

MotoGP: Honda-Triumph in Japan

# Márquez feiert 80. WM-Sieg!

NR. 45 / 23. OKTOBER 2019



Streit ums F1-Reglement 2021

## Droht ein Krieg um neue Regeln?

Moto2: GP von Japan

## So fand Lüthi in die Erfolgsspur zurück

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



RM-Finale: 3-Städte-Rallye  
**Skoda-Pilot Kreim  
holt Titel trotz Strafe**



Portrait des Mercedes-Teamchefs  
**Das Erfolgsgeheimnis  
von Toto Wolff**



Formel-E-Testfahrten in Valencia  
**BMW setzt Bestzeit  
beim Spanien-Test**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Mercedes-Teamchef Toto Wolff im Porträt **S. 4**
- Formel 1** Königsklasse im Zwiespalt: Revolution oder nicht? **S. 6**
- Formel 1** Kolumne zum „Super-Sonntag“ in Suzuka **S. 8**
- Formel 1** Hintergründe und News aus der Königsklasse **S. 9**
- Formel E** Nachlese zu den offiziellen Testfahrten in Valencia **S. 10**
- F1-Historie** Was macht eigentlich Jody Scheckter? **S. 12**
- Sportwagen** Kampf um WEC-Reifen, Nachrichten **S. 14**
- Sportwagen** Interview mit Audi-Kundensportleiter C. Reinke **S. 16**
- Rallye-WM** Vorschau Spanien und aktuelle Hintergründe **S. 18**
- Rallye** DRM: Kreim holt Titel mit einem Schönheitsfehler **S. 20**
- Rallycross** Die TitansRX-Serie zu Gast auf dem Estering **S. 22**
- DTM** Zahlenspiele: Die Statistiken zur abgelaufenen Saison **S. 24**
- Tourenwagen** News und Hintergründe aus den Serien **S. 26**

## Motorrad:

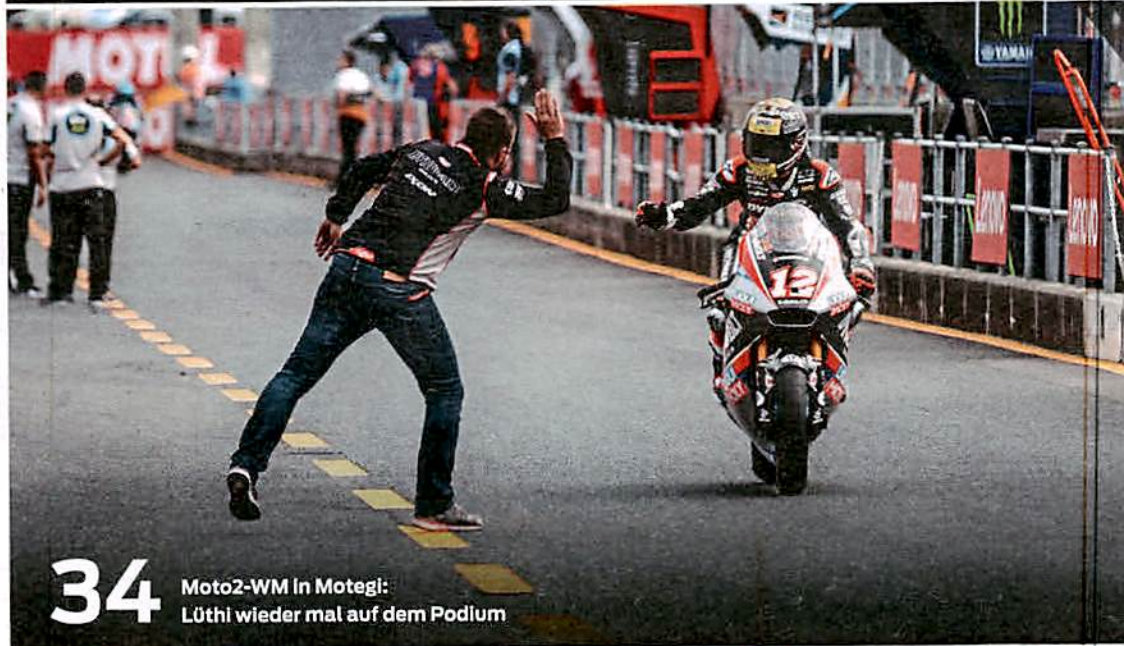
- MotoGP** Márquez beschert Honda Heimsieg in Motegi **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Japan **S. 32**
- Motorrad-WM** Moto2: Lüthi zurück auf dem Podest **S. 34**
- Motorrad-WM** Dalla Porta siegt und ist nah am Moto3-Titel **S. 36**
- Historie** Rückblick auf die Rossi-Titel vor 10 und 20 Jahren **S. 38**
- Straßensport** Seitenwagen-WM Estoril und Nachrichten **S. 39**
- Offroad** Interview D. Schröter und Supercross Las Vegas **S. 40**
- Offroad** Speedway St. Johann und Wittstock plus News **S. 42**

## Leserservice:

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



**27** NASCAR Cup Series in Kansas: Hamlin hält die Konkurrenz in Schach



**34** Moto2-WM in Motegi: Lüthi wieder mal auf dem Podium



**22** Titans RX Series in Buxtehude: Showdown am Estering



**14** Streit um LMPI-Reifen:  
Wer liefert künftig die WEC-Pneus?

**42** Speedway in Wittstock:  
Schweden-Sleg beim „Race of the Night“



MICHELIN

QUASCHNING

## MSa-Paddock



### PROGRAMM-ÄNDERUNG

Abwarten und noch ein Bierchen trinken lautete das Motto der drei MSa-FI-Reporter vor dem großen Taifun in Suzuka. Ob der „Super Sunday“ als Zukunftsmodell für die Königsklasse geeignet ist, erklärt Ihnen Elmar Brümmer (r.) in seinem Kommentar.



### ELEKTRISIERT

Michael Heimrich, unser Intimus für den deutschen Rallyesport, durfte an der Seite von Opel-Sportchef Jörg Schrott schon mal am neuen Rallye-Elektro-Corsa schnuppern – und hofft auf einen Erfolg des Projekts.



### SHUTTLE MIT TV-SERVICE

Imre Paulovits nahm diesmal den öffentlichen Shuttle-Bus, der allen Fans zugänglich ist, um nach Motegi zu kommen. Während der Fahrt lief gegen Langeweile das Video des MotoGP-Rennens vom Vorjahr.



# Chef vom Ganzen

Nicht erst seit seinem sechsten WM-Titel in Folge mit Mercedes steht Toto Wolff in einer Reihe mit den ganz großen Teamchefs der Formel 1. Was ist sein Erfolgsgeheimnis?

Von: **Elmar Brümmer**

**M**annschaftstitel unter Dach und Fach, jetzt wird noch schnell die Fahrer-Weltmeisterschaft eingesackt, dann ist eine weitere Formel-1-Saison komplett in Silber-

glanz gehüllt. Die sechste in Folge. Ein neuer Rekord von Mercedes, der maßgeblich einem neuen Typus Teamchef zu verdanken ist: Toto Wolff, Fahrerlager-Spitzname „Totonator“.

Im offiziellen Formel-1-Werbefilm gibt es abseits der Emotionen in den Cockpits und der Action auf der Rennstrecke eine kurze Sequenz, in der ein Mann seine Faust mit voller Wucht auf eine Tischplatte haut. Es ist jene harte Hand, mit der Mercedes-Teamchef Toto Wolff den Werksrennstall nach drei schwierigen Anfangsjahren als „deutsche Renn-Nationalmannschaft“ in-

nerhalb einer Saison auf Kurs gebracht und dann zum beinahe unschlagbaren Team der Hybrid-Ära gemacht hat. Die heftige Handbewegung verdeutlicht, dass der Mann an der Spitze nicht einfach nur ein Manager ist, der seine Anteile am Rennstall maximieren will, sondern ein Mann, der denkt, fühlt und lenkt wie ein Racer. Das ist Teil seines Erfolgsgeheimnisses, seiner Akzeptanz in der Branche. Sozusagen eine gespaltene Persönlichkeit im positiven Sinn: hier der erfahrene Betriebswirtschaftler, da der Sportler. Das eine sichert ihm den Rückhalt in der Daimler-

Zentrale in Stuttgart, das andere die Achtung in der Rennbranche. In Sekundenschnelle kann Wolff zwischen den beiden Polen seine Persönlichkeit pendeln, wenn er die Tätigkeit erfordert. Auf dieser Art hat er sechs Mal das Double verwirklicht, und damit Michael Schumachers Ferrari-Ära übertraffen. #ATeamComeTrue heißt das dazu passende Hashtag-Motto in den sozialen Medien.

## Kraft aus Niederlagen

Ob Menschen, die im Motorsport arbeiten, überhaupt zum Wettbewerbsgedanken angetrieben werden müssen, beantwortet de



Toto Wolff verfolgt die Rennen aus der Garage und nicht von der Boxenmauer aus



Wolff & the Gang: Die Führungsebene arbeitet seit vielen Jahren zusammen



Racer-Mentalität: Wolff ist mehr als ein Manager an der Spitze des Teams



Teamplayer: Als Ex-Rennfahrer genießt Wolff auch unter den Piloten Respekt

7 Jahre alte Österreicher so: „Ich lenke, dass die meisten von uns getrieben sind. Aber es gibt natürlich auch Phasen, in denen man sich selbst und andere anreiben muss. Man schwingt nicht ständig auf einem Hochgefühl, das ist auch gut, sonst wird man auch manisch. Es geht manchmal auch darum, seine Motivation wieder zu entdecken und sich wieder aufzuladen.“ Der Findungsprozess, das Neuerfinden, wird auch in diesem Winter die wichtigste Aufgabe in Brackley sein. Wolff ist gut im Philosophieren, aber der Unterschied zu vielen PS-Philosophen ist, dass er

Grundsätze nicht auf schnöden Power-Point-Folien belässt, sondern sie gelebt haben will. Das persönliche Vorleben eingeschlossen. Und das auf durchaus kreative Weise. So waren alle Mercedes-Ingenieure aufgerufen, sich Bilder von ihrem jeweiligen Gegenüber bei Ferrari zu besorgen, um dem Gegner ein Gesicht zu geben.

Jeden positiven Moment als befruchtend zu betrachten, Fehler von Einzelnen nicht vor versammelter Mannschaft zu verdammen, aus den Niederlagen die größte Kraft zu ziehen, permanente Veränderung als grundsätz-

liche Denkweise zu betrachten – das sind die Pfeiler jener mit Motorenabteilung mehr als 1000 Menschen, die den Stern zum Rasen bringen und für 2020 das siebte Double anstreben. „Wir werden keinen Stein auf dem anderen lassen“, hat Wolff schon in Suzuka angekündigt, nachdem die Fähigkeit, sich selbst infrage zu stellen, über die Erfolgjahre hinweg zur größten Stärke des Systems Mercedes geworden ist: „Auf diese Art sind wir immer wieder stärker wiedergekommen.“

Wenn auch viele Methoden und Ansichten bei Wolffs Amtsantritt Neuland für die Silber-

pfeil-Crew waren, der Österreicher bewegt sich durchaus in der Tradition anderer Teamchefs. Theoretisch könnte man beim Urvater der Silberpfeile, Alfred Neubauer, beginnen. Der Mann mit Hut war von der natürlichen Autorität her damals so unumstritten wie Wolff heute, er war fähig, unpopuläre Entscheidungen im Dienste der Mannschaft zu treffen. Und mit unkonventionellen Lösungen, wie jener, den Lack von den Autos kratzen zu lassen und damit einen Mythos zu schaffen, feierte Neubauer auch häufig Erfolge.

## Das komplette Package

Der direkte Vorgänger Norbert Haug war eine Bezugsperson für die jeweiligen Mercedes-Rennfahrer, diese Stärke im Umgang mit den nicht immer leicht zu nehmenden Chauffeuren konnte der selbst als Rundstreckenpilot erfolgreiche Wolff perfektionieren, so hat er beispielsweise Lewis Hamilton aus der Krise geholt. Haugs Vorliebe für Zahlen erweitert der aktuelle Mercedes-Kommandeur über die Rundenzeiten hinaus auf die Bilanzen, immerhin gehört ihm ja selbst ein Drittel des Rennstalls.

Auf den ersten Blick schwer vorstellbar erscheint, was Toto Wolff mit Jean Todt gemeinsam haben könnte. Dabei ist das eine Menge, allem voran die Fähigkeit, die richtigen Leute auf die richtigen Positionen zu setzen und ihnen die Eigenverantwortung zu geben, die sie brauchen. Wobei die politischen Entscheidungen immer Chefsache bleiben, bei Wolff insbesondere, seit Niki Lauda nicht mehr an die Rennstrecke kommen konnte. Die Todtsche Akribie ist nicht ganz so manisch ausgeprägt, aber der Blick und die Achtung fürs Detail sehr wohl.

Ron Dennis, der als Erster in der Neuzeit Mercedes zu Champion-Ehren führen konnte, damals noch als Motorenlieferant und Rennstall-Teilhhaber, blieb zwar häufig in seiner Eitelkeit und seiner sehr eigenen Mentalität gefangen, zeichnete sich aber sehr wohl durch visionäre Ansichten aus – und durch ein gutes Gespür für zukunftsträchtige Geschäfte.

Wäre Toto Wolff ein Rennwagen, aktuell ein Typ TW06, würde man von einem „kompletten Package“ sprechen, tauglich für alle Art von Strecken. Aber gut, dass er ein Mensch ist, der auch mal mit der Faust auf den Tisch hauen kann. ■

# Droht ein Krieg?

Noch eine Woche, dann ist das Formel-1-Reglement für 2021 in Stein gemeißelt. Bei der letzten Sitzung zwischen FIA, F1-Management und Teams blieb es ruhig. Sechs Teams hätten gerne, dass alles so bleibt, wie es ist. Trotzdem will die FIA ihren Reformplan durchziehen. Die Frage ist nur noch: Mit wie vielen Zugeständnissen?

Von: **Michael Schmidt**

**E**s war die letzte Sitzung vor der Entscheidung. Eine letzte Chance für die Teams, noch einmal am Reglement zu flicken, das Modell „Lima“ des Formel-1-Autos der Zukunft vielleicht noch abzuwenden oder wenigstens in ihrem Sinne abzuändern. Die Vertreter der Topteams brachten am 16. Oktober in Paris neue Vorschläge für mehr technische Freiheiten ein. FIA-Präsident Jean Todt und die Formel-1-Bosse Chase Carey und Ross Brawn hörten zu und setzten ihr bestes

Pokerface auf. Ihre Antwort: „Jede neue Idee ist willkommen, wenn sie mit den Zielen des Projekts vereinbar ist.“ Technisch sind das Autos, mit denen man besser im Verkehr fahren kann. Sportlich sind es Rahmenbedingungen, die verhindern sollen, dass Geld zu viel Rundenzeit kauft.

## Kein Votum der Teams

Jetzt warten alle gespannt darauf, welches Reglement die FIA am 31. Oktober präsentiert. Es gibt keine Warteschleifen und Extra-Runden mehr. Was nicht heißt, dass danach nicht noch im Detail nachgebessert wird. Aber nur im Detail. Für die Teams ist die Nummer vorerst gelaufen. Sie haben kein Mitspracherecht mehr. Das Sportgesetz gibt der FIA freie Hand, weil Ende 2020 das Concorde-Abkommen, der Grundsatzvertrag der Formel 1, ausläuft.

Nur noch eine Hürde steht im Weg. Am 25. Oktober stimmt der FIA-Weltrat über den Reglements-entwurf ab. Man sollte meinen, dass die FIA ihre Schäfchen auf ihrer Seite hat. Die Teams sind in diesem Gremium nur durch Ferrari vertreten. Eine Stimme, die wenig ausrichten kann. Es sei denn, Ferrari macht von seinem Vetorecht Gebrauch. Wenn dieses

Vetorecht überhaupt noch gilt, was juristisch zu klären wäre. Es erlischt in der Zeit nach dem Concorde-Abkommen. Außerdem müsste Ferrari im Einzelfall nachweisen, dass die neuen Regeln dem Team schaden. Was bei einem Neuanfang schwierig würde, denn neue Regeln treffen alle Teams gleich stark.

Zum ersten Mal wurde den Teams das Gesamtpaket, bestehend aus sportlichem und technischem Reglement, Budgetdeckelung, Geldverteilung und Entscheidungsfindung präsentiert. Der Punkt der Regierungsführung birgt ähnlichen Sprengstoff wie der des Technikreglements. Alle bisherigen Entscheidungsgremien werden 2021 aufgelöst. Die Teams bekommen nur ein eingeschränktes Mitspracherecht. Wenn FIA und Formel-1-Management zusammenhalten, können sie die Regeln praktisch im Alleingang ändern. Die Teams müssten sich schon zu einem Großteil einig sein, um etwas abzulehnen.

Das ist ganz selten der Fall, wie sich bei der Reglementsfrage wieder einmal zeigt. In einer internen Umfrage wurde vor der Sitzung in Paris geklärt, wer wo steht. Jeder musste einen Frage-

bogen ausfüllen, in dem nur die Antworten ja, nein oder egal zu gelassen waren. Kernpunkt waren die Regeln, die das Auto in 50 Legalitätsboxen mit wenig Bewegungsfreiheit einteilen. Sechs Teams sprachen sich gegen das neue Reglement aus und dafür, dass alles so bleibt, wie es ist. Mercedes, Ferrari und Red Bull zogen ihre Satellitenteams Racing Point, HaasF1 und Toro Rosso mit. Renault, McLaren, Sauber und Williams unterstützen das Projekt 2021. Ursprünglich stand es einmal 5:5, doch Toro Rosso wurde im letzten Momentfügig gemacht. Seitdem Red Bull Honda an der Seite hat, zählt man wieder zu der Fraktion, die für maximale Freiheit ist. Auch beim Geldausgeben.

Weniger starr waren die Mehrheiten bei der Frage nach Stan-

„Wir haben die Teams immer über den letzten Stand des 2021er Autos informiert. Warum sagen sie erst jetzt, dass sie was anderes wollen?“

Ross Brawn



So könnte das F1-Auto 2021 aussehen. Wie es wirklich aussieht, erfahren wir am 31. Oktober

ardteilen. Beim Benzinssystem, dem Getriebe, der Sicherheitsausrüstung, den Crashstrukturen, den Felgen und den Radnaben stimmte der Großteil der Teams für Einheitskomponenten. Die Frage nach Einheitsbremsen ging unentschieden aus. Sie steht jedoch nicht mehr zur Disposition: Die Bremsen kommen auch künftig von unterschiedlichen Herstellern, unterliegen aber strikten Regularien. Nur die Vereinheitlichung der Sammeltanks wurde mit 8:2 Stimmen abgelehnt.

## Ideen für mehr Freiheit

Um ihren guten Willen zu demonstrieren, haben die drei Top-Teams auf Basis des FIA-Vorschlags ein alternatives Konzept vorbereitet. Es bietet den Ingenieuren ein bisschen mehr Freiheiten, verfehlt aber trotzdem nicht das Hauptziel, die verwirbelte Luft hinter dem Auto so zu lenken, dass das nachfolgende Fahrzeug nicht zu viel Abtrieb verliert. Die Regelhüter zeigen sich gesprächsbereit, solange CFD-Simulationen oder Windkanaltests das gleiche Ergebnis bringen wie das eigene Produkt. Bei der letzten Version des 2021er Autos büßt das nachfolgende Auto in einem Bereich von zwei Wagenlängen nur 10 Prozent Anpressdruck ein. Aktuell sind es 50 Prozent.

Nach Aussage des F1-Managements waren einige Bitten der Teams im letzten Entwurf des 2021er Autos ohnehin bereits implementiert. Andere werden jetzt dahingehend geprüft, ob sie

zielkonform sind. Was nicht ganz einfach ist, weil den Vorschlägen eine exakte CFD-Auswertung fehlte. Und jetzt läuft die Zeit davon. Die Option der Nachbesserung will man sich auch nach dem 31. Oktober offenhalten. Für den Fall, dass sich gewisse Lösungsansätze als Irrweg erweisen oder bessere gefunden werden.

Experten gehen davon aus, dass die Achse Todt/Carey/Brawn ihren Reformplan durchziehen wird – weil sie nach all der Vorarbeit gar nicht mehr zurück können. Das wäre nicht nur ein Gesichtswort, sondern auch ein Machtverlust. Man wäre den Teams dann völlig ausgeliefert.

Sind die Regeln einmal publik, wird es spannend: Wer unterschreibt den neuen Formel-1-Vertrag und wer nicht? Wie viel Zeit gibt das F1-Management den Teams, Farbe zu bekennen? Liberty und die FIA können nicht ewig warten. Wenn sich das Feld nicht füllt, brauchen sie Ersatz. Und vor allem einen guten Plan B, denn mit der aktuellen Budgetobergrenze und der Komplexität der Technik lockt man keine neuen Teams an.

## Das Pokerspiel beginnt

Die Verhinderer werden vermutlich auf eine Verzögerungstaktik setzen, in der Hoffnung, dass am Ende FIA und Rechteinhaber noch einknicken und aus der Not am aktuellen Reglement festhalten müssen. Liberty ist bis zu einem gewissen Maß erpressbar, und die großen Teams wissen das. Wenn sich herumspricht, dass große Player wie Mercedes, Ferrari oder Red Bull nicht unterschreiben wollen, stürzt die Formel-1-Aktie an der New Yorker Börse ab. Der frühere Formel-1-Chef Bernie Ecclestone hält das für den großen Schwachpunkt in dem Konstrukt: „Ich musste mich nie um einen Aktienkurs kümmern und konnte machen, was ich wollte.“ Bestes Beispiel sind die Jahre 2000 bis 2005, als die Hersteller mit einer Piratenserie drohten. Ecclestone ließ sich nicht erpressen. Am Ende trickste er die Autokonzerne aus, weil er Ferrari auf seine Seite zog.

Auch diesmal könnte ein Krieg drohen, nur blutiger als damals. Weil es mehr Wackelkandidaten gibt, als man glauben mag, und mehr Abhängigkeiten, als es dem Sport guttut. HaasF1 kann ohne Ferrari nicht einmal ein Auto bauen. Bisher hat noch keiner der Autokonzerne einer Fortsetzung des Formel-1-Engagements



Front gegen die Reformer: Horner, Wolff und Binotto (v.l.) fordern mehr Freiheiten



Wo geht die Reise hin? Todt und Carey umgarnen Mercedes-Boss Källenius (v.r.)



Alles gut: Wozu neue Regeln, wenn die Action stimmt?

grünes Licht gegeben. Die Kritik an den Regeln ist dabei nur ein Faktor. Bei Mercedes, Renault und Honda geht die Angst um, der Motorsport könnte in der augenblicklichen Aufregtheit der Umweltdiskussion bald zur Zielscheibe der grünen Aktivisten werden. Bei HaasF1 und Alfa-Sauber regiert der Frust, dass die Budgetdeckelung nicht weit genug gegangen ist und die Aussicht, sich zu verbessern, nicht

viel größer sein wird als heute. Renault ist ein ganz spezieller Fall. Das Formel-1-Team steht wegen der hohen Kosten und der bescheidenen Erfolge ohnehin auf dem Prüfstand. Der Protest von Racing Point gegen den Werksrennstall wegen einer angeblich illegalen Bremskraftverteilung könnte Renault den Todesstoß versetzen. In dem Fall kann Plan B eigentlich nur ein kompletter Neustart sein. ■



# Kurz und knackig: Wie wäre ein Super-Sonntag?



Der Taifun über Japan zwang die Macher dazu, den Japan GP zeitlich einzudampfen. Trotzdem – oder gar deshalb? – entwickelte sich ein spannendes Schlag auf Schlag im Qualifying wie im Rennen. Ein Vorbild für zukünftige Grands Prix?

Von: **Elmar Brümmer**

**W**ie lange doktern die Funktionäre, die Aktionäre und die Teamchefs nun schon herum, um das beste, spannendste und kostengünstigste Format für ein Formel-1-Wochenende zu finden? Stimmt, wir können uns schon nicht mehr erinnern, wann das angefangen hat. Gefühlt nach dem Rücktritt von Juan-Manuel Fangio. Die noch bangere Frage ist daher: Wie lange wollen und werden sie noch herumdoktern? Gefühlt bis nach dem Karriereende von Charles Leclerc, also irgendwann um 2035 herum.

Und dann hat einmal mehr die Natur eine Lösung gefunden. Auf eine brutale Art, denn der Super-Taifun Hagibis hat in vielen Gegenden Japans verheerende Schäden angerichtet und Menschenleben gekostet. In der Präfektur Mie, in der Suzuka nur ein paar Meter über Meeresspiegel liegt, ist man bis auf Dauerregen und Windböen einigermaßen glimpflich davongekommen. Dennoch war es völlig richtig – und damit weit verantwortungsvoller als vor fünf Jahren –, vor dem aufziehenden Orkan vorzeitig zu kapitulieren und wenigstens den Qualifikationssamstag zu streichen. Vor fünf Jahren hatte man solche Maßnahmen zum Schutz von Publikum und Fahrern gescheut, Jules Bianchi hat dafür mit seinem Leben bezahlt.

Aus der Not eine Tugend: Qualifikation und Rennen innerhalb von vier Stunden auf Basis von nur zwei Trainingseinheiten. Das stellte die Ingenieure und Mechaniker vor scheinbar unlösbare Aufgaben – die sie hervorragend bewältigt haben. Herausgekomm-

men sind ein spektakuläres Qualifying – und ein Grand Prix, der sich auch vor vielen anderen Rennen nicht verstecken muss. Für die Zuschauer ging es Schlag auf Schlag, mehr Action an einem Formel-1-Sonntag geht kaum. Auch die Rennfahrer, die sich wie alle aus dem Tross den Samstag im Hotel mit virtuellen Rennen und ein paar Briefings vertreiben mussten, fanden Gefallen an der Kompakt-Formel, die ein bisschen an den Formel-E-Samstag erinnert.

**„Du musst deinen Kopf unterschiedlich programmieren und jedes Mal einen anderen Rhythmus finden.“**

Lewis Hamilton

Unter normalen Umständen, versteht sich. So viel Wind muss ja nicht sein. Doch warum nicht die Trainingseinheiten auf den Samstag schieben, Sonntag um neun qualifizieren lassen und um 14 Uhr das Rennen starten – dann hätten die Teams einen

Tag weniger Aufwand, und die Fans (jedenfalls die meisten aus dem jeweiligen Land) könnten auch erst am Wochenende anreisen – und bekämen etwas geboten. In den drei Probestunden würde nämlich zwangsweise mehr gefahren, als es bis jetzt meistens der Fall ist.

Der für das Notprogramm gefundene Name wäre sogar für die Entertainment-Ansprüche von Liberty Media dauerhaft tauglich: Super-Sunday. Klingt wie Super-Bowl, klingt also gut, ist kaum zu steigern, hält, was es verspricht.

Lewis Hamilton hat die ungewöhnliche Herausforderung – im Gegensatz zu seiner Rennstrategie – „sehr genossen“. Bei diesem Experiment hat nicht nur die konträre Abstimmung der Rennwagen eine Rolle gespielt, auch die Fahrer mussten ihre Einstellung im Nu umstellen: von der Konzentration auf die schnellste Runde auf die Dauerbelastung im Rennen. „Du musst deinen Kopf unterschiedlich programmieren und jedes Mal einen anderen Rhythmus finden“, sagt der Demnächst-Weltmeister, „normalerweise hast du nach dem Qualifying Zeit, um wieder runterzukommen und dann die Spannung für den nächsten Tag

aufzubauen. Das ist in Suzuka ganz anders gewesen, und ich fand es eigentlich ganz cool. Vor mir aus könnte man das immer so machen. Wie viele Donnerstage oder Freitage würde uns das zurückgeben ...“

Immerhin, es ist Bewegung in der Diskussion um das Reglement für 2021, wenn auch nicht mit echten Windgeschwindigkeiten. In Japan haben die Teams die FIA und Liberty Media einmal mehr darüber gesprochen, ob in der kommenden Saison bei drei unterschiedlichen Großen Preisen ein Qualifikationsrennen über 100 Kilometer das bisherige Format ablösen soll. Frankreich, Belgien und Russland dürften die Versuchskaninchen sein, bis dahin ist das WM-Bild schon gefestigt, die Experimente können nicht allzu viel Schaden anrichten. Schließlich mangelte es an allen drei Rennstrecken zuletzt an dauerhafter Action.

Was lange währt, kann endlich gut werden: In der Kürze liegt die Würze. ■

## RETURN TO SENDER

### Das Rennwochenende der Formel 1

Neu organisieren oder alles beim Alten lassen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: [mssa-lesertribune@motorpresse.de](mailto:mssa-lesertribune@motorpresse.de)



In Suzuka bestritt die Formel 1 zum fünften Mal das Qualifying und das Rennen am selben Tag

Formel 1

# Abschied von O'Ward

Der Mexikaner Patricio O'Ward verlässt nach nicht einmal einem halben Jahr den Red-Bull-Juniorkader. Sein Cockpit in der japanischen Super Formula Series übernimmt Jüri Vips.

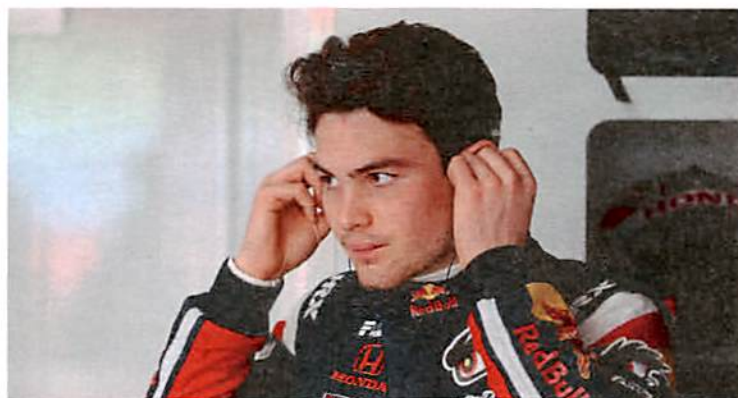
Von: Tobias Grüner

Red Bull ist weiter auf der Suche nach dem nächsten Max Verstappen. Der Traum von Patricio O'Ward, zügig den Aufstieg in die Königsklasse zu schaffen, ist nun geplatzt. Nach Problemen mit den Superlizenz-Punkten für seinen Indy Lights-Titel 2018 und durchwachsenen Leistungen in den ersten drei Auftritten in der japanischen Super Formula empfahl ihm Red Bull-Sportchef Helmut Marko, sich in Cockpit in der IndyCar-Serie zu

suchen. Angeblich soll das neu formierte Team von McLaren Interesse zeigen, den Youngster für die kommende Saison zu verpflichten. O'Ward wollte die Gerüchte allerdings noch nicht bestätigen: „Etwas Geduld bitte, es wird sich alles zum Guten wenden.“

Das freigewordene Super-Formula-Cockpit hat Red Bull bereits

besetzt. Junior-Pilot Jüri Vips, der die abgelaufene Formel-3-Saison auf Rang 4 abschließen konnte, wird beim Saisonfinale in Suzuka sein Debüt im Mugen-Renner geben. Gut möglich, dass der Este dann auch in der kommenden Saison in Japan fahrend wird. Marko ist bekanntlich kein großer Freund der Formel 2. ■



Patricio O'Ward wird sein Glück nächstes Jahr in der IndyCar-Serie suchen

Formel 1

# McLaren holt auf

McLaren hat den Rückstand auf die Spitzen-Teams verkürzt und sich vom Mittelfeld abgesetzt. Obwohl das Technikpaket des MCL34 auf dem richtigen Weg ist, will das Team 2020 mit einem neuen Konzept antreten.

Von: Michael Schmidt

Der Schritt nach vorne passierte nicht in kleinen Portionen, sondern ziemlich plötzlich. Bis zum GP Singapur verlor McLaren pro Kilometer rund zwei Zehntel auf Red Bull. Was immerhin bedeutet, dass man die Entwicklungsgeschwindigkeit des WM-Dritten alten konnte. In Russland und Japan wurde der Abstand erstmals spürbar verkürzt. McLaren fußte nur noch 0,156 respektive 0,078 Sekunden pro Kilometer auf Red Bull ein. In Suzuka stellte sich das so dar: Eine halbe Se-

kunde Rückstand auf Red Bull, eine halbe Sekunde Vorsprung auf das restliche Mittelfeld.

Teamchef Andreas Seidl führt die jüngste Steigerung auf das bessere Verständnis des Autos zurück. Nach der Sommerpause hatte McLaren das Entwicklungstempo deutlich verlangsamt, um sich auf das 2020er-Auto zu konzentrieren. Die Ingenieure unter James Key wollen sich im letzten Jahr des aktuellen Reglements nicht auf eine Weiterent-

wicklung des MCL34 verlassen, sondern auch das Konzept ändern. Seidl bremst: „Ich würde es nicht als einen radikalen Wechsel bezeichnen. Aber die Lücke zu den Top-Autos ist so groß, dass wir schon einen ordentlichen Schritt machen müssen. Das heißt, dass sich das Auto vom Konzept her in einigen Bereichen ändern wird.“ Angst, den falschen Weg zu gehen, hat Seidl nicht: „Wir sehen das nicht als Risiko, sondern als Chance.“ ■



McLaren will den Rückstand auf die Top-Teams 2020 weiter verkürzen

## NACHRICHTEN

### NEUER TEAMNAME

Toro Rosso gibt sich ab 2020 einen neuen Namen. Das Junior-Team von Red Bull, das 2006 in der Formel 1 debütierte, heißt dann AlphaTauri. Das ist eine Modelinie des Getränkekonzerns. Die anderen Teams haben der Namensänderung zugestimmt. Es ist bereits die zehnte Umbenennung eines Teams innerhalb der letzten zehn Jahre. Sechs Mal war ein Besitzerwechsel verantwortlich dafür.

### KEINE QUALI-RENNEN

Der Plan von FIA und FI-Management, im nächsten Jahr drei Mal (Frankreich, Belgien, Russland) die Qualifikation durch ein Mini-Rennen über 100 Kilometer zu ersetzen, ist gescheitert. Der Vorschlag erreichte nicht die geforderte Einstimmigkeit. Für 2021 kann die FIA Qualifikationsrennen aber ohne Zustimmung der Teams auf den Plan setzen.

### TICKTUM WIEDER DABEI

Die Organisatoren des Macau-Grand-Prix haben die vorläufige Starterliste für die 2019er-Ausgabe bekannt gegeben. Neben den drei Erstplatzierten der abgelaufenen Formel-3-Saison, Robert Shwartzman, Marcus Armstrong und Jehan Daruvala, ist auch Daniel Ticktum mit von der Partie. Der Brite konnte den Klassiker in den letzten beiden Jahren gewinnen. DTM-Pilot Ferdinand Habsburg hat sich ebenfalls angemeldet. Die deutschen Farben werden durch David Beckmann, Andreas Estner und David Schumacher vertreten.

### HWA FORMEL-2-TEAM

Nach der Premiersaison in der Formel 3 wird HWA im nächsten Jahr auch ein eigenes Team in der Formel 2 stellen. Wie der Rennstall aus Affalterbach offiziell mitteilte, wird man den Startplatz von BWT Arden 2020 komplett übernehmen. Mit den Briten hatte es in der aktuellen Saison bereits eine Technologie-Partnerschaft gegeben.

# Schwierige Lernkurve



„Produktiv“ habe man gearbeitet, und der Erkenntnisgewinn war natürlich „positiv“. Testfahrten sind der ideale Dünger für blumige Erfolgs-Prosa in den Presse-Communiqués. Auch die Hoffnungslosen können sich noch an den Strohalm der wunderbaren Rundenzeit-Minimierung klammern. Dabei weiß keiner, was die Konkurrenz getrieben hat: Zeitenjagd oder Sandbagging? Doch eines scheint sich nach den dreitägigen Tests abzuzeichnen: BMW ist offenbar in guter Form. Die Newcomer Porsche und Mercedes, aber auch das erfahrenere Audi-Team müssen beißen.

Von: **Claus Mühlberger**

**G**rob geschätzt, weisen die zwölf Strecken, auf denen die Formel E in der Saison 2019/2020 gastiert, insgesamt rund 150 Kurven auf. Leicht

zu nehmende Biegungen sind darunter, aber auch verflixt schwierige Kurven gilt es zu meistern. Doch eines ist sonnenklar: Die allerschwierigste Kurve in der Formel E ist die Lernkurve.

Egal, mit wem man spricht im Formel-E-Zirkus: Früher oder später kommt die Rede fast immer auf diese imaginäre Biegung. Porsches Technikvorstand Michael Steiner zum Beispiel gesteht seinem Newcomer-Team die berühmte Lernkurve zu, erwartet aber selbstredend, dass diese „im Laufe des Jahres nach oben geht“.

Nun ist die Formel E aber eine ganz verflixte Serie: Hier gewinnt nicht unbedingt das Team mit dem meisten Geld und der größten Power, was Mannstärke und Motorleistung angeht. DS-Techeetah hat zuletzt zweimal hintereinander bewiesen, dass auch ein kleines, und was die Finanzkraft angeht, bestenfalls mittelmäßiges Team, die Meisterschaft holen kann.

In Formel E kommt es darauf an, das komplizierte Zusammenspiel zwischen Speed und Energie-Management bestmöglich zu balancieren. Zweite Königsdisziplin ist das Arbeiten unter Druck, denn die gesamte Action spielt sich an einem Tag ab. Wer nicht mit weitgehend aussortiertem



**„Wenn man in der Schikane viel Risiko geht, kann man zwei oder drei Zehntelsekunden gewinnen. Dann landet man aber auch schnell mal in der Mauer.“**

Jean-Éric Vergne, DS-Techeetah

Setup beim Freien Training um acht Uhr morgens ankommt, oder wer bei den Abläufen ins Schleudern gerät, schleppt den Rückstand den ganzen Tag mit. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die Formel-E-Neulinge Porsche und

Mercedes beim ersten gemeinsamen Auftritt mit den neuen gegnerischen Teams das südliche Ende der Zeitenliste zierten.

„Es gab unerwartete Herausforderungen, die wir zu meistern hatten“, ächzte Mercedes-Teamchef Ian James. „Damit hatte ich ehrlich gesagt nicht gerechnet. Aber wir haben die richtigen Lösungen gefunden.“ Nicht ganz so optimistisch hörte sich Stoffel Vandoorne an. „Natürlich sind wir mit dieser Testwoche nicht ganz zufrieden“, meinte der Ex-Formel-1-Fahrer aus Belgien. Auch der zweite Mercedes-Mann Nyck de Vries moserte, suchte die Schuld aber auch bei sich: „Leider habe ich an der Schikane einen Fehler gemacht. Das hat uns fast einen Tag gekostet.“

## Schikanöse Schikane

Der Formel-2-Champion war nicht der Einzige, der unsanft in der engen, eigens für die Formel E aufgebauten Schikane sein Auto demolierte: Sam Bird (Virgin-Audi) und Alexander Sims (BMW) erwischte es dort, ebenso das Porsche-Duo Neel Jani und André Lotterer. Der Einschlag des Schweizer am ersten Testtag war so heftig, dass sicherheits halber das Monocoque gewechselt werden musste.



Die BMW, hier Günther, drehten 536 Runden. Mercedes schaffte nur 223 Umläufe

deckte „Verbesserungspotenzial“. Man habe sich auf das Programm fokussiert – und nicht nur auf die Rundenzeiten konzentriert.

Mit der Gelassenheit eines zweifachen Champions agierte Jean-Éric Vergne. Der Franzose gab sich mit einem Platz im Mittelfeld zufrieden. „Wer in der Schikane ans Limit geht, kann zwei oder drei Zehntelsekunden gewinnen“, sagte der Techeetah-Fahrer. „Man landet dort aber auch schnell mal in der Wand.“ Knapp 0,4 Sekunden fehlten Vergne auf die Bestzeit von Max Günther im BMW. Damit war er Elfter. Ein weiterer Beleg für die enorme Ausgeglichenheit im Formel-E-Feld. Günther beeindruckte mit enormem Speed, aber auch mit Konstanz. Der Allgäuer lag an allen Tagen im Vordergrund, ebenso wie überraschenderweise DTM-Vizemeister Nico Müller im Dragon. „Ich fühlte mich wohl im Auto“, meinte Günther. „Rundenzeiten waren Nebensache.“

### Diesel statt Glycerin

Einen peinlichen Lapsus leistete sich die Formel-E-Organisation. Die drei riesigen, fürs Schnellladen notwendigen Stromaggregate im Fahrerlager wurden mit hundsgewöhnlichem Diesel betrieben. Ein Armutszeugnis für die Öko-Serie, die so stolz darauf ist, bei den Rennen fast CO<sub>2</sub>-neutrales Aquafuel (Glycerin) zu verwenden. ■

## FORMEL E: TEST IN VALENCIA (E)

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1. Max Günther	BMW	1.15,087 min
2. Pascal Wehrlein	Mahindra	+ 0,103 s
3. Nico Müller	Dragon	+ 0,111 s
4. Antonio Félix da Costa	DS-Techeetah	+ 0,208 s
5. Mitch Evans	Jaguar	+ 0,219 s
6. Sébastien Buemi	Nissan	+ 0,241 s
7. Alexander Sims	BMW	+ 0,272 s
8. Robin Frijns	Virgin-Audi	+ 0,290 s
9. Oliver Rowland	Nissan	+ 0,357 s
10. Jérôme d'Ambrosio	Mahindra	+ 03,67 s
11. Jean-Éric Vergne	DS-Techeetah	+ 0,393 s
12. Felipe Massa	Venturi-Mercedes	+ 0,417 s
13. Sam Bird	Virgin-Audi	+ 0,483 s
14. Brendon Hartley	Dragon	+ 0,505 s
15. James Calado	Jaguar	+ 0,537 s
16. Daniel Abt	Audi	+ 0,586 s
17. Lucas di Grassi	Audi	+ 0,588 s
18. Edoardo Mortara	Venturi-Mercedes	+ 0,597 s
19. André Lotterer	Porsche	+ 0,612 s
20. Stoffel Vandoorne	Mercedes	+ 0,649 s
21. Nyck de Vries	Mercedes	+ 0,829 s
22. Neel Jani	Porsche	+ 0,966 s
23. Oliver Turvey	NIO	+ 0,966 s
24. Ma Qing Hua	NIO	+ 1,960 s



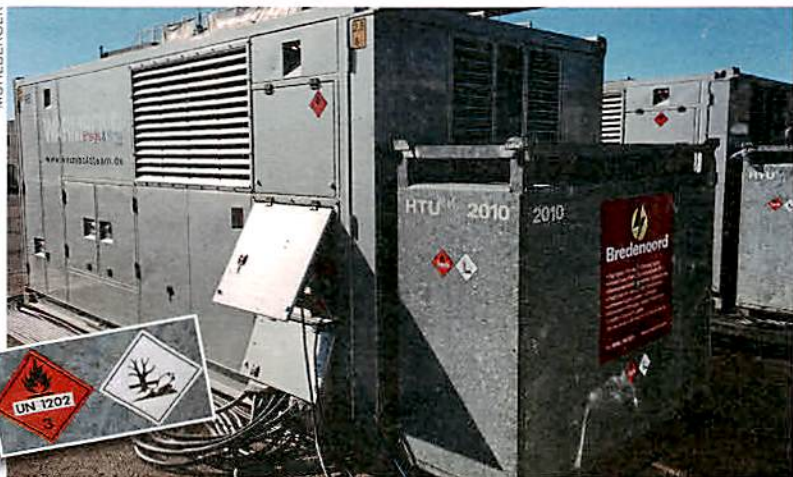
Champion Vergne im DS-Techeetah bremst auf der allerletzten Rille



Di Grassi und Massa teilen ein Souvenir aus ihrer Heimat Brasilien



Porsche, hier Lotterer, fiel noch nicht mit Spitzenzeiten auf



Eine Blamage für die Öko-Serie: Diesel statt Glycerin für die Generatoren



# Die perfekte Karriere danach

Jody Scheckter ist ein Paradebeispiel für Disziplin und Konsequenz. Er beschloss, mit dem Rennsport aufzuhören, und er hörte auf. Ohne Wenn und Aber. Er beschloss, nach seiner Karriere Erfolg zu haben, und er hatte Erfolg. Mehr als im Motorsport.

Von: **Michael Schmidt**

**J**ody Scheckter kam wie ein Wirbelwind in die Formel 1. Er war der wildeste Hund, den man sich vorstellen konnte. Immer in eine Kollision verwickelt. Immer maximal quer. Immer absolut furchtlos. Er war 1973 der schnellste McLaren-Fahrer, doch er bekam keinen Vertrag. Das änderte sich. Bei Tyrrell wurde der krausköpfige Südafrikaner gezähmt, bei Williams reifte er. Als Scheckter 1979 zu Ferrari stieß, war er ein kompletter Rennfahrer. Er wusste, dass er seinen Teamkollegen Gilles Villeneuve nicht mit dem besten Speed schlagen konnte. Also besiegte er ihn durch Konstanz und Rennintelligenz.

Am 9. September 1979 war das große Ziel erreicht. Jody Scheckter wurde in Monza mit einem Sieg Weltmeister. Er erinnert sich noch genau an den Tag danach: „Als ich am nächsten Morgen aufgewacht bin, war ich zweifacher Weltmeister, aber kein anderer Mensch. Und es lagen keinerlei Geschenke neben dem Bett. Die Woche drauf habe ich in Maranello getestet. Enzo Ferrari schaute vorbei und sagte nur: Hello Champion. Das war's. Du bist nur für eine Woche Weltmeister. Dann holt dich die Wirklichkeit wieder ein.“

Nur ein Jahr später war Schluss. Ferrari hatte mit dem 312T5 einen Flop gelandet. Während Villeneuve dem störrischen Auto mit dem Kopf durch die Wand seinen Willen aufzwingen wollte, ging Scheckter in die Defensive. Er beschloss, zum Ende der Saison 1980 aufzuhören. Ohne Wenn und Aber. Einen Plan für die Zeit danach hatte er nicht. „Als Rennfahrer habe ich mich nur ums Rennfahren gekümmert. Ich habe aber nach meinem Rücktritt schnell angefangen, mich zu beschäftigen. Zuerst habe ich einen Motorrad-WM-Lauf in Donington organisiert. Dann wollte ich die IROC-Seri-

REINHARD

weltweit veranstalten. Ich habe ein Jahr damit verbracht, es ist aber nie was draus geworden. Dann bin ich nach Amerika gezogen und habe dort eine Firma gegründet.“

Den Zündfunken lieferte ein Zeitungsartikel. Der zeigte einen Simulator, in dem ein Mann mit einem Gewehr auf Dinge schießen konnte, die sich auf einem Bildschirm bewegten. Scheckter gefiel das Konzept. „Zuerst habe ich nur gedacht, das sei ein Computerspiel. Doch dann hat mir ein Freund in Amerika gesagt, dass es hier eine Marktlücke geben könnte. Die Polizei suche nach einem System, wo sie mit Feuerwaffen üben könnten.“

Der Ex-Rennfahrer zog nach Atlanta und gründete mit seiner Frau am Küchentisch eine Firma. „Ich war der Designer, der Mechaniker, der Verkäufer. Zuerst habe ich mir einen Prototyp besorgt. Ein Lasergewehr mit einer Kamera und einem Computer, den wir in eine Holzschachtel gesteckt haben. Ich hatte natürlich Berater, die mir beim Zusammenbau der Maschine geholfen haben. Nach vielen, vielen Stunden Arbeit hat es endlich funktioniert. Eines Tages kam ein Typ in Zivilklamotten vorbei. Ich wollte ihn schon wieder wegschicken, bis er mir gesagt hat: Ich bin vom Militär. Er wurde mein erster Kunde.“ Innerhalb von zwölf Jahren verkaufte Scheckter in 35 verschiedene Länder. Seine Firma kontrollierte 95 Prozent des Weltmarkts. Die Umsätze waren beträchtlich. „In den letzten drei Jahren haben wir 29, 60 und 100 Millionen Dollar verdient. Das Geschäft ist explodiert. Wir hatten 280 Angestellte.“

Doch dann zog es seine Frau wieder zurück nach England, und der Geschäftsmann in Scheckter hatte das untrügliche Gefühl, dass der beste Moment zum Verkaufen gekommen sei. „Der Zeit-

punkt war ideal. Mit dem Wachstum der letzten drei Jahre konnten wir einen sehr guten Preis erzielen. Der nächste Schritt wäre eine große Investition gewesen. Wir hätten viel zukaufen müssen. Ein Fonds aus New York hatte Interesse, und wir haben die Gunst der Stunde genutzt.“

Mit dem Geld kaufte sich Scheckter eine riesige Farm im Süden Englands. Eine dumme Idee, wie er heute lächelnd sagt. „Finanziell hat es uns viel gekostet. Erst 2018 hat die Farm Profit abgeworfen. Als ich aus den USA zurückkam, dachte ich, dass ich nur eine Firma gründen müsste, und ich würde Erfolg haben. Am Anfang war es nur ein Hobby, eine Krankheit, wenn Sie so wollen. Ich habe 200 Hektar Land und ein Haus erworben und wollte die gesündesten und besten Lebensmittel herstellen, die es gibt. Ich begann alles zu studieren, was man dazu brauchte. Wie man die Böden bestellen muss, welches Gras die Tiere fressen, wie man sie halten muss, wo der beste Hopfen herkommt. Ich habe Bücher verschlungen, mir Vorträge angehört.“

Doch Scheckter überschätzte den Markt. „Ich habe auf meiner Farm acht Fabriken errichtet. Alles hatte zu tun mit der Herstellung von Lebensmitteln. Eine Fleischerei, eine Molkerei, Herstellung von Torf. Wir haben Fleisch, Milch, Käse, Eiscreme, Bier, Wein und Kompost verkauft. Wir hatten bis zu 2500 Wasserbüffel, dazu Schafe und Schweine. Hopfen und Weinreben werden nach biologischen Richtlinien angebaut. Ich hatte 120 unterschiedliche Produkte in meinem Angebot. Das war zu viel, zu breit aufgestellt. Ich konnte nicht für jede Sparte einen guten Unternehmer finden. 15 Jahre lang habe ich richtig Geld verloren.“ Erst als er das Unternehmen verkleinerte, sich



Ungleiche Teamkollegen: Scheckter und Villeneuve bei Ferrari

auf das Wesentliche konzentrierte, liefen die Geschäfte besser. „Vor fünf Jahren habe ich angefangen, unrentable Dinge wie den Fleischverkauf einzustellen. Wir machen jetzt nur noch Käse, Eiscreme, Bier, Wein, Hundefutter, Kompost. Auf der Farm leben 1000 Wasserbüffel. Sie eignen sich kaum zum Fleischverkauf, weil nur das Filet gut ist. Dafür sind sie wunderbare Milchkühe. Wir hatten mal 180 Angestellte. Jetzt sind es noch 55. Letztes Jahr musste ich zum ersten Mal nicht mehr eigenes Geld zuschießen.“

Jody Scheckter ist ein Unruhegeist. Er schaut ständig auf die Uhr, hetzt von einem Termin

zum anderen. Gespräche mit Kunden, Händlern, Geschäftsführern. Zwischendurch fährt er uns in seiner Mercedes G-Klasse über seine Farm, zeigt uns seine private Rennwagensammlung. Ein Mal im Jahr fährt er die perfekt vorbereiteten Autos bei Veranstaltungen für einen guten Zweck. Dafür hat er auf seinem Gelände eigens einen kleinen Rundkurs gebaut. „Beim letzten Mal kamen 25 000 Leute“, erzählt er, während er den Mercedes lässig im Drift durch eine Kurve zieht. Sein Schlusswort kommt ihm mit einem Schmunzeln über die Lippen: „Früher war ich dumm und reich, heute bin ich klug und arm.“ ■

## DIE KARRIERE IN ZAHLEN

**Geboren:** 29. Januar 1950 in East London (SA)

### FORMEL 1

**Debüt:** GP USA 1972 (Watkins Glen)  
**Teams:** McLaren, Tyrrell, Wolf, Ferrari  
**GP-Starts:** 112 (von 1972 bis 1980)  
**WM-Punkte:** 255  
**GP-Siege:** 10  
**Podiumsplätze:** 33  
**Punkteränge:** 53  
**Pole-Positions:** 3  
**Schnellste Runden:** 5  
**Führungskilometer:** 2851

### FORMEL 2

**Debüt:** John Player F2 Race (Mallory Park) 1972  
**Teams:** McLaren, Rondel  
**Starts:** 9 (von 1972 bis 1973)  
**EM-Punkte:** 15  
**Siege:** 1  
**Pole-Positions:** 0  
**Schnellste Runde:** 1  
**Führungskilometer:** 81

### CAN-AM

**Debüt:** Labatt's Blue Can-Am (Mosport) 1973  
**Team:** Polak  
**Starts:** 8 (1973)  
**Punkte:** 39  
**Podiumsplätze:** 3  
**Siege:** 0  
**Pole-Positions:** 0  
**Führungskilometer:** 111



Scheckter in seinem Privatmuseum mit Wolf, McLaren und Tyrrell



# Reifenkrieg in Le Mans?

Die neue Hypercar-Klasse für die WEC und Le Mans hat nur zwei Hersteller – und zwei Bewerber um die Ausrüstung bei den Reifen. Doch Goodyear und Michelin sind mit den Vorstellungen der WM-Macher teilweise unzufrieden. Trotzdem bieten die beiden Rivalen für den LMP1-Kontrakt.

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

**D**er Bieterwettbewerb für die LMP1-Klasse zwischen Goodyear und Michelin ist nicht ungewöhnlich – und trotzdem kurios. Denn erstens handelt es sich nicht um eine FIA-Ausschreibung, weil es hier nur um eine von vier Klassen geht und nicht das gesamte Feld. Zweitens hätten nur wenige damit gerechnet, dass Goodyear, die als Haupteigentümer das bisherige Dunlop-Rennprogramm 2019 unter ihr Banner gezogen haben, jetzt schon um die Le-Mans-Topklasse mitbietet.

Und drittens überrascht der Umstand, dass der Le-Mans-Veranstalter und WM-Ausrichter ACO nicht dem ausdrücklichen Wunsch seines langjährigen Partners Michelin entspricht, den Reifenwettbewerb in der Topklasse Le Mans offenzuhalten.

Das Thema Einheitsreifen schwelt schon länger, denn ursprünglich hätte eine Entscheidung über die beiden Angebote von Michelin und Goodyear am 19. September fallen sollen, dann war von Anfang Oktober die Rede – entschieden ist noch nichts.

Warum? Weil eventuell auch noch größere Veränderungen beim Grundkonzept der Hypercar-Klasse anstehen, zum Beispiel eine mögliche Integration der DPi-Wagen aus Amerika. Die Situation um die Hypercar-Klasse ist so verworren, dass auch alle sekundären Entscheidungen auf Halt gestellt sind.

Dazu wollte der ACO den Entwicklungsspielraum der Reifenhersteller in der Topklasse aus Kostengründen eigentlich eindämmen: Geplant war nur eine Spezifikation für alle Autos, jetzt will man Reifenfamilien für alle unterschiedlichen Fahrzeuge, also Straßenauto und Prototypen jeweils mit und ohne Hybrid – und womöglich noch eine Variante für die DPi-Autos.

## Hersteller und Reifenpoker

Dazu ist fraglich, wie der ACO den Kuchen für die Reifenhersteller aufteilen will: Für Michelin und Goodyear sind die Herstellerklassen – also Hypercar und GTE-Pro – am lukrativsten. Die meiste Aufmerksamkeit generiert natürlich die Topklasse, weshalb Insider mutmaßen, dass das gesamte Feld auf zwei Hersteller aufgeteilt werden könnte: ein



**„Die Hypercar-Topklasse ist technisch aktuell ein bewegliches Ziel. Deshalb sollte man Änderungen und Modifikationen auf jeden Fall einkalkulieren.“**

Matthieu Bonardel, Michelin

Reifenhersteller für die Prototypen (Hypercar und LMP2), einer für die GT-Klassen GTE-Pro und GTE-Am. Goodyear hat das Rennprogramm für 2019 mit Geld und Ressourcen massiv aufgestockt und will unbedingt in der Topklasse fahren. Ob sich Goodyear mit der Ausrüstung der GT-Klassen zufrieden gäbe, ist fraglich. So könnten sich die Amis aus der Sportwagen-WM verabschieden, wenn sie bei den Hypercars nicht berücksichtigt werden.

Dazu liegen die Kniffe im Detail: Die neuen Hypercars wiegen mit 1100 Kilo deutlich mehr, dazu haben sie mit 850 PS ordentlich Leistung. Vor Juli 2020 wird keins dieser Autos fahren – das erste Rennen findet aber schon im September statt.

Natürlich reden auch die Hersteller ein Wörtchen mit: Dem Vernehmen nach haben sich Toyota und Porsche klar für Michelin ausgesprochen, was den ACO-Fahrplan durchkreuzt, die Reifenhersteller für Prototypen und GT-Klassen aufzuteilen.

Die Anforderungen in der Topklasse sind zumindest Neuland: „Die neuen Autos erfordern komplett neue Reifen“, sagt Matthieu Bonardel, bei Michelin Motorsport zuständig für die geschäftliche Seite. „Das Mehrgewicht wird die Reifen stärker belasten, besonders die Flanke, und das müssen wir bei der Konstruktion berücksichtigen.“

Dazu wurden für 2019/20 das Nachtanken und der Reifenwechsel getrennt, was die Hersteller zwingt, Reifen zu entwickeln, die mehrere Stints verkraften. Trotz neuer Autos mit mehr Gewicht sollen die Reifenspezifikationen aber für fünf Jahre – also über den vollen Homologationszeitraum der Hypercars – eingefroren werden, was sowohl Michelin als auch Goodyear ablehnen.

„Die Hypercars sind ein bewegliches Ziel, daher sollte man Änderungen unbedingt einkalkulieren“, warnt Bonardel. ■

# Der Überraschungskandidat

Nur drei Tage nach dem Saisonfinale der IMSA-Meisterschaft in Road Atlanta hat der Ausrichter den Nachfolger von Scott Atherton bekannt gegeben: Der bisherige Mazda-Sportchef John Doonan wird neuer IMSA-Präsident.

Von: **Marcus Schurig**

Die Wahl ist ungewöhnlich, was überhaupt nicht bedeuten muss, dass sie schlecht ist: Der bisherige Mazda-Sportchef John Doonan folgt Scott Atherton als neuer IMSA-Präsident. Motorsport aktuell hatte diese Information bereits letzte Woche Sonntag, also vor dem letzten Redaktionsschluss – doch das Gerücht war so unwahrscheinlich, dass wir von einer Veröffentlichung abgesehen haben. Auch viele IMSA-Insider hatten eher damit gerechnet, dass ein Experte aus dem NASCAR-



Auf der Erfolgsspur: Das Mazda-DPI-Programm holte unter Leitung von Doonan 2019 die ersten IMSA-Gesamtsiege

Imperium das IMSA-Zepter übernehmen würde. Insofern ist die Ernennung von Doonan ein gutes Zeichen: Der Amerikaner ist seit einem Jahrzehnt dem Langstreckensport eng verbunden und hat in seiner Funktion als Mazda-Sportchef in Nordamerika alles getan, um die japanische Marke in diesem Motorsport-Segment fest zu etablieren.

Doonan ist fraglos ein kenntnisreicher Enthusiast, ohne den das Motorsportprogramm von Mazda undenkbar wäre: Bereits vor über zehn Jahren pushte er für einen Einstieg in die GTD-Klasse der damaligen Grand-Am-Serie, später betrieb er den Wechsel in den Prototypensport, parallel wurde der Mazda MX-5 Cup aufgelegt oder erst jüngst

das Mazda3 TCR-Auto für den internationalen Tourenwagensport aufgesetzt. Doonan ist ein Motorsport-Experte, der sowohl für seine Verbindlichkeit als auch für seine Hartnäckigkeit im Fahrerlager geschätzt wird. Viele Insider waren dennoch überrascht, dass IMSA den Sportchef eines aktiven Herstellers zum neuen Boss ernannt. ■

ADAC GT Masters

## Teamwertung nach Verhandlung geklärt

Nach dem Finale des ADAC GT Masters am Sachsenring blieb die Teamwertung der Meisterschaft noch unter Vorbehalt, weil eine Verhandlung ausstand. Mittlerweile sind die Ergebnisse endgültig.

Es hat ein bisschen gedauert, bis sich das Newcomer-Team HCB-Rutronik so ganz offiziell über den Gewinn der Teamwertung im Debütjahr beim ADAC GT Masters freuen konnte. Denn es stand am 7. Oktober noch die Verhandlung an, die darüber entscheiden sollte, ob die Disqualifikation des Lamborghini mit der Startnummer 82 von GRT Grasser bei beiden Nürburgring-Läufen beste-

hen bleibt oder nicht. Am Auto von Ineichen und Perera entsprach die Geometrie des Luftmengenbegrenzers nicht der des hinterlegten Referenzteils und nicht der im Rahmen der Fahrzeugeinstufung hinterlegten Zeichnung des Bauteils.

Das Team GRT Grasser legte nach der Entscheidung Berufung ein, die am 7. Oktober verhandelt wurde. Hätte das Grasser-Team die Berufung gewonnen, hätten sie auch die Punkte für den Sieg bekommen, und damit hätte sich auch der finale Stand bei der Teamwertung geändert.

Die Berufung wurde jedoch abgelehnt. GRT Grasser hätte gegen diese Entscheidung wiederum innerhalb von sieben Tagen Einspruch einlegen können, hat dies aber nicht getan. Damit ist die Wertung nun final. ■ BL

IMSA-Serie / Sportwagen-WM: Globale Prototypenplattform

## Keine Bewegung an der IMSA-Front

Gérard Neveu, Boss der Sportwagen-WM, kam nicht nur zum Handschütteln zum IMSA-Saisonfinale nach Road Atlanta. Der Franzose wollte die Chancen für eine neue Kooperation im Prototypensport ausloten.

Neveu ist sich bewusst, dass die Zukunft der WM an einer funktionierenden Topklasse hängt – und dass die WM hier nicht überzeugend aufgestellt ist: Nur Toyota steht unverrückbar hinter dem Konzept, im Camp von Aston Martin gibt es viele Skeptiker, die behaupten, dass das Hypercar noch kippen könnte. Demzufolge hat Neveu „anderthalb Hersteller“ in seiner

Topklasse – zu wenig zum Überleben. Der ACO-Vorstand hat Neveu offenbar das Go erteilt, um in letzter Sekunde doch noch eine Übereinkunft mit der IMSA zu verhandeln, sprich die DPI-Klasse zu integrieren. Eine kleine Arbeitsgruppe, in der nur die Chefs von ACO und IMSA sitzen, diskutiert das Thema seit vier Wochen – ohne erkennbare Fortschritte.

Als Gegenleistung für eine Aufnahme der DPI will der ACO angeblich einen Start der Hypercar-Autos in Daytona durchsetzen. Die IMSA-Bosse lehnen das mit dem Argument ab, dass das Hypercar-Reglement technisch so offen und dazu so teuer sei, dass der Ausgang eines direkten Duells von vornherein feststünde. „Das Gesprächsangebot vom ACO kommt drei Jahre zu spät“, sagt ein IMSA-Insider. ■ MCS



Audi-Kundensportchef Chris Reinke über das GT-Portfolio von Audi, den Zustand der GT3-Klasse, den Wettbewerb mit der GTE-Kategorie und die Zukunft von Audi im GT-Sport.

Von: **Marcus Schurig**

**Wo steht die GT3-Klasse im Jahr 2019?**

Alle GT3-Hersteller haben in den letzten zwei Jahren neue Evo-Modelle oder ganz neue Fahrzeuge gebaut, das ist ohne Zweifel als Bekenntnis zum GT3-Sport zu werten. Wir bei Audi Sport Customer Racing haben in der Vergangenheit alle Module unterstützt, die das GT3-Segment ausbauen. Der Erfolg gibt uns und der SRO-Organisation recht, und ich bin fest davon überzeugt, dass wir den Zenit noch gar nicht gesehen haben – obwohl es die GT3-Klasse schon seit 2006 gibt.

**In der GT3-Topserie IGTC sollen sich Hersteller bei der Werksunterstützung auf regionale Teams abstützen. Wie stehen Sie zu dem Punkt?**

Auch wir haben das so probiert, haben aber nicht überall die Möglichkeiten dazu. In Bathurst nutzen wir lokale Teams, um strategische Einsätze vorzunehmen, ähnlich beim Rennen in Suzuka. Wir versuchen, der Grundidee der IGTC zu folgen. Das Reglement überlässt es aber den Herstellern, wie sie die Werksunterstützung konkret aufsetzen. Das halte ich für richtig, weil jeder Hersteller unterschiedliche Voraussetzungen mitbringt.

**Eine Verpflichtung auf den Grundsatz lehnen Sie ab?**

Wir als Audi-Kundensport haben die Möglichkeit, in vielen Fällen regionale Ressourcen zu nutzen. Bei anderen GT3-Herstellern ist das nicht so, die verkaufen über den Modellzyklus vielleicht 20 oder 30 Autos, also haben sie die Infrastruktur gar nicht. Daher sollte man das nicht über das Reglement einfordern.

**Ist die Kostensituation in der IGTC noch in Ordnung oder schon im kritischen Bereich?**

Ich bin mir ehrlich gesagt gar nicht so sicher, dass die Einsparungen größer ausfallen, wenn man auf lokale Teams und Fahrzeuge zurückgreift. Denn sie müssen die

# „Von einem Elektrorennauto sind wir sehr weit entfernt“

lokalen Teams so aufqualifizieren, dass sie in den Rennen wettbewerbsfähig sind, sonst macht es keinen Sinn. Oder sie bringen alternativ Fahrzeuge und Teile der Infrastruktur mit. Ich glaube, dass das finanzielle Delta für beide Versionen gar nicht so groß ausfällt. Solche Entscheidungen werden deshalb nicht an der Kasse gefällt.

## An der BOP-Front war es in den letzten zwei Jahren ruhig, trotz der vielen neuen GT3-Autos. Woran liegt das?

Ich würde unterschreiben, dass die Übergangsphasen, also wenn viele neue Autos im Markt sind, oft Unruhe bei der BOP auslösen, und dass das diesmal so nicht der Fall war. Bei den SRO-Serien fahren wir alle in einem engen Toleranzbereich, den die Hersteller akzeptieren. Da muss man objektiv festhalten, dass die BOP-Macher einen guten Job machen. Ob das auch für alle andere Serien gilt, wo GT3-Autos zum Einsatz kommen, da bin ich mir nicht so sicher. Bei der IMSA-Serie oder beim 24h-Rennen am Nürburgring könnte man diese Frage auch kontrovers diskutieren.

## Audi erweitert sein GT-Portfolio um die GT2. Warum?

Wir unterstützen die Idee einer Klasse für besonders leistungsstarke GT-Supersportwagen. Wir haben dafür keine explizite Baureihe, aber der R8 hat genügend Potenzial, um so ein Konzept umzusetzen. Herausgekommen ist ein emotionales Produkt, das in den Märkten gut angenommen wird. Der Einsatzzweck liegt primär im Bereich der Trackdays.

## Ursprünglich hieß es, dass die GT2-Autos für Ratel eine Rückfallposition darstellen, wenn etwas mit der GT3 schiefläuft. Spielte die Überlegung bei Audi eine Rolle?

Wir haben dem GT2-R8 einen völlig anderen Charakter gegeben, weil wir intern aufpassen müssen, dass wir nicht zu viele Überlappungen zwischen den GT-Klassen haben, das bezieht sich auf das Geschäftsmodell sowie auf die Anwendungsmodelle. Die GT2-Autos

sind für Bronze-Fahrer und Trackday-Kunden konzipiert, also für Amateure – und nicht für Profis. Für die gibt es die GT3-Klasse.

## Wie entwickelt sich aus Ihrer Sicht das GT4-Segment?

Wir haben sehr viele GT4-Autos in Amerika und in Europa. In Asien und Australien ist die GT4-Klasse dagegen eher schwach vertreten. Im Vergleich zu GT3 und TCR ist das eine ungleichmäßige Verteilung, die uns überrascht hat. Für

„Immer dann, wenn die Überlappungen zwischen Kundensportklassen zu groß sind, kommt es zwangsläufig zu Kannibalisierungseffekten“

Audi-Sportchef Chris Reinke

uns ist die GT4-Klasse sehr nah oder zu nah an den TCR-Fahrzeugen positioniert, wo wir mit dem RS3 LMS auch vertreten sind. Immer dann, wenn die Überlappungen zwischen Kundenklassen zu groß sind, kommt es zwangsläufig zu Kannibalisierungseffekten.

## Es gibt zwei GT-Klassen – eine für Werkssport (GTE), eine für Kundensport (GT3). Ist das ein tragfähiges Modell für die Zukunft?

Nein. Die DNA der Klassen ist völlig unterschiedlich, auch wenn die Silhouetten etwas anderes zu suggerieren scheinen: Die GT3-Autos sind als Kundenautos immer budgetgetrieben, die GTE-Autos sind Prototypen und performancegetrieben, da spielt der Business Case im Kundensport keine Rolle. Ich habe nicht vor, die GTE hier schlechtzureden, aber für uns im GT3-Kundensport spielt die Nähe zum Ausgangsprodukt auf der Straße eine zentrale Rolle. GT3-Sport ist Marketing für Straßenautos. Die GTE-Klasse hat sich weit vom Straßenprodukt entfernt.

## Wenn sich die Lage zuspitzt, wird wohl nur eine GT-Klasse überleben...

Wir sollten das sehr erfolgreiche Kundensportmodell der GT3-Klasse nicht infrage stellen, das wäre ein Fehler. Und wir haben keinen Spielraum für Kompromisse. Es darf keine Ausweitung der technischen Freiheitsgrade geben, wo man sich über Entwicklung Vorteile verschaffen kann. Die Erfolgsformel der GT3 besteht darin, dass genau das nicht passieren kann. Wir sollten für einen Start in Le Mans keine Kröte schlucken, die das GT3-Konzept beschädigt.

## Es gab mehrere Vorschläge der FIA für eine Reform der GT3-Klasse. Ihre Meinung?

Mir fehlt schlicht das Verständnis, warum es diese Diskussionen überhaupt gibt. Noch mal: Wir haben mit der GT3 eine absolut erfolgreiche Klasse mit großer Markenvielfalt. Wir haben kein Problem damit, dass hier größere Plattformautos wie von BMW oder Bentley mitfahren können. Aus meiner Sicht ist das eher eine spektakuläre Bereicherung als ein Problem. Warum muss ich diesen Erfolg infrage stellen?

## Ihre Meinung zu Hybrid- und Elektroantrieb im GT-Sport?

Basierend auf den Trends bei den Straßenautos kommen wir auch im Motorsport nicht daran vorbei, uns Gedanken zu machen. Der Kundensport muss aufgrund seiner Nähe zum Straßenprodukt

sicherstellen, dass man den richtigen Zeitpunkt erwischt, um diese Trends im Rennsport einzusetzen. Stand heute ist der Kundensport von zwei Faktoren dominiert: erstens von der Emotion und zweitens vom Budget. Im Moment kriege ich diese beiden Faktoren mit einem Elektroauto nicht abgedeckt. Stand heute sind wir von so einem Szenario also noch sehr weit entfernt.

## Audi-Chef Bram Schot hat im Frühjahr die Sportmodelle TT und R8 gekillt. Was bedeutet das für den Kundensport? Können Sie jetzt einpacken?

Also Audi hat gerade einen neuen R8 vorgestellt, der bei uns in der Regel einen Produktzyklus von fünf bis sechs Jahren hat. Audi-Chef Bram Schot hat nicht gesagt, dass es keinen R8 oder TT mehr geben wird, sondern dass es sie nicht mehr als reine Verbrenner geben wird. In ein paar Jahren kommt die Euro-7-Abgasnorm, das wird eine große Zäsur, daher ist die Aussage logisch und richtig. Ob der R8-Nachfolger ein Hybrid ist oder ein voll elektrifiziertes Auto, das ist aber noch offen. Wenn der nächste Audi R8 zum Beispiel ein Hybrid sein sollte, muss man prüfen, ob der GT-Kundensport reif ist für diese Herausforderung. Im Übrigen wird Audi immer sportliche Fahrzeuge im Angebot haben, die wir als Kundensportabteilung nutzen können. Daher ist mir um die Zukunft nicht bange. ■



Audi ist im GT3-Sport erfolgreich, wie der 24h-Sieg am Nürburgring belegt

# Ende einer Ära

WM-NACHRICHTEN

## LOEB GEWINNT BEIM WRC-PROBEGALOPP

Keiner reist besser vorbeireitet zur Rallye Spanien als Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb. Über den Sommer hat der Elsässer den Hyundai i20 WRC gleich mehrfach bei Asphalttrallies ausgeführt. Am vergangenen Wochenende markierte der 44-Jährige beim sechsten Lauf zur spanischen Schotter-Meisterschaft in seinem aktuellen Dienstwagen alle Bestzeiten und siegte nach 105 WP-Kilometern mit zweieinhalb Minuten Vorsprung vor Xavier Pons im Skoda Fabia R5.

## KATSUTA ERNEUT IM VIERTEN YARIS WRC

Um Toyota-Junior Takamoto Katsuta bestmöglich auf die Asphaltpisten beim künftigen WM-Heimspiel in Japan vorzubereiten, ist der 26-Jährige nach seinem WM-Debüt im Yaris WRC in Deutschland auch bei der Rallye Spanien am Start. Sein Ziel: „Ich will auf der Straße bleiben. Das ist die Basis, damit zu dem dort für Rang 10 eingefahrenen WM-Punkt noch der ein oder andere dazukommt.“

## SOLANS-DOPPELPAK BEIM WRC2-HEIMSPIEL

Besonderes Highlight für die katalonischen Rallyefans: Kaum hatte der 26-jährige Nil Solans, seines Zeichens Junior-Weltmeister von 2017, das Budget zusammengetragen, um beim Heimspiel noch einmal in der WRC2 an den Start gehen zu können, überraschte Nationalheld Carlos Sainz die katalanische Familie und eiste für dessen fünf Jahre jüngeren Bruder Jan bei M-Sport einen zweiten Ford Fiesta R5 los. Aus gutem Grund: Schließlich sicherte sich Jan genau zwei Jahre nach seinem Bruder in Wales die Junior-WM-Krone. „Was liegt also näher, als die beiden zum vorläufigen Abschied der Rallye Spanien gemeinsam starten zu lassen“, verrät Sainz, der den 21-jährigen Jan weiter unterstützen will. ■ RK



Sébastien Loeb will Zünglein an der Waage sein

ROESELER

In Katalonien kommt alles zusammen: Beim vorletzten Saisonlauf verabschiedet sich die Topliga vorerst aus Spanien und endgültig von gemischten Belägen. Dem nicht genug, könnten sowohl bei den Fahrern als auch Herstellern die Weltmeister-Titel vergeben werden.

Von: **Reiner Kuhn**

Die „RallyRACC55 Catalunya-Costa Daurada – Rallye de España 2019“ ist etwas Besonderes. Sie ist politisch, weil die katalonischen Organisatoren auf der Startrampe seit Jahren bevorzugt die Regionalfahne schwenken statt wie üblich die Landesflagge. Auch sportlich bietet der vorletzte Saisonlauf zum letzten Mal ein besonderes Schauspiel: Nach über 100 Wertungskilometern müssen die Mechaniker am Freitagabend ein hochbeiniges Schotterauto in einen tief liegenden Asphaltrenner verwandeln. Gewechselt werden nicht nur Federbeine, Radaufnahmen, Aufhängungen und Achslenker, son-

dern auch Getriebe, Differenziale und Bremsen. Um die dadurch entstehenden Kosten – zum Beispiel für einen separaten Sattelzug für die zusätzlichen Teile – einzusparen, sind Rallyes mit gemischten Belägen künftig verboten. Doch diesmal bleibt noch einmal alles beim Alten. Sprich die von einer hinteren Startposition auf der ersten Schotteretappe profitierenden Teams haben einen Vorteil. Keiner weiß das besser als Vorjahressieger Sébastien Loeb, der wie Hyundai-Teamkollege Dani Sordo das Feld von hinten aufrollen will. Schließlich liegt Hyundai in der Herstellerwertung nur noch acht Zähler vor dem seit Sommer dominierenden Toyota-Trio.

## Tänak auf Titel-Kurs

Deutlich klarer ist die Situation in der Fahrer-Wertung. Nach sechs Saisonsiegen hat Ott Tänak (Toyota) 28 Punkte mehr auf dem Konto als Titelverteidiger Sébastien Ogier (Citroën). Hyundai-Sperrspitze Thierry Neuville fehlen als WM-Drittem schon 41 Zähler auf Tänak.

An der Spitze des insgesamt 64 Teams zählenden WM-Feldes starten elf World Rally Cars der neuesten Generation. Dahinter



ROESELER

Könnte den Sack zumachen: Tänak

folgen mit Jan Kopecký, Kalle Rovanperä (beide Skoda), Gus Greensmith (M-Sport Ford) und Mads Östberg (Citroën) vier WRC2-PRO-Teams sowie insgesamt 19 Starter in der WRC2, darunter alle sechs möglichen Titel-Aspiranten (siehe nächste Seite). Hinter den Prioritätsfahrern aus der WM gehen weitere 26 Piloten auf die Strecke, 18 davon kämpfen in identischen Peugeot 208 R2 um den Peugeot Iberica Cup.

Bei der 1957 erstmals ausgetragenen Rallye stehen an drei Tagen 17 Wertungsprüfungen mit insgesamt 325,56 WP-Kilometern auf dem Programm. ■

Kommt als WM-Leader nach Spanien: WRC2-Titelfavorit Pierre-Louis Loubet



ROESELER

und führt die WRC2-Tabelle mit sechs Zählern Vorsprung auf Guerra (75) und deren acht auf Kajetanowicz (73) und Gryazin an. Doch anders als seine Titelkonkurrenten absolviert Gryazin in Spanien seinen siebten und damit letzten Start und muss nicht nur alle anderen schlagen, sondern auch hoffen, dass diese auf Australien verzichten.

Daraus wird wohl nichts: Mit den Skoda-Markengefährten Loubet und Guerra stehen die beiden punktbesten Fahrer auf der vorläufigen Nennliste für Down Under. Tabellenführer Loubet würde aber allzu gerne auf die kostenintensive Reise verzichten, leidet der 22 Jahre junge Korse doch auch in dieser Saison unter akutem Budgetmangel. „Deshalb werde ich in Spanien voll angreifen. Ich kann nur gewinnen“, macht Loubet eine Kampfansage. Sein Vorteil: Er gilt als echter Allrounder und ist auf jedem Untergrund und jeder Rallye schnell. Dass er in Finnland als Einziger das Tempo des heimischen WRC2-PRO-Champions Rovanyerä mitgehen konnte, soll auch die Verantwortlichen beim Skoda-Werksteam tief beeindruckt haben. ■

WRC2

## Nichts zu verlieren

Was für eine irre Saison: Sechs Fahrer haben noch mehr oder weniger gute Titelchancen in der für Privatfahrer reservierten WRC2. Besser noch: Alle Titelanwärter sind bei der Rallye Spanien am Start.

Von: **Reiner Kuhn**

**K**ontrastprogramm in der zweiten Liga. So langweilig die in Wales vorzeitig zugunsten von Skoda-Werksjunior Kalle Rovanyerä entschiedene Titeljagd in der Werks- und werksunterstützten Piloten vorbehaltenen WRC2 PRO, so spannend der Kampf bei den Privatfahrern.

In den vergangenen zwölf Saisonläufen gab es mit Yoann Bonato, Ole Christian Veiby, Benito

Guerra, Fabio Andolfi, Pedro Heller, Takamoto Katsuta, Nikolay Gryazin, Fabian Kreim, Kajetan Kajetanowicz, Petter Solberg und dem in Portugal und auf Sardinien erfolgreichen Pierre-Louis Loubet elf verschiedene Sieger! Da nur die besten sechs Ergebnisse von sieben der insgesamt 14 WM-Läufe zählen, folgt nun der Showdown. Loubet hat nach fünf Starts 81 Punkte auf dem Konto

Rallye-WM

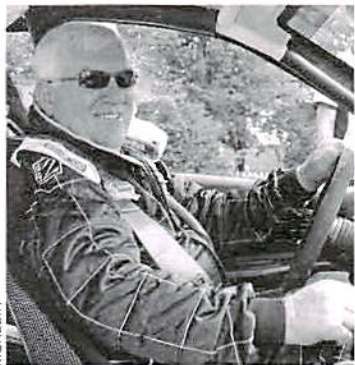
## Trauer um Andrew Cowan

Vergangene Woche starb der frühere Mitsubishi-Teamchef Andrew Cowan im Alter von 82 in einem britischen Krankenhaus.

**T**ommi Mäkinen meldete sich als einer der Ersten zu Wort. „Es ist sehr traurig zu hören. Andrew hatte einen massiven Einfluss auf meine Karriere, nicht nur während ich für ihn fuhr, sondern auch jetzt, wo ich selbst ein Team leite“, würdigte der Finne seinen früheren Mitsubishi-Teamchef.

Cowan wurde 1936 geboren und wuchs im schottischen Duns auf. Dort freundete er sich eng mit dem künftigen Formel-1-Champion Jim Clark an. 1962 gewann Cowan die Rallye Schottland in einem Sunbeam Rapier und wiederholte seinen Sieg im folgenden Jahr. Zu seinen größten Erfolgen als Fahrer zählten die beiden Siege bei der Rallye London-Sydney Marathon, 1968 mit einem Hillman Hunter und neun Jahre später mit einem Mercedes 280 E, sowie Platz 2 bei der Rallye Paris-Dakar 1985.

Zwei Jahre zuvor gründete er in Rugby ein eigenes Team und begann von dort aus, die sportlichen Aktivitäten von Mitsubishi Motors zu leiten. Aus Andrew Cowan Motorsports wurde Mitsubishi Ralliart Europe. Von 1996 bis 1999 feierte man mit Mäkinen vier WM-Titel in Folge und 1998 zudem den Hersteller-Titel. Bis 2001 holte das Team insgesamt 22 WM-Siege. Vier Jahre später schied Cowan aus dem Werksteam der Japaner aus und zog sich auf seinen Landsitz in Schottland zurück. ■ RK



Der Marathon-Mann ist gegangen

Rallye-WM

## Citroën Racing baut vor

Seit einem Jahr arbeitet Citroën an einer neuen Aerodynamik für den C3 WRC. Das Update soll aber erst zur Saison 2020 kommen.

**C**itroën wird keinen Homologationsjoker nutzen. Auch in Spanien müssen Sébastien Ogier und Esapekka Lappi auf größere Weiterentwicklungen am C3 WRC verzichten. Immerhin: Die in Finnland präsentierte neue Vorderachsgeometrie soll nach Veränderungen an den Dämpfern und Differenzia-

len nun auch auf Asphalt funktionieren. „Alles zusammen hat geholfen, das Problem mit dem Untersteuern zu beheben“, verrät Technikchef Olivier Maroselli. Ob Weltmeister Ogier damit seinen Titel doch noch verteidigen kann, muss sich nun zeigen.

Denn nach weiteren Testfahrten wurde jetzt entschieden, dass die seit einem Jahr in der Entwicklung befindliche neue Aerodynamik erst zum Saisonauftakt 2020 kommt. Ins Auge fallen dabei vor allem die vielen neuen Flügel an der Front und der veränderte Heckspoiler. ■ RK



FERRARO

Die Veränderungen sind gewaltig: Neue Aerodynamik am Citroën C3 WRC

Das tief im Forst liegende Wrack des Dinkel-Fabia wurde fast zum Stolperstein für Kreim und Skoda



# Titel mit Macken

Tolles Finale mit fadem Beigeschmack. So lässt sich die 3-Städte-Rallye zusammenfassen. Hermann Gassner jr. feiert den Gesamtsieg, Fabian Kreim holt sich den Titel. Gute Stimmung wollte dennoch nicht aufkommen.

Von: **Michael Heimrich**

**D**iese 3-Städte-Rallye wird uns noch eine Weile beschäftigen. Nicht wegen der tollen Strecken im Bayerischen Wald, die von allen Fahrern in höchsten Tönen gelobt wurden, oder wegen der starken Vorstellung von Hermann Gassner jr., der mit neun von zehn Bestzeiten den ersten Gesamtsieg in seinem Hyundai i20 R5 feierte. Vielmehr geht es um die Entscheidung der Sportkommissare, die Fabian Kreim (Skoda) zwar

disqualifizierten, ihn aber doch zum Meister machten.

Vorausgegangen war eine stundenlange Untersuchung der Geschehnisse auf der siebten Wertungsprüfung. Dominik Dinkel hatte in einer Linkskurve die Kontrolle über seinen Skoda Fabia R5 verloren und war rechts unten tief im Wald verschwunden. Zurück blieben ein paar Spuren auf der Strecke und eine abgerissene Stoßstange.

## Geipel vorbildlich

Der erste Fahrer, der diese Zeichen richtig interpretierte, war Philip Geipel (Skoda). Er stoppte sofort, um dem verunfallten Konkurrenten Erste Hilfe zu leisten. „Unser RallySafe-System hat zwar ‚Crew okay‘ angezeigt, aber ich habe niemanden gesehen und auch kein Okay-Schild entdeckt. Da war mir klar, dass etwas Heftigeres passiert sein musste“, schildert Geipel die Situation. Dinkel und Beifahrerin Christina Fürst hatten sich in der Zwi-

**Das am 21.02.2019 überarbeitete Reglement sagt klar, dass an einer Unfallstelle ohne gezeigtes Okay-Zeichen durch die Besatzung unverzüglich anzuhalten ist.**

schenzeit aus ihrem Wrack befreit und waren den Hang hinaufgeklettert. Oben angekommen bedeuteten sie Geipel, dass sie heil geblieben waren und er weiterfahren könne. Der war spürbar erleichtert: „Wir haben in Stenwede selbst erlebt, dass RallySafe nicht korrekt arbeitet, deshalb hatte es für mich klare Priorität: Anhalten und schauen, dass auch wirklich alles in Ordnung ist.“ Geipel bekam für den Stopp eine Zeitgutschrift und

hakte die Sache umgehend ab, bis ihm seine Beifahrerin Katrin Becker-Brugger am späten Nachmittag die Vorladung der Offiziellen überreichte.

Dort wurde seit geraumer Zeit über den Vorfall beraten, denn neben Hermann Gassner senior (Mitsubishi) und Christian Allkofer (Renault) hatte auch Fabian Kreim nicht an der Unfallstelle gestoppt, obwohl kein Okay-Zeichen zu sehen war. Intensiv wurde diskutiert, ob die Dinkel-Unfallstelle für die Fahrer zu erkennen gewesen sei und welche Rolle die Anzeige im RallySafe-System spielte. Spät am Abend wurde entschieden: Kreim, Gassner und Allkofer werden wegen Verstoßes gegen Artikel 40.2.3 des Reglements disqualifiziert.

Am Ausgang der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) änderte sich jedoch nichts, denn die sogenannte Power-Stage betrachtete der Veranstalter vereinfacht gesagt als eigene Veranstaltung. Dort hatte sich Kreim für die

drittschnellste Zeit drei Extrapunkte gesichert. Dieses Ergebnis reichte aus, um den Titel mit nur einem Zähler Vorsprung zu gewinnen. Die reichlich verteilten Sieger-Shirts durften deshalb angezogen bleiben, allerdings war die Freude im Team von Skoda Auto Deutschland merklich gedämpft, zumal die Sache in unsicheren Zeiten passiert ist. Wie die grün-weiße Mannschaft im kommenden Jahr antreten wird, soll sich erst in den kommenden Wochen entscheiden. Zunächst möchte man bei der Lausitz-Rallye (1./2. November) den Saisonabschluss auf Schotter feiern. Dann steht alles auf dem Prüfstand, nicht nur das mittlerweile veraltete Einsatzauto.

### Gegner wittern Morgenluft

Andere Teams sind mit ihren Plänen schon weiter. Philip Geipel hat nach seinem ersten DRM-Jahr Blut geleckt und will 2020 unbedingt wieder dabei sein. Auch Hermann Gassner jr. dürfte der erste Hyundai-Sieg spürbar Auftrieb bei der Sponsorsuche geben. Nicht zu vergessen Christian Riedemann, der in diesem Jahr nur sporadisch antreten konnte und nach einer Zwangspause als Zweiter der 3-Städte-Rallye erneut zeigte, dass er um den Titel kämpfen kann.

Spannung im wörtlichen Sinne verspricht das neue Opel-Projekt. Mit dem weltweit einzigen Elektro-Markenpokal beschreiben die Rüsselsheimer ab Som-

mer 2020 neue Wege. Der Finne Eerik Pietarinen ist daher der letzte Sieger des Opel-Cups, der in den letzten Jahren mit den quirligen Adam für volle Felder und reichlich Action sorgte. Bei der 3-Städte-Rallye stand Opel-Motorsportchef Jörg Schrott interessierten Teams bereits Rede und Antwort. Trotz der Vorbehalte bei eingefleischten Motorsportfans ist das Interesse groß, die für den Start avisierten zehn Corsa-Rallye-Fahrzeuge dürften realistisch sein.

Der ADAC ist nicht nur bei der Ausrichtung des neuen Opel-Cups an Bord. In München hat man den neuen DRM-Kalender für 2020 fertig gestrickt, der einen Auftakt im Erzgebirge (17./18. April) vorsieht und mit dem weltmeisterlichen Rahmen bei der Rallye Deutschland (15. bis 18. Oktober) endet. Beim Ausrichter der 3-Städte-Rallye kamen diese Pläne nicht besonders gut an, denn dort plante man das DRM-Finale erneut für Mitte Oktober ein. Jetzt muss man ein paar Wochen nach vorne rücken.

Das vergangene Wochenende nutzte man deshalb auch für ADAC-interne Streicheleinheiten, um die aufgebracht Gemüter in Niederbayern zu beruhigen. Schließlich sind die Alternativen nicht mehr so zahlreich gesät wie in der Vergangenheit. Und wer eine so gelungene Veranstaltung abliefern kann, entsprechend selbstbewusst auftreten. ■

## 3-STÄDTE-RALLYE (18./19. OKTOBER 2019)

6. von 6 Läufen, 10 Wertungsprüfungen über 141,32 km

1.	Gassner jr./Mayrhofer (D/A)	Hyundai i20 R5	1:16.19,6 h
2.	Riedemann/Wenzel (D/D)	Volkswagen Polo R5	+30,7 s
4.*	Geipel/Becker-Brugger (D/D)	Skoda Fabia R5 evo	+2.12,0 min
5.	Satorius/Zenz (D/D)	Ford Fiesta R5	+2.56,6 min
6.	Rostek/Christian (D/D)	Volkswagen Polo R5	+4.17,2 min
7.	Zeltner/Zeltner (D/D)	Porsche 996 GT3	+5.48,6 min
8.	Dinkel/Kießling (D/D)	Mitsubishi Lancer Evo IX	+7.21,1 min
10.*	Sulzinger/Kiefer (D/D)	Ford Fiesta R2T19	+8.24,4 min

Bestzeiten: Gassner jr 9, Riedemann 1

\* Platz 3. und 9. wegen Disqualifikation gestrichen, Nachfolgende rücken nicht nach.



Fabian Kreim: Einen Punkt gerettet

### DRM-STAND NACH LAUF 6

1.	Fabian Kreim	110 Punkte
2.	Hermann Gassner jr.	109
3.	Philip Geipel	54
4.	Christian Riedemann	50
5.	Dennis Rostek	45
6.	Marijan Griebel	22
7.	Ron Schumann	22
8.	Björn Satorius	21
9.	Julius Tannert	18
10.	Kristian Poulsen	14



Hermann Gassner junior hat sich auf den Hyundai R5 bestens eingeschossen



Konstantin Kell holte sich im Citroën DS3 den 2WD-Titel



Dominik Dinkels Bruder Patrick gewann das ADAC-Masters



Publikumsliedling Ruben Zeltner kam auf Platz 7

Die Hansen-Brüder nahmen „Topi“ Heikkinen in die Zange



# Sieg in letzter Sekunde

Die erste Saison der TitansRX wurde von erfahrenen Rallycrossern dominiert. Zwischen „Topi“ Heikkinen und den Hansen-Brüdern kam es beim Finale am Estering zum Showdown.

Von: **Sven Kopf**

Jeder Tag zählt bei den TitansRX, denn sowohl samstags als auch sonntags steht je ein kompletter Meisterschaftslauf mit Semi- und Finalläufen auf dem Plan. Ein straffes Programm für die Teilnehmer der in diesem Jahr neu geschaffenen Rallycross-Serie mit Einheits-Supercars aus dem Rennstall des Österreichers Max Pucher. Alle fünfzehn der nur knapp eine Viertelmillion Euro teuren Topautos mit dem Namen Pantera RX6 kamen beim

Finale der von Max Pucher initiierten Serie zum Einsatz. Pucher besetzte seine Konkurrenzserie zur WM mit prominenten Fahrern oder solventen Wildcard-Teilnehmern. So nutzte René Münnich mit seiner Partnerin Mandie August die Gelegenheit, den Pantera RX6 auszuprobieren. René Münnich war angetan: „Die Autos sind leichter und haben andere Bremspunkte als ein WRX Supercar. In den Kurven könnte ich daher noch etwas schneller werden.“

## Doppelte Punktzahl

Weil die Hansen-Brüder auch in der WM von Pucher gesponsert werden, waren sie als Stargäste in seiner Titans-Serie gesetzt, und Kevin Hansen kam mit neun Punkten Vorsprung auf seinen Bruder Timmy als Tabellenführer nach Deutschland. Dahinter hatte auch der Finne Toomas

Heikkinen mit zehn Zählern Rückstand Titelchancen. Die Verfolger waren weit abgeschlagen und hätten nur bei sehr überraschenden Rennverläufen eine rechnerische Chance gehabt. Der Titelkampf war auch so besonders spannend, auch weil es bei den letzten beiden Rennen des Jahres doppelte Punkte gab.

Die Intention der Macher war, die Meisterschaft bis zum letzten Moment spannend zu halten. Die Rechnung ging auf und spornte die Protagonisten besonders an. So kam es in Rennen 11 am Samstag zu einem besonders

ruppigen Finale, in dem mehr als die Hälfte der Teilnehmer die Zielflagge nicht sah. Heikkinen strandete mit gebrochenem Vorderrad, doch er blieb Dritter, weil die Konkurrenz bereits vor ihm die Segel gestrichen hatte. Er ließ Timmy Hansen hinter sich und zog in der Tabelle auf Position 2 vor.

Für das Finale am Sonntag stand fest: Kevin Hansen brauchte nur Heikkinen zu folgen, um Meister zu werden. Heikkinen wiederum musste schon mindestens drei Konkurrenten zwischen sich und dem Tabellenführer lassen, damit es für ihn reicht. Aber schon in der ersten Runde wurde deutlich, dass diese Konstellation kaum eintreten würde. Die Hansen-Brüder nahmen Heikkinen ins Sandwich, nebeneinander drifteten die drei durch die erste Kurve. Die TitansRX kommt ohne Jokerlap aus, dadurch sollen Überholmanöver auf der Strecke provoziert werden – auf dem kurzen Estering besonders schwer. Heikkinen probierte alles, doch nach Bandenkontakt sprang seine Motorhaube auf, er fiel zurück und verlor selbst Tabellenplatz 2 an Timmy Hansen.

## Mehr Autos 2020

Nach der Konsolidierung der 2019 schwer angeschlagenen Rallycross-WM plant Max Pucher keineswegs die Einstellung seiner Alternativ-Serie. 2020 sollen mindestens 20 der brachial lauten Einheitsrenner um den Titel kämpfen. ■



Heikkinen verlor Haube und Titel



Kevin Hansen ist der RX-Titan

## FINALE LAUF 11

1. Grosset-Janin	50 Punkte
2. K. Hansen	44
3. Heikkinen	40
4. T. Hansen	36
5. Kornel	32
6. Eriksson	28

## FINALE LAUF 12

1. K. Hansen	50 Punkte
2. Eriksson	44
3. Grosset-Janin	40
4. Molinaro	36
5. T. Hansen	32
6. Heikkinen	28

## MEISTERSCHAFTSSTAND

1. K. Hansen	327 Punkte
2. T. Hansen	282
3. Heikkinen	281
4. Grosset-Janin	213
5. Molinaro	151
6. Kornel	141

# Alleskönner

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

**TOP  
EXTRA**

## MANNESMANN Steckschlüsselsatz

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



**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:**

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

**[www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)**

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 62,50 € – zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €).

Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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



# Rast einfach dominant

René Rast (Audi) hat der DTM-Saison 2019 seinen Stempel aufgedrückt und in seiner dritten vollen Saison den zweiten Titel eingefahren. Wie dominant der Wahl-Österreicher wirklich war, belegen die Zahlen des Jahres.

Von: **Michael Bräutigam**

**M**it 322 zu 250 Zählern endete das Markeninterne Titelduell mit Nico Müller letztendlich. Klingt nicht deutlich? Ist aber durch den Umstand verwässert, dass Rast gleich drei Mal in aussichtsreicher Position liegend mit einem technischen Defekt auschied, während Müller als einziger Fahrer im Feld in jedem Rennen die Zielflagge sah. Alle drei Ausfälle Rasts waren übrigens an einem Samstag: Beim Auftakt in Hockenheim, bei der zweiten Saisonstation in Zolder und auch beim 499. Rennen der DTM-Geschichte am Lausitzring.

Auch die Siegerliste führt Rast deutlich an. Sieben Mal stand der

Rosberg-Pilot auf der obersten Stufe des Podests, „nur“ drei Mal Müller. Damit liegt er noch hinter BMW-Pilot Marco Wittmann, der vier Mal siegreich war. Je einen Sieg sicherten sich Philipp Eng, Bruno Spengler (beide BMW) sowie Mike Rockenfeller und Jamie Green (beide Audi).

## Samstagsfahrer Wittmann

Green schaffte am Nürburgring-Sonntag seinen insgesamt 17. DTM-Laufsieg. Damit hat er nach der abgelaufenen Saison die gleiche Anzahl wie Rosberg-Stallgefährte Rast zu Buche stehen – brauchte dafür aber 15 Saisons gegenüber den dreien von Rast. Wobei dieser Vergleich hinkt: Bis 2014 fuhr die DTM immer nur ein Rennen pro Wochenende.

Würden noch heute lediglich am Sonntag Rennen gefahren, wäre Rasts Titel noch dominanter ausgefallen: 177 Punkte allein

**177**  
Punkte

**7**  
Sieger

von den Sonntagen entsprechen einem Schnitt von fast 20 Punkten inklusive der Quali-Zusatzpunkte. Mit Nico Müller (140), Mike Rockenfeller (105), Robin Frijns (100) und Jamie Green (90) folgen vier weitere Audi-Fahrer.

Ganz anders stellt sich die Situation dar, wenn man nur die Samstage betrachtet. Hier wäre Wittmann mit 169 Zählern der klare Champion vor Rast (145) und Müller (110) geworden. Wittmanns Achillesferse waren die Sonntage, an denen er nur 33 Punkte in neun Rennen sammelte. In der reinen Sonntagswertung liegt er nur auf Platz 10.

## Rast schafft „Hattrick“

Einen Bestwert hat Wittmann, der am Ende Gesamt-Dritter wurde, aber ganz für sich allein: Er war der einzige Fahrer, dem 2019 ein Start-Ziel-Sieg gelang – beim allerersten Rennen der Saison.

Wittmann kombinierte – wie Rast – drei Mal Pole und Sieg. Auch Jamie Green gelang das am Nürburgring. Müller fuhr vom ersten Startplatz beim Saisonfinale zum Sieg, erbt diese Position aber vom bestraften Rockenfeller. Ein „Hattrick“, also Pole, Sieg und schnellste Rennrunde, gelang nur einem Mann – Sie ahnen es schon: René Rast, und zwar am Nürburgring-Samstag.

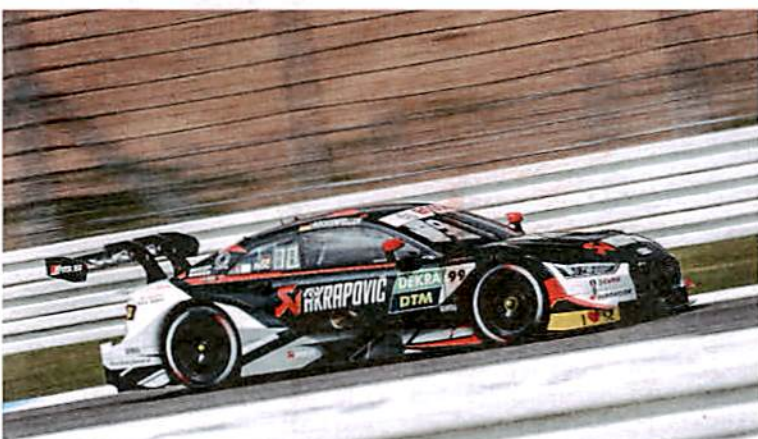
Die meisten Poles gehen ebenfalls an Rast. Acht Mal holte er sich den Startplatz an der Spitze. Wittmann (4), Müller, Green (je 2), Eng, Sheldon van der Linde (BMW) und Rockenfeller bekommen ebenfalls Poles in ihre Karrierestatistik eingetragen.

**24**  
Fahrer

Der schnellste Mann des Jahres ist – gemessen an den schnellsten Rennrunden – übrigens Eng. Fünf Mal ließ der Salzburger den Bestwert notieren und dabei



Samstags hui, sonntags pfui: Marco Wittmanns Saison hatte zwei Gesichter



Schneller war keiner: Mike Rockenfeller setzte den Topspeed-Bestwert 2019

auch die allerschnellste des Jahres: Am Assen-Sonntag mit einem Schnitt von 186,347 km/h.

Bei Van der Linde drängt sich die Vermutung auf, dass er der beste Rookie war. Doch sein südafrikanischer Landsmann Jonathan Aberdein darf diesen „Titel“ für sich beanspruchen. Der WRT-Audi-Fahrer beendete seine Premiersaison auf Gesamtrang 10. Speziell im Quali geigte er auf, wie insgesamt sieben Zusatzpunkte belegen. In dieser Wertung ist – natürlich – ebenfalls Rast Spitzenreiter. 35 Quali-Punkte sind unangefochtener Bestwert, Wittmann als zweitbesten Quali-Pilot holte 16 Zähler.

### Ausfall-König Di Resta

Rast führte nach dem 5. Saisonlauf die Tabelle an, zuvor hatten Wittmann (1.–3. Rennen) und Eng (4. Rennen) die Nase vorn. Stichwort „führen“: 261 Führungsrunden von Rast sind ebenfalls klarer Bestwert. Wittmann folgt dahinter mit derer 110.

Ganz hinten finden sich dagegen die vier Aston-Martin-Piloten ein. Es gab aber auch Highlights: Paul di Resta holte gleich beim allerersten Rennen den dritten Startplatz und damit noch vor

# 291 km/h

dem ersten Rennen den ersten Punkt. Di Resta ist aber auch der Ausfall-König der Saison. Gleich drei Mal konnte er technisch bedingt gar nicht erst starten. In den übrigen 15 Rennen sah er fünf Mal die Zielflagge nicht. Apropos Fünf: Die Top 5 verpassten die Neulinge zweimal knapp. Daniel Juncadella und Jake Dennis holten je einen sechsten Platz als Bestwert für die britische Marke. Die Einführung der Turbomotoren sorgte auch für Hoffnung, dass man die 300-km/h-Marke würde knacken können. Doch Rockenfeller war mit 291 km/h der Topspeed-Spitzenreiter. Gemessen dank Push-to-pass, DRS und Windschatten beim Sonntagsrennen des Saisonauftakts.

Wegen der Gaststarter vor allem in Hockenheim waren zudem 24 Fahrer von sechs Marken am Start. Mehr zu Marken und Teams lesen Sie nebenstehend. ■

# Audi und Rosberg

So dominant René Rast sein zweites Meisterjahr gestaltete, so überragend waren auch Audi und das Team Rosberg.

Von: Michael Bräutigam

In den meisten Statistiken taucht eine Marke gar nicht erst auf: Aston Martin. Keine Pole, kein Sieg, keine schnellste Runde, kein Podestplatz. Der mit heißer Nadel gestrickte Vorteil war nicht auf einer Höhe mit den Gegnern von Audi und BMW. Doch Paul di Resta dritter Startplatz beim Saisonauftakt sorgt dafür, dass zumindest nicht alle Qualifying-Punkte zwischen Ingolstadt und München aufgeteilt werden. Das Aston-Pünktchen steht deren 29 von den BMW-Fahrern gegenüber. Audi nahm die restlichen 78 Zähler mit.

In den drei wichtigsten Renn-Disziplinen ist Audi übrigens jeweils genau doppelt so gut wie BMW. Zwölf Siege, zwölf Pole-Positionen und zwölf schnellste Rennrunden gab es für die „Ringe“, je sechs für den „Propeller“.

Beim Blick auf die Podiumsplätze ist Audi sogar noch überlegener. 40 der 54 verfügbaren Plätze auf dem Stockerl wurden von den Audianern okkupiert, bleiben 14 für BMW. Aston Martin kam nie in Podestnähe.

Zumindest sammelten die britischen Renner, gelenkt aus der Schweiz und Affalterbach,

bei einigen Rennen Punkte, genauer gesagt bei der Hälfte. Auch Führungsrunden gab es für jeden der vier Aston-Piloten, weil man oft antizyklisch taktierte.

### 15 Punktsiege in 18 Rennen

Audi und BMW führen in jedem der 18 Rennen Herstellerpunkte ein, wobei 15 Mal die Ingolstädter den Punktsieg holten. Am Lausitz-Sonntag gab es für Audi sogar 90 Punkte auf einen Streich, als alle acht Autos in den Punkterängen landeten. BMW drohte sogar die 100-Prozent-Quote zu verlieren. Beim letzten Saisonrennen sammelte man nur einen Punkt, weil nach der Öffnung einer Motorplombe die ersten vier BMW nicht für die Herstellerwertung herangezogen wurden. So gelang Aston Martin zumindest einmal Platz 2 in der Hersteller-Tageswertung.

Audis Titel-Triple wurde durch die Teammeisterschaft komplettiert. Die drei Werks-teams von Rosberg, Abt und Phoenix belegten am Ende die Plätze 1 bis 3. Das Rosberg-Team holte dabei im Schnitt 24,6 Punkte pro Renntag. Das Highlight gab es am Nürburgring-Sonntag, als Jamie Green und René Rast für eine reine erste Rosberg-Reihe sorgten und am Ende noch die Plätze 1 (Green) und 3 (Rast) dabei herauskamen.

Der einzige Team-Doppelsieg des Jahres gelang der Abt-Truppe, die am Lausitzring-Samstag mit Sieger Nico Müller und Robin Frijns groß abräumte. ■



Klare dritte Kraft: Aston Martin sammelte trotzdem regelmäßig Punkte

DTM

# Die guten und die bösen Buben

Ein Aspekt, der in den Zahlenspielen der Saison (siehe vorhergehende Seiten) noch in der Analyse fehlt, sind die verhängten Strafen. Hier sichern sich drei Rookies den „Bestwert“.

Von: **Michael Bräutigam**

**N**ur drei Fahrer kamen gänzlich ohne Strafen durch die Saison: René Rast, Nico Müller (beide Audi) und Bruno Spengler (BMW). Alle anderen Piloten wurden früher oder später für Vergehen bestraft, an denen sie aber oft unschuldig waren. So gehen allein 16 der 41 ausgesprochenen Strafen auf das Konto von unerlaubten Arbeiten im Parc fermé. Oft wurden die anschließenden Disqualifikationen natürlich absichtlich in Kauf genommen, weil die Quali-Performance schlecht oder Arbeiten dringend nötig waren.

Die meisten Strafen – je fünf – erhielten die Rookies Jake Dennis, Ferdinand von Habsburg und Jonathan Aberdein. Bezogen auf



Gehörten zu den – teils unverschuldet – Bestraften: die Rookies Dennis, Habsburg, Van der Linde und Aberdein (v. l.)

„eigene“ Fehler vergaß Dennis nach dem ersten Rennen in Hockenheim, das Lenkrad im Parc fermé wieder aufzustecken (1000 Euro Strafe) und ignorierte nach dem Q2 am Norisring die rote Flagge (plus fünf Startplätze). Habsburg wurde im Q2 am Norisring unsicher losgelassen (2000 Euro Strafe), fing sich im zweiten Rennen am Lausitzring die dritte Verwarnung ein (Rückversetzung um fünf Plät-

ze) – ein Schicksal, das 2019 übrigens nur Mike Rockenfeller teilte – und fuhr im FP1 beim Finale in Hockenheim in einer Slow Zone zu schnell (1250 Euro Strafe). Aberdein aktivierte beim Auftakt unerlaubterweise DRS und Push-to-pass (je eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe).

Alle anderen Strafen gingen aufs Konto der Parc-fermé-Brüche oder zu spät bzw. zusätzlich verplombter Motoren. Insgesamt wurden 6600

Euro in Geldstrafen verteilt, 3250 davon eben an Habsburg. Sheldon van der Linde musste ebenfalls fürs vergessene Lenkrad 1000 Euro blechen (Zolder R1). Bei Aberdein wurden 1000 Euro fällig, weil im ersten Misano-Rennen eine Radmutter in die Fast Lane geflogen war. 250, 300 bzw. 800 Euro mussten Marco Wittmann, Timo Glock und Paul di Resta zahlen, weil sie in einer Slow Zone zu schnell unterwegs waren. ■

WTCR

## Kleiner Kurs, große Action?

Am Wochenende geht es für die Akteure der WTCR in Suzuka in die nächste Runde. Die Lokalmatadore von Honda wollen die Tabellenführung zurück.

Von: **Michael Bräutigam**

**W**ie berichtet, wird in diesem Jahr nur die kurze Ostschleife und nicht wie 2018 der komplette GP-Kurs befahren. „Für die Show ist es gut“, besänftigt Cupra-Pilot Tom Coronel jene Fans, die sich über die Verkürzung der Strecke ärgern. Der holländische Publikumsliebling hat gute Erinnerungen an Japan – sowohl an seine Karrierestationen im Land der aufgehenden Sonne als auch an speziell den kurzen Kurs. 2011 und 2013 holte er hier WTCC-

Siege. In der WTCR wartet er noch auf einen Sieg. Es gäbe wohl – außer natürlich Zandvoort – keinen besseren Platz für die Premiere.

### Hondas Heimvorteil

Während Coronel eine Art Heimspiel feiert und sich auf viele Fans freut, haben die Honda-

Teams einen echten Heimvorteil. Der Kurs wurde bekanntlich als Teststrecke für den japanischen Autobauer errichtet. Im letzten Jahr feierten die Hausherrn vor allem das Comeback von Tiago Monteiro, auf die oberste Stufe des Podests kletterten Kevin Ceccon (Alfa Romeo), Rob Huff (VW)

und der spätere Champion Gabriele Tarquini (Hyundai).

Das war noch auf der kompletten GP-Strecke. Auf dem kleinen Kurs weiß man aus den WTCC-Jahren, dass Überholmanöver so gut wie unmöglich sind. Deshalb hat das Qualifying noch höheres Gewicht als ohnehin. „Honda hat mir die Gelegenheit gegeben, vom Privatfahrer zum Profi aufzusteigen“, zeigt sich Esteban Guerrieri dankbar. Seinem Arbeitgeber will er dieses Vertrauen natürlich am liebsten zurückzahlen, indem er die in Ningbo verlorene Tabellenführung beim Heimspiel zurückerobert.

Das Feld in Suzuka wächst übrigens um drei Wildcard-Fahrer auf dann insgesamt 29 Starter. Die Japaner Ryuichiro Tomita und Ritomo Miyata werden je einen Audi pilotieren. Jim Ka To aus Hongkong wird in einem dritten KCMG-Honda antreten. ■



Öfter am Riesenrad vorbei: Die WTCR fährt diesmal nur den „East“-Kurs

# Der nächste Turk-Titel

Eine Woche nach dem BTCC-Titel von Colin Turkington durfte nun sein Bruder James feiern: Er sicherte sich die Krone der TCR UK. Henry Neal wird Meister der Touring Car Trophy.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**ie zweite Saison der TCR UK wurde integriert im Feld der britischen Touring Car Trophy ausgetragen, in der auch NGTC-Autos wie in der BTCC sowie alte S2000-Fahrzeuge startberechtigt sind.

Mit einem Seat Leon WTCC (also S2000) ging die Saison für James Turkington los, ehe zum zweiten Event der Umstieg auf den aktuellen TCR-Cupra erfolgte. Zum Haupttrivalen um die Krone in der Gesamtwertung entwickelte sich Henry Neal. Der Sohn des



Colin Turkingtons jüngerer Bruder James auf dem Weg zum TCR-UK-Titel

zweifachen BTCC-Meisters Matt Neal entpuppte sich nach seinem Aufstieg aus der Mini Challenge als ähnlich talentiert wie sein alter Herr – und ähnlich abgebrüht. Beim Finale in Donington Park holte er vergangenes Wochenende P6 sowie seinen zweiten Saisonsieg, womit er Turkington (P8/P7) in der Gesamtwertung noch abging. Endstand: 366 zu 364 Punkte. Weil Neal aber mit dem nominell stärkeren Honda Civic NGTC

startete und somit logischerweise nicht in der TCR UK gewertet wurde, ging der Titel dort an Turkington. Lewis Kent (Hyundai) verkürzte mit zwei dritten Plätzen noch mal den Abstand, musste sich aber mit 150 zu 156 Punkten geschlagen geben. P3 ging an Darrelle Wilson (Opel). In Donington erlebte auch der Renault Mégane TCR einen weiteren Testeinsatz. Alex Morgan bescherte dem Wolf-Team dabei Platz 2 im ersten Lauf. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERCARS: HARTE STRAFE

Nach dem Sieg bei den 1000 km von Bathurst durch Scott McLaughlin und Alexandre Prémat hat das DJR Team Penske diese Woche eine harte Strafe aufgebremst bekommen. Die Teamorder an Fabian Coulthard (siehe letzte MSA) kostet das Team 250 000 australische Dollar, davon sind 100 000 zur Bewahrung bis Ende 2021 ausgesetzt. Außerdem werden sämtliche Teampunkte aus Bathurst aberkannt und Coulthard dort auf den letzten Platz zurückgestuft.

### BTCC: SUBARU RAUS

Nach vier Jahren und dem Fahrertitel mit Ashley Sutton 2017 zieht Subaru sich als Werksteam aus der BTCC zurück. Das Einsatzteam BMR wird in Kürze seinen Fahrplan für 2020 vorstellen. Möglicherweise wird man die Levorgs privat weiter einsetzen.

## NASCAR

# Zwei Thriller in einer Woche

In einem Crash-Festival mit Fotofinish gewann in Talladega Ryan Blaney (Ford). Auch das Rennen in Kansas wurde ein Thriller. Sieger: Denny Hamlin (Toyota).

Von: **Michael Bräutigam**

**D**a waren es nur noch acht. Beim letzten Rennen der Round of 12 in Kansas konnte sich Denny Hamlin den Sieg sichern. Dabei konnte er sich Chase Elliott (Chevrolet) erwehren, der einen Sieg zum sicheren Weiterkommen brauchte. Weil nach dem Restart in der zweiten Overtime aber Brad Keselowski (Ford) Schwung verlor und zurückfiel, reichte Elliott auch P2 zum Erreichen der Round of 8.

Mit Keselowski schieden auch die beiden Hendrick-Chevrolet-Piloten William Byron und Alex Bowman sowie Clint Bowyer (Ford) aus dem Titelrennen aus. Alle vier Fahrer wurden am Mon-

tag zuvor in Talladega Opfer der diversen Crashes und büßten damit letztlich mitentscheidende Punkte ein. Im Dega-Finish setzte sich Blaney gegen den bereits aus den Playoffs ausgeschiedenen Ryan Newman (Ford) durch, womit er den Sprung schaffte.

### Keselowski scheidet aus

Damit waren Blaney und Dover-Sieger Kyle Larson (Chevrolet) schon vor dem Kansas-Rennen sicher durch. Martin Truex Jr. (Toyota) und Hamlin waren nach

der zweiten Stage über die Punkte qualifiziert. Um die restlichen vier Plätze wurde es entsprechend spannend. Die Penske-Boys (Joey Logano und Keselowski) sowie Elliott lagen um die „Bubble“ herum teilweise nur drei Punkte getrennt voneinander, alle Fahrer waren zwischenzeitlich raus. Logano lag nach einem losen Rad sogar zwei Runden zurück, ehe er sich am Ende zurückkämpfte und trotz einer Kollision noch die nötigen Punkte holte. So schaute eben Keselowski in die Röhre. ■



Fünfter Saisonsieg: Denny Hamlin

## NASCAR CUP SERIES

### Talladega/Alabama (USA)

31. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	Ryan Newman (USA)	Ford
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	Aric Almirola (USA)	Ford
5.	Michael McDowell (USA)	Ford
6.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
7.	Corey LaJoie (USA)	Ford
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Ford
10.	Ty Dillon (USA)	Chevrolet

### Kansas City/Kansas (USA)

32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	William Byron (USA)	Chevrolet
6.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
7.	Erik Jones (USA)	Toyota
8.	Clint Bowyer (USA)	Ford
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Jimmie Johnson (USA)	Chevrolet

### Gesamtwertung

nach 32 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	4046 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	4042
3.	Hamlin (Toyota)	4037
4.	Logano (Ford)	4030
5.	Harvick (Ford)	4028
6.	Elliott (Chevrolet)	4024
7.	Larson (Chevrolet)	3024
8.	Blaney (Ford)	4009
9.	Keselowski (Ford)	2229
10.	Byron (Chevrolet)	2181

**SUPER  
RACER**

# DEIN EINSTIEG IN DEN MOTORSPORT

Zeig' im Rennsimulator „upracer“ und  
online bei „RaceRoom“ was Du kannst  
und werde SUPER RACER!



Motorsport-Partner:

**LechnerRacing**

Wir bieten dieses Jahr zwei unterschiedliche Einstiegsmöglichkeiten in den Motorsport: Gesucht wird ein SUPER RACER (m/w/d), der die komplette Rennsaison 2020 im Lechner Racing Team in der Porsche Sprint Challenge Central Europe absolvieren wird und parallel dazu ein komplettes „SUPER RACER Damen-Kart-Team“ mit 5 Fahrerinnen für das Schnitzelalm Racing Team in der German Team Championship (GTC).

Eine Aktion von

**upgraded**<sup>+</sup>.de  
automotive group

**RACE ROOM**

Motorsport-Partner:

**Team  
Schnitzelalm  
Racing**



Nutze Deine Chance:

**Essen Motor Show // 29.11. – 08.12.2019**

**Oder laufend unter: [www.raceroom.com](http://www.raceroom.com)**

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort  
oder unter: [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me)

Medienpartner

**auto  
motor  
-sport**

**sport  
auto**

**MOTOR  
SPORT**

# Wer hat momentan die besten Chancen? Die aktuellen Top-Rankings im Überblick:

## Scouting vor Ort auf dem „upracer“ – Simulator

### GT4

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70118	Scouting Porsche Sprint Challenge Salzburgring	1:15:289	---
2	70111	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:495	+00:206
3	70232	Scouting Tuning World Bodensee	1:15:676	+00:387
4	70200	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:759	+00:470
5	70433	Scouting Perfektionstraining 1	1:15:944	+00:655
6	70012	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:019	+00:730
7	70141	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:266	+00:977
8	70123	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:596	+01:307
9	70235	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:885	+01:596
10	70446	Scouting Perfektionstraining 1	1:17:230	+01:941

Ergebnisse Stand 07.10.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: [www.super-racer.me](http://www.super-racer.me)

### Kart

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70431	Scouting Perfektionstraining 1	1:20:619	---
2	70428	Scouting Perfektionstraining 1	1:22:282	+01:663
3	70212	Scouting Tuning World Bodensee	1:22:478	+01:859
4	70421	Scouting Perfektionstraining 1	1:23:205	+02:586
5	70083	Scouting i-mobility	1:25:347	+04:728
6	70060	Scouting Tuning World Bodensee	1:25:648	+05:029
7	70424	Scouting Perfektionstraining 1	1:25:698	+05:079
8	70182	Scouting i-mobility	1:31:939	+11:320
9	70214	Scouting Tuning World Bodensee	1:32:287	+11:668
10	70138	Scouting Tuning World Bodensee	1:35:271	+14:652

## Scouting online bei „RaceRoom“

Zwischenstand: Qualifying für das Multiplayer-Rennen am Hungaroring am 15.10.2019

POS	Fahrer	Land	Team	Zeit	Rückstand
1	Kevin Siggv Rebernak	Slowenien	EDGE Esports	1:52:149	---
2	Alexandre Vromant	Frankreich	Triple A eSports	1:52:420	+00:271
3	Florian Hasse	Deutschland	EURONICS Gaming	1:52:471	+00:322
4	Daniel Fredriksson	Schweden	Fredriksson Racing	1:52:485	+00:336
5	Leon Rüdinger	Deutschland	-	1:52:508	+00:359
6	Adam Finczes	Ungarn	Willamis JIM eSports	1:52:651	+00:502
7	Robin Fredriksson	Schweden	Fredriksson Racing	1:52:937	+00:788
8	Corentin Pointeau	Frankreich	Virtualdrivers By TX3	1:53:034	+00:885
9	Rafael Alves	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	1:53:256	+01:107
10	Michel Kasperink	Niederlande	-	1:53:285	+01:136
11	William Dorsch	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	1:53:331	+01:182
12	Kai Heinonen	Finnland	-	1:53:398	+01:249
13	Yann Courtois	Frankreich	Virtualdrivers By TX3	1:53:423	+01:274
14	Sebastian Reeh	Deutschland	-	1:53:423	+01:274
15	Caryl Vega	Frankreich	DT3Racing-eSport	1:53:459	+01:310
16	Roman Romanov	Russland	-	1:53:576	+01:427
17	Francesco Urrata	Italien	Ballas Racing Team	1:53:597	+01:448
18	Dr. Anton Hahnenkamm	Deutschland	-	1:53:643	+01:494
19	Martin Barna	Ungarn	Virtualdrivers By TX3	1:53:678	+01:529
20	Aenore Cavillon	Frankreich	www.s56design.fr	1:53:686	+01:537

Ergebnisse Stand 07.10.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: [game.raceroom.com/competitions/925/leaderboard](http://game.raceroom.com/competitions/925/leaderboard)

## Du denkst: Das kann ich besser?

Dann komm zum nächsten Scouting-Event und beweise dein Können vor Ort im „upracer“ oder online bei „RaceRoom“ und werde SUPER RACER.

Premium-Sponsor



**MICHELIN**

Classic-Sponsor





# Daheim eine Macht

Auf der Honda-eigenen Strecke von Motegi ließ Weltmeister Marc Márquez niemanden an sich herankommen. Fabio Quartararo war wieder sein stärkster Gegner und hat vorzeitig die Rookie-des-Jahres-Wertung gewonnen.

Von: **Imre Paulovits**

**D**er Sekt spritzte nur so, Takeo Yokoyama wurde auf dem Siegerpodest richtig abgeduscht. Doch der technische Leiter des Honda-Werksteams genoss es in vollen Zügen, denn vor den Augen der Firmenchefen hatte Marc Márquez, mit dem er jedes noch so kleine Detail der Honda RC213V teilt, mit seinem Sieg den zweiten der drei Weltmeisterschaften in diesem Jahr geholt. Honda wurde so zum 25. Mal Markenweltmeister der Königsklasse – 53 Jahre nach dem ersten Titel bei den 500ern 1966,

an dem Jim Redman großen Anteil hatte. Und der 88-jährige stand bei diesem historischen Event genauso in der Box des Werksteams wie seine RC181 von damals. Es war die Demonstration der Stärke daheim, und man wusste sie zu feiern. Dass Marc Márquez damit Mick Doohans 54 Honda-Siege in der Königsklasse egalisierte und seinen insgesamt 80. WM-Sieg feierte, setzte dem Ganzen noch einmal ein Sahnehäubchen auf. Dazu hatte der achtfache Weltmeister seine 90. Pole-Position errungen, seine 66. in der MotoGP, und vorzeitig auch den BMW-M-Award gewonnen. Dass er in der Auslaufrunde aber ohne Sprit liegenblieb und von Hafizh Syahrin zurück in die Boxengasse geschoben wurde, zeigte, an welchem seidenem Faden dieser Sieg hing.

## Wetterkapriolen

Die Region um Motegi wurde einige Tage vor dem WM-Wochenende vom heftigsten Taifun heimgesucht, der seit 1958 registriert wurde, dessen letzten Reste

„Um am Ende die meisten Reifen übrig zu haben, musste ich vor Viñales bleiben. Dafür musste ich seltsame Linien fahren.“

Andrea Dovizioso

beeinflussten das Wetter noch am Samstag. Nach den recht kühlen Trainings am Freitag schüttete es am Samstagvormittag aus Kübeln, was die Abstimmung der komplexen Maschinen auf dem die Bremsen brutal strapazierenden Kurs nicht vereinfachte. Und da die Temperaturen am Sonntag ständig sanken, glich die Startaufstellung einem Ameisenhaufen, in dem die endgültige Reifenwahl bis zum Schluss abgewartet wurde. Auch dort setzte Márquez dem Ganzen die Krönung auf: Er fuhr die Besich-

tigungsrunde mit Regenreifen und ließ erst auf dem Grid Slicks hineinschieben. „Weil immer mehr dunkle Wolken aufzogen, war mit einem Flag-to-Flag-Rennen zu rechnen, und ich wollte in diesem Fall bereits angefahrne Regenreifen haben“, grinste der Weltmeister hinterher.

Doch auch die Konkurrenz spürte Aufwind. Yamaha, seit 2015 ohne Podest in Motegi, hatte im Qualifying mit Franco Morbidelli, Fabio Quartararo und Maverick Viñales die nächsten drei Plätze belegt, die hoffnungslose Beschleunigungsschwäche aus dem Vorjahr war komplett verschwunden. Das Petronas-Satelliten-Team hatte beide Fahrer in der ersten Startreihe, und dass Franco Morbidelli diesmal schneller war als sein Teamkollege, beflügelte den Italiener wie schon lange nicht mehr.

Doch im Rennen war es doch wieder Quartararo, der entschiedener an die Sache ging, sich sogar kurz vor Márquez setzte, während Morbidelli eine Auseinandersetzung mit Jack Miller hatte, bei der sie sich nicht nur einmal berühr-



Hoch das Rad: Marc Márquez bescherte Honda einen brillanten Heimsieg und den nächsten WM-Titel



Gegen Márquez hatte Quartararo zwar keine Chance, aber er kann WM-3. werden



Syahrin schob Márquez zum Podium



Hier ging die Post ab: Franco Morbidelli (#21), Jack Miller (#43), Andrea Dovizioso (#04) und Maverick Viñales im Kampf

ten. So viel Druck Quartararo auch machte, an Márquez war kein Herankommen, und als zum Schluss die Reifen nachließen, waren es wieder Andrea Dovizioso und Maverick Viñales, die die meisten Reserven hatten. „Mein Hinterreifen war völlig am Ende, ich konnte den Vorsprung vor Andrea Dovizioso gerade noch halten“, gab Quartararo zu. „Aber es war richtig, den weichen Hinterreifen zu wählen, mit ihm hat sich unser Motorrad viel besser angefühlt, und nur so konnte ich zu Beginn so viel Druck machen.“

„Ich war mir bei meiner Reifenwahl nicht so recht sicher, und auch bei der Fahrwerksabstimmung hatten wir so einige Fragezeichen“, gab Andrea Dovizioso zu. „Die erste Rennhälfte hatte sich auch etwas merkwürdig angefühlt, zum Schluss hatte ich aber die meisten Reserven in den Reifen. Nur schade, dass wir erst am Samstag so weit waren, vor allem im Hinblick darauf, wie wenig zum zweiten Platz fehlte. Daran müssen wir bei den letzten drei verbleibenden Rennen arbeiten.“

### Auf verlorenem Posten

Maverick Viñales war lange Zeit der klar Schnellere, doch bei der Kraft und der Bremsstabilität der Ducati fand er einfach keinen Weg vorbei. „Einmal war ich kurz vor ihm, aber auf der nächsten Geraden hat er mich einfach aufgesogen“, konstatierte Viñales enttäuscht. „Es ist unmöglich, gegen die Ducati zu kämpfen, das war schon in Aragón so, und hier wieder. Es geht wohl nur so, dass man vor ihnen startet und gleich zu Beginn wegfährt. Unser Motorrad war gut, Franco Morbidelli zu überholen, war kein Problem, aber mit den Honda und den Ducati ist es sehr schwierig.“

Morbidelli wurde auf dem Zielstrich von Cal Crutchlow abgefangen – und war nicht gerade gut auf Jack Miller zu sprechen: „Der hat wie ein Verrückter reingehalten. Ich hatte zwar nicht die Pace fürs Podium, aber die Zeit, die wir dort verloren haben, haben mich den fünften Platz gekostet.“ Schon am Wochenende geht es auf Phillip Island weiter, ein Krimi dort ist schon programmiert. ■

### DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



**WAR IHR RENNEN WIRKLICH SO PROBLEMLOS, WIE ES AUSSAH?**

Bei Weitem nicht. Ich wusste zwar, dass ich hohe 1:45er-Zeiten fahren kann, während die anderen nur mit niedrigen 1:46ern durchkommen, aber wir wussten auch, dass ich dann Probleme mit dem Benzinverbrauch bekomme. So gab es zwei Möglichkeiten: Entweder hinter einem herzufahren und dann in den letzten Runden anzugreifen, oder zu Beginn Druck zu machen und das Rennen von vorn zu kontrollieren. Ich habe mich für letztere Variante entschieden, aber es wurde knapp. Ich habe ständig zwischen den Mappings hin- und hergeschaltet, um Sprit zu sparen, und auch so leuchtete die Benzinwarnleuchte auf. Aber

es hat gereicht, um die Ziellinie als Erster zu überqueren.

**HABEN SIE MIT MEHR GEGENWEHR GERECHNET?**

Wie gesagt, ich wollte zu Beginn gleich wegfahren, deshalb habe ich Fabio Quartararo auch so schnell wie möglich überholt, als er in der ersten Runde an mir vorbei ist. Er hatte den weichen Hinterreifen und konnte mit ihm lange Druck machen. Erst als ich zwei Sekunden Vorsprung hatte, konnte ich diesen managen.

**WIE GEHEN SIE JETZT DIE LETZTEN DREI GP AN?**

Mein Ziel ist immer gleich: Ich will versuchen, an jedem Sonntag zu gewinnen. Was geht, zeigen aber die Gegner übers Wochenende. Mein Ziel muss aber weiterhin sein, jedes Rennen auf dem Podest zu beenden.

MotoGP

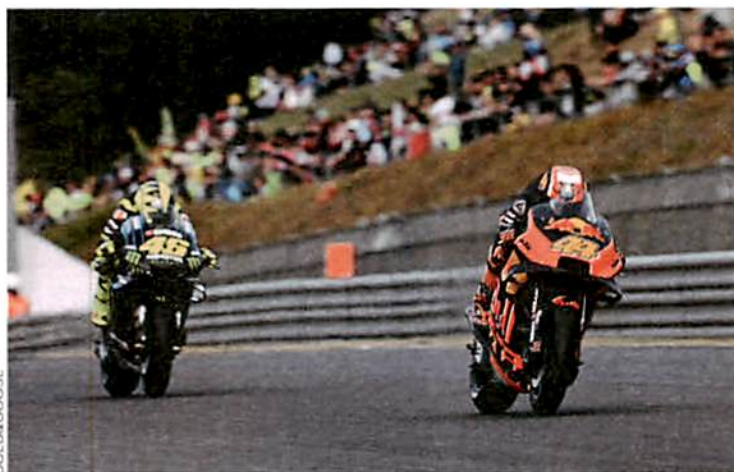
# Suche nach Hinterrad-Grip

In der Höhle der japanischen Löwen blieben die KTM-Piloten außerhalb der Top 10. Doch Mika Kallio kommt langsam in Fahrt, und drei KTM kamen in die Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

**P**ol Espargaró konnte seine linke Hand bereits lässig schütteln, er wirkte deutlich entspannter als vor zwei Wochen in Thailand. „Ich habe noch leichte Schmerzen und spüre noch, dass mit dem Handgelenk nicht alles in Ordnung ist, aber es ist keine Entschuldigung mehr, wenn ich zu langsam bin“, hielt er fest. Das Wort „Traktion“ entwich seinem Mund an diesem Wochenende umso öfter. „Uns fehlt es gegenüber der Konkurrenz hinten an Grip. Besonders nach fünf, sechs Runden beginnt der Hinterreifen ständig durchzudrehen. So konnten wir im Rennen nicht dort fahren, wo wir gern gewesen wären.“

Dass er sich am ersten Tag bei den kühlen Temperaturen nicht unter den zehn Schnellsten halten konnte und nach



Nicht schlecht: Pol Espargaró (#44) trotz Grip-Problemen vor Valentino Rossi

dem Regen am Samstagmorgen im Q1 auf abtrocknender Strecke für die Q2 qualifizieren musste, kam ihm auch nicht entgegen. „Da spürte ich meine Verletzung mehr, es war nicht einfach, das richtige Verhältnis zum Risiko zu finden.“ So verpasste er Q2 um drei Zehntelsekunden und musste von Startplatz 15 ins Rennen gehen. „Viel hat es nicht geändert, für eine Top-10-Platzierung fehlte mir diesmal die Pace.“

Dafür machte Mika Kallio einen recht zufriedenen Eindruck. „So langsam beginne ich die Reifen besser zu spüren,

und meine Pace kommt der Konkurrenz immer näher“, freute sich der Finne. Immerhin kam er als 14. ins Ziel und holte seine ersten Punkte in dieser Saison. „Ich war nicht zu weit weg von meinem Teamkollegen und von Miguel Oliveira, mein nächstes Ziel ist es, dass ich mit ihnen kämpfen kann.“

Oliveiras Schulter geht es in kleinen Schritten besser. „Man kann sie nicht operieren, die Heilung braucht Zeit. Das Rennen war nicht schlecht, ich war zum Schluss sehr konkurrenzfähig. Leider habe ich am Start zu viel verloren.“ ■

## GASTKOMMENTAR

**MOTEGI WAR EIN HONDA-SPEKTAKEL** auf einer Strecke, die Honda gehört. Diesmal konnte Fabio Quartararo Márquez nicht so bedrängen wie in Thailand. Und dass Valentino Rossi gestürzt ist, hat sehr viele Fans enttäuscht. Derzeit vollzieht sich ein Generationswandel, sowohl bei den MotoGP-Piloten als auch bei den japanischen Fans. Rossi repräsentiert noch den alten MotoGP-Stil, nun sind viele Junge da, die alle aus der Moto2 kommen. Die 500er-Zweitakter, die in Japan noch immer eine riesige Anhängerschaft haben, haben immer nur Wheelies gemacht, beim Anbremsen haben sie nie quergestanden. Die neue Generation beherrscht mit den MotoGP-Bikes nun den perfekten Bremsdrift. Zusammen mit den Kämpfen auf der Strecke, die die MotoGP von der Formel 1 abheben, lockt es wieder viele junge Fans an. Wir bräuchten nur wieder japanische Siegfahrer.



**Shigeo Kibiki**  
GP-Reporter  
seit 1974

## AUS DEM FAHRERLAGER

### ZUSAMMEN MIT LEGENDEN

Am Donnerstag vor dem Grand Prix besuchten die Honda-Werksfahrer Marc Márquez und Jorge Lorenzo gemeinsam mit den Ex-Weltmeistern Jim Redman und Freddie Spencer das Honda-Werk. Nach Fragen und Antworten mit den Mitarbeitern wurden draußen die Honda RC142, die sechszylindrige RC166 und die NS 500 zur Freude aller laufen gelassen.

### GELÄHMTER AOKI AUF RC213V

Es war rührend und begeistert zugleich, wie der ehemalige Honda-Werksfahrer Takuma Aoki mit der Honda RC213V einige Demonstrationsrunden drehte – dabei ist der 45-jährige Japaner seit 1998 querschnittsgelähmt. Der mittlere

der drei Aoki-Brüder galt einst als der Talentierteste von ihnen. 1995 stand er bei seinem ersten Wildcard-Einsatz in Suzuka bei den 500ern gleich auf dem Podest neben Daryl Beattie und Mick Doohan. Ein Jahr später gewann er bei seinem Wildcard-Einsatz in der Superbike-WM das zweite Rennen in Sugo.

1997 fuhr er als Honda-Werksfahrer die V2-500er, brachte sie als Dritter in Imola und auf dem Nürburgring und als Zweiter in Australien dreimal gegen die deutlich stärkeren V4 aufs Podest. Eine große Karriere bahnte sich an, doch bei einem Testunfall in Tochigi wurde er querschnittsgelähmt. Danach

begann für den eisernen Kämpfer eine zweite Karriere bei Honda, bei der er half, Fahrzeuge für Querschnittsgelähmte zu entwickeln. In diesem Jahr sorgte er bereits bei den 8 Stunden von Suzuka für Furore, als er dort eine auf Handschaltung umgebaute Honda Fireblade fuhr. Für Motegi wurde eine MotoGP-Honda auf das gleiche Prinzip umgebaut, Aoki im Sitz festgeschnallt, sein Bruder Nobuatsu hielt das Motorrad beim Anfahren und Stehenbleiben.

### RUHE NACH DEM STURM

Vor den Rennen am Sonntag wurde eine Schweigeminute für die Opfer des Taifuns Hagibis abgehalten, der 90 Menschenleben kostete und weite Teile der Region Kanto verwüstet hat. ■ IP



Takuma Aoki auf der MotoGP-Honda: Unbändiger Lebenswille

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Motegi (J) – 20. Oktober 2019** 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden à 4,801 km. 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 27 Grad. Schnitt des Siegers: 161,9 km/h.

### RENNERGEBNIS

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	24	42,41,492 min	304,2 km/h	1,45,766 min	M/M	25
2. Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	24	+0,870 s	299,1 km/h	1,45,833 min	M/S	20
3. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP 19	24	+1,325 s	312,1 km/h	1,46,035 min	S/M	16
4. Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	24	+2,608 s	306,8 km/h	1,46,216 min	M/S	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Honda RC 213 V	24	+9,140 s	308,5 km/h	1,46,521 min	M/M	11
6. Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	24	+9,187 s	301,6 km/h	1,46,149 min	M/S	10
7. Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	24	+9,306 s	309,4 km/h	1,46,005 min	M/M	9
8. Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	24	+10,695 s	309,4 km/h	1,46,368 min	M/M	8
9. Danilo Petrucci (I)	Ducati D16 GP 19	24	+14,216 s	306,8 km/h	1,46,574 min	S/M	7
10. Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP 19	24	+18,909 s	311,2 km/h	1,46,018 min	S/S	6
11. Pol Espargaró (E)	KTM RC16	24	+25,554 s	307,6 km/h	1,46,959 min	M/S	5
12. Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	24	+27,870 s	304,2 km/h	1,47,016 min	M/M	4
13. Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP18	24	+29,983 s	308,5 km/h	1,47,089 min	S/S	3
14. Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	24	+31,232 s	305,9 km/h	1,47,079 min	M/S	2
15. Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	24	+32,546 s	305,0 km/h	1,47,232 min	M/S	1
16. Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	24	+37,482 s	303,3 km/h	1,47,408 min	S/M	-
17. Jorge Lorenzo (E)	Honda RC 213 V	24	+40,410 s	306,8 km/h	1,47,521 min	M/M	-
18. Karel Abraham (CZ)	Ducati D16 GP 17	24	+43,458 s	308,5 km/h	1,47,559 min	M/S	-
19. Hafizh Syahrin (MAL)	KTM RC16	24	+46,206 s	302,5 km/h	1,47,717 min	M/M	-
20. Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	24	+50,235 s	304,2 km/h	1,47,953 min	M/M	-
<b>Nicht gewertet:</b>							
Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	20	+4 Runden	304,2 km/h	1,46,453 min	M/M	-
Andrea Iannone (I)	Aprilia RS-GP	7	+17 Runden	304,2 km/h	1,47,172 min	M/S	-

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Márquez	1,45,763 min
2. Morbidelli	1,45,895 min
3. Quartararo	1,45,944 min
4. Márquez	1,46,090 min
5. Crutchlow	1,46,189 min
6. Miller	1,46,337 min
7. Dovizioso	1,46,410 min
8. Petrucci	1,46,427 min
9. A. Espargaró	1,46,558 min
10. Rossi	1,46,558 min
11. Rins	1,46,600 min
12. Mir	1,46,616 min
13. Nakagami	1,46,998 min
14. Bagnaia	1,47,594 min
15. P. Espargaró	1,47,654 min
16. Oliveira	1,47,894 min
17. Kallio	1,47,979 min
18. Abraham	1,48,121 min
19. Lorenzo	1,48,492 min
20. Syahrin	1,48,522 min
21. Guintoli	1,49,186 min
22. Iannone	1,49,243 min
23. Rabat	1,47,158 min

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	350
2. Dovizioso	231
3. Rins	176
4. Viñales	176
5. Petrucci	169
6. Quartararo	163
7. Rossi	145
8. Miller	125
9. Crutchlow	113
21. Bradl	16

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	356
2. Ducati	270
3. Yamaha	268
4. Suzuki	201
5. KTM	96
6. Aprilia	68

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Mission Winnow Ducati	400
2. Repsol Honda Team	383
3. Monster Energy Yamaha MotoGP	321
4. Petronas Yamaha SRT	263
5. Team Suzuki Ecstar	246
6. LCR Honda	187
7. Pramac Racing	162
8. Red Bull KTM Factory Racing	114
9. Aprilia Racing Team Gresini	80
10. Red Bull KTM Tech3	40

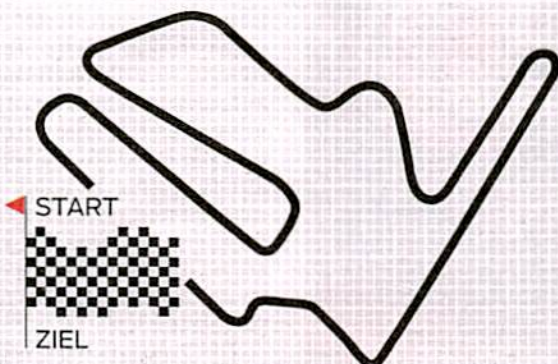
„Mein Herangehen bleibt gleich: Ich werde bei den letzten drei Rennen das Maximum geben und versuchen, auch für unser Team den WM-Titel zu holen.“

Marc Márquez

Rundenrekord: **1.45,350, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2014**  
Quali-Rekord: **1.43,790, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2015**  
Topspeed-Rekord: **314,3 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

### TWIN RING MOTEGI 4,801 KM

#### STRECKE



Der nächste Streich: Márquez und Takeo Yokoyama feiern Hondas 25. Marken-WM

# Lüthi wieder zurück auf de



Tom Lüthi: Tolle Pace, nach vier Monaten erstmals wieder auf dem Podest

Tom Lüthi hat in Motegi seinen Speed wiedergefunden, fuhr aufs Podest und ist wieder Zweiter der Tabelle – nur Luca Marini war schneller.

Von: Imre Paulovits

**E**r war wie ausgewechselt. Tom Lüthi hatte seit seinem zweiten Platz in Barcelona im Mai vergeblich versucht, die Balance wiederzufinden, mit der er anfangs die Pace der neuen Moto2 mitbestimmte. Doch in Motegi war er wieder da. Er ließ den mit dem Hinterradgrip hadernden und mit harten Bandagen kämpfenden WM-Leader Álex Márquez stehen, holte im Handumdrehen auch Spitzenreiter Luca Marini ein und übernahm die Führung. Doch gegen Schluss holte ihn Marini wieder ein, hatte zum Schluss die meisten Reserven und holte den Sieg. Doch mit dem

## Zarco statt Nakagami bei letzten drei GP

Takaaki Nakagami lässt sich an der in Assen verletzten Schulter operieren, seine LCR-Honda übernimmt Johann Zarco. Hinter dieser Lösung könnte mehr strecken.

Von: Imre Paulovits

**D**ie Meldung schlug vor dem Japan-GP wie eine Bombe ein: Takaaki Nakagami, der sich in Assen, als er von Valentino Rossi abgeräumt wurde, eine Schulterverletzung zuzog, die seither nicht verheilt ist, wird sich nach Motegi einer Operation unterziehen. Johann Zarco wird die LCR-Honda für die restlichen drei Grands Prix auf Philipp Island, in Sepang und in Valencia übernehmen. Einen Tag später erhielt Nakagami die Vertragsverlängerung für 2020.

Offiziell hat Teamchef Lucio Cecchinello nach dieser Lösung

ersucht und den Kontakt mit Zarco aufgenommen, damit der Japaner ausreichend Zeit hat, bis zum Beginn der nächsten Saison wieder fit zu werden. Doch es könnte mehr dahinter stecken. Zarco hatte schon für 2019 ein

Angebot des Honda-Werksteams, das hatte ihm sein ehemaliger Manager Laurent Fellon jedoch vorenthalten und stattdessen sich für den KTM-Werksvertrag entschieden. Als Zarco dies herausfand, feuerte er Fellon.



GOLD&GOOSE

Takaaki Nakagami: Vertrag für 2020 verlängert, jetzt erst mal Schulter-OP

Seit KTM den Franzosen für die letzten Rennen durch Mika Kallio ersetzte, wurde er wieder frei, und neben Nakagamis Genesung könnte auch eine andere Überlegung bei Honda zu dieser Entscheidung geführt haben: Seit Jorge Lorenzo von seiner Verletzungspause zurückgekehrt ist, hat er ganze vier WM-Punkte eingefahren, bei den letzten drei GP blieb er ganz ohne Punkte. Wenn der fünffache Weltmeister auch weiter Durchhalteparolen bemüht und auf eine Besserung seines Zustands in der Winterpause hofft, dürfte Teamchef Alberto Puig die Hoffnung längst aufgeben haben. Da Zarco aber mit der V4-KTM nie zurechtkam und diese der Honda weit mehr ähnelt als die Yamaha, möchte man keinen erneuten Fehlgriff machen. Die drei GP könnten auch eine Bewährungsprobe für einen nächstjährigen Werksvertrag darstellen.

Die Zukunft wird zeigen, ob dem so ist. ■

# Erfolgsspur

zweiten Platz hat Lüthi seinen zweiten WM-Rang zurückerobert.

„Ich habe wieder das Gefühl, das ich brauche“, freute sich Lüthi. „Ich hatte, als ich hinter Marini war, gesehen, dass er mit Reserve fährt und seine Reifen schont. Da habe ich mir überlegt, hinter ihm zu bleiben oder ihn zu überholen, ihn zu überraschen, und mich etwas abzusetzen. Ich konnte mich auch etwas absetzen, aber er hatte zum Schluss die Reserve auf dem Hinterreifen, den ich zuvor schon verbrannt hatte. Aber dieser zweite Platz ist schon cool, ich hoffe, dass wir den Speed auch in die nächsten Rennen mitnehmen können.“

„Ich hatte am Anfang darauf geachtet, die Reifen zu schonen, und als Tom eine sehr schnelle Pace eingeschlagen hat, habe ich darauf geachtet, nicht aus seinem Windschatten zu fallen“, gab Luca Marini zu. „Ich habe gesehen, dass ich zwischen Turn 6 und 7 einen Vorteil habe, dort habe ich es versucht – und es hat geklappt. Es war ein toller Kampf.“ Als Dritter konn-

te Moto3-Weltmeister Jorge Martín erstmals auf ein Moto2-Podest steigen. Der 21-jährige hatte eine tolle Aufholjagd gefahren, wenn er dabei auch seinen Teamkollegen Brad Binder einmal neben die Strecke drängte und dieser beim zurückkommen mit Sam Lowes kollidierte und dessen Lenkerstummel abbrach. Wie durch ein Wunder stürzte keiner der beiden.

Marcel Schrötter kämpfte tapfer in dem Gemenge und hatte einige Berührungen mit Márquez, zum Schluss wurde er Neunter. „Mir fehlt zwar gegen Rennende noch etwas Kraft, schlimmer war aber, dass mit zweimal der erste Gang rausgesprungen ist und ich dabei Plätze verloren habe“, erzählte Schrötter. „Aber wenn wir sehen, von wo wir in den letzten Rennen gekommen sind, war das jetzt ein guter Schritt.“

Jesko Raffin wurde 19. vor Philipp Öttl. Das Rennen von Lukas Tulovic dauerte nur bis zur ersten Kurve, dann wurde er von Tetsuta Nagashima abgeräumt. ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Valentino Rossi hatte in Motegi nie die Pace der anderen Yamaha-Piloten und stürzte im Rennen auf Platz 11 liegend. „Ich habe ich in Turn 1 einen Fehler gemacht“, bekannte Rossi.

### MOTOGP

Suzuki-Testfahrer Sylvain Guintoli fuhr in Motegi mit einer Wildcard. Teamchef Davide Brivio sprach auch offen und euphorisch darüber, wie zufrieden er mit dem 2020er-Prototyp ist, speziell mit dessen Motor. Dies rief aber die Regelwächter auf den Plan. Früher konnte Suzuki dies machen, weil sie aber nicht mehr unter die Konzessionen fallen, muss auch jeder Wildcard-Fahrer die gleiche Motorenspezifikation fahren, die für die Werksfahrer zu Beginn der Saison homologiert wurde. Guintoli wurden alle Zeiten aus den beiden Freitagstrainings gestrichen. „Das war aber keine

Absicht, wir haben uns hier auch keinen Vorteil verschafft, weil wir den Motor zuvor in Motegi schon ausgiebig getestet haben“, versicherte Guintoli.

### MOTO2

Die MV Agusta Moto2 macht langsam aber sicher Fortschritte, Stefano Manzi qualifiziert sich als Elfter und wurde im Rennen Zehnter. Dominique Aegerter konnte diese Pace im Rennen ebenfalls finden und fuhr vom 28. Startplatz bis P14 vor. „Die neuen Teile von CRC funktionieren richtig gut, ich hatte Top-10-Pace“, freute sich Aegerter.

### MOTO2

Einen nicht alltäglichen Ausfallgrund hatte Tech3-KTM-Pilot Marco Bezzecchi. Der Italiener hatte sich eine Lebensmittelvergiftung eingehandelt, übergab sich beim Anbremsen von Turn 3 in den Helm und konnte nichts mehr sehen.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Motegi (J) – 20. Oktober 2019** 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 105,622 km über 22 Runden à 4,801 km. 32 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Luca Marini (I)	Kalex	22	40,57,279 min	1,50,914 min	25
2.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	22	+0,560 sec	1,50,861 min	20
3.	Jorge Martín (E)	KTM	22	+3,593 sec	1,50,834 min	16
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Kalex	22	+3,999 sec	1,51,248 min	13
5.	Jorge Navarro (E)	Speed Up	22	+5,236 sec	1,50,846 min	11
6.	Álex Márquez (E)	Kalex	22	+7,345 sec	1,51,339 min	10
7.	Enea Bastianini (I)	Kalex	22	+8,115 sec	1,51,349 min	9
8.	Augusto Fernández (E)	Kalex	22	+10,460 sec	1,51,464 min	8
9.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	22	+10,711 sec	1,51,264 min	7
10.	Stefano Manzi (I)	MV Agusta	22	+12,445 sec	1,51,453 min	6
11.	Fabio Di Giannantonio (I)	Speed Up	22	+12,572 sec	1,51,427 min	5
12.	Brad Binder (ZA)	KTM	22	+14,864 sec	1,51,348 min	4
13.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	22	+15,008 sec	1,51,560 min	3
14.	Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta	22	+15,778 sec	1,51,479 min	2
15.	Andrea Locatelli (I)	Kalex	22	+23,595 sec	1,51,961 min	1
16.	Bo Bendsneyder (NL)	NTS	22	+27,307 sec	1,52,006 min	-
17.	Jake Dixon (GB)	KTM	22	+30,304 sec	1,52,030 min	-
18.	Joe Roberts (USA)	KTM	22	+33,806 sec	1,52,363 min	-
19.	Jesko Raffin (CH)	NTS	22	+36,962 sec	1,52,279 min	-
20.	Philipp Öttl (D)	KTM	22	+43,682 sec	1,52,693 min	-
21.	Dimas Ekky Pratama (RI)	Kalex	22	+45,143 sec	1,52,593 min	-
22.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	22	+59,459 sec	1,53,010 min	-
23.	Xavi Cardelus (E)	KTM	22	+1,14,661 min	1,53,824 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>						
	Mattia Pasini (I)	Kalex	17	+5 Runden	1,51,982 min	-
	Marco Bezzecchi (I)	KTM	22	+10 Runden	1,51,560 min	-
	Remy Gardner (AUS)	Kalex	8	+14 Runden	1,51,935 min	-
	Iker Lecuona (E)	KTM	4	+18 Runden	1,52,056 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	4	+18 Runden	1,52,064 min	-
	Lukas Tulovic (D)	KTM	1	+21 Runden	2,43,910 min	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Márquez	234
2. Lüthi	198
3. Fernández	192
4. Navarro	186
5. Binder	184
6. Marini	176
8. Schrötter	125
23. Aegerter	14
28. Tulovic	3
30. Raffin	3

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

Hersteller	Punkte
1. Kalex	386
2. Speed Up	219
3. KTM	206
4. MV Agusta	24
5. NTS	8

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Flexbox HP 40	356
2. Dynavolt Intact GP	323
3. Estrella Galicia Marc VDS	293
4. Beta Tools Speed Up	285
5. Red Bull KTM Ajo	247

### STARTAUFGSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Marini	2,00,985 min
2. Fernández	2,02,133 min
3. Baldassarri	2,02,212 min
4. Márquez	2,02,306 min
5. Navarro	2,02,411 min
6. Chantra	2,02,435 min
7. Lüthi	2,02,483 min
8. Bezzecchi	2,02,558 min
9. Schrötter	2,02,598 min
10. Gardner	2,02,687 min
11. Manzi	2,02,714 min
12. Bastianini	2,02,982 min
13. Lecuona	2,03,073 min
14. Martín	2,03,077 min
15. Lowes	2,03,479 min
16. Nagashima	2,03,517 min
17. Bulega	2,03,677 min
18. Binder	2,05,963 min
19. Locatelli	2,04,132 min
20. Vierge	2,04,219 min
21. Di Giannantonio	2,04,349 min
22. Raffin	2,04,663 min
23. Pasini	2,05,053 min
24. Roberts	2,05,476 min
25. Pratama	2,05,642 min
26. Tulovic	2,05,850 min
27. Bendsneyder	2,05,960 min
28. Aegerter	2,06,355 min
29. Öttl	2,06,725 min

Moto3

# Lorenzo Dalla Porta siegt und k

Während sein Verfolger Arón Canet stürzte, holte sich WM-Leader Lorenzo Dalla Porta in Motegi seinen zweiten Saisonsieg. In Australien kann der Italiener Weltmeister werden.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**D**er Druck war einfach zu groß. „Es war schwierig, sich in den Kurven immer wieder heranzufahren und zu überholen und dann auf den Geraden wieder abgehängt zu werden“, gab Arón Canet zu verstehen. Er hatte in der Spitzengruppe wacker gekämpft, lag zeitweilig auf dem zweiten Platz, doch in der 14. Runde rutschte ihm das Vorderrad weg. Damit war im Titelkampf gegen Lorenzo Dalla Porta eine Vorentscheidung gefallen.

Denn dieser hatte zu diesem Zeitpunkt bereits die Spitze von Tatsuki Suzuki übernommen,

und er versuchte alles, dort zu bleiben. Dabei waren die Vorzeichen für den WM-Leader alles andere als gut. Sein Motorrad war im Warm-up stehengeblieben, das Leopard-Team wechselte bis zum Rennen die gesamte Elektrik, doch die Fleißarbeit sollte sich lohnen. Obwohl sich Albert Arenas wie schon in Thailand zum Angriff positionierte, blieb Dalla Porta bis zur Zielflagge vorn. In Tränen kam er bei seiner Mannschaft an. „Ich hatte es schon in Thailand gewollt, und hier wollte ich es noch viel mehr: meiner Großmutter, die mir so viel bedeutet hat, und die vor zwei Wochen verstorben ist, diesen Sieg schenken. Ich kann mich bei dem Team gar nicht genug bedanken, sie haben mir das Motorrad für das Rennen klargemacht, sie sind erst zehn Minuten vor dem Vorstart fertig geworden. Und obwohl uns das Warm-up fehlte, war die Abstimmung, die wir am Freitag hatten, so gut, dass sie mich zum Sieg

getragen hat, und mein Motor war fantastisch schnell. Ich werde versuchen, in Phillip Island nicht an die Weltmeisterschaft zu denken, sondern genau so ein Rennen zu fahren wie hier.“

Albert Arenas, der diesmal zwar das Nachsehen hatte, war nicht unglücklich über seinen zweiten Platz. „Sicher hätte ich gern wieder gewonnen, aber es war ein prima Rennen, und diese zwei Podiums in Folge machen mich glücklich.“

Tatsuki Suzuki tat vor Heimpublikum alles, seinen Sieg von Misano zu wiederholen, oder zumindest den ersten Podestplatz eines Japaners beim Japan-GP seit zehn Jahren zu sichern. Denn seit Hiroshi Aoyama, der 2009 im 250er-Rennen Zweiter wurde, hat kein Japaner mehr in Motegi vom Podest gewunken. Doch Celestino Vietti griff ihn in der letzten Links-Rechts-Kombination auf einer scheinbar unmöglichen Linie an, und die japanischen Fans müssen weiter warten. ■



Geschafft: Lorenzo Dalla Porta (#48) gewinnt vor Albert Arenas und Celestino Vietti (#13), der Tatsuki Suzuki austrickste

Moto3

## Japan zum Vergessen für das Prüstel-Team

Jakub Kornfeil haute in der ersten Kurve Gabriel Rodrigo raus, Filip Salac verletzte sich und musste aus der Boxengasse starten.

**D**er Freitag war zwar kein 13., Filip Salac wird er aber in schlechter Erinnerung bleiben. Zuerst bekam er nach FP1 eine Strafe aufgebremst, weil er zum vierten Mal dabei erwischt wurde, dass er langsam auf der Ideallinie fährt. Und diese hatte sich gewaschen: Der 17-Jährige musste aus der Boxengasse starten. Im zweiten freien Training flog Salac dann mit einem bösen Highsider ab und brach sich den rechten kleinen Zeh zweifach. Weil er ohnehin aus der Boxengasse starten musste, verzichtete Salac auf das Qualifying und schonte sich lieber. Er musste am Sonntagmorgen zum Rennarzt, bekam eine Freigabe



Filip Salac: Start aus der Boxengasse

fürs Rennen und fuhr von der Boxengasse immerhin auf P22 vor.

So weit kam Jakub Kornfeil nicht. Im Qualifying noch hervorragender Siebter, brachte er in der vierten Kurve nach dem Start Gabriel Rodrigo und sich selbst zu Fall. Dafür bekam er von den Stewards für den Australien-GP eine Grid-Strafe von neun Positionen. ■ DIS

Asia Talent Cup

## Wenn Japaner daheim um den Titel kämpfen

Takuma Matsuyama und Sho Nishimura teilten sich die Siege in Motegi und liegen vor dem Finale knapp beieinander.

**T**akuma Matsuyama und Sho Nishimura kamen schon als die beiden Führenden des Cups zu ihrem Heimrennen, und es war klar, dass sie nicht nur alles tun werden, um dort zu bleiben, sondern auch, um den jeweils anderen in der Gesamtwertung abzuhängen. Doch dabei tat Matsuyama am Freitag des Guten zu viel, flog böse ab und zog

sich einen Knochenriss im rechten Handgelenk zu. Doch der 14-Jährige zeigte die Leidenschaft eines Profis, biss sich auf die Zähne und gewann am Samstag das erste Rennen, während Nishimura stürzte. Zwar konnte dieser weiterfahren, wurde aber nur 13.

Im zweiten Rennen revanchierte sich Nishimura. Der 17-Jährige hielt allen Angriffen stand und gewann vor dem Thailänder Tatchakorn Buasri, während Matsuyama nach einem Rutscher zurückfiel und Fünfter wurde. So gehen die beiden nur 12 Punkte getrennt in die beiden Finalrennen in Sepang in zwei Wochen. ■ DIS



Nishimura (#3) und Matsuyama

### CUP-STAND

1.	Takuma Matsuyama (J)	169 Punkte
2.	Sho Nishimura (J)	157
3.	Afridza Munandar (RI)	142
4.	Tatchakorn Buasri (T)	118
5.	Adenata Putra (RI)	107

# nmt Titel näher



Motorrad-WM

## Vorschau GP Australien

### ZEITPLAN

GP Australien/Phillip Island  
(alle Zeitangaben in MESZ/MEZ)

#### Freitag, 25. Oktober 2019

0.00–0.40	Moto3	1. freies Training
0.55–1.35	Moto2	1. freies Training
1.50–2.35	MotoGP	1. freies Training
4.15–4.55	Moto3	2. freies Training
5.10–5.50	Moto2	2. freies Training
6.05–6.50	MotoGP	2. freies Training

#### Samstag, 26. Oktober 2019

0.00–0.40	Moto3	3. freies Training
0.55–1.35	Moto2	3. freies Training
1.50–2.35	MotoGP	3. freies Training
3.35–3.50	Moto3	Qualifying 1
4.00–4.15	Moto3	Qualifying 2
4.30–4.45	Moto2	Qualifying 1
4.55–5.10	Moto2	Qualifying 2
5.25–5.55	MotoGP	4. freies Training
6.05–6.20	MotoGP	Qualifying 1
6.30–6.45	MotoGP	Qualifying 2

#### Sonntag, 27. Oktober 2019

0.40–1.00	Moto3	Warm-up
1.10–1.30	Moto2	Warm-up
1.40–2.00	MotoGP	Warm-up
2.00	Moto3	Rennen, 23 Rd.
3.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
5.00	MotoGP	Rennen, 27 Rd.

### STATISTIK

GP Australien/Phillip Island

#### Sieger 2018

Moto3: Albert Arenas (E), KTM  
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM  
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha

#### Pole-Positions 2018

Moto3: Jorge Martín (E), Honda,  
1.36,591 (= 165,7 km/h)

Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex,  
1.33,368 (= 171,5 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
1.29,199 (= 179,5 km/h)

#### Schnellste Runden 2018

Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda,  
1.36,826 (= 165,3 km/h)

Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex,  
1.33,715 (= 170,8 km/h)

MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha,  
1.29,632 (= 178,6 km/h)

#### Rundenrekorde

Moto3: Jack Miller (AUS), KTM,  
1.36,302 (= 166,2 km/h), 2014

Moto2: Alex de Angelis (RSM), Speed Up,  
1.32,814 (= 172,5 km/h), 2013

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
1.28,108 (= 181,7 km/h), 2013

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

Motegi (J) – 20. Oktober 2019 16. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft:  
96,020 km über 20 Runden à 4,801 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet.  
Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 32 Grad.

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Honda	20	39.34,866 min	1.57,790 min	25
2. Albert Arenas (E)	KTM	20	+0,094 s	1.57,994 min	20
3. Celestino Vietti (I)	KTM	20	+0,198 s	1.57,895 min	16
4. Tatsuki Suzuki (J)	Honda	20	+0,289 s	1.58,191 min	13
5. Sergio Garcia (E)	Honda	20	+0,437 s	1.58,073 min	11
6. John McPhee (GB)	Honda	20	+3,648 s	1.57,952 min	10
7. Jaime Masia (E)	KTM	20	+7,225 s	1.57,855 min	9
8. Marcos Ramirez (E)	Honda	20	+7,382 s	1.58,107 min	8
9. Alonso Lopez (E)	Honda	20	+8,172 s	1.58,155 min	7
10. Andrea Migno (I)	KTM	20	+12,054 s	1.58,132 min	6
11. Makar Yurchenko (KZ)	KTM	20	+12,296 s	1.58,459 min	5
12. Niccolò Antonelli (I)	Honda	20	+13,295 s	1.58,345 min	4
13. Ayumu Sasaki (J)	Honda	20	+13,308 s	1.58,274 min	3
14. Ai Ogura (J)	Honda	20	+13,333 s	1.58,582 min	2
15. Ryusei Yamanaka (J)	Honda	20	+13,362 s	1.58,305 min	1
16. Stefano Nepa (I)	KTM	20	+13,380 s	1.58,371 min	-
17. Kaito Toba (J)	Honda	20	+13,487 s	1.58,362 min	-
18. Can Öncü (TR)	KTM	20	+13,940 s	1.58,081 min	-
19. Raúl Fernández (E)	KTM	20	+14,648 s	1.58,374 min	-
20. Kazuki Masaki (J)	KTM	20	+22,886 s	1.58,973 min	-
21. Riccardo Rossi (I)	Honda	20	+22,907 s	1.58,764 min	-
22. Filip Salac (CZ)	KTM	20	+23,416 s	1.58,374 min	-
23. Dennis Foggia (I)	KTM	20	+32,728 s	1.58,555 min	-
24. Tom Booth-Amos (GB)	KTM	20	+4 Runden	2.00,937 min	-
<b>Nicht gewertet:</b>					
Romano Fenati (I)	Honda	21	+5 Runden	1.58,259 min	-
Aron Canet (E)	KTM	21	+6 Runden	1.58,022 min	-
Tony Arbolino (I)	Honda	18	+11 Runden	1.57,827 min	-
Darryn Binder (SA)	KTM	15	+13 Runden	1.57,844 min	-
Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	0	+20 Runden	-	-

### WM-STAND FAHRER

Fahrer	Punkte
1. Dalla Porta	229
2. Canet	182
3. Arbolino	161
4. Ramirez	144
5. McPhee	136
6. Antonelli	122
7. Vietti	116
8. Masia	105
9. Suzuki	98
10. Foggia	92

### WM-STAND MARKEN

Marke	Punkte
1. Honda	364
2. KTM	295

### WM-STAND TEAMS

Team	Punkte
1. Leopard Racing	373
2. VNE Snipers	228
3. SIC58 Squadra Corse	220
4. Sky Racing Team VR46	208
5. Petronas Sprinta Racing	189
6. Sterilgarda Max Racing Team	182
7. Mugen Race	163
8. Honda Team Asia	148
9. Gaviota Angel Nieto Team	146
11. Redox Prüstel GP	94

### STARTAUFSTELLUNG

Fahrer	Zeit
1. Antonelli	2.09,293 min
2. Lopez	2.09,379 min
3. Suzuki	2.09,626 min
4. Yurchenko	2.09,694 min
5. Garcia	2.09,700 min
6. Dalla Porta	2.10,104 min
7. Kornfeil	2.10,156 min
8. Canet	2.10,159 min
9. Vietti	2.10,350 min
10. Rodrigo	2.10,377 min
11. McPhee	2.10,397 min
12. Ramirez	2.10,483 min
13. Arenas	2.10,731 min
14. Binder	2.10,738 min
15. Migno	2.10,820 min
16. Toba	2.10,981 min
17. Sasaki	2.11,395 min
18. Ogura	1.57,227 min
19. Masia	2.10,380 min
20. Yamanaka	2.11,256 min
21. Nepa	2.11,341 min
22. Fenati	2.11,350 min
23. C. Öncü	2.11,547 min
24. Masaki	2.11,780 min
25. Rossi	2.11,794 min
26. Fernández	2.11,899 min
27. Arbolino	2.12,393 min
28. Booth-Amos	2.12,878 min
29. Foggia	2.13,163 min



Auch ein altes Huhn kann ein Ei legen: Rossi mit WM-Shirt und Helm in Sepang 2009

MOTOGP

# Der Doktor regiert

Vor 20 Jahren gewann Valentino Rossi in Rio seinen zweiten, fast auf den Tag genau zehn Jahre später in Sepang seinen neunten WM-Titel. Die Feiern des Ausnahmekönners waren genauso außergewöhnlich und unvergesslich wie seine Siege.

Von: **Imre Paulovits**

## WM-ENDSTAND 1999

### 250 ccm

1. Valentino Rossi (I)	Aprilia	309 P.
2. Tohru Ukawa (J)	Honda	261
3. Loris Capirossi (I)	Honda	209
4. Shinya Nakano (J)	Yamaha	207
5. Stefano Perugini (I)	Honda	151
6. Ralf Waldmann (D)	Aprilia	131
7. Olivier Jacque (F)	Yamaha	122
8. Franco Battaini (I)	Aprilia	121
9. Sebastian Porto (RA)	Yamaha	98
10. Jeremy McWilliams (GB)	Aprilia	83

## WM-ENDSTAND 2009

### MotoGP

1. Valentino Rossi (I)	Yamaha	306 P.
2. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha	261
3. Dani Pedrosa (E)	Honda	234
4. Casey Stoner (AUS)	Ducati	220
5. Colin Edwards (USA)	Yamaha	161
6. Andrea Dovizioso (I)	Honda	160
7. Toni Elias (E)	Honda	115
8. Alex de Angelis (RSM)	Honda	111
9. Loris Capirossi (I)	Suzuki	110
10. Marco Melandri (I)	Hayate	108

Mit dem Weltmeister-T-Shirt über der Kombi und einem in Engelskostüm gekleideten Freund auf dem Sitzbankhocker fuhr Valentino Rossi seine Auslaufrunde auf dem Autódromo Internacional Nelson Piquet in Rio: Der damals 20-Jährige feierte seinen zweiten Weltmeistertitel. Als er zehn Jahre später seinen neunten und bis heute letzten Titel auf dem Sepang International Circuit in Malaysia sicherstellte, wurde er von acht Freunden aus Tavullia empfangen, die das von Aldo Drudi gezeichnete T-Shirt mit einem alten Huhn trugen. Rossi stülpte sich das gleiche T-Shirt und den Helm im Huhn-Design über und zeigte mit einem

Ei und der Zahl 9 darauf symbolisch, dass auch ein altes Huhn ein Ei legen kann.

### Schneller Aufstieg

Nach seinem Titel 1997 bei den 125ern folgte der logische Aufstieg mit Aprilia zu den 250ern. Rossi war mit seinen Sieger-Shows und seinem bunten Freundeskreis aus seinem Heimatort bereits der Liebling der Massen. Der lange, schlaksige Italiener hatte daher nicht die geringsten Anpassungsschwierigkeiten in der höheren Klasse. Bereits bei seinem dritten Viertelliter-Rennen stand er als Zweiter auf dem Podest, holte in Assen seinen ersten Sieg in dieser Klasse und gewann die letzten vier Rennen der



Immer seinen Schutzengel dabei: Rossi als 250er-Weltmeister 1999 in Rio

MOTOGP

Saison. Und nachdem Loris Capirossi im Finale Tetsuya Harada abgeräumt hatte, wurde Rossi Vizeweltmeister. 1999 konnte ihn niemand stoppen, er gewann den Titel mit neun Saisonsiegen.

Auch den 500er-Titel holte er danach im zweiten Jahr, und als die Ära der MotoGP-Viertakter begann, hatte er mit der überlegenen Honda RC211V leichtes Spiel, WM-Titel vier und fünf sicherzustellen. Auch nach seinem spektakulären Umstieg auf Yamaha blieb seine Serie erhalten, 2004 und 2005 kamen Titel sechs und sieben. Doch 2006 stürzte ein Chattering das bis dahin überlegene M1-Chassis und ein mysteriöser, laut Rossi durch einen fehlerhaften Vorderreifen ausgelöster Sturz sorgte dafür, dass er den Titel an Nicky Hayden verlor. 2007 war er gegen die neue 800er Ducati und Casey Stoner machtlos, doch 2008 holte er Titel Nummer 8.

### Ungeliebter Teamkollege

Bereits damals war ihm mit Jorge Lorenzo ein unliebsamer junger Teamkollege erwachsen. 2009 war der Mallorquiner dann ein knallharter WM-Gegner. Die beiden Yamaha-Teamkollegen fochten die WM untereinander aus, und ihre Duelle wurden unvergesslich. Lorenzo hatte ihn in Motegi vor den Augen der Yamaha-Oberen geschlagen. Rossi revanchierte sich umgehend mit einem Sieg in Jerez. Und auch das zweite Heimrennen Lorenzos in Barcelona ging dank des atemberaubenden Überholmanövers von Rossi vor der Zielkurve an den Italiener. Rossi gewann auch in Assen, auf dem Sachsenring, in Brunn und in Misano, Lorenzo in Indianapolis und Estoril. Doch nachdem der damals 22-jährige Lorenzo gleich in der ersten Runde von Phillip Island gestürzt war, hätte ihm nur noch ein Wunder zum Titel verholfen. Im Regen von Sepang fuhr Casey Stoner zum Sieg, der dritte Platz von Rossi sicherte ihm den Titel.

Das Duell Rossi/Lorenzo schien sich 2010 fortzusetzen. Doch nach Rossis Sieg beim WM-Auftakt in Katar und zwei Siegen Lorenzos in Jerez und Le Mans setzte der Sturz und offene Unterschenkelbruch den Titelbestrebungen des Italieners ein frühes Ende.

Seinem zehnten Titel rennt er seitdem hinterher. Doch seine Fans sind Rossi bis heute auf eine Art und Weise treu geblieben, die es so noch nie gegeben hat. ■

Sidecar-WM

# Titel und Trennung

Die Birchall-Brüder ließen nicht locker, aber ohne Erfolg. Am Ende war es Tim Reeves, der sich in Estoril das achte Mal zum Weltmeister krönen ließ. Für Beifahrer Mark Wilkes war es der erste WM-Titel.

Von: **Anke Wiczorek**

**D**rei Teams waren vor dem Finale noch in der Lage, Sidecar-Weltmeister zu werden: Reeves/Wilkes, Ben Birchall/Tom Birchall, Pekka Pääväranta/Jussi Veräväinen. Als Reeves das verregnete Sprintrennen am Samstag gewann, musste er das Gold Race am Sonntag nur noch halbwegs günstig in den Punkten für sich entscheiden. Mit 17 Punkten Vorsprung hatte

er ein Polster, aber keine Garantie. Nur neun Teams kamen ins Ziel, zu den ausgefallenen gehörten die Birchalls. Pääväranta gewann das Rennen vor Reeves. Während der Finne dadurch sogar noch Vize wurde, ließ sich Reeves als Champion feiern. Es ist der zweite Titel in diesem Jahr. Der 47-Jährige hat mit Wilkes bereits die IDM gewonnen.

Die Schweizer Markus Schlosser/Marcel Fries blieben trotz Abwesenheit Vierte in der Gesamtwertung. Schlosser hatte im IDM-Finale in Hockenheim seinen Beifahrer verloren und zweifelte an einer Zielankunft in Estoril. Die deutschen Neueinsteiger Josef Sattler/Uwe Neubert wurden Gesamt.-13. „Eine bescheidene Saison“, resümiert Sattler. Das Sprintrennen beendeten die beiden auf dem siebten Platz, danach trennten sich die Wege.

Superbike-WM

## Kiefer-Team steigt um

Nach dem Aus in der Moto2-WM orientiert sich Jochen Kiefer mit seinem Team neu und möchte in die Supersport-WM einsteigen – oder gar die Superbike-WM.

**D**ie letzten Wochen und Monate waren sehr nervenaufreibend für Jochen Kiefer, der im Sommer erfahren

musste, dass die Dorna die nächstjährige Moto2-WM ohne sein Team plant. Seit dem Tod seines Bruders Stefan führt der ehemalige Technikchef sein Team alleine, er dachte bereits daran, ganz mit dem Motorsport aufzuhören. Doch er wollte seine eingefleischte und hochkarätige Technik-Truppe um Crewchief Anton Gruschka nicht im Stich lassen und kämpfte um ihr Überleben. Nun scheint eine Lösung gefunden.

Kiefer möchte mit Yamaha-Material in die Supersport-WM einsteigen. „Ich hätte das Budget zusammen und einige Fahrer, die Interesse hätten“, so Kiefer. „Ich spreche seit längerem mit Superbike-Sportchef Gregorio Lavilla, er hätte uns aber lieber in der Superbike-WM. Wie das Ganze finanziert werden soll, ist aber nicht ganz klar. Derzeit steht noch alles in der Schwebe, in dieser Woche sollte ich Bescheid bekommen. Bis die Sache wirklich spruchreif ist, dürfte noch einige Zeit vergehen. Aber ich bin zuversichtlich.“ ■ IP



Jochen Kiefer: Neuanfang



Briten-Power: Mit acht WM-Titeln ist Tim Reeves der King

### ERGEBNIS SEITENWAGEN-WM

Sidecar-WM-Finale, Estoril (P): 19./20. Oktober 2019; 9. + 10. WM-Lauf; 10 bzw. 17 Runden

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS Yamaha	19.32,704
2. Birchall/Birchall (GB/GB)	Yamaha LCR	+0,347
3. Endevel/Remme (NL/F)	ARS Kawasaki	+0,647
4. Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha LCR	+1,962
5. Pääväranta/Veräväinen (FIN/FIN)	Yamaha LCR	+3,251

Team	Motorrad	Zeit/Rkstd.
1. Pääväranta/Veräväinen (FIN/FIN)	Yamaha LCR	30.57,609
2. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS Yamaha	+4,389
3. Christie/Christie (GB/GB)	Yamaha LCR	+29,224
4. Leglise/Clement (F/F)	Yamaha LCR	+32,694
5. Endevel/Remme (NL/F)	ARS Kawasaki	+57,461



WM ohne Gnade

### WM-ENDSTAND

1. Reeves	205
2. Pääväranta	173
3. Birchall	168
4. Schlosser	121
5. Christie	103

### NACHRICHTEN

#### SUPERBIKE-WM

Nun ist es sicher: Sandro Cortese wird nächstes Jahr nicht mehr im GRT-Yamaha-Team fahren. Das Junior-Team von Yamaha in der Superbike-WM wird ganz neu aufgestellt, der derzeitige Supersport-WM-Zweite Federico Caricasulo, der beim Finale am Wochenende genauso WM-Chancen hat wie Tabellenführer Randy Krummenacher und Jules Cluzel, wird mit GRT in die Superbike-WM aufsteigen. Als zweiter Fahrer neben dem 23-jährigen Italiener wurde der 24-jährige US-Superbike-Dritte von 2019, Garrett Gerloff gesetzt. Cortese verhandelt mit mehreren Teams, aber vielleicht möchte Lavilla wegen des Moto3- und Supersport-Weltmeisters das Kiefer-Team in die Superbike-WM bringen.

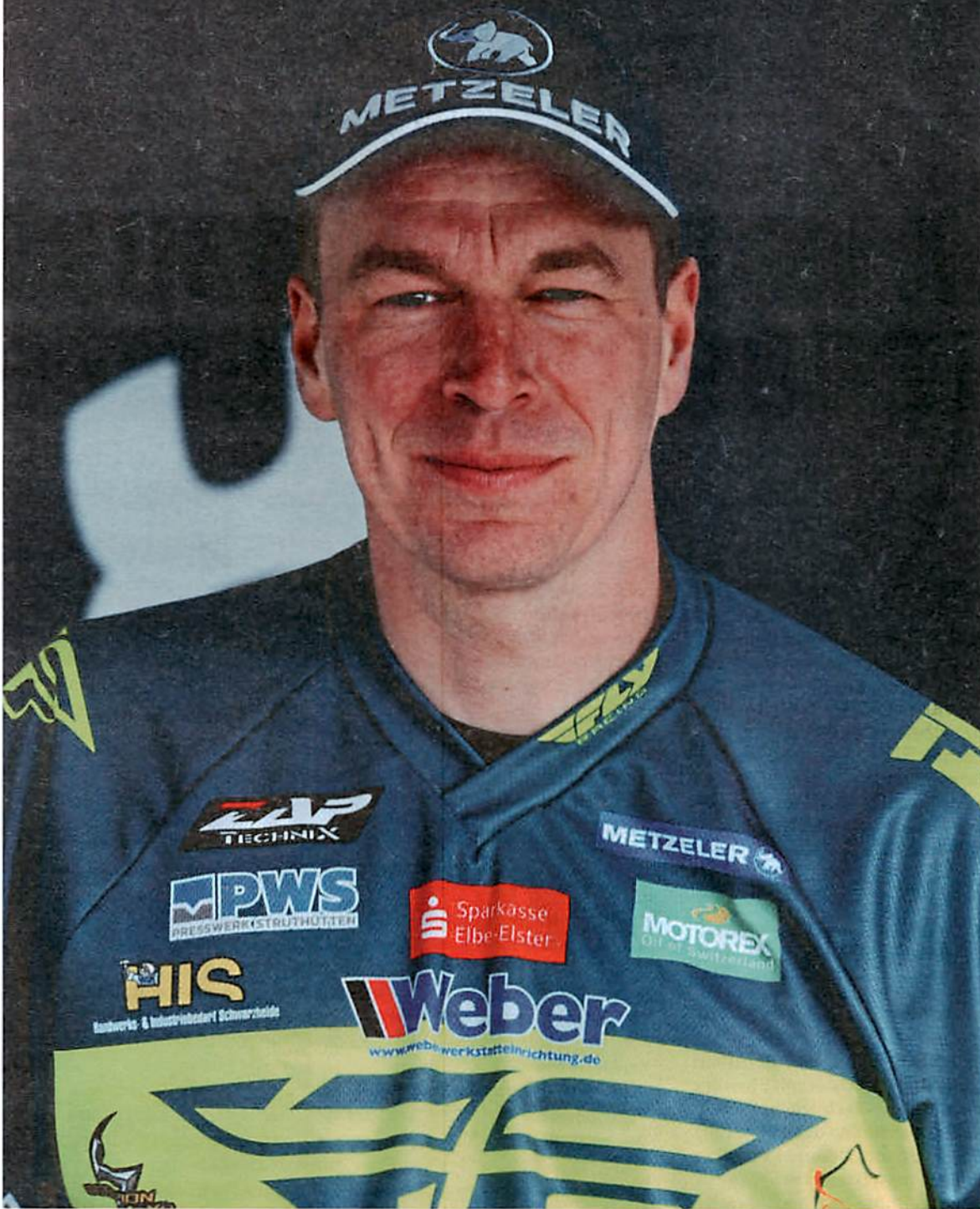
#### SUPERSPORT-WM

Ten Kate, die mit Fabien Foret, Chris Vermeulen, Karl Muggeridge, Sebastien Charpentier, Kenan Sofuoglu, Andrew Pitt,

Michael van der Mark und Honda insgesamt neun Supersport-WM-Titel gewonnen haben, kehren in ihr Erfolgsmetier zurück. Neben dem Superbike-WM-Team mit Loris Baz werden sie 2020 mit dem Südafrikaner Steven Odendaal auch ein Supersport-WM-Team mit Yamaha aufstellen.

#### IDM

Der nächstjährige Kalender der Internationalen Deutschen Meisterschaft steht bis auf Weiteres. Die Termine:  
**8.–10. Mai:** Sachsenring (nur SBK1000)  
**22.–24. Mai:** Red Bull Ring  
**4.–7. Juni:** Oschersleben (nur SBK1000, SSP/STK600, SSP300)  
**3.–5. Juli:** Most  
**17.–19. Juli:** Nürburgring (nur SBK1000)  
**24.–26. Juli:** Schleich  
**14.–16. August:** Assen  
**11.–13. September:** Lausitzring  
**25.–27. September:** Hockenheimring



# „Ich muss mir nichts vorwerfen lassen“

Dennis Schröter hat dem Deutschen Enduro-Championat jahrelang seinen Stempel aufgedrückt. 2019 war seine Dominanz nicht so deutlich. Trotzdem kann er am Wochenende seinen siebten Titel holen.

Von: **Robert Pairan**

**2011 sind Sie vom Motocross in den Endurosport gewechselt. Warum die neue Orientierung?**

2010 hatte ich mich bei meinem letzten ADAC-MX-Masters in Gaildorf am Knie verletzt. Vorher war ich aber schon mal sporadisch einen Lauf beim Enduro mitgefahren. Dann war Jens Hainbach als Sportchef von Zupin auf mich zugekommen. Zupin war schon

vorher mein jahrelanger Bekleidungssponsor. Das Enduro-Angebot war gut, und ich war ja schon 29 Jahre alt.

**Dann in einem neuen Team?**

Über Teamchef Thomas Mäser gibt es nur zwei Meinungen: man liebt ihn oder man hasst ihn. Ich bin gut mit ihm zurechtgekommen – ich habe zwar verlangt, was konkret am Motorrad geän-

dert werden musste, aber der Erfolg gab mir Recht. Ich war auch oft unter der Woche bei ihm, um ihm bei der Vorbereitung der Motorräder zu helfen. So wurde unser Verhältnis immer vertrauter und freundschaftlicher. Der Thomas konnte mir alles sagen, was ich vom Enduro wissen musste. Aber man muss halt damit klarkommen, dass er dir auch mal klar seine Meinung sagt.

**Wo liegt für Sie der Unterschied zwischen den Sportarten?**

Der erste gravierende Unterschied war, dass ich beim Motocross viel mehr unterwegs war. Das waren beim Enduro viel weniger Wettbewerbe. Ich habe auch mal zusätzlich GCC probiert, aber das hat mir nicht so gut gefallen. Und als Training war es auch nicht gut, ich bin dadurch nicht schneller geworden.

„Wenn ich mich in einem Team wohlfühle, dann gehe ich nicht für drei Handschuhe mehr woandershin.“

Dennis Schröter

**Hatten Sie nie das Bedürfnis, eine komplette internationale Saison zu bestreiten, wie damals Marcus Kehr, am Anfang Ihr großer Konkurrent?**

Anfangs schon, aber bei Zupin stand das nicht zur Diskussion – und ich wollte kein eigenes Geld in die Hand nehmen. Als die 350er rauskam, bekam ich ein Angebot von KTM. Doch wenn ich mich in einem Team wohlfühle, gehe ich nicht für drei Handschuhe mehr woandershin. Mir hat es Spaß gemacht, mit dem Außenseiter-Modell diese Erfolge zu fahren.

**Husqvarna wurde von KTM gekauft, und dann wechselte auch das Team.**

2013 war mein Pechjahr: Ich war ohne Titel, im letzten Lauf ausgefallen, das Motorrad kaputt. Ich habe mir dann ein paar Angebote bei verschiedenen Teams geholt. Aber wenn du keinen Titel hast, sieht das immer schlecht aus. Das neue Angebot von Husqvarna war damals nicht ganz so gut. Ich habe auf andere Sachen

verzichtet und das dann finanziell über private Sponsoren abgesichert. Kurzfristig kam vom Team noch der gewünschte Wechsel von der geplanten 350er in die E3-Klasse. Nach 15 Jahren Zweitakt-Abstinenz bin ich auf die 300er gewechselt.

### Seit sechs Jahren sitzen Sie auf einer 300er Zweitakt-Maschine. Wo sind die Stärken des Modells? Was ist daran anders als bei der Serie?

Das Motorrad ist ein guter Kompromiss für Enduro. Es hat Kraft, eine sanfte Leistungsentfaltung und ist leicht. Für mich ist es nicht so kraftraubend. Und Zweitakt fahren macht mir richtig Spaß. Ich hätte auch gerne mal wieder einen kleinen Viertakter probiert, aber Husqvarna sieht mich einfach auf der 300er. Speziell die 300er muss für mich relativ fett laufen, früher konnte man das einfach über den Vergaser regeln, jetzt über das Mapping. Kupplung und Motor sind Serie, einfach Standard. Das Fahrwerk ist auf mich abgestimmt, aber auch frei käuflich.

### Diese Saison waren Sie nicht durchgehend so dominant wie in den Vorjahren. Es standen auch andere Fahrer auf dem Podium ganz oben.

Im Vorfeld der Saison hatte man schon einige Namen gelesen, wo man wusste, dass das schnelle Leute sind. Zu dem Zeitpunkt war ich mit Gilles Salvador, dem Supermoto-Fahrer, in Zypern bei Enduro-Touren und habe nur viel Konditionstraining gemacht. Dass



## Dennis Schröter

**Geburtsdatum:** 10. Juni 1982  
**Geburtsort:** Crinitz (D)  
**Herkunftsland:** Deutschland

### KARRIERE

2003: Dt. Vizemeister MX Open u. MX2  
2005: Vizemeister MX Open  
2006: MX Masters Pl. 6  
2011: Enduro-Meister E2  
2012: Enduro-Meister E1  
2014: Championat u. E3 Pl.1  
2015: Championat u. E3 Pl.1  
2016: Championat u. E3 Pl.1  
2017: Championat u. E3 Pl.1  
2018: Championat u. E3 Pl.1  
2019: Championat u. E3 z. Zt. Pl. 1

### Hobbys

Mountainbike fahren

ich Motorradfahren kann, wusste ich ja, und Gilles hat mich erst mal beruhigt. Nur eine Woche vor dem ersten Lauf bin ich nach Hause gekommen und habe dann nur dreimal auf dem Motorrad gesessen. Dann den ersten Tag gewonnen, und am zweiten Tag Zweiter geworden. Aber ich war eher entspannt und abwartend, denn ich wusste, es wird ein langes Jahr – meine Strecken kommen noch. Natürlich will ich jedes Rennen gewinnen, aber ich habe auch die Meisterschaft im Blick.

### In Zschopau waren Sie bester Deutscher, aber mit Ihrer Leistung gar nicht zufrieden.

In Zschopau bin ich normal gefahren, war von Anfang an gut dabei, konnte mich aber nicht mehr steigern, wie ich das sonst gut kann. Klar habe ich auch kleinere Fehler gemacht, wie alle Fahrer. Aber die waren nicht so folgenreich wie bei der Konkurrenz.

### Seit Jahren erfolgreichster deutscher Enduro-Sportler: Können Sie von dem Sport leben?

Ein klares Ja – dazu müssten wir mehr Rennen fahren. Ich bräuhete 15 Rennen im Jahr, damit ich davon leben könnte. Das wäre mein Traum, aber dazu bin ich schon zu alt. Ich habe aber meine Erfolge und dadurch einen guten Namen und bekomme Jobs bei Fahrerlehrgängen oder bei KTM-Adventure-Tours.

### Wollen Sie im nächsten Jahr erneut antreten?

Das nächste Jahr steht noch in den Sternen, das entscheiden wir nach dem Finale in Tüchheim. Der Teamchef hat auch schon nachgefragt – ich muss nur noch ja sagen. Für diesen Fall steht mein Budget schon. Ich habe noch zwei, drei Sachen, die ich auch ohne Motorrad machen könnte, aber ich hänge am Motorrad und am Rennen fahren. Doch natürlich steht manchmal auch ziemlich viel Druck dahinter. Wenn man gewinnen will, muss man manchmal auch trainieren, wenn man das eigentlich nicht will.

### Wer kommt nach Ihnen?

Ich weiß es nicht. Vielleicht ist der schon da und wartet nur darauf, dass ich aufhöre. Vor dem, was Marcus Kehr international geleistet hat, kann ich nur den Hut ziehen. Aber am Ende habe ich ihn geschlagen. Mal sehen, ob hier jemand kommt, der mich schlagen kann. ■

## Supercross Las Vegas

# Monster-Energie bei 450er-Premiere

Ausschließlich Amerikaner und zwei Kawasaki-Piloten standen beim Monster Energy Cup 2019 in Las Vegas auf dem Podium. Doch Überraschungssieger Adam Cianciarulo konnte den Eine-Million-Dollar-Pot nicht knacken.

Von: **Thomas Schiffner**

Beim jährlich ausgetragenen Monster Cup im Sam Boyd Stadion in der Gambler-Hauptstadt werden drei Finals ausgetragen, aus denen der Gesamtsieger ermittelt wird. Gewinnt ein Pilot alle drei Rennen, erhält er statt 100 000 Dollar Siegpriämie eine Million. Das gelang bisher bereits Ryan Villopoto, Marvin Musquin und Eli Tomac (2018).

Obwohl vier Europäer beim prestigeträchtigsten US-Motocross am Start waren, hatte keiner von ihnen etwas mit dem Rennausgang zu tun: Honda-Star Ken Roczen verzichtete von vorneherein, er bereitet sich auf den SX-Saisonstart im Januar vor. Der Franzose Jordi Tixier stürzte im Zeittraining und musste seinen Auftritt früh beenden. Auch den Schotten Dean Wilson erwischte es, er kam mit Verdacht auf ein ausgekugelt Hüftgelenk ins Krankenhaus. Es blieb MXGP-Weltmeister Tim Gajser, der nach mäßigem Beginn (Platz 7) zwei vierte Plätze nachlegen konnte und auf Platz 5 drittbester Honda-Pilot wurde.

In den drei Läufen gab es drei verschiedene Sieger. In Finale 1 gewann der 450-ccm-Debütant Cianciarulo gleich den Holeshot, stürzte dann aber und musste Outdoor-Champion Eli Tomac den Sieg überlassen. Honda-Pilot Malcolm Stewart setzte nach seiner Verletzungspause mit Platz 3 ein Ausrufezeichen.

In Rennen 2 verhinderte ein Sturz von Top-Favorit Tomac seinen zweiten Sieg. Hier gewann Stewart vor Cianciarulo und dessen Kawasaki-Kollegen Tomac. Vor dem Showdown hatten Cianciarulo, Tomac und Stewart alle vier Punkte. Cianciarulo übernahm die Führung knapp vor Tomac, Stewart lag auf P5. In der vorletzten Runde wählte Tomac die Joker Lane und jagte Cianciarulo. Der nahm in der letzten Runde die Joker Lane, gewann sein erstes 450er-Rennen und den Cup.

Mike Alessi (19.) geht als erster Pilot, der mit einer aufgeböhrten 250-ccm-Zweitakt-Yamaha startete, in die Monster-Cup-Annalen ein. Der Rodgauer Amateur Philipp Klakow schied erst im Last Chance Heat aus, da allerdings auf P23 von 24 Startern. ■

## SUPERCROSS

### Monster Cup, Las Vegas (USA), 19. Oktober

1.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	2-2-1
2.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	1-3-2
3.	Malcolm Stewart (USA), Honda	3-1-3
4.	Vince Friese (USA), Honda	4-5-5
5.	Tim Gajser (SLO), Honda	7-4-4
6.	Justin Barcia (USA), Yamaha	5-8-6
7.	Benny Bloss (USA), KTM	9-7-7
8.	Jeremy Martin (USA), Honda	6-6-14
9.	Chad Reed (AUS), Honda	8-12-10



Erster 450er-Start, 100 000 Dollar Prämie, Monster Cup: Adam Cianciarulo

Speedway St. Johann

# Man sprach Deutsch

Michael Härtel konnte seinen ersten Start beim letzten Saisonrennen in St. Johann vor Daniel Gappmaier gewinnen.

Von: **Alfred Domes**

**M**it einem beeindruckenden deutschsprachigen Finale wartete das mit internationaler Beteiligung aus zehn Nationen bestückte Meeting im salzburgischen St. Johann auf. Michael Härtel, der zum ersten Mal auf dieser Bahn startete, hatte schon zu Beginn ein gutes Gefühl. Auch Daniel Gappmaier – für ihn ist es die Hausbahn – war guter Dinge. Und so trafen die beiden zweimal aufeinander. Im Eröffnungslauf gewann Gappmaier, und im Finallauf hatte Härtel die Nase vorne.

Nach einigen Setup-Änderungen hatte Härtel die richtige Mischung für das Finale gefunden, fuhr nach eigenen Aussagen hart, aber ließ dem Österreicher genügend Platz. „Ich hätte es ge-



Entscheidung: Michael Härtel vor Daniel Gappmaier

nauso gemacht“, so Gappmaier. Speerspitze des dänischen Trios war Matias Nielsen, der mit der höchsten Anzahl Punkte ins Finale ging. Er wurde Dritter vor dem Ungarn Magosi. Jensen und der Russe Monakhov schrammten mit zehn Punkten knapp an der Finalteilnahme vorbei. Etwas enttäuschend die Polen Rempala (12) und Zielinski (14). Nick Skorja fiel durch einen Sturz aus dem Favoritenkreis. ■

## SPEEDWAY

St. Johann im Pongau (A), 19.10.

1. Michael Härtel (D)	12+3 Punkte
2. Daniel Gappmaier (A)	12+2
3. Matias Nielsen (DK)	13+1
4. Norbert Magosi (H)	11+0
5. Andreas Jensen (DK)	10
6. Viatcheslav Monakhov (RUS)	10
7. Nick Skorja (SLO)	9
8. Zdenek Simota (CZ)	9
9. Tobias Thomsen (DK)	8
10. Ricards Ansviesulis (LV)	7

Speedway Wittstock

# Schwedischer Finalsieg

Beim Saison-Absacker „Race of the Night“ in Wittstock verhinderte der Schwede Mathias Thörnblom einen deutschen Erfolg von Tobias Busch.

Von: **Thomas Schiffner**

**B**usch war neben Dominik Möser, Steven Mauer, Mirko Wolter, Robert Baumann und der Amazone Celina Liebmann einer von sechs deutschen Fahrern im 16er-Feld, aus dem ein Finallauf mit sechs Piloten über das Tagesergebnis entschied. Zwei vorgesehene Semifinals wurden nicht gefahren, da die Fahrer (!) um den Verzicht gebeten hatten.

Nicht weniger als drei Deutsche standen dann tatsächlich im Endlauf: Tobias Busch, der in der Vorrunde nur gegen Mathias

Thörnblom verloren hatte und der Schwede (Niederlage gegen Marcin Nowak) mit je 14 Punkten, Dominik Möser mit 13, Local Hero Steven Mauer mit 12, Nowak mit 11 und der Pole Marcin Koscielski mit 8 Zählern.

Im Endlauf ließ Thörnblom Tobi Busch keine Chance mehr und gewann das Meeting vor dem Vorpommern. Möser versuchte vergeblich, am Drittplatzierten Nowak noch vorbeizukommen.

Im Rahmenprogramm starteten erstmals Gespanne auf der Wittstocker Speedwaybahn. Ole Möller/Dana Frohbös gewannen das Rennen trotz eines Überschlagens mit 10 Punkten vor Bahnpokalsieger Jan Kempa/Sina Stickling und den Niederländern Klaas Kregel/Emiel Bruins.

Deutschlands einzige Speedway-Amazone Celina Liebmann erzielte in ihrer ersten 500er-Saison mit drei Punkten ein Achtungsergebnis. ■



Finalsieger: Mathias Thörnblom

## SPEEDWAY

Wittstock (D), 19. Oktober

1. Mathias Thörnblom (S)	14+5 Punkte
2. Tobias Busch (D)	14+4
3. Marcin Nowak (PL)	11+3
4. Dominik Möser (D)	13+2
5. Marcin Koscielski (PL)	8+1
6. Steven Mauer (D)	12+0
7. Jonas Knudsen (DK)	9
8. Kamil Nowacki (PL)	8
9. Tim Sörensen (DK)	6

## NACHRICHTEN

### KTM-USA-TEAM BLEIBT

Auch in 2020 werden Cooper Webb (2019 Platz 1) und Marvin Musquin (3.) für das KTM-Werksteam in der Supercross-WM in den USA ausrücken. Im Satelliten-Team Rocky Mountain ATV startet wieder Blake Baggett, Justin Bogle bekam für 2020 einen festen Vertrag. Ken Roczen (4.) hatte schon im Mai wieder für Honda USA unterschrieben. Der in den USA für Husqvarna sehr erfolgreiche Schotte Dean Wilson erhielt für 2020 eine Verlängerung seines Werksvertrages für SX-WM und US-Nationals. Er war 2019 als Ersatzmann für den verletzten Jason Anderson Sechster der SX-Meisterschaft geworden. Zu den Top-Favoriten ab 4. Januar (Anaheim) zählen auch Kawasaki-Star Eli Tomac (2.) und Monster-Cup-Gewinner Adam Cianciarulo.

### ANNE BORCHERS BEI ISDE

Die Motocross-Fahrerin Anne Borchers, Neunte in der Frauen-Weltmeisterschaft, fährt in der Deutschen Damen-Trophy bei den Mannschaftsweltmeisterschaften der Endurofahrer, den ISDE, die dieses Jahr in Portugal stattfinden. Für die Suzuki-Fahrerin, die von ihrem Team extra eine Freigabe für eine Sportenduro einer anderen Marke bekommen hat, ist es der erste Enduro-Wettbewerb. Borchers, die vor wenigen Wochen bereits den zweiten Platz bei der Europameisterschaft mit der Motocross-Mannschaft errungen hat, springt für die verletzte Tanja Schlosser ein.

### SPEEDWAY-BUNDESLIGA MIT VIER TEAMS?

Die Speedway-Bundesliga könnte 2020 nur noch aus vier statt fünf Teams bestehen. Die DMV White Tigers wollen nur dann mitwirken, wenn man zum alten System mit vier Teams pro Rennen zurückkehrt. Das wollen Brokstedt, Stralsund und Landshut aber nicht. Wittstock liebäugelt mit einem Wechsel in die polnische Liga. Neu hinzukommen könnte nächstes Jahr der MC Güstrow, der 2019 die zweite Liga gewann. ■

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo



2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand! 7423 km! Sonderfarbe, Sammlerzustand! € 265.500,-. Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

## Audi



TT RS Cabrio, 38000 km, 250 kW (340 PS), weiß, Xenon, SHZ, NR-Fzg., VB 35.000,- €. TÜV 05/2020, 5 Zyl. Sound, Handschalter, hier fährt der Fahrer und nicht der Piepser, 0-100 in 4,8 sec. 63755 Alzenau, Tel. 06023/32612 + 0178/7906599

## BMW



BMW X3/X4 (G01/G02) handgefertigte Edelstahl-Abgastechik, indiv. M Competition Exterior Umbaupakete u. maßgefertigte Kompletttradsätze vom Spezialisten - RENNVELD Automotive. Tel. 0391/8370100, www.RENNVELD.com H



BMW 2000 CS, Bj. 4/1966, 88 kW (120 PS), Chamonix Weiss, TÜV 09.2021, H-Kennzeichen, restauriert, Bestzustand, 36.500,- €. Tel. 0171-7555294  
mehr: motor-klassik.de Nr. 50734

## BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003, 0761/703400 H

## Jaguar

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

## Arden

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

## 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

## Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung  
Herstellung Stahlflex- Gummischläuche + Rohre  
07666 / 9121550 - info@FABIAN-SPIEGLER.de

## Maserati



Autos die Spaß machen  
since 1916 F1

Quattroporte GTS, 17000 km, Black Edition, neuwertig, 84.900,- MwSt. awb. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50870

## Mercedes

VANSPO RTS.DE  
BY HARTMANN TUNING  
VanPartner by Mercedes-Benz



blackPEARL III „V 250 - HARTMANN VP Spirit“, EZ 01/2018, ca. 8650 km, schwarz und absolut edel, einzigartig im Auftritt, komplette Aerodynamik, Tieferlegung -30 mm (komfortabel), 20 Zoll Alu-Radsatz VEST 1 u.v.m., Avantgarde Exclusive mit toller AUSSTATTUNG! Mittelarmlehne mit Kühlbox, Distronic, div. Interieur-Pakete, Panoramadach, Allrad (4-Matic), Standhgz., NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m. zum Preis von 72.999,- € (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) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50812



SLS AMG Black Series, Bj. 2013, 1. Hand, dt. Erstauslieferung, 8600 km, umfangreiche Sonderausstattung, sehr guter Zustand, VB 460.000,- €. BV Collector Car Auctions GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl Tel. 0049/52469330337, info@bv-auctions.de, www.bv-auctions.de H

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



AMG GT 63 S 4M+, EZ 09/19, 3500 km, 470 kW, 360°-Kamera, Leder, AHK, 165.000,- € MwSt. awb. Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/7878005, www.ostendorf.info, 75762 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50819



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

**Mercedes**

**VANSPO RTS.DE**  
 VanPartner by Mercedes-Benz



**4x4 VP GRAVITY - der Off Roadler**  
 "V 250d 4Matic", EZ 03/2017, ca. 31800 km, Höherlegung + 30 mm, Front-, Radlauf u. Heckschürzenaufsätze, mattschwarze Seitenrohre, 18 Zoll Alu-Radsatz KRONA mit Allterrain Bereifung 235/55 R18 General Grabber, Dachgepäckträger Frontrunner, konsequente Farbgebung weiß/mattschwarz, Euro 6, div. Interieur-Pakete, NAVI Comand, DISTRONIC, 2x Schiebetür, 2x Klima, 2x (!) Standheizung, 6 Einzelsitze u.v.m. zum Preis von 57.715,- € (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) H  
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50811



**SLS AMG, Coupé, Bj. 2010, 2. Hd.,** deutsche Erstauslieferung, 19000 km, sehr guter Zustand, VB 199.000,-. BV Collector Car Auctions GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl, Tel. 0049/52469330337, info@bv-auctions.de, www.bv-auctions.de H



**www.varex.com**  
**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H  
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50805



**Schöner SL, wenig Laufleistung, Bj. 1986,** Gutachten, sehr preisgünstig, € 22.500,-. E-Mail: wernerhongkong@hotmail.de

**Mitsubishi**

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

**Mini**

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

**Porsche**

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



**Panamera TurboSE-Hybrid PCCB, 01/18,** 39790 km, 500 kW (680 PS), vulkangrau, Panorama, Leder, Navi, SD, SHZ, 144.500,- MwSt. awb. Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H



**911 GT2 Mk 1 (996), Bj. 01, 462 PS (338 kW),** 1 von nur 963 gebauten Wagen, 13000 km, sehr guter Zustand, VB 129.500,-. BV Collector Car Auctions GmbH, Zedernstraße 14, 33415 Verl Tel. 0049/52469330337, info@bv-auctions.de, www.bv-auctions.de H



**Sehr guter 996 4 S, 55000 km, 235 kW (320 PS),** sealgrau, Leder Nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, NR-Fahrzeug, PZ-Scheckheft, unfallfrei, Sommerfahrzeug, VB 39.996,- €. Anfragen bitte an porsche996-4-s@web.de



**Cayenne Turbo Burmester, Nightvision,** 01/18, 6990 km, 404 kW, biskayblau, Leder, LED, SD, SHZ, AHK, 114.900,- MwSt. awb. Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr 9-11, 09116 Chemnitz, 0371-369110, www.porsche-chemnitz.de H

**Renn/Rallye**

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

**www.Rennsportshop.com**

**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

**Opel Calibra Rennkarosserie mit Zelle,** Anbauteile, kompl. a. Räder, neu, VB 4500,- €. Info 0170/5504863

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

**Formel 3 Ralt RT 30 Bj. 86** perfekt VW Spiess 2018, Histo-Cup Sieger, mit neuem Brain James Trailer, Kpl. für Classic Racing Preis VB. Tel. 0171/1702758. Suche Porsche-Racing-Auto bis 93.

**Rennttransporter**



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

**Seat**

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

**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**



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



**Rhein & Lippe**

**VW T6 TSI Comfortline 9-Sitzer 204 PS,** EZ 08/2018 11.429 km, reflexsilber-metall, Klimaautomatik, Sitzheizung, Standheizung, LED-Scheinwerfer, Navi, Schiebetür rechts elektrisch u.v.m. Angebotspreis 35.190,- €. Autohaus an Rhein & Lippe GmbH & Co. KG, Oberndorfstr. 1, 46483 Wesel, www.audi-wesel.de H



**T6 Multivan 4M, EU6, EZ 11/2017,** 39100 km, 150 kW, RF-Kamera, LED, Discover Media, 7-Sitzer Leder, Komfortpaket, DSG, PDF u.v.m., 46.490,- € (MwSt. awb.), Autohaus Wildi OHG, Riedstr. 4, 88677 Markdorf, Tel. 07544/9515-0, www.auto-wildi.de H  
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50815

**www.feine-cabrios.de**



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



**Golf VII GTI, EZ 04/2018, 18600 km,** 169 kW (230 PS), tornadorot, 1. Hd., Discover Pro TFT, Sportpaket, Chrompaket, 28.990,- € (MwSt. awb.). Autohaus Wildi OHG, Riedstr. 4, 88677 Markdorf, Tel. 07544/9515-0, www.auto-wildi.de H  
 mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50814



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

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

Geschäftsführung:  
 Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger  
 Telefon: +49 (0)711 182 10  
 Publisher Automobil: Maik Müller  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de

Telefon: +49 (0)711 182 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99  
 Werbeverkauf Online:  
 Stefan Schenkkyr, sschenkkyr@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 Innerstall

Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderhef-  
 ten zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und  
 Versand Deutschland: 125,00 €  
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften  
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:  
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Studenten erhalten gegen Vorlage einer  
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.  
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%  
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von  
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00  
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.  
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonentenservice 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



Rossi und Márquez sind nicht die besten Freunde. Die beiden Doppelgänger in Motegi interessierte das aber nicht

## Purer Spaß am Motorsport

Zur DTM-Historie  
 MSa 43/2019

Besten Dank für den klasse Bericht über die Mustang von Gerd Ruch und Co. Als Kind war ich ein großer Fan von den Mustang. Es ging eigentlich nur um den puren Spaß am Motorsport. Und das fand ich damals schon spitze. Sie fuhren zwar nur „hinten rum“, aber wenn mal ein gutes Resultat oder ein Pünktchen herauskam, dann war Party. Damals gab's einfach die besten Rennen und die Ruch-Mustang haben das Starterfeld mehr als nur bereichert.

Thomas Pielot,  
 D-37176 Nörten-Hardenberg

## Mehr Mut zu neuen Ideen

Zum Streit ums F1-Reglement  
 MSa 44/2019

Ich finde, dass 20 Rennen pro Jahr genug sind. Aber die Teams wollen

mehr Testmöglichkeiten. Wieso kann man da nicht einfach so wie früher Rennen ohne WM-Status veranstalten? Damit würde man viele Fliegen mit einem Schlag treffen. Man könnte damit zum Beispiel neue Formate testen. Es wird ja zurzeit viel über einen neuen Quali-Modus diskutiert. Darüber hinaus kann man neue Austragungsorte ausprobieren. Und die Teams können auch Nachwuchspiloten testen, die dabei Erfahrung sammeln können. An der Vermarktung kann es nicht scheitern. Testfahrten kann man ja auch nicht vermarkten. Also wieso nicht? Mehr Mut zu Neuem, finde ich.

Andreas Maurer,  
 A-1200 Wien

## Formel 1 mit MotoGP-Quali

Zu neuen Qualifying-Formaten  
 MSa 44/2019

Die Formel-1-Macher wollen mal wieder etwas ändern, wo keine Änderung notwendig ist. Trotz-

dem hätte ich da einen Vorschlag. Warum lehnt man sich nicht mal an das Qualifying-Format der MotoGP an. Zwölf Fahrer (ausgeloste oder in der Reihenfolge des freien Trainings) starten im Q1, die besten zwei (oder auch mehr) dürfen dann in Q2 noch mal ran. Oder so ähnlich. Dann gäbe es auch weniger Verkehr auf den schnellen Runden. Auch sollte man vielleicht über unterschiedliche Reifenmischungen für rechts und links bzw. vorne und hinten nachdenken, eben dort, wo mehr Grip oder stabilere Reifen gefragt sind. Das dürfte dann auch mehr Spannung für das Rennen bedeuten.

Harald Böhn,  
 D-67069 Ludwigshafen

## 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.

- 24. Oktober DSK – Freies Fahren Spa-Francorchamps
- 26. Oktober VLN 9 – 44. DMV Münsterlandpokal
- 16. November DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 25. Oktober

16.55	Formel 1 Mexiko, FP1 <b>LIVE</b>	Sky Sp.* / N-TV
20.55	Formel 1 Mexiko, FP2 <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
23.30	Formel 1 Mexiko, FP1 & FP2 (Zus.)	ORF 1

#### Samstag, 26. Oktober

07.50	WTCR Suzuka, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
16.55	Formel 1 Mexiko, FP3 <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
19.05	F1 Mexiko, FP3 (Zus.) & Quali <b>LIVE</b>	N-TV
20.00	F1 Mexiko, Qualifying <b>LIVE</b>	SRF info
21.20	Supercup Mexiko, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
23.25	Formel 1 Mexiko, Qualifying (Zus.)	ORF 1

#### Sonntag, 27. Oktober

03.00	WTCR Suzuka, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
04.15	WTCR Suzuka, 3. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
17.05	Supercup Mexiko, 2. Rennen <b>LIVE</b>	Eurosport 1
19.00	Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	Sky Sport 2*
19.05	Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	RTL
19.30	Formel 1 Mexiko, Vorber. & Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2
19.30	NASCAR Cup Series, Martinsville <b>LIVE</b>	Motorvision TV*
19.55	Formel 1 Mexiko, Rennen <b>LIVE</b>	ORF 1

#### Montag, 28. Oktober

ab 16.30	WTCR Suzuka, 2. & 3. Rennen (Wh.)	Eurosport 1
18.10	Supercup Mexiko, 2. Rennen (Wh.)	Eurosport 1

### Motorrad

#### Freitag, 25. Oktober

18.40	SBK-WM Doha, 1. Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
-------	------------------------------------	-----------

#### Samstag, 26. Oktober

00.30	SBK-WM Doha, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
03.25	Moto3-WM Phillip Island, Quali <b>LIVE</b>	Servus TV
04.30	Moto2-WM Phillip Island, Quali <b>LIVE</b>	Servus TV
05.25	MotoGP Phillip Island, FP4 & Quali <b>LIVE</b>	Servus TV
ca. 18.50	SBK-WM Doha, 2. Rennen <b>LIVE</b>	ES 1/Servus TV

#### Sonntag, 27. Oktober

03.00	Moto3-WM Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
03.05	Moto2-WM Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2
03.20	Moto2-WM Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
04.20	MotoGP Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	Servus TV
04.40	MotoGP Phillip Island, Rennen <b>LIVE</b>	SRF 2

## Streams / Internet

#### Freitag, 25. Oktober

04.10	Motorrad-WM Phillip Island, alle FP2 <b>LIVE</b>	dazn.de*
22.00	Rallye-WM Spanien, Highlights 1. Tag	redbull.tv
23.55	Motorrad-WM Phillip Island, alle FP3 <b>LIVE</b>	dazn.de*

#### Samstag, 26. Oktober

03.25	Mot.-WM Ph. Island, alle Qualifyings <b>LIVE</b>	dazn.de*
08.15	VLN 9. Lauf, Zeittraining & Rennen <b>LIVE</b>	vln.de
15.20	Rallye-WM Spanien, Super Stage <b>LIVE</b>	redbull.tv
22.00	Rallye-WM Spanien, Highlights 2. Tag	redbull.tv

#### Sonntag, 27. Oktober

02.45	Mot.-WM Phillip Island, alle Rennen <b>LIVE</b>	dazn.de*
21.00	Rallye-WM Spanien, Highlights	redbull.tv

\*kostenpflichtig

**Achtung: Zeitumstellung in der Nacht vom 26. auf 27. Oktober!**

# Vorschau



Formel 1 – GP Mexiko: Feiert Lewis Hamilton die nächste Titelparty?



Rallye Spanien: Gelingt Sébastien Ogier noch einmal der Konter gegen Tänak?



MotoGP: Phillip Island garantiert jedes Jahr ein Rennkrimi

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

25.–27.10.	Rallye-WM, Catalunya/Spanien	E
26.10.	VLN Langstrecke Nürburgring, 9. Lauf	D
26./27.10.	WTCR, Suzuka (+ Super Formula)	J
26./27.10.	Supercars Australien, Surfers Paradise	AUS
27.10.	Formel 1, Mexico City (+ Supercup)	MEX
27.10.	NASCAR Cup Series, Martinsville/Virginia	USA

### Motorrad

25./26.10.	Superbike-/Supersport-WM, Doha-Losail	Q
26.10.	Enduro-DM, Tuchem	D
27.10.	Motorrad-WM, Phillip Island	AUS



# DIE ZWEIRAD REVOLUTION



EICMA, 7-10 NOVEMBER 2019, MAILAND - RHO FIERA

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE CICLO E MOTOCICLO

In Zusammenarbeit mit



Official Car



INTESA  SANPAOLO