

Aboservice, 70338 Stuttgart, Postvertriebsstück, Enggalt bez. ZAC 09114

MOTOR SPORT aktuell

F1-GP USA: Mercedes-Doppelsieg Hamilton feiert sechsten Titel

NR. 47 / 06. NOVEMBER 2019



Moto2-Rennen in Malaysia
**Álex Márquez
holt WM-Titel**

Formel-1-GP in Austin
**Streit um Ferrari-
Motor eskaliert**

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



MotoGP Malaysia: Viñales-Sieg!
**Wie der Yamaha-Star
die Gegner überrannte**



Rallye-WM: Interview mit Ott Tänak
**„Der WM-Fahrtitel
war mein Lebensziel“**



Formel 1: Regelreform für 2021
**Alle Details über die
neue F1-Generation**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Bottas gewinnt, WM-Titel für Hamilton **S. 4**
- Formel 1** GP Austin: Zahlen, Daten und Fakten zum Rennen **S. 6**
- Formel 1** Warum Ferrari jetzt unter Beschuss steht **S. 8**
- Formel 1** Aus dem Fahrerlager, Kommentar und News **S. 10**
- Formel 1** Alle Hintergründe zum neuen F1-Auto ab 2021 **S. 12**
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene **S. 15**
- Historie** Can-Am 1969: McLaren und Hulme dominieren **S. 16**
- Rallye-WM** Interview mit Neu-Weltmeister Ott Tänak **S. 18**
- Rallye** News aus der Szene und Kreim-Sieg in der Lausitz **S. 20**
- Tourenwagen** Interview mit TCR-Germany-Meister Hesse **S. 22**
- Tourenwagen** News: FIA Touring Car Cup, NASCAR und Co. **S. 24**
- Markenpokale** Rückblick auf die Titeltentscheidungen **S. 26**
- Historischer Sport** Armin Hahne ist TW-Classics-Meister **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Viñales gelingt in Malaysia gleich die Revanche **S. 30**
- MotoGP** Hintergründe und Ergebnisse aus Malaysia **S. 32**
- Motorrad-WM** Alex Márquez ist neuer Moto2-Weltmeister **S. 34**
- Motorrad-WM** Dalla Porta siegt trotz Moto3-Titel weiter **S. 36**
- Supersport-WM** Krummenacher im Weltmeister-Interview **S. 38**
- Straßensport** Krummenachers Wechsel und weitere News **S. 40**
- Offroad** Turbulentes WESS-Finale und weitere News **S. 41**
- Offroad** Interview mit MX-Masters-Meister Dennis Ullrich **S. 42**

Leserservice:

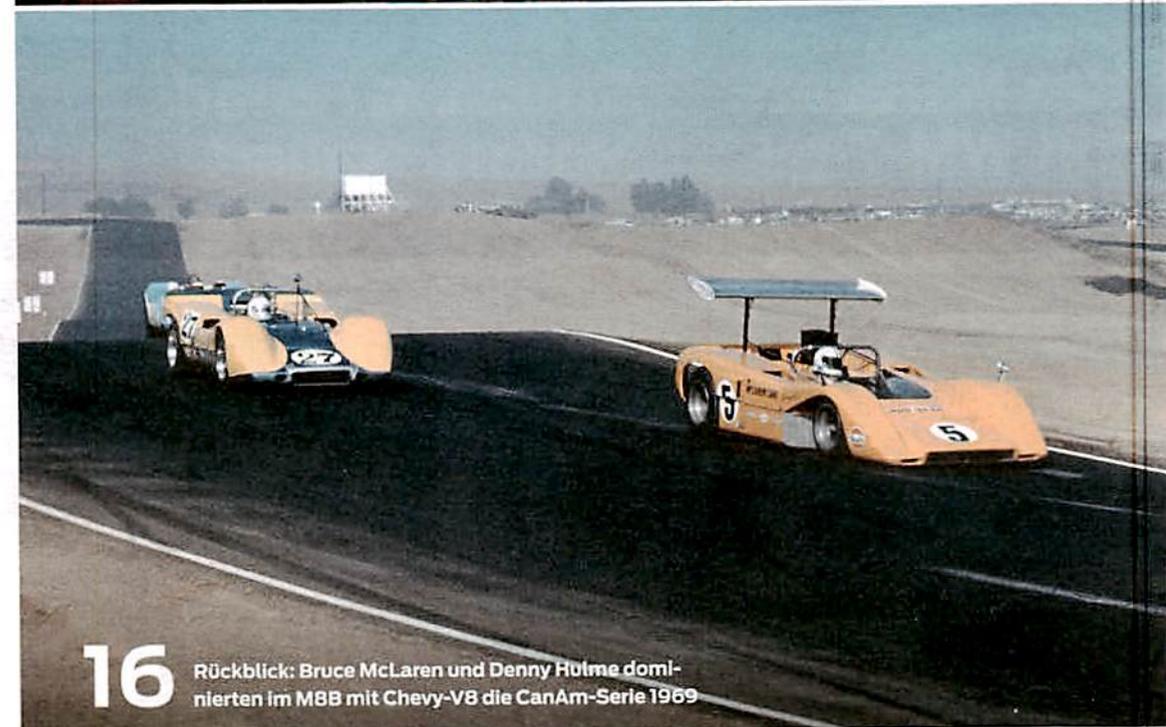
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



8 Ferrari ist auf den Geraden immer noch pfeilschnell. Doch der Vorsprung ist geschrumpft. Warum?



34 Titel eingefahren: Der Spanier Alex Márquez krönte sich in Sepang zum Weltmeister der Moto2



16 Rückblick: Bruce McLaren und Denny Hulme dominierten im M8B mit Chevy-V8 die CanAm-Serie 1969

Editorial

Die DTM schreibt für 2020 eine GT4-Serie fürs Rahmenprogramm aus. Was sind die Motive? Warum wildert die DTM plötzlich im GT-Sport?

Das einzige Kompliment, das man der DTM im Zusammenhang mit der Gründung einer GT4-Serie für ihr Rahmenprogramm machen kann, ist, dass keiner damit rechnete: Der Überraschungsangriff kam aus dem Nichts. Es gab weder eine Diskussion mit dem internationalen GT4-Rechteinhaber Stéphane Ratel (SRO) noch mit dem Inhaber der deutschen GT4-Exklusivrechte, dem ADAC. Die Unabgestimmtheit sorgt durchaus für Erstaunen, denn ADAC und SRO sind wichtige Player im Motorsport: Der ADAC organisiert mit seiner Infrastruktur über 80 Prozent aller Autorennen in Deutschland, und die SRO-Gruppe von Stéphane Ratel ist weltweit der größte Machtfaktor im GT-Sport.

Die gesamte GT-Szene stellte sich letzte Woche die Frage, warum die DTM so eine Kontroverse vom Zaun bricht. Die eine Fraktion sagt, es handle sich um die seit Jahrzehnten erprobte Selbstüberheblichkeit der DTM: Wir sind der Nabel der Welt, der Rest kann uns mal.

Die Mehrheit sieht die Sache anders: Panik sei das Motiv der DTM, denn niemand glaubt, dass die Aston-Martin-Episode noch besonders lange gut geht. Dann stünde die DTM wieder bei zwei Herstellern – und dieses Szenario wäre nicht zukunftsfähig. Interessante Randnotiz: Der Aston-Martin-Einstieg hat im letzten Jahr verhindert, dass sich die ITR näher mit den GT-Klassen als Ersatzmodellen für ihr DTM-Gekröse beschäftigt hat.

Der Rettungsanker Aston Martin hat sich binnen einer Saison vom Grund losgerissen: Die Fragilität der Serie und ihrer technischen Plattform hat sich eher erhöht. Sollte die Class-1-Plattform wackeln, geht die DTM unter – außer man ändert die technischen Grundlagen, zum Beispiel in Richtung GT-Sport. Doch hier würde man gegen die Platzhirsche ADAC und SRO antreten. Die GT4-Offensive der DTM soll die Chancen für einen Richtungswechsel ausloten: Kann man im GT-Sport Teams anlocken? Liegt hier ein Geschäftsmodell? Oder sogar die Zukunft der DTM-Bühne?

Die Not muss groß sein, anders ist die Schludrigkeit des Vorstoßes nicht zu erklären: Offenbar hat man einfach das Reglement der ADAC GT4 Germany kopiert – inklusive der Bestimmungen für die Parktickets. Solche Harakiri-Aktionen macht man nur, wenn einem das Wasser bis zum Hals steht. Vor zwei Jahren hatte die DTM übrigens eine gute Chance, das GT4-Thema aufzugreifen: Die SRO wollte bei der Etablierung der GT4-Klasse in Deutschland im Rahmenprogramm der DTM antreten – doch die forderte damals viele Hunderttausend Euro Startgeld. Darauf blies die SRO das GT4-Debüt in Deutschland ab – und verbündete sich mit dem ADAC.

Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



ERSTER CHECK DER NEUEN FORMEL 1

Das F1-Auto 2021 wurde in Austin als Windkanal-Modell ausgestellt. MSa-Reporter Tobias Grüner riskierte einen genauen Blick auf die neuen Kanäle im Unterboden.



NACHWUCHSFÖRDERUNG

Die Lausitz-Rallye am hübschen Bärwalder See ist für Michael Heimrich immer auch ein Familienausflugsziel, wo Sprössling Justus mit einem Solberg-Subaru neue Wertungsprüfungen erobert. Die Frage ist: Wird der Junior Rallye-Reporter wie der Papa, oder wird der Fünfjährige 2030 Rallye-Weltmeister? „Bloß nicht!“, fleht Heimrich senior.



PROMINENTE FOTOBOMBE

Als MSa-Reporter Imre Paulovits in Sepang in der Suzuki-Hospitality auf Teamchef Davide Brivio wartete, wunderte er sich, warum ihn die Fotografin ablichten wollte – er hatte Spaßvogel Álex Rins nicht bemerkt.



41 World Enduro Super Series: Die besten Hard-Enduro-Fahrer kletterten im Erzgebirge

RED BULL

Hamilton-Jubel tro

Perfekter Sonntag für Mercedes in Austin: Valtteri Bottas gewann sein viertes Rennen in dieser Saison, Lewis Hamilton komplettierte den Silberpfeil-Doppelsieg und tütete damit seinen sechsten WM-Titel ein. Für Ferrari lohnte sich die Reise nach Texas dagegen nicht.

Von: **Tobias Grüner**

Was war schneller: ein Stopp oder zwei Stopp?

Vor dem Rennen waren sich die Strategie-Experten einig. Die schnellste Art, die 56-Runden-Distanz von Austin zu bewältigen, führt nur einmal bei den Mechanikern vorbei. Nach der Pirelli-Prognose sollten die Autos mit weichen Reifen am Start gegenüber der Medium-Fraktion sogar im Vorteil sein. Eine Zweistopp-Taktik sei gar nicht zu empfehlen. Doch wie schon in Mexiko irrten die Taktikfüchse.

Max Verstappen machte im Strategie-Schach der Spitzengruppe den ersten Zug. Der Holländer versuchte in Runde 13, Valtteri Bottas mit einem Undercut aus der Reserve zu locken. „Bei Max wurde im Startgetümmel die Frontflügel-Endplatte beschädigt. Außerdem fehlte ihm ein Teil des Unterbodens“, erklärte Teamchef Christian Horner. „Das Auto hat wild übersteuert, wodurch der Reifenverschleiß hochging. Also haben wir ihn auf eine Zweistopp-Strategie gesetzt.“

Mercedes reagierte sofort und holte den Führenden Bottas ebenfalls an die Box, um die Position gegenüber dem Red-Bull-Angreifer zu verteidigen. Damit war aber klar, dass auch der Finne später noch einmal zum Service kommen und nach dem zweiten Stopp Hamilton auf der Strecke überholen musste.

Am Ende ging die Rechnung für Bottas auf. Obwohl er viel Zeit mit Überraschungen verlor, tauchte der Vizemeister in sieben Runden vor der Zielflagge erstmals im DRS-Fenster des

Schwesterautos auf. Die erste Attacke konnte der Teamkollege noch abwehren. Doch in Runde 52 rollte Bottas auf der langen Geraden einfach vorbei.

Hamilton hätte wohl auch noch den zweiten Platz an Verstappen verloren, wenn der Holländer nicht durch den Schaden am Auto und den Verkehr eingebremst worden wäre. Und dann kamen in den letzten Runden auch noch gelbe Flaggen auf der aussichtsreichsten Überholstelle am Ende der Geraden hinzu, weil Kevin Magnussen im Kies stand. Verstappen hatte aus seinem Fehler von Mexiko gelernt. „Wenn ich nicht gelupft hätte, wäre ich sicher vorbeigekommen.“

Auch bei McLaren war der Zweistopper an diesem Tag die bessere Variante. „Wir haben Lando früh reingeholt, weil er bei der Verfolgung von Ricciardo die Reifen etwas zu hart rannahm“, erklärte Teamchef Andreas Seidl. Wie bei den Silberpfeilen wurden die Positionen vier Runden vor der Zielflagge getauscht. Norris hätte beinahe noch Einstopper Ricciardo geschnappt. „Leider konnten wir wegen der gelben Flaggen auf der Geraden keine Attacke setzen“, bedauerte Seidl.

Warum stand Magnussen im Kies?

Wie erwähnt verhinderte der Magnussen-Unfall ein spektakuläres Finish. Teamchef Günther Steiner erklärte, was los war: „Die Bremsen haben versagt. Das hatte sich schon vorher angedeutet. Das Pedal wurde immer länger.“ Für eine Bergung des Autos blieb keine Zeit. Also wurde die Gefahrenstelle mit gelben Flaggen entschärft.

Nicht nur für Verstappen und Norris war der Haas ein Ärgernis, auch Daniil Kvyat vermissele der Zwischenfall ein besseres Ergebnis. Der Russe musste seinen Angriff auf Sergio Pérez auf Kurve 15 verschieben. Dabei krachte der Toro Rosso unbeholfen in den Racing Point. Wie schon beim Last-Minute-Manöver gegen Hülkenberg in Mexiko setzte es direkt eine Fünf-Sekunden-Strafe, die Kvyat aus dem Punkten kegelte und Pérez auf Platz 10 spülte.



Hamilton feierte den WM-Titel. Im Duell mit Teamkollege Bottas zog er den Kürzeren.



Verstappen war mit seinem frühen ersten Stopp der Auslöser für den Taktikpoker. Am Ende zahlte es sich für Red Bull nicht aus

tz Taktik-Frust



In Runde 8 gab die Ferrari-Aufhängung am Auto von Sebastian Vettel nach. Teamchef Binotto vermutet, dass sie schon am Start vorgeschädigt war

Nach der Zieldurchfahrt gab es unterschiedliche Interpretationen der Szene. Kvyat schäumte: „Ich habe mir den Punkt auf der Strecke erkämpft. Da gab es schon deutlich härtere Manöver, die ohne Strafe blieben.“ Sein Unfallgegner konnte den Ärger nicht verstehen: „Daniil schließt auf der Geraden unter gelben Flaggen die Lücke zu mir und kracht wenig später einfach in mich rein, obwohl ich genug Platz gelassen habe.“

Warum hat Hamilton das Rennen nicht gewonnen?

Vom fünften Startplatz aus mit dem Teamkollegen auf Pole-Position war der Sieg eigentlich ein Ding der Unmöglichkeit. Doch als Lewis Hamilton als Dritter aus der Startrunde zurückkam, da reifte der Plan, den sechsten Titel mit einem Sieg zu krönen. Dass es nicht dazu reichte, hatte zwei Gründe. Max Verstappen zwang Bottas wie erwähnt zum Zwei-Stopper. Jetzt blieb für Hamilton nur noch ein Einstopp-Rennen übrig. Das war auf dem Papier nur zu gewinnen, wenn alle anderen ein langsames Rennauto gehabt hätten, aber nicht gegen Bottas im anderen Silberpfeil. Zudem musste Mercedes immer ein Auge auf Verstappen werfen.

Hamiltons Siegchance war endgültig dahin, als er eigenmächtig entschied, den in Runde 23 angeordneten Boxenstopp um einen Umlauf zu verschieben. Das hätte ihn fast noch Platz 2 gekostet, weil er in der Zusatzrunde im Duell mit Bottas 2,5 Sekunden verlor. Hamilton war so auf den Sieg fixiert, dass er glaubte, den Reifenwechsel so lange wie möglich hinauszögern zu müssen. Im Gegensatz zu den Strategen erkannte er zu spät, dass es nur noch um das Duell mit Verstappen ging. Die wussten anhand ihrer Reifenmodelle, dass Hamilton in den letzten fünf Runden Grip verlieren und Verstappen zwei Runden vor Schluss aufschließen würde.

Warum war Ferrari so langsam?

Die Konkurrenz von Mercedes und Red Bull war schnell mit einer Theorie bei der Hand, warum

Ferrari in Austin nicht konkurrenzfähig war. Die Technische Direktive der FIA zu möglichen Benzindurchfluss-Tricksereien habe die roten Raketen eingebremst, so die Theorie. Doch das wurde im Lager der Roten entschieden zurückgewiesen. Am Motor habe man nichts geändert.

Stattdessen machten Sebastian Vettel und Charles Leclerc einen mysteriösen Gripverlust für die schlechte Pace verantwortlich. „Ich wurde in der ersten Runde von den anderen aufgefressen. Ich hatte massives Untersteuern, vor allem in Rechtskurven“, zuckte Vettel ratlos mit den Schultern. „Ich weiß nicht, ob es an den Reifentemperaturen lag oder ob die Aufhängung angeknackst war. Das müssen wir jetzt untersuchen.“

Auch Charles Leclerc konnte nichts zur Aufklärung beitragen. Der Monegasse verlor im ersten Stint mehr als eine Sekunde pro Runde auf das Führungstrio. „Im zweiten Stint wurde es etwas besser. Aber ich war immer noch langsamer als die anderen.“ Erst im Schlussspurt mit weichen Reifen fand Leclerc plötzlich Vertrauen ins Auto. Der Youngster sicherte sich so noch den Punkt für die schnellste Rennrunde.

Warum brach bei Vettel die Aufhängung?

Neben dem fehlenden Grip sorgte auch Vettels Aufhängungsbruch für ratlose Gesichter im Ferrari-Lager. Zunächst wurde vermutet, dass der Heppenheimer über den erst kurz vor dem Rennen installierten Kerb am Scheitelpunkt von Kurve 8 gerumpelt sei. „Den habe ich gar nicht berührt“, winkte der Pilot ab. „Die Aufhängung hat einfach auf einer Bodenwelle nachgegeben. Ich habe nichts anders gemacht als am ganzen Wochenende zuvor.“

Nun soll eine genaue Analyse in der Fabrik in Maranello Aufschluss darüber geben, warum der obere Querlenker am rechten Hinterrad einfach so abknickte. Teamchef Mattia Binotto versprach Aufklärung: „Wir glauben, dass die Aufhängung schon am Start vorgeschädigt war. Wir müssen jetzt genau verstehen, was da passiert ist.“ ■

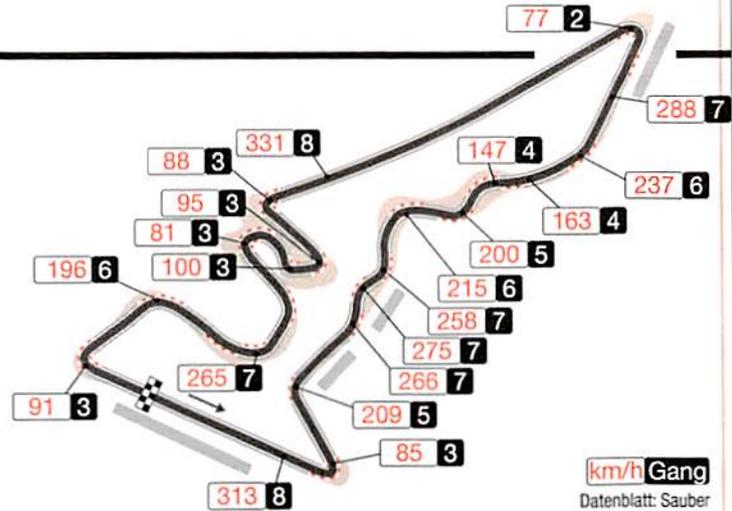
WILHELM

JERRY ANDRÉ

GP USA: 19. VON 21 LÄUFEN/3. NOVEMBER 2019

STRECKENDATEN

Streckenlänge: 5,513 km
 Runden: 56
 Distanz: 308,405 km
 Zuschauer: 115 000
 Wetter: 22 Grad, sonnig
 Topspeed Qualifikation: 328,2 km/h (Gasly)
 Topspeed Rennen: 328,7 km/h (Albon)
 Gangwechsel/Runde: 52
 Vollastanteil: 71 % (1010 m = 13,0 s)
 Benzinverbrauch/Runde: 2,65 Liter
 Führungswechsel: 4



STARTAUFSTELLUNG

| | | |
|----|---------------------------------|----|
| 1 | Valtteri Bottas, FIN | 77 |
| 2 | Sebastian Vettel, D | 5 |
| 3 | Max Verstappen, NL | 33 |
| 4 | Charles Leclerc, MC | 16 |
| 5 | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| 6 | Alexander Albon, THA | 23 |
| 7 | Carlos Sainz, E | 55 |
| 8 | Lando Norris, GB | 4 |
| 9 | Daniel Ricciardo, AUS | 3 |
| 10 | Pierre Gasly, F | 10 |
| 11 | Nico Hülkenberg, D | 27 |
| 12 | Kevin Magnussen, DK | 20 |
| 13 | Daniil Kvyat, RUS | 26 |
| 14 | Lance Stroll, CDN | 18 |
| 15 | Romain Grosjean, F | 8 |
| 16 | Antonio Giovinazzi, IT | 99 |
| 17 | Kimi Räikkönen, FIN | 7 |
| 18 | George Russell, GB | 63 |
| 19 | Robert Kubica, PL | 88 |
| 20 | Sergio Pérez, MEX ¹⁾ | 11 |

¹⁾ Start aus der Boxengasse wegen Ignorierens der Wiegeprozedur

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | Reifen ¹⁾ | Boxenstopps | Schnellste Runde |
|-------------------------|--------------------|--------------------------------|----------------------|------------------|------------------|
| 1. Bottas | 56/3 ²⁾ | 1:33.55,653 min = 197,006 km/h | m/h/m | 2 (47,970 s) | 1.36,957 min |
| 2. Hamilton | 56/25 | + 4,148 s | m/h | 1 (23,943 s) | 1.38,446 min |
| 3. Verstappen | 56 | + 5,002 s | m/h/m | 2 (47,160 s) | 1.38,214 min |
| 4. Leclerc | 56 | + 52,239 s | m/h/s | 2 (53,001 s) | 1.36,169 min |
| 5. Albon | 56 | + 1.18,038 min | s/m/m/s | 3 (1.21,018 min) | 1.38,029 min |
| 6. Ricciardo | 56 | + 1.30,366 min | s/h | 1 (23,751 s) | 1.40,564 min |
| 7. Norris | 56 | + 1.30,764 min | s/h/m | 2 (50,454 s) | 1.38,074 min |
| 8. Sainz | 55 | | s/h | 1 (24,784 s) | 1.40,844 min |
| 9. Hülkenberg | 55 | | h/m/s | 2 (47,929 s) | 1.38,437 min |
| 10. Pérez | 55 | | m/h | 1 (24,207 s) | 1.40,165 min |
| 11. Räikkönen | 55 | | s/h/s | 2 (49,230 s) | 1.39,608 min |
| 12. Kvyat ⁴⁾ | 55 | | h/m/s | 2 (51,277 s) | 1.38,969 min |
| 13. Stroll | 55 | | m/h/s | 2 (49,762 s) | 1.40,380 min |
| 14. Giovinazzi | 55 | | m/h/s | 2 (49,436 s) | 1.39,964 min |
| 15. Grosjean | 55 | | m/h | 1 (24,583 s) | 1.41,270 min |
| 16. Gasly | 54 | | s/h/s | 2 (48,455 s) | 1.40,850 min |
| 17. Russell | 54 | | m/h/s | 2 (52,450 s) | 1.41,239 min |
| 18. Magnussen | 52 | Bremse (P 16) | m/h/s | 2 (49,660 s) | 1.40,347 min |
| 19. Kubica | 31 | Hydraulik (P 19) | m/h | 1 (24,164 s) | 1.43,830 min |
| 20. Vettel | 7 | Aufhängung (P 7) | m | | 1.42,165 min |

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

FAHRER-WM

| | | |
|----------------|-----|------------|
| 1. Hamilton | 10* | 381 Punkte |
| 2. Bottas | 4 | 314 Punkte |
| 3. Leclerc | 2 | 249 Punkte |
| 4. Verstappen | 2 | 235 Punkte |
| 5. Vettel | 1 | 230 Punkte |
| 6. Albon | | 84 Punkte |
| 7. Sainz | | 80 Punkte |
| 8. Gasly | | 77 Punkte |
| 9. Ricciardo | | 46 Punkte |
| 10. Pérez | | 44 Punkte |
| 11. Norris | | 41 Punkte |
| 12. Hülkenberg | | 37 Punkte |
| 13. Kvyat | | 34 Punkte |
| 14. Räikkönen | | 31 Punkte |
| 15. Stroll | | 21 Punkte |
| 16. Magnussen | | 20 Punkte |
| 17. Grosjean | | 8 Punkte |
| 18. Giovinazzi | | 4 Punkte |
| 19. Kubica | | 1 Punkt |

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

| | |
|------------------------|------|
| Hamilton – Bottas | 10:8 |
| Vettel – Leclerc | 8:10 |
| Verstappen – Gasly | 11:1 |
| Verstappen – Albon | 5:1 |
| Sainz – Norris | 9:9 |
| Kubica – Russell | 3:15 |
| Pérez – Stroll | 15:3 |
| Kvyat – Albon | 7:5 |
| Kvyat – Gasly | 1:5 |
| Grosjean – Magnussen | 9:9 |
| Hülkenberg – Ricciardo | 5:13 |
| Räikkönen – Giovinazzi | 9:9 |

KONSTRUKTEURS-WM

| | | |
|--------------------------|-----|------------|
| 1. Mercedes | 14* | 695 Punkte |
| 2. Ferrari | 3 | 479 Punkte |
| 3. Red Bull-Honda | 2 | 366 Punkte |
| 4. McLaren-Renault | | 121 Punkte |
| 5. Renault | | 83 Punkte |
| 6. Racing Point-Mercedes | | 65 Punkte |
| 7. Toro Rosso-Honda | | 64 Punkte |
| 8. Alfa Romeo-Ferrari | | 35 Punkte |
| 9. HaasF1-Ferrari | | 28 Punkte |
| 10. Williams-Mercedes | | 1 Punkt |

GP USA, FREIES TRAINING 1

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. Max Verstappen | Red Bull | 1.34,057 min | 26 |
| 2. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,169 s | 30 |
| 3. Alexander Albon | Red Bull | + 0,259 s | 28 |
| 4. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 0,951 s | 32 |
| 5. Daniel Ricciardo | Renault | + 1,206 s | 29 |
| 6. Romain Grosjean | Haas | + 1,299 s | 24 |
| 7. Charles Leclerc | Ferrari | + 1,323 s | 23 |
| 8. Lewis Hamilton | Mercedes | + 1,382 s | 32 |
| 9. Lance Stroll | Racing Point | + 1,529 s | 31 |
| 10. Kevin Magnussen | Haas | + 1,602 s | 23 |
| 11. Daniil Kvyat | Toro Rosso | + 1,604 s | 31 |
| 12. Carlos Sainz | McLaren | + 1,666 s | 26 |
| 13. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 1,797 s | 22 |
| 14. Sergio Pérez | Racing Point | + 1,914 s | 29 |
| 15. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 1,980 s | 26 |
| 16. Nico Hülkenberg | Renault | + 2,067 s | 24 |
| 17. Valtteri Bottas | Mercedes | + 2,102 s | 40 |
| 18. Lando Norris | McLaren | + 2,206 s | 23 |
| 19. Robert Kubica | Williams | + 3,891 s | 28 |
| 20. Nicholas Latifi | Williams | + 7,055 s | 7 |

GP USA, FREIES TRAINING 3

| Fahrer | Team | Zeit / Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|------------------|--------|
| 1. Max Verstappen | Red Bull | 1.33,305 min | 13 |
| 2. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,218 s | 17 |
| 3. Lando Norris | McLaren | + 0,513 s | 14 |
| 4. Valtteri Bottas | Mercedes | + 0,599 s | 17 |
| 5. Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,618 s | 16 |
| 6. Alexander Albon | Red Bull | + 0,678 s | 14 |
| 7. Carlos Sainz | McLaren | + 1,103 s | 15 |
| 8. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 1,208 s | 18 |
| 9. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 1,212 s | 14 |
| 10. Daniel Ricciardo | Renault | + 1,469 s | 11 |
| 11. Nico Hülkenberg | Renault | + 1,479 s | 11 |
| 12. Lance Stroll | Racing Point | + 1,487 s | 14 |
| 13. Romain Grosjean | Haas | + 1,544 s | 17 |
| 14. Daniil Kvyat | Toro Rosso | + 1,824 s | 16 |
| 15. Kevin Magnussen | Haas | + 2,000 s | 14 |
| 16. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 2,651 s | 15 |
| 17. George Russell | Williams | + 2,951 s | 15 |
| 18. Robert Kubica | Williams | + 3,323 s | 17 |
| 19. Sergio Pérez | Racing Point | + 5,121 s | 22 |
| 20. Charles Leclerc | Ferrari | keine Zeit | 1 |

GP USA, FREIES TRAINING 2

| Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|------------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. Lewis Hamilton | Mercedes | 1.33,232 min | 34 |
| 2. Charles Leclerc | Ferrari | + 0,301 s | 33 |
| 3. Max Verstappen | Red Bull | + 0,315 s | 28 |
| 4. Sebastian Vettel | Ferrari | + 0,658 s | 35 |
| 5. Valtteri Bottas | Mercedes | + 0,813 s | 34 |
| 6. Alexander Albon | Red Bull | + 1,202 s | 32 |
| 7. Pierre Gasly | Toro Rosso | + 1,277 s | 31 |
| 8. Carlos Sainz | McLaren | + 1,435 s | 34 |
| 9. Lance Stroll | Racing Point | + 1,512 s | 29 |
| 10. Antonio Giovinazzi | Alfa Romeo | + 1,607 s | 29 |
| 11. Daniel Ricciardo | Renault | + 1,692 s | 29 |
| 12. Daniil Kvyat | Toro Rosso | + 1,743 s | 36 |
| 13. Nico Hülkenberg | Renault | + 1,756 s | 32 |
| 14. Lando Norris | McLaren | + 1,793 s | 30 |
| 15. Sergio Pérez | Racing Point | + 1,877 s | 26 |
| 16. Kimi Räikkönen | Alfa Romeo | + 2,155 s | 34 |
| 17. Kevin Magnussen | Haas | + 2,210 s | 28 |
| 18. Romain Grosjean | Haas | + 2,557 s | 4 |
| 19. George Russell | Williams | + 3,517 s | 37 |
| 20. Robert Kubica | Williams | + 4,051 s | 33 |

STATISTIK DES WOCHENENDES

15

Autos hat Alexander Albon in Austin überholt. Der Thailänder brach bei seiner mehrfachen Aufholjagd alle Rekorde. Nach einem Boxenstopp in der ersten Runde wegen eines Frontflügelchadens kämpfte sich der Red-Bull-Pilot innerhalb von 19 Runden von Platz 20 auf Rang 9 nach vorn. Nach dem zweiten Reifenwechsel ging die Fahrt auf Platz 15 wieder von Neuem los. Sie führte Albon in den folgenden 15 Runden bis zum dritten Boxenstopp an die fünfte Stelle. Nach zweimal Medium kam jetzt ein Satz Soft ans Auto. Auf Platz 9 ging es weiter und zurück auf Platz 5, den er in der 48. Runde von Daniel Ricciardo zurückeroberte. Von den Fans wurde er dafür mit dem Titel „Fahrer des Tages“ belohnt. Im Red-Bull-Duell mit Verstappen seit Spa steht es übrigens 68:54 für den Neuling.



Alexander Albon ließ es am Rennsonntag in Austin richtig krachen

FAHRERNOTEN

-  **09/10** \emptyset 9,05
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **10/10** \emptyset 8,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **08/10** \emptyset 7,63
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **08/10** \emptyset 8,00
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **09/10** \emptyset 8,16
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **08/10** \emptyset 7,16
Alexander Albon
Red Bull Racing
-  **08/10** \emptyset 7,05
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **09/10** \emptyset 7,21
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **06/10** \emptyset 6,37
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **05/10** \emptyset 5,89
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **07/10** \emptyset 7,68
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **09/10** \emptyset 7,63
Lando Norris
McLaren
-  **07/10** \emptyset 7,00
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **04/10** \emptyset 5,42
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **06/10** \emptyset 6,37
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **05/10** \emptyset 5,42
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **06/10** \emptyset 6,58
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **07/10** \emptyset 6,26
Pierre Gasly
Toro Rosso
-  **05/10** \emptyset 5,16
Robert Kubica
Williams
-  **06/10** \emptyset 7,16
George Russell
Williams

ZITAT DES RENNENS

„Es war fahrerisch die beste Saison meiner Karriere. Ich habe dort weitergemacht, wo ich 2018 aufgehört hatte.“

Lewis Hamilton

MOTORSPORT IMAGES



Feuer frei auf Ferrari

Die Allianz der Top-Teams ist mit dem Votum von Ferrari für das 2021er-Reglement aufgebrochen. Jetzt schießen Red Bull und Mercedes scharf auf Ferrari. Es geht um das Geheimnis des Motor-Vorteils.

Von: **Michael Schmidt**

Der Burgfriede hielt bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Teams Farbe beken-

nen mussten. 17 Rennen lang stand die Allianz von Ferrari, Mercedes und Red Bull gegen die Pläne von FIA und Liberty, der Formel 1 ein anderes Gesicht zu geben. Dann hat Ferrari im FIA-Weltrat für das 2021er-Reglement gestimmt.

Red Bull und Mercedes müssen zähneknirschend mitziehen. „Ferrari hat schon immer gemacht, was sie wollten“, grummelt Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. „Wir werden die neuen Regeln mittragen. Was sollen wir sonst tun? Red Bull hat zwei Teams, eine Rennstrecke, ein Rennen.



Max Verstappen warf Ferrari Betrug vor. Ferrari bezeichnete die Vorwürfe als schädlich für den Sport. Das schwache Rennen hatte nichts mit dem Motor zu tun.

Solche Investitionen wirfst du nicht einfach so weg.“ Mercedes-Teamchef Toto Wolff sieht Angriff als die beste Verteidigung: „Ein Veto wäre eine zu starke Reaktion gewesen. Wir sehen die neuen Regeln als Herausforderung, einen besseren Job zu machen als die anderen.“

Mit Ferraris Alleingang ist auch die Schonfrist für Maranello vorbei. 17 Rennen lang haben Mercedes und Honda die Überlegenheit des Ferrari-Motors geduldet. In den Qualifikationsrunden und beim Start soll das Wundertriebwerk bis zu 50 PS mehr mo-



Zum ersten Mal seit der Sommerpause stand in Austin kein Ferrari auf der Pole-Position. Aber im Qualifying war es ganz knapp



Ferrari zeigte sich im Rennen indisponiert. War es der Motor – oder nicht?



Zum 50. Binotto-Geburtstag gab es böse Anschuldigungen der Gegner



Der Ton wird schärfer. Max Verstappen sprach aus, was viele dachten

bilisieren. „Das wäre ein Entwicklungsvorsprung von zwei Jahren“, sagt Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Ferrari spricht von einem Vorteil von 20 PS und schiebt den Rest auf den günstigeren Luftwiderstand.

Lange blieb es bei der Taktik, Ferrari mit gezielt gestreuten Gerüchten zu dem Motor-Geheimnis aus der Reserve zu locken. Die FIA stellte sich auf den Standpunkt: Soll einer protestieren, dann untersuchen wir. In Austin wurde zum ersten Mal scharf geschossen. „Ferraris Vorteil war einfach zu krass. Weil die FIA auf

unsere Anfragen nie reagiert hat, haben wir jetzt den Druck etwas intensiviert“, begründete Marko Red Bulls Vorstoß. Die Grundlage war mit Mercedes abgesprochen.

Der Trick mit dem Sensor

Red Bull richtete schon am 22. Oktober eine Anfrage an die FIA, ob es erlaubt sei, die Messung der Benzindurchflussmenge so zu manipulieren, dass der Sensor etwas anderes meldet, als tatsächlich an ihm vorbeifließt. Der Benzinfluss wird nicht kontinuierlich gemessen, sondern in kurzen Intervallen. In Addition dieser

Messwerte darf die Benzinmenge nicht mehr als 100 Kilogramm pro Stunde betragen. Doch wer zwischen den Mess-Pulsen Kraftstoff einspritzt, würde dem Verbrennungsprozess mehr Sprit zuführen als erlaubt. Und gerade in den Beschleunigungsphasen mehr Leistung erzielen.

Die FIA hat zum GP USA mit einer Technischen Direktive geantwortet. In TD 039/19 steht, dass eine solche Praxis illegal wäre. Damit hat der Fragesteller noch nicht viel gewonnen. Er weiß jetzt lediglich, dass ein Wettbewerber auf den Trick ver-

zichten müsste, wenn er ihn denn angewendet hat. Mercedes und Red Bull schauten in der Qualifikation und beim Start ganz genau darauf, ob Ferrari weiter so viel Zeit auf sie gutmachen würde wie bisher.

Wolff stellte staatsmännisch fest: „Die drei Autos lagen auf den Geraden viel enger zusammen als vorher. Ich kann aber nicht sagen warum.“ Helmut Marko wurde deutlicher: „Unser Rückstand auf Ferrari im Toppspeed hat sich halbiert.“ Lassen wir Zahlen sprechen. Zuerst die Toppspeeds in den besten Q3-Runden:

| | |
|------------|------------|
| Vettel | 326,1 km/h |
| Leclerc | 326,0 km/h |
| Verstappen | 324,9 km/h |
| Bottas | 323,0 km/h |
| Hamilton | 322,6 km/h |

Ferrari-Teamchef Mattia Binotto konterte: „Wir haben Toppspeed zugunsten von Kurvengeschwindigkeit geopfert. Der Abtrieb hat uns auf den Geraden gekostet.“ Aufschlussreicher ist die Speedmessung auf dem Zielstrich, der 120 Meter hinter der letzten Kurve liegt und somit ein Indiz für die Beschleunigung ist – eine Disziplin, in der Ferrari die Konkurrenz in diesem Jahr immer an die Wand genagelt hat:

| | |
|------------|------------|
| Vettel | 225,5 km/h |
| Leclerc | 224,1 km/h |
| Hamilton | 222,5 km/h |
| Verstappen | 222,1 km/h |
| Bottas | 221,0 km/h |

Gegenüber Mexiko ist der Vorteil von Ferrari nicht atemberaubend geschrumpft. Dort nahmen Vettel und Leclerc in einem ähnlichen Beschleunigungsstück dem besten Red Bull 3,5 km/h und dem besten Mercedes 4,9 km/h ab. Bei den GPS-Vergleichen ergibt sich, dass Ferrari in Austin auf allen Geraden zusammen dreieinhalb Zehntel auf die Mercedes und sechs Zehntel auf die Red Bull-Honda gewann. Das entspricht der Hälfte des Ferrari-Vorteils in Suzuka, einer ähnlichen Strecke wie in Austin.

Nach dem Rennen sahen sich Ferraris Gegner in ihrem Verdacht bestätigt. Leclerc kam 52 Sekunden hinter Sieger Valtteri Bottas ins Ziel. Max Verstappen spottete: „Das passiert, wenn du aufhören musst zu schummeln.“ Binotto feuerte zurück: „Diese Kommentare sind sehr enttäuschend und schlecht für den Sport. Unsere Probleme im Rennen hatten nichts mit dem Motor zu tun. Wir fanden einfach keinen Grip. Ich glaube, da haben einige Leute einfach die falschen Schlussfolgerungen gezogen.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NIE EIN US-GRAND PRIX

Kaum zu glauben, aber wahr: Robert Kubica ist bei seinen 95 GP-Starts zum ersten Mal einen GP USA gefahren. 2006 stieg er zu spät im Jahr (GP Ungarn) in die Formel 1 ein. 2007 konnte er wegen seines Montreal-Unfalls nicht in Indy teilnehmen. Von 2008 bis 2011 gab es keinen GP USA. Und zwischen 2011 und 2018 war Kubica wegen seiner Verletzungen nach seinem Rallye-Unfall in der Formel 1 nicht am Start.

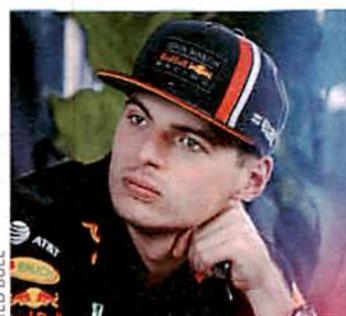
ENTSPANNUNG IN AUSTIN

Charles Leclerc hat die drei Tage zwischen den Grands Prix von Mexiko und den USA neben seinen Trainingseinheiten mit Entspannen verbracht: „Ich kam schon am Montag in Austin an und bin am Abend zu einem Barbecue. Am Dienstag war ich einkaufen und in einem Vergnügungspark. Mittwoch war Ruhetag. Einfach mal relaxen.“

RESPEKTLOSE AUSSAGEN

Max Verstappen wehrt sich gegen die Kritik seiner Kollegen.

Lewis Hamilton und Sebastian Vettel hatten nach dem GP Mexiko Giftpfeile in Richtung Verstappen abgefeuert und bestätigt, dass sie im Nahkampf mit Mad Max immer etwas mehr Platz lassen als bei anderen Fahrern. „Ich glaube, das war ein ziemlich dummer Kommentar. Ich trage meine Zweikämpfe auf der Strecke aus und nicht bei der Pressekonferenz“, konterte Verstappen. „Ich fahre hart, aber fair. Es ist einfach, auf andere mit dem Finger zu zeigen. Auch ein bisschen respektlos. Aber das stört mich nicht. Ich sehe



Max Verstappen wehrt sich

es positiv, wenn sie über mich reden. Das zeigt, dass ich offenbar in ihren Köpfen bin.“

ENDLICH VOLLJÄHRIG

Am 29. Oktober feierte Lance Stroll mit ein paar Drinks seinen 21. Geburtstag. Damit ist er nach amerikanischem Recht volljährig. „Endlich darf ich auch in den USA offiziell Alkohol trinken“, freute sich Stroll.

ÄRGER WEGEN MIAMI

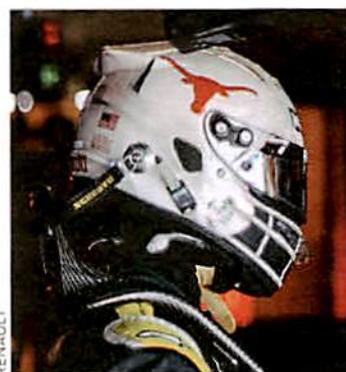
Eine Bürgerinitiative hat sich erfolgreich gegen das geplante zweite US-Rennen in Miami gewehrt. Die Anwohner führten in einer öffentlichen Anhörung an, dass durch Abgase und qualmende Reifen gesundheitsschädliche Stoffe in die Luft geraten würden. Außerdem störe der Lärm eine angrenzende Schule. Durch einen Grand Prix befürchte man zudem ein unzumutbares Verkehrschaos. Die F1-Verantwortlichen führten als positive Argumente lediglich den wirtschaftlichen Effekt für die Region an. Das war aber nicht genug. Die Genehmigung für das Formel-1-Rennen wurde zunächst verweigert.

NEUBAU GENEHMIGT

Racing Point hat die Baugenehmigung für die neue Fabrik in Silverstone erhalten. Das Gebäude soll auf einer Freifläche neben der alten Firmenzentrale gebaut werden. „Wir hoffen, im August 2021 einziehen zu können“, so Teamchef Otmar Szafnauer.

FOOTBALL-HELM

Daniel Ricciardo hat sich für das Austin-Rennen einen speziellen Helm anfertigen lassen. Der Kopfschutz des Australiers wurde im Look des Football-Helms der lokalen College-Mannschaft „Texas Longhorns“ lackiert.



Ricciardo-Helm im Football-Look

KOMMENTAR

Jetzt wissen wir endlich, was auf uns zukommt. Das Formel-1-Reglement für 2021 ist zu Papier gebracht. Und Ferrari hat im FIA-Weltrat für die Reform gestimmt, obwohl man im Vorfeld zum Lager der Verweigerer zählte. Der plötzliche Kurswechsel kurz vor Torschluss muss nicht überraschen. Ferrari hat schon immer sein eigenes Süppchen gekocht. Plötzlich fährt der Traditionrennstall einen Kuschkurs mit der Regulierungsbehörde. „Wir müssen jetzt mit der FIA und den Rechteinhabern kooperieren, um das Paket auf den Weg zu bringen“, begründete Ferrari-Teamchef Mattia Binotto mit Unschuldsmiene seinen Kurs. Mercedes und Red Bull ist er damit in den Rücken gefallen. Sie haben jetzt kein Druckmittel mehr. Ihr Faustpfand war Ferrari. Vielleicht hätten sie zuletzt weniger Gerüchte über Ferraris



Ferrari wurde vom Gegner zum Befürworter der Regelreform für 2021

Wundermotor streuen sollen. Dann hätte die Allianz möglicherweise gehalten. Man kann darüber spekulieren, warum Ferrari doch noch umgefallen ist. Vermutlich hat man auch in Maranello gemerkt, dass die Zeiten härter werden. Die Ära des Geldverschwendens ist vorbei. Auch bei den großen Autokonzernen

wird gespart. Ferrari mag auch realisiert haben, dass Mercedes und Red Bull auf dem Gebiet der Aerodynamik eine Macht sind. Ein stärker reglementiertes Auto nimmt ihnen den Vorteil, damit zählt der Motor mehr, und da legt Ferrari gerade die Messlatte. Es kann aber auch sein, dass die FIA ein Druckmittel

in der Hand hatte, nach dem Motto: Wenn ihr ein Veto gegen die Regeln einlegt, schauen wir bei eurem Motor mal genauer hin. Wie sind sie nun, die neuen Regeln? Ich würde sagen, es ist ein guter Anfang. Nicht ganz der dramatische Neustart, den der Sport gebraucht hätte, aber zumindest ein Zeichen, dass sich etwas ändern muss. Wären die Technikregeln gleich geblieben, hätte sich an der ungesunden Situation nichts geändert. Ich bin überzeugt: Wenn die Budgetdeckelung mal funktioniert, werden die Teams auch bereit sein, die Obergrenze weiter zu senken. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Macht das neue Reglement die Formel 1 besser? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

25 Millionen mehr

Zum ersten Mal verschreibt sich die Formel 1 eine Obergrenze beim Budget. Dazu kommt eine gerechtere Geldverteilung. So sollen die kleinen Teams profitieren.

Von: **Michael Schmidt**

Ross Brawn verteidigt die Einführung eines Kostendeckels mit den Worten: „Die Formel 1 wurde ein Opfer ihres eigenen Erfolges. Als Folge davon stiegen die Budgets in nicht mehr vertretbare Höhen. Wir mussten die Teams vor sich selbst schützen.“ Ab 2021 dürfen die Rennställe maximal 175 Millionen Dollar pro Saison ausgeben. Ausgenommen sind Motorenkosten, Gehälter der Fahrer und der drei bestbezahlten Angestellten,

Reise- und Frachtkosten sowie der Marketing-Etat. Die Ausnahmen belaufen sich bei den Top-Teams auf bis zu 90 Millionen Dollar.

Bei der Geldverteilung werden die kleinen Teams besser gestellt. Nur Ferrari erhält einen Historienbonus von fünf Prozent der ausgeschütteten Summe. 60 Millionen Dollar werden an die Top 3

der letzten zehn Jahre ausgeschüttet. 50 Prozent des Restbetrages von 850 Millionen Dollar werden zu gleichen Teilen an alle zehn Teams verteilt, der Rest je nach WM-Position. Ein Team im Mittelfeld profitiert. Wer heute auf Platz 5 abschneidet, bekommt 70 Millionen Dollar, 2021 wären es 95 Millionen Dollar. ■



Die drei Top-Teams dürfen 2021 nicht mehr so viel ausgeben wie bisher

Formel 1

Fahrer zu teuer

Ein Ziel der neuen Regeln ist es, die Kosten zu senken. Bei Red Bull fürchtet man, dass zu Beginn genau das Gegenteil passiert. Die Gagen der Top-Fahrer werden demnach dramatisch steigen.

Von: **Michael Schmidt**

Das Reglement für 2021 soll Kosten sparen. Doch Red Bull fürchtet, dass kurzfristig eher das Gegenteil passiert. „Im nächsten Jahr kann man für die Konstruktion der 2021er Autos noch ausgeben, was man will. Wir werden für ein Jahr unser Budget erhöhen. Es könnte die teuerste Saison aller Zeiten werden“, fürchtet Sportchef Helmut Marko. Die Restriktionen im Technikreglement und die Windkanalbeschränkungen werden die Top-Teams nicht davon abhalten, ihr Geld in Bereiche zu investieren, die nicht abgedeckt sind. Zum

Beispiel in die Biegsamkeit oder Oberflächenbeschaffenheit von Aerodynamikteilen.

Auch die Fahrergehälter werden nach Ansicht von Marko dramatisch steigen: „Wenn sich die Autos angleichen, werden die Fahrer wieder der wichtigste Faktor. Das werden sich Hamilton, Verstappen und Leclerc bezahlen lassen. Wenn sie sich absprechen, können sie die Teams erpressen. Das kann schnell mal 50 Millionen kosten. Es war ein Feh-

ler, die Fahrergehälter nicht in den Budgetdeckel zu nehmen.“ Haas-Teamchef Guenther Steiner kennt kein Mitleid: „Die Top-Teams wollten es so.“ Der große Reibach für die Stars könnte einer der Gründe sein, warum Lewis Hamilton auch nach 2020 dabei sein will: „2021 gibt es völlig neue Autos. Das ist eine riesige Herausforderung. Ich will der Pionier dieser Ära werden und dem Team mit meiner Erfahrung den richtigen Weg zeigen.“ ■



Die jungen Top-Fahrer wie Verstappen und Leclerc können 2021 abkassieren

NACHRICHTEN

GIOVINAZZI BLEIBT

Einen Tag nach dem GP USA bestätigte Alfa Romeo Antonio Giovinazzi als zweiten Fahrer für 2020. Damit ist klar: Nico Hülkenberg wird die Formel 1 verlassen müssen.

NEUER F1-ZEITPLAN

Das F1-Management will den Kalender auf 25 Grands Prix ausbauen. Dafür werden die Rennwochenenden um einen Tag verkürzt. Es fängt am Freitag um 9 Uhr mit einer zweistündigen technischen Abnahme an. Die zwei Trainingssitzungen über insgesamt drei Stunden beginnen eine Stunde später. Die Autos gehen ab der technischen Abnahme in eine Art Parc fermé. Am Freitag dürfen neue Teile getestet werden. Für Samstag müssen die Teams die Autos wieder zurückbauen.

MOTOR-TOKEN ZURÜCK

Mercedes, Ferrari, Renault und Honda drängen darauf, die Entwicklung des Verbrennungsmotors ab 2021 einzufrieren. Das geht aber nur, wenn die Motoren von der Leistung ungefähr gleich sind. Im Moment hat Ferrari einen signifikanten Vorsprung. Ross Brawn hat bereits eine Idee, wie das Problem zu lösen ist: „Vielleicht führen wir wieder ein Token-System für die Hersteller ein, die einen Rückstand haben. Die dürfen dann kurzfristig aufholen.“

NEUE MCLAREN-PILOTEN

Das neu formierte McLaren SP IndyCar-Team hat seine Fahrer vorgestellt. Die Cockpits gehen an Ex-Red-Bull-Junior Patricio O'Ward und IndyLights-Meister Oliver Askew. Für den ehemaligen Schmidt-Peterson-Pilot James Hinchcliffe ist kein Platz mehr.

FLÖRSCH IN MACAU

Sophia Flörsch wird nach ihrem spektakulären Unfall 2018 auch dieses Jahr wieder in Macau an den Start gehen. Die 18-jährige Münchnerin ergatterte eines der drei Cockpits beim HWA-Team.

So sieht es aus, das neue Formel-1-Auto für 2021. Eleganter, aufgeräumter, simpler – fast ein bisschen wie in den späten 80er-Jahren. Wir verraten, was hinter der größten Regelreform aller Zeiten steckt.

Von: **Michael Schmidt**

FIA-Präsident Jean Todt spricht von einem Meilenstein für den Motorsport. „Zum ersten Mal haben wir die Regeln für die Technik, den Sport und die Finanzen in ein Paket gefasst. Wir haben es getan, um die Formel 1 fit für die Zukunft zu machen.“

Fünf Ziele haben die Väter des neuen Reglements ins Auge gefasst. Autos, mit denen man besser überholen kann. Eine spektakuläre Optik. Ein Feld, das enger zusammenrückt. Kosten, die für jeden tragbar sind. Ein Konzept, das ökologisch nachhaltig sein wird. Die Formel-1-Chefs Chase Carey und Ross Brawn, FIA-Präsident Jean Todt und Technikchef Nikolas Tombazis haben in Austin das Formel-1-Reglement ab 2021 präsentiert. Es ist das Produkt von 26 Monaten Arbeit.

Das 2021er-Auto wirkt eleganter, aufgeräumter und simpler. Ein moderner Retro-Look ohne hochkomplexen Aero-Schnickschnack der aktuellen Fahrzeuggeneration. Der Frontflügel wächst wieder aus der Nase, die sich tiefer über der Straße duckt als im Augenblick. Das haben wir zuletzt zu Beginn der 90er-Jahre gesehen. Leitbleche verschwinden komplett. Auch das war eine Erfindung der frühen 90er-Jahre. Schließlich kehrt das Ground-effect-Prinzip zurück. Es wurde Ende 1982 verboten.

Das Regelwerk für 2021 umfasst drei Bereiche: Sport, Technik, Finanzen. Es stellt die Formel 1 auf den Kopf. Zum ersten Mal in der Geschichte der Königsklasse dürfen die Teams nicht mehr als eine bestimmte Summe Geldes ausgeben. Zum ersten Mal wird versucht, den Unterschied zwischen Groß und Klein zu verringern, durch die Budgetdeckung eine gerechtere Geldverteilung und ein technisches Reglement mit weniger Freiheiten zu schaffen. Zum ersten Mal sind die Rahmenbedingungen für die Autos so gestrickt, dass Fahren im Verkehr einfacher werden soll.



Das Konzept des neuen Autos ging durch 13 Entwicklungsstufen. Die jüngste Version mit dem Codenamen „Lima“ wurde auf Wunsch der Teams in den letzten Wochen noch einmal verfeinert. Die FIA gestand den Ingenieuren in einigen Bereichen etwas mehr Freiheiten zu. Zum Beispiel bei der Nase, den Seitenkästen, dem Unterboden, der Airbox und den Frontflügel-Endplatten. „Das hat Ferrari möglicherweise umgestimmt“, mutmaßt Ross Brawn.

Ferrari, Mercedes und Red Bull hatten im Vorfeld kritisiert, dass sich die Autos kaum noch unterscheiden werden. Die Architekten der 2021er-Autos konnten mit drei Darstellungen von unterschiedlichen Spielarten. Der Frontflügel weist mal drei, mal vier Elemente auf und ändert sich in seinem Profil. Die



Das 2021er-Auto wirkt eleganter, aufgeräumter und simpler. Man könnte von einem modernen Retro-Look sprechen, der Anleihen aus den 80er-Jahren nimmt.

Nase ist mal dünn, mal dick, mal etwas höher oder etwas tiefer. Die Kühleinlässe sind mal oval, mal ein Briefkastenschlitz, mal L-förmig. Entsprechend ändert sich die Form der Seitenkästen. Auch bei den beiden Kanälen unter dem Auto gibt es viele denkbare Varianten.

Die FIA hat beim Verfassen der Technikregeln ihre Philosophie geändert. Während vorher jedes Detail nach Abmessung, Gewicht oder Spezifikation beschrieben wurde, ist das Auto jetzt in einem 3-D-Koordinatensystem in 50 Legalitätsboxen unterteilt. In einigen dieser Boxen herrscht Freiheit, in anderen gelten strenge Vorschriften über die Form, die Dimensionen und die Ausführung. So wollte man Grauzonen minimieren und den Ingenieuren nicht zu viel Spielraum geben.



Das Formel-1-Auto für 2021 in Action. Den Verantwortlichen waren bessere Zweikämpfe wichtiger als neue Rundenrekorde

für die Zukunft

DIE TECHNIK

Höhe Auto: 960 mm
Breite Auto: 2000 mm
Breite Seitenkasten: 1600 mm
Radstand: 3600 mm
Breite Frontflügel: 1950 mm
Höhe Frontflügel: 100 mm
Breite Heckflügel: 1300 mm (oben), 800 mm (unten)
Höhe Heckflügel: 900 mm
Breite Diffusor: 700 mm
Höhe Diffusor: 310 mm
Anstieg Diffusor: 700 mm vor Mittellinie Hinterräder
Länge Schacht vorderer Tunnel: 1225 mm
Radstand: 3600 mm
Höhe Endplatte (v.): 375 mm
Länge Endplatte (v.): 500mm
Länge Endplatte (h.): 540mm
Motor: V6-Turbo, 1,6 l. Hubraum mit MGU-K und MGU-H
Gewicht Antriebseinheit: 150 kg
Gewicht Auto: 768 kg
Getriebe: 8 Gänge
Felgendurchmesser: 18 Zoll
Reifendimensionen (Breite/Durchmesser): 305/710 mm (v.), 405/710 mm (h.)

Die Teams befürchten, dass die Autos ab 2021 um bis zu sechs Sekunden langsamer sein werden. Nikolas Tombazis präzisiert: „Nach unseren Kalkulationen werden es zwischen drei und dreieinhalb Sekunden sein. Unser Modell wurde von einer kleinen Gruppe von sieben Aerodynamikern entwickelt. Die Teams haben viel mehr Leute zur Verfügung. Deshalb rechnen wir mit einer steilen Entwicklungskurve.“ Ross Brawn bringt einen Vergleich: „Wir werden mit den Abtriebszahlen von 2016 beginnen.“

Gewicht steigt um 25 kg

Die Autos verlieren trotz Ground-effects mit gewaltigen Tunneln unter der Verkleidung knapp 20 Prozent Abtrieb. Der Frontflügel darf maximal vier Elemente aufweisen, der Heckflügel zwei oben



Ross Brawn, Nikolas Tombazis und Chase Carey erklärten in Austin die Idee hinter dem neuen Reglement für 2021



Vor den Seitenkästen sind die Eingänge der Unterboden-Tunnel zu erkennen



Über den 18-Zoll-Rädern werden neue, L-förmige Leitbleche angebracht

und eines unten. Das Gewicht steigt um 25 Kilogramm. Eine weitere Verschärfung der Sicherheitsregeln, die schwereren Reifen, um fünf Kilogramm schwerere Antriebseinheiten und der Einsatz von Standardteilen treiben das Gewicht auf mindestens 768 Kilogramm. Dafür wurde der Radstand auf 3,60 Meter beschränkt.

Hauptziel war es, das Hinterherfahren zu erleichtern. Die Luftwirbel hinter dem Auto werden von dem 31 Zentimeter hohen Diffusor und 90 Zentimeter hohen Heckflügel nach oben abgeleitet. Damit soll der Frontflügel des hinterherfahrenden Autos in nahezu sauberer Luft arbeiten können. Derzeit verfügt ein Auto eine Wagenlänge hinter einem anderen nur über 55 Prozent des Gesamtantriebs. 2021 sollen es 86 Prozent sein. Bei drei Wagenlängen Abstand steigt der Anpressdruck von 68 auf 94 Prozent. Tombazis erklärt: „Wir haben den Frontflügel vereinfacht und die Leitbleche verbannt, um den Ingenieuren weniger Möglichkeiten zu geben, die Strömung nach hinten zu kontrollieren.“



Ferrari hat für das neue Reglement gestimmt und ist in letzter Minute aus dem Lager der Kritiker in das der Befürworter gesprungen. Das ist für die FIA die halbe Miete.

mung nach hinten zu kontrollieren.“

Die Antriebseinheiten legen um fünf Kilogramm zu, weil die Wahl der verwendeten Materialien weiter beschränkt wird. Es dürfen keine Exklusivverträge mehr mit Herstellern von Turboladern und Batterien abgeschlossen werden. Die Hochdruck-Benzinpumpe wird ein Standardteil. Die Prüfstandsläufe werden 2021

auf 1250 und ab 2022 auf 1000 Stunden pro Jahr reduziert. Honda testet derzeit 3000 Stunden im Labor. Ab 2021 muss der Kraftstoff zu 20 Prozent aus Biomasse bestehen. Dieser Anteil soll kontinuierlich erhöht werden, um sobald wie möglich mit komplett CO₂-neutralen Kraftstoffen fahren zu können.

Um Kosten zu sparen und das Feld näher zusammenzurücken, wurden einige nicht sichtbare Teile standardisiert oder in einem engen Rahmen vorgeschrieben. Es wird in fünf Kategorien unterschieden: Teile, die jeder selbst bauen muss, wie das Chassis, die Flügel, die Verkleidung oder die Kühler (LTC). Teile, die jedes Team selbst bauen darf, aber deren Konstruktionszeichnungen anderen Teams bereitstellen muss, wie der DRS-Mechanismus, die Antriebswellen, die Lenksäule, das Lenkrad oder die Bremsen (OSC). Teile, die jeder selbst herstellen darf, für die es aber keinen konstruktiven Spielraum gibt, wie die Bodenplatte oder die Radkappen (PDC). Teile,

die komplett standardisiert werden, wie die Hochdruck-Benzinpumpe, der Kollektortank oder die Felgen (SSC). Und Teile, die von einem Team an ein anderes verkauft werden dürfen, etwa die Hydraulik, die Kupplung oder die Aufhängungen (TRC).

Keine Frist für F1-Vertrag

Der FIA-Weltrat hat die Regeln am 30. Oktober einstimmig abgesegnet. Damit hat sich auch Ferrari einverstanden erklärt. Sie sind das einzige Team, das im Weltrat vertreten ist. Das F1-Management hat den Teams keine Frist gesetzt, wann der neue F1-Vertrag unterschrieben werden muss. Doch wenn Ferrari im Boot bleibt, wäre das bereits die halbe Miete. Jean Todt ist zuversichtlich: „Es ist im besten Interesse von allen Beteiligten, dass sich die Teams so schnell wie möglich für 2021 einschreiben. Da hängen Hunderte Arbeitsplätze und Sponsorenverträge dran. Ich bin zuversichtlich, dass sich am Ende der gesunde Menschenverstand durchsetzt.“ ■



Beim Heckflügel sind oben die Endplatten gekappt. Der Diffusor wird größer



Durch die Kanäle im Unterboden wird das Auto auf den Asphalt gesaugt

DTM schreibt für 2020 GT4-Klasse aus

Kriegserklärung an ADAC?

Aufregung in der Sportwagenszene: Letzte Woche Donnerstag verkündete die DTM eine eigene GT4-Rennserie. GT4 darf die DTM ihr Produkt aber nicht nennen, hier haben ADAC und SRO die Namensrechte. Also bekam die Rahmenserie sexy Klassennamen: E2-SH und E2-SC.

Von: **Marcus Schurig**

Bevor die DTM für sechs Monate in den Winterschlaf sackt, sorgen ihre Macher noch einmal für Aufregung: 2020 soll eine GT4-Serie das Rahmenprogramm ergänzen. Die „DTM Trophy“ richtet sich an Nachwuchs- und Profipiloten, gefahren werden zwei Sprints über 20 und 30 Minuten. Für Verwirrung sorgte das Wording der Pressemitteilung, denn dort war nur von „seriennahen GT-Fahrzeu-

gen“ die Rede, als Spezifikation wurden die FIA-Gruppen E2-SH und E2-SC genannt, also Entlehnungen aus dem Bergsport. Das ist kein Zufall: Die Namens- und Eigentumsrechte für die GT4-Klasse, die eigentlich gemeint ist, gehören der SRO-Gruppe von Stéphane Ratel. Die deutschen Exklusivrechte hat der ADAC – folglich darf die DTM die GT4-Klasse nicht GT4 nennen. Die Ankündigung sorgte in der GT-Szene für Kopfschütteln: „Das kann man nur als unfreundlichen Akt gegenüber dem ADAC werten“, sagte Ratel. Eine Chance gibt er der neuen Serie nicht: „Warum sollten GT-Teams im Rahmenprogramm fahren, wenn sie anderswo Hauptdarsteller sind?“

Der ADAC drohte mild: „Wir haben die Ankündigung der ITR zur Kenntnis genommen. Der ADAC ist der exklusive Rechteinhaber für die Ausrichtung einer Rennserie mit GT4-Fahrzeugen in Deutschland. Wir werden uns die Fakten zusammen mit unserem Partner SRO anschauen und diese bewerten.“



Der ADAC hat die Klassen GT3 und GT4 in Deutschland zum Erfolg geführt

Die Stoßrichtung der Harakiri-Aktion scheint klar, das meist gehörte Wort in diesem Zusammenhang ist Panik: Die DTM befindet sich in einem Überlebenskampf, womöglich verliert man für 2020 Aston Martin als Hersteller, dann ist die Serie platt. „Ich gebe der DTM noch maximal ein Jahr“, sagt ein aktiver DTM-Pilot. Wenn das Class-1-Reglement final scheitert, hat die DTM

nur eine Chance: auf ein GT-Reglement zu wechseln. Doch hier ist in Deutschland der ADAC die Hausmacht. Die GT4-Serie ist der Versuch der DTM, im Revier des ADAC zu wildern. Doch die meisten GT-Teams fühlen sich beim ADAC sehr gut aufgehoben. „Warum sollten wir in die DTM wechseln, wo wir nur Rahmenprogramm-Auffüller sind“, fragte ein deutscher GT-Teamchef. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

JAPAN GEWINNT GT-RENNEN

Die japanischen Piloten Ukyo Sasahara und Hiroshi Hamaguchi haben auf einem Lamborghini Huracán GT3 des italienischen Teams Orange 1 FFF Racing das GT-Cup-Rennen im Rahmen der FIA Motorsport Games 2019 in Vallelunga gewonnen. Die Plätze 2 und 3 in der Nationenwertung gingen an Polen und Österreich. Das deutsche Team Herberth Motorsport landete mit den Piloten Steffen Görig und Alfred Renauer abgeschlagen im Hinterfeld.

WEC: SHANGHAI FRAGLICH?

Am kommenden Wochenende findet der dritte Lauf zur Sportwagen-WM (WEC) in Shanghai statt. Wie in den Jahren zuvor wird der chinesische Lauf ohne nennenswerte Zuschauer oder Medienpräsenz über die Bühne gehen. WM-Boss Gérard Neveu

hat nun offenbar ein Einsehen und stellt die Zukunft des chinesischen Laufs erstmals öffentlich infrage: „Porsche, Audi und Toyota bestanden in der alten LMP1-Zeit auf einem Rennen in China. Porsche und Audi sind weg, und der Lauf in Shanghai ist das am wenigsten beliebte Rennen im Kalender“, so Neveu. „Folglich sollten wir uns für die kommende Saison 2020/21 etwas anderes überlegen.“ Dem Vernehmen nach wackelt auch der WM-Lauf in Fuji: Um Toyota für sein mangelndes Engagement in Fuji abzustrafen, will Neveu bereits im nächsten Jahr nach Suzuka wechseln.

MICHELIN HOLT REIFEN-DEAL

Der große Bieterwettbewerb für die zukünftige Reifenausstattung der neuen Hypercar-Klasse der WEC ab 2020 ist nun zugunsten von Michelin entschieden

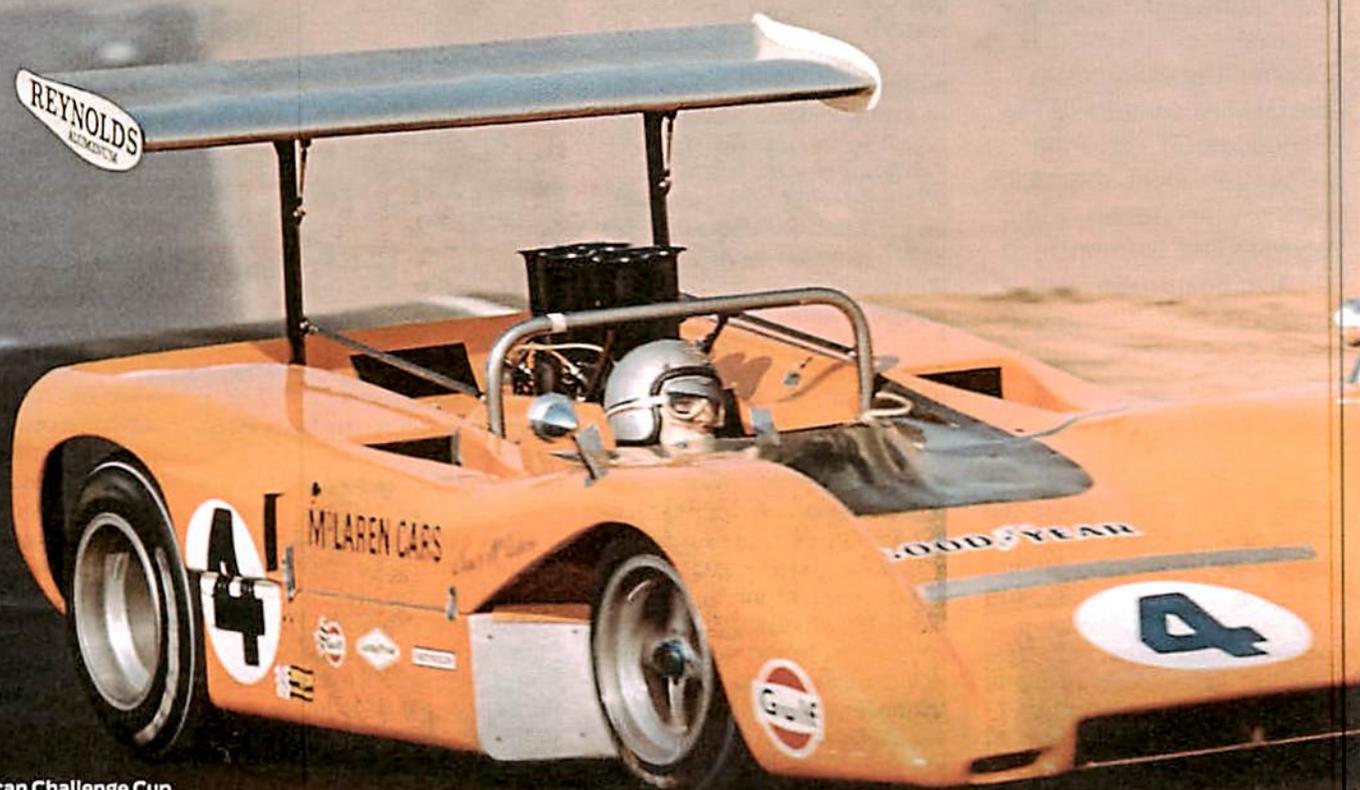
worden. Die Franzosen aus Clermont-Ferrand erhielten von den anderen Franzosen aus Le Mans einen Dreijahresvertrag. Goodyear hatte sich ebenfalls um einen Vertrag für die neue Topklasse beworben, nachdem die Amerikaner die Motorsport-



aktivitäten ihrer Tochter Dunlop unter ihre Fittiche genommen hatten. Offen bleibt die Frage, ob Michelin auch den Zuschlag für die GT-Klassen erhält. Goodyear hat für den Fall der Nichtberücksichtigung den Wechsel zu anderen Rennserien angekündigt.

PAUKENSCHLAG IM US-SPORT

Am Montag wurde bekannt gegeben, dass Motorsport-Mogul Roger Penske den Indianapolis Motor Speedway von den bisherigen Eigentümern Hulman & Company übernommen hat. Der Deal umfasst auch die Übernahme der IndyCar-Serie sowie weiterer Assets, die zum Besitz der Hulman-Familie gehören, wie die IMS-Production-Firma. Insider taxieren den Verkaufspreis auf über eine Milliarde US-Dollar. Bereits vor wenigen Wochen hat NASCAR-CEO Jim France die beiden Stützen seines Imperiums, NASCAR und die International Speedway Corporation (ISC) in einem Merger unter ein Dach gepackt, auch dieser Deal soll ein Volumen von 1,3 Milliarden US-Dollar gehabt haben. Mehr Hintergründe dazu können Sie in der nächsten MSA-Ausgabe lesen.



Canadian-American Challenge Cup

Bruce-and-Denny-Show

Elf Rennen, elf Siege – so dominant waren die beiden McLaren-Piloten Denny Hulme und Bruce McLaren in der Can-Am-Saison 1969. Ab 1967 verbuchten sie insgesamt 21 Laufsiege.

Von: **Dirk Johae**

Beim Stichwort Can-Am kommt vielen Fans meist die Dominanz der Porsche 917 in den Sinn. Doch die Erfolgsserie der Zuffenhausener Turbos dauerte nur zwei Saisons. Zuvor bestimmten die orangefarbenen Werksrenner von McLaren über insgesamt fünf Jahre das Geschehen. Je zwei Mal sicherten sich der ehemalige Formel-1-Weltmeister Denny Hulme und Teamchef Bruce McLaren die Krone im

Kampf der PS-Giganten. Die Überlegenheit der beiden Neuseeländer bekam schnell ein Motto: „The Bruce-and-Denny-Show“. 1971 gewann Peter Revson die Rennserie. Die Galasaison gelang den „orangenen Elefanten“ vor 50 Jahren, als die McLaren-Fahrer alle Saisonläufe gewannen. Bei zehn Rennen starteten sie zudem gemeinsam aus der ersten Reihe. Das zog die Zuschauer wie ein Magnet zu den Can-Am-Rennen: „Es ist wie mit den Elefanten im Zirkus – es gibt dort nur einen oder zwei, aber du gehst nicht in

Attraktion in Orange: Plakat zum achten Can-Am-Saisonlauf 1969



einen Zirkus oder Zoo, ohne die Elefanten zu sehen“, meinte Bruce McLaren. Doch auch das Verfolgerfeld konnte sich sehen lassen. Zu ihm gehörten Jo Siffert im Porsche 917PA und Chris Amon im Ferrari 612P.

Premiere für Heckflügel

Einer der Erfolgsgaranten war der McLaren M8B mit dem rund 680 PS starken Chevrolet V8. Der 7,1 Liter große Saugmotor beeindruckte mit seinem großen Drehmoment von rund 760 Newtonmetern. Der komplett am Teamsitz Colnbrook (UK) aufgebaute Gruppe-7-Prototyp war eine Weiterentwicklung des Vorjahresmodells, mit dem Denny Hulme seinen

„Wir bekamen so viel Publicity, dass die Zuschauer allein deshalb zu den Rennen kamen, um uns zu sehen. Es ist genau so wie mit den Elefanten im Zirkus.“

Bruce McLaren

ersten Can-Am-Titel eingefahren hatte. Der M8B für die Saison 1969 verfügte als auffälligste Neuerung über einen hohen Heckflügel, der wie bei den Formel-1-Autos beweglich mit der Hinterradaufhängung verbunden war. In der Can-Am-Serie durften diese Flügel aber im Unterschied zu den FIA-Meisterschaften weiter verwendet wer-



Start in Laguna Seca: McLaren (#4) und Hulme (#5) in der ersten Reihe vor Eaton (#98) und Dan Gurney (#48)

Sechs Siege in elf
Rennen: Bruce McLaren
wird zum zweiten Mal
Can-Am-Champion



Teamkollege Denny Hulme



Teamchef Bruce McLaren

Damit war die Ausgangslage für das Finale klar: Bruce McLaren musste gewinnen, um sicher Meister zu werden.

Durch die eigenartige Punkteverteilung mit je einem Streichresultat für die ersten fünf und die letzten sechs Läufe brauchte er die 20 Zähler für einen Sieg, um sein Punktekonto aufzustocken zu können. Aber nach dem Riverside-Crash musste der 32-Jährige ins Ersatzauto umsteigen. Es war bis dahin lediglich für Testfahrten und einen Gaststart von Dan Gurney genutzt worden. Im Qualifying von Texas schaffte McLaren nur die drittschnellste Zeit.

Elfte McLaren-Pole

2,7 Sekunden war Teamkollege Hulme als Polesetter schneller als sein Teamchef. Dahinter schob sich Mario Andretti in die orangefarbene Phalanx, der aber im Rennen mit Motorschaden scheiterte. McLaren erbe den Platz des ersten Verfolgers. Zehn Runden vor Schluss entschied ein Motorschaden an Hulmes Auto die Meisterschaft doch noch zugunsten von McLaren – sein sechster Saisonsieg.

Doch im Rückblick senkt sich ein Schatten über diese Saison: 1969 ging die letzte „Bruce-and-Denny-Show“ über die Bühne. Der erfolgreiche Fahrer-Teamchef McLaren erlebte seine letzte Saison, der Titel war sein letzter großer Erfolg. Im Juni 1970 verunglückte er bei Testfahrten mit dem neuen Werkschassis M8D in Goodwood. Zwölf Tage vor dem Can-Am-Auftakt kam er von der Piste ab, prallte gegen ein Streckenpostenhäuschen und starb noch an der Unfallstelle. ■

den. Denny Hulme schwärmte noch Jahre später von seinem Can-Am-Dienstwagen der Saison 1969: „Das beste Auto, das McLaren je gebaut hat.“ „Der Bär“ musste es wissen: Von 1968 bis 1974 fuhr er für das Team außer in der Can-Am-Serie auch in der F1-Weltmeisterschaft.

Drama in Kalifornien

1969 sorgte der Zweikampf zwischen Titelverteidiger Hulme und McLaren für Spannung bis zum Finale in Texas. Dramatisch wurde das Duell beim zehnten und vorletzten Lauf in Riverside. Der Teamchef war mit fünf Punkten Vorsprung zum Los Angeles Times Grand Prix gereist. Im Training kämpfte Bruce McLaren mit Schäden am Chevrolet-V8. Das Leichtmetall-Triebwerk vom Typ ZL-1 wurde in dieser Saison erstmals direkt beim Team in England präpariert. Den Kampf um die beste Trainings-

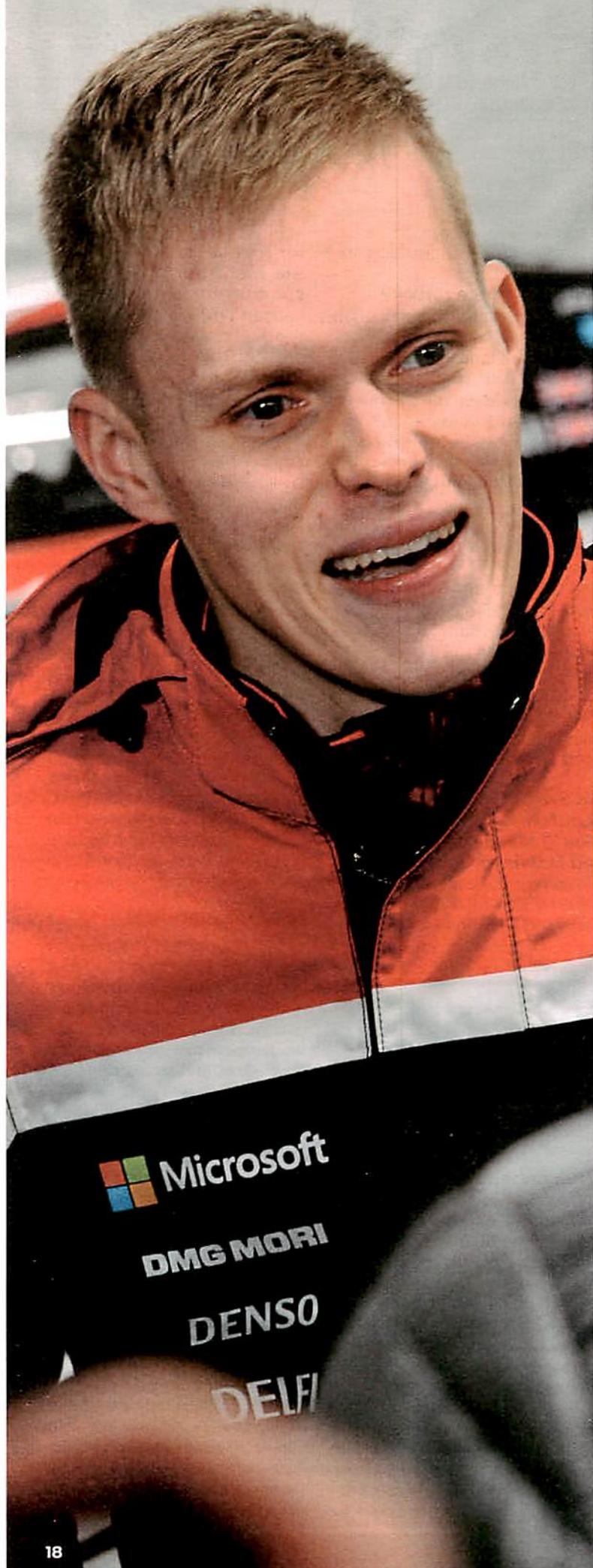
CAN-AM-GESAMTWERTUNG 1969

| Fahrer | Auto | Punkte |
|--------------------------------|-------------------------------|--------|
| 1. Bruce McLaren (NZL) | McLaren M8B-Chevrolet | 165 |
| 2. Denny Hulme (NZL) | McLaren M8B-Chevrolet | 150 |
| 3. Chuck Parsons (USA) | Lola T162- und T163-Chevrolet | 81 |
| 4. Jo Siffert (CHE) | Porsche 908/2 und 917PA | 56 |
| 5. George Eaton (CAN) | McLaren M12-Chevrolet | 50 |
| 6. Chris Amon (NZL) | Ferrari 612P | 39 |
| 7. Lothar Motschenbacher (USA) | McLaren M12-Chevrolet | 35 |
| 8. Tony Dean (UK) | Porsche 908/2 | 34 |

zeit verlor Bruce McLaren gegen Hulme. Im Rennen jagten die beiden Teamkollegen an der Spitze des Feldes über den 5,25 Kilometer langen Raceway. Gerade erst war die 35. von 61 Runden angebrochen: Turn 1, eine schnelle Linkskurve, ging mit rund 225 km/h voll. „Ich hörte einen lauten Knall“, schilderte McLaren später das Drama. Sein M8B brach aus, schlug rückwärts in die Streckenbegrenzung ein und schleuderte weiter bis in Turn 2. Dort blieb der zerstörte

M8B mitten auf der Strecke stehen. McLaren hatte Glück: Kein nachfolgendes Auto traf das Wrack, er selbst kam mit dem Schrecken davon. Aber ein Streckenposten erlitt schwere Beinverletzungen. Auslöser für den Unfall war ein Schaden an der linken Hinterradaufhängung.

Denny Hulme gewann das Rennen mit einer Runde Vorsprung vor Lola-Pilot Chuck Parsons und Mario Andretti in einem von Holman&Moody eingesetzten McLaren mit Ford-V8.



„Als bliebe

Vor genau zehn Jahren startete Ott Tänak erstmals bei einem WM-Lauf. Es folgten starke Auftritte, aber auch viele Rückschläge. 105 WM-Starts später ist der 32-jährige Toyota-Pilot Weltmeister. Nur wenige Stunden nachdem sein Wechsel zu Hyundai bekannt gegeben wurde, stand der Este Motorsport aktuell Rede und Antwort.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie fühlt man sich als Weltmeister?

Nicht viel anders als davor. Es kam ja nicht völlig überraschend. Wir haben lange darauf hingearbeitet. Aber der Moment, wenn man es zum ersten Mal realisiert, ist schon etwas ganz Besonderes.

Wann war dieser Moment?

Als ich am Ende der Powerstage meine Frau, Familie und engsten Freunde sah. Das war ein unbeschreibliches Gefühl. Für einen Moment fühlte es sich an, als bliebe die Zeit stehen. Gefühle zu zeigen, ist ebenso wenig mein Ding wie darüber zu sprechen. Weltmeister zu werden war mein Lebensziel. Ich bin überglücklich, das erreicht zu haben, was ich mir immer erhofft habe. Und um ehrlich zu sein, weiß ich gerade gar nicht so richtig, welches Ziel ich nun anstreben soll.

Können Sie sich noch an Ihre Anfänge in der WM erinnern?

Natürlich. Ich weiß noch, dass Sie 2009 in Finnland zusammen mit Ari Vatanen in der Pirelli Star Driver Jury saßen und ich mit meinem miserablen Englisch versucht habe, euch zu überzeugen, dass ich alles geben werde, sollte ich kommende Saison diese Chance in der Produktionswagen-WM erhalten.

Ihre Karriere hatte echte Höhen, aber auch Tiefen.

Okay, beim PWRC-Debüt in der Türkei markierten wir erst eine Bestzeit nach der anderen und führten mit fast vier Minuten

Vorsprung die Klasse an, als wir kurz vor Schluss abgeflogen sind. Ein Fehler im Aufschrieb. Aber in Finnland folgte der erste PWRC-Sieg. 2011 sind wir dann zu M-Sport gekommen. Nach drei Siegen in der SWRC saßen wir am Saisonende im WRC.

2012 dann die erste Bestzeit im WRC, das erste Podium – und im Finale führten Sie erstmals einen WM-Lauf an, bevor Sie crashten und Ihr Cockpit räumen mussten.

Das war eine harte, aber auch lehrreiche Zeit. Thierry Neuville hatte einen WM-Punkt mehr als ich, aber das Glück, einen Sponsor für eine weitere Saison im WRC zu finden. Ich dagegen musste in Estland als Mechaniker arbeiten. Für mich war das aber okay, denn ich hatte immer sehr hohe Erwartungen an mich. Wenn ich nicht erfolgreich war, hatte ich auch keine Freude.

Hatten Sie da mit Ihrer Karriere abgeschlossen?

Irgendwie schon. Damals war ich mir sicher, dass ich noch nicht bereit bin für diesen Sport. Also



Ott Tänak

Geburtstag: 15. Oktober 1987

Geburtsort: Kärla (EE)

Herkunftsland: Estland

Beifahrer: Martin Järveoja

KARRIERE

2003: erster Rallyesprint

2009: 1. von 105 WM-Starts

2010: PWRC-4. (2 Siege)

2011: SWRC-2. (3 Siege)

2012: M-Sport, WM-8.

2013: Subaru, Estland Cup-1.

2014: M-Sport WRC2-6. (1 Sieg)

2016: M-Sport, WM-8.

2017: M-Sport, WM-3. (2 Siege)

2018 Toyota, WM-3. (4 Siege)

2019 Toyota, WM-1. (6 Siege)

Hobbys

Familie, Entspannen

die Zeit stehen“



Produktionswagen-WM 2010: Zwei Unfälle, aber auch zwei Siege



Ford-Werksfahrer 2012: Erstes Podium in Sardinien, später gefeuert



M-Sport-Werksfahrer 2015: In Mexiko den Fiesta im See versenkt



M-Sport-Werksfahrer 2017: Erster WM-Sieg in Sardinien

habe ich mich auf meine junge Familie und den Aufbau eines eigenen Teams konzentriert, das für andere Fahrer Autos betreute.

Wie kamen Sie zurück?

Nebenher baute ich einen alten Subaru auf, suchte einen Copiloten und fand Martin (Copilot Järveoja). Wir sind vier Rallyes gefahren, haben alle gewonnen und waren Landesmeister. Der Kontakt zu Malcolm Wilson ist nie abgerissen. Also setzten wir uns zusammen, und ich erhielt eine zweite Chance. Erst fuhr ich im DMack-Team, später als Teamkollege von Sébastien Ogier.

2017 folgte auf Sardinien Ihr erster WM-Sieg.

Der war überfällig, schon 2016 war ich im DMack-Fiesta mehrmals dicht dran. Kaum hatten wir das erste Mal gewonnen, konnten wir in Deutschland nachlegen. Übrigens sind wir dort seither ungeschlagen.

In zwei Jahren und 27 WM-Läufen für Toyota standen Sie 17 Mal auf dem Podium, elf Mal davon ganz oben ...

... und bin nun endlich auch Weltmeister. Eine tolle Bilanz, die aber durchaus noch besser hätte sein können. Egal, nächste Saison beginnt ein neues Kapitel.

Wann haben Sie sich entschieden, das Team zu wechseln?

Zwischen den WM-Läufen in Großbritannien und Spanien. Zuvor hatten wir lange mit verschiedenen Seiten gesprochen.

Nun haben Sie einen Zweijahresvertrag bei Hyundai unterschrieben. Was waren die Gründe?

Je öfter ich mit Andrea (Hyundai-Teamdirektor Adamo) sprach, desto besser lernte ich ihn kennen und merkte, wie er tickte. Er war geradeaus und erklärte mir nicht nur seine Vorstellungen von einem funktionierenden Team, sondern auch seine konkreten Pläne für die Zukunft: von der Geschwindigkeit, wie schnell man das aktuelle Auto weiterentwickeln kann, bis hin zu den sportlichen Zielen. Irgendwann wusste

ich: Dies ist das Team, wo ich sein wollte.

Im Toyota Yaris WRC haben Sie nicht nur die meisten, sondern auch bei jedem einzelnen WM-Lauf Bestzeiten markiert. Wäre es nicht besser, bei Toyota zu bleiben?

Es mag einfacher sein, da zu bleiben, wo man ist, als woanders bei null anzufangen. Aber der Reiz eines neuen Umfeldes ist groß. Mit Neuville, Loeb und Sordo erwarten mich bei Hyundai drei sehr starke Teamkollegen. Dennoch freue ich mich darauf. Und als Weltmeister zu kommen, macht es definitiv einfacher. Ich kenne diese Situation aus der anderen Sicht, als 2017 Sébastien Ogier zu uns ins M-Sport Team wechselte.

„Es mag einfacher sein, da zu bleiben, wo man ist, als woanders bei null anzufangen. Aber der Reiz des neuen Umfeldes ist zu groß.“

Ott Tänak

In Australien kämpfen Ihr aktueller und künftiger Arbeitgeber noch um die Hersteller-Krone. Wie gehen Sie das WM-Finale an?

Wie immer werde ich alles versuchen, die Rallye zu gewinnen. Im Toyota-Team gibt es viele tolle Menschen. Bei denen möchte ich mich nicht nur für die vergangenen zwei Jahre mit dem bestmöglichen Resultat bedanken und verabschieden.

Wissen Sie schon, wann Sie das erste Mal den Hyundai i20 WRC testen dürfen?

Unsere Verträge laufen bis zum Jahresende. Aber die Hersteller einigen sich normalerweise darauf, dass die Fahrer schon früher für ihr neues Team testen können. Darüber sprechen wir gerade. Wenn alles klappt, sollte ich also noch vor Weihnachten erstmals im Hyundai sitzen. ■

Rallye-WM

Was macht Citroën?

Ausgeschraubt?
Nach einer
Krisensitzung
herrscht
dröhnendes
Schweigen

Nach Ott Tänaks Wechsel zu Hyundai scheint in der Rallye-WM alles möglich. Ob allerdings, wie nun kolportiert, der gefrustete Sébastien Ogier zu Toyota geht, hängt auch davon ab, ob Citroën aussteigt.

Von: **Reiner Kuhn**

Rallye-WM

Keine Angst vor Tänak

Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville strotzt vor Selbstbewusstsein. Trotz der Verpflichtung von Ott Tänak gibt er sich gelassen.

Im Jahr 2014 kehrte Hyundai in die Topliga zurück und verpflichtete den damaligen Vizeweltmeister Thierry Neuville. Nach sechs gemeinsamen Saisons und 78 WM-Starts stehen 33 Podestplätze und zwölf Siege auf der Habenseite und seit 2016 viermal in Folge Platz 2 in der Fahrer-

Heißer kann ein Herbst kaum sein. So gering die Chancen, dass der Weltmeister nach neun Titeln von Loeb und sechs von Ogier zum 15. Mal in Folge auf den Vornamen Sébastien hört, so groß der Frust darüber beim entthronten Champion. Dabei lag Ogier bis zum vorletzten Lauf im Titelrennen. Für den 47-maligen Laufsieger kein Grund, nicht schon zuvor rotzu-

sehen. Selbst als er im Frühsommer zwischenzeitlich die WM-Tabelle anführte, maulte er über seinen Dienstwagen und trübte damit nicht nur die Stimmung im Team, sondern zeigte auf, wie fragil die junge Zweckgemeinschaft zwischen dem Serien-Weltmeister und seiner heimischen Citroën-Equipe tatsächlich ist.

Den Tiefpunkt bildete nach dem zwischenzeitlichen Aus in Wertung – zu einem Titel hat es bisher nicht gereicht. Wohl auch deshalb sicherte sich Hyundai-Teamchef Andrea Adamo nun die Dienste des frischgebackenen Weltmeisters Ott Tänak. „Seine Verpflichtung ist auch ein Beweis für das anhaltende Engagement und die Ambitionen von Hyundai in der Rallye-WM“, so der Italiener, der zuvor schon die Verlängerung mit den Teilzeit-Werkspiloten Sébastien Loeb und Dani Sordo für sechs respektive acht WM-Läufe in 2020 bestätigte.

Wer nun glaubt, der bisherige Teamleader Neuville sei von Neuzugang Tänak wenig begeistert, irrt. „Ich bin da völlig offen und habe keine Angst. Im Gegenteil, ich halte Otts Verpflichtung für einen Vorteil. Denn es ist mir wesentlich lieber, wenn wir im gleichen Auto sitzen und er in einem Hyundai gegen mich fährt, als in einem Toyota“, gibt sich der 31-jährige Belgier selbstbewusst und fügt an: „Es ist immer gut, einen so schnellen Fahrer im Team zu haben. Mit seinem Wissen können wir den i20 WRC sicher noch schneller weiterentwickeln.“ ■ RK

sehen. Selbst als er im Frühsommer zwischenzeitlich die WM-Tabelle anführte, maulte er über seinen Dienstwagen und trübte damit nicht nur die Stimmung im Team, sondern zeigte auf, wie fragil die junge Zweckgemeinschaft zwischen dem Serien-Weltmeister und seiner heimischen Citroën-Equipe tatsächlich ist.

Den Tiefpunkt bildete nach dem zwischenzeitlichen Aus in

Trophée Andros

Loeb und Muller auf dem Eis

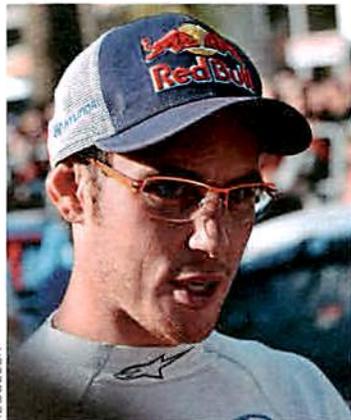
Yvan Muller und Sébastien Loeb gehen mit eigenen Teams in der Trophée Andros an den Start. Unter den Teilnehmern ist auch ein Deutscher.

Yvan Muller war am Lenkrad zehnmaliger Eiskönig. Zeitweilig wurde der Franzose wegen seiner Dominanz gar verbannt. Jetzt kehrt „Yvan, der Schreckliche“ in die Trophée Andros zurück, allerdings überlässt er als Chef eines eigenen Rennstalls das Gasgeben anderen: Beim Saisonauftakt Anfang Dezember starten für Muller Yann Ehrlacher und

Spanien ein rüder Tweet von Ogiers Ehefrau Andrea Kaiser mit dem Hashtag „Shitroën“. Egal, ob aus familiärem Beistand in der Enttäuschung oder als gezielte Provokation, der nach wenigen Stunden wieder gelöschte Tweet birgt enorme Sprengkraft. Auch, weil PSA-Konzernchef Carlos Tavares nach dem Rausschmiss von Kris Meeke, dem Reglement-Hickhack bei Heckflügeln oder dem Verlust des französischen WM-Laufes schon länger über ein Ende von Citroëns WM-Engagement nachdenken soll. Ein Krisengespräch im Anschluss an die Rallye Spanien will niemand bestätigen. Gesprächsanfragen an Citroën-Teamchef Pierre Budar blieben unbeantwortet.

Nichtsdestotrotz sucht Toyota nun einen adäquaten Ersatz für den fahnenflüchtigen Tänak. Im Mittelpunkt des Interesses soll kein Geringerer als Ogier stehen. Doch der Franzose hat für 2020 einen gültigen Vertrag mit Citroën. Ein Wechsel ist also unmöglich – es sei denn, Citroën steigt aus. Vielleicht wurde die neue Aerodynamik für den C3 WRC auch deshalb nicht mehr für den Schlusspurt homologiert. ■

Franck Lagorce, der die E-Renner maßgeblich mitentwickelte. Rekord-Rallyeweltmeister Sébastien Loeb schnupperte bislang nur auf dem Eis, will aber nun ebenfalls mit einem eigenen Team permanent antreten und beim Saisonauftakt und beim Finale auch selbst fahren. Noch nicht definitiv entschieden ist, wann und wie oft der deutsche YouTube-Star und Gewinner des ADAC-GT-4-Rennens in Spielberg, Felix von der Laden, auf dem Eis sein wird. Fix ist der Auftritt von Nicolas Prost im Renault ZOE des amtierenden Meistereams Dubourg. Auch das Peugeot-Team Pussier setzt zwei Renner ein. ■ RK



Neuville: Besser im i20 als im Yaris



Sébastien Loeb fungiert als Teamchef und zuweilen auch als Fahrer



Skoda-Mann Fabian Kreim war in der Lausitz Maß der Dinge

Schluss-Akkord

Fabian Kreim setzt den Schlusspunkt hinter eine erfolgreiche Saison und erobert erneut die Lausitz. Lokalmatador Matthias Kahle muss vorzeitig die Waffen strecken.

Von: **Michael Heimrich**

Solche Besuche sind in der heutigen Zeit selten geworden, doch Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer ließ es sich nicht nehmen und startete höchstpersönlich die diesjährige Lausitz-Rallye. Der CDU-Mann weiß um die Bedeutung der Veranstaltung in einer Region, die in den kommenden Jahren einen tiefgreifenden Strukturwandel erleben wird. Noch laufen die Anlagen im Braunkohletagebau auf Hochtouren, und noch darf Rallye-Chef Wolfgang Rasper fast 170 Wertungskilometer austrassieren, um

die Szene mit einer Schotter-Rallye zu beglücken, die in Mitteleuropa einzigartig ist. Der Lohn für die vielen Mühen: Erneut zog es zigtausende Besucher in die Region, und für viele ist es der krönende Abschluss der Saison.

So auch für Fabian Kreim, für den Skoda Auto Deutschland extra die Evo-Stufe des Fabia R5 angemietet hat. Man befürchtete bereits auf dem Papier, gegenüber Matthias Kahle in Rückstand zu geraten, denn der Lokalmatador und Publikumsliebling besitzt das modernere Fahrzeug als der Importeur. Doch Kahle gibt sich gewohnt zurückhaltend, schließlich ist er vor einem Jahr an gleicher Stelle seine letzte Rallye gefahren. Von Übungsmangel ist kaum etwas zu merken, außer vielleicht bei der Nachtprüfung am späten Freitagabend. „Als alter Mann sieht man im Dunklen nicht mehr so gut“, kokettiert der 50-Jährige.

Doch der spannende Kampf an der Spitze, in den sich auch Nor-

wegens Meister Anders Gröndal im Ford Fiesta R5 einmischt, ist schnell vorbei. Auf der fünften Prüfung legt Kahle nach einer Sprungkuppe die spektakulärste Landung hin, dabei verletzt sich allerdings Beifahrer Christian Doerr am Rücken und muss mit Wirbelbruch zur weiteren Behandlung ins Krankenhaus gebracht werden. Kahle kann nur noch als Zuschauer verfolgen, wie Kreim richtig aufdreht und Bestzeit um Bestzeit setzt.

Beispielhafte Location

Der vierfache Lausitz-Sieger Gröndal ist chancenlos, und eine defekte Zündung besiegelt im Finale sein Schicksal vorzeitig. Mit über einer Minute Vorsprung gewinnt Kreim zusammen mit Beifahrer Tobias Braun das internationale Kräfteressen deutlich. Hermann Gaßner sr. (Mitsubishi) wird als Neunter zweitbeste Deutscher. Peugeot-Junior Roman Schwedt setzt ein Ausrufezeichen und fährt als bester Nicht-Allrader auf Rang 11.

Die Schotter-Strecken in der Lausitz sind gewohnt anspruchsvoll. Insgesamt 32 von 92 Teams erreichen das Ziel nicht. Auch Verzögerungen im Zeitplan können die gute Stimmung nicht drücken, denn bei optimalen äußeren Bedingungen glänzt die Veranstaltung erneut. Der Servicepark liegt erneut direkt am Bärwalder See und ist beispielhaft für viele andere Rallyes. Die Zuschauerpunkte sind optimal ausgewiesen und in Kürze zu er-

reichen. Andreas Leue, verantwortlich für das Rallye-Programm von Skoda Auto Deutschland, findet: „Die Lausitz-Rallye wäre definitiv eine Bereicherung auch für die Deutsche Rallye-Meisterschaft.“

Wiedersehen vor Gericht

Ob sein Team im kommenden Jahr überhaupt noch einmal antreten wird, steht in den Sternen. Für Fabian Kreim und Skoda Auto Deutschland war es der vorerst letzte gemeinsame Auftritt. Man sieht sich allerdings noch einmal vor dem DMSB-Sportgericht. Dort geht es um die eingelegte Berufung gegen die Disqualifikation von Kreim bei der 3-Städte-Rallye. Sollte diese in der Verhandlung, die Mitte November stattfinden soll, bestätigt werden, könnte Kreim alle gefahrenen Zeiten verlieren – und damit auch das Ergebnis der Power-Stage, für die er die drei Extra-Punkte kassierte, die ihn aktuell zum inoffiziellen Meister machen. Allerdings ist man im grün-weißen Lager zuversichtlich, dass die Disqualifikation keinen Bestand haben wird, weil das Reglement – Kreim hätte an einer Unfallstelle ein Auto sehen müssen – verschiedene Interpretationen zuließe. ■



Matthias Kahle: Zu weit gesprungen



Anders Gröndal: Keine Gastgeschenke

LAUSITZ-RALLYE (01./02. NOVEMBER 2019)

10 Wertungsprüfungen über 166,21 km

| | | |
|------------------------------|-----------------------------|--------------|
| 1. Kreim/Braun (D/D) | Škoda Fabia R5 evo | 1:36.10,4 h |
| 2. Gröndal/Fuglerud (N/N) | Ford Fiesta R5 MK2 | +1.18,7 min |
| 3. Vorobjovs/Pokis (LVA/LVA) | Mitsubishi Lancer Evo VIII | +4.43,6 min |
| 4. Stolarski/Dzienis (PL/PL) | Mitsubishi Lancer Evo IX | +6.25,6 min |
| 5. Vierimaa/McNiven (FIN/GB) | Mitsubishi Lancer Evo X | +8.20,1 min |
| 6. Scharmach/Moch (NZ/D) | Škoda Fabia R5 | +8.28,9 min |
| 7. Kurka/Janovská (CZ/CZ) | Ford Fiesta R5 | +8.55,1 min |
| 8. Sýkora/Palivec (CZ/CZ) | Mitsubishi Lancer Evo IX R4 | +9.31,8 min |
| 9. Gassner sen./Kramer (D/D) | Mitsubishi Lancer Evo X | +9.51,9 min |
| 10. Ramonat/Schmidt (D/D) | Mitsubishi Lancer Evo VII | +12.49,7 min |



Max Hesse (18) fuhr in seiner zweiten Tourenwagensaison zum Meistertitel in der ADAC TCR Germany. Im Interview spricht er über ein spannendes Jahr und seine Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie haben Sie das Finale und den Titelgewinn erlebt?

Es war super spannend. Für die TCR Germany hätte es nichts Besseres geben können als drei Kontrahenten innerhalb von vier Punkten und dann noch alle drei hintereinander auf der Strecke. Ich hatte mir natürlich ein einfacheres Finale erhofft, aber im Endeffekt ist alles gut gelaufen.

Sie wurden fast von einem Gaststarter von der Strecke geschoben, haben aber im Auto keine Miene verzogen. Wie bleibt man so cool?

Ich hatte ja keine Zeit, auszurasten. Hari (Proczyk, d. Red.) war ganz knapp dran, das heißt, ich musste so schnell wie möglich in meinen Rhythmus zurückfinden. Wenn ich mich da aus dem Konzept bringen lasse, hätte es auch anders ausgehen können.

Wie war dann die Zieldurchfahrt und die Gewissheit, den Titel zu haben?

Das war mega, ein Hammer-Feeling! Ich wusste in die letzte Runde hinein, dass ich vor Hari



Max Hesse

Geburtstag: 23. Juli 2001

Wohnort: Wernau (D)

Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2008: Einstieg Kartsport

2010–2012: 3 x in Folge Meister ADAC Kart Masters (Bambini)

2013: ADAC Kart M. (KF3/2.)

2014: ADAC Kart M., DJKM

2015: Vizemeister DJKM

2016: DKM (13.)

2018: ADAC TCR Germany (6./Meister Rookie-Wertung)

2019: TCR Germany (Meister)

HOBBYS

Kart, Motorsport, Modellbau

„Ich hatte mir natürlich ein einfacheres Finale erhofft“

bleiben musste und dass es mir reicht, wenn ich einen Platz hinter Antti reinkomme. Von außen gab es zwar Spekulationen, wer Meister ist und wer nicht, aber das Team und ich wussten es, weil wir es natürlich vorher ausgerechnet hatten.

Vor der Sommerpause hatten Sie noch keinen Sieg. Haben Sie am Titel gezweifelt?

Für mich persönlich habe ich immer dran geglaubt, und ich wusste, dass wir es schaffen können. Das Wochenende am Red Bull Ring war ein Rückschlag für uns. Und wenn du dann mit über 40 Punkten Rückstand in die Sommerpause gehst, denkst du schon: Okay, es sind noch acht Rennen zu fahren, jetzt wird es langsam eng. Aber wir haben in der Pause sehr gut gearbeitet und kamen sehr stark zurück. Nach dem Sieg in Zandvoort kam viel Gewicht von meinen Schultern.

Am Red Bull Ring kämpften Sie mit Leistungsverlust, trotzdem haben Sie wichtige Punkte gesammelt. Woher kommt mit damals noch 17 Jahren schon so eine extrem professionelle Einstellung?

Es ist einfach mein Job, das Beste herauszuholen. Wenn man weniger Leistung hat, ist es nicht schön, aber ich bin auch da um mein Leben gefahren und habe im zweiten Rennen Punkte für Platz 5 bekommen, die sehr entscheidend waren. Ich glaube, das Wochenende hat uns sogar gestärkt und gezeigt, dass wir auch mit nicht hundertprozentigem Material mitfighten können.

Sie sind mit 16 direkt vom Kart ins TCR-Auto umgestiegen. Wie heftig war der Sprung ins kalte Wasser?

Ich war davor noch nie auf der Straße mit einem Auto unterwegs. Dann auf dem Sachsenring 2017 das erste Mal zu fahren, war etwas komplett Neues. Die Abmessungen, die Power, die sich ganz anders entfaltet, die Größe des Autos. Das ist ein ganz anderes Feeling als beim Kartfahren. Für mich war auch ein großer

Unterschied, dass man im Kart immer in der Mitte sitzt und im TCR-Auto natürlich links. Aber schon da konnte ich viel lernen und es in den letzten zwei Jahren ja auch umsetzen.

„Wenn du mit über 40 Punkten Rückstand in die Sommerpause gehst, denkst du schon: Okay, es sind noch acht Rennen, es wird langsam eng.“

Max Hesse

Bräuchte man nicht noch eine Zwischenstufe zwischen Kart und TCR für die Leute, die den Tourenwagen-Weg gehen möchten?

Das glaube ich ehrlich gesagt nicht. Wenn man wie ich so viele Jahre im Kart auf allen möglichen Strecken unterwegs gewesen ist, dann weiß man im Grunde, warum es geht. Also Dinge wie: Wie fahre ich Rennen? Wie verhalte ich mich gegenüber den Kontrahenten? Das ist ja auch eine Sache von Respekt. Deshalb denke ich, dass es kein Problem ist, auch mit 16 in ein TCR-Auto einzusteigen.

Sie hatten im Winter 2018/2019 keine Testfahrten. Brauchen Sie die Zeit im Auto etwa nicht?

(lacht) Nein, das ist einfach eine Frage des Budgets. Wir haben von Anfang an gesagt, dass wir das Budget so gut wie möglich für die Rennen nutzen. Außerdem gab es den offiziellen Test, was meiner Meinung nach völlig ausreicht. Ich kannte die Strecken und ich sollte mich als Fahrer schnell ans Auto gewöhnen können, deshalb war das kein Problem. Wir haben auch gesagt, dass wir so wenige Kilometer wie möglich aufs Auto fahren wollen, weil das natürlich im Endeffekt auch wieder auf die Verschleißteile geht.

Ihre Eltern sind bei den Rennen immer dabei. Wie wichtig ist dieser Rückhalt?

Sehr wichtig, vor allem durch meinen Vater. Seinetwegen sitze ich hier, von ihm habe ich alles gelernt. Er begleitet mich, seit ich dreieinhalb Jahre alt bin, zu jeder Kartstrecke und jetzt zu den großen Rennstrecken. Er weiß genau, was ich zum Fahren brauche, weil er früher mein Mechaniker war. Deshalb kann er mitreden und mir unter die Arme greifen. Mit 18 wird man natürlich eigenständiger, macht viele Dinge alleine, zum Beispiel Testfahrten. Er kommt nur noch zum Rennen.

Einer Ihrer größten Förderer ist Phoenix-Teamchef Ernst Moser. Wie war seine Reaktion auf den Titel?

Der war sehr happy. Vor der Saison haben wir gesagt, dass es wichtig ist, dass ich ein Rennen gewinne. In der Sommerpause saßen wir wieder zusammen und er meinte: Du müsst jetzt ein Rennen gewinnen! (lacht). Jetzt im Endeffekt vier Mal gewonnen zu haben und Meister zu werden – da war er super glücklich.

Was sagt er als Audi-Mann dazu, dass Sie Hyundai gefahren sind und nicht Audi?

Für Ernst war es in diesem Stadium noch mehr eine persönliche Sache als herstellerbezogen. Ich habe ja keinen Werksfahrervertrag, er kümmert sich rein um mich persönlich als Max Hesse. Er hat also versucht, das bestmög-

liche Paket zu dem kleinsten Budget zu finden. Es ist kein Geheimnis, dass der Hyundai das aktuell stärkste Auto ist – und auch nicht, dass das Team Engstler einen super Job macht. Da hatten wir viel Support von Liqui Moly, Hyundai Deutschland und der Hyundai Motorsport GmbH, was mir natürlich in den nächsten Jahren auch noch weiterhelfen kann.

Beim letzten Interview haben Sie die DTM oder WTCR als Ziele angegeben. Ist das noch immer so?

Ja, das ist immer noch gleich. Mein Hauptziel ist die DTM. Was die nächsten Jahre angeht, ist die WTCR aber der möglichere und schnellere Weg. Ich habe jetzt ja zwei Jahre TCR-Erfahrung. Viele Hersteller wissen, wer ich bin und was ich kann. Die DTM ist ein komplexes Thema. Es gibt Privatteams, aber da braucht man viel Geld, und das ist natürlich nicht das Ziel. Für die nächsten Jahre wäre die WTCR das, wo ich mich zu Hause fühlen könnte. Aber wenn jemand anruft und fragt, ob ich DTM fahren möchte, sage ich natürlich nicht nein (lacht).

Wo würden Sie sich also 2020 am liebsten sehen?

In der WTCR.

Was passiert – abgesehen von Verhandlungen – bei Ihnen im kommenden Winter?

Ich werde im Winter ein bisschen Schaltkart fahren, um fit und im Training zu bleiben. ■



Doppelpack: Hesse holte zusammen mit Théo Colcaud auch den Team-Titel

FIA Touring Car Cup

Audi holt Doppelsieg

Klim Gavrilov (Audi) holte bei der Erstauflage des FIA Tourenwagen Cups den Sieg. Gilles Magnus (Audi) komplettierte für Belgien einen Audi-Doppelerfolg.

Von: **Michael Bräutigam**

Kein Glück hatte dagegen das von Luca Engstler (Hyundai) vertretene Team Deutschland. Engstler hatte sich dabei im verregneten ersten Qualifying die Pole-Position gesichert, als noch in der gleichen Session der Motor hochging. Erst als das erste Rennen längst gestartet war, konnte Engstler dem Feld hinterhereilen. Auch wenn der Motor rechtzeitig getauscht worden wäre, hätte er von ganz hinten starten müssen. Weil durch den Motorschaden auch das zweite Qualifying ohne Engstler stattfand, hätte im zweiten Lauf eine Aufholjagd hergemusst. Doch die



Enge Kämpfe: Am Ende sicherte sich Klim Gavrilov die Goldmedaille

wurde durch einen Startcrash vereitelt. Enrico Bettera (Audi) würgte seinen Motor ab und Engstler konnte dem Auto des Italieners nicht mehr ausweichen – das Aus für beide.

Durch das Mega-Pech von Favorit Engstler kämpften also andere Fahrer um die Medaillen. Der 19-jährige Gavrilov, der schon bei einem Gaststart in der TCR Europe in Monza auf sich aufmerksam machte, erbe die Pole für den

ersten Lauf und fuhr einen klaren Start-Ziel-Sieg ein.

Magnus war im zweiten Qualifying der Schnellste, musste aber nach P3 im ersten Lauf auf einen Ausrutscher Gavrilovs hoffen. Doch der machte mit P2 die Goldmedaille für Russland klar und sorgte dafür, dass Russland (1 x Gold, 2 x Bronze) auch die Gesamtwertung der FIA Motorsport Games gewann. Bronze ging Mat'ò Homola (Hyundai). ■

NACHRICHTEN

TCR: NEU IN DÄNEMARK

Tourenwagen-Fans aus Norddeutschland können sich freuen: Im kommenden Jahr soll es eine eigene TCR-Meisterschaft in Dänemark geben. Als Serien-Organisator agiert Martin Jensen, der mit Casper Elgaard's Team Massive Motorsport auch schon die ersten Starter sicher hat.

SUPERCARS: SHAKEDOWN UND KELLY-WECHSEL

Tabellenführer Scott McLaughlin hat einen Roll-out mit seinem neuen Ford Mustang erfolgreich absolviert. Das bisherige Einsatzauto war bei einem Crash in Surfers Paradise zerstört worden (siehe letzte MSA). Aus dem Ford-Lager gibt es noch weitere Neuigkeiten: Das Team Kelly Racing, seit 2013 mit Nissan unterwegs, wird 2020 auf den Mustang wechseln. Simona de Silvestro wird das Team jedoch verlassen.

NASCAR Martinsville

Harvick führt SHR-Triple an

Kevin Harvick (Ford) hat sich mit einem Sieg in Texas sein Finalticket gesichert. Aktuell läuft es auf dieselben vier Finalisten wie im Vorjahr hinaus.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem sich Martin Truex Jr. (Toyota) bereits in Martinsville sein Finalticket sichern konnte, zog Harvick in Texas nach. Doch der Weg zum Sieg war zwischenzeitlich holprig. Von der Pole aus gewann der Stewart-Haas-Pilot auch die erste Stage, die durch nicht weniger als sechs Gelbphasen unterbrochen wurde – Saisonrekord!

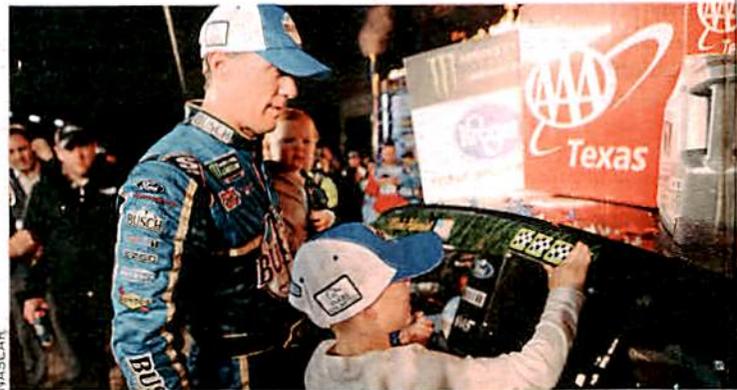
Crewchief Rodney Childers spielte nach den anfänglichen Problemen vieler Fahrer die Sicherheits-Karte und setzte seinen Fahrer auf eine eher konservative Strategie. Weil in Texas der Reifenverschleiß eine untergeordnete Rolle spielt, kostete das

einige Positionen gegenüber den Fahrern, die sich mit nur zwei oder gar keinen neuen Reifen nach vorne zockten.

Alle Augen auf Phoenix

Als die Strecke mit zunehmender Dunkelheit endlich den erwarteten Grip aufbaute, drehte Harvick aber wieder auf und holte seinen vierten Saisonsieg. Aric Almirola und Daniel Suárez machten auf P2 und P3 den SHR-Dreifachsieg perfekt.

Joey Logano (Ford) wahrte mit P4 seine Chancen aufs Finale, ebenso wie Kyle Busch (Toyota) mit P7. Beide liegen rund 20 Punkte über dem Cut, was fast eine Vorentscheidung um den Finaleinzug ist. Schaffen es Logano und Busch ins Finale, sind es dieselben vier Finalisten wie 2018. Aber: Gewinnt in Phoenix einer der Fahrer von den Tabellenplätzen 5 bis 8, wird es richtig eng. Bis auf den erneut glücklosen Chase Elliott (Chevrolet) könnten es diese zudem noch über die Punkte schaffen. ■



Keelan Harvick klebt den Sieger-Aufkleber auf das Auto von Papa Kevin

NASCAR CUP SERIES

Fort Worth/Texas (USA)

34. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|-----|------------------------|-----------|
| 1. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 2. | Aric Almirola (USA) | Ford |
| 3. | Daniel Suárez (MEX) | Ford |
| 4. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 5. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 6. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 7. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 8. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 9. | Kurt Busch (USA) | Chevrolet |
| 10. | Erik Jones (USA) | Toyota |

Gesamtwertung

nach 34 von 36 Rennen

| | | |
|-----|---------------------|-------------|
| 1. | Truex Jr. (Toyota) | 4133 Punkte |
| 2. | Harvick (Ford) | 4113 |
| 3. | Kyle Busch (Toyota) | 4113 |
| 4. | Logano (Ford) | 4111 |
| 5. | Hamlin (Toyota) | 4091 |
| 6. | Blaney (Ford) | 4088 |
| 7. | Larson (Chevrolet) | 4088 |
| 8. | Elliott (Chevrolet) | 4033 |
| 9. | Keselowski (Ford) | 2265 |
| 10. | Byron (Chevrolet) | 2247 |

Tanken oder Shoppen?

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell
frei Haus plus Einkaufsgutschein
gratis dazu!



GRATIS
für Sie zur Wahl

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus
- Tolles Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankelzug
- Nach 50 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben:
Selbst lesen: 1773027 | Verschenken: 1773028

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (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.

Porsche Supercup

Ammermüller schafft Hattrick

Michael Ammermüller hat geschafft, was zuvor nur René Rast gelang. Er holte sich mit einem Doppelsieg beim Finale in Mexiko zum dritten Mal in Folge den Titel im Porsche Supercup.

Von: Michael Bräutigam

Die Ausgangslage vor dem Doppelrennen in der 22-Millionen-Metropole war für Supercup-Verhältnisse fast schon komfortabel für den Meister der Jahre 2017 und 2018. Ganze 14 Punkte Vorsprung brachte er nach Mexiko mit. Im engen Punktgeflecht des weltweit wohl wichtigsten Markenpokals bedeutete das, dass er auch mit zwei vierten Plätzen sicher zum Titel gefahren wäre.

Vor dem Final-Event waren auch die Team- und Rookie-Wertung sowie der Kampf um den Titel der Pro-Am-Klasse offen. Drei der vier Championships waren nach dem ersten Mexiko-Lauf dann aber entschieden. Lechner-



Es geht auch ohne den Chef: Walter Lechner sen. fehlte krankheitsbedingt, Ammermüller und Team führen zum Titel

Pilot Ammermüller sicherte sich im Qualifying die Pole-Position für beide Rennen. Larry ten Voorde (MRS GT-Racing) als erster Verfolger war nach einem Aufhängungsproblem nur im Mittelfeld zu finden. Und der Tabellenvierte Ayhancan Güven (Almeras) stand zwar für beide Läufe auf Startplatz 2, doch mit 22 Punkten Rückstand war er natürlich nicht der Hauptkonkurrent.

Güven übernahm nach dem Start die Führung, doch Ammermüller war bald wieder vorbei und zog auf und davon. Julien Andlauer (Lechner/4.) und ten Voorde (5.) verloren zu viele Punkte, als dass Ammermüller noch einzuholen gewesen wäre. Der Sieg des alten und neuen Meisters besiegelte auch den Teamtitel für Lechner. Güven tröstete sich mit dem Rookie-Titel über P2 hinweg.

Ammermüller gelang am Mexiko-Sonntag auch die Kür: Sieg vor Güven und Jaxon Evans (Fach Auto Tech). „Das war ein unglaubliches Wochenende“, freute sich Ammermüller, der nächstes Jahr mit einem möglichen vierten Titel Rekordmann Patrick Huisman einholen könnte.

Den Pro-Am-Titel holte sich im letzten Rennen der Norweger Roar Lindland (Almeras). ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Andlauer zittert sich zum Titel

Beim Saisonfinale des Porsche Carrera Cups musste Julien Andlauer eigentlich nur noch ein Punktspolster verwalten – am Ende brauchte er es fast auf.

Von: Michael Bräutigam

Wenn man mit 27,5 Punkten Vorsprung zum Saisonfinale anreist, fühlt sich das auch im engen Porsche Carrera Cup an, als würde man beim Fußball drei Minuten vor Schluss mit drei Toren Vorsprung führen. Aber so verrückt, wie es manchmal auf dem Rasen zugeht, endete auch die Saison im Porsche Carrera Cup. Im ersten Lauf beim Finale auf dem Sachsenring tat Michael Ammermüller (Lechner Racing),

was er tun musste, um seine Titelchance zu wahren: Er gewann, während Teamkollege Andlauer auf P4 aber weiter auf Kurs lag.

Der auf 15,5 Punkte geschrumpfte Vorsprung war noch immer ein beruhigendes Polster.

Zwar stand Ammermüller auf Pole, und würde er gewinnen, wäre nach Carrera-Cup-Zählweise ein sechster Platz von Andlauer genug gewesen, um den Titel aus eigener Kraft einzufahren. Doch der Porsche-Junior zeigte

Nerven! Auf dem vierten Platz liegend rodelte der 20-Jährige ins Kiesbett und fiel auf P9 zurück. Sein Glück: Am Start hatte sich Ammermüller die Führung von Larry ten Voorde (Huber Racing) abnehmen lassen und konnte sie dem Niederländer auch nicht mehr abspenstig machen.

So rettete Andlauer trotz P9 noch 2,5 Zähler seines Polsters nach Hause. Hätte Ammermüller gewonnen, wäre er zum ersten Mal Carrera-Cup-Champion gewesen. „Dass es so eng wird, habe ich nicht gedacht“, gab der Vizemeister zu. Der frischgebackene Champion war im Ziel erleichtert: „Was für ein verrücktes Finale! Mein Plan war es, ein fehlerfreies Rennen ohne übermäßig viel Risiko zu fahren. Leider ist mir dann ein Fehler passiert. Am Ende bin ich einfach total glücklich“, so Andlauer. ■



Machte es noch mal spannend: Julien Andlauer ist neuer Carrera-Cup-Meister

Vom R8 ins DTM-Auto

Robin Rogalski hat es geschafft und sich den Titel im Audi Sport Seyffarth R8 LMS Cup gesichert. Der Lohn der Arbeit: Jetzt darf er ein DTM-Auto testen.

Von: **Michael Bräutigam**

Innerhalb von vier Jahren vom Rennsport-Neuling ins DTM-Cockpit, das schaffen nun wirklich nicht viele. Bis ins Alter von 16 Jahren tanzte sich Robin Rogalski noch als Breakdancer von Erfolg zu Erfolg. Doch dann infizierte ihn sein Kumpel, der heutige GT4-Germany-Pilot Mike Beckhusen, mit dem Motorsportvirus. Aus einer ersten Kartfahrt wurde schnell eine Rennsportleidenschaft, und der Aufstieg durch die Klassen ließ nicht lange auf sich warten. Der in Lübeck geborene Pole stieg in den Kia Picanto Cup ein und nutzte den Renault Clio Cup als Sprungbrett in den R8. „Es war hart, denn ich bin die ersten Jahre nur hinterhergefahren. Als Breakdancer war ich Erfolg gewöhnt.“ Doch im zweiten

R8-Jahr konnte er nun den Titel im Markenpokal feiern.

„Ich freue mich riesig, meinen ersten Titel im Motorsport gewonnen zu haben“, jubelte der zweite Champion des R8 Cups. Einen kleinen Makel hat die Jahresbilanz: Bei aller Konstanz weist sie zwar in den 14 Saisonläufen neun Podestplätze aus, aber nicht einen Rennsieg.

Rogalski wird es herzlich egal sein, denn mit dem Test im DTM-Auto steht ihm jetzt ein echtes Highlight bevor. Beckhusen und

Rogalski trafen sich beim Saisonfinale übrigens wieder, als Beckhusen – wie schon beim Auftakt – einen Gaststart absolvierte. So schließt sich also der Kreis. Die letzten beiden Siege der Saison gingen jeweils an Rahel Frey.

In Hockenheim wurden auch die weiteren Titel vergeben. Da „Gesamtmeister“ Rogalski in der Juniorwertung eingeschrieben war, ging die Pro-Wertung an Landsmann Jędrzej Szczęśniak. Die Amateurwertung (Am) holte sich Matthias Kämpf. ■



Meister Rogalski bekam den „Gutschein“ für den DTM-Test von René Rast

Renault Clio Cup

Pekar wieder Spitze

Tomáš Pekar hat sich nach einem Jahr „Pause“ den Titel im Renault Clio Cup von Sebastiaan Bleekemolen zurückgeholt.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Titelrennen im hart umkämpften Clio Cup Central Europe war auch in diesem Jahr bis zum letzten Event offen. Und wie im Vorjahr hießen die Anwärter Tomáš Pekar und Sebastiaan Bleekemolen. Der große Unterschied: Pekar hatte im Vorjahr das Finale aus gesundheitlichen Gründen sausen lassen müssen, und so war der Titel kampfflos in die Niederlande gegangen.

Der Meister von 2017 wollte sich in diesem Jahr die Krone zurückholen und lag vor dem Finale

in Zolder 36 Punkte in Front. Bleekemolen machte mit einem Sieg im ersten Lauf noch mal mächtig Boden auf den Leader gut, der nur Sechster wurde. Im zweiten Durchgang aber konnte Pekar hinter Finalsieger Sandro Soubek und Melvin de Groot den dritten Platz einheimsen und machte damit den zweiten Titelgewinn perfekt.

Bleekemolen konnte sich mit dem Titel in der Gentlemen-Wertung sowie dem Gewinn der Teamwertung trösten, während Szymon Jablonski den Rookie-Titel einheimste. Im kommenden Jahr geht der Clio Cup mit neuer Struktur an den Start: Die Renault Deutschland AG zieht sich aus dem Orga-Gebilde zurück. ■



Dauer-Duell um die Clio-Krone: In diesem Jahr setzte sich Pekar (L.) durch

NACHRICHTEN

FERRARI CHALLENGE: TITEL SIND VERGEBEN

Nach dem Weltfinale in Mugello sind nun alle Meistertitel in der Ferrari Challenge Europa vergeben. In der Trofeo Pirelli setzte sich der Monegasche Louis Prette mit 173 zu 170 Punkten gegenüber Nicolò Schirò durch. Die Coppa Shell ging an Tani Hanna aus dem Libanon. Die jeweiligen Am-Wertungen gewannen Emanuele Tabacchi (Pirelli) und Henrik Jansen (Shell).

TROFEO LAMBORGHINI: FÜHRUNG VERTEIDIGT

Auch bei der Trofeo Lamborghini ist das Weltfinale Geschichte. In Jerez konnten der Niederländer Danny Kroes und der Russe Sergey Afanasiev ihren Tabellenvorsprung verwalten und den Titel der Pro-Wertung einfahren. In der Pro-Am-Klasse setzte sich mit dem Georgier Shota Abkhazava ebenfalls der als Tabellenführer angereiste Pilot im Titelkampf durch. Die Amateurwertung gewann der Franzose Nicolas Gomar.

PORSCHE SPRINT CHALLENGE: ERSTE MEISTER

Mit der Porsche Sprint Challenge Central Europe brachte das Team Lechner Racing in diesem Jahr einen ganz neuen Markenpokal an den Start. Im Championat mit identischen Porsche Cayman GT4 setzte sich letztlich der Österreicher Lukas Wanner (113 Punkte) denkbar knapp gegen den Türken Javin Seyhan (111) durch. Die Pro-Am-Wertung ging an den Deutschen Markus Sattler, in der Am-Klasse gewann Thomas Edl (A). Sattler gewann zusammen mit Arne Hoffmeister (D) auch die Endurance-Wertung, während das Junior Team Austria die Teamwertung holte. ■



Erster PSCCE-Meister: Wanner

PSCCE

Vor vollen Tribünen:
Armin Hahne (#25)
führt im Ford Sierra
RS einen Pulk beim
Oldtimer-GP an

Hahne ist TWC-Meister

In der vierten Saison der Tourenwagen Classics feiert erstmals ein Ex-DTM-Profi den Titel: Armin Hahne gewinnt in einem Ford Sierra RS die Rennserie für historische DTM- und STW-Autos. Fünf Läufe wurden im Rahmen der aktuellen DTM ausgetragen.

Von: Dirk Johae

Historischer Motorsport lebt von schönen Geschichten. Besonders interessant sind sie, wenn ehemalige Profis und Stars eines ihrer Ex-Autos bewegen. 2019 kehrte beispielsweise Armin Hahne ins Cockpit des Ford Sierra zurück, wie er ihn 1988 in der DTM gefahren ist. Das Dekor des Flügel-Cossies entspricht dem Outfit seines Einsatzwagens. Er fuhr als Ford-Junior im Team von Walter Wolf. Damals wurde Hahne Dritter, während sein Markenkollege Klaus Ludwig im Team von Bernhard Grab sein erstes von drei DTM-Championaten feierte. Doch der Konkurrenz war damals der leistungsfähige Zweiliter-Turbo des Ford ein Dorn im Auge. Mittels

Luftmengenbegrenzer und Gewichtszuwachs sollte der Vierzylinder eingebremst werden. Vor 30 Jahren hatten die Kölner genug vom Ideal der „klassenlosen Gesellschaft“ und kehrten der DTM den Rücken. Wenn einer der Turbo-Teufel heute zurückkehrt, sorgt das immer noch für Konflikstoff. Hahne startete in der TWC im Gruppe-A-Trimm und somit ohne Air-Restrictor. Der Vierzylinder leistet rund 500 PS.

Ehemalige DTM-Helden

Seine Klassen-Kameraden konnten Hahnes Sierra-Rückkehr nicht nur schöne Seiten abgewinnen. Marc Hessel bemängelte die fehlende Chancengleichheit: „Unser M3 verfügt nur über 275 PS Leistung“, gab der DTM-Dritte von 1987 zu Protokoll.

Doch der ehemalige BMW-Junior konnte sich über einen recht zuverlässigen BMW freuen. Das Team von 2.0 Automotive rund um Sebastian Küppers hat das ehemalige Zakspeed-Testauto endlich in den Griff bekommen, das weckte bei Hessel Hoffnungen auf den Gesamtsieg. Auch wenn dem heute 54 Jahre alten Ex-Profi der große Erfolg letztlich nicht gelingt: Er weiß, dass zum historischen Motorsport eben mehr gehört als Posi-

„Das ist pures Autofahren. Wenn du so ein Auto eine halbe Stunde bewegst, dann weißt du, was du getan hast. Du hast keine Servolenkung, du musst kuppeln und schalten.“

Timo Glock

tionen und Punkte. So reaktiviert er ehemalige Fahrerkollegen, die sich mit ihm das Cockpit des M3 teilen, allen voran Eric van de Poele, sein Teamkollege als BMW-Nachwuchsfahrer im Zakspeed-Team 1987. Der Belgier Van de Poele wurde damals Meister, Hessel verlor den Titel wegen eines Missverständnisses.

Saisonhöhepunkt

Im TWC-Fahrerlager traten die beiden als eingeschworene Teamkollegen auf. Bei Van de Poes Heimrennen in Zolder, dem ersten von fünf TWC-Auftritten im Rahmen der aktuellen DTM, beeindruckte der Belgier im Regenrennen mit der schnellsten Rundenzeit. Bei den fünf weiteren

Läufen teilte sich Hessel den M3 mit Christian Menzel oder Frank Schmickler. Am Lausitzring gastierte mit Timo Glock sogar kurz ein aktueller DTM-Pilot unter Hessels heißem Blechdach. Der Ex-Formel-1-Pilot schreibt der TWC-Gemeinde das schönste Kompliment ins Jahrbuch: „Das ist pures Autofahren. Wenn du so ein Auto eine halbe Stunde bewegst, dann weißt du, was du getan hast“, geriet Glock ins Schwärmen. „Du hast keine Servolenkung, du musst kuppeln, du musst schalten, die Schaltvorgänge müssen passen, du musst mit Zwischengas fahren, was ich gefühlt schon Jahrzehnte nicht mehr gemacht habe.“ 30 Minuten im Qualifying reichten aus, um Glock nach eigenen Worten das Saisonhighlight zu bieten.

Auch DTM-Rekordmeister Bernd Schneider beehrte die TWC. Der fünfmalige Champion tauchte beim Finale in Hockenheim auf, wo er eine 2008er Mercedes-C-Klasse fuhr. In einem Schwesterauto bestritt er damals seine letzte DTM-Saison. Das Race-ART-Team von Ludwig Zechetmayr setzte das Auto jetzt für Schneider ein. Doch der Sieger von 43 DTM-Rennen vermisste vor allem im Motodrom ausreichend Grip. Während er in einer



TWC-Youngster: Thomas Schmidt wird im BMW 325i Vizemeister



Danish Peppermint: Kris Nissen im Tic-Tac BMW M3

Runde ausgangs der Sachskurve nach außen in Richtung Curbs rodelte, machte sein Verfolger Yanik Trautwein kurzen Prozess. In seinem 2000 erstmals eingesetzten CLK-DTM kreuzte er Schneiders Linie und überholte ihn.

Der junge Schwarzwälder wechselte erst mitten in der Saison auf ein DTM-Auto der Ära ab 2000. Im Regenrennen war er nach dem Überholmanöver des Jahres auf dem Weg zu seinem ersten TWC-Gesamtsieg. Aber sein zu früher Pflichtboxenstopp während der Safety-Car-Phase und der Disqualifikation machte Schneider zum Gesamtsieger. Damit blieb der Erfolg von Rudi Schöllhorn im Mercedes CLK am Nürburgring der einzige Erfolg eines 2000er DTM-Autos in TWC.

Einladungsklasse

Der Kampf um die Gesamtsiege war ein eigenes Kapitel in der TWC-Saison 2019. Drei Mal sicherten sich Peter und Stefan Mücke den obersten Platz auf dem Treppchen. Da sie aber mit ihrem erstmals in der Serie zugelassenen Gruppe-5-Capri in der Einladungsklasse antreten mussten, bekamen sie keine Punkte für die Gesamtwertung.

Beim DTM-Finale in Hockenheim bremste ein Kolbenschaden den Vorwärtsdrang des Meisterautos von Klaus Ludwig aus der Saison 1981 bereits in der Qualifying. Wahrscheinlich hätte das Vater-und-Sohn-Team mit dem rund 580 PS starken Zakspeed

Ford Capri Turbo wegen zu weniger Starter in ihrer Klasse ohnehin keine Chance auf den Gesamtsieg gehabt. In der Saison wurden die Punkte für die TWC-Gesamtwertung erstmals auch durch die Positionen in der Klasse und die Anzahl der jeweiligen Teilnehmer bestimmt. Das ergibt Punktezahlen mit zwei Stellen hinter dem Komma.

Doch durch die Aufwertung der Positionen in den insgesamt sechs Klassen bekommen auch Fahrer mit leistungsschwächeren Autos Chancen auf vordere Plätze im Gesamtklassement. So fuhr der TWC-Rookie Thomas Schmidt in einem BMW 325i Coupé die Vizemeisterschaft ein. Sein Tourenwagen stammt aus einer Gruppe-N-Kleinserie von BMW. Hinter Schmidt folgt Kris Nissen als Dritter in der Gesamtwertung. Der Däne steuerte den M3, den das Privatteam Tauber in der DTM einsetzte. Heute gehört dieses originale DTM-Auto dem bekannten Restaurierer und BMW-Spezialisten Thomas Feierabend. Zur Betreuung stellte er seinen 17 Jahre alten Sohn Laurenc ab. Gemeinsam mit dem Rennprofi Nissen bildete er ein Dreamteam bei der Abstimmung des Autos.

Mit einem originalen BMW M3 startete auch Harald Grohs. Mit seinem DTM-Einsatzauto von 1987, damals vom Privatteam Vogelsang eingesetzt, gewann das 75-jährige DTM-Urgestein zusammen mit Serienkoordinator Ralph Bahr sogar die Klasse. ■



TWC-Champion: Armin Hahne



Car-Sharing: Hessel (r.) und Van der Poele



Feuer und Flamme: Zakspeed-Capri der Mückes



Drei Sterne: Trautwein (M.) jagt Bernd Schneider, dahinter Schöllhorn

GESAMTWERTUNG 2019

| Fahrer | Team | Punkte |
|--------------------------------------|------------------------|--------|
| 1. Armin Hahne | Ford Sierra RS | 48,23 |
| 2. Thomas Schmidt | BMW 325i Coupé | 47,33 |
| 3. Kris Nissen | BMW M3 (E30) | 43,80 |
| 4. Marc Hessel | BMW M3 (E30) | 41,90 |
| 5. Peter und Jürgen Schumann | BMW 635 CSI | 37,33 |
| 6. Harald Grohs/Ralph Bahr | BMW M3 (E30) | 37,29 |
| 7. Michael Mayer/Stephan Piepenbrink | BMW M3 (E30) | 35,69 |
| 8. Ronny Scheer | Opel Astra V8 DTM 2000 | 27,08 |



Gleich revanchiert

Nach seiner Niederlage gegen Marc Márquez auf Phillip Island nutzte Maverick Viñales in Sepang den Kurvenspeed seiner Yamaha perfekt und ließ den Weltmeister stehen.

Von: **Imre Paulovits**

Er stand ganz oben auf dem Podest, streckte die Faust gegen den Himmel, dann schaute er dankbar zu den Überirdischen hinauf. Maverick Viñales war die Erleichterung anzusehen. Zu frisch war noch der Schmerz über das durch Sturz verlorene Rennen in Australien. Doch diesmal hatte der 24-jährige Yamaha-Werkspilot keinen Fehler gemacht, und seiner Überlegenheit war nicht beizukommen.

Yamaha dominiert

Vom ersten Training an lagen die Yamahas vorn – mit Wunderkind

Fabio Quartararo ganz zuvorderst. Der 20-jährige Franzose kann zwar wegen seines in Australien angeschlagenen Knöchels nur mit Krücken laufen, doch das hält ihn nicht davon ab, auf dem Motorrad in Regionen vorzudringen, in denen noch niemand war. Gleich am Freitagvormittag brach er den Rundenrekord und verbesserte ihn in jedem Training noch weiter. Die Yamaha M1 hat sich in den letzten Rennen zu einer steten Konstante an der Spitze entwickelt, und der Fortschritt ist nicht zuletzt dem jungen Franzosen zu verdanken. „Er hat uns allen gezeigt, wie das Motorrad gefahren werden muss, das half uns Fahrern und den Ingenieuren gleichermaßen“, gibt auch Viñales unumwunden zu. Doch dass alle vier Blauen bei fast bei jeder Sitzung bei den ersten fünf waren und mit Quartararo, Viñales und Morbidelli die komplette erste Startreihe besetzten, war überraschend.

„Die Strecke hat wenig Grip, Ducati und Honda mussten die Leistung zurücknehmen“, verriet

„Alleine konnte ich die Pace von Maverick Viñales nicht fahren. Er und die Yamaha waren in Sepang klar die schnellste Kombination.“

Marc Márquez

Michelin-Rennleiter Piero Tarasso. „Die Yamaha kann hier ihren Kurvenspeed ausspielen, sie kommen mit mehr Schwung auf die Geraden und verlieren nicht so viel wie sonst.“ Dass sich eine ganze Schar von Ingenieuren der Elektronik annahm, hat das Beschleunigungs-Problem behoben. Mit dem Fortschritt bei der Elektronik und konsequenter Arbeit an der Traktion konnte auch das Problem mit der Haltbarkeit des Hinterreifens gelöst werden.

Die Konkurrenz ging die Sache typisch an: Andrea Dovizioso ar-

beitete unauffällig, um für den Rennsonntag gewappnet zu sein. Marc Márquez analysierte Stärken und Schwächen, und im Qualifying hängte er sich an Fabio Quartararo dran. Schon mit dem ersten Reifensatz ließ er sich von dem Franzosen ziehen, und die gesamte Repsol-Box lag auf der Lauer, sodass der Weltmeister genau dann rausfahren konnte, als die Petronas-Yamaha an ihrer Box vorbeizog. So langsam Quartararo seine Einführungsrunde auch fuhr – Márquez blieb hinter ihm. Doch der Rookie des Jahres ließ sich nicht verrückt machen, legte richtig los, und hinter ihm fiel der Weltmeister seiner eigenen Taktik zum Opfer. Die rechte Seite seines Hinterreifens hatte sich zu sehr abgekühlt. Als er versuchte, Quartararo zu folgen und wie dieser die M1 wieselflink durch das Geschlängel nach der Zielgeraden zu treiben, warf die RC213V den Spanier mit einem üblen Highsider ab. Er hatte Glück, dass er links nicht auf der Ferse, sondern auf dem Fußballen landete, doch dann prallte



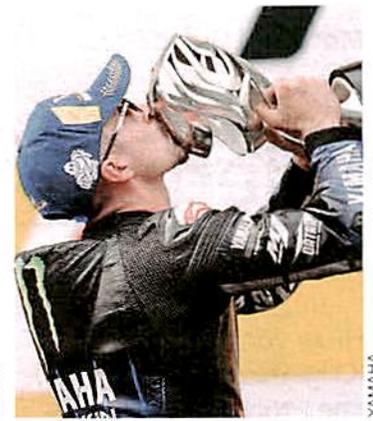
Allein auf weiter Flur: Maverick Viñales nutzte den Kurvenspeed seiner Yamaha und ließ den Gegnern keine Chance

YAMAHA



Platzhalter: An Dovizioso (#04) kamen Rossi (#46) und Rins (#42) nicht vorbei

DUCATI



Genugtuung: Viñales ganz oben

YAMAHA



Hoffnungslose Jagd: Márquez (#93) konnte zwar Andrea Dovizioso abhängen, doch an Viñales kam er nicht dran

REPSOL

er auf beide Knie und Unterarme und schlug mit dem Kopf auf. Während Quartararo zwei Über-Runden hinauberte und trotz eines üblen Vorderradstüchters in der Zielkurve die schnellste je in Sepang gefahrene Zeit hinlegte, musste Márquez zusehen, wie er bis zum elften Startplatz durchgereicht wurde.

Probleme daheim

Zwar war schon bei den Longruns ersichtlich, dass Maverick Viñales die schnellste Rennpace hatte, doch vor dem Heimpublikum erwartete man von den Petronas-Yamahas Wunderdinge. Jedoch fielen Fabio Quartararo und Franco Morbidelli bei den deutlich heißeren Bedingungen als an den Trainingstagen gleich zurück. Während Viñales seine Startschwäche ablegte und sich vorne schnell aus dem Staub machte, kämpfte der Italiener mit dem Hinterrad, der Franzose mit dem Vorderrad seiner Yamaha. Márquez hatte gleich nach dem Start zwar genauso viele Plätze gutgemacht wie Andrea Dovizioso, doch bis er an

dem widerspenstigen Jack Miller vorbei war, hatte Maverick Viñales bereits eine Sekunde Vorsprung. Márquez konnte seine Strategie von Hinterherfahren und Zermürben nicht anwenden. „Ich habe zwar gepusht, wie ich nur konnte, doch alleine konnte ich die Pace von Viñales nicht gehen“, musste Márquez zugeben. „Er war heute klar der Schnellste.“

Auch Valentino Rossi hatte für das Rennen seine Pace gefunden und holte, nachdem er erst einmal an Jack Miller vorbei war, im Handumdrehen Andrea Dovizioso ein. Doch am Ducati-Werksfahrer führte kein Weg vorbei. Zum Schluss hatte auch Álex Rins, der beim Überholen von Miller eine Berührung hatte und seinen rechten Frontflügel einbüßte, die beiden eingeholt. Doch auch für ihn war dort Endstation: „Dovizioso und Rossi hatten zum Schluss noch einmal zugelegt, da waren meine Reifen bereits am Ende.“

Die lange Übersee-Runde ist jetzt vorbei, nun fiebert alles dem großen Finale in zwei Wochen in Valencia entgegen. ■

DREI FRAGEN AN MAVERICK VIÑALES



DIESER SIEG MUSS EINE GROSSE GENUGTUUNG FÜR SIE SEIN.

Ja, das kann man sagen. In Phillip Island hatte ich den Sieg in meiner Hand, aber dann habe ich einen Fehler gemacht und bin gestürzt. In Sepang war ich das ganze Wochenende schnell, ob mit neuen oder alten Reifen, bei der Zeitenjagd oder im Longrun. Ich wusste, dass, wenn ich die erste Runde gut hinter mich bringe, ich eine Chance habe. Als ich vorn war, habe ich gepusht, wie ich nur konnte, um eine Lücke aufzumachen. Ich bin sehr glücklich und muss dem Team gratulieren, denn in den letzten fünf Rennen haben wir uns von Rennen zu Rennen verbessert, speziell auch in der Startphase. Ich bin sehr froh darüber.

HAT ES SIE ÜBERRASCHT, DASS NICHT DIE ANDEREN YAMAHAS, SONDERN MARC MÁRQUEZ IHR JÄGER WAR?

Ich dachte nur: Nicht schon wieder. Aber diesmal hatte ich mehr Reserven in der Tasche, falls Márquez nähergekommen wäre. Diesmal konnten wir uns auf die Yamaha M1 verlassen.

WIE HABEN SIE SICH MIT DER YAMAHA IN DEN LETZTEN RENNEN SO VERBESSERN KÖNNEN?

Wir haben an demselben Motorrad festgehalten, damit wir verstehen, wie es funktioniert und wie es gefahren werden muss. Wir haben das Motorrad ans Maximum gepusht und viel mit der Elektronik gearbeitet. Wir haben einfach versucht, mehr eins mit dem Motorrad zu sein. Das war das Wichtigste.

MotoGP

Wieder Suche nach Traktion

Nach der Kälte von Phillip Island stellte auch die Hitze von Sepang die KTM-Piloten vor das gleiche Problem: Fehlender Hinterrad-Grip. Espargaró wurde immerhin Elfter.

Von: **Imre Paulovits**

Das Rennwochenende begann für KTM gleich mit einer Hiobsbotschaft. Miguel Oliveira, dessen seit Spielberg verletzte Schulter beim Hochgeschwindigkeitssturz in Phillip Island noch einmal in Mitleidenschaft gezogen wurde, versuchte zwar zu fahren, doch die Schmerzen waren zu groß und der 24-jährige Portugiese musste nach FP1 das Handtuch werfen. Er flog nach München und fuhr von dort nach Innsbruck, um sich in der Universitätsklinik untersuchen zu lassen. Ursprünglich wollte er danach einen Spezialisten in Portugal suchen, doch er ließ sich gleich in Innsbruck operieren.

Pol Espargaró und Mika Kallio hofften, den fehlenden hinteren Grip von Phillip Island in Malaysia zu finden, doch auch in der tropischen Hitze, bei dem viele über



Pol Espargaró (#44) vor Joan Mir (#36) und Francesco Bagnaia

Grip-Mangel klagten, traf es die RC16 am härtesten. Pol Espargaró versuchte in Q1 unter die besten zwei zu kommen, scheiterte aber an Cal Crutchlow und Danilo Petrucci, auch Joan Mir und Aleix Espargaró waren schneller als die KTM-Speerspitze.

Im Rennen wuchs der jüngere der Espargaró-Brüder wieder über sich hinaus, auf die Top 10 fehlten ihm schließlich knapp zwei Sekunden. „Dafür, dass wir am Freitag noch die letzten drei in der Zeitenliste waren, hat sich das Wochenende gar nicht so schlecht entwickelt“, fand er die positive Seite der Situation. „Es

war zwar kein Ergebnis wie zuvor in Europa, aber besser, als womit wir am Freitag rechnen konnten.“ Auch das Handgelenk bereitete ihm bei der Hitzeschlacht keine Probleme mehr.

Mika Kallio holte ebenfalls einen Punkt und weiß nun vor dem Valencia-Finale: „Es wird das letzte Rennen für mich in diesem Jahr, und vielleicht mein letztes in der MotoGP überhaupt. Entsprechend möchte ich dort versuchen, noch ein gutes Ergebnis herauszufahren.“

Und Hafizh Syahrin wurde als 16. von der Menge mehr gefeiert als jeder andere Fahrer. ■

KOMMENTAR

ES HAT UNS WIEDER EINGEHOLT.

Seit die Sicherheit der Fahrer in der Prioritätenliste der FIM, des Promoters und der Veranstalter ganz oben steht, seit immer weiter über die kleinsten Details von Rennstrecken nachgedacht wird, für Helme und Rennkombis höhere Sicherheitsstandards gelten als je zuvor, sind schwere Verletzungen seltener geworden, und den Tod hat man ganz aus dem Bewusstsein verdrängt. Doch Motorsport bleibt riskant – das wurde uns wieder schmerzhaft vor Augen geführt, als am Samstag der 20-jährige Indonesier Afridza Munandar im Asia Talent Cup tödlich verunglückte. Umso eindrucksvoller ist es, wie sehr der MotoGP-Paddock in solchen Momenten zusammenrückt. Wenn es auch keinen aus ihren Reihen traf, sondern einen, der ihren Traum lebte – keiner der GP-Fahrer versäumte es am Sonntag, an ihn zu erinnern.



Imre Paulovits
Redakteur

AUS DEM FAHRERLAGER

KICKEN ZUM AUFWÄRMEN

Am Mittwoch zogen zwei ungewöhnliche Fußball-Mannschaften ins Stadion von Shah Alam, wo einst der malaysische Grand-Prix-Kurs war, ein. Das einheimische Petronas-Yamaha-Team hatte genauso eine Elf aus Teammitgliedern und Gästen aufgestellt wie Malaysias MotoGP-Held Hafizh Syahrin, der neben anderen Johann Zarco als Verstärkung hinzuzog. Passend wurden die Mannschaften SRTFC und Pescara Rosar (nach Syahrins Spitznamen Fisch) getauft. Nach viel Spaß und viel Kampfgeist endete das Spiel 8:2 für Pescara.

MALAYSISCHE BEGEGNUNGEN

Da der gesamte MotoGP-Tross, der mittlerweile um die 3000 Mitglieder umfasst, gleich

von Australien nach Malaysia aufbrach und die ersten Tage in dem Tropenparadies dazu nutzte, vor dem GP-Wochenende etwas zu entspannen, traf man sich auf dem Areal zwischen

Flughafen und der Rennstrecke, das mittlerweile über eine hochwertige Infrastruktur verfügt, auf Schritt und Tritt. Ob im Mitsui Outlet Center („Das ist das verlängerte Fahrerlager“ –



Ungleiche Spielkameraden: Mirella Kallio und Sebastian Kuhn

Originalton Dorna-Presseschefin Friné Vellilla), in einem der Restaurants oder in den Lobbys der beiden großen Hotels am Flughafen, die Ziele waren ziemlich die gleichen. Das hatten auch die Fans mitbekommen, und sie lauerten den Fahrern auf, wo sie nur konnten.

KLEINE GANZ GROSS

Auf die lange Übersee-Tour hatten viele auch ihre Familien mitgenommen. Mika Kallios dreijährige Tochter Mirella hat sich dabei zum Star des KTM-Werksteams gemausert. Das gar nicht scheue blonde Mädchen hatte sich besonders mit KTM-Pressemann Sebastian Kuhn angefreundet und bereitete ihm und der Mannschaft fröhliche Momente. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sepang (MAL) – 3. November 2019 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,860 km über 20 Runden à 5,543 km. 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 44 Grad. Schnitt des Siegers: 165,2 km/h.

RENNERGEBNIS

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Rd. | Reifen v./h. | Punkte |
|---------------------------|------------------|------|---------------|------------|----------------|--------------|--------|
| 1. Maverick Viñales (E) | Yamaha YZR-M1 | 20 | 40,14,632 min | 320,4 km/h | 1.59,884 min | M/M | 25 |
| 2. Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 20 | +3,059 s | 326,2 km/h | 1.59,935 min | M/M | 20 |
| 3. Andrea Dovizioso (I) | Ducati D16 GP 19 | 20 | +5,611 s | 331,2 km/h | 1.59,940 min | S/S | 16 |
| 4. Valentino Rossi (I) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +5,965 s | 323,3 km/h | 1.59,661 min | M/M | 13 |
| 5. Álex Rins (E) | Suzuki GSX-RR | 20 | +6,350 s | 323,3 km/h | 2.00,001 min | M/M | 11 |
| 6. Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +9,993 s | 319,5 km/h | 2.00,030 min | M/M | 10 |
| 7. Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 20 | +12,864 s | 326,2 km/h | 2.00,291 min | M/S | 9 |
| 8. Jack Miller (AUS) | Ducati D16 GP 19 | 20 | +17,252 s | 325,3 km/h | 2.00,058 min | M/M | 8 |
| 9. Danilo Petrucci (I) | Ducati D16 GP 19 | 20 | +19,773 s | 323,3 km/h | 2.00,495 min | M/M | 7 |
| 10. Joan Mir (E) | Suzuki GSX-RR | 20 | +22,854 s | 325,3 km/h | 2.00,613 min | M/M | 6 |
| 11. Pol Espargaró (E) | KTM RC16 | 20 | +24,821 s | 322,3 km/h | 2.00,648 min | M/M | 5 |
| 12. Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP18 | 20 | +30,251 s | 328,2 km/h | 2.00,916 min | M/M | 4 |
| 13. Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 20 | +30,447 s | 324,3 km/h | 2.00,673 min | M/M | 3 |
| 14. Jorge Lorenzo (E) | Honda RC 213 V | 20 | +34,215 s | 323,3 km/h | 2.01,634 min | M/M | 2 |
| 15. Mika Kallio (FIN) | KTM RC16 | 20 | +34,461 s | 319,5 km/h | 2.01,294 min | M/M | 1 |
| 16. Hafizh Syahrin (MAL) | KTM RC16 | 20 | +44,319 s | 318,5 km/h | 2.01,786 min | M/M | - |
| 17. Karel Abraham (CZ) | Ducati D16 GP 17 | 20 | +47,343 s | 324,3 km/h | 2.01,481 min | M/S | - |
| Nicht gewertet: | | | | | | | |
| Johann Zarco (F) | Honda RC 213 V | 16 | +4 Runden | 318,5 km/h | 2.00,422 min | M/M | - |
| Cal Crutchlow (GB) | Honda RC 213 V | 14 | +6 Runden | 318,5 km/h | 2.00,579 min | M/M | - |
| Andrea Iannone (I) | Aprilia RS-GP | 11 | +9 Runden | 321,4 km/h | 2.01,226 min | M/M | - |

STARTAUFSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|------------------|--------------|
| 1. Quartararo | 1.58,303 min |
| 2. Viñales | 1.58,406 min |
| 3. Morbidelli | 1.58,432 min |
| 4. Miller | 1.58,725 min |
| 5. Crutchlow | 1.58,951 min |
| 6. Rossi | 1.59,000 min |
| 7. Rins | 1.59,090 min |
| 8. Petrucci | 1.59,097 min |
| 9. Zarco | 1.59,139 min |
| 10. Dovizioso | 1.59,173 min |
| 11. Márquez | 1.59,178 min |
| 12. Bagnaia | 1.59,640 min |
| 13. Mir | 1.59,374 min |
| 14. A. Espargaró | 1.59,435 min |
| 15. P. Espargaró | 1.59,812 min |
| 16. Abraham | 2.00,072 min |
| 17. Iannone | 2.00,205 min |
| 18. Lorenzo | 2.00,478 min |
| 19. Kallio | 2.00,644 min |
| 20. Syahrin | 2.01,045 min |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|---------------|--------|
| 1. Márquez | 395 |
| 2. Dovizioso | 256 |
| 3. Viñales | 201 |
| 4. Rins | 194 |
| 5. Petrucci | 176 |
| 6. Quartararo | 172 |
| 7. Rossi | 166 |
| 8. Miller | 149 |
| 9. Crutchlow | 133 |
| 21. Bradl | 16 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|------------|--------|
| 1. Honda | 401 |
| 2. Ducati | 302 |
| 3. Yamaha | 301 |
| 4. Suzuki | 223 |
| 5. KTM | 105 |
| 6. Aprilia | 81 |

WM-STAND TEAMS

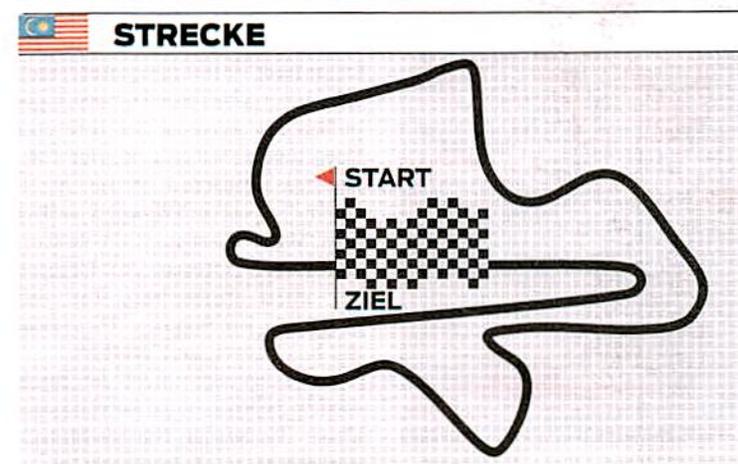
| Team | Punkte |
|---------------------------------|--------|
| 1. Mission Winnow Ducati | 432 |
| 2. Repsol Honda Team | 430 |
| 3. Monster Energy Yamaha MotoGP | 367 |
| 4. Petronas Yamaha SRT | 287 |
| 5. Team Suzuki Ecstar | 281 |
| 6. LCR Honda | 210 |
| 7. Pramac Racing | 203 |
| 8. Red Bull KTM Factory Racing | 124 |
| 9. Aprilia Racing Team Gresini | 99 |
| 10. Red Bull KTM Tech3 | 41 |

„Ich bin jetzt wieder WM-Dritter und werde versuchen, diese Position beim Finale in Valencia mit einem weiteren guten Resultat zu verteidigen.“

Maverick Viñales

Rundenrekord: **1.59,661, Valentino Rossi (Yamaha), 2019**
Quali-Rekord: **1.58,303, Fabio Quartararo (Yamaha), 2019**
Topspeed-Rekord: **339,6 km/h, Andrea Iannone (Ducati), 2015**

SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT 5,543 KM



Maverick Viñales: Wieder auf der Sonnenseite des Racings angekommen

Sack zu: Álex Márquez ist Moto



Die erfolgreichsten Brüder der Motorrad-WM-Geschichte: Marc (li.) und Álex Márquez

So sehr Brad Binder und Tom Lüthi auch kämpften: Mit dem zweiten Platz in Sepang wurde Álex Márquez fünf Jahre nach seinem ersten Titel Moto2-Weltmeister.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Álex Márquez war fix und fertig. Die 18 Runden in der brütenden Hitze hatten ihm mächtig zugesetzt. Noch mehr waren es aber die Emotionen, die plötzlich über ihn kamen. Seit er 2014 Moto3-Weltmeister wurde, lag eine schwere Last auf seinen Schultern. Er wurde immer mit seinem großen Bruder verglichen, und als er eine schwere Eingewöhnungszeit in der Moto2 hatte, hatten ihn schon viele abgeschrieben. Doch nun hat die Konstanz, die auch Marc Márquez den MotoGP-Titel einbrachte, auch ihn vorzeitig zum Weltmeister gemacht. Neben-

Petronas-Piloten 2020 mit Werk-Bikes

Yamaha hatte es schon früher in der Saison angekündigt, in Sepang wurde es offiziell: 2020 fahren Fabio Quartararo und Franco Morbidelli das gleiche Motorrad wie Maverick Viñales und Valentino Rossi.

Von: **Imre Paulovits**

Malaysia wird langsam eine Macht in der Motorrad-WM. Die Motorradbegeisterung des südostasiatischen Staates lässt nicht nach, und was letztes Jahr vom Sportministerium, dem Ölmagnaten Petronas und der Rennstrecke von Sepang als groß angelegtes MotoGP-Projekt auf Kiel gelegt wurde, hat sich dank des Know-hows von Teamchef Wilco Zeelenberg, Team-Manager Johan Stiegefelt, dem Engagement von

Yamaha und dem Supertalent von Fabio Quartararo in kürzester Zeit in eine Erfolgsgeschichte verwandelt.

Man wählte das Heimrennen des Teams, um zu verkünden, was alle schon wussten: Nächstes

Jahr werden Franco Morbidelli und Fabio Quartararo auf der Yamaha M1 mit der gleichen Spezifikation ausrücken wie die Werkspiloten Maverick Viñales und Valentino Rossi. Eigentlich hatte Yamaha fast keine andere

Wahl. Ducati rüstet ebenfalls vier Fahrer mit der neuesten Spezifikation der Desmosedici aus, bei Honda hatte Cal Crutchlow schon dieses Jahr die aktuelle RC 213 V, im nächsten Jahr werden sie noch mehr aufrüsten. Und wenn sie auch noch nicht ganz an der Spitze dran sind, so verfolgt auch KTM die Politik mit vier aktuellen Werksmaschinen.

Valentino Rossi sprach es auch gerade hinaus: „Was Fabio Quartararo mit der M1 anstellt, ist sagenhaft, er hat der ganzen Entwicklung eine neue Dynamik gegeben. Es wird sicher nur von Vorteil sein, wenn nun vier Fahrer das Motorrad weiterentwickeln.“ Quartararo wird selbst von Marc Márquez als dessen schärfster potenzieller Gegner für 2020 angesehen, Yamaha gibt ihm im eigenen Interesse die bestmöglichen Waffen.

Malaysia expandiert aber noch weiter: 2020–22 wird Petronas exklusiv das Benzin für das Moto2- und das Moto3-Feld liefern. ■



Franco Morbidelli (#21) und Fabio Quartararo: 2020 auf A-Spec Yamaha M1

2-Weltmeister

bei ist er der Erste, der sowohl in der 2012 eingeführten Moto3 als auch in der Moto2 den Titel errang.

Marc Márquez stand bereit, um den neuen Moto2-Weltmeister in Empfang zu nehmen, und die beiden vom Vortag angeschlagenen Knie bekamen das beste Aufwärmtraining für das anschließende MotoGP-Rennen, als er ganz aufgeregt neben seinem Bruder herumspang. „Nach zwei weniger guten Rennen in Japan und Australien bin ich überglücklich, dass ich hier wieder ein gutes Rennen hatte und mir den Titel sichern konnte“, freute sich der jüngere Márquez. „Ich habe versucht, den Flow, den wir in den letzten Rennen vermisst haben, wiederzufinden und nicht an die WM zu denken. Und es hat geklappt.“

Später plauderte Marc Márquez aus dem Nähkästchen. „Man kann sich nur schwer vorstellen, wie schwer es ist, ‚der Bruder von‘ zu sein. Die sozialen Medien sind ja ganz gut, aber sie können einem das Leben auch sehr

schwer machen. Ich hatte Álex gesagt, er solle einfach nicht mehr lesen, was über ihn dort steht. Ich tue es auch nicht mehr. Er hat es sich zu Herzen genommen, und was er hier gezeigt hat, das war nicht ‚der Bruder von‘, das war Álex Márquez.“

Brad Binder und Tom Lüthi taten alles, um die WM-Entscheidung noch bis Valencia hinauszuzögern. Binder war der überlegene Spitzenreiter, doch kurz vor Schluss ließ er Márquez näherkommen. „Ich hatte noch Reserven, wollte ihn näherkommen lassen und dann wieder zulegen, um ihn zu überraschen, er ist aber cool geblieben“, sagte Binder anerkennend. Tom Lüthi hatte auch die Pace des Weltmeisters, und er gab alles: „Heute habe ich mein Herz auf das Motorrad gelegt und alles versucht, aber jedes Mal, wenn ich probiert habe, näher heranzukommen, hatte ich Vorderrad-Rutscher. Aber wir haben unseren Speed wieder und ich freue mich auf Valencia.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Alle Augen waren wieder auf Johann Zarco gerichtet, der sich auf der 2018er-Honda von Takaaki Nakagami gleich für Q2 qualifizierte und dort als zweitbeste Honda-Pilot die neuntschnellste Zeit fuhr. Auch im Rennen lag er vor Crutchlow, und Lorenzo war auf dem besten Weg, sogar seinen Landsmann Fabio Quartararo einzuholen, doch dann wurde er von Joan Mir, der auf einer imposanten Aufholjagd war, abgeräumt. Dass Mir deshalb eine Long-Lap-Penalty bekam, tröstete Teamchef Lucio Cecchinello nur wenig, er war aber voll des Lobes über den Franzosen. „Er arbeitet sehr professionell und gibt den Technikern sehr genaue Inputs. Dazu ist es erstaunlich, wie schnell er sich an das Motorrad gewöhnt hat“, schwärmte Cecchinello. Es war auch auffällig, wie oft Honda-Teamchef Alberto Puig

vorbeischaute. Dass Zarco aber Lorenzo ablösen könnte, wird weiterhin dementiert. Der Spanier fuhr in Malaysia immerhin wieder in die Punkte.

MOTOGP

Derweil wurde Takaaki Nakagami an seiner in Assen in Mitleidenschaft gezogenen Schulter operiert und hat mit der Reha begonnen, um im Februar bei den Vorsaison-Tests wieder völlig fit zu sein.

MOTOGP

Weil Miguel Oliveira zur OP nach Innsbruck flog und Tito Rabat sich beim Training eine Handverletzung zugezogen hat, war das MotoGP-Feld in Malaysia auf 20 Mann dezimiert.

MOTOGP

Auch ohne Sieg hat Marc Márquez nach 18 Rennen den Saisonrekord von Jorge Lorenzo aus 2010 (389 Punkte) überboten.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sepang (MAL) – 3. November 2019 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,774 km über 18 Runden à 5,543 km. 32 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 33 Grad, Asphalt 52 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|-----------------------------|-----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. Brad Binder (ZA) | KTM | 18 | 38.07,843 min | 2.05,865 min | 25 |
| 2. Álex Márquez (E) | Kalex | 18 | +0,758 s | 2.05,860 min | 20 |
| 3. Thomas Lüthi (CH) | Kalex | 18 | +2,683 s | 2.06,462 min | 16 |
| 4. Xavi Vierge (E) | Kalex | 18 | +6,646 s | 2.06,537 min | 13 |
| 5. Jorge Navarro (E) | Speed Up | 18 | +7,114 s | 2.06,534 min | 11 |
| 6. Iker Lecuona (E) | KTM | 18 | +8,582 s | 2.06,371 min | 10 |
| 7. Lorenzo Baldassarri (I) | Kalex | 18 | +9,232 s | 2.06,814 min | 9 |
| 8. Tetsuta Nagashima (J) | Kalex | 18 | +10,180 s | 2.06,311 min | 8 |
| 9. Marcel Schrötter (D) | Kalex | 18 | +10,807 s | 2.06,858 min | 7 |
| 10. Luca Marini (I) | Kalex | 18 | +14,585 s | 2.06,825 min | 6 |
| 11. Augusto Fernández (E) | Kalex | 18 | +16,521 s | 2.06,961 min | 5 |
| 12. Nicolò Bulega (I) | Kalex | 18 | +22,333 s | 2.07,197 min | 4 |
| 13. Mattia Pasini (I) | KTM | 18 | +23,326 s | 2.07,109 min | 3 |
| 14. Remy Gardner (AUS) | Kalex | 18 | +23,810 s | 2.07,155 min | 2 |
| 15. Dominique Aegerter (CH) | MV Agusta | 18 | +24,002 s | 2.07,468 min | 1 |
| 16. Andrea Locatelli (I) | Kalex | 18 | +24,055 s | 2.07,272 min | - |
| 17. Jake Dixon (GB) | KTM | 18 | +27,663 s | 2.07,791 min | - |
| 18. Dimas Ekky Pratama (RI) | Kalex | 18 | +29,455 s | 2.07,576 min | - |
| 19. Joe Roberts (USA) | KTM | 18 | +30,896 s | 2.07,869 min | - |
| 20. Jesko Raffin (CH) | NTS | 18 | +37,044 s | 2.07,973 min | - |
| 21. Philipp Öttl (D) | KTM | 18 | +50,548 s | 2.08,329 min | - |
| 22. Lukas Tulovic (D) | KTM | 18 | +54,921 s | 2.08,710 min | - |
| 23. Xavi Cardelus (E) | KTM | 18 | +1.00,678 min | 2.09,061 min | - |
| 24. Enea Bastianini (I) | Kalex | 17 | +1 Runde | 2.07,171 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | |
| Sam Lowes (GB) | Kalex | 13 | +5 Runden | 2.07,023 min | - |
| Marco Bezzecchi (I) | KTM | 12 | +6 Runden | 2.06,736 min | - |
| Stefano Manzi (I) | MV Agusta | 10 | +8 Runden | 2.07,010 min | - |
| Somkiat Chantra (T) | Kalex | 8 | +10 Runden | 2.06,583 min | - |
| Fabio Di Giannantonio (I) | Speed Up | 7 | +11 Runden | 2.07,792 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Márquez | 262 |
| 2. Binder | 234 |
| 3. Lüthi | 230 |
| 4. Navarro | 210 |
| 5. Fernández | 197 |
| 6. Marini | 182 |
| 8. Schrötter | 137 |
| 23. Aegerter | 15 |
| 26. Raffin | 6 |
| 29. Tulovic | 3 |

WM-STAND KONSTRUKTEURE

| Hersteller | Punkte |
|--------------|--------|
| 1. Kalex | 422 |
| 2. KTM | 256 |
| 3. Speed Up | 243 |
| 4. MV Agusta | 32 |
| 5. NTS | 11 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|------------------------------|--------|
| 1. Flexbox HP 40 | 381 |
| 2. Dynavolt Intact GP | 367 |
| 3. Estrella Galicia Marc VDS | 334 |
| 4. Red Bull KTM Ajo | 317 |
| 5. Beta Tools Speed Up | 311 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|---------------------|--------------|
| 1. Márquez | 2.05,244 min |
| 2. Nagashima | 2.05,395 min |
| 3. Binder | 2.05,559 min |
| 4. Vierge | 2.05,695 min |
| 5. Lüthi | 2.05,714 min |
| 6. Martín | 2.05,731 min |
| 7. Lowes | 2.05,735 min |
| 8. Schrötter | 2.05,792 min |
| 9. Gardner | 2.05,888 min |
| 10. Marini | 2.05,938 min |
| 11. Di Giannantonio | 2.05,956 min |
| 12. Lecuona | 2.05,959 min |
| 13. Manzi | 2.06,070 min |
| 14. Bastianini | 2.06,077 min |
| 15. Navarro | 2.06,126 min |
| 16. Raffin | 2.06,308 min |
| 17. Fernández | 2.06,515 min |
| 18. Chantra | 2.06,807 min |
| 19. Bulega | 2.06,143 min |
| 20. Locatelli | 2.06,263 min |
| 21. Bezzecchi | 2.06,267 min |
| 22. Baldassarri | 2.06,324 min |
| 23. Bendsneyder | 2.06,363 min |
| 24. Aegerter | 2.06,510 min |
| 25. Roberts | 2.06,746 min |
| 26. Pasini | 2.06,924 min |
| 27. Pratama | 2.07,058 min |
| 29. Öttl | 2.07,756 min |
| 30. Tulovic | 2.07,764 min |

Moto3

Lorenzo Dalla Porta weiter in We

Der WM-Titel hat Lorenzo Dalla Porta neuen Aufwind gegeben. In Sepang gewann er seinen dritten Grand Prix in Folge, aber für die Show des Tages sorgte Jaume Masiá.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Jaume Masiá konnte einem leidtun. Während die anderen Moto3-Piloten in der Besichtigungsrunde in Richtung Startaufstellung rollten, versuchte er neben der Strecke vergeblich, seine KTM wieder in Gang zu bringen. Der Spanier aus dem Bester Capital Dubai-Team, der am Donnerstag vor dem Rennwochenende seinen 19. Geburtstag gefeiert hatte, wurde zwar mit dem Scooter eines Streckenpostens zurück ins Fahrerlager gebracht, doch bis seine KTM mit dem Anhänger dort ankam, vergingen ewige Minuten. Dann war sie da, und seine Crew

fand sogleich den Fehler. Die Batterie wurde gerade noch rechtzeitig gewechselt, sodass Masiá aus der Boxengasse in die Aufwärmrunde starten konnte und noch in die Startaufstellung kam.

Dann zündete er ein Feuerwerk: Er fuhr bis in die Spitzengruppe vor, profitierte in der letzten Runde von Albert Arenas' Sturz und wurde schließlich Dritter! „Ich hatte versucht, einen halbwegs klaren Kopf zu bewahren“, erzählte Masiá. „Es fühlte sich wie eine Mischung aus Ärger und Enttäuschung an, als ich vom letzten Platz losfuhr. Ich war aber auch sehr glücklich, dass meine Mannschaft das Motorrad hinbekommen hat. Und das hat mich noch einmal motiviert.“

Ein heroisches Rennen fuhr auch der erst 16-jährige Rookie Sergio Garcia. Der Junior des Estrella-Galicia-Teams wuchs über sich hinaus und konnte seinen ersten Podestplatz feiern. „Diese Saison war wirklich hart für mich, aber bei den letzten drei

Rennen habe ich noch mehr gepusht und konnte ein besseres Gefühl für mein Motorrad aufbauen“, berichtete der Teenager. „Es war bei der Hitze besonders schwierig. Ich habe zum Schluss nur versucht, Albert Arenas zu folgen, aber der stürzte, und so konnte ich mein erstes WM-Podium sogar auf der zweiten Stufe besteigen!“

Wenn man Lorenzo Dalla Porta und seinen Vater seit dem Titelgewinn beobachtet, wird klar, was es für die Familie bedeutet, das Ziel erreicht zu haben. Als der Leopard-Pilot wieder ganz oben stand, tauchte sein Vater stolz in die Menge und sang lautstark die italienische Hymne mit. Lorenzo Dalla Porta hatte wieder geschickt den Toppspeed seiner Honda genutzt und sich auf der Bremse nicht unterkriegen lassen. „Mein Motorrad war wieder perfekt vorbereitet. Ich danke meinem Team dafür, jedem einzelnen von ihnen“, freute sich der Weltmeister. ■



Lorenzo Dalla Porta (#48) gewann als erster Italiener seit Marco Melandri 1999 drei GP der kleinsten Klasse in Folge

Moto3

Salac punktet und drängt Kornfeil raus

Zum Schluss der Saison sind der erfahrene Tscheche Jakub Kornfeil und sein 17-jähriger Landsmann Filip Salac auf Augenhöhe – was nicht immer gut ist.

Für die Zuschauer war es eine Augenweide, für Teamchef Florian Prüstel eher eine Nervensache. Erstmals in diesem Jahr lieferten sich seine beiden Piloten über viele Runden einen knallharten Positionskampf. In der letzten Runde packte Salac dann die Ellbogen aus, drückte sich knallhart rein und konnte sich im Ziel als 13. über drei weitere Punkte in seiner Rookie-Saison freuen. Kornfeil und Teamchef Prüstel waren weniger amüsiert, bei dem Angriff musste Kornfeil neben die Strecke, was ihn aus den Punkterängen warf.

„Ich wurde selbst zweimal abgedrängt und musste mich zwei-



Filip Salac (#12) vor Jakub Kornfeil

mal vom Ende des Feldes nach vorne kämpfen“, entschuldigte sich Salac. „Es waren sehr hart erkämpfte drei Punkte.“ „Natürlich bin ich über das Manöver von Filip nicht glücklich, zumal es ein bisschen zu hart war, da er selbst fast gestürzt wäre. Außerdem hätten wir für unser Team die Plätze 13 und 14 einfahren können“, ärgerte sich Kornfeil. ■ DIS

Asia Talent Cup

Meisterfeier von tiefer Trauer überschattet

Sho Nishimura wurde Asia Talent Cup-Meister, doch der Tod des Cup-Dritten Afridza Munandar überschattete das Finale.

Die Spannung war kaum zu steigern. Nach dem Qualifying trennten ganze vier Tausendstelsekunden die beiden Cup-Führenden Takuma Matsuyama und Sho Nishimura. Auch Afridza Munandar, der noch Titelchancen hatte, war auf Schlagdistanz. Doch dann ging alles sehr schnell und unbarmherzig. In Turn 10 kam es zu einer Kollisi-

on, Munandar ging zu Boden und wurde überfahren. Das Rennen wurde sofort abgebrochen und der 20-jährige Indonesier mit dem Rettungshubschrauber in die Klinik geflogen. Doch er erlag seinen Verletzungen.

Alberto Puig ließ die Fahrer entscheiden, ob sie das zweite Rennen am Sonntag fahren wollten. Sie stimmten einstimmig dafür, es in Gedenken an Munandar zu fahren. Der Cup-Führende Matsuyama stürzte gleich nach dem Start und musste mit ansehen, wie Sho Nishimura als Zweiter im Rennen den Cup gewann. ■ DIS

CUP-STAND

| | | |
|----|-----------------------|------------|
| 1. | Sho Nishimura (J) | 177 Punkte |
| 2. | Takuma Matsuyama (J) | 169 |
| 3. | Afridza Munandar (RI) | 142 |
| 4. | Adenata Putra (RI) | 123 |
| 5. | Tatchakorn Buasri (T) | 118 |



Sho Nishimura: ATC-Sieger 2019

Weltmeisterform



NACHRICHTEN

MOTO2

Marcel Schrötter sah nach der Hitzeschlacht trotz seines vor kaum mehr als einem Monat operierten Schlüsselbeins erstaunlich fit aus. Mit dem neunten Platz war der Intact-Pilot trotzdem nicht zufrieden. „Meine Pace war nach fünf Runden ziemlich gleich mit der Spitze, ich habe aber in der ersten Runde in dem Getümmel nicht bemerkt, dass ich einmal statt im zweiten im dritten Gang war, da habe ich viele Plätze verloren. Aber ich habe das Gefühl für das Motorrad wieder, es hätte fürs Podest reichen können.“

Lukas Tulovic war hingegen völlig am Ende. „Da denkst du nach dem Rennen in Japan und Australien, du wärst fit, kommst hierher und dir wird klar, was dir fehlt. Ich werde jetzt für das Finale noch einmal wie ein Stier anfangen zu trainieren. Philipp Öttl schaffte es, seinen

3,8-Sekunden-Rückstand bis zum Rennen auf 2,1 Sekunden zu reduzieren. Er hielt gut durch, das reichte für P21.

MOTO2

Jesko Raffin fuhr in Malaysia sein letztes Moto2-Rennen für diese Saison. In Valencia wird er wieder für Intact in der MotoE antreten. Nach dem 16. Startplatz hatte der Schweizer im Warm-up mit vollem Tank einen Sturz, im Rennen fehlte der NTS zum Schluss die Pace, so kam Raffin auf Platz 20.

MOTO2

Über die Saison blieb Kalex keine Zeit zum Testen, deshalb hat Konstrukteur Alex Baumgärtel drei Versionen des nächstjährigen Fahrwerks vorbereitet, von denen bei dem Test in Jerez in der Woche nach dem WM-Finale jeweils zwei Stück für die Teams zur Verfügung stehen werden. ■ IP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sepang (MAL) – 3. November 2019 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 94,231 km über 17 Runden à 5,543 km. 29 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 47 Grad.

| Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|----------------------------|----------|------|---------------|--------------|-------|
| 1. Lorenzo Dalla Porta (I) | Honda | 17 | 2:13,972 min | 2:13,265 min | 25 |
| 2. Sergio García (E) | Honda | 17 | +0,410 sec | 2:13,086 min | 20 |
| 3. Jaume Masía (E) | KTM | 17 | +0,803 sec | 2:13,101 min | 16 |
| 4. Ai Ogura (J) | Honda | 17 | +0,885 sec | 2:13,141 min | 13 |
| 5. Celestino Vietti (I) | KTM | 17 | +0,902 sec | 2:13,166 min | 11 |
| 6. Marcos Ramírez (E) | Honda | 17 | +1,095 sec | 2:12,845 min | 10 |
| 7. John McPhee (GB) | Honda | 17 | +1,342 sec | 2:13,165 min | 9 |
| 8. Arón Canet (E) | KTM | 17 | +2,253 sec | 2:13,425 min | 8 |
| 9. Tony Arbolino (I) | Honda | 17 | +3,035 sec | 2:13,148 min | 7 |
| 10. Niccolò Antonelli (I) | Honda | 17 | +7,726 sec | 2:13,626 min | 6 |
| 11. Romano Fenati (I) | Honda | 17 | +8,008 sec | 2:13,270 min | 5 |
| 12. Albert Arenas (E) | KTM | 17 | +10,521 sec | 2:13,300 min | 4 |
| 13. Filip Salac (CZ) | KTM | 17 | +15,542 sec | 2:13,820 min | 3 |
| 14. Raúl Fernández (E) | KTM | 17 | +15,873 sec | 2:13,656 min | 2 |
| 15. Riccardo Rossi (I) | Honda | 17 | +15,950 sec | 2:13,716 min | 1 |
| 16. Makar Yurchenko (KZ) | KTM | 17 | +16,064 sec | 2:13,703 min | - |
| 17. Jakub Kornfeil (CZ) | KTM | 17 | +16,497 sec | 2:13,341 min | - |
| 18. Kazuki Masaki (J) | KTM | 17 | +16,567 sec | 2:13,805 min | - |
| 19. Dennis Foggia (I) | KTM | 17 | +24,161 sec | 2:13,767 min | - |
| 20. Can Öncü (TR) | KTM | 17 | +29,330 sec | 2:13,941 min | - |
| 21. Tom Booth-amos (GB) | KTM | 17 | +1:22,202 min | 2:13,211 min | - |
| Nicht gewertet: | | | | | |
| Darryn Binder (ZA) | KTM | 10 | +7 Runden | 2:13,270 min | - |
| Ayumu Sasaki (J) | Honda | 8 | +9 Runden | 2:13,216 min | - |
| Andrea Migno (I) | KTM | 8 | +9 Runden | 2:13,171 min | - |
| Kaito Toba (J) | Honda | 8 | +9 Runden | 2:13,137 min | - |
| Stefano Nepa (I) | KTM | 7 | +10 Runden | 2:13,852 min | - |
| Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 5 | +12 Runden | 2:13,365 min | - |
| Gabriel Rodrigo (RA) | Honda | 5 | +12 Runden | 2:13,277 min | - |
| Alonso Lopez (E) | Honda | 5 | +12 Runden | 2:13,013 min | - |

WM-STAND FAHRER

| Fahrer | Punkte |
|----------------|--------|
| 1. Dalla Porta | 279 |
| 2. Canet | 190 |
| 3. Arbolino | 175 |
| 4. Ramírez | 174 |
| 5. McPhee | 156 |
| 6. Antonelli | 128 |
| 7. Vietti | 127 |
| 8. Masía | 121 |
| 9. Suzuki | 111 |
| 10. Arenas | 108 |

WM-STAND MARKEN

| Marke | Punkte |
|----------|--------|
| 1. Honda | 414 |
| 2. KTM | 327 |

WM-STAND TEAMS

| Team | Punkte |
|--------------------------------|--------|
| 1. Leopard Racing | 453 |
| 2. VNE Snipers | 251 |
| 3. SIC58 Squadra Corse | 239 |
| 4. Sky Racing Team VR46 | 224 |
| 5. Petronas Sprinta Racing | 218 |
| 6. Sterilgarda Max Racing Team | 190 |
| 7. Mugen Race | 179 |
| 8. Gaviota Angel Nieto Team | 168 |
| 9. Honda Team Asia | 163 |
| 10. Estrella Galicia 0.0 | 122 |

STARTAUFGSTELLUNG

| Fahrer | Zeit |
|----------------|--------------|
| 1. Ramírez | 2:11,758 min |
| 2. Suzuki | 2:11,885 min |
| 3. McPhee | 2:11,990 min |
| 4. Arenas | 2:12,172 min |
| 5. Vietti | 2:12,314 min |
| 6. Binder | 2:12,332 min |
| 7. Dalla Porta | 2:12,343 min |
| 8. Sasaki | 2:12,369 min |
| 9. Rodrigo | 2:12,385 min |
| 10. Lopez | 2:12,396 min |
| 11. Masía | 2:12,520 min |
| 12. Canet | 2:12,749 min |
| 13. García | 2:12,790 min |
| 14. Ogura | 2:12,797 min |
| 15. Migno | 2:13,142 min |
| 16. C. Öncü | 2:13,160 min |
| 17. Toba | 2:12,466 min |
| 18. Antonelli | 2:12,528 min |
| 19. Arbolino | 2:12,757 min |
| 20. Fernández | 2:12,933 min |
| 21. Fenati | 2:13,195 min |
| 22. Foggia | 2:13,227 min |
| 23. Masaki | 2:13,307 min |
| 24. Nepa | 2:13,412 min |
| 25. Booth-amos | 2:13,771 min |
| 26. Salac | 2:13,778 min |
| 27. Kornfeil | 2:14,220 min |
| 28. Yurchenko | 2:14,333 min |
| 29. Rossi | 2:14,907 min |



Nach einer langen Karriere hat Randy Krummenacher seinen Traum verwirklicht und ist Supersport-Weltmeister geworden. Im MSa-Interview schildert der Schweizer seinen Weg und seine Gefühle.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich, den WM-Titel endlich errungen zu haben?

Es ist etwas Großartiges, nach 24 Jahren mein Ziel zu erreichen. Es war ein sehr schönes, gutes Jahr, das beste in meiner Karriere. Aber es war auch sehr anstrengend, weil ich mit Federico Carrasculo eine sehr große Konkurrenz im Team hatte. Wir haben es aber gut gemeistert und am Schluss gewonnen. Es fühlt sich unglaublich an.

Was war das Ausschlaggebende, dass Sie sich gegen ihn durchsetzen konnten?

Ich glaube einfach, dass meine Erfahrung und das präzise Abstimmen des Motorrades mir einen Vorteil ihm gegenüber erbracht haben. Ich habe sehr, sehr eng mit meiner Crew gearbeitet, ich glaube, wir haben über alle Aspekte hinweg eine etwas bessere Arbeit geleistet als er. Er ist sehr schnell und sehr stark gewesen, aber ich denke, wir waren in jedem Sektor ein wenig besser.



Randy Krummenacher

Geburtstag: 24. Februar 1990

Geburtsort: Grüt (CH)

Herkunftsland: CH

WM-KARRIERE

- 2007: 125GP, KTM (13.)
- 2008: 125GP, KTM (25.)
- 2009: 125GP, Aprilia (21.)
- 2010: 125GP, Aprilia (9.)
- 2011: Moto2, Kalex (18.)
- 2012: Moto2, Kalex (18.)
- 2013: Moto2, Suter (17.)
- 2014: Moto2, Suter (24.)
- 2015: Moto2, Kalex (21.)
- 2016: SSP, Kawasaki (3.)
- 2017: SBK, Kawasaki (16.)
- 2018: SSP, Yamaha (4.)
- 2019: SSP, Yamaha (1.)

Hobbys

Motocross, Dirt Track

„Ich habe alles hinter das Motorradfahren gestellt“

Das war jetzt der dritte Anlauf zum Supersport-WM-Titel. Was haben Sie dieses Jahr besser gemacht als die beiden Male zuvor?

Natürlich habe ich ein wenig mehr Erfahrung mit in die Saison genommen. Dazu habe ich mit Manuel Cappelletti meinen Chefmechaniker und mit Alessandro Aldisi meinen Elektroniker gefunden. Wir müssen nicht viel sprechen, wir verstehen uns blind. Die Zusammenarbeit mit ihnen hat mich einen Schritt nach vorn gebracht, genauso wie das sture Konzentrieren auf das Motorradfahren. Ich habe anderen Dingen neben der Piste viel weniger Beachtung geschenkt und mein Ding durchgezogen.

Haben Sie vor der Saison etwas anders gemacht als in früheren Jahren?

Nein, im Vorfeld habe ich nichts anders gemacht. Ich habe nicht anders trainiert. Erst unter der Saison musste ich einfach an mir arbeiten, um konzentriert am Motorradfahren zu bleiben. Es war nicht einfach, Federico Caricasulo als Teamkollegen zu haben. Er war unheimlich stark, und da habe ich mental noch einmal einen Schritt gemacht, um wirklich konzentriert bei meiner Arbeit zu bleiben und mich nicht ablenken zu lassen. Nur so konnte ich mit dem Druck umgehen, den Druck, den man sich selbst macht, denn ich wollte unbedingt gewinnen. So musste ich während der Saison reagieren, das habe ich aber hingekriegt. Ich denke, ich bin dank dieser Situation noch mal gewachsen. Ich werde auch nächstes Jahr nur noch stärker sein.

Neben Ihrem Team ist auch Ihre Lebenspartnerin aus Italien. Haben Sie nun ein italienisches Umfeld gefunden, in dem Sie sich wohlfühlen?

Ja, ich fühle mich sehr wohl und habe mein perfektes Umfeld gefunden, wo ich als Mensch glücklich bin, aber auch als Athlet das meiste aus mir schöpfen kann. Ich lebe meinen Traum und weiß das sehr zu schätzen.

Sie hatten einen Zweijahresvertrag mit dem Evan Bros Team und Yamaha Schweiz, der jetzt ausläuft. Wie geht es weiter?

Ich bin Yamaha Schweiz sehr dankbar, ohne sie hätte das Ganze nicht stattgefunden. Es freut mich extrem, dass ich ihnen mit dem WM-Titel etwas zurückgeben konnte. Meine Zukunft geht weiter in der Supersport-WM, ich werde aber für MV Agusta fah-

„Dass die Schweiz noch Profi-Rennfahrer hat, ist den verrückten Vätern zu verdanken, die alles für die Karriere ihrer Söhne opfern.“

Randy Krummenacher

ren. Ich habe letzte Woche einen Vertrag für ein Jahr unterschrieben, mit einer Option auf ein weiteres Jahr. Ich bin motiviert, stehe sehr hinter dem Projekt. Team-Eigentümer Andrea Quadranti ist ebenfalls sehr motiviert und möchte das Motorrad weiter verbessern. Es ist nicht selbstverständlich, dass wir gleich wieder gewinnen, denn das Level ist sehr hoch, und es muss sehr vieles stimmen, um Weltmeister zu werden. Aber das Ziel ist ganz klar: hart arbeiten und wieder um den Titel fahren.

Wann kam das Angebot von MV Agusta?

Erst vor Kurzem. Wir haben gar nicht lange gesprochen, sondern wir waren uns ziemlich schnell einig. Wir waren uns schon vor dem WM-Finale einig und haben den Vertrag danach unterschrieben.

Was haben Sie für die weitere Zukunft geplant?

Da ist erst einmal die sportliche Geschichte: Ich möchte den Supersport-WM-Titel verteidigen. Die private Geschichte ist, dass ich mit meiner Freundin Serena del Pizzo

eine Flattrack-Bahn in der Nähe von Perugia aufbaue. Zum einen kann ich dort trainieren, zum anderen kann ich meine Erfahrung dort an jeden Motorradfahrer weiterleiten. Wir hatten dieses Jahr schon ein paar Events, und wir möchten es eigentlich ausbauen, um auch normale Verkehrsteilnehmer auf dem Motorrad sicherer zu machen. Aber auch, um jungen Rennfahrern etwas beizubringen.

Wie kommt es, dass die Schweiz keine Rennstrecken hat und trotzdem so viele gute Rennfahrer?

Es gibt zwar keine Förderung, aber genügend verrückte Väter, die alles unternehmen, dass ihr Kind seinen Weg machen kann. Die enorm viel dafür geben, ins Ausland reisen und zwischen Arbeit und Familie die Söhne zu den Rennen fahren. Es gibt Familien, die vollen Einsatz geben, damit der Sohn im Ausland wächst und sich ans WM-Level herantastet. Nur deshalb gibt es noch Schweizer Profi-Rennfahrer. Es finden sich auch verrückte Sponsoren in der Schweiz, die Fans sind, einfach an diese Jungs glauben und sie unterstützen. Aber ich denke, es würde noch viel mehr gehen, wenn eine große Föderation mit einer großen Förderung da wäre, wie in Spanien und Italien. Aber die Schweiz verfügt da über kein System. Das müsste mal einer richtig in die Hand

nehmen. Aber das wäre keine einfache Sache. Die Schweiz ist klein und das Motorradfahren ist dort nicht so wichtig.

Wie hat Ihr Vater, der selbst Rennfahrer war, Sie gefördert?

Er hat eine gewisse Zeit seines Lebens für mich gelebt. Somit haben wir den Weg gemacht. Dann kam auch noch Glück dazu, dass wir Sponsoren gefunden haben, die an mich geglaubt und mich unterstützt, die enorm viel Geld in mich investiert haben. Es hat einfach alles gepasst am Schluss, sodass ich meinen Weg gehen konnte. Aber angefangen hat es eigentlich, weil mein Vater mich enorm gefördert hat und ich das unbedingt wollte. Er ist dann mit mir überall hingefahren, bis mich dann die Sponsoren unterstützt haben.

Wie haben Sie Ihren WM-Titel gefeiert?

Ich wurde in Italien gleich am Flughafen empfangen, und wir haben ein bisschen gefeiert. Aber die großen Feiern, auch in der Schweiz, die kommen noch in diesem Monat.

Was machen Sie über den Winter?

Ich werde wieder hart trainieren, dazu werde ich schon im November die MV Agusta in Jerez bei den gemeinsamen Superbike-WM-Tests testen. ■



Randy Krummenacher (#21) in Katar: Nerven bewahrt und Titel gewonnen

Supersport-WM

Krummenacher bei MV

Kaum hat Randy Krummenacher den Supersport-WM-Titel erobert, wurde sein spektakulärer Wechsel zu MV Agusta verkündet. Teamchef Andrea Quadranti verspricht sich viel vom Schweizer.

Von: Imre Paulovits

Als Randy Krummenacher während unseres Interviews (siehe Seite 38/39) verkündete, dass er nächstes Jahr bei MV Agusta fahren wird, wirkte er ganz aufgeregt. Zwar hat die legendäre italienische Marke, die einst unter der Leitung von Graf Domenico Agusta 75 WM-Titel in der Motorrad-WM gewann und dafür gesorgt hat, dass Giacomo Agostini bis heute in der Zahl seiner Siege

und WM-Titel von niemanden eingeholt werden konnte, seit ihrer Rückkehr unter Castiglioni-Führung nicht mehr an die früheren Erfolge anknüpfen können. Die Dreizylinder-F3 675 gehört aber zu den Sieganwärtern – wenn ihre Technik hält. Deshalb hat Teamchef Andrea Quadranti versprochen, das Pro-

jekt mit Randy Krummenacher auf eine neue technische Stufe zu bringen.

Leicht wird das Unterfangen vor allem gegen die gestärkten Yamaha-Teams nicht. Der letzte Sieg von MV Agusta liegt zweieinhalb Jahre zurück, damals gewann Roberto Rolfo das Auftaktrennen in Phillip Island. ■



Randy Krummenacher: Neues Abenteuer mit legendärer Motorradmarke

Superbike-WM

Barcelona im Kalender

Mit dem Circuit Barcelona-Catalunya kommt eine hochkarätige Rennstrecke in den Superbike-WM-Kalender. Mit dem indonesischen Lombok folgt eine weitere Location, wo die Superbike-WM und die MotoGP fahren werden.

Von: Imre Paulovits

Zwar steht der Superbike-WM-Kalender für 2020 noch nicht, aber auf einen Neueinstieg dürften sich Fahrer und Fans gleichermaßen freuen: Vom 18. bis 20. September werden die seriennahen Rennmaschinen in Barcelona gastieren, einer Strecke, die in der Motorrad-WM bereits legendäre Rennen geboten hat und die von vielen Fahrern als eine der besten Strecken im Kalender gehandelt wird.

Bei der Präsentation der WM-Runde waren viele fröhliche Ge-

sichter bei der Dorna zu sehen, dem Event-Management Gemoat, das die WM-Runde organisieren wird, und auch beim Streckenbetreiber von Barcelona-Catalunya. Die spanischen Fahrer freuen sich ebenfalls mächtig auf ihr Heimrennen, schließlich kommen viele aus der Region. Hinter dem Veranstalter steht übrigens Ex-Rennfahrer und Jorge-Lorenzo-Freund Ricard Cardús.

Zwar wird der momentan auf der indonesischen Ferieninsel

Lombok entstehende Mandalika-Circuit erst 2021 Einzug in die Motorrad- und die Superbike-WM halten, aber die Delegation von Dorna und FIM, die zwischen dem Australien- und dem Malaysia-GP den Stand der Bauarbeiten begutachtete, zeigte sich begeistert. Die Strecke hat Meerblick und wird eine Kombination aus klassischem Straßenkurs und moderner Rennstrecke sein. Inmitten eines luxuriösen Ferien-Resorts. ■



Bereits jetzt spektakulär: Plakat zur Superbike-WM in Barcelona

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Auch wenn die Teilnehmerliste der Supersport-WM noch auf sich warten lässt und ebenfalls noch keine endgültige Zusage vorliegt, zeigt sich Kiefer-Teamchef Jochen Kiefer zuversichtlich, dass sein Team nächstes Jahr in der mittleren Klasse der Superbike-WM fahren wird. Dabei möchte Kiefer auch seinen aktuellen Moto2-Piloten Lukas Tulovic mitnehmen: „Mein Plan mit ihm war, ihn zu einem WM-Piloten aufzubauen, der vorne mitfahren kann. Weil ich es in der Moto2 nicht kann, versuche ich, ihm diese Chance in der Supersport-WM zu geben. Er hat Talent und es wirklich verdient.“

MOTO2/SUPERSPORT-WM

Dominique Aegerter weiß noch nicht, wo seine Karriere nächstes Jahr weitergehen wird. Der 29-jährige Schweizer verhandelt mit seinem aktuellen MV-Agusta-Team, sieht sich aber auch nach anderen Möglichkeiten um. „Ich habe ein Angebot als Testfahrer, könnte in der MotoE oder auch in der Supersport-, vielleicht auch in der Superbike-WM fahren“, so Aegerter.

SUPERSPORT-300-WM

Ten Kate gibt nach seinem Umstieg von Honda zu Yamaha an allen Fronten Gas. Nach dem Superbike-WM-Engagement mit Loris Baz und der Supersport-600-Rückkehr mit Steven Odendaal haben die Holländer nun bekannt gegeben, dass sie mit Glenn van Straalen auch an der Supersport-300-WM teilnehmen werden. Der 19-jährige Holländer stand in Assen bereits zweimal auf dem WM-Podium bei den 300ern.

SUPERBIKE-WM

Xavi Forés, 2017 und 2018 WM-Siebter und bester Nicht-Werkspilot der Superbike-WM, hat nach einem BSB-Jahr wieder einen Platz in der WM gefunden und wird 2020 bei Puccetti-Kawasaki fahren.

GetzenRodeo

Fulminantes Finale

Im Erzgebirge trafen sich die besten Hard-Enduro-Fahrer der Welt, um beim Finale der World Enduro Super Series (WESS), dem GetzenRodeo, ihren Meister zu finden. Doch der stand sogar schon nach der Qualifikation fest, denn Manuel Lettenbichler war an diesem Tag fast uneinholbar.

Von: **Robert Pairan**



Alle Mühe umsonst: Blazusiak blieb auf WESS-Rang 4 hängen

Nur 20 Fahrer konnten sich für das Finale qualifizieren, und als sich Lettenbichler als Schnellster auf dem Parcours seine Teilnahme sicherte, war er gleichzeitig schon der neue Meister der Serie. Denn selbst als Letzter hätte er noch so viele Punkte bekommen, dass er in der Meisterschaft uneinholbar gewesen wäre.

Was den Deutschen aber nur noch mehr motivierte, auf dem verschärften Kurs auch mehr zu geben. Tatsächlich ging der KTM-Fahrer vom Start weg in Führung und baute seinen Vorsprung zunächst immer weiter aus. Zur Mitte des 80-minütigen Finallaufes kam dann aber Taddy Blazusiak immer besser in Fahrt und rückte am Rennende dicht an Lettenbichler heran. Eine andere Linie brachte den Polen dann sogar kurz vorbei und an die Spitze, bevor der Bayer erneut in Führung und kurze Zeit später als Sieger ins Ziel ging.

Damit schlägt Lettenbichler auch die Werksfahrer. Denn obwohl der Mann aus Kiefersfelden auf einer KTM sitzt, gehört er nicht dem starken KTM-Werks-

team an. Einen Heimvorteil hatte er auf dem anspruchsvollen Parcours nicht unbedingt, auch wenn die vielen Zuschauer ihn feierten und anfeuerten und er auch schon vor einem Jahr an gleicher Stelle das GetzenRodeo gewonnen hatte. Doch hinsichtlich Streckenführung und Schwierigkeitsgrad hatte der Veranstalter die Stellschrauben noch einmal angezogen.

Blazusiak: Defekte Pumpe

Hinter Lettenbichlers Zielankunft kam es allerdings zu einem echten Drama, als Blazusiak von der Technik eingebremst wurde: Die Benzinpumpe verweigerte den Dienst, und er musste auch noch den bis dahin drittplatzierten Alfredo Gomez vorbeiziehen lassen: „Ich habe die Veranstaltung genossen und mir die Seele aus dem Leib gefahren – nur um am Ende zu verlieren. Das ist Racing. Aber es kommt mir so vor, als ob ich ein wenig mehr Pech als andere habe.“ Des Polen Glück war allerdings, dass nur noch Gomez mit ihm in einer Runde war und er

deshalb immerhin noch Dritter wurde – wenngleich er sein Ziel, den Vizetitel, damit ebenfalls verpasste.

Lettenbichler war der einzige Deutsche im Finale: Kevin Gallas war bereits in der ersten Runde der Qualifikation mit technischen Problemen stehen geblieben, und Leon Hentschel kam in den zwei Stunden nur fünf Runden weit. Der letzte Qualifizierte hatte sieben Runden.

Es war das letzte Finale der World Enduro Super Series. Die WESS tritt im nächsten Jahr, das ihr drittes wird, ganz selbstbewusst als WESS-Enduro-Weltmeisterschaft auf und geht damit auf direkten Konfrontationskurs zum „Enduro-GP“ der FIM-WM. Beim kommenden ersten Lauf in den USA, dem Tennessee Knockout, meinte Serien-Manager Winfried Kerschhaggl anlässlich der Bekanntgabe des 2020er Terminkalenders, „die schnellsten Fahrer, die besten Wettbewerber und weltweite Präsenz“ zu haben. „Was braucht man mehr für eine echte Weltmeisterschaft?“ ■

HARD ENDURO

GetzenRodeo, Drebach, 02./03.11.

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. Man. Lettenbichler (D), KTM | 10 Runden |
| 2. Alfredo Gomez (E), Husqv. | 10 Runden |
| 3. Taddy Blazusiak (PL), KTM | 9 Runden |
| 4. Billy Bolt (GB), Husqvarna | 8 Runden |
| 5. Pol Tarres (E), Husqvarna | 7 Runden |
| 6. Jonny Walker (GB), KTM | 7 Runden |
| 7. Graham Jarvis (GB), Husqv. | 7 Runden |
| 8. Mario Roman (E), Sherco | 6 Runden |
| 9. Eddie Karlsson (S), Sherco | 5 Runden |
| 10. Ib Andersen (N), GasGas | 4 Runden |



Neuer WESS-Meister Lettenbichler

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 8 Tagen

| | |
|-------------------------|-------------|
| 1. Manuel Lettenbichler | 6110 Punkte |
| 2. Alfredo Gomez | 4884 |
| 3. Jonny Walker | 4810 |
| 4. Taddy Blazusiak | 4620 |
| 5. Graham Jarvis | 4450 |
| 6. Josep Garcia | 4165 |
| 7. Nathan Watson | 4136 |
| 8. Mario Roman | 3560 |
| 9. Billy Bolt | 3415 |
| 10. Pol Tarres | 3130 |

NACHRICHTEN

AICHWALD IST ZURÜCK

Nach drei Jahren Pause steht die schwäbische Traditionsstrecke in Aichwald wieder im Programm der ADAC MX Masters-Serie. Die Differenzen zwischen ADAC und dem MSC Aichwald unter Clubchef Manuel Dorn wurden beigelegt. Damit können sich die deutschen MX-Fans am 20. und 21. Juni 2020 auf ein internationales Klassefeld und großen Sport auf der legendären Oldschool-Strecke „In den Horben“ am Rande des Schurwalds freuen. Die beliebte Masters-Serie wächst damit um eine Veranstaltung auf acht Rennen in 2020.

POLEN WIEDER IM EIS-SPEEDWAY-KALENDER

Nach Jahren der Inaktivität in Sachen Eisspeedway in Polen kehrt der Sport 2020 in die Welt-Speedway-Metropole zurück. Am 21./22. März findet in der Stadt Tomaszow Mazowiecki in der Woiwodschaft Lodz die Eisspeedway-Europameisterschaft statt. Die Arena Lodowa ist eine supermoderne Eissportanlage mit überdachter Eisschnelllaufbahn. Nach dem Unfalltod des polnischen Eisspeedway-GP-Fahrers Grzegorz Knapp 2014 waren alle Eisaktivitäten in Polen zum Erliegen gekommen.

WITTSTOCK IN POLNISCHER LIGA

Als erster deutscher Speedway-Verein starten die Wittstock Wölfe 2020 in der polnischen Liga. Clubchef Frank Mauer meldete letzte Woche sein Team in der 2. Liga (gleich dritte Liga) an. Aus der Bundesliga hat sich der Club (2018 Vizemeister) abgemeldet. In der polnischen Liga werden je 6 bis 7 Heim- und Auswärtsrennen gefahren. In der Bundesliga gibt es nur 2 Heimrennen. Mauer plant derzeit mit einem deutschen Team mit Sohn Steven Mauer, Tobias Busch, Dominik Möser, Lukas Baumann, Ben Ernst, Celina Liebmann und verhandelt auch mit Erik Riss. ■



Für den deutschen Husqvarna-Piloten Dennis Ullrich war 2019 wieder ein erfolgreiches Jahr. Mit seinem fünften ADAC MX Masters-Titel schrieb der 26-Jährige Geschichte. Auch beim Regen-Roulette in Assen zeigte er ungeahnte Qualitäten im Sand und führte das deutsche Team im MXoN auf Platz 7.

Von: **Frank Quatember**

Sie haben zum fünften Mal die ADAC MX Masters gewonnen. Was gab den Ausschlag, und was bedeutet Ihnen der Titel?

Ich denke, ich bin einer der wenigen, die konstant auf Hartboden oder Sand gute Resultate abgeliefert haben. Ich bin so gut wie nie gestürzt und immer ins Ziel gekommen. Ich glaube, das war ausschlaggebend für meinen Sieg. Der Titel bedeutet mir sehr viel, eigentlich ist es sogar der wichtigste in meiner Karriere, da mich nach der harten Saison im letzten Jahr einige Leute bereits abgeschrieben hatten. Ich habe bewiesen, dass ich es aus eigenem Willen und mit harter Arbeit immer noch kann und dass sich die viele Arbeit auszahlt.

Wie verlief die Masters-Serie 2019 aus Ihrer Sicht?

Ein kleines Highlight war direkt das erste Rennen auf dem Viertakter in Drehna, gerade weil Sand



Dennis Ullrich

Geburtstag: 17. August 1993
Geburtsort: Lauingen/Donau
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE

2008: Deutscher Meister
85 ccm
2010: ADAC MX Youngster
Cup Pl. 1
2013: ADAC MX Masters Pl. 1
2014: ADAC MX Masters Pl. 1
2016: ADAC MX Masters Pl. 1
2017: ADAC MX Masters Pl. 1
2019: ADAC MX Masters Pl. 1

Hobbys

MTB, Designen, Schwimmen

„Das Thema WM habe ich relativ abgehakt“

nicht mein Lieblings-Untergrund ist. Dennoch konnte ich das Podium erreichen, was für mich schon etwas überraschend war und für die Konkurrenz sicher auch. Ich bin nicht der Typ, der zum Saisonstart hundertprozentig fit ist. Klar mache ich im Winter meine Arbeit, aber am Saisonbeginn bin ich noch nicht topfit, sondern arbeite mich über die Saison immer weiter nach vorn. Deswegen bin ich meistens zur Mitte des Jahres und zum Ende hin auf dem Höhepunkt, wo andere schon wieder abbauen.

Haben Sie immer an den Titel geglaubt?

Nein, es gab einen Moment, wo ich dachte, alles ist vorbei. Das war, nachdem ich vor Bielstein schon ein paar Punkte Rückstand hatte und endlich wieder Hartbodenrennen kamen. Im ersten Lauf kam ich schlecht weg im Matsch und bin in den Waves nach der ersten Kurve mit jemandem beim Sprung zusammengeraselt. Wir haben uns beide überschlagen und ich war bei schlimmsten Bedingungen mit leicht verbogenem Motorrad am Ende des Feldes. Alle Titelkontrahenten waren vorn, und da war mein Plan, Punkte aufzuholen, im Prinzip gescheitert. Den Gedanken konnte ich aber schnell abhaken. Ich habe gekämpft wie verrückt und bin noch bis auf Platz 6 nach vorn gefahren, habe dabei sogar Tanel Leok überholt. Zur Rennhälfte sah ich, wie der Serien-Spitzenreiter Jens Getteman stürzte, und da war die Motivation wieder voll da. Das war vielleicht der entscheidende Lauf auf dem Weg zum Titel.

Nach dem Zweitakt-Experiment 2018: Kann man die Masters nur mit einem Viertakter gewinnen?

Man muss schon viel Glück haben, extrem hart arbeiten und zwar konstant auf jeder Strecke, um mit einem Zweitakter den ADAC MX Masters-Titel zu gewinnen. Wir haben letztes Jahr den Zweitakter weiterentwickelt, was in den letzten beiden Rennen gut funktioniert hat. Aber gerade

dort, wo kein Hartboden und es nicht griffig ist, es keine Rillen gibt und schöne Anlieger, sondern rutschig, dann bekommt man die Leistung nicht so auf den Boden. Ich stand zwar in Gaildorf auf dem Podium, aber es ist einfach viel schwieriger. Und ich kann einen Zweitakter gut bewegen. Wenn ich bei beiden Motorrädern denselben Einsatz bringe, dann bin ich mit dem Viertakter schneller. Es geht schließlich um Zehntel- und Hundertstelsekunden. Dennoch bereue ich nichts im Rückblick auf die Saison 2018. Es hat mich weitergebracht und härter gemacht. Nicht nur fahrerisch, sondern auch, weil ich viel organisieren musste.

„Die WM geht nur noch mit viel Geld. Man setzt sein Leben aufs Spiel. Und dafür zahle ich nicht auch noch Geld.“

Dennis Ullrich

Spielt die Motocross-WM in Ihren Planungen noch eine Rolle?

Das Thema WM habe ich relativ abgehakt. Es geht nur noch mit viel Geld. Und für deutsche Fahrer ist es in den WM-Teams schwer, warum auch immer. Klar kommt das Argument mit den 1000 Euro Startgeld, aber das ist ja nur ein kleiner Teil. Da ist kein Mechaniker und kein Sprit bezahlt, keine Reisekosten, keine Verpflegung und auch keine Lizenz. Deshalb bin ich 2019 nur einen WM-Lauf gefahren. Und mittlerweile bin ich nicht mehr bereit, so über mein Limit zu gehen. Mit den vielen Schicksalsschlägen in den vergangenen Jahren habe ich einiges gelernt, nämlich dass es im Leben noch anderes gibt, als stumpf Gas zu geben und nur zu kämpfen. Es ist zwar etwas übertrieben, aber man setzt irgendwo sein Leben aufs Spiel. Und dafür zahle ich nicht auch noch Geld.

Wo werden wir Sie 2020 sehen?

Ich gehe die Planungen für das nächste Jahr sehr ruhig an. Allerdings war ich mit der Saison, dem Support und meinem Team inklusive Bodo Schmidt und meinem Mechaniker super zufrieden. Ich konnte viel mitreden und sehe keinen Grund, mich anders zu orientieren. Es steht noch nichts fest, aber ich fühle mich sehr wohl in dem Team.

Wie fällt Ihr Fazit zum letzten Rennen des Jahres, dem MXoN in Assen, aus?

Das Team-Ergebnis beim MXoN kann sich auf jeden Fall sehen lassen. Es hat, denke ich, alle Erwartungen übertroffen. Am Anfang stand erst einmal als Ziel die Qualifikation, niemand wusste, wer wie gut in Assen ist. Daher war auch der Druck nicht so mega hoch. Nach erfolgreicher Quali wollten wir unbedingt in die Top 10. In meinem ersten Lauf hatte ich von außen einen guten Start und konnte mich lange vorn halten, bis wenige Minuten vor Ende lag ich auf Platz 5. Leider gab es dann ein Problem, als von hinten Tixier und einige andere Kontrahenten kamen und ich die ganze Zeit die blaue Flagge gezeigt bekam. Das hat mich aus dem Rhythmus gebracht, und das hat sich bei den vielen Spuren negativ auf meinen Flow ausgewirkt. So musste ich noch ein paar Plätze abgeben, Platz 9 war aber super

gut. Bei meinem zweiten Start war ich nicht so zufrieden mit mir. Der Startplatz war diesmal innen, und ich wollte unbedingt einen super Start rausbauen, eigentlich sogar den Holeshoot ziehen. Ich war aber zu aggressiv, mein Vorderrad kam hoch. Ich musste kuppeln und war dadurch natürlich sofort hinten. Von Platz 30 nahm ich die Verfolgung auf, in den ersten Minuten ging es bei den Bedingungen chaotisch zu, jeder fuhr kreuz und quer. Ich hab nicht mehr viel gesehen, und es dauerte eine Zeit lang, bis ich den Rhythmus fand. Die Spitze war in der Zeit natürlich weit weg. Ich gab alles, musste zehn Minuten vor Ende noch mal die Brille wechseln, habe es aber noch in den Top 20 ins Ziel geschafft, zwei Plätze hinter Tom Koch. Meine Teamkameraden haben sich sehr gut geschlagen und mich ehrlich gesagt überrascht. Ich bin stolz auf meine und auf ihre Leistung. Es war für Tom und Simon schließlich das Debüt beim MXoN. Nur knapp hinter den USA und Frankreich – eine echte Superleistung, finde ich! Überhaupt war der Teamspirit trotz des Wetters in Assen klasse. Wir haben oft untereinander geredet, aber ich konnte mich auch auf mich selbst konzentrieren. Top war auch, dass Max Nagl, der ja verletzt war, sich quasi die ganze Zeit um Simon gekümmert hat. ■



„Ulles“ Domizil: Dennis Ullrich bei den Masters (Bielstein)

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Q7 3.0 TDI, EU6+, EZ 03/2016, 75800 km, 200 kW, Alcantara, Matrix LED, PreCrash, PreSense, S Line Sport, 43.970,- € (MwSt. awb.). A&S PIA GmbH, Olympiast. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50997



S3 Sportback, EZ 06/2019, 12000 km, 221 kW, virt. Cockpit, B&O Sound, Matrix LED, uvm 49.980,- € (MwSt. awb.). Graf Hardenberg GmbH & Co.KG, Otto-Hahn-Str. 3, 77652 Offenburg, Tel. 0781/960529091 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50933

Suche Audi 90, Bj. 1988-91, blau-met. mit SD. Angebote bitte an Tel. 0151/10970969, bitte nur SMS oder Sprachnachricht, ich rufe zurück.



A8 Limousine 50 TDI, EU6, EZ 11/2017, 42500 km, 210 kW, 360° Kamera, Matrix-Laser, DAB, Leder Valcona, 63.970,- € (MwSt. awb.). A&S PIA GmbH, Olympiast. 4-8, 82362 Weilheim, Tel. 0881/6042605 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50998

BMW



420i Cabrio A M Sport, EZ 02/2018, 14066 km, 135 kW (183 PS), snapper rocks blue-metallisch, Leder, Navi, 37.743,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50911

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



740d xDrive M Sport, EZ 09/2018, 4300 km, 235 kW (319 PS), saphirschwarz-met., B&W, GSD, 69.890,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50909



X2 xDrive20d Aut. M Sport, EZ 06/2018, 14822 km, 140 kW (190 PS), misano blau-metallisch, Navi, HUD, 36.941,- € (MwSt. awb.). Autohaus Hofmann GmbH, Junkersstr. 17, 93055 Regensburg, Tel. 0941/66099-0, www.hwgruppe.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50912

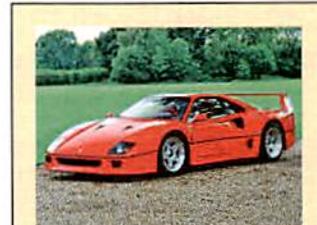
BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Ferrari



1987/92 Ferrari F40, EU-Fahrzeug, kein Aktivfahrwerk, bis 30.000 km... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

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

Lamborghini

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

Land Rover



Range Rover Sport HSE Rear Entertainment, EZ 03/2019, 3780 km, 250 kW, NW-Zustand, Top Ausst., 55.990,- € D. Wiedemeyer, Nielandstr.4, 58300 Wetter, Tel. 02335/975555 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50934

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati



www.mariani.de
Tuning für Individualisten seit 1985! Klappenauspuffanlagen, Rad-Reifen mit 275er / 335er Bereifung, Sportfahrwerke, TÜV-Sonderabnahmen. Mail: info@mariani.de, Tel. +49(0)5264-8601 H

Mazda

Mazda CX-5 Tageszulassung. 0211/9217273, www.brueggemann.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 25 50

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

Chiffre

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

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

VANSPO RTS.D E
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. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50959



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 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. 50950

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN TUNING
VanPartner by Mercedes-Benz



blackSportsCarrier: Sprinter 316 CDI Kombi - "SP Stream Umbau", 9-Sitzer Vorführwagen, EZ 03/2019, ca. 1000 km, Euro 6 D, SP Stream Spoilersatz, Sportradsatz 20 Zoll, Sportlenkrad, Interieurteile in Hochglanz, 360° Kamera, MBUX Multimediasystem, Distronic, alle Assistenten, NAVI Comand online, el. Schiebetür mit Tritstufe, Klima u.v.m., Verbr. 1/100 km: in.orts 7,8; auß.orts 6,4; komb. 6,9; CO2 komb. 181 g/km, CO2-Effizienz: D, 77.350,- € (MwSt. abw.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50960

www.Rennsportshop.com



63 AMG Optik & Sportauspuff ab 1.000,- €, Spezialist für individuelles Tuning seit 1985! Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV. mariani, Inh. Manuela Mariani, Am Rachensornbach 11, 32689 Kalletal, Mail: info@mariani.de, Tel. +49(0)5264-8601 H

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



GLC 63 AMG S 4M+ Coupé, EZ 10/19, 3500 km, 375 kW, Park-Paket mit 360°-Kamera, Leder, Navi, Klima, 110.850,- € (MwSt. abw.), Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, 02382/7878005, www.ostendorf.info, 76346 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50970

Porsche



911 GT3 RS, Gelegenheit für jeden Porscheliebhaber und Enthusiasten: Porsche Approved, EZ 4/2016, TÜV 4/21, 1. Besitzer, dt. Auslieferung, unfallfrei Sommerfahrzeug, Top Pflegezustand, steht in klimatisierter, beheizter Garage, km-Stand: 2385, Farbe: GT-Silber U2K2, Innenausstattung schwarz / GT-Silber79 Ausstattung: P13, XLI, 691, 608, CFX, CLP, 082, XEY (LED mit PDLs), 630, 474, 450, P21, XDK, 589, XLK, 490, 643, 666, 454, XXD, 567, 579 Liftsystem, PCCB, Originalbelege vorhanden, 368 kW (500 PS), 187.500,- € porsche99311@web.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50993

www.cargraphic.de 06341/88088 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

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

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

Renn/Rallye

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59

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

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

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

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

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

Volvo



V40 T3, 59000 km, 150 PS, unfallfrei Garagenwagen, 8-fach bereit, VB 12.970,- €. Tel. 069/90753408 oder texto@gmx.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 50918

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.de H

VW



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

Geschäftsverbindungen

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

Modellautos

www.werst.de Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Versicherungen

RENINKASKO.DE

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

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

Zubehör

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

REDAKTION

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

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

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

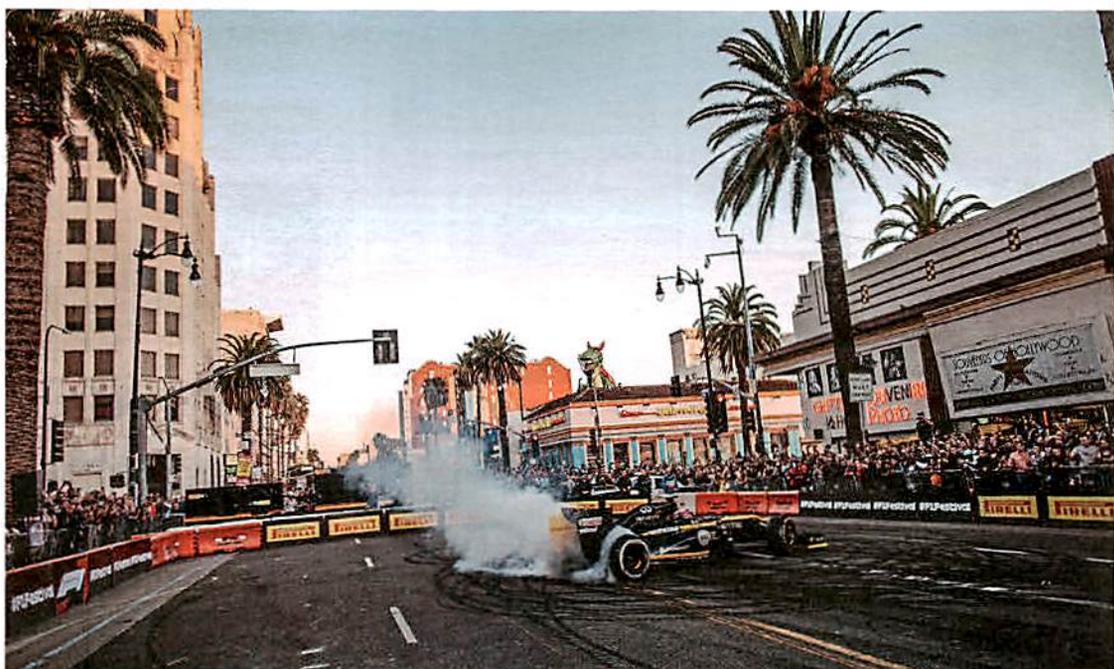
Geschäftsführung:
 Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf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

Erscheinungsweise:
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
 Einzelheft:
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und
 Versand Deutschland: 125,00 €
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften
 zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland:
 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer
 Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt.
 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40%
 gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von
 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00
 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf.
 inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €

Abonnentenservice Deutschland:
 AboService MOTORSPORT aktuell,
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
 Telefax +49 (0)711 182 25 50,
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de
 © 2019 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Showrun in LA: Renault (Ricciardo), Mercedes (Bottas) und Red Bull (Verstappen, Albon) lassen es in Hollywood qualmen

Reifenwechsel verbieten?

Das F1-Reglement der Zukunft MSa 45/2019

Die Formel 1 wird stark kritisiert, das beruht offenbar auf dem vorgeschriebenen Reifenwechsel zwischen beiden verschiedenen Reifenspezifikationen. Der Reifenwechsel führt zu mehreren negativen Folgen, die mit dem Sport oder der Weiterentwicklung der Technik nichts zu tun haben: Durch den vorgeschriebenen Reifenwechsel werden weichere Spezifikationen als ohne Reifenwechsel eingesetzt. Die Reifen müssen im Rennen in ein enges Temperaturfenster und durch Aufwärmen auf Arbeitstemperatur gebracht werden. Die Reifen verlieren über die Einsatzzeit ihre Traktion und müssen zum Teil schonend gefahren werden. Dazu werden unnötig viele Reifen und Monteure benötigt. Die Zuschauer brechen weg, weil

sie den Rennen nicht mehr folgen können und weil die Überholvorgänge teilweise nur wegen der Reifentraction erfolgen.

All diese Probleme könnten beseitigt werden, indem die Reifenwechsel verboten werden. Statt sehr weicher Reifen würden härtere Mischungen im Zusammenspiel mit mehr Abtrieb eingesetzt werden, die eine volle Rennstrecke durchhalten. Selbst in diesem Fall würde noch ein unterschiedlicher Verlust der Traktion erfolgen – ähnlich wie in der MotoGP – und damit eine gewisse Spannung erzeugen.

Joachim Fränken,
 D-09119 Chemnitz

Kritik an Max Verstappen

Grand Prix von Mexiko MSa 46/2019

Ich hab ja schon viel Arroganz bei Fahrern gesehen, aber das, was sich da Max Verstappen frech grin-

send in der Pressekonferenz geleistet hat, schlägt ja wohl dem Fass den Boden aus. Bewusst nicht vom Gas zu gehen, trotz gelber Flagge, und wissentlich in Kauf nehmen, dass da mehr passieren kann, wenn z. B. ein Marshal auf die Strecke muss – das geht gar nicht. Da ich selbst Sportwart primär bei der VLN bin, ist man selbst oft in der Situation, bei einem fatalen Crash (den es zum Glück schon sehr lange nicht mehr gegeben hat) auf die Strecke zu müssen. Aber da fühlt man sich dank Code 60 mittlerweile sicher – und die Fahrer halten sich in der Regel auch dran.

Carsten Lamp,
 per E-Mail

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.

- 16. November DSK – Freies Fahren Hockenheim GP-Kurs
- 23. November DSK – Freies Fahren Bilster Berg
- 07. Dezember DSK – Rallye Performance Training auf Schotter

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 08. November

16.25 Porsche Supercup Magazin, Mexiko Sport 1+*

Samstag, 09. November

23.15 Rallye-EM Ungarn, Highlights 1. & 2. Tag Eurosport 1

Sonntag, 10. November

03.55 Sportwagen-WM, Fuji (Zus./Wh.) Eurosport 1

04.30 Sportw.-WM Shanghai, Rennen **LIVE** Sport 1+*

04.55 Sportw.-WM Shanghai, Rennen **LIVE** Sport 1

04.55 Sportw.-WM Shanghai, Rennen **LIVE** Eurosport 1

17.00 Auto Mobil (Magazin) VOX

18.00 NASCAR Truck Series, Martinsville (Zus.) Motorvision TV*

18.15 GRIP – Das Motormagazin RTL II

19.00 Rallycross-WM, Killarney (Aufz.) Sport 1+*

20.00 NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE** Motorvision TV*

20.35 Sportwagen-WM, Shanghai (Zus.) Eurosport 1

Montag, 11. November

00.00 Rallye-EM Ungarn, Highlights 3. Tag Eurosport 1

Dienstag, 12. November

10.30 Rallye-EM Ungarn, Highlights Eurosport 1

11.00 Sportwagen-WM, Shanghai (Zus.) Eurosport 1

Motorrad

Freitag, 08. November

20.55 Enduro-WM, Santiago de Comp. (Wh.) Motorvision TV*

21.20 Trial-WM, Zelhem (Wh.) Motorvision TV*

21.50 Motocross-WM, Valkenswaard (Wh.) Motorvision TV*

22.15 ADAC MX Masters, Gaildorf (Wh.) Motorvision TV*

Sonstiges

Samstag, 09. November

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

Sonntag, 10. November

19.00 NASCAR (Simracing), Phoenix **LIVE** Motorvision TV*

Streams / Internet

Samstag, 09. November

06.50 Sportw.-WM Shanghai, Qualifying **LIVE** motorsport.tv*

Sonntag, 10. November

04.50 Sportw.-WM Shanghai, Rennen **LIVE** motorsport.tv*

ab 11.00 Junior-WM/Moto2-EM, Valencia **LIVE** motorsport.tv*

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

08.–10.11. Rallye-EM, Nyíregyháza (Ungarn) H

09./10.11. Supercars Australien, Sandown AUS

10.11. Sportwagen-WM, Shanghai RC

10.11. Rallycross-WM, Killarney ZA

10.11. NASCAR Cup Series, Phoenix/Arizona USA

17.11. Formel 1, São Paulo BR

Motorrad

10.11. Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Valencia E

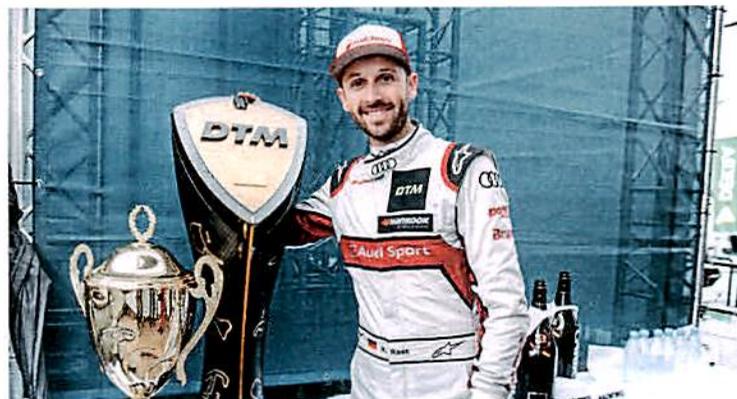
11.–16.11. Int. Six Days Enduro (ISDE), Portimão P

17.11. Motorrad-WM, Valencia E

Vorschau



Sportwagen-WM in Shanghai: Toyota will den dritten Doppelsieg feiern



Interview mit dem DTM-Champion: René Rast spricht über seine Meistersaison



Saisonfinale unterm Tafelberg: Die Rallycross-WM gastiert in Südafrika



Auf der Zielgeraden: Finale der Moto2-EM und Moto3-Junior-WM in Valencia

ABSTIMMEN & GEWINNEN

Best Cars 2020
Deutschlands
große Leserwahl



Toyota RAV4 Hybrid



CUPRA Ateca



Ford Puma EcoBoost Hybrid



Audi e-tron



Mini Cooper SE



Gewinne im Gesamtwert von über 300.000 Euro
Teilnahmekarten in Heft 24 ab 7.11.2019 im Handel
Oder bestellen unter: 0711 32068888 | ams@dpv.de
www.auto-motor-und-sport.de/heft



Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen.