Herta holte von der Pole-Position den Sieg. Ach ja: Und Penske-Pilot Josef Newgarden fuhr erwartungsgemäß seinen zweiten Fahrertitel ein.

Von: **Marcus Schurig**

Zum 14. Mal in Folge wurde der Fahrertitel in der IndyCar-Serie erst beim letzten Rennen entschieden. Doch ganz ehrlich: Die Schlagzeilen schrieb

der Rennsieger, nicht der neue Meister Josef Newgarden. Colton Herta holte in seiner Rookie-Saison seinen zweiten IndyCar-Sieg. Der 19-Jährige durfte also genau genommen nicht einmal den Siegerschampus verkosten – er ist dafür schlicht nicht alt genug.

Noch mehr als der Sieg beeindruckte das Wie: Herta holte sich am Samstag die Pole-Position, am Sonntag führte er das Rennen in 84 von 90 Runden an. Und das auf einer Strecke, die von allen Fahrern und Teams im Vorfeld des Finales als tückisches Biest charakterisiert worden war: Der Belag ist altertümlich und bietet wenig Grip, dafür ist der Reifenverschleiß extrem hoch. Der Asphalt reagiert extrem zickig auf Temperaturschwankungen, dazu bläst der Wind laufend Sand vom Streckenrand auf die Piste.

„Wir hatten die beste Konstanz im Feld, sowohl auf den weichen Optionsreifen als auch auf der härteren Mischung. Das Setup hat sehr gut gepasst!“

Honda-Pilot Colton Herta

Die US-Topklasse gastierte 2004 zum letzten Mal auf der wunderschön in die Landschaft eingebetteten Tal- und Bergbahn nahe Monterey. Und es gab nicht wenige Fahrer, die wegen des hohen Reifenverschleißes befürchteten, dass das entscheidende letzte Rennen zu einer Art Lotterie wer-

den könnte. „Wir wussten nicht wirklich, was uns im Rennen beim Reifenverschleiß erwartet. Aber im Nachhinein muss ich sagen, dass mein Team das Setup perfekt getroffen hat – das war der Schlüssel zum Sieg“, so Herta nach dem Rennen. „Wir hatten die beste Konstanz im Feld, sowohl auf den weichen Optionsreifen als auch auf der härteren Mischung.“

Herta exekutierte den Vorteil kaltschnäuzig, obwohl ihm über die volle Distanz starke Gegner im Nacken hingen: Die ersten drei Stints machte Ganassi-Pilot und Meisterschaftsanwärter Scott Dixon Druck, nach dem letzten Stopp biss sich Penske-Pilot Will Power die Zähne an Herta aus. Was die Stars auch probierten – der Youngster hatte immer die passende Antwort.



Colton Herta siegte als Rookie in Laguna Seca – wo sein Vater Ende der 90er erfolgreich war

MOTORSPORT-IMAGES

Sohn

Auch die Rennanalyse brachte der Sieger makellos auf den Punkt: „Wir hatten eine gute Strategie. Am Ende wurde es noch mal eng im Duell mit Will Power, aber weniger wegen der Reifen, sondern weil ich auch noch ein bisschen Sprit sparen musste.“ Der zweitplatzierte Will Power lobte nach dem Rennen: „Ich wollte hier unbedingt für das Penske-Team den Sieg holen, aber Herta scheint verdammt schnell zu lernen.“

Mit 19 schon voll abgebrüht

Damit spielte Will Power auf den vorletzten IndyCar-Saisonlauf in Portland an; Dort hatte Ganassi-Pilot Scott Dixon Herta derart vor sich hergehetzt, dass der seine Reifen killte – und das Rennen verlor. Aber Fehler macht Herta prinzipiell nur einmal: „Ich stand

das ganze Rennen unter Druck, aber ich habe aus meinen Fehlern beim Reifenmanagement in Portland gelernt – das macht mich besonders stolz.“

Stolz dürfte auch der Herr Papa gewesen sein: Bryan Herta holte Ende der 90er-Jahre zwei Siege und drei Pole-Positions in Laguna Seca, der Sohnmann verbesserte die Familienbilanz jetzt auf drei Siege und vier Pole-Positions. Richtig berühmt wurde Vater Herta allerdings wegen einer Niederlage in Laguna Seca: 1996 führte er das Rennen bis zur letzten Runde an, als ihn Alessandro Zanardi in der berühmten Korkenzieher-Schikane robust und spektakulär überholte – das Manöver ging als „The Pass“ in die IndyCar-Geschichte ein.

Spektakel produzierten die IndyCars bei der Rückkehr auf

die Kultstrecke nahe Monterey anno 2019 eher nicht: Das Rennen war zwar nicht langweilig, aber auch nicht sonderlich aufregend. Es trat ein, was viele zuvor befürchtet hatten: Alle Fahrer passten höllisch auf ihre Reifen auf, die Meisterschaftsanwärter wollten auf keinen Fall patzen und Überholmanöver sind in Laguna Seca prinzipiell eine Seltenheit – die Geraden sind zu kurz. „Wenn der Vordermann keinen Fehler macht, ist Überholen hier ohne Ellbogencheck fast unmöglich“, sagte der Sieger. Anmerkung für Historien-Freaks: Das Überholmanöver von Zanardi gegen Herta anno 1996 würde heute auf jeden Fall eine Strafe nach sich ziehen ...

Neben dem Rennsieg für den Rookie Colton Herta war der Kampf um den Fahrertitel eigentlich der zweite Handlungsstrang in Laguna Seca. Doch trotz doppelter Punkte für das Finalrennen war die Titelentscheidung zugunsten von Penske-Pilot Josef Newgarden nicht wirklich der große Hammer: Der 28-Jährige aus Hendersonville, Tennessee, ging mit einem leidlich bequemen Polster von 41 Punkten auf Alex Rossi (Honda/Andretti) und 42 Punkten auf Teamkollege Simon Pagenaud ins Finale. Und Ganassi-Pilot Scott Dixon hatte mit 85 Punkten Rückstand eh nur noch mathematische Chancen auf den Fahrertitel.

Das Team von Roger Penske hatte daher einen klaren Plan für die letzte Rennschlacht des Jahres: Newgarden, der von Platz 4 ins Rennen ging, sollte sich hinter Alex Rossi halten, der neben ihm aus der zweiten Startreihe losfuhr. „Es hätte keinen Sinn gemacht, hier ein Risiko einzugehen“, sagte Newgarden nach dem Rennen. „Im Penske-Team ist der Titel immer das Hauptziel der Saison – da sollte man als Fahrer nichts anbrennen lassen!“

Undercut versus Overcut

Seine beiden Teamkollegen Will Power und Simon Pagenaud waren dagegen auf den Sieg angesetzt und durften aggressiver zu Werke gehen, wie die Situation um den ersten Boxenstopp herum verdeutlicht: Von Platz 6 kommend setzte Pagenaud auf einen Undercut und kam eine Runde vor Rossi und Newgarden an die Box. Pagenaud kassierte Rossi auf dessen Outlap nach dem Stopp. Newgarden hatte Rossi in der Box überholen können, gab die Position aber mehr oder >>

NACHRICHTEN

HERTA MIT ANDRETTI

Colton Herta wird 2020 ein fünftes Auto im Andretti-Team mit Unterstützung der Steinbrenner-Familie steuern. Der 19-jährige Herta war bereits in seiner erstaunlichen Rookie-Saison, wo er in Austin und Laguna Seca Siege holte, inoffizieller Andretti-Pilot, denn das Team von Mike Harding hatte eine technische Partnerschaft mit Andretti. Weil das Team von Harding in finanziellen Schwierigkeiten steckt, übernahm Andretti Autosports jetzt de facto die Nennung für 2020.

TITELKAMPF IN ZAHLEN

Das Penske-Team holte in Laguna Seca seinen 16. Titel bei den IndyCars, allein in den letzten vier Jahren scheffelte das Superteam drei Fahrertitel. Dazu gewann Penske-Pilot Pagenaud beim Indy 500. Chevy-Piloten holten seit 2012 sechs Meistertitel. Die Herstellerwertung ging 2019 jedoch zum zweiten Mal in Folge an Honda. Newgarden sicherte den Titel mit vier Siegen und acht Podestplätzen. Er führte die Meisterschaft die komplette Saison an, außer nach dem Indy-500-Rennen, wo Teamkollege Pagenaud kurz die Führung übernahm.

SATO WEITER MIT RAHAL

Der ehemalige F1-Pilot Takuma Sato fährt auch 2020 im Rahal Letterman Lanigan Racing-Team von Bobby Rahal. Der fünffache Laufsieger bestreitet seine dritte Saison in Folge beim Rahal-Team.

TENDER FÜR HYBRID

Die IndyCar-Serie hat die Ausschreibung für das 50-PS-Hybridsystem gestartet, das 2022 zum Einsatz kommt. IndyCar hat kaum technische Vorgaben gemacht und damit die Kreativität der potenziellen Zulieferer herausgefordert. Nicht mal das Speichermedium für das Hybridsystem ist festgelegt, sodass neben Batterien auch Flywheels oder Superkondensatoren verwendet werden können.

>> weniger kampflös sofort wieder an den Meisterschaftsgegner Rossi ab, um kein Risiko einzugehen. Auch Teamkollege Will Power wurde von Newgarden freundlich durchgewunken, sodass der Meisterschaftsleader nach der Serie der ersten Stopps von Platz 3 auf Position 6 zurückfiel.

Pagenaud robbte sich dann schnell an den auf Platz 2 liegenden Ganassi-Piloten Scott Dixon heran, kam aber nicht vorbei. Hinter ihm brauchte Teamkollege Power elf Runden, um die Hürde Rossi und damit den einzigen verbliebenen Nicht-Penske-Piloten, der noch Meister werden konnte, zu knacken.

Da eine theoretisch mögliche Zweistoppstrategie von den Teams schon vor dem Rennen wegen der Fragezeichen beim Reifenverschleiß kategorisch ausgeschlossen worden war, wurden alle 24 Piloten auf drei Stopps angesetzt. Somit hatte Penske schon vor dem zweiten Stopp zwei Autos vor dem Hauptgegner Rossi platziert – spätestens hier war der Titelkampf de facto entschieden.

Tränen der Freude

Rossi war dann nach Platz 6 im Ziel auch der Pilot, der von den Topiloten am meisten angefahren war, zumal ihn Simon Pagenaud im direkten Zweikampf nach dem ersten Stopp auch noch unsanft von der Bahn gedrängt hatte – wofür der aber keine Strafe bekam: „Wir wollten strategisch etwas anders machen als die Gegner und haben gebrauchte Optionsreifen aufgezogen. Das hat nicht funktioniert, der zweite Stint brach uns das Genick.“

Bei der Serie der zweiten Stopps kam Power als letzter Pilot rein, der Overcut brachte ihn auf Platz 3. Die gleiche Trumpfkarte spielte der Australier beim finalen Stopp, wo er Dixon von Platz 2 verdrängen konnte. Für den Sieg reichte es in den letzten 22 Runden aber nicht mehr.

Newgarden vergoss im Ziel Freudentränen: „Ich weine normalerweise nie, aber der Druck war riesig, wegen der doppelten Punkte und der neuen Strecke, wo wir uns nicht auf alten Daten ausruhen konnten. Ich hatte im Rennen nur die Aufgabe, Rossi zu folgen – dieser Plan ging auf.“

Während an der Spitze der Rookie Colton Herta siegte, holte der andere Novize im Feld, Felix Rosenqvist, mit Platz 5 den offi-

„Die Entscheidung der Stewards, meine zwei schnellsten Quali-Runden zu streichen, war dämlich, denn ich habe mich gedreht und niemanden absichtlich blockiert – das hat mich alle Siegchancen gekostet.“

Ganassi-Pilot Felix Rosenqvist

ziellen Titel Rookie des Jahres – im Endklassement trennten die beiden Debütanten gerade mal fünf Punkte. Rosenqvist konnte zwar 2019 keine Rennen gewinnen, überzeugte aber wie Herta mit tollem Speed, guter Konstanz und hoher Rennintelligenz. Beispiel Laguna Seca: nach einem Dreher im Qualifying wurden dem Schweden die zwei schnellsten Runden gestrichen, womit er erstens von Startplatz 14 und zweitens mit geschwellenem Kragen ins Rennen gehen musste: „Die Entscheidung der Stewards, meine zwei schnellsten Runden zu streichen, ist dämlich und hat mich jeder Siegchance beraubt.“

Mit viel Spucke und Geduld fuhr sich der 27-jährige Schwede dann im Rennen wieder bis auf Platz 5 nach vorne. „Ich glaube, wir hätten den Speed gehabt, um erstens auf der Pole zu stehen und zweitens das Rennen zu gewinnen“, so Rosenqvist im Ziel. Das Fazit seiner Debüt-Saison ist trotzdem positiv: „Die Autos und die Strecken sind der Hammer – ich habe hier einfach nur Spaß!“ ■

PUNKTESTAND FAHRER

nach 17 von 17 Rennen

1.	Josef Newgarden	641 Punkte
2.	Simon Pagenaud	616
3.	Alexander Rossi	608
4.	Scott Dixon	578
5.	Will Power	550
6.	Felix Rosenqvist	425
7.	Colton Herta	420
8.	Ryan Hunter-Reay	420
9.	Takuma Sato	415
10.	Graham Rahal	389
11.	Sébastien Bourdais	387
12.	James Hinchcliffe	370
13.	Santino Ferrucci	351
14.	Spencer Pigot	335
15.	Tony Kanaan	304
16.	Marco Andretti	303



Penske-Pilot Josef Newgarden fuhr in Laguna Seca den zweiten Titel ein



Beim Start musste sich Polesitter Colton Herta gegen Scott Dixon wehren



IndyCar hat zwei Super-Rookies: Laufsieger Herta – und Felix Rosenqvist (Foto)

INDYCAR SERIES

Laguna Seca; 17. von 17 Rennen, Renndistanz: 90 Runden (324,15 Kilometer)

Fahrer	Motor / Team	Zeit	
1.	Colton Herta	Honda / Steinbrenner	90 Runden
2.	Will Power	Chevrolet / Penske	+ 0,587 Sekunden
3.	Scott Dixon	Honda / Ganassi	+ 6,240 Sekunden
4.	Simon Pagenaud	Chevrolet / Penske	+ 6,354 Sekunden
5.	Felix Rosenqvist	Honda / Ganassi	+ 9,520 Sekunden
6.	Alexander Rossi	Honda / Andretti	+ 10,363 Sekunden
7.	Sébastien Bourdais	Honda / Dale Coyne	+ 10,683 Sekunden
8.	Josef Newgarden	Chevrolet / Penske	+ 19,044 Sekunden
9.	James Hinchcliffe	Honda / Schmidt Peterson	+ 22,818 Sekunden
10.	Ryan Hunter-Reay	Honda / Andretti	+ 24,794 Sekunden
11.	Marcus Ericsson	Honda / Schmidt Peterson	+ 25,780 Sekunden
12.	Graham Rahal	Honda / Rahal	+ 26,651 Sekunden
13.	Max Chilton	Chevrolet / Carlin	+ 27,074 Sekunden
14.	Marco Andretti	Honda / Andretti	+ 54,431 Sekunden
15.	Charlie Kimball	Chevrolet / Carlin	+ 56,586 Sekunden

IMSA-Serie: Die Diskussion um das neue DPI-Reglement

DPI 2.0: Widerstand wächst

Die drei Hersteller in der IMSA-Topklasse DPI machen mobil gegen die Regelpläne der IMSA-Meisterschaft für 2022. Ihr Argument: Warum soll man das Reglement ändern, wenn keine neuen Hersteller einsteigen?

Von: **Marcus Schurig**

Die Herstellervertreter von Acura, Cadillac und Mazda stellen den angeblichen Konsens bezüglich der Modernisierung der DPI-Plattform für 2022 infrage. Die IMSA-Regelmacher hatten in der Öffentlichkeit den Eindruck erweckt, als sei das neue Reglement nahezu fertig, eine Veröffentlichung wurde für Januar 2020 in Aussicht gestellt.

Doch im DPI Steering Committee, in dem zehn Hersteller an der Formulierung der neuen Regeln arbeiten, wächst der Widerstand. Der Grund: Ford hat hohe Hürden für einen DPI-Einstieg



Bei den aktuellen DPI-Herstellern wächst der Widerstand gegen neue Regeln

gesteckt: Das Hybridsystem mit einer anvisierten Leistung zwischen 90 und 120 kW soll über ein Hochvoltssystem verfügen, angeblich 400 Volt. Zweitens fordert Ford, dass sie mit ihrem DPI-Auto in Le Mans starten können.

„Ford stellt eine Forderung nach der anderen, aber wir wissen nicht, ob sie überhaupt kommen“, so ein Vertreter eines ak-

tuellen DPI-Herstellers. Ford hat seine Entscheidung mehrfach vertagt, jetzt soll angeblich am 25. September im Ford-Vorstand entschieden werden. Weil eine Startmöglichkeit in Le Mans nach wie vor nicht fixiert ist, wird eine abermalige Verschiebung der Entscheidung erwartet. „Wenn Ford im September keine Entscheidung trifft, dann sollten wir

prüfen, ob wir nicht die Richtung ändern und nur eine milde Anpassung der Regeln vornehmen – und die Themen Hybrid und Startmöglichkeit in Le Mans einfach streichen“, so ein Herstellervertreter.

Ein Start in Le Mans erfordert einen Chassiswechsel für 2022, weil der Tank in den LMP2-basierten DPI zu klein ist – die DPI kämen nur auf zehn Runden, die Hypercars der WEC auf 14 Runden. „De facto reden wir dann von komplett neuen Autos“, gibt ein Insider zu. Cadillac ist aus Prinzip gegen Hybrid, denn ihr DPI-Programm läuft als Kundensportprogramm. Mazda könnte schon für 2020 Autos an Kunden abgeben – aber nur dann, wenn diese Autos relativ einfach per Upgrade-Kit 2022 weiterlaufen könnten. Genau das geht aber nicht, wenn man Hybrid integriert und ein neues Chassis verwendet. „Wir zimmern gerade ein Reglement, das auf die Wünsche eines Herstellers fixiert ist“, sagt ein Insider. „Aber niemand glaubt, dass Ford kommt. Es ist Zeit für eine Neubesinnung.“ ■

IMSA-Meisterschaft: Präsident Scott Atherton hört auf

IMSA-Boss Atherton macht 2019 Schluss

Die Bombe platzte wenige Tage nach dem vorletzten Saisonlauf der Langstrecken-Serie in Laguna Seca: IMSA-Chef Scott Atherton hört Ende 2019 auf. Der Amerikaner nennt persönliche Motive als Grund, aber Insider spekulieren auch über einen Richtungsstreit – ist Atherton das Opfer?

Atherton hat eine lange Laufbahn im Motorsport hinter sich, die sich über 34 Jahre erstreckte. Als Chef der alten ALMS (1999 bis 2013) und IMSA-Präsident (seit 2014) hat der 59-Jährige die Geschichte des US-Langstreckensports in den letzten 20 Jahren

stark geprägt. Ende 2019 ist nun Schluss: „Ich trage den Gedanken aufzuhören schon seit länger mit mir herum“, sagt Atherton. „Jetzt ist für mich aus persönlichen Gründen der Punkt da, kürzerzutreten.“

Atherton bleibt weiter IMSA-Vorstandsmitglied und soll für die Beziehungen zum Le-Mans-Veranstalter ACO zuständig sein. Die Plötzlichkeit der Entscheidung und der Ankündigung sorgt auch für Spekulationen: Atherton steht für eine enge Anlehnung an den ACO und dessen Regeln. Bei IMSA plädieren viele dafür, sich stärker von den Franzosen zu lösen und an den Bedürfnissen des US-Marktes zu orientieren. Die Frage, ob dieser Richtungsstreit dazu beitrug, dass Atherton nun aufhört, bleibt offen. ■ MCS

Sportwagen-WM (WEC): Toyota für Heimspiel in Fuji eingebremst

BoP bremst Toyota um 1,4 Sekunden ein

Zwei Wochen vor dem zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Fuji haben die Regelgeber eine neue BoP für die LMP1-Klasse auf Basis des Erfolg-Handicap-Systems erstellt: Der beim WM-Auftakt in Silverstone siegreiche Toyota wird dabei um 1,4 Sekunden eingebremst.

Das neue BoP-System für die LMP1-Klasse bestraft die punktbesten Teams auf Basis der Rennergebnisse des letzten Laufs. Offiziell sprechen FIA und ACO weiter von einer Equivalence of Technology (EoT), doch im Kern handelt es sich hier um eine erfolgsabhängige BoP-

Einstufung: Der in Silverstone siegreiche Toyota TS050 Hybrid von Kamui Kobayashi, Mike Conway und José María López wird nach dem neuen Rechen-Exempel um 1,4 Sekunden pro Runde eingebremst. Wie? Die Abgabe der Hybrid-Energie sinkt für Fuji von 4,15 MJ pro Runde auf 3,02 MJ/Runde, die Energiemenge des Benzins sinkt von 46,4 MJ auf 44,3 MJ pro Runde, dazu darf der Toyota mit der Nummer 7 nur noch 33,5 Kilo Kraftstoff pro Stint verfeuern statt bisher 35,1 Kilo. Der zweite Toyota wird wegen seiner schlechteren Platzierung nur um eine Sekunde pro Runde eingebremst. Der viertplatzierte Ginetta-LMP1 wird am stärksten zurückgebunden: Das LNT-Team muss 34 Kilo zuladen, was 0,66 Sekunden pro Runde entspricht. ■ MCS

„Nur der momentane Erfolg zählt“

Schon zweimal musste Andreas Mikkelsen in dieser Saison sein Werkscockpit an einen Teamkollegen abgeben. Doch nach einem weiteren Podestplatz in der Türkei ist der 30-jährige Norweger als Tabellenvierter „Best of the Rest“ – und will dies auch bleiben.

Von: **Reiner Kuhn**

Starken Auftritten wie in Argentinien, Finnland oder der Türkei standen schwache Fahrten gegenüber. Haben Sie für ihre schwankenden Leistungen eine Erklärung?

Fangen wir bei den Streckenbedingungen an, also ob Festbelag oder loser Untergrund. Auf Asphalt, zum Beispiel in Deutschland, kam ich gar nicht zurecht. Bei der „Monte“ ging es besser, vor unserem Unfall lagen wir dort auf Rang 3. Anders auf Schotter: Fast überall waren wir vorne mit dabei, kämpften um die Podestplätze und haben wie in Mexiko auch mal geführt. Nur in Chile ging nichts zusammen.

Was war der Grund?

Auf den rutschigen Schotterstrecken in Chile kam ich anders als meine Teamkollegen überhaupt nicht zurecht und habe das Auto überfahren. Im Nachhinein weiß ich, dass es am Mitteldifferenzial lag. Ich muss mich bei meinem Ingenieur bedanken, mit dem wir das danach genau analysiert und die Einstellungen für mich komplett geändert haben. Seit her habe ich viel mehr Vertrauen ins Auto. Schon auf Sardinien fühlte sich das Auto stabiler an, in Finnland war es eine neue Welt. Obwohl die Pisten jenen von Chile ähnelten, waren wir dort das stärkste Hyundai-Team.

War Teamleader Thierry Neuville in Finnland und der Türkei deshalb langsamer als sie?

Wir beide fahren unterschiedliche Einstellungen im i20 WRC. Mittlerweile bin ich aber davon überzeugt, dass meine Version auf rutschigem Untergrund die bessere ist. So war ich in der Türkei jeweils im ersten Durchgang



„Mittlerweile bin ich davon überzeugt, dass meine Differenzial-Einstellungen auf rutschigem Untergrund besser sind als jene von Thierry Neuville.“

Andreas Mikkelsen

sehr schnell. Boten die Strecken im zweiten Durchgang mehr Grip, war Thierry stärker.

Vergangene Woche haben Sie sich auf die Rallye Großbritannien vorbereitet. Wie wird es dort aussehen?

Beim Test in Wales war es nicht nur trocken, sondern auch ver-

hältnismäßig warm. Bis zur Rallye wird sich das sicher noch ändern. Die Strecken liegen mir, und unser Setup ähnelt jenem von Finnland. Es gibt also keinen Grund, warum wir nicht um den Sieg mitkämpfen sollten. Gleiches gilt auch für Australien. Immerhin haben wir dort schon gewonnen.

Craig Breen wird nach Finnland auch in Wales und voraussichtlich Australien ihr Teamkollege sein. Wie stehen sie nach dessen gelungenem Einstand zu den teaminternen Duellen?

Da mache ich mir keine speziellen Gedanken, warum auch? Obwohl mir Finnland eigentlich nicht so liegt, war ich dort, wie auch in der Türkei, der schnellste Hyundai-Pilot. Das will ich nun auch in Wales und Australien sein.



Auf losem Untergrund meist vorne mit dabei: Mikkelsen im Hyundai i20WRC



Andreas Mikkelsen

Geburtstag: 22. Juni 1989

Geburtsort: Oslo (N)

Herkunftsland: Norwegen

WM-KARRIERE

2006: 1. von 109 WM-Starts

2008: Vizemeister Norwegen

2011/2012: IRC-Meister (Skoda)

2013–2016: VW (3 Siege)

2017: Skoda, Citroën, Hyundai

2018: WM-6. Hyundai

HOBBYS

Motocross, Fischen, Golf

Ihre Punkteausbeute könnte dann der Schlüssel für den Hersteller-Titel sein?

Nichts lieber als das. Ich stelle mich gerne in den Dienst des Teams. Die Hersteller-Krone für Hyundai ist das Wichtigste, dagegen ist meine Platzierung in der Fahrerwertung diesmal zweitrangig.

Wie wichtig ist es Ihnen, in der WM-Tabelle vor Werksfahrern wie Meeke, Latvala, Suninen und Lappi zu stehen, die im Gegensatz zu Ihnen alle Läufe bestritten haben?

Am Ende spielt das keine Rolle. Ich muss auf mich schauen. Aber anders als auf Korsika war ich sehr überrascht, dass ich ausgerechnet in Portugal, einer meiner Lieblingsrallyes, pausieren musste. Egal wie schlecht ich zuvor in Chile war. Aber ich habe mich nicht unterkriegen lassen. Meine Motivation war es, dem Team bei der nächsten Gelegenheit zu zeigen, dass es die falsche Entscheidung war. Alles andere ist egal. Die Leute vergessen schnell. Es zählt nur der momentane Erfolg.

Ihr Hyundai-Vertrag läuft aus. Wie geht es nun weiter?

Wir haben mit den Gesprächen gerade begonnen. Natürlich wäre es schön, bald mehr zu wissen. Am besten noch vor dem finalen WM-Lauf in Australien. Dann könnte man direkt danach anfangen, sich gemeinsam auf die nächste Saison zu fokussieren. Und bevor Sie fragen: Am liebsten würde ich dann wieder alle 14 WM-Läufe bestreiten. ■

Rallye-WM

Heißer Herbst



Citroën legt für den Titelkampf noch mal nach

ROESELER

Nach dem Doppelsieg in der Türkei hat Citroën wieder Blut geleckt und intensiviert sein Testprogramm. Anders als die Konkurrenz hat die französische Werksequipe noch zwei Entwicklungs-Joker.

Von: **Reiner Kuhn**

Wenn Tabellenführer Ott Tänak (Toyota) und Verfolger Thierry Neuville (Hyundai) patzen, ist Titelverteidiger Sébastien Ogier und mit ihm Citroën-Teamkollege Esapekka Lappi zur Stelle. Dank Doppelsieg in der Türkei drehte sich die Stimmung im Citroën-Lager innerhalb von nur drei Wochen um 180 Grad. Hatte Sébastien Ogier während der Rallye

Deutschland seinen C3 WRC noch als unfahrbar bezeichnet und offen über ein vorzeitiges Karriereende sinniert, steigt er nun wieder bis in die Haarspitzen motiviert in seinen Dienstwagen. So vergangene Woche beim Test zur bevorstehenden Rallye Großbritannien in Wales.

„Wir haben bei dem Schottertest an unserem Auto einige Neuerungen ausprobiert. Das

eine oder andere davon werden wir bei der Rallye auch umsetzen“, verrät Citroën-Teamchef Pierre Budar. Nicht aber, ob die Änderungen einer Homologation bedürfen. Denn anders als die Titelkonkurrenten von Hyundai und Toyota hat Citroën für diese Saison noch zwei der sogenannten Entwicklungs-Joker offen.

Das wahrscheinlichste Szenario: Für den Schotterritt in Wales begnügen sich die Roten mit Detailänderungen an Fahrwerk und Differenzialen. Denn schon direkt nach der Rallye Deutschland kündigte Budar an, im Hinblick auf Spanien die Testarbeit auf Asphalt nochmals zu intensivieren. „Dabei geht es nicht nur um Veränderungen an den Aufhängungen und Differenzialen, um die Traktion des Autos zu verbessern, sondern auch ums Chassis“, sagt der 54-jährige Teamchef. Womöglich könnte Citroën in Spanien auch erstmals die neue Aerodynamik einsetzen, an der man seit geraumer Zeit arbeitet.

Drei Läufe vor Saisonende hat Ogier nun 17 Punkte Rückstand auf Tabellenführer Tänak. Im Vorjahr fehlten ihm auf Leader Neuville zum gleichen Zeitpunkt noch fünf mehr. ■

WRC2

Veiby mit Titel nach Wales

Kurz bevor sich Ole Christian Veiby in Wales in der WRC2 zurückmeldet, gewinnt der Norweger die heimische Rallye Hedemarken und feiert den nationalen Meistertitel.

Auf sechs der elf Wertungsprüfungen der Rallye Hedemarken nördlich von Oslo führen Ole Christian Veiby und Beifahrer Jonas Andersson im VW Polo GTI R5 die schnellste Zeit und verwiesen nach 101,89

Kilometern ihre norwegischen Landsmänner Anders Grondal/Marius Fuglerud (Ford Fiesta R5 Mk II) mit einem Vorsprung von 23,7 Sekunden auf Rang 2. Durch den vierten Sieg im fünften Lauf feierten sie erstmals den nationalen Meistertitel.

Mit dem Titelgewinn in Norwegen ist die Saison für Veiby noch nicht beendet. Vom 3. bis 6. Oktober geht der 23-Jährige bei der Wales Rallye Großbritannien erneut in der topbesetzten WRC2 an den Start. Im Februar hatte er in Schweden als erster und bislang einziger Fahrer im VW Polo GTI R5 die WRC2-Wertung gewonnen. In Großbritannien trifft Veiby nicht nur auf die versammelte WRC2-Elite. Unter den 16 eingeschriebenen WRC2-Teams sind auch Petter Solberg und dessen Sohn Oliver, der am Montag dieser Woche seinen 18. Geburtstag feierte und in Wales sein WM-Debüt absolviert. Noch als 17-Jähriger gewann Oliver Solberg einen EM-Lauf sowie die Meistertitel in der lettischen und baltischen Rallye-Meisterschaft. ■ RK



Norwegischer Meister: Veiby

Rallye Dakar

Alonso-Debüt mit Rolle

Erster Dämpfer für Fernando Alonso bei der Dakar-Vorbereitung: Beim ersten Rallye-Einsatz im Toyota Hilux überschlug sich der zweimalige Formel-1-Weltmeister.

Turbulentes Offroad-Debüt von Fernando Alonso bei der ‚Lichtenburg 400‘ in Südafrika. Gemeinsam mit Navigator Marc Coma, fünfmaliger Sieger der Dakar-Motorradwertung und 2016 bis 2018 als Sport-

direktor für die Strecken und Roadbücher der Rallye zuständig, erreichte der Ex-Formel-1- und aktuelle Sportwagen-Weltmeister den 16. Gesamttrang – nachdem sich das prominente Duo mit seinem Toyota Hilux auf der zweiten Etappe überschlagen hatte.

Alonsos nächste Marathon-Ausfahrt steigt vom 3. bis 9. Oktober bei der Rallye Marokko. Die Wüstenhatz im Norden Afrikas ist nicht nur für den Toyota-Piloten der finale Probegalopp vor der Anfang Januar in Saudi-Arabien stattfindenden Rallye Dakar. ■ RK



Harte Zeiten: Trotz Überschlag erreichten Alonso/Coma das Ziel



Käpt'n Kleint hebt ab: Im Opel Ascona i2000 wird er bei der Hessen-Rallye 1979 Zweiter

Zu gut für diese Welt

Vor 40 Jahren gewannen „Jochi“ Kleint und Gunter Wanger die Rallye-Europameisterschaft. Mit dem Opel Ascona i2000 feierten die Deutschen zwei Gesamtsiege. Der einstige Teamkollege von Walter Röhrl schaffte den Durchbruch. Doch zur großen WM-Karriere reichte es für den Norddeutschen nicht.

Von: **Dirk Johae**

Mit Skandinavien verbindet Jochi Kleint nicht nur sein Feeling fürs Rallyefahren. Eigentlich könnte der heute 71-Jährige sogar direkt aus der tiefen Einsamkeit skandinavischer Wälder stammen. „Ich rede wenig, das Fahren ist für mich immer der wichtigste Teil meines Jobs gewesen“, beschrieb sich der Europameister vor 40 Jahren auf dem Gipfel seiner Karriere. Die nahm Mitte der

60er-Jahre auf dem Beifahrersitz eines Rallye-Saab an der Seite von Legende Erik Carlsson ihren Lauf. Der damals 17-jährige Praktikant staunte über Carlssons Künste. Daheim besorgte ihm sein älterer Bruder Ernie gleich einen Saab 96 und Jochi zog seine Lizenz: „Ich war damals Deutschlands jüngster Lizenzfahrer.“

Praktikum in Trollhättan

Das Talent aus Hamburg eiferte seinem schwedischen Idol stilrecht im „Buckel-Saab“ nach. „Aber zu der Zeit waren Rallyes noch Orientierungsfahrten. Der Beifahrer hatte 50 Prozent Anteil am Erfolg“, erläuterte er. Doch seinen Part füllte Kleint so aus, wie er es vom großen Meister in Trollhättan abgeschaut hatte: „Wir hatten ein Freilauf-Getriebe, bei dem man schalten konnte, ohne zu kuppeln. Man musste die Gänge nur durchreißen.“

Sein Bruder, der die väterliche Saab-Werkstatt übernommen hatte, bekam dadurch einiges an Mehrarbeit: „Man brauchte schon 'n paar Getriebe und vor allem nach jeder Rallye eine neue Kur-

„Erik Carlsson hat mich mal zum Training mitgenommen, da kam dann wohl mein ganzes Feeling für den Rallyesport her – das wollte ich auch können.“

belwelle“, erzählt Kleint. Heutige Rallye-Talente folgen solchen Geschichten wahrscheinlich mit Neid: Wer sich experimentierfreudig an den Grenzbereich herantastet, riskiert Schäden. Seriennahe Technik hielt das Budget in Grenzen.

Aber Kleint setzte sein Material nie leichtsinnig aufs Spiel. Nur einen Kotflügel opferte er ab und zu: „Ich fahr halt auch nur manchmal hundertprozentig, ansonsten versuche ich immer, auf dem Boden zu bleiben.“

Die Anfangsjahre von Jochi Kleint wirken wie ein Märchen: 1967 wechselte er im Windschatten seines großen Bruders auf

Ford: „Ich hör viel auf den Ernie, und er hat mich bisher noch nie schlecht beraten“, meinte er. Nächste Lehrstationen: Escort und Capri. 1971 stieß Walter Röhrl zu den Kleint-Brüdern. Jochi und Walter teilten sich einen Capri. Einer fuhr, der andere half beim Service. Zwei angehende Topstars übten Car-Sharing, der Bayer 26 Jahre alt, der Norddeutsche zehn Monate jünger.

Doch während Röhrl künftig in seiner Karriere wie auf der Piste die direkte Linie wählt, gerät Kleints Karrierefahrt ins Stocken. Fords Budgetcut schickte ihn ein Jahr in die Warteschleife. Und schließlich mit Datsun ins ferne Südafrika. Seine Bilanz: zwei Mal Vizemeister. Zurück in Deutschland heuerte er 1977 bei VW an. Da war Röhrl längst Europameister. Und hatte 1975 seine erste WM-Rallye gewonnen.

Als Kleint 1979 im Opel-Eurohändler-Team ein Cockpit bekam, hatte Röhrl den Blitz frustriert aus seinem Roadbook gestrichen – vorerst. Jetzt kam Kleint: Teammanager Jochen Berger schickte ihn zur Jagd auf den



40 Jahre liegen dazwischen: Kleint im EM-Jahr 1979 und heute

europäischen und den deutschen Titel. Die Qualität der Rallye-DM treibt einem heute die Tränen in die Augen. „Acht Automobilwerke messen sich in Wald und Flur“, berichtete Bernd Ostmann 1979 in auto motor und sport. „Kein Land kann auf eine ähnlich hohe Zahl von Werks-Abordnungen verweisen wie Deutschland.“

Marschbefehl EM

Die Deutsche Meisterschaft sollte neben der EM die perfekte Bühne für Jochi Kleints Durchbruch nach seinen Lehr- und Wanderjahren werden: „Jochen Berger meinte damals, dass ich mit diesem Programm ja gleich zwei Meistertitel gewinnen könne.“ Kleints dritter Rang bei der Sachs Winter Rallye war ein guter DM-Auftakt, doch ein Motorschaden bei der Rallye Trifels ließ den Titelraum früh platzen.

In Rüsselsheim entschied man sich zur Konzentration auf die EM. Die Punkte vom Gesamtsieg bei der Boucles de Spa im Februar hatten Kleint und Wanger schon auf dem Konto. In Belgien hatten sie vor den Markenkollegen Walter Smolej und Bernd Ostmann gewonnen. Während der Saison sammelten Kleint und Wanger emsig Punkte: jeweils Vierter im Saarland, auf Elba und in Schottland, dann jeweils Zweiter bei der Hessen und in Polen, dazwischen ein Ausrutscher bei der Ypern-Rallye und Vierter bei der Hunsrück-Rallye. Die Meister-Gala folgte mit dem zweiten Gesamtsieg bei der ELPA-Rallye auf

Schotterpisten in Nordgriechenland. Auf Zypern und in Andalusien bei der Rallye Vino de Jerez stockten jeweils zweite Plätze das Konto weiter auf: Der EM-Titel ging gegen starke Konkurrenz nach fünf Jahren wieder an ein deutsches Team. „Es war ein anstrengendes Jahr mit vielen Einsätzen“, erinnert sich Kleint. Sein größter internationaler Erfolg gegen Kontrahenten wie den Spanier Antonio Zanini im Fiat 131 Abarth zieht jedoch kaum Kreise. Im Jahr darauf gelangen den Europameistern im neuen Ascona 400 nur einige Achtungserfolge. Die Saison 1981 begann mit dem dritten Platz bei der „Monte“. Diese Platzierung sollte Kleints bestes WM-Ergebnis bleiben.

Bei der Safari-Rallye wurde er mit einer starken Leistung Fünfter. „Ich bin besser geworden, und mit jeder Rallye sammle ich mehr Erfahrung“, äußerte er noch zuversichtlich. Aber mit dem Motorschaden bei der Akropolis endeten die WM-Einsätze. 1982 wechselte sein ehemaliger Teamkollege Walter Röhrl zu Opel. „Sein größtes Pech ist, dass es mich gibt – sonst wäre er in Deutschland der Größte“, meinte der Weltmeister. Auch der großspurige Opel-Sponsor Rothmans konnte mit dem zurückhaltenden Norddeutschen nichts anfangen: Kleint ging und startete eine zweite Karriere als Fahrinstructor bei Audi: „Von 1993 bis 2017 ohne Unterbrechung“, betont Kleint. Der Rallyeszene bleibt er über Historik-Events verbunden.



Im Schatten von Röhrl: Kleint/Wanger werden Siebte bei der Monte'82



Capri-Sharing 1972: Kleint fährt, Röhrl (vorn links) macht Service



Dompteur des Golf-Bimotors: „The Race to the Clouds“, Pikes Peak 1986



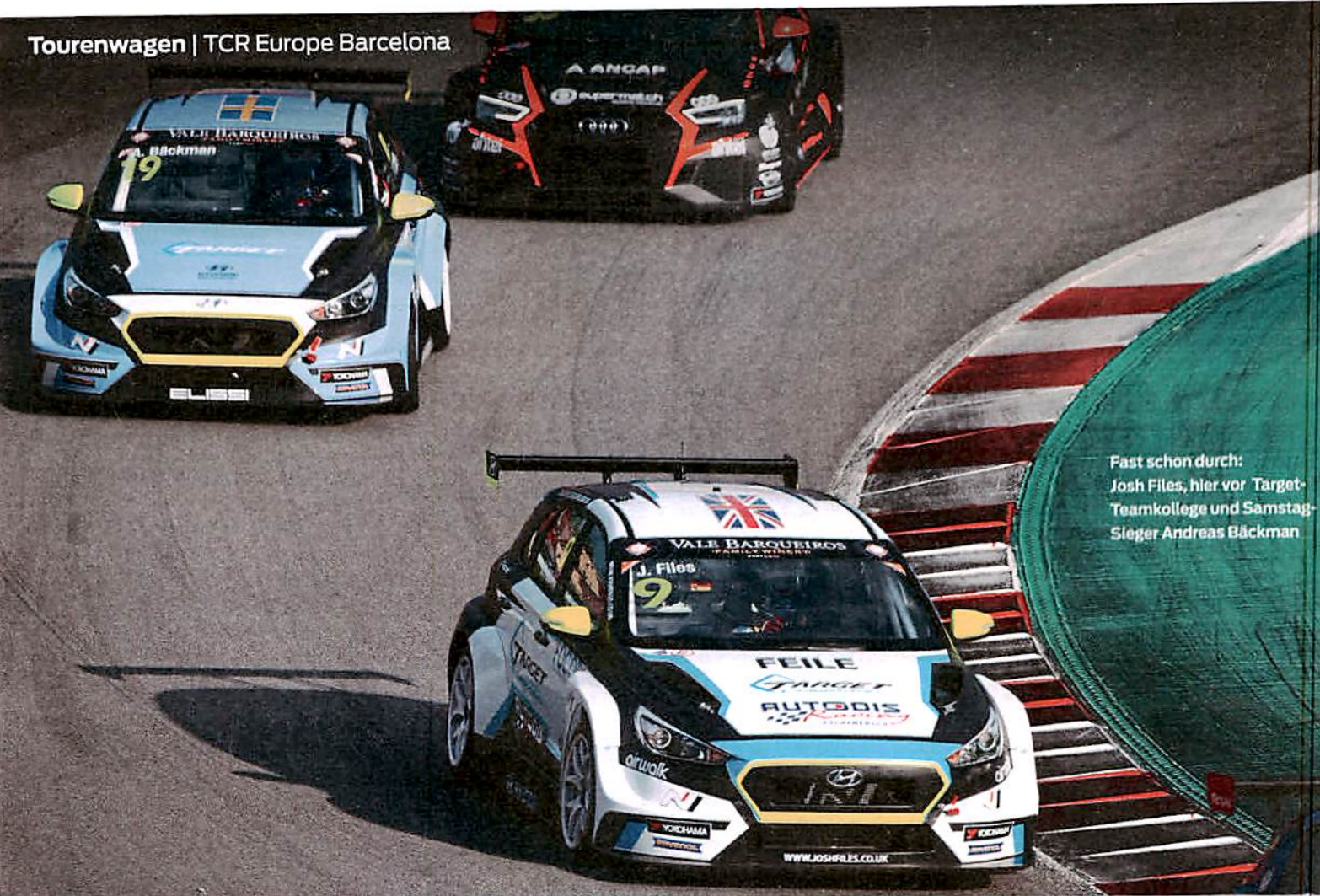
Zurück in der Heimat: Mit Belfahrer Andy Hänsch im VW Golf GTI in der DM 1977



Einschwingen für Griechenland: Vierter Platz bei der Hunsrück-Rallye



Unterwegs mit Mäzen Schleicher: Letzte DM-Einsätze im Lancia Delta



Fast schon durch:
Josh Files, hier vor Target-
Teamkollege und Samstag-
Sieger Andreas Bäckman

Vorentscheidung

Nicht nur auf der Strecke ging in Barcelona eine echte Fiesta ab, auch am grünen Tisch gab es mächtig Action. Die Siege gingen an Andreas Bäckman (Hyundai) und Dan Lloyd (Honda), während der erste Titel schon vergeben ist.

Von: **Michael Bräutigam**

In Oschersleben fuhr er als Erster durchs Ziel – und verlor den Sieg, weil sein Hyundai einen Millimeter zu breit war. Diesmal überquerte Andreas Bäckman als Dritter des Samstagsrennens die Ziellinie und durfte sich später über seinen ersten Sieg in der TCR Europe freuen. „Ich hatte einen guten Speed, aber nicht genug, um die Jungs vor mir zu überholen“, gestand der Schwede.

Der vermeintliche Sieger, Julien Briché (Peugeot), bekam nachträglich eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er nicht korrekt in seiner

Startbox stand. Überhaupt nicht in seiner Startbox stand Tabellenführer Josh Files (Hyundai), der deshalb seinen zweiten Platz wegen einer 30-Sekunden-Strafe verlor. Der Brite konnte dabei gar nichts für seine Strafe. Ein Marshal hatte ihm signalisiert, immer weiter nach vorne zu fahren. Als Files merkte, dass er komplett vor seiner Startbox steht, versuchte er noch den Rückwärtsgang einzulegen, doch der streikte. Obwohl die Target-Mannschaft das alles nachweisen konnte, blieb die Strafe bestehen, somit schrieb Files einen Nuller, während Briché als Renn- und neuer Tabellenzweiter Punkte gutmachte.

Santiago Urrutia (Audi) fand sich durch die Files-Strafe sogar in der kuriosen Situation wieder, dass er trotz einer eigenen Fünf-Sekunden-Strafe – für das gleiche Vergehen wie Briché – vom vierten Platz aufs Podium kam.

Renault-Fortschritt

Das zweite Rennen am Sonntag ging dann deutlich geordneter ab. Trotz Reversed Grid sortierte sich

„Anfang der Saison hatte ich gar kein Cockpit, das kam nur dank Martin Ryba, Brutal Fish und Honda zustande. Dafür bin ich sehr dankbar.“

Daniel Lloyd

das Feld bald ein, die größten Sprünge der Titelanwärter machte Files, der sich vom neunten Startplatz bis auf P5 vorkämpfen konnte. Auch das Podium wurde nachträglich nicht mehr verändert: Lloyd vor Gilles Magnus (Audi) und Briché, der damit weiter Punkte auf Files aufholt. Lloyd, der seinen ersten Sieg in Oschersleben nur erbt, wurde dabei zum ersten Mal auch als Sieger abgewinkt. „Ich bin so glücklich über diesen Sieg, für mich und auch fürs Team. Anfang der Saison hatte ich gar kein Cockpit, das kam nur dank Mar-

tin Ryba, Brutal Fish und Honda zustande. Dafür bin ich sehr dankbar“, zeigte sich Lloyd nach dem Rennen sichtlich gerührt.

Zwei vierte Plätze gingen auf das Konto eines ganz starken Neueinsteigers. Der erst 17-jährige Jack Young (Renault) ging mit dem von Vukovic Motorsport gegenüber dem letzten Auftritt am Red Bull Ring stark weiterentwickelten Mégane an den Start und fuhr für die Schweizer endlich zwei gute Resultate ein.

Schlüssel zum Performance-Sprung sind vor allem die Dämpfer vom neuen Fahrwerkspartner Öhlins. Der im Vergleich zur Konkurrenz extrem steif konstruierte Renault muss sich den mechanischen Grip über lange Federwege erkaufen. Das macht die Abstimmung der in der TCR vorgeschriebenen Zwei-Wege-Dämpfer umso schwieriger. Dazu kommt Feintuning in der Aerodynamik und eine neue Differenzial-Abstimmung, die für besseren Vortrieb sorgt. „Unser Auto beschleunigt jetzt auch auf Kerbs“, beschreibt Milenko Vukovic den Fortschritt.

AUS DEM FAHRERLAGER

ENGSTLER IM EINSATZ

Luca Engstler hat zwar nun keine Chance mehr auf den TCR-Europa-Titel, trotzdem gibt es lauter gute News für den Allgäuer. Zuletzt holte er im Rahmen der WTCR in Ningbo einen Doppelsieg bei der TCR China (wo Dan Lloyd aktuell Tabellenzweiter ist). Außerdem wurde der 19-Jährige vom DMSB nominiert, bei den erstmals ausgetragenen FIA Motorsport Games in Rom/Valllunga (31.10.–03.11.) Deutschland beim Tourenwagen-Cup zu vertreten. Dieser wird mit TCR-Autos bestritten.

GROSSES STARTERFELD

Mit 35 Fahrzeugen bot sich wieder ein großes Feld. Diesmal gesellten sich Fahrer aus der TCR Ibérico dazu. Der Portugiese

Francisco Mora (Cupra), letztes Jahr in der TCR Europe unterwegs, gewann beide Rennen.

AZCONA ALS COACH

Mikel Azcona schaffte nach dem Titel in der TCR Europe 2018 den Aufstieg in die WTCR. In Barcelona war der Spanier als Fahrercoach von Evgeni Leonov vor Ort. Der Russe startet in der TCR Ibérico mit Azconas letztjährigem Meisterauto.

ORIOLA AM MIKRO

Apropos WTCR: Pepe Oriola, 2018 in der WTCR unterwegs, wohnt nur rund 20 Minuten vom Circuit de Catalunya entfernt und besuchte ebenfalls die TCR Europe. Als Co-Kommentator von Mark James begleitete er die Rennen im offiziellen Livestream.

Einen Rückschritt in der Tabelle machte dagegen Luca Engstler (Hyundai), der wie schon so oft in dieser Saison von technischen Problemen an seinem i30 gehandicapt war. Seinem vom MIRA-Team eingesetzten Auto fehlten rund 15 km/h Topspeed im Vergleich zur Konkurrenz. „Gut, dass es im Qualifying nass war, sonst hätten wir auf Platz 29 gestanden“, berichtete Engstler. Weil er im Q2 aber für schuldig befunden wurde, die Track Limits überreizt zu haben, musste er beide Rennen von Startplatz 12 in Angriff nehmen. Im ersten Rennen war nach einem Treffer von Jimmy Claret (Peugeot) Schluss. Der Franzose hatte zuvor eine Durchfahrtsstrafe kassiert, sie aber noch nicht angetreten gehabt. Eine unnötige Kollision also.

Target holt Teamtitel

Im zweiten Lauf kämpfte Engstler sich zeitweise bis auf P7 vor, mit stumpfen Waffen fiel er aber am Ende bis auf P11 zurück. Damit liegt er vor dem Finale in Monza (12./13. Oktober) 97 Punkte hinter Josh Files. Bei noch 85

zu holenden Punkten ist also auch die theoretische Titelchance für den Wiggensbacher weg.

Files hat ohnehin nur noch zwei Gegner um den Fahrertitel, wobei Briché womöglich gar nicht die Reise nach Monza antreten wird. Der mit 48 Punkten Rückstand Zweitplatzierte der Tabelle sitzt nämlich in der Zwickmühle. Am gleichen Wochenende wie Monza findet das Finale zum Peugeot 308 Racing Cup in Le Castellet statt. Briché ist hier klarer Tabellenführer und würde im Falle des Titelgewinns einen brandneuen Peugeot 308 TCR als Prämie erhalten.

Tritt Briché, der immer auch aufs Budget achten muss, in Monza nicht an, bleibt nur noch Andreas Bäckman als Titelrivale für Files. Der Schwede hat aber 83 Punkte Rückstand und damit nur den Hauch einer theoretischen Meisterschaftschance.

So oder so läuft es wohl auf zwei Titel für Target Competition heraus, denn Bäckmans Sieg am Samstag besiegelte bereits den Gewinn der Teamwertung für die Südtiroler Mannschaft. ■



Der erste „echte“ Sieg: Dan Lloyd gewann im Sonntagslauf von Barcelona



Fortschritt: Jack Young holte zweimal Platz 4 für den Renault Mégane

BARCELONA (E), 1. RENNEN

11. von 14 Läufen, 11 Runden à 4,655 km (35 gestartet, 28 gewertet)

1.	Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	25.57,154 min
2.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	+ 3,105 s*
3.	Santiago Urrutia (URY), Team WRT	Audi	+ 5,813 s*
4.	Jack Young (GB), Vuković Motorsport	Renault	+ 6,507 s
5.	Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 8,005 s
6.	Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 9,442 s
7.	Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 9,920 s
8.	Daniel Lloyd (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 10,246 s
9.	Francisco Mora (P), Veloso Motorsport	Cupra	+ 12,271 s
10.	Gianni Morbidelli (I), WestCoast Racing	Volkswagen	+ 12,641 s

Schnellste Runde: 1.55,901 min (Briché)

*inkl. 5-Sek-Strafe

BARCELONA (E), 2. RENNEN

12. von 14 Läufen, 12 Runden à 4,655 km (35 gestartet, 29 gewertet)

1.	Daniel Lloyd (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	25.47,136 min
2.	Gilles Magnus (B), Comtoy Racing	Audi	+ 0,535 s
3.	Julien Briché (F), JSB Compétition	Peugeot	+ 1,678 s
4.	Jack Young (GB), Vuković Motorsport	Renault	+ 3,391 s
5.	Josh Files (GB), Target Competition	Hyundai	+ 3,808 s
6.	Nelson Panciatici (F), M Racing	Hyundai	+ 10,301 s
7.	Teddy Claret (F), Team Claret Sport	Peugeot	+ 10,766 s
8.	Tom Coronel (NL), Boutsen Ginion Racing	Honda	+ 12,670 s
9.	Dominik Baumann (A), Target Competition	Hyundai	+ 13,101 s
10.	Andreas Bäckman (S), Target Competition	Hyundai	+ 13,291 s

Schnellste Runde: 1.56,429 min (Magnus)

STAND FAHRER

1.	Files	282 Punkte
2.	Briché	234
3.	A. Bäckman	199
4.	Panciatici	194
5.	Engstler	185
6.	Urrutia	183
7.	Magnus	181
8.	Homola	167
9.	Lloyd	153
10.	Potty	148

STAND TEAMS

1.	Target Competition	687 Punkte
2.	Team WRT	367
3.	MIRA Motorsport	286
4.	JSB Compétition	244
5.	M Racing	232
6.	Comtoy Racing	192
7.	Brutal Fish Racing Team	171
8.	Boutsen Ginion Racing	157
9.	Team Claret Sport	156
10.	DG Sport Compétition	152

DTM

Start beim „Löwen“

Früher als angekündigt hat die DTM letzte Woche einen Kalender mit nun wieder zehn Events für 2020 veröffentlicht. Auftakt in Zolder, Premiere in Schweden und Monza sowie eine weitere „Überraschung“.

Von: **Michael Bräutigam**

Die DTM bricht mit einer Tradition und startet erstmals in ihrer Neuzeit nicht in Hockenheim in die Saison. Für 2020 steht das badische Motodrom sogar nur einmal im Kalender – als Finale am ersten Oktober-Wochenende. Nach der Rückkehr von Zolder in diesem Jahr wird der ehemalige F1-Kurs 2020 Austragungsort des Saisonauftakts. Zwischen 1984 und 1994 war der „Bergische Löwe“ in Zolder bereits die Auftaktveranstaltung der DTM. Unglück-



Auftakt in Belgien: In Zolder wird die DTM-Saison 2020 eröffnet

lich: Das Zolder-Wochenende kollidiert mit der WEC in Spa.

Ein weiteres Novum im Kalender ist Anderstorp, wo die DTM 2020 ihre Schweden-Premiere feiern wird. Wo die Rennen Ende Mai stattfinden, wird im Rahmen des baldigen Finales in Hockenheim bekannt gegeben. Es soll laut ITR-Geschäftsführer Achim Kostron „eine Überraschung“ werden. ■

DTM-TERMINE 2020

- 25./26.04. Zolder (B)
- 16./17.05. Lausitzring (D)
- 30./31.05. tba
- 13./14.06. Anderstorp (S)
- 27./28.06. Monza (I)
- 11./12.07. Norisring (D)
- 22./23.08. Brands Hatch (GB)
- 05./06.09. Assen (NL)
- 12./13.09. Nürburgring (D)
- 03./04.10. Hockenheim (D)

NACHRICHTEN

WTCR: SUZUKA VERKÜRZT

Die WTCR wird in Suzuka (26./27. Oktober) nur den 2,243 km kurzen „East Course“ nutzen. Grund dafür sind Motorradrennen, die rund um den WTCR-Event in Suzuka gastieren und andere Sicherheitsbarrieren benötigen. Diese wären zwischen den Events nicht auf der vollen Streckenlänge austauschbar, sehr wohl aber auf der Kurzversion, die schon von 2011 bis 2013 in der WTCC gefahren wurde.

TCR: LYNK & CO STARTET KUNDENPROGRAMM

Bislang waren die Lynk & Co 03 TCR nur in der WTCR unterwegs, nun kommt die Geely Group Motorsport den TCR-Auflagen nach und bietet den Renner auch für Kundenteams an. Er reizt die Kostendeckelung für TCR-Fahrzeuge von 130 000 Euro voll aus und wird bevorzugt an den heimischen Markt nach China verkauft.

NASCAR

Gibbs-Triumvirat vorneweg

Das Team Joe Gibbs Racing demonstrierte beim zweiten Playoff-Rennen Stärke und fuhr einen von Martin Truex Jr. (Toyota) angeführten Dreifachsieg ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Das die Gibbs-Truppe speziell auf Short Tracks immer zu den Favoriten zählt, war schon vorher klar. Dass es zu einer solchen Machtdemonstration kommen sollte, damit hatten aber wohl selbst die optimistischsten Teammitglieder kaum gerechnet.

Der Schlüssel zu diesem nahezu beispiellosen Triumph lag vor allem an der Longrun-Stärke. Speziell Pole-Mann Brad Keselowski (Ford) konnte auf frischen Reifen mithalten und insgesamt 89 der 400 Runden anführen. Die Toyota waren auf alten Gummis nicht zu halten. Ein langer Green-Flag-Run am Rennende sorgte

dafür, dass die Gegner letztlich chancenlos waren. Es wäre sogar ein Vierfachsieg geworden, doch das Auto von Erik Jones fiel durch die technische Nachkontrolle. Jones' Playoff-Aus ist damit so gut wie besiegelt, praktisch nur ein Sieg in Charlotte am Wochenende würde ihm helfen.

Enge Playoff-Kämpfe

„Die Jungs haben mir ein unglaubliches Auto hingestellt“, freute sich Truex, der auch schon beim Playoff-Auftakt in Las Vegas gewonnen hatte. In Richmond war er sogar so dominant, dass er einen unverschuldeten Dreher nach einem Schubser von Ricky Stenhouse Jr. (Ford) wieder wettmachen konnte. „A spin and a win“, fasste Truex den Weg zum sechsten Saisonsieg zusammen.

Der Blick auf die Tabelle zeigt, dass der Einzug in die „Round of 12“ eine enge Nummer wird. Nur Jones kann es kaum mehr über die Punkte schaffen. Kurt Busch (Chevrolet) liegt auf Platz 15 nur 14 Zähler unter dem Cut. ■



Sieger beim Nachtreffen in Richmond: Dominator Martin Truex Jr.

NASCAR CUP SERIES

Richmond/Virginia (USA)

28. von 36 Meisterschaftsläufen

- | | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 2. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 3. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 4. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 5. | Ryan Newman (USA) | Ford |
| 6. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 7. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 8. | Clint Bowyer (USA) | Ford |
| 9. | Daniel Suárez (MEX) | Ford |
| 10. | Jimmie Johnson (USA) | Chevrolet |

Gesamtwertung

nach 28 von 36 Rennen

- | | | |
|-----|---------------------|-------------|
| 1. | Truex Jr. (Toyota) | 2141 Punkte |
| 2. | Harvick (Ford) | 2120 |
| 3. | Kyle Busch (Toyota) | 2117 |
| 4. | Keselowski (Ford) | 2106 |
| 5. | Hamlin (Toyota) | 2105 |
| 6. | Logano (Ford) | 2101 |
| 7. | Elliott (Chevrolet) | 2088 |
| 8. | Larson (Chevrolet) | 2076 |
| 9. | Newman (Ford) | 2065 |
| 10. | Blaney (Ford) | 2059 |



Die Top 3 der Porsche Simracing Trophy (v.l.): Holzmann, Sieger Rogers, Löhner

Rund um die Welt

Die sechste Ausgabe der ADAC SimRacing Expo am Nürburgring war die bislang größte. 26 Aussteller präsentierten sich im Ring Boulevard, fast 170 Simracer in der Ring Arena. Den wichtigsten Preis räumte ein Australier ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Er war für viele der Favorit auf den Sieg in der Porsche SimRacing Trophy. Ein Patzer im Halbfinale bedeutete aber fast das Aus für Joshua K. Rogers. Weil er keine gültige Runde zusammenbrachte, musste er das

Rennen in Le Mans von hinten aufnehmen. Doch im Rennverlauf kämpfte sich der Australier vor und qualifizierte sich fürs Finale der besten zwölf Fahrer.

Als dann auch noch mit Montreal eine der Lieblingsstrecken des VRS-Coanda-Piloten fürs Finale ausgelost wurde, konnte den Mann aus Down Under keiner mehr aufhalten. Pole und Start-Ziel-Sieg vor den beiden Deutschen Moritz Löhner (Williams eSports) und Patrik Holzmann (Red Bull Racing eSports). Nach dem Sieg im Teamrennen (gemeinsam mit dem US-Amerikaner Mitchell de Jong) war es bereits der zweite große Erfolg des Tages. „Jetzt habe ich erst mal eine lange Heimreise vor mir“, so Rogers, der sich selbst und sein

Team VRS Coanda Simsport zu den großen Siegern machte.

Nicht nur Rogers ging respektive flog um die Welt, auch die Bilder des diesmal richtig groß aufgezogenen Events in der Ring Arena. Am Nürburgring selbst wurden über das Wochenende ca. 23 000 Besucher gezählt. Über die Livestreams verfolgten weltweit über 600 000 Zuschauer die insgesamt sechs Wettbewerbe, an denen sich vor Ort nicht weniger als 169 Simracer beteiligten.

Spengler infiziert

Zwei von ihnen waren die BMW-Werksfahrer Bruno Spengler und Nick Catsburg, die sich bei besagtem Teamrennen, dem ADAC Digital GT500, einen BMW M8 GTE teilten. Startfahrer Catsburg

wurde in einen Startcrash verwickelt, sodass es nur noch ums Ankommen ging. Während der Niederländer schon vorher großer Simracing-Fan war, sprang der Funke auf DTM-Pilot Spengler erst während des Wettbewerbs richtig über. Nach seinem ersten Stint ging er deshalb kurzerhand die paar Meter zur Expo herüber und kaufte sich ein Lenkrad für zu Hause.

Bei so einem Feedback fällt das Fazit von Initiator und Organisator Marc Hennerici natürlich positiv aus: „Die Trennung von Messe und Rennen war auf jeden Fall sehr gut. Die Messe war vor allem am Samstag absolut voll, und die Aussteller sind alle happy. Was den eSport angeht, haben wir auch eine exzellente Qualität gehabt“, sagt der Mayer, seines Zeichens Geschäftsführer der ADAC Travel & Event Mittelrhein GmbH.

Raum für Verbesserungen gibt es trotzdem. „Ich würde mir wünschen, dass der Zuschauerzuspruch in der Arena auch am Abend gegeben ist“, führt Hennerici ein Beispiel an. „Aber ich habe schon ein paar Ideen, und wir werden uns wie jedes Jahr wieder verbessern.“

Festzuhalten bleibt, dass das Simracing – auch durch die neue F1-Fahrergeneration à la Max Verstappen oder Lando Norris – immer weiter wächst und an Akzeptanz gewinnt. „Wir sind froh, dass wir das schon früh erkannt und mit der ADAC SimRacing Expo eine Veranstaltung auf die Beine gestellt haben.“

Der Event für die ganze Familie (Messe, Simracing, Slotcar, Modellbau) kehrt also auch 2020 zurück. Mit Hard- und Softwareausstellern aus dem Simracing-Bereich – und mit den besten eSport-Rennfahrern der Welt. Egal ob aus Australien, den USA oder Deutschland. ■



Viel Zuspruch: Namhafte Aussteller wie Porsche auf der SimRacing Expo



Große Bühne: Die Simracer kämpften in der Ring Arena gegeneinander

Porsche Supercup

Auf Kurs zum Titel-Hattrick

Mit bislang schon fünf verschiedenen Laufsiegern erlebt der Porsche Supercup eine spannende Saison. Tabellenführer ist aber der Meister der letzten beiden Jahre, Michael Ammermüller.

Von: **Michael Bräutigam**

Der härteste Gegner für Ammermüller war in der ersten Saisonhälfte sein Lechner-Teamkollege Julien Andlauer. Nach jedem Rennen wechselte die Führung: Auftakt-sieg für den Porsche-Junior, Gegenschlag für Ammermüller in Monaco, zweiter Streich für Andlauer in Spielberg. Dann kam die Zeit der Premiersieger. In Silverstone ließ sich der amtierende Meister des französischen Carrera Cups, Ayhan Güven (Almeras), zum ersten türkischen Supercup-Sieger krönen.

Andlauer übernahm mit P2 wieder die Tabellenführung von Ammermüller. Am Gesamtstand



Die großen drei im Meisterschaftskampf (v.l.): Julien Andlauer, Leader Michael Ammermüller, Larry ten Voorde

änderte sich ausgerechnet beim Supercup-Heimspiel in Hockenheim nichts. Ein starker Regenschauer sorgte für einen Rennabbruch, bevor 50 Prozent der Renndistanz absolviert waren. Dylan Pereira (Lechner) durfte sich deshalb zwar nicht über Punkte, aber über den ersten Siegerpokal im Supercup freuen.

Eine Woche später konnte dann Teamchef Walter Lechner Sr. dop-

pelt feiern. An seinem 70. Geburtstag schenkten ihm am Hungaroring Ammermüller und Andlauer einen Doppelsieg. In der Tabelle schrumpfte der Vorsprung des Franzosen auf nurmehr ein Pünktchen zusammen.

„Ex aequo“ hieß es dann sogar nach dem Rennen in Spa. Ammermüller P9, Andlauer P8. Der Sieg ging an Teamkollege Pereira, der diesmal auch die vollen

Punkte einstrich. In Monza gab es mit Larry ten Voorde (MRS GT Racing) einen weiteren Premiersieger. Bitter für ihn: Wäre das Rennen in Hockenheim gewertet worden, wäre er schon Tabellenführer. Beim gleichzeitigen Ausfall Andlauers in Monza übernahm ten Voorde P2 der Tabelle. Ammermüller liegt vor den zwei Finalrennen in Mexiko (26./27.10.) 14 Punkte vorn. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Vor Finale: Avantage Andlauer

Die drei bestimmenden Fahrer im Supercup bestimmen auch den nationalen Carrera Cup. Hier hat aber Julien Andlauer die besten Titelchancen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es hätte alles so schön sein können für Larry ten Voorde. Doppelsieg zum Auftakt in Hockenheim, Sieg und P2 in Most, noch ein Sieg sowie P4 in Spielberg. Nach drei Events hatte wohl kaum einer Zweifel daran, dass der Titel nur über den Niederländer vom Team Huber Racing gehen würde. Zumal sich die potenziellen Gegner oft selbst ein Bein stellten. Michael Ammermüller musste in den ersten vier Rennen zwei Ausfälle

hinnehmen. Julien Andlauer fuhr in den ersten fünf Rennen nur einmal aufs Podest. Die Zwischenrechnung nach Spielberg: 45,5 Punkte Vorsprung für ten Voorde vor Andlauer – Lichtjahre in einem Markenpokal.

Doch dann kam das absolute Horror-Wochenende für Huber. Eine Dreifachführung des Teams im Samstagsrennen am Norisring verpuffte in dem Moment, als die drei Autos eingangs der ersten Kurve ineinandercrashten. Null-

nummer fürs Team und für ten Voorde – und Lechner-Doppelsieg von Andlauer vor Ammermüller.

Auch am Noris-Sonntag musste ten Voorde einen Nuller nach Kollision hinnehmen. Zwar reichte es noch knapp zur „Halbzeitmeisterschaft“, doch das Momentum war endgültig weg.

In den letzten acht Rennen (je zweimal Norisring, Zandvoort, Nürburgring und Hockenheim) hießen die Sieger nur noch Andlauer oder Ammermüller. Weil die zwei schmerzhaften Ausfälle beim Bayern vom Saisonbeginn natürlich nach wie vor stehen, heißt es vor dem Finale kommenden Wochenende am Sachsenring: Avantage Andlauer. Um den Matchball zu verwandeln, muss er 17,5 Punkte Vorsprung verwalten. Einmal P2 und einmal P3 würden für den Porsche-Junior zum Titel reichen. ■



Muss am Sachsenring 17,5 Punkte Vorsprung verwalten: Andlauer

Konstant nach vorne

Noch zwei Rennen stehen beim diesjährigen R8 Cup aus. Tabellenführer Robin Rogalski liegt auf Titelkurs – und das ohne Sieg!

Von: **Michael Bräutigam**

Es müssen nicht immer die größten Pokale sein, wenn man um Meisterschaften fahren will. In der DTM wurden Volker Strycek und Eric van de Poele Meister, ohne auch nur ein Rennen zu gewinnen. Ein ähnliches Kunststück könnte im engen R8 Cup auch Robin Rogalski in diesem Jahr gelingen.

Grund dafür sind vor allem hoch motivierte Gaststarter, die sich bislang in fast allen Rennen in diesem Jahr die Siege unter den Nagel rissen. Beim Auftakt konnte sich zweimal Rahel Frey durchsetzen, die nicht nur als Fahrercoach in der Serie aktiv ist, sondern auch wann immer möglich selbst im Cockpit sitzt.

In Misano hießen die Sieger dann Leonard Hoogenboom und Stefano Comini. Dem Niederlän-

der gefiel es gar so gut, dass er beim ersten Auftritt am Nürburgring gleich wieder mitfuhr und dort einen Doppelsieg feierte.

Am Lausitzring und in Most kehrte mit ADAC-GT-Masters-Pilot Maximilian Paul ein alter Bekannter in den R8 Cup zurück. Bei beiden Events holte sich der Youngster einen Doppelsieg.

Im Rahmen der DTM am Nürburgring war zuletzt Rahel Frey dann wieder nicht zu schlagen – erneuter Doppelsieg der schnellen Eidgenössin.

Immer im Dunstkreis der Sieganwärter und stets die Stammpilot im Blick behaltend ist Rogalski ein Dauergast auf dem Podium. Diese Konstanz zahlt sich aus: Nach zehn von zwölf Rennen liegt der Pole 20 Punkte vor seinem ärgsten Verfolger Jędrzej Szczesniak, der ein paar Dellen in der Formkurve hat. Einen Punkt dahinter liegt der Schweizer Rudolf Rhyn. Am ersten Oktober-Wochenende fällt im Rahmen der DTM in Hockenheim die Titelentscheidung. ■



Noch ohne Sieg, aber mit viel Köpfchen: Tabellenführer Robin Rogalski

R8 CUP/TRENTITZ

FERRARI CHALLENGE: NOCH ALLES OFFEN

Nach fünf von sieben Events ist in der Ferrari Challenge noch alles offen. In der Trofeo Pirelli führt Louis Prette, in der Coppa Shell Tani Hanna. Die jeweiligen Am-Wertungen führen Emanuele Tabacchi (Pirelli) und Laurent de Meeus (Shell) an. Nach Imola (28. u. 29. September) findet vier Wochen später das Ferrari-Weltfinale in Mugello statt.

TROFEO LAMBORGHINI: SPANNUNG PUR

Um gerade einmal 21 Punkte getrennt liegen nach fünf von sechs Events die drei Top-Paarungen im Pro Cup der Trofeo Lamborghini. Tabellenführer sind Sergey Afanasiev und Danny Kroes. In der Pro-Am-Wertung führt der Georgier Shota Abkazava, bei den Amateuren (Am) Nicolas Gomar. Das Finale in Jerez ist am 24./25. Oktober.

RENAULT CLIO CUP: PEKAR BAUT FÜHRUNG AUS

Im letzten Jahr musste Tomáš Pekar den Titelkampf aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig aufgeben und Sebastian Bleekemolen wurde zum Meister des Clío Cup Central Europe. Auch in diesem Jahr kämpfen der Tscheche und der Niederländer um die Meisterschaft. Pekar hat bei den letzten beiden Events eine kleine Vorentscheidung herbeigeführt. Nachdem er sich beim Heimspiel in Most die Tabellenführung zurückerobernd hatte, baute er sie vergangenes Wochenende in Hockenheim mit einem vierten Platz und seinem vierten Saisonsieg aus. Vor dem Finale in Zolder (5./6. Oktober) hat er 36 Punkte Vorsprung vor Bleekemolen, maximal 64 sind noch zu holen. ■



Clío-Tabellenführer: T. Pekar

RENAULT/JUNGER

KTM X-Bow Battle

Entscheidung im Finale

Beim Finale der KTM X-Bow Battle am Hungaroring fielen noch zwei Titelentscheidungen. Eine entschied „Super Racer“ Marcel Marchewicz für sich.

Von: **Michael Bräutigam**

Ein Titel gleich im ersten Jahr im Automobilsport – besser hätte es für Marchewicz nicht laufen können. Mit viel Konstanz konnte er sich vor dem Finale in die Situation fahren, dort „nur“ noch die Tabellenführung verwalten zu müssen. Doch Marchewicz entschied die Rookies Challenge innerhalb der X-Bow Battle standesgemäß für sich: Ein Sieg im Samstagsrennen auf dem F1-Kurs brachte den uneinholbaren Vorsprung.

Auch in der Elite-Klasse war vor dem Finale noch alles offen, wengleich „Bob Bau“ eine ähnlich komfortable Situation hatte wie Marchewicz. Doch es wurde noch mal spannend: Im Samstagsrennen setzte „Bau“ auf Regenreifen, Titelrivale Georg Silbermayr auf Slicks – was die richtige Entscheidung sein sollte. Trotzdem

klappte es mit dem Titel für den 57-jährigen „Bau“, dem Klassenrang 4 am Sonntag reichte.

In der GT4-Klasse war schon vor dem Ungarn-Wochenende alles klar. Tom Westarp war nicht nur einer der schnellsten Fahrer, sondern auch der einzige, der in jedem Rennen punktete. Der Titel ging souverän an ihn. ■



Erster Titel im ersten Jahr: Marchewicz gewann die Rookies Challenge

KTM/REINSENKO

Endspurt



Den Preis vor Augen: Beim Scouting auf der ADAC SimRacing Expo stand ein Porsche Cayman GT4, wie ihn der „Super Racer“-Sieger 2020 fahren darf

Die Suche nach dem „Super Racer“ für die Saison 2020 geht in ihre heiße Phase. Fast alle Vor-Ort-Scoutings sind abgeschlossen, die Online-wettbewerbe laufen.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie schwer kann es schon sein, am Simulator eine schnelle Zeit in den virtuellen Asphalt zu brennen? Wir haben uns beim „Super-Racer“-Scouting im Rahmen der ADAC SimRacing Expo am Nürburgring einmal selbst hinter das Steuer des upracer geklemmt. Strecke: Mid-Ohio Kurz-anbindung. Simulation: Race-room Racing Experience. Auto:

Porsche Cayman GT4. Zeitvorgabe: sechs Minuten, um die Runde so perfekt wie möglich zu treffen. Allein der Zeitdruck sorgt für Nervenflattern. Effektiv bleiben vier fliegende Runden, die mittlerweile geschlagene Bestzeit liegt bei 1.15.289 Minuten, gefahren beim Scouting bei der Porsche Sprint Challenge Central Europe am Salzburgring.

Mit ausgedrehtem vierten Gang geht es auf die erste schnelle Links zu. Anbremsen, das Heck wird nervös, also schnell wieder ans Gas, damit sich die Fahre beim Einlenken nicht wegreißelt. Kaum wieder auf Vollgas, wird das Bremspedal abermals malträtiert. Beim Tritt aufs mittlere Pedal neigt sich der upracer abrupt nach vorne. Zweite Welle, scharfes Einlenken nach rechts, progres-

siv ans Gas und noch vor dem zweiten Teil der Kurve in den dritten Gang. Vollgas bis zur 90-Grad-Rechts, gefolgt von einer engen Linkskurve über eine Kuppe. Durchs Dritter-Gang-Geschlängel Richtung der kurzen Gegengeraden. Mit tänzelnder Hinterachse und ratternder Traktionskontrolle geht's um eine weitere schnelle Links, bevor das „Karussell“ und ein Vollgas-Linksknick die Runde beenden. Die gleiche Chose noch dreimal, dann steht der Schweißfilm auf der Stirn. Und was steht auf der Uhr? Na ja, ich bleibe lieber beim Schreiben.

Für mich ist klar: Wer sich unter diesem Druck und mit dieser anspruchsvollen Autostrecken-Kombination so schnell auf eine Topzeit katapultiert, der hat den Einzug ins Bootcamp

wahrlich verdient. Schon der Einzug in die Vorschulrunde des Rennfahrercastings ist also eine Leistung, auf die alle Teilnehmer stolz sein können.

Online-Rennen gestartet

Vor dem letzten Scouting im Rahmen der Essen Motor Show (29.11. bis 8.12.) stehen Zeiten von rund 300 Teilnehmern in der Liste. „Das Niveau ist noch mal gestiegen“, sagt upgraded-Geschäftsführer Jörg Schramm, der bei den Scoutings vor Ort ist und einen guten Überblick über die Qualität des Fahrerfelds hat. Auf der SimRacing Expo war ein weiteres Phänomen zu beobachten: „Zu den anderen Ständen kommen 99 Prozent, um einfach einen Simulator zu testen. Wer zu uns kommt, weiß genau, worum es geht“, so Schramm, der sich



Jetzt die letzten Chancen nutzen: Auf der Essen Motor Show finden letztes Scouting und Joker Battle statt, online geht es seit 17. September um die Plätze im Bootcamp



wie ein „Wanderzirkus“ fühlt, so viele Teilnehmer reisen ihm von Scouting zu Scouting nach. Klar: Der Preis ist einzigartig und wertvoll, entsprechender Einsatz wird also verlangt und erbracht.

Auch bei den Online-Competitions auf raceroom.com ist der Zuspruch hoch und – wie bei den Scoutings – zunehmend international. Spanien, Großbritannien, Türkei, Ungarn und weitere Nationen – der „Super Racer“ ist weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Für das erste Multiplayer-Rennen am Slovakiaring, das am 17. September über die Bühne ging, wollten

sich rund 2000 Fahrer qualifizieren, die Zeiten lagen an der Spitze im Tausendstelbereich zusammen. Erste Sieger in der virtuellen Slowakei: Kevin Siggy Rebernak und Moritz Löhner. Auch hier deuten sich wieder enge Kämpfe um die Bootcamp-Plätze an. Die Rennen, die jeweils im Wochenabstand dienstags stattfinden, gehen noch bis zum 15. Oktober. Das Zeitfahren, um sich zu qualifizieren, geht bis jeweils sechs Tage vor dem Rennen. Wer sich nicht direkt fürs Bootcamp qualifiziert, hat mit dem „Joker Battle“ in Essen eine allerletzte Chance.

Doppelte Chance für Mädels

Nach Bootcamp und Finale steht Anfang 2020 der Sieger fest, der anschließend eine komplette voll finanzierte Saison im Porsche Cayman GT4 in der Porsche Sprint Challenge Central Europe bei den Porsche-Spezialisten von Lechner Racing absolvieren darf.

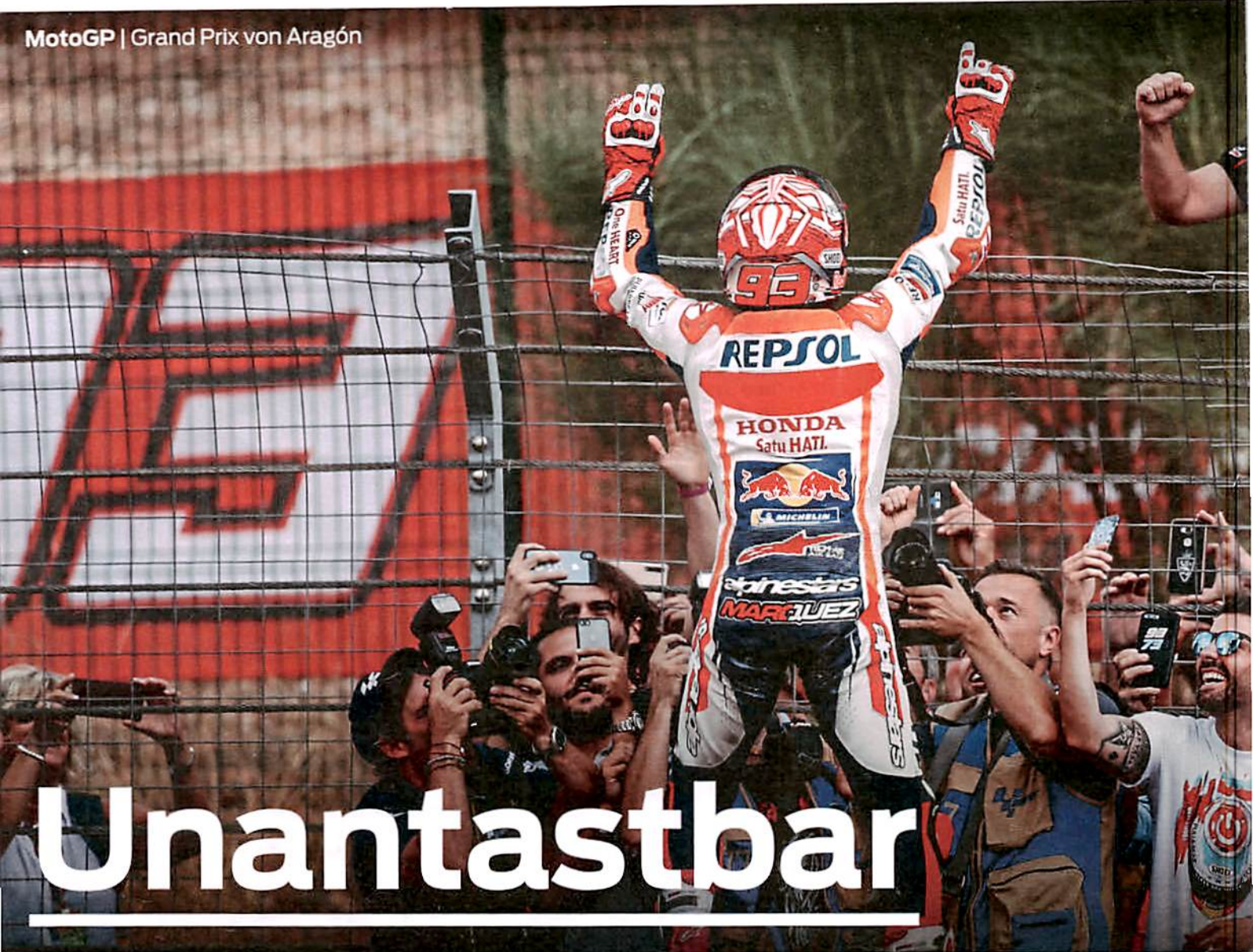
Parallel umfasst der „Super Racer“ für 2020 auch die Suche nach einem Kart-Mädels-Team in der German Team Championship (GTC), welches von Schnitzelalm Racing eingesetzt wird. Die Amazonen, die natürlich auch um das Porsche-Cockpit mitfahren dürfen, haben beim Schnitzel-

alm-Team eine zusätzliche Möglichkeit, sich über den Weg ins Kart-Team und starke Leistungen in der GTC für einen Aufstieg in die GT4-Kategorie 2021 zu qualifizieren.

Auch hier gibt es sowohl die Vor-Ort-Scoutings (also ebenfalls auf der Essen Motor Show) als auch die Online-Möglichkeit (allerdings im reinen Zeitfahren), sich Plätze für das entsprechende zusätzliche Bootcamp zu sichern.

Wer also noch nicht dabei ist: Mitmachen und virtuell Gas geben! Weitere Infos gibt es unter www.super-racer.me und unter www.raceroom.com ■

Eine Aktion von: **upgraded** automotive group | Premium-Sponsor: **MICHELIN** | Classic-Sponsor: **KW** | Motorsport-Partner: **Lechner Racing** **Team Schnitzelalm Racing**



Unantastbar

Bei seinem 200. Grand Prix holte sich Marc Márquez einen überlegenen Sieg. Mit einem zweiten Platz hat sich Andrea Dovizioso zurückgemeldet, die Yamahas hatten Probleme.

Von: **Imre Paulovits**

Er fuhr allen davon: Schon nach den ersten drei Sekunden nach dem Start hatte Marc Márquez fast eine Sekunde Vorsprung, er musste gar nicht lange auf das Tempo drücken, um seine Gegner hoffnungslos hinter sich zu lassen. Vom ersten Training an war er dermaßen eine Klasse für sich, dass bereits gerätselt wurde, ob er auf dem Motorland Aragón wohl mit dem größten Vorsprung gewinnen würde, den es je in der MotoGP gegeben hat.

Doch der 26-jährige Spanier ist da viel abgebrühter. „Ich habe in Austin gesehen, was dabei herauskommt, wenn man unnötig

pusht, das wollte ich hier unbedingt vermeiden“, gab er zu verstehen. „Natürlich liegt mir diese Strecke, und es ist sehr schön, vor den Zuschauern daheim zu gewinnen, aber meine wichtigste Aufgabe ist der Gewinn der Weltmeisterschaft, und das habe ich immer im Kopf.“

Aleix Espargaró, der hier mit der Aprilia so gut zurechtkam wie noch nie in diesem Jahr, war im Qualifying eine Runde hinter dem Weltmeister und wunderte sich: „Der Kurvenspeed, den er überall fahren kann, und die Traktion, die er danach hat, ist unglaublich. Wie leicht in diesem extremen Bereich bei ihm und seinem Motorrad noch alles funktioniert ist bemerkenswert. So eine Kombination gibt es derzeit bei keinem anderen Fahrer.“

Es war der 200. Grand Prix des spanischen Ausnahmekönners, und er hat seinen 78. Sieg herausgefahren. Mike Hailwood hat er in der Statistik bereits in Misano hinter sich gelassen, nur Angel Nieto, Valentino Rossi und Giacomo Agostini liegen noch vor ihm.

„Wie locker Marc Márquez mit seiner Honda in diesem extremen Bereich fährt, das gibt es derzeit bei keiner anderen Kombination von Fahrer und Motorrad.“

Aleix Espargaró

Was aber für Márquez derzeit viel wichtiger ist: Kommt er in Buriram vor Andrea Dovizioso ins Ziel, hat er vorzeitig seinen achten WM-Titel sichergestellt – seinen sechsten in der Königsklasse.

Kräfte wechseln

Was den Weltmeister in diesem Jahr so stark macht, sind die ständig wechselnden Kräfteverhältnisse seiner Konkurrenten – nur er und seine Honda sind überall vorn dabei. Zu Beginn sah es in Aragón so aus, als würde es wie

in Misano laufen: Maverick Viñales hatte die zweitbeste Pace, Fabio Quartararo war wieder auf der Lauer, und auch Valentino Rossi war sehr stark. Alex Rins legte in FP4 wieder ein unheimlich hohes Tempo vor und Jack Miller war schnell, während sich Andrea Dovizioso nur langsam sortierte. Doch in FP4 ließ auch er konstant schnelle Runden folgen.

Im Rennen waren es dann Viñales und Quartararo, die die Verfolgung von Márquez aufnahmen, und diesmal war der Spanier der Schnellere. Obwohl er seine Schwäche zu Beginn des Rennens diesmal ablegte und sich eine Lücke nach hinten aufmachte – zu Rennende war Viñales auf verlorenem Posten gegen die Ducatis. Zuerst fuhr Andrea Dovizioso auf der langen Gegengeraden an ihm vorbei, als wäre er mit 200 Kubikzentimetern mehr Hubraum unterwegs, dann knackte in der letzten Runde auch Jack Miller die Yamaha. „Ich wusste, dass ich hier Zweiter werden konnte, deshalb habe ich das ganze Rennen durch gepusht“,



Márquez-Mania: Die helmischen Fans bekamen von ihrem Star das, was sie erhofften

Valentino Rossi hatte damit noch mehr Probleme: „Bei mir ließ der Grip schon nach fünf Runden nach“, wunderte er sich.

Rins räumt ab

Vor einem richtigen Rätsel jedoch standen die Suzuki-Werkspiloten. „Ich konnte das Motorrad nicht abbremsen und bin zu weit rausgetragen worden, da habe ich gleich viele Plätze verloren. Dann bin ich einmal Jorge Lorenzo ins Heck gefahren und war dann Letzter. Von da an ging es aber besser!“, beschrieb Joan Mir seine Erlebnisse. Sein Teamkollege Álex Rins, dem man zugetraut hatte, gleich hinter Márquez zu kämpfen, erging es noch schlechter. Im Qualifying setzte er auf den harten Hinterreifen, weil er sich zuvor in FP4 mit diesem sehr wohlfühlt hatte, verpasste so aber die Q2. Bei der Aufholjagd räumte Rins Franco Morbidelli ab, bei dem er sich nach dem Rennen umgehend entschuldigte. Dann bekam er wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung eine Long-Lap-Penalty und konnte sich dann schließlich auf P9 vorkämpfen. ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



GAB ES AN DIESEM WOCHENENDE JEMALS ZWEIFEL AN IHREM SIEG?

Es sah vielleicht einfach aus, aber wir haben sehr hart gearbeitet. Wir haben alle Möglichkeiten durchprobiert, sind dann aber mit dem Setup gefahren wie in FP1. Das hatten wir in diesem Jahr noch nie. Wir haben dann versucht, eine möglichst clevere Taktik zu fahren. Ich habe nur in den ersten drei Runden gepusht und dann versucht, den Abstand zu halten. Es sind gute 25 Punkte, aber Andrea Dovizioso gibt nie auf. Auch wenn es erst so aussah, als wenn er Probleme hätte, ist er im Rennen doch Zweiter geworden.

IN THAILAND KÖNNEN SIE WELTMEISTER WERDEN ...

Ich habe dort meinen ersten Matchball, Das werde ich dort immer im Kopf haben. Das wird dort sicher kein leichtes Rennen werden, aber ich werde versuchen, mich voll zu konzentrieren und dort sicherlich anders fahren müssen als hier.

HABEN SIE MIT DER HONDA NUN DAS BESTE PAKET?

Es ist merkwürdig, denn in den Trainings sehen die Yamahas immer so stark aus, und jetzt haben sie im Rennen wieder Probleme gehabt. Dagegen schienen die Ducatis im Training Probleme zu haben, wurden im Rennen aber sehr stark. Letztes Jahr hatten wir mit Dovi in Buri-ram einen Kampf bis zur letzten Kurve, das könnte nun genauso sein. Der Unterschied ist, dass nun mein Motor schneller ist. Das gibt mir auf der langen Geraden einen Vorteil.

gestand Viñales. „Zu Rennmitte war ich wirklich stark, aber zum Schluss hatte ich einfach keinen Grip am Hinterreifen mehr. Ich bin zweimal fast gestürzt, daher wollte ich es nicht übertreiben. Und als Dovizioso auf der Geraden an mir vorbeizog, hatte ich auch nicht die geringste Chance, mich zu wehren.“

Jack Miller sah, dass der Yamaha-Pilot vor ihm Probleme hatte und hob sich den Angriff für die letzte Runde auf: „Ich sah, dass er immer mehr Wheel-spin hatte, besonders links. Ich habe mich anfangs extra nicht zu sehr hinreißen lassen, wir konnten den weichen Hinterreifen gut über die Distanz bringen“, ließ der Australier wissen.

Fabio Quartararo hatte schon viel früher Probleme. „Ich hatte links recht früh ein Grip-Problem“, gab der Franzose zu. „Aber meine Pace war hier auch an den Trainingstagen nicht so gut. Die Hondas und die Ducatis kamen mit dem weichen Hinterreifen gut durch, bei uns hätte der nicht funktioniert.“



Andrea Dovizioso (#04) und Jack Miller (#43): Toppespeed und Reifen genutzt



Maverick Viñales: Toppespeedproblem



Márquez (#93) setzte sich von Anfang an an die Spitze, Quartararo (verdeckt) und Viñales (#12) noch gut dabei

Mika Kallio plötzlich allein

Mika Kallio wurde kurzfristig als Einsatzfahrer von KTM für die restlichen Rennen nominiert.

Ab Samstag musste er die Kastanien für die Österreicher dann gar allein aus dem Feuer holen.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem sich KTM in der letzten Woche entschlossen hatte, Johann Zarco für die restlichen Rennen der Saison durch Testfahrer Mika Kallio zu ersetzen (s. S. 34), versuchte der 36-jährige Finne, so schnell wie möglich wieder sein Renntempo zu finden, schließlich war er 15 Monate keinen GP mehr gefahren.

Pol Espargaró hingegen legte mit seiner üblichen Vehemenz los, war in FP2 gar Fünfter und hatte sich damit für die Q2 qualifiziert. Doch in FP4 flog der 28-jährige Spanier in Turn 9 mit einem bösen Highsider ab. Im Krankenhaus von Alcañiz wurde ein Riss der linken Speiche im Bereich des Handgelenks festgestellt. Er reiste noch am Abend nach Barcelona und wurde ope-



Mika Kallio: Nach Pol Espargarós Knochenriss einzig verbliebener Werkspilot

riert. KTM hofft, dass er in Japan in drei Wochen wieder fahren kann.

Und so richtete sich die ganze Aufmerksamkeit des Werksteams auf Kallio. Auch wenn der Finne das Q2 verpasste, zeigte er im nassen Warmup am Sonntagmorgen einen irren Speed und war zeitweilig gar Schnellster.

„Mein letzter Grand Prix fühlt sich nun wirklich wie eine Ewigkeit her an, und so fand ich nicht so leicht den Speed der anderen. Für das erste Rennwochenende nach so langer Zeit kann ich aber so weit zufrieden sein. Ich habe auch nicht zu viele Fehler ge-

macht. Punkte wären schön gewesen, aber ich denke, die habe ich bei der Reifenwahl vergeben. Da fehlt mir im Moment auch die Erfahrung bei den unterschiedlichen Verhältnissen. Von hier aus will ich mich aber nun verbessern und hoffe, dass es schon in Thailand besser wird.“

Miguel Oliveira hatte noch immer mit seiner in Silverstone verletzten Schulter zu kämpfen, biss aber die Zähne zusammen und wurde 13. „Ich hatte einige gute Kämpfe“, so der Tech3-Pilot. „Es fiel mir aber schwer zu überholen. Immerhin konnte ich wieder Punkte holen.“ ■

GASTKOMMENTAR

MEINE LANDSLEUTE

gewinnen zu sehen, ist immer eine schöne Sache. Wie Marc Márquez und Arón Canet ihre Rennen dominiert haben, war auch beeindruckend. Ganz ehrlich habe ich auch mit einem spanischen Sieg in der Moto2 gerechnet und besonders Augusto Fernández die Daumen gedrückt, aber er hat leider gleich in der ersten Runde umgeschmissen. Es ist auch toll, was die Dorna aus der Weltmeisterschaft gemacht hat. Besonders die MotoGP ist spektakulär und man kann sich kaum an ihr sattsehen. So wie es derzeit steht, kommen in Zukunft auch sehr viele gute junge Fahrer nach, hier in Spanien hat man eine sehr gute Nachwuchsförderung aufgebaut. Aber die Medaille hat auch eine Kehrseite: Es ist ja die Motorrad-Weltmeisterschaft, und da wünsche ich mir, dass in Zukunft doch wieder mehr Fahrer auch aus anderen Ländern vorne mitkämpfen.



Carlos Cardús,
250er-
Vizeweltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

ANGELN ALS VORBEREITUNG

Ob Marc Márquez draufgekommen ist, was das Geheimnis von Casey Stoners Speed war? Der Australier ist bekanntermaßen ein begeisterter Angler, der auf dem Wasser seinen Ruhepol findet. Nun unternahm sein Nachfolger bei Honda gemeinsam mit seinem Bruder eine Angeltour auf dem benachbarten Rio Guadalope für ein Promo-Video des Aragón-GP. Der siebenfache Weltmeister zeigte auch dabei eine glückliche Hand und zog einen 5,5-Kilo-Wels aus dem lehmigen Wasser. Nach dem MotoGP-Rennen am Sonntag spielte er darauf an und gestikuliert, dass er nun auch diesen Sieg an Land gezogen hat.

ANGEL NIETO UNVERGESSEN

An der Hospitality des Angel-

Nieto-Teams parkte eine Suzuki GSX 1100 von 1979. Das Bild dahinter verriet das Besondere an diesem Motorrad: Es war einst das Privat-Motorrad des vor zwei Jahren bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen 13-fachen Weltmeisters Angel Nieto. Auf demselben Bild war auch der damals vierjährige

Angel Jr. auf einem Minibike zu sehen.

GESTIEFELTE LEGENDE

Am Samstag stellte Fahrerlager-Evergreen Randy Mamola einen Alpinestars GP-Stiefel in limitierter Auflage vor, der seinen Namen trägt. Dabei wusste der vierfache 500er-Vizewelt-

meister einige Anekdoten zum Besten zu geben: „Als ich nach Europa kam, traf ich Alpinestars-Gründer Sante Mazzarolo. Seine Begeisterung für das, was er herstellte, war unglaublich. Wir Amerikaner belasteten die Fußrasten mehr als die Europäer, daher waren meine Sohlen nach einem Rennen durch. Da hat er nach Gummisohlen gesucht, die griffig genug waren, aber auch hielten.“

FAMILIENMENSCH MILLER

Jack Miller verlegte seinen Flug von Barcelona vor, um seine Mutter in Australien zu überraschen. Der Pramac-Ducati-Pilot zeigt aber auch im Fahrerlager viel Familiensinn und klönte am Samstag mit Joan Olivé und dessen Sohn Martin. ■ IP



Jack Miller (l.) mit Joan Olivé und dessen Sohn: viel Familiensinn

MOTOGP-ERGEBNISSE

Aragón (E) – 22. September 2019 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,771 km über 23 Runden à 5,077 km. 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 32 Grad. Schnitt des Siegers: 166,9 km/h.

RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	23	41.57,221 min	333,4 km/h	1.48,330 min	M/S	25
2. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	23	+4,836 sec	346,1 km/h	1.48,853 min	M/S	20
3. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	23	+5,430 sec	341,8 km/h	1.48,827 min	M/S	16
4. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	23	+5,811 sec	338,6 km/h	1.48,818 min	M/H	13
5. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+8,924 sec	332,3 km/h	1.48,805 min	M/H	11
6. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	23	+10,390 sec	341,8 km/h	1.48,852 min	M/S	10
7. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+10,441 sec	337,5 km/h	1.49,231 min	M/S	9
8. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	23	+23,623 sec	336,5 km/h	1.49,240 min	M/H	8
9. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	23	+27,998 sec	341,8 km/h	1.49,039 min	M/H	7
10. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+31,242 sec	337,5 km/h	1.50,185 min	M/S	6
11. Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	23	+32,624 sec	337,5 km/h	1.49,224 min	M/S	5
12. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	23	+33,043 sec	339,6 km/h	1.49,990 min	M/H	4
13. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	23	+33,063 sec	336,5 km/h	1.49,929 min	M/H	3
14. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	23	+33,363 sec	339,6 km/h	1.49,624 min	M/H	2
15. Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP18	23	+36,358 sec	341,8 km/h	1.50,148 min	M/S	1
16. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	23	+41,295 sec	342,9 km/h	1.50,096 min	M/S	-
17. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	23	+42,983 sec	341,8 km/h	1.50,150 min	H/H	-
18. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	23	+43,880 sec	344,0 km/h	1.50,570 min	M/S	-
19. Bradley Smith (GB)	Aprilia RS-GP	23	+44,279 sec	338,6 km/h	1.50,589 min	M/S	-
20. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	23	+46,087 sec	340,7 km/h	1.50,505 min	M/S	-
21. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	23	+47,308 sec	341,8 km/h	1.50,516 min	M/S	-
Nicht gewertet:							
Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	0	+23 Runden	-	-	M/H	-

STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.47,009 min
2. Quartararo	1.47,336 min
3. Viñales	1.47,472 min
4. Miller	1.47,658 min
5. A. Espargaró	1.47,733 min
6. Rossi	1.48,015 min
7. Crutchlow	1.48,322 min
8. Morbidelli	1.48,372 min
9. Mir	1.48,458 min
10. Dovizioso	1.48,608 min
11. Nakagami	1.49,240 min
12. P. Espargaró	1.48,392 min
13. Rins	1.48,449 min
14. Nakagami	1.48,477 min
15. Petrucci	1.48,682 min
16. Bagnaia	1.48,748 min
17. Oliveira	1.48,827 min
18. Rabat	1.48,916 min
19. Kallio	1.49,085 min
20. Lorenzo	1.49,282 min
21. Syahrin	1.49,315 min
22. Abraham	1.49,517 min
23. Smith	1.49,756 min

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	300
2. Dovizioso	202
3. Rins	156
4. Petrucci	155
5. Viñales	147
6. Rossi	137
7. Quartararo	123
8. Miller	117
9. Crutchlow	98
21. Bradl	16

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	306
2. Ducati	241
3. Yamaha	228
4. Suzuki	181
5. KTM	88
6. Aprilia	66

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	357
2. Repsol Honda Team	333
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	284
4. Team Suzuki Ecstar	209
5. Petronas Yamaha SRT	203
6. LCR Honda	166
7. Pramac Racing	146
8. Red Bull KTM Factory Racing	104
9. Aprilia Racing Team Gresini	78
10. Red Bull KTM Tech3	36

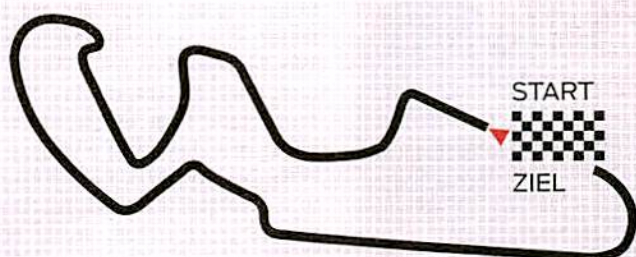
„In Thailand in zwei Wochen kann ich Weltmeister werden. Mein Fokus wird beim Fahrern ganz darauf ausgerichtet sein.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.48,120, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**
Quali-Rekord: **1.46,635, Marc Márquez (Honda), 2015**
Topspeed-Rekord: **346,1 km/h, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**

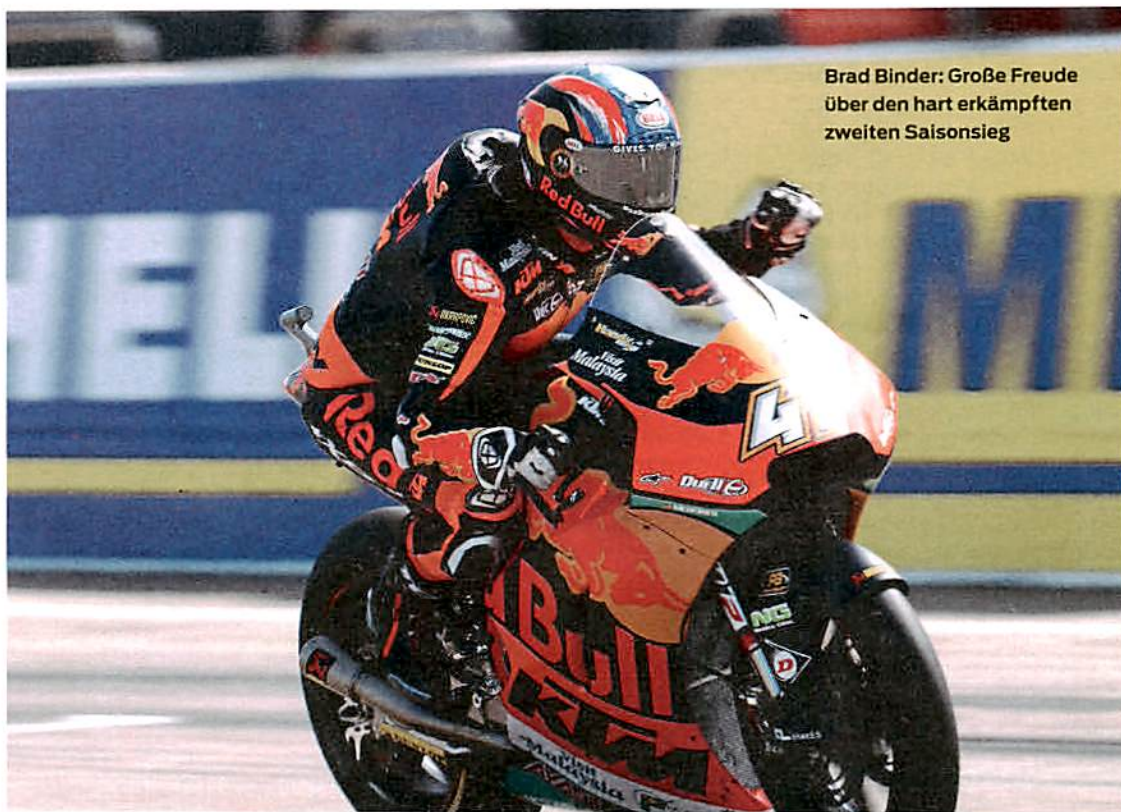
MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE



Andrea Dovizioso: Nie aufgeben, doch das Formhoch kommt wohl zu spät

Brad Binder trotz dem Druck und



Brad Binder: Große Freude über den hart erkämpften zweiten Saisonsieg

Wenn ihm Jorge Navarro zum Schluss auch mächtig Druck machte und sein Motorrad ihn fast abwerfen wollte – Brad Binder behielt die Nerven und holte den zweiten Saisonsieg.

Von: **Imre Paulovits**

Es war Furcht einflößend, wie die KTM-Moto2 in den letzten Runden pumpte und schüttelte und Brad Binder trotzdem unerschrocken reinhielt, während von hinten Jorge Navarro mit der Speed Up, die zum Rennende immer die meisten Reifen übrighat, herannahte. Es war die wohl größte kämpferische Leistung, die man in der diesjährigen Moto2-WM bislang gesehen hat.

In der letzten Runde war der Spanier bis auf eine Zehntelsekunde dran, doch Binder behielt die Nerven und setzte sich sogar noch etwas ab. Wie hat er

GOLD&GOOSE

KTM: Kallio statt Zarco bis Saisonende

KTM hat sich entschieden, Johann Zarco von den restlichen Rennen der Saison freizustellen und stattdessen mit Mika Kallio die Entwicklung voranzutreiben.

Von: **Imre Paulovits**

Letzten Dienstag schockte eine Meldung die MotoGP-Welt: KTM teilte mit, dass man die restlichen Rennen der Saison nicht mit Johann Zarco, sondern mit Mika Kallio bestreiten werde. Der Franzose, der im Sommer seinerseits um eine Vertragsauflösung im nächsten Jahr gebeten hatte, diese Saison aber noch zu Ende fahren wollte, wirkte am Donnerstag auch wie ein geschlagener Hund, als er im Fahrerlager erschien. „Ich bin Profi, und so wollte ich auch diese Saison beenden und versuchen, immer mein Bestes zu

geben“, sagte er bedrückt. „Aber ich muss jetzt genauso akzeptieren, dass sich KTM anders entschieden hat.“

Teamchef Mike Leitner und KTM-Rennleiter Pit Beirer hatten auch mächtig Ansturm,

als sie erklärten, warum sie sich so entschieden haben. „Die Entscheidung ist am Montag gekommen“, verriet Pit Beirer. „Johann war in Misano unglaublich, als er sich für die Q2 qualifizieren konnte und dort mit

gebrauchten Reifen – weil er keine frischen hatte – die achtschnellste Zeit fuhr. Im Rennen verpasste er die Top 10 nur knapp. Da haben wir gedacht, dass ihm dies eine Motivationspritze gibt. Aber stattdessen suchte er wieder nach Dingen an dem Motorrad, wie früher. Und da muss ich zugeben, haben wir es aufgegeben, dass wir uns wirklich zusammen verbessern können.“

Mika Kallio soll nun in den nächsten Rennen die Entwicklung vorantreiben. Und wenn er sich bei den Rennen gut schlägt, könnte er nächstes Jahr gar den freien Platz einnehmen: „Diese Woche Dienstag und Mittwoch testen wir in Aragón das 2020er Motorrad. Wie es in Valencia beim Test dastehen wird, ist bereits beschlossen, die Motoren- und Chassis-Entwicklung so gut wie abgeschlossen. Mika wird sich bei den Rennen ganz auf das aktuelle Motorrad konzentrieren und die bisherige Entwicklung bestätigen können.“ ■



Johann Zarco: „Ich hätte gern meinen Vertrag erfüllt und wäre gefahren.“

ROMERO

dem Chattering

das gemacht? „Zu Beginn konnte ich eine kleine Lücke aufmachen, aber nach acht Runden war es, als hätte jemand einen Schalter umgelegt. Das Motorrad hat angefangen zu chattern, dass es mir bald die Zähne herausgerüttelt hätte. Ich habe mich dann nur darauf konzentriert, so sauber wie möglich zu fahren und keine Fehler zu machen. Ich konnte zum Schluss alle Lücken dichthalten“, gab der Südafrikaner Auskunft.

„Ich dachte, ich komme noch dran, doch dann hatte ich in der letzten Runde einen Rutscher, und die Lücke wurde wieder zu groß“, sagte Jorge Navarro. Lange Zeit hatte Álex Márquez an zweiter Stelle gelegen, wurde dann aber von Navarro überholt, und nach einigen Rutschern hielt Márquez es für besser, auf seine WM-Chance zu achten. Immerhin hatte sich sein schärfster Konkurrent Augusto Fernández gleich in der ersten Runde durch Sturz verabschiedet.

Es ist zwar schon sehr lange her, dass sich Kalex in einem Mo-

to2-Rennen gleich zwei Konkurrenzprodukten geschlagen geben musste, dafür tröstete sich Alex Baumgärtel mit dem vorzeitigen Gewinn der Konstrukteurs-WM.

Tom Lüthi hielt zu Beginn zwar in der Spitzengruppe mit, fiel dann aber bis auf Platz 6 zurück. „Zu Beginn konnte ich nach dem Sturz von Fernández mühelos die Lücke zu Márquez schließen, doch als der Drop der Reifen kam, bin ich in größere Probleme gekommen als die anderen“, musste Lüthi enttäuscht feststellen. Sein Landsmann Jesko Raffin, der Marcel Schrötter vertrat, musste sich erst wieder an die Moto2 gewöhnen, was ihm in der zweiten Rennhälfte auch gut gelang. Mehr als P20 hinter Domi Aegerter war aber nicht drin.

Lukas Tulovic hatte alle Hände voll zu tun, das Einlenkverhalten und das Chattering seines Motorrades in den Griff zu bekommen. Philipp Öttl wagte eine Änderung, die ihn im Rennen nicht mehr voll pushen ließ. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Aprilia erlebte in Aragón ein Hoch: Mit Aleix Espargaró und Andrea Iannone hatten sich erstmals beide Piloten der Italiener für die Q2 qualifiziert, und das trotz der frischen Schulterverletzung von Iannone. Espargaró sah den Vorteil für die Aprilia in Aragón darin, dass sehr viel in Schräglage gebremst wird: „Wir haben beim Bremsen nicht genug Gewicht hinten. Beim aufrechten Anbremsen hebt das Hinterrad zu sehr ab, und wir können die Motorbremse nicht einsetzen. In Schräglage reicht es, und so ist unser Nachteil geringer.“ Der Kampfgeist des Spaniers ist bemerkenswert, er kämpfte im Rennen so lange es nur ging und hängte gar Valentino Rossi ab. Bei Aprilia wartet jeder sehnsüchtigst auf das nächstjährige Motorrad.

MOTO2

Wer die bisherigen KTM-Teams

mit Material ausstatten wird, ist bislang nur teilweise geklärt. American Racing hat sich mit Kalex geeinigt, das Angel Nieto Team wird mit Speed Up fahren.

MOTO2/MOTO3

Einige Plätze der nächstjährigen Grids wurden letzte Woche besetzt. Sky VR46 wird in der Moto2 mit Luca Marini und Marco Bezzecchi antreten, in der Moto3 werden Celestino Vietti und Andrea Migno fahren. Aki Ajo hat für die Moto3-KTM den Japaner Kaito Toba verpflichtet.

SUPERBIKE-WM

Wie es Álvaro Bautista in Portimão versprochen hatte, wurde gleich nach dem Aragón-GP bekannt gegeben, wo der aktuelle Ducati-Werkspilot nächstes Jahr fahren wird. Es ist keine Überraschung: Der 125er-Weltmeister von 2006 wird das neu formierte Honda-Superbike-Werksteam verstärken.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 22. September 2019 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,617 km über 21 Runden à 5,077 km. 31 Fahrer gestartet, 30 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 34 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Brad Binder (ZA)	KTM	21	39,45,177 min	1.53,172 min	25
2. Jorge Navarro (E)	Speed Up	21	+0,787 sec	1.52,925 min	20
3. Álex Márquez (E)	Kalex	21	+2,876 sec	1.53,047 min	16
4. Luca Marini (I)	Kalex	21	+5,387 sec	1.53,098 min	13
5. Sam Lowes (GB)	Kalex	21	+5,601 sec	1.52,952 min	11
6. Thomas Lüthi (CH)	Kalex	21	+9,695 sec	1.53,177 min	10
7. Iker Lecuona (E)	KTM	21	+11,650 sec	1.53,563 min	9
8. Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	21	+12,546 sec	1.53,630 min	8
9. Jorge Martín (E)	KTM	21	+14,775 sec	1.53,736 min	7
10. Xavi Vierge (E)	Kalex	21	+15,393 sec	1.53,384 min	6
11. Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	21	+15,495 sec	1.53,503 min	5
12. Nicolò Bulega (I)	Kalex	21	+15,625 sec	1.53,420 min	4
13. Remy Gardner (AUS)	Kalex	21	+15,859 sec	1.53,720 min	3
14. Stefano Manzi (I)	MV Agusta	21	+21,838 sec	1.53,877 min	2
15. Marco Bezzecchi (I)	KTM	21	+21,859 sec	1.53,750 min	1
16. Somkiat Chantra (T)	Kalex	21	+22,659 sec	1.53,917 min	-
17. Andrea Locatelli (I)	Kalex	21	+25,897 sec	1.53,944 min	-
18. Bo Bendsneyder (NL)	NTS	21	+28,609 sec	1.54,362 min	-
19. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	21	+28,943 sec	1.54,148 min	-
20. Jesko Raffin (CH)	Kalex	21	+28,679 sec	1.54,080 min	-
21. Simone Corsi (I)	NTS	21	+37,526 sec	1.53,928 min	-
22. Augusto Fernández (E)	Kalex	21	+41,050 sec	1.53,670 min	-
23. Jake Dixon (GB)	KTM	21	+42,644 sec	1.54,648 min	-
24. Enea Bastianini (I)	Kalex	21	+45,942 sec	1.53,951 min	-
25. Lukas Tulovic (D)	KTM	21	+50,680 sec	1.55,079 min	-
26. Philipp Öttl (D)	KTM	21	+52,367 sec	1.55,203 min	-
27. Xavi Cardelús (E)	KTM	21	+1,09,114 min	1.55,508 min	-
28. Gabriele Ruiu (I)	Kalex	21	+1,16,241 min	1.56,023 min	-
29. Gerry Salim (RI)	Kalex	21	+1,16,381 min	1.55,636 min	-
30. Joe Roberts (USA)	KTM	21	+1,18,820 min	1.53,991 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	213
2. Navarro	175
3. Fernández	171
4. Lüthi	169
5. Binder	160
6. Baldassarri	138
8. Schrötter	116
22. Aegerter	12
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	336
2. Speed Up	208
3. KTM	170
4. MV Agusta	18
5. NTS	8

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	322
2. Dynavolt Intact GP	285
3. Estrella Galicia Marc VDS	272

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1.52,225 min
2. Fernández	1.52,350 min
3. Binder	1.52,426 min
4. Marini	1.52,435 min
5. Lüthi	1.52,566 min
6. Navarro	1.52,580 min
7. Vierge	1.52,589 min
8. Bulega	1.52,606 min
9. Lowes	1.52,610 min
10. Lecuona	1.52,627 min
11. Baldassarri	1.52,832 min
12. Di Giannantonio	1.52,854 min
13. Gardner	1.52,886 min
14. Martín	1.52,897 min
15. Locatelli	1.53,053 min
16. Bezzecchi	1.53,223 min
17. Nagashima	1.53,252 min
18. Chantra	1.53,318 min
19. Manzi	1.53,256 min
20. Bastianini	1.53,342 min
21. Bendsneyder	1.53,346 min
22. Raffin	1.53,366 min
23. Roberts	1.53,437 min
24. Aegerter	1.53,503 min
25. Dixon	1.53,608 min
27. Öttl	1.54,418 min
28. Tulovic	1.54,651 min

Moto3

Zu Hause siegt es sich immer noch



GOLD&GOOSE

Arón Canet: Motorrad sauber abgestimmt, Kurvenspeed genutzt und dann das gesamte Moto3-WM-Feld abgehängt

Nach seinem Ausfall von Misano schlug Arón Canet in Aragón zurück. Dank seines überlegenen Sieges liegt er in der WM nur noch zwei Punkte hinter Dalla Porta.

Von: **Imre Paulovits**

Er kann einfach unheimlich cool sein. Frisch mit neuen Tattoos und begleitet von seiner ganzen Clique, deren Körperkunst zusammengelegt wohl mit der Fläche eines Michelangelo-Gemäldes konkurrieren könnte, feierte Arón Canet seinen dritten Saisonsieg. Aber die Art und Weise, wie er ihn eingefahren hatte, war beeindruckend.

Nur eine Runde lang hatte ihm die Konkurrenz einigermaßen folgen können, dann schüttelte der Spanier sie in den kurvigen Abschnitten so ab, dass sie sich im Windschatten auf der langen Gegengeraden nicht

Moto3

Keine Top 10, dafür noch ein neuer Rookie

Das Rennen lief für Prüstel GP etwas enttäuschend – ihre Fahrerpaarung für 2020 haben sie in Aragón aber fix gemacht.

Es war schon viel Euphorie da, nach dem vierten Trainingsplatz von Jakob Kornfeil. Vor allem, nachdem er sich auch im nassen Warmup wohl auf seinem Motorrad gefühlt hatte. Doch dann musste der Tscheche erkennen, dass ihm einfach der Topspeed fehlt, um im Gerangel und bei den Windschatten-Kämpfen nicht nach hinten durchgereicht zu werden. „Ich hatte gesehen, dass sich Canet vorne absetzen will, und ich wollte ihm eigentlich folgen, doch ich wurde immer wieder überholt. Die anderen im Pulk waren einfach schneller auf der Geraden“, ärgerte sich Kornfeil, für den es so nur zum letzten Punkte-Rang

reichte. Teamkollege Filip Salac stürmte von Startplatz 16 nach vorn, ruinierte dabei aber seine Reifen und wurde schließlich 18.

Teamchef Florian Prüstel konnte sich nach dem Wochenende trotzdem freuen. Neben Jason Dupasquier hat er nun einen zweiten Rookie für 2020 verpflichtet: Kommen wird der Belgier Barry Baltus, derzeit Zweiter der Junior-WM. ■



Filip Salac (#12) vor Jakob Kornfeil

MotoGP Junior Cup

Wenn die Katze au

Cup-Sieger Carlos Tatay fuhr mit Wildcard in der WM, also teilten sich der Australier Billy van Eerde und der Spanier David Salvador die letzten Siege dieser Saison.

Wie hoch das Niveau im diesjährigen Rookies Cup ist, zeigte dessen Sieger in Aragón auf imponierende Weise: Carlos Tatay, der sich in Misano vorzeitig den Titel gesichert hatte, trat beim letzten Lauf nicht an, sondern fuhr mit einer Wildcard bei der Moto3. Auch dort war er vorn dabei, qualifizierte sich für die zweite Startreihe, hielt im Rennen lange WM-Leader Lorenzo Dalla Porta hinter sich und wurde schließlich 12.

Währenddessen raufte sich im ersten Rennen der 17-jährige Australier Billy van Eerde, 2018 Asia-Talent-Cup-Sieger, mit Haruki

Noguchi um den Sieg und behielt die Oberhand. Auch im zweiten Rennen kämpfte Van Eerde um den Sieg, musste sich im Schlusspurt aber dem 16-jährigen Spanier David Salvador geschlagen geben.

Jason Dupasquier, der sich schon auf seine erste Moto3-WM-Saison freut, hätte sich sein letztes Rookies-Cup-Wochenende erfolgreicher vorgestellt. „Im Qualifying habe ich in der Gruppe den Windschatten gesucht, aber zu viele Fehler gemacht“, gab der 18-jährige Schweizer zu. „So musste ich vom 12. Platz aus losfahren. Von dort aus bin ich im ersten Rennen auch noch ziemlich schlecht gestartet. Ich habe versucht aufzuholen, bin aber gestürzt. Im zweiten Rennen ging es besser, wir waren eine große Gruppe, und da wurde ich Zehnter. Zufrieden bin ich damit aber nicht.“

Phillip Tonn und Noah Dettwiler lieferten im ersten Rennen eine saubere Leistung ab. Der erst

am schönsten

wieder ansaugen konnten. Und während man sich im Zehnerpack um die Plätze balgte, fuhr Canet vorne auf und davon. „Auf der Geraden war mein Motorrad nicht das Schnellste, das konnte ich in den Kurven aber kompensieren“, übte sich der 19-Jährige als Meister des Understatements.

Weil WM-Leader Lorenzo Dalla Porta nur spät in Schwung kam und zum Schluss wegen Übertretens der Streckenbegrenzung um einen Platz nach hinten versetzt wurde – Ergebnis P11 –, ist Canet bis auf zwei Punkte an ihn herangerückt und wieder voll dabei im WM-Kampf.

Peter Öttl, der die Siegerehrung mit kleinen roten Augen verfolgte, weil er in der letzten Zeit so hart am Team und den Verhandlungen für nächstes Jahr gearbeitet hat, konnte seinen Fahrer gar nicht genug loben: „Er ist fahrerisch und mental einfach unglaublich stark! Wir haben an diesem Wochenende erst einmal sortieren müssen, und es hat eine

Weile gedauert, bis wir einen Weg gefunden haben. Aber bis zum Qualifying hat dann alles gepasst: Er ist durch die Q1 gekommen, und war dann in der Q2 allein im ersten Sektor eine halbe Sekunde schneller als der Rest. Im nassen Warmup hat er dann gezeigt, dass wir unter allen Bedingungen konkurrenzfähig sind. Ab dem Zeitpunkt, wo wir die Abstimmung richtig hatten, ist Arón fehlerfrei gefahren.“

KTM hatte einige kleine Updates für Aragón gebracht. Nun arbeitet das Werk daran, nach dem Ausstieg aus der Moto2 alle Kräfte auf die kleinste Klasse zu konzentrieren und für nächstes Jahr ein rundum verbessertes Motorrad zu bringen.

Öttl selbst hat ein anderes Problem: Er hätte zwei Startplätze und das Budget dafür, aber bei den Fahrerhandlungen ist er noch nicht weiter: „Derzeit ist es unheimlich schwer, den richtigen Fahrer zu finden, um auf dem Niveau weiterzuarbeiten.“ ■

s dem Haus ist...

14-jährige Tonn wurde Zehnter. „Aragón macht auch mit dem Moto3-Motorrad richtig Spaß“, strahlte er. „Ich habe mir bei einem Stolperer den linken Fuß angebrochen, der tat beim Schalten weh. Aber ich wurde getaped und habe es geschafft, Zehnter zu werden.“

„Ich hatte ein sehr gutes Gefühl im ersten Rennen“, freute sich auch Noah Dettwiler. „Mit dem elften Platz habe ich gute Punkte für die Meisterschaft mitnehmen können. Im zweiten Rennen war meine Pace noch besser. Und auch wenn ich nur 17. wurde, habe ich ein gutes Gefühl für nächstes Jahr.“ ■ NIS



Siegler Billy van Eerde mit Jack Miller (L.)



Jason Dupasquier (#50)

CUP-ENDSTAND

Fahrer	Punkte
1. Carlos Tatay (E)	194
2. Pedro Acosta (E)	162
8. Jason Dupasquier (CH)	102
22. Phillip Tonn (D)	14
24. Noah Dettwiler (CH)	6

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Aragón (E) – 22. September 2019 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft: 96,463 km über 19 Runden à 5,077 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 31 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn.Rd.	Punkte
1. Arón Canet (E)	KTM	19	38.01,916 min	1.50,650 min	25
2. Ai Ogura (J)	Honda	19	+4,581 sec	1.50,692 min	20
3. Dennis Foggia (I)	KTM	19	+4,663 sec	1.50,204 min	16
4. John McPhee (GB)	Honda	19	+4,729 sec	1.50,428 min	13
5. Alonso Lopez (E)	Honda	19	+4,842 sec	1.50,801 min	11
6. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	19	+4,947 sec	1.50,572 min	10
7. Sergio Garcia (E)	Honda	19	+5,085 sec	1.50,541 min	9
8. Albert Arenas (E)	KTM	19	+5,483 sec	1.50,573 min	8
9. Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	19	+5,773 sec	1.50,432 min	7
10. Tony Arbolino (I)	Honda	19	+8,812 sec	1.50,623 min	6
11. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	19	+8,579 sec	1.50,628 min	5
12. Carlos Tatay (E)	KTM	19	+8,900 sec	1.50,715 min	4
13. Ayumu Sasaki (J)	Honda	19	+8,905 sec	1.50,575 min	3
14. Celestino Vietti (I)	KTM	19	+8,970 sec	1.50,755 min	2
15. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	19	+9,197 sec	1.50,604 min	1
16. Andrea Migno (I)	KTM	19	+13,455 sec	1.50,581 min	-
17. Darryn Binder (ZA)	KTM	19	+13,551 sec	1.50,057 min	-
18. Filip Salac (CZ)	KTM	19	+13,561 sec	1.50,189 min	-
19. Gerard Riu Male (E)	KTM	19	+13,790 sec	2.00,153 min	-
20. Julian Jose Garcia (E)	Honda	19	+13,891 sec	2.00,200 min	-
21. Raúl Fernández (E)	KTM	19	+14,197 sec	1.50,381 min	-
22. Davide Pizzoli (I)	Honda	19	+16,586 sec	1.50,957 min	-
23. Stefano Nepa (I)	KTM	19	+20,338 sec	1.50,838 min	-
24. Deniz Öncü (TR)	KTM	19	+20,870 sec	2.00,301 min	-
25. Kazuki Masaki (J)	KTM	19	+34,135 sec	2.00,513 min	-
26. Riccardo Rossi (I)	Honda	19	+43,083 sec	1.50,751 min	-

WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	184
2. Canet	182
3. Arbolino	155
4. McPhee	126
5. Ramírez	123
6. Antonelli	118
7. Masia	96
8. Vietti	90
9. Ogura	86
10. Suzuki	85

WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	319
2. KTM	250

WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	307
2. VNE Snipers	222
3. SIC58 Squadra Corse	203
4. Sterilgarda Max Racing Team	182
5. Petronas Sprinta Racing	176
6. Sky Racing Team VR46	171
7. WWR	148
8. Honda Team Asia	137
9. Gaviota Angel Nieto Team	94
10. Redox Prüstel GP	85

STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Canet	1.58,197 min
2. Ogura	1.58,898 min
3. Tatay	1.58,983 min
4. Kornfeil	1.59,092 min
5. Vietti	1.59,121 min
6. Lopez	1.59,194 min
7. Arbolino	1.59,201 min
8. Suzuki	1.59,204 min
9. McPhee	1.59,212 min
10. Sasaki	1.59,336 min
11. Foggia	1.59,407 min
12. Dalla Porta	1.59,449 min
13. Arenas	1.59,662 min
14. Rodrigo	1.59,769 min
15. Masia	1.59,826 min
16. Salac	1.59,919 min
17. Migno	2.00,016 min
18. Rossi	2.00,604 min
19. Nepa	1.59,486 min
20. Ramírez	1.59,602 min
21. Fernández	1.59,876 min
22. Yurchenko	1.59,897 min
23. Pizzoli	1.59,951 min
24. Riu Male	2.00,069 min
25. J. J. Garcia	2.00,257 min
26. Öncü	2.00,466 min
27. Binder	2.00,655 min
28. Masaki	2.00,832 min
29. S. Garcia	2.01,575 min
30. Booth-amos	2.01,593 min



12-Stunden-Tag

Der Bol d'Or wurde Samstagabend um sechs abgebrochen und erst am Sonntagmorgen um sechs Uhr neu gestartet. Es wurde als 24-Stunden-Rennen gewertet, wengleich davon nur rund elfeinhalb gefahren worden sind.

Von: **Toni Börner**

Die 83. Ausgabe des Bol d'Or wurde bereits auf nasser Strecke und im Regen gestartet. Der Regen wurde bald noch stärker, und es gab schon in der Anfangsphase eine rund 45-minütige Safety-Car-Phase wegen einer Ölspur in der Anfahrt zu Kurve eins. Nach zwei Stunden, 38 Minuten und 52 Sekunden kam dann der Abbruch. „Der Regen war zu stark“, so Loris Baz. „Es war genau die richtige Entscheidung, hier abzubrechen.“

Zunächst hatte die Rennleitung kommuniziert, dass nicht

vor 21 Uhr wieder gestartet werden würde. Die Bikes standen in der Boxengasse auf dem blauen Streifen, der damit als Parc fermé fungierte. Die Ansage war, dass die Teams im Halbstunden-Rhythmus über die Fortsetzung des Rennens informiert und der Re-Start eine Stunde vorher kommuniziert werden würde. Alle Teams sollten nur fünf Minuten Vorbereitungszeit bekommen, in denen sie Reifen und Fahrer wechseln sowie tanken dürften.

Doch gegen 20 Uhr wurde schließlich das Rennen für die komplette Nacht abgesagt und sollte morgens um sechs, nach einer Warm-up-Runde hinter dem Safety Car, wieder gestartet werden. Die Parc-fermé-Regelung wurde aufgehoben, sodass die Teams ihre Maschinen in die Box schieben und daran arbeiten konnten.

Die Uhr der Zeitnahme lief die ganze Nacht, auch wenn niemand fuhr. Auf diese Weise holte FCC-Honda mehr oder minder kampflos die vollen zehn Punkte

„Wahrscheinlich muss ich zum Islam oder zum Buddhismus konvertieren, damit wir nicht immer Pech haben. Endurance lässt sich einfach nicht planen.“

Mandy Kainz

für die Zwischenwertung nach acht Stunden. Aufgrund der Situation wurde die WM-Wertung nach 16 Stunden auf 10:30 Uhr gelegt.

Nach dem Wasser das Feuer

Kaum war das Rennen wieder gestartet, folgte der nächste Knaller: Der führenden FCC TSR Honda explodierte der Motor, auf dem Öl stürzte der dicht dahinter folgende Weltmeister

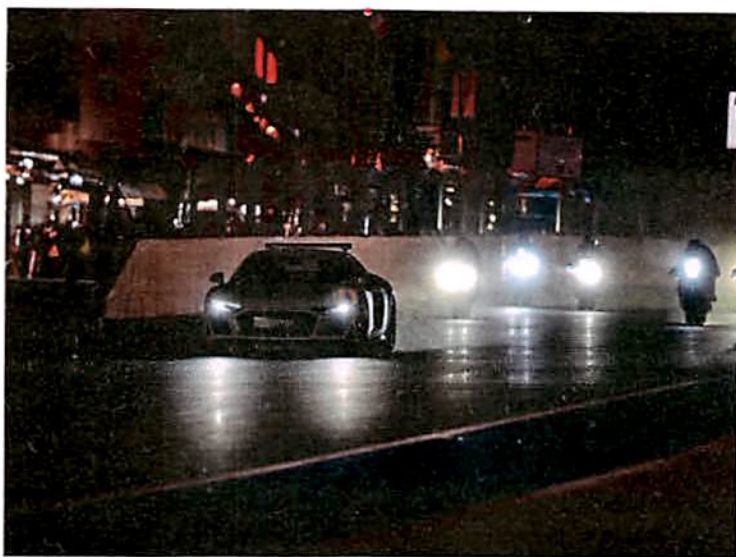
von SRC Kawasaki. Erwan Nigon wollte die Ninja gerade aufheben, als die YART Yamaha mit Loris Baz angeflogen kam. Nigon hatte Glück, dabei nicht verletzt zu werden, denn die R1 krachte voll in den Franzosen und die liegende Kawasaki. Dort kam es dann zu einer Explosion, und die Bikes sowie die Reifenstapel fingen Feuer. Es folgte eine Safety-Car-Phase mit einer Großlöschaktion, die rund eine halbe Stunde dauerte. Damit waren gleich drei Top-Teams auf einen Streich ausgeschieden.

„Wahrscheinlich muss ich zum Islam oder zum Hinduismus konvertieren“, so Mandy Kainz. „Wir haben einfach Pech. Wir wissen, dass wir hier die absolut Schnellsten waren und haben nur dann gepusht, wenn wir es mussten. Das zeigt jetzt aber auch mal wieder, dass im Endurance-Sport gar nichts geplant werden kann oder sicher ist.“

Am Ende blieb von den Langstrecken-Stars nur das Suzuki Endurance Racing Team übrig, das mit Vincent Phillippe, Etienne



Der letzte verbliebene Star: Nach dem Ausfall der anderen Werksteams gewann die SERT-Suzuki



Verregnete Nacht: Nach der Pacecar-Phase folgte der Rennabbruch



Die Werks-BMW (#37) schlug sich gut



Falsches Podest: Vier Stunden nach der Siegerehrung wurde die drittplatzierte ERC-BMW disqualifiziert

Masson und Gregg Black die Führung übernahm und sie ab dem Zeitpunkt des Ausfalls der Konkurrenz nicht mehr hergaben.

Dafür blieb der Kampf ums Podest umso spannender. Die #77 Wojcik Yamaha, die ERC-Endurance-BMW und das neue BMW-Werksteam balgten sich die gesamte restliche Distanz in der gleichen Runde um Platz 2. Dabei setzten alle drei Teams bevorzugt ihre zwei schnellsten Fahrer ein. Wider Erwarten blieb der Regen für den Rest des Rennens aus, wengleich ab und an ein paar kleine Tröpfchen vom Himmel kamen, die aber nicht ins Gewicht fielen. Bei Wojcik konnte sich Gino Rea etwas von seinen Verfolgern absetzen und schließlich den zweiten Platz sicherstellen.

Das markeninterne Duell um den letzten Podestplatz zwischen #6 ERC und #37 BMW Factory war gleichzeitig auch ein direktes Aufeinandertreffen der diesjährigen Superbike-Champions aus Frankreich und Deutschland: Ilya Mikhalchik ging mit elf Sekunden Vorsprung auf seinen

letzten Stint, doch Mathieu Gines holte kräftig auf. Am Ende holte die von Crewchief Ingo Nowazyk betreute Uwe-Reinhardt-BMW das Podest. Damit schlug die alte BMW die neue. „Einfach unglaublich“, so Gines. „Wir haben alle alles gegeben, und es hat richtig Spaß gemacht. Danke an das Team ERC Endurance und an BMW!“

So weit die Theorie. Doch rund vier Stunden nach Rennende wurde die ERC-Mannschaft

aufgrund eines Regelverstößes beim Tank aus der Wertung genommen und disqualifiziert. Damit rückte das BMW Motorrad World Endurance Team noch auf das Podest auf.

Große Show von Hertrampf

Die Rückkehr von Denis Hertrampf und seinem Team mit der neuen Ducati Panigale V4 wurde ganz besonders gefeiert: Wann immer die Panì gezündet wurde, liefen in der Boxengasse alle zu-

sammen und lauschten dem Sound. Am Dienstag war sogar ein Ingenieur aus Bologna zum Test gekommen. Leider sah die Ducati am Ende das Ziel nicht. „Wir haben Öldruck verloren“, so Hertrampf. „Das könnte mit unserem großen Kühler und dem vielen Regen zusammenhängen. Wir wollten kein Risiko eingehen – weder für uns, noch für andere.“ In Sepang wird seine Mannschaft mit der neuen Ducati erneut angreifen. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Le Castellet (F): 21.–22. September 2019; 1. WM-Lauf; 1775,649 km, 313 Rdn. à 5,673 km; 56 Teams gestartet, 44 gewertet.

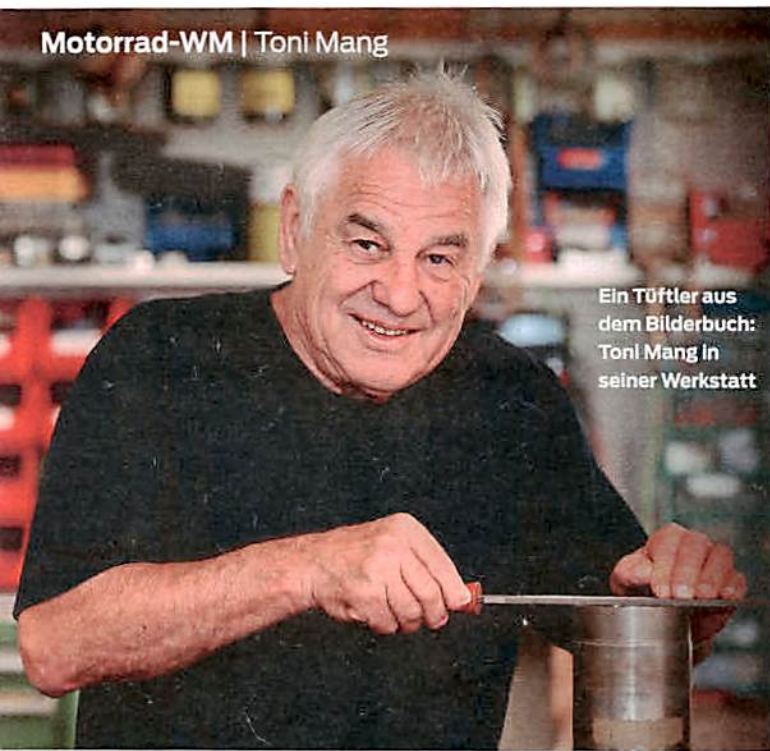
Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Suzuki Endurance Racing Team (Philippe/Masson/Black)	Suzuki	24:00:24,254
2. Wójcik Racing Team (G. Rea/Bergmann/Maurin)	Yamaha	+1 Runde
3. BMW Motorrad World Endurance (Mikhalchik/Puffe/Foray)	BMW	+2 Runden
4. Omega Maco Racing Team (Szkopek/Estment/Hanika)	Yamaha	+3 Runden
5. VRD Igol Pierret Experiences 333 (Alt/Marino/Brink)	Yamaha	+3 Runden
6. Moto Ain (Rolfo/Mulhauser/Clere)	Yamaha	+3 Runden
7. Tati Team Beaujolais Racing (Techer/Denis/Enjolras)	Kawasaki	+3 Runden
14. GERT56 by GS Yuasa (Kerschbaumer/Glöckner/Bijsterbosch)	BMW	+8 Runden
15. Bolliger Team Switzerland (Bühni/Suchet/Walraven)	Kawasaki	+9 Runden
33. Bertl K. Racing Team (Thöni/Dangl/Walchhütter)	BMW	+25 Runden

WM-STAND TEAMS

1. SERT	60 Punkte
2. Wójcik Racing Team	48
3. BMW Motorrad	42
4. Omega Maco Racing	30
5. VRD Igol Pierret	29

WM-STAND HERSTELLER

1. Yamaha	57 Punkte
2. Suzuki	49
3. BMW	45
4. Kawasaki	30
5. Honda	21



Ein Tüftler aus dem Bilderbuch: Toni Mang in seiner Werkstatt

KUTSCHERA

„70 ist nur eine Zahl“

Er war Kinderschauspieler und Junioren-Europameister im Skibob, aber berühmt wurde Toni Mang als fünffacher Motorrad-Weltmeister. Am Sonntag feiert der Bayer seinen 70. Geburtstag.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Tür geht auf, pure Gemütlichkeit kommt dem Besucher entgegen. Im Haus von Toni Mang ist die Welt in Ordnung. Deutschlands erfolgreichster Solo-Motorradrennfahrer

wohnt in Zankenhäusen bei Inning am Ammersee. Ohne Starallüren, sondern wie der Nachbar von nebenan.

Wenn er sich an seine ersten öffentlichen Auftritte erinnert, kriegt er richtig Spaß. Sie hatten nichts mit Motorrädern zu tun, sondern mit den Bremer Stadtmusikanten. Mang spielte eine Hauptrolle. „Ich war der Gockel“, lacht er laut. Da war er zehn Jahre alt. Nach vier Filmen kehrte er der Schauspielerei den Rücken. Als Teenager fuhr Toni erfolgreich Skibob. Doch seine Welt wurden die Motorräder.

1970 verdingte sich Mang mit seinem Kumpel Sepp Schlögl als Rennmechaniker beim damaligen

125-ccm-Weltmeister Dieter Braun. Aber es kribbelte in den Fingern. Die beiden wollten etwas eigenes machen. Und weil sich Mang als der bessere Fahrer und Schlögl als der ambitioniertere Mechaniker herausstellte, war das Ding schnell geklärt. 1975 wurde Mang auf einer 350-ccm-Kawasaki erstmals Deutscher Meister. Ein Jahr später gewann er auf dem Nürburgring sein erstes Rennen in der Weltmeisterschaft.

Es war der Beginn einer spektakulären Karriere. Am Ende standen fünf WM-Titel, vier auf Kawasaki und einer auf Honda, zu Buche. Die KR-Modelle von Kawasaki waren echte Werksmaschinen, hergestellt in Handarbeit. Ihre Konstruktion war einzigartig. Zwei Zylinder standen hintereinander auf dem Motorgehäuse. Jeder Zylinder hatte eine eigene Pleuellwelle, gekoppelt über Zahnräder. Drehschieber zwischen Vergaser und Pleuellgehäuse steuerten die Gas-Einlasszeiten.

Mang wurde zu einer Legende. Eltern nannten ihre Söhne Toni – nach dem Mann, der laut Geburtsurkunde eigentlich Anton heißt und zu dem alle aufschauten. Ihm war der letzte WM-Titel am wichtigsten, „weil ich wahn-sinnig dafür kämpfen musste, und ich hatte auch schon ein gewisses Alter“. Mang war damals 37.

Der ewige Tüftler

Theoretisch hätte sich der Multi-Weltmeister dann zur Ruhe setzen können, doch das war nie sein Ding. Parallel zu seiner Motorrad-Karriere hatte er bereits eine Autowaschanlage gebaut und zu Hause eine Werkstatt vom Feinsten eingerichtet, denn der gelernte Werkzeugmacher ist ein Tüftler, wie er im Buche steht. Vielleicht ist das auch der Grund, dass seine Motorräder immer ein wenig besser waren als die ande-

ren. Er wollte immer noch etwas mehr herausholen. Zwei gute Bekannte gaben ihm zur Jahrtausendwende den Auftrag, ein elektronisches Kanalprüfsystem zu entwickeln. 2002 war es auf der Messe in Berlin ausgestellt.

Toni Mang hat auch ein Patent auf seine Knopfschoner: „Die sind für die guten Hirschhornknöpfe, wenn die Kleidung industriell gereinigt wird. Wenn sich die Trommeln drehen und die teuren Knöpfe unten aufschlagen, gehen sie oft kaputt. Mit den Knopfschonern passiert nichts.“

Seiner Ehefrau Renate hat er daheim auf dem großen Grundstück einen Schwimmteich gebaut. Mit ihr hat er seinen größten Schatz: Tochter Vroni. Sie wurde am gleichen Tag geboren, an dem er zum fünften Mal Weltmeister wurde, allerdings acht Jahre später.

Bei den Mangs in Zankenhäusen ist immer etwas los. Nicht ein einziges Mal ist der Toni in diesem Jahr auf der Rennstrecke gefahren. Keine Zeit. „Jahrelang war ich Instruktor, jetzt fahre ich als Teilnehmer bei Renntrainings mit“, berichtet er. „Aber vielleicht schaffe ich das ja auch noch.“

Am Sonntag wird Toni Mang 70 Jahre alt. Oder besser jung? Er hat bisher jedenfalls keinen Gang zurückgeschaltet. ■



Toni Mang

Geburtstag: 29.09.1949
Geburtsort: Inning (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

- 1975: 350 ccm, SMZ (26.)
- 1976: 125 ccm, Morbidelli (5.)
- 1977: 125 ccm, Morbidelli (5.)
500 ccm, Suzuki (25.)
- 1978: 250 ccm, Kawasaki (5.)
350 ccm, Kawasaki (16.)
- 1979: 250 ccm, Kawasaki (6.)
350 ccm, Kawasaki (4.)
- 1980: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (2.)
- 1981: 250 ccm, Kawasaki (1.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
- 1982: 250 ccm, Kawasaki (2.)
350 ccm, Kawasaki (1.)
- 1983: 500 ccm, Suzuki (18.)
- 1984: 250 ccm, Yamaha (5.)
- 1985: 250 ccm, Honda (2.)
- 1986: 250 ccm, Honda (4.)
- 1987: 250 ccm, Honda (1.)
- 1988: 250 ccm, Honda (8.)

Hobbys

Tüfteln, Gemütlichkeit



ARCHIV MOTORRAD



KUTSCHERA

Auf dem Kawasaki-Twin holte Toni Mang vier WM- und zwei Vize-Titel

Bayerischer Garten: Natürlich weiß-blau

Langbahn-GP in Roden

Schlüsselbeinbruch, Titel weg

Martin Smolinski verlor seinen WM-Titel beim Showdown in Roden nach einem Sturz an Dimitri Bergé. Im Titelkampf ging beinahe der erste GP-Sieg für Lukas Fienhage unter.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit einem einzigen Punkt Vorsprung auf Titelverteidiger Martin Smolinski ging der Franzose Dimitri Bergé ins letzte WM-Finale im niederländischen Roden. Der erneute Showdown zwischen Weltmeister und Vize war, genau wie vor Jahresfrist in Mühlendorf, vorprogrammiert. Das Duell setzte sich bis zum Semifinale fort: Smolinski bezwang Bergé beim ersten Aufeinandertreffen im dritten Durchgang, doch der Olchinger hatte vorher schon einen Punkt ausgerechnet an seinen 20-jährigen Landsmann Lukas Fienhage verloren.

Nach den Vorläufen stand das Punkteduell 19:19. Als Bergé das zweite Semifinale vor dem Briten Zach Wajtknecht gewann, waren Smolinskis Titelträume schon ausgeräumt: Der 34-Jährige lag



Entschieden: Bergé (r.) ist Weltmeister, Fienhage (l.) überholt zum GP-Sieg

in Semifinale 1 hinter Mathieu Trésarrieu. Smolinski konnte passieren, doch der Franzose schlug zurück. Bei Smolinskis nächstem Angriff geriet der Bayer an Trésarrieus Hinterrad, was zum Sturz beider Piloten führte.

Dass Smolinski für diese Aktion disqualifiziert wurde, hatte nur noch statistische Bedeutung, denn mit einem Abriss des rechten Schlüsselbeins musste die #84 ins Krankenhaus, der vermeintlich entscheidende Finallauf fand ohne ihn statt.

Im Endlauf traf der neue Weltmeister Dimitri Bergé entspannt auf Fienhage, Josef Franc und Trésarrieu, Smolinskis Startplatz blieb leer.

Zwar gewann Bergé den Start, doch Fienhage, schon bei der Team-WM in Vechta bester Deutscher, zog vorbei, landete den ersten Grand-Prix-Sieg seiner Karriere und beendete die WM

LANGBAHN-WM

Roden (NL), 22. September

1. Lukas Fienhage (D)	22 Punkte
2. Dimitri Bergé (F)	26
3. Josef Franc (CZ)	20
4. Mathieu Trésarrieu (F)	19
5. Martin Smolinski (D)	19
6. Zach Wajtknecht (GB)	16
7. Chris Harris (GB)	13
10. Max Dilger (D)	8
12. Bernd Diener (D)	3
15. Jörg Tebbe (D)	0

auf dem überragenden vierten Platz. Max Dilger erreichte Platz 10 und wurde WM-Neunter. Damit verfehlte er in seiner Rookie-Saison die ersten sieben, die für die GP-Runde 2020 qualifiziert sind.

Alterspräsident Bernd Diener (12.) und Jörg Tebbe (15.) landeten im niederländischen Roden auf den hinteren Rängen.

Chris Harris gewann gegen Jesse Mustonen das Duell um den siebten WM-Rang, dabei sind nächstes Jahr auch wieder Franc und Theo Pijper.

„Unlucky, Schlüsselbein rechts ist ab. Titelverteidigung misslungen“, war Smolinskis Kommentar zum Geschehen. Er ist bereits in Cloppenburg operiert worden. ■

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 5 Läufen

1. Dimitri Bergé	121 Punkte
2. Martin Smolinski	113
3. Mathieu Trésarrieu	101
4. Lukas Fienhage	79
5. Josef Franc	77
6. Theo Pijper (NL)	66
7. Chris Harris	50
9. Max Dilger	55
13. Bernd Diener	27
15. Jörg Tebbe	17

Speedway-GP in Cardiff

Den Druck gespürt

Leon Madsen gewann den britischen GP in Cardiff, konnte WM-Leader Bartosz Zmarzlik aber nur zwei Punkte abnehmen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Leon Madsen meldete sich nach seiner schwachen Leistung in Vojens eindrucksvoll in Cardiff zurück.

Das bekam besonders der große Favorit, Bartosz Zmarzlik, in den direkten Aufeinandertreffen mit dem Dänen zu spüren. In Lauf 16 und im Finale fuhr Zmarzlik jeweils auf der bevorzugten Innenbahn. In beiden Läufen fuhr Madsen nach zwei beeindruckenden Starts Zmarz-

lik auf und davon. Auch gegen seinen ärgsten Rivalen, Emil Sayfutdinov, verlor der Pole die direkten Vergleiche in Lauf 3 und im Endlauf (hinter Madsen und Sayfutdinov). Letztlich büßte Zmarzlik nach seinen drei Patzern aber nur zwei Punkte ein. Im letzten GP im heimischen Torun ist er natürlich der große Favorit und benötigt 15 Punkte, um sicher Weltmeister zu werden. „Es war das bislang härteste Rennen für mich hier in Cardiff. Ich habe den Druck gespürt“, sagte Zmarzlik. Sieben Punkte Vorsprung sind für Bartosz zwar ein gutes Polster, aber entscheiden ist noch nichts.

Für Patryk Dudek endete auch dieser GP katastrophal. Statt um die Medaillen mitzukämpfen, muss er sich nun auf den retten-

den achten Platz im Gesamtklassament konzentrieren. Er ließ erneut seine erfrischende fahrrische Eleganz vermissen.

Der Schnellste im Qualifying, Tai Woffinden, stürzte in Lauf 4, als er unglücklich auf Freddie Lindgren auffuhr. Der Weltmeister konnte sich einmal mehr nicht für die Halbfinals qualifizieren. ■

SPEEDWAY-WM

Cardiff (GB), 21. September

1. Leon Madsen (DK)	17 Punkte
2. Emil Sayfutdinov (RUS)	17
3. Bartosz Zmarzlik (PL)	15
4. Jason Doyle (AUS)	13
5. Fredrik Lindgren (S)	11
6. Antonio Lindbäck (S)	9
7. Martin Vaculik (SK)	9
8. Matej Zagar (SLO)	9
9. Maciej Janowski (PL)	7



Nächster GP-Sieg: Leon Madsen

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 10 Läufen

1. Bartosz Zmarzlik	118 Punkte
2. Emil Sayfutdinov	111
3. Leon Madsen	109
4. Fredrik Lindgren	98
5. Martin Vaculik	88
6. Maciej Janowski	80
7. Patryk Dudek (PL)	75
8. Matej Zagar	74
25. Martin Smolinski (D)	1

QUASCHNING

Enduro-DM Rehna

Schon der fünfte Sieger

Die Enduro-DM war zum ersten Mal im norddeutschen Rehna zu Gast. Gleich gab es einen neuen Gesamtsieger in der Championatswertung: Davide von Zitzewitz.

Von: **Robert Pairan**

Er war der fünfte Sieger in sechs Wettbewerben. Obwohl nur rund eine Stunde von Rehna wohnhaft, war der KTM-Fahrer bisher noch nie in Mecklenburg gestartet. „Ich habe versucht, möglichst sicher die Spuren zu treffen und nichts mit Gewalt zu erzwingen,“ erklärte Von Zitzewitz seinen Erfolg.

Titelverteidiger Dennis Schröter gab zu, dass ihn ein Sturz im ersten Enduro-Test den Sieg gekostet hat: „Der Zeit bin ich hinterhergefahren, aber ‚Zitze‘ hat keine Fehler mehr gemacht.“ Obwohl nur als Ersatz für den abgesagten Lauf in Burg mit dem Prädikat geadelt, erwies sich Rehna eines DEM-Laufes würdig. ■



Wieder ein neuer Sieger: Davide von Zitzewitz auf KTM

ENDURO-DM

Rehna (D), 21. September

1. Davide v. Zitzewitz, KTM	47:18,99 min
2. Dennis Schröter, Husqvarna	+4,02 s
3. Andreas Beler, KTM	+31,72 s
4. Robert Riedel, KTM	+42,62 s
5. Edward Hübner, KTM	+44,38 s
6. Björn Feldt, KTM	+52,20 s
7. Angus Heidecke, KTM	+52,70 s
8. Benjamin Meusel, GasGas	+1:13,46 min
9. Jörg Haustein, Husqvarna	+1:18,64 min
10. Paul Rossbach, KTM	+1:21,33 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 8 von 11 Tagen

1. Dennis Schröter	469 Punkte
2. Davide von Zitzewitz	429
3. Edward Hübner	428
4. Angus Heidecke	427
5. Andreas Beler	420
6. Robert Riedel	389
7. Björn Feldt	382
8. Christian Brockel	361
9. Paul Rossbach	358
10. Chris Gundermann	308

Supermoto of Nations Carole

Vive la France

Wer einen Thomas Chareyre im Team hat, braucht niemanden zu fürchten. Frankreich wieder Supermoto-Nations-Sieger.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit dem Heimvorteil auf dem Circuit Carole in der Nähe von Paris im Rücken errang das Tricolore-Trio Thomas Chareyre, Sylvain Bidart und Laurent Fath den Mannschaftstitel überlegen mit einem Vorsprung von 22 Punkten – und das ausgerechnet noch vor dem französischen Juniorteam mit Bunod, Cousin und Marie-Luce.

Bei Regenschauern landeten die Einheimischen gleich zum Auftakt einen Doppelsieg, bei dem Junior Emerick Bunod Europameister Thomas Chareyre

schlug! Deutschlands Jannik Hintz (Husqvarna) wurde Siebter. Im zweiten Heat übernahm das Team Frankreich 1 die Führung mit einem Laufsieg von Sylvain Bidart; Steffen Albrecht gelang mit Platz 2 ein großer Erfolg und er brachte Deutschland im Zwischenstand auf Platz 4.

Im dritten und entscheidenden Moto setzte Thomas Chareyre den Holeshoot und gewann seinen einzigen Lauf vor dem Italiener Elia



Spielerisch: Chareyre Nationsieger

SUPERMOTO OF NATIONS

Carole (F), 22. September

1. Frankreich 10 Punkte:
Thomas Chareyre 1-2, Sylvain Bidart 1-3, Laurent Fath 3-5
2. Frankreich Junior 32 Punkte:
Emerick Bunod 1-4, Nicolas Cousin 6-10, Axel Marie-Luce 11-17
3. Italien 38 Punkte:
Elia Sarmartin 2-7, Diego Monticelli 3-8, Luca D'Addato 18-18
5. Deutschland 45 Punkte:
Steffen Albrecht 2-19, Jannik Hintz 7-13, Jan Deitenbach 7-16
8. Schweiz 66 Punkte:
Baumgartner 6-21, Götzl 10-15, Hänggeli 14-22
11. Österreich 97 Punkte

Sarmartin und Sylvain Bidart, was den souveränen Titel bedeutete. Platz 7 für Jan Deitenbach brachte Deutschland auf Platz 5 hinter Italien und Tschechien. Albrechts 19. Platz im ersten Lauf wurde als deutsches Streichresultat gewertet. ■

NACHRICHTEN

LETTENBICHLER BAUT FÜHRUNG AUS

Der Brite Nathan Watson holte sich den Sieg bei der sechsten Runde der WESS im heimischen Hawkstone Park: Schon am Samstag konnte er sich mit den schnellsten Zeiten im Enduro-Sprint den besten Startplatz für das Cross-Country-Rennen am Sonntag sichern. Nach verpatztem Start musste sich der KTM-Fahrer in den ersten Kurven nach vorne kämpfen. Nach einer Runde war er Zweiter hinter Landsmann Jonny Walker. Zur Halbzeit hielt Watson die Spitze und kontrollierte das Rennen bis zum Schluss. Der Deutsche Manuel Lettenbichler konnte mit Platz 2 seine Führung in der Serie weiter ausbauen. Zu seiner eigenen Überraschung hatte er nicht nur einen guten Start, sondern fand auch schnell seinen Rhythmus, sodass er das Tempo an der Spitze mitgehen konnte.

NOCH EIN SIEG FÜR BOU

Obwohl Toni Bous 13. WM-Titel bereits seit Juli feststeht, gewann der Katalane auch den siebten und letzten Trial-GP in La Nucia an der spanischen Mittelmeerküste vor Landsmann Adam Raga. Veteran Takahisa Fujinami kam zum fünften Mal diese Saison auf das Podium. Die Britin Emma Bristow, seit 2017 ungeschlagen, gewann erneut den Frauen-Titel. In der Trial2-Frauenklasse holte sich Vivian Wachs trotz Platz 5 noch die Meisterschaft.

DEUTSCHLAND FREESTYLE OF NATIONS SIEGER

Das deutsche Trio verteidigte am Freitag in Hamburg seinen Freestyle of Nations Titel. WM-Spitzenreiter Luc Ackermann, sein Bruder Hannes und Kai Haase siegten mit 549 Punkten vor Team Übersee (Bowden/AUS, Jones/USA, Squibb/GB, 507 Punkte) und Tschechien (Pilát, Podmol, Cesak, 434 Punkte). Luc Ackermann gewann den Best Trick Contest für Deutschland mit einem Double Backflip. ■

**MOTOR
SPORT
aktuell**

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



V12 Vanquish Zagato, 39 km, 444 kW (604 PS), Verbr. l/100 km: 10,2 außero., 21,4 innero., 14,4 komb., CO2 355 g/km, Kl. G. Gebr. Stehling oHG, Wiebestr. 36, 10553 Berlin, 030/6625766, 0172/3908615, info@stehling-automobile.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50578

Audi

Audi RS3 Abt Sportback, schwarz, EZ 11/2017, 500 PS, Vmax 300 km/h, 26000 km, 1. Hd., Preis VS. Tel. 0176/21436269

Bentley



Bentley GT Speed Supersport, Bj. 2010, 49.700 km, Vollausstattung, Bestzustand, Garantie, Finanzierung + Eintauch, EUR 109.900,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Str. 103-105, 45663 Recklinghausen, 02361-90746-26, www.autohaussued.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50569



Continental GT V8, EZ 02/2014, dunkelgrau, 59000 km, 373 kW (507 PS), Klima, Navi, Leder, weiss/grau, Xenon, Sitzheizung, Sitzlüftung, 82.000,- €. Platin-Cars GmbH, Carlmaria-Heim-Strasse 10, 80339 München, Tel. 0174/7733543, info@platin-cars.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50587

BMW

Chiptuning by MS-Tuning mit TÜV-Eintragung für alle BMW, VAG, Mercedes AMG usw... Allradleistungsprüfstand, HJS Downpipes, Remusabgasanlagen, Akrapovicabgasanlagen, Wagnertuningteile, BMW Performanceteile usw... www.ms-tuning.de

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

BMW Alpina

KATHAN
DAS PLUS AN LEIDENSCHAFT



Alpina B4 S Coupé Allrad, EZ 08/2019, 1800 km, blau-met. / Leder Dakota schwarz, Vollausst., 72.890,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 11,5; außerorts 6,5; kombiniert 8,3; CO2-Emission kombiniert 190 g/km, Effizienzkl. D. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50583

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 2550

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

KATHAN
DAS PLUS AN LEIDENSCHAFT



Alpina B7 Biturbo Allrad, EZ 06/2017, 5400 km, imperialblau-met. brillanteffekt/ Leder Exklusiv Nappa Zagorabeige, Vollausstattung, ehem. UPE des Herstellers 158.400,- € / jetzt 99.900,- € MwSt. awb. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50584

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400

KATHAN
DAS PLUS AN LEIDENSCHAFT



Alpina XD3 Allrad, EZ 05/2019, 8400 km, glacierrsilber-met./Leder Vernasca schwarz, Vollausstattung, 87.890,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 7,8; außerorts 6,3; kombiniert 6,9; CO2-Emission kombiniert 183 g/km, Effizienzkl. C. Autohaus Kathan GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, kathan.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50585

Ferrari

612 Scaglietti, EZ 01/2009, 19500 km, Manettino, Nero DS 1250, Iroko Leder, Daytona Sitze, 120.000,- € VB von privat. cardweiss@arcor.de

348 TS, Bj. 5/92, 74000 km, TÜV neu, FP 70.000,- €. Chiffre MK21/1131531

Jaguar

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

Arden

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

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

Mercedes

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



V 250 4Matic kompakt - VANSPO RTS VP GRAVITY, EZ 09/2018, ca. 26200 km, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlauf-abdeckungen und mattschwarze Seitenschwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT), Höherlegung + 30 mm, Interieur u. Exterieur-Pakete, Standheizung, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI, Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, Klima u. v.m., zum Preis von 52.360,- € (MwSt. awb.) Motor Euro VI. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt)

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50534

VANSPO RTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



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

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50533

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

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

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

sehäfer
RENAUSPUFFANLAGEN
 TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

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

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

Rennttransporter



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

Rolls-Royce



Phantom Drophead Coupé, EZ 03/2011, 7300 km, schwarz, Leder moccasin, Vollausstattung, Kaufpreis EUR 246.000,-. Autohaus Süd GmbH, Bochumer Straße 103-105, 45663 Recklinghausen, Tel. 02361-90746-26, www.autohausued.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50575

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
 www.motorsport-aktuell.com/abs

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Tesla

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

VW

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



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

Boote/Yachten

PERFORMANCE ON WATER
 www.speed-yacht.com H

Veranstaltungen

MYT
 LOS
ERÖFFNUNG HALLE 3
 LFA
 OMEO

Technik Museum Sinsheim
 Sonderausstellung bis Herbst 2020
 f i t technikumuseum.de

Geschäftsverbindungen

BestWater

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

Immobilien

BAUGRUNDSTÜCK - Nähe NÜRBURGRING. Ich biete hier ein vollerschlossenes Baugrundstück (1515 m²) in der Gemeinde Baar - OT Mittelbaar, Talstr. 5a (B 258) an. Preis 37.500,- EUR. Das Grundstück liegt 5 min. vom Nürburgring Eingang Pflanzgarten Nordschleife entfernt. Perfekt um sich den Traum vom Haus mit Rennstrecke zu erfüllen. Tagsüber Rennen - Abends den Sonnenuntergang auf der Terrasse mit einem Glas Wein genießen. Das Grundstück hat Süd Ausrichtung. Alle weiteren Info's bei Interesse. 57462 Olpe, Tel. 01577/1904443

Motorsportreisen.0221/4912598,rcam.de

Verschiedenes

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

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

Versicherungen



www.clickvers.de

MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport **sportvers.de**
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

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

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

Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Elberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Unerstall

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



Quertreiber in Cardiff: Beim rasanten Speedway-Spektakel brauchen die mutigen Zweiradakrobaten viel Balance-Gefühl

Kein Teamgeist

Zum Team-Duell bei Ferrari
 MSa 40/2019

Vettel hat ein Formtief, heißt es. Woran könnte das liegen? Vielleicht am Auto, das nicht so funktioniert, wie er es braucht? Vielleicht am mangelnden Teamgeist von Leclerc? Vielleicht an fehlender Rückendeckung seitens des Teams? Oder wurde Vettel letztlich in Montreal gänzlich demoralisiert, als man ihm einen Sieg mit fadenscheiniger Begründung aberkannte? Man hätte die Regeln bis zum Saisonende durchziehen müssen, um das Gesamtergebnis nicht zu verfälschen. Nach Montreal hatten sowohl Verstappen als auch Leclerc größere Regelverstöße, die aber nicht geahndet wurden. Entweder hätte man auch da Strafen verhängen oder Vettel den Sieg von Montreal zurückgeben müssen. Bei aller Euphorie über seine zwei Siege sollte man sich bei Ferrari darüber im Klaren sein, dass Leclerc

nie fürs Team fahren wird, sondern einzig für sich selbst.

Rudolf Kowalski,
 D-56072 Koblenz

Audi im Konvoi

Zur DTM am Nürburgring
 MSa 40/2019

Ich fahre seit 1985 zu mindestens zwei DTM-Rennen pro Jahr und war am letzten Wochenende wieder einmal am Nürburgring. Nach dem Sonntagsrennen mache ich mir ernsthaft Sorgen um den Fortbestand der DTM. Das Rennen war das langweiligste, welches ich in all meinen Besuchen gesehen habe. Wenn sieben Audi, wie am Sonntag, im Konvoi über die Strecke fahren und bis auf die letzten Runden wegen nachlassender Reifen bei Rast keinerlei Überholmanöver stattfinden, stimmt mit den Regeln etwas nicht. Die Verantwortlichen sollten schnell gravierende Änderungen beschließen und möglichst bald andere Hersteller gewinnen, damit wir in Zukunft

wieder spannende DTM-Rennen sehen können.

Dr. Ulrich Bollmann,
 D-33184 Altenbeken

Hauruck-System

Zur Zarco-Trennung von KTM
 MSa 35/2019

KTM ruiniert die Karriere von Johann Zarco, der einer der besten Fahrer im MotoGP-Feld ist. Das ist Fakt. Allerdings konnten die KTM-Leute mit einem sensiblen Fahr-Genie wie Zarco nicht umgehen. Das ist leider auch Fakt. Das Hauruck-System mit der Kündigung zeigt leider die ganze „Klasse“ dieses Teams!

Werner Anton Pedack,
 D-90765 Fürth

KONTAKT

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

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 25. September DSK – Freies Fahren in Groß Dölln
- 28. September VLN 7: 59. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen
- 2. Oktober DSK – Freies Fahren Nürburgring Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 27. September

09.55	Formel 1 Sotschi, FP1 LIVE	Sky Sport 1*
09.55	Formel 1 Sotschi, FP1 LIVE	NITRO
13.55	Formel 1 Sotschi, FP2 LIVE	Sky Sport 1*
13.55	Formel 1 Sotschi, FP2 LIVE	NITRO/ORF 1

Samstag, 28. September

10.55	Formel 1 Sotschi, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
11.00	ADAC F4 Sachsenring, 1. Rennen LIVE	Sport 1
11.45	ADAC GT4 Sachsenring, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.00	F1 Sotschi, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
13.00	ADAC TCR Sachsenring, 1. Rennen LIVE	Sport 1
13.45	Formel 1 Sotschi, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*
13.55	Formel 1 Sotschi, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
14.15	GT Masters Sachsenring, 1. Rennen LIVE	Sport 1
16.15	Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen LIVE	Sport 1
17.00	ADAC F4 Sachsenring, 2. Rennen LIVE	Sport 1
23.00	Rallye-EM Zypern, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1

Sonntag, 29. September

09.20	ADAC F4 Sachsenring, 3. Rennen LIVE	Sport 1+*
10.45	ADAC TCR Sachsenring, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
11.55	ADAC GT4 Sachsenring, 2. Rennen LIVE	Sport 1+*
12.00	F1 Sotschi, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
12.00	F1 Sotschi, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
ca. 12.30	F1 Sotschi, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1/SRF 2
14.40	GT Masters Sachsenring, 2. Rennen LIVE	Sport 1
16.25	Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen LIVE	Sport 1
16.30	BGTE Barcelona, Schlussphase LIVE	Eurosport 2*
20.00	NASCAR Cup Series, Charlotte LIVE	Motorvision TV*
23.45	Rallye-EM Zypern, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Motorrad

Samstag, 28. September

10.30	Endurance-WM, Bol d'Or (Highlights)	Eurosport 1
11.00	SBK-WM Magny-Cours, Superpole LIVE	Eurosport 1
13.40	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen LIVE	Servus TV
17.05	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Sonntag, 29. September

12.05	SSP-WM Magny-Cours, Rennen LIVE	Eurosport 2*
13.15	SBK-WM Magny-Cours, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
14.00	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen LIVE	Servus TV

Montag, 30. September

00.15	SSP-WM Magny-Cours, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
00.45	SBK-WM Magny-Cours, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1

Streams / Internet

Samstag, 28. September

08.15	VLN, 7. Lauf, Zeittraining & Rennen LIVE	vln.de
Zeiten s.o.	alle Rennen vom Sachsenring LIVE	sport1.de
14.30	Truck-EM Le Mans, 1. Rennen LIVE	fiaetrc.com
17.05	Truck-EM Le Mans, 2. Rennen LIVE	fiaetrc.com

Sonntag, 29. September

07.00	Super Formula Okayama, Rennen LIVE	motorsport.tv*
Zeiten s.o.	alle Rennen vom Sachsenring LIVE	sport1.de
13.55	Truck-EM Le Mans, 3. Rennen LIVE	fiaetrc.com
ca. 14.45	BGTE Barcelona, Rennen LIVE	motorsport.tv*
	auch: www.blancpain-gt-series.com	
16.30	Truck-EM Le Mans, 4. Rennen LIVE	fiaetrc.com

*kostenpflichtig

Vorschau



F1 Grand Prix von Russland: Die Mercedes-Bilanz in Sotschi ist noch makellos



Superbike-WM: Wird Jonathan Rea wie im Vorjahr in Magny-Cours Weltmeister?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

27./28.09.	Rallye-ÖM (ÖRM), Niederösterreich	A
27.–29.09.	Rallye-EM, Zypern	CY
28.09.	VLN Langstrecke Nürburgring, 7. Lauf	D
28./29.09.	Truck-EM, Le Mans	F
28./29.09.	ADAC GT Masters, Sachsenring (+ GT4/F4/PCC)	D
28./29.09.	ADAC TCR Germany, Sachsenring	D
29.09.	Formel 1, Sotschi (+ F2/F3)	RUS
29.09.	Blancpain GT Endurance, Barcelona	E
29.09.	NASCAR Cup Series, Charlotte/North Carolina	USA
29.09.	Tourenwagen/BTCC, Silverstone	GB
29.09.	Super Formula, Okayama	J

Motorrad

28.09.	Speedway-EM-Finale 4, Chorzow	PL
28./29.09.	Superbike-/Supersport-WM, Magny-Cours	F
28./29.09.	Enduro-WM, Ambert	F
28./29.09.	Trial der Nationen, Ibiza	E
28./29.09.	IDM, Hockenheim	D
29.09.	Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Jerez	E
29.09.	Motocross der Nationen, Assen	NL
29.09.	Supermoto-DM, Harsewinkel	D

Deutschland 9,90 € | Österreich 11,00 € | Schweiz 15,90 sfr | BeNeLux 11,50 € | Italien 12,50 €

www.auto-motor-und-sport.de

**auto
motor
-
sport**

EDITION



Mini

60 JAHRE



Cheers to 60 years!

**Auf den Reifenspuren des Minis –
Die Geschichte eines Lebensgefühls.**

Die AUTO MOTOR UND SPORT
Sonderausgabe ab jetzt im Handel oder online.

0711.32068888 | ams@dpv.de | auto-motor-und-sport.de/edition