

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 31. JULI 2019

Verstappen-Sieg in Hockenheim Mercedes säuft im Regen ab



Endurance-WM 8h Suzuka
**Kawasaki-Erfolg
am grünen Tisch**

IDM auf dem Schweizer Dreieck
**Zwei Siegerpokale
für Ilya Mikhalchik**

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



IndyCar-Serie in Mid-Ohio
**Dixon ringt Rookie
Kospenqvist nieder**



MotoGP-Interview
**So fand Viñales zur
alten Stärke zurück**



Blancpain GT: 24h von Spa
**Porsche-Doppelsieg
im Ardennen-Chaos**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Wie Verstappen im Hockenheim-Chaos siegte S. 4
- Formel 1** GP Deutschland: Zahlen, Daten und Ergebnisse S. 6
- Formel 1** Top-Teams straucheln im badischen Motodrom S. 8
- Formel 1** Hockenheim: Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 10
- Formel 1** Weitere aktuelle News aus der Königsklasse S. 11
- Formelsport** IndyCar: Fotofinish zwischen Ganassi-Piloten S. 13
- Sportwagen** Porsche gewinnt im Regenchaos der 24h Spa S. 16
- Sportwagen** Aktuelles aus der GT- und Prototypenszene S. 22
- Rallye-WM** Vorschau auf den Klassiker in Finnland S. 24
- Rallye** News aus der WM und Terminfragen bei der DRM S. 26
- Tourenwagen** Supercars, NASCAR und Nachrichten S. 28

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Yamaha-Pilot Maverick Viñales S. 30
- Motorrad-WM** Aktuelle Nachrichten, Vorschau Brunn S. 32
- Historie** Vor 25 Jahren: Erster WM-Titel für Mick Doohan S. 34
- IDM** Alles zu den Rennklassen vom Schleizer Dreieck S. 36
- Endurance-WM** Suzuka-Thriller endet im Durcheinander S. 38
- Offroad** Speedway-EM, US-Motocross und News S. 41
- Motocross-WM** Seewer und Jacobi auf dem Podest S. 42

Leserservice:

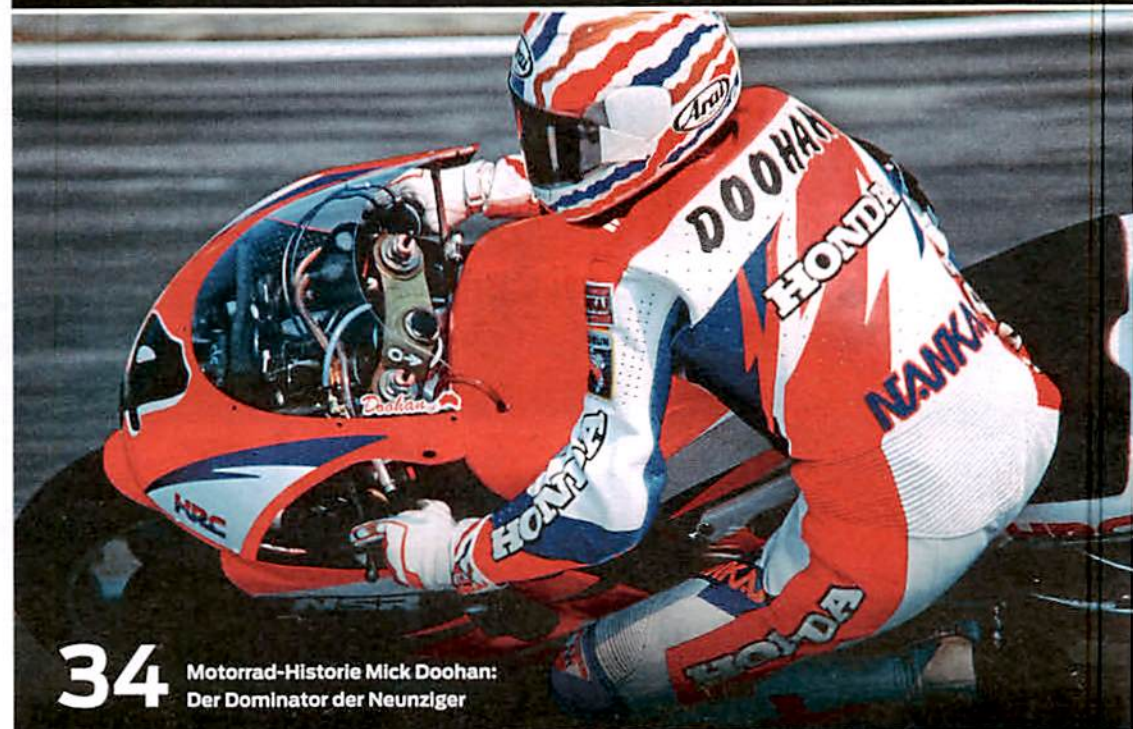
- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau S. 46



38 Endurance-WM 8h von Suzuka: Späte Entscheidung im Zweirad-Marathon



28 Nascar Cup Series in Pocono: Verlängerung im „Tricky Triangle“



34 Motorrad-Historie Mick Doohan: Der Dominator der Neunziger

Editorial

Der GP Deutschland war ein Bewerbungsschreiben für eine Vertragsverlängerung. Ein Überraschungspodest, Fahrfehler, Chaos im Feld.

Wunder passieren leider selten zweimal. Deutschland wird 2020 zu 99,9 Prozent aus dem Kalender fliegen. Die Veranstalter sind nicht mehr bereit, zweistellige Millioensummen zu überweisen und am Ende Verluste zu schreiben. Hockenheim braucht die Königsklasse des Motorsports nicht für Werbung zu Eigenzwecken. Porsche baut direkt neben dem Motodrom gerade ein Experience Center für Kunden. Damit verdient man seine Brötchen. Wäre Mercedes nach dem Fest 2018 nicht als Hauptsponsor eingesprungen, hätten wir 2019 nicht einen der besten Grand Prix aller Zeiten erlebt.

Anders herum finde ich: Die Formel 1 braucht einen Grand Prix in Deutschland. Am besten auf der Nordschleife, aber das wäre ein noch größeres Wunder als eine Vertragsverlängerung mit dem Kurs in Baden-Württemberg. Sebastian Vettel hat sicher recht, wenn er sagt: „Rennen wie Deutschland aus dem Kalender zu nehmen, ist falsch. Ich kenne die Leute hier im Umfeld sehr gut. Sie versuchen alles, das Rennen zu halten. Aber sie können sich keine Verluste erlauben. Und ohne Investor geht es nicht. Wir sollten nicht dort fahren, wo der Profit am höchsten ist. Sondern dort, wo die Leidenschaft am größten ist und wo die Fans für unseren Sport brennen.“

Es gibt keine größere Auto-Nation auf dieser Welt.



Andreas Haupt
Redakteur

Mercedes, Porsche, BMW, Volkswagen, Audi: Fahrzeuge aus Deutschland sind überall auf der Welt bekannt, überall geschätzt – trotz der aktuellen Krise ums Automobil. Liberty Media und die FIA sollten es eigentlich wissen. „Deutschland ist für uns als Heimat des Automobils unglaublich wichtig“, sagte Formel-1-Geschäftsführer Chase Carey in der „Sport Bild“ vor dem Grand Prix. Man werde weiter daran arbeiten, den deutschen Fans etwas zu bieten. „Unsere Begeisterung für Deutschland und den deutschen Markt wird immer bleiben.“

Es klingt nach leeren Worthülsen. Liberty Media sollte die Traditionsstrecken schützen, statt sie nach dem Vorbild von Bernie Ecclestone wie Zitronen auszuquetschen. Was spricht denn gegen einen Preisnachlass? Strecken wie China, Bahrain und Abu Dhabi werden trotzdem weiter horrend Summen bezahlen. Weil sie die Formel 1 als Marketingwerkzeug für ihren Staat verstehen. Und wenn sie nicht zahlen wollen, fährt die Königsklasse eben nicht mehr dort. Holt lieber noch ein paar mehr Rennen nach Europa! Auch wenn es weniger Kohle einspielt. Dann eben runter mit den Team-Budgets. Rennsport vereinfachen, die Zuschauer noch mehr begeistern. Hier ist die Formel 1 verwurzelt. Hier verstehen die Fans den Sport.

MSa-Paddock



FORMEL 1 IM DREIERPACK

Normalerweise reisen zu jedem Grand Prix zwei MSa-Reporter. Das vielleicht letzte Hockenheim-Heimspiel wollten sich Tobias Grüner, Michael Schmidt und Andreas Haupt (v.l.n.r.) aber nicht entgehen lassen.



RASENDER REPORTER

Redakteur Michael Bräutigam saß vergangene Woche selbst am Steuer. Bei der Kart World Championship (Indoor-Kart-WM) in Charlotte (USA) belegte er am Ende den dritten Gesamtrang, außerdem wurde er mit dem sportvers.de Team Germany Team-Weltmeister. Teamkollege Michael Schöttler (30/D) sicherte sich den Fahrer-WM-Titel, auch der „Nations Cup“ ging an Deutschland.



DISKUSSION MIT DEM SIEGER

Bianca Leppert und Marcus Schurig (rechts) konnten den Rennsieger Richard Lietz schon vor dem Fallen der Zielflagge ins Kreuzverhör nehmen, als sich der Österreicher in der Porsche-Hospi ein paar Nudeln gönnte.



SCHLAFLOS IN SUZUKA

MSa-Reporter Toni Börner hatte eine stramme Woche. Von der IDM am Nürburgring flog er nach Suzuka – und noch bevor er den Jetlag ausgeschlafen hatte wieder zurück.



42 Motocross-WM In Loket:
Yamaha-Piloten im Duell um den Sieg

WASNER

Ein Rennen für die

In Hockenheim regierte das Chaos – und Max Verstappen. Red Bulls Wunderknaube feierte seinen zweiten Saisonsieg. Sebastian Vettel und Daniil Kvyat landeten sensationell auf dem Podest. Mercedes nahm sich selbst aus dem Rennen.

Von: **Andreas Haupt**

Wie raste Max Verstappen zum Sieg?

Red Bull machte am Rennsonntag von Hockenheim mehr richtig als die Konkurrenz. Fahrer, Auto, Taktik, Kommunikation: Das Team aus Milton Keynes erlaubte sich nur wenige Unzulänglichkeiten, obwohl die Mischverhältnisse förmlich zu Fehlern einluden. „Es gab nicht einen Schlüssel zum Erfolg, sondern viele Bausteine“, resümierte Red Bulls Sportchef Helmut Marko.

Max Verstappen kreiselte in der 26. Runde einmal um die eigene Achse, hielt sich aber auf der Strecke. „Im Nachhinein kann ich sagen, es war ein Dreher für die Galerie“, flachste der Sieger des GP Deutschland. Marko lobte seinen Starfahrer in den höchsten Tönen. „Max war geduldig und schnell.“ Und der Doktor entlastete Verstappen sogar bei seinem Fahrfehler. „Es war unsere Schuld. Wir haben ihm die falschen Reifen gegeben.“

Red Bull hatte in der Runde zuvor von Intermediate auf Slick-Reifen getauscht. Die Strategen entschieden sich für die Medium-Mischung. In der Hoffnung, Verstappen könne darauf das Rennen beenden. Doch auf dem kühlen und feuchten Asphalt hatte der Pilot alle Mühe, die Reifen anzuzünden. Besser wären in diesem Fall die weichen Reifen gewesen. Fahr- und Taktikfehler blieben ohne Folgen. Wenige Minuten später begann es wieder zu regnen. Charles Leclerc und Lewis Hamilton flogen von der Bahn. Verstappen tauschte in Runde 29 zurück auf die Intermediates und führte danach das Rennen

an. „Als ich endlich freie Fahrt hatte, konnte ich die Geschwindigkeit des Autos ausspielen. Vorneweg ist es auch einfacher, die Reifen in Schuss zu halten“, berichtete Verstappen. „Wir waren schneller als Mercedes. Wäre uns Bottas im ersten Rennteil nicht im Weg gestanden, hätten wir Hamilton folgen können“, meinte Marko.

Mercedes eliminierte sich selbst durch Fahrfehler und Pannen beim Boxenstopp. Ferrari war nach dem verpatzten Samstag und den Startpositionen 10 und 20 ohnehin kein Gegner. Hockenheim hat gezeigt, dass Red Bull inzwischen auf jeder Strecke und unter allen Verhältnissen ein schnelles Auto hat. „Unsere Regenschwäche des Vorjahres ist behoben. Es gibt keine Strecke mehr, vor der wir uns fürchten müssen“, sagt der Sportchef selbstbewusst.

Wie ist das Vettel-Wunder zu erklären?

Ein kaputter Ladeluftkühler kostete Sebastian Vettel das Qualifying. Der Lokalheld brauchte das Chaos, um nach vorne zu kommen. In einem Trockenrennen wäre er vermutlich auf dem fünften oder sechsten Platz eingelaufen.

Petrus breitete dem Ferrari-Star den roten Teppich aus. Vettel musste selbst noch drüberlaufen. Und wie. Vom letzten Startplatz zeigte der viermalige Weltmeister eine der größten Aufholjagden der Geschichte. Nach 64 Runden steuerte er den SF90 etwas mehr als sieben Sekunden hinter Verstappen ins Ziel. Schon nach acht Runden tauchte der Heppenheimer auf dem siebten Platz auf. Doch dann stockte die Aufholjagd für 40 Runden. Diese Phase spulte Vettel wie das restliche Feld größtenteils auf den Intermediate-Reifen ab. „Mir fehlte das Vertrauen in sie. Ich hatte richtig zu kämpfen. Die Intermediates haben ziemlich schnell ziemlich stark abgebaut“, erklärte Vettel. Es reichte nicht einmal, seinen alten Teamkollegen Kimi Räikkönen im Alfa-Sauber zu überholen. Die richtige Taktik, die Unterbrechungen und Safety



Pirouette ohne Folgen: Der spätere Sieger Max Verstappen dreht sich auf Slicks und feuchter Strecke



Große Aufholjagd: Vettel startet aus der letzten Reihe und sieht das Ziel als Zweiter. Ferrari jubelt

Geschichtsbücher



Aus der Traum: Nico Hülkenberg schwimmt durch die Auslaufzone in die Streckenbegrenzung. Futsch ein Top-Ergebnis

Cars hielten Vettel im Rennen um das Podest. Nach dem Wechsel in der 47. Runde auf Slick-Reifen war der SF90 wie verwandelt. „Das Auto kam richtig zum Leben.“ In der Schlussphase knackte Vettel sechs Kontrahenten. Und er profitierte vom Unfall von Valtteri Bottas.

Was war mit Mercedes los?

28 Runden lang hatte Lewis Hamilton alles im Griff. Bis ihn seine Strategen in die Box riefen und dem Weltmeisterauto die weichen Pirellis aufsteckten. „Ich wollte eigentlich auf den Intermediates bleiben. Der Kommandostand hat für gewöhnlich einen besseren Überblick. Doch die Slicks waren die falsche Wahl. Diese Entscheidung hat den ersten Dominostein umgestoßen. Danach lief alles gegen uns.“

Hamilton erlaubte sich auf feuchter Strecke einen der wenigen Fahrfehler. Der fünffache Titelträger rutschte in der vorletzten Kurve aus und stieß mit der linken Fahrzeugseite gegen die Streckenbegrenzung. Danach fehlte der halbe Frontflügel. „Ich bin auch nur ein Mensch“, hielt Hamilton fest.

Danach versank Mercedes im Chaos. Hamilton umfuhr den Poller auf der falschen Seite. Die Rennleitung brummte ihm fünf Strafsekunden auf. Das ist nichts im Vergleich zu der Zeit, die während des Stopps verging: 50,3 Sekunden. Bei Mercedes war alles auf einen Reifentausch von Valtteri Bottas vorbereitet. Deshalb hielten die Mechaniker die falsche Nase und die falschen Reifen in den Händen. Hamiltons Führung war dahin. Später im Rennen unterlief ihm in Kurve 1 ein zweiter Fahrfehler.

Valtteri Bottas hatte weder auf den Regenreifen noch auf den Slicks die notwendige Geschwindigkeit. Acht Runden vor Schluss feuerte er seinen W10 in der ersten Kurve in die Reifenstapel.

War die Auslaufzone in Kurve 16 gefährlich?

Gleich zwei Fahrer segelten in der vorletzten Kurve ins Aus: Charles Leclerc und Nico Hülkenberg. Lewis Hamilton, Carlos Sainz und Kimi Räikkönen konn-

ten sich immerhin retten. Die Ausrutscher folgten alle demselben Muster. Erst rumpelten die Autos über den Randstein, dann schlitterten sie durch die Auslaufzone, wie auf Eis. „Das war unverantwortlich. Darüber müssen wir noch reden“, maulte Hülkenberg. „Das Auto hat null verzögert. Ich bin gerutscht wie auf Aquaplaning.“

Die betroffene Auslaufzone ist Teil einer Dragster-Strecke in Hockenheim. Dort sammelte sich das Wasser stark, und die Autos verzögerten kaum. „Ich will die Strecke nicht für meinen Crash verantwortlich machen. Es war mein Fehler. Aber die Auslaufzone war verdammt rutschig“, sagte Leclerc. Hamilton schloss sich an: „Es war wie auf Eis. Andererseits: Hätte das Kiesbett direkt begonnen, wäre ich wohl gestrandet.“

Wie kam Daniil Kvyat auf das Podest?

Die Teams brauchten Glück, aber auch das richtige Gespür für die Taktik. Toro Rosso und Racing Point hatten es im richtigen Augenblick. Lance Stroll holte sich im 44. Umlauf Slick-Reifen. Daniil Kvyat eine Runde später. Sie sparten Zeit, weil nach Hülkenbergs Unfall das Safety Car das Feld neutralisierte. Für beide zahlte sich das Risiko aus. Die Strecke trocknete mehr und mehr auf.

Die Gegner waren gezwungen zu wechseln. Plötzlich kämpften Stroll und Kvyat um das Podest. Im 51. Umlauf stellte es der Russe sicher. „Mir unterliefen leider drei Fehler in einer Runde, sodass er durchrutschte“, gestand Stroll. „Dieses Rennen war wie ein Horrorfilm mit schwarzem Humor und einer Achterbahn. Zum Glück hatte es für uns ein Happy End“, freute sich Kvyat.

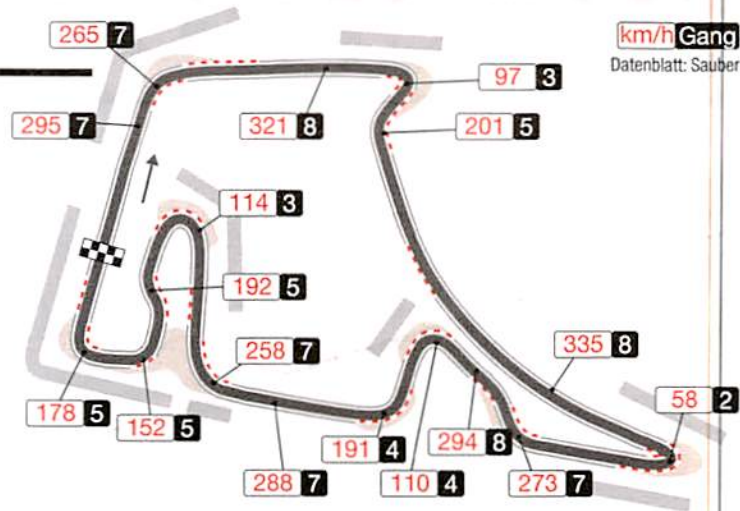
Wieso wurde Alfa bestraft?

Vier Stunden nach Rennende wurden beide Alfa-Sauber mit 30 Strafsekunden belegt. Der Grund: Das Drehmoment in der Kupplung beim Start entsprach nicht der Drehmomentanforderung des Fahrers. Das Team sprach von einer Fehlfunktion der Kupplung. ■

GP DEUTSCHLAND: 11. VON 21 LÄUFEN / 28. JULI 2019

STRECKENDATEN HOCKENHEIMRING

Streckenlänge: **4,574 km**
 Runden: **64**
 Distanz: **292,736 km**
 Zuschauer: **61 000**
 Wetter: **21 Grad, bedeckt, Regen**
 Topp speed Qualifikation: **340,9 km/h (Albon)**
 Topp speed Rennen: **344,9 km/h (Gasly)**
 Gangwechsel/Runde: **40**
 Volllastanteil: **77% (1090 m = 14,0 s)**
 Benzinverbrauch/Runde: **2,23 Liter**
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.11,767 min		
2	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Honda, 1.12,113 min		
3	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.12,129 min		
4	Pierre Gasly, F	10
Red Bull-Honda, 1.12,522 min		
5	Kimi Räikkönen, FIN	7
Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,538 min		
6	Romain Grosjean, F	8
Haas-Ferrari, 1.12,851 min		
7	Carlos Sainz, E	55
McLaren-Renault, 1.12,897 min		
8	Sergio Pérez, MEX	11
Racing Point-Mercedes, 1.13,065 min		
9	Nico Hülkenberg, D	27
Renault, 1.13,126 min		
10	Charles Leclerc, MC	16
Ferrari, keine Zeit		
11	Antonio Giovinazzi, IT	99
Alfa Romeo-Ferrari, 1.12,786 min		
12	Kevin Magnussen, DK	20
Haas-Ferrari, 1.12,789 min		
13	Daniel Ricciardo, AUS	3
Renault, 1.12,799 min		
14	Daniil Kvyat, RUS	26
Toro Rosso-Honda, 1.13,135 min		
15	Lance Stroll, MEX	18
Racing Point-Mercedes, 1.13,450 min		
16	Alexander Albon, THA	23
Toro Rosso-Honda, 1.13,461 min		
17	George Russell, GB	63
Williams-Mercedes, 1.14,721 min		
18	Robert Kubica, PL	88
Williams-Mercedes, 1.14,839 min		
19	Lando Norris, GB ¹⁾	4
McLaren-Renault, 1.13,333 min		
20	Sebastian Vettel, D ²⁾	5
Ferrari, keine Zeit		

Startnummer
 1) Rückversetzung wegen Einsatz 3. Batterie,
 3. MGU-K. 3. Steuergerät
 2) 10 Plätze zurück wegen Einsatz 3. Steuergerät

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen ¹⁾	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Verstappen	64/34 ²⁾	1:44.31,275 min = 168,043 km/h	R/l/m/l/l/s	5 (1.41,859 min)	1.16,645 min
2. Vettel	64	+ 7,333 s	R/l/s/l/l/s	5 (1.43,762 min)	1.16,794 min
3. Kvyat	64	+ 8,305 s	R/l/s/l/s	4 (1.29,559 min)	1.17,708 min
4. Stroll	64	+ 8,966 s	R/l/m/l/l/s	5 (1.46,542 min)	1.17,831 min
5. Sainz	64	+ 9,583 s	R/l/l/s	3 (1.04,038 min)	1.17,841 min
6. Albon	64	+ 10,052 s	R/l/s/l/s	4 (1.23,740 min)	1.17,850 min
7. Grosjean	64	+ 16,838 s	R/l/s/l/l/s	5 (1.53,323 min)	1.18,811 min
8. Magnussen	64	+ 18,765 s	R/l/s/l/l/s	6 (2.05,009 min)	1.19,062 min
9. Hamilton	64/30	+ 19,667 s	R/l/s/l/s+5/s/s	6 (2.58,866 min)	1.17,485 min
10. Kubica	64	+ 24,987 s	R/l/l/l/s/s	5 (1.44,058 min)	1.19,563 min
11. Russell	64	+ 26,404 s	R/l/l/l/s/s	5 (1.44,429 min)	1.19,300 min
12. Räikkönen ³⁾	64	+ 42,214 s	R/l/m/l/s	4 (1.31,635 min)	1.17,746 min
13. Giovinazzi ³⁾	64	+ 43,849 s	R/l/m/l/s	4 (1.31,577 min)	1.17,507 min
14. Gasly	61	Unfall (P7)	R/l/s/l/s	4 (1.30,306 min)	1.17,495 min
15. Bottas	56	Unfall (P3)	R/l/m/l/s		1.18,272 min
16. Hülkenberg	39	Unfall (P4)	R/l/l/l		1.29,576 min
17. Leclerc	27	Unfall (P2)	R/l/l		1.27,697 min
18. Norris	25	Motor (P14)	R/l		1.31,081 min
19. Ricciardo	13	Auspuff (P12)	R/l		1.32,654 min
20. Pérez	1	Unfall (P11)	R		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, l = 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	7*	225 Punkte
2. Bottas	2	184 Punkte
3. Verstappen	2	162 Punkte
4. Vettel		141 Punkte
5. Leclerc		120 Punkte
6. Gasly		55 Punkte
7. Sainz		48 Punkte
8. Kvyat		27 Punkte
9. Räikkönen		25 Punkte
10. Norris		22 Punkte
11. Ricciardo		22 Punkte
12. Stroll		18 Punkte
13. Magnussen		18 Punkte
14. Hülkenberg		17 Punkte
15. Albon		15 Punkte
16. Pérez		13 Punkte
17. Grosjean		8 Punkte
18. Giovinazzi		1 Punkt
19. Kubica		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton - Bottas	6:5
Vettel - Leclerc	6:5
Verstappen - Gasly	10:1
Sainz - Norris	4:7
Kubica - Russell	3:8
Pérez - Stroll	11:0
Kvyat - Albon	7:4
Grosjean - Magnussen	5:6
Hülkenberg - Ricciardo	2:9
Räikkönen - Giovinazzi	7:4

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes	9*	409 Punkte
2. Ferrari		261 Punkte
3. Red Bull-Honda	2	217 Punkte
4. McLaren-Renault		70 Punkte
5. Toro Rosso-Honda		42 Punkte
6. Renault		39 Punkte
7. Racing Point-Mercedes		31 Punkte
8. Haas-Ferrari		26 Punkte
9. Alfa Romeo-Ferrari		26 Punkte
10. Williams		1 Punkt





















GP DEUTSCHLAND, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.14.013 min	21
2. Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,255 s	25
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,302 s	32
4. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,317 s	28
5. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,647 s	28
6. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,800 s	23
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,049 s	30
8. Romain Grosjean	Haas	+ 1,061 s	30
9. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,178 s	26
10. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,554 s	23
11. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,591 s	24
12. Lando Norris	McLaren	+ 1,603 s	26
13. Kevin Magnussen	Haas	+ 1,746 s	27
14. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,763 s	30
15. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,764 s	24
16. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,810 s	23
17. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,940 s	26
18. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,369 s	31
19. Robert Kubica	Williams	+ 2,546 s	27
20. George Russell	Williams	+ 3,113 s	23

GP DEUTSCHLAND, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1.13.449 min	33
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,124 s	30
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,146 s	30
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,662 s	30
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,684 s	23
6. Romain Grosjean	Haas	+ 0,730 s	33
7. Lance Stroll	Racing Point	+ 0,819 s	32
8. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,009 s	33
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,023 s	26
10. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,069 s	30
11. Carlos Sainz	McLaren	+ 1,213 s	34
12. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,351 s	39
13. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,561 s	33
14. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,613 s	36
15. Pierre Gasly	Red Bull	+ 1,640 s	19
16. Lando Norris	McLaren	+ 1,798 s	29
17. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,957 s	31
18. Kevin Magnussen	Haas	+ 2,021 s	28
19. George Russell	Williams	+ 3,451 s	27
20. Robert Kubica	Williams	+ 3,531 s	26

FAHRERNOTEN

-  **06/10** \varnothing 8,91
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1
-  **03/10** \varnothing 7,82
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1
-  **09/10** \varnothing 7,64
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari
-  **05/10** \varnothing 7,45
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari
-  **09/10** \varnothing 8,91
Max Verstappen
Red Bull Racing
-  **04/10** \varnothing 5,91
Pierre Gasly
Red Bull Racing
-  **05/10** \varnothing 6,64
Nico Hülkenberg
Renault Sport F1
-  **06/10** \varnothing 6,91
Daniel Ricciardo
Renault Sport F1
-  **06/10** \varnothing 6,18
Kevin Magnussen
Haas F1 Team
-  **07/10** \varnothing 6,00
Romain Grosjean
Haas F1 Team
-  **08/10** \varnothing 7,73
Carlos Sainz Jr.
McLaren
-  **04/10** \varnothing 7,36
Lando Norris
McLaren
-  **02/10** \varnothing 6,55
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team
-  **08/10** \varnothing 5,45
Lance Stroll
Racing Point F1 Team
-  **08/10** \varnothing 7,18
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing
-  **07/10** \varnothing 5,55
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing
-  **09/10** \varnothing 6,91
Daniil Kvyat
Toro Rosso
-  **08/10** \varnothing 6,73
Alexander Albon
Toro Rosso
-  **08/10** \varnothing 5,18
Robert Kubica
Williams
-  **06/10** \varnothing 7,09
George Russell
Williams

GP DEUTSCHLAND, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Charles Leclerc	Ferrari	1.12.380 min	18
2. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,168 s	12
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 0,264 s	18
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,510 s	24
5. Kevin Magnussen	Haas	+ 0,513 s	13
6. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,585 s	22
7. Carlos Sainz	McLaren	+ 0,920 s	18
8. Pierre Gasly	Red Bull	+ 0,944 s	17
9. Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,971 s	18
10. Romain Grosjean	Haas	+ 0,998 s	15
11. Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,096 s	15
12. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,116 s	19
13. Alexander Albon	Toro Rosso	+ 1,174 s	24
14. Lando Norris	McLaren	+ 1,176 s	15
15. Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,291 s	16
16. Lance Stroll	Racing Point	+ 1,292 s	15
17. Daniil Kvyat	Toro Rosso	+ 1,387 s	21
18. Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,436 s	20
19. Robert Kubica	Williams	+ 3,160 s	20
20. George Russell	Williams	+ 3,444 s	11

STATISTIK DES WOCHENENDES

78

Beim Rennen in Deutschland waren die Schrauber aller Teams durchweg gefordert. Es gab insgesamt 78 Boxenstopps. Allein Sieger Max Verstappen tauschte fünf Mal die Reifen. Lewis Hamilton und Kevin Magnussen tauchten sogar sechs Mal in der Boxenstraße auf. Der Grand Prix erinnerte an die Rennen in Kanada und Budapest 2011. Auch damals konnte sich das Wetter nicht entscheiden. In Montreal steuerte Sieger Jenson Button seinen McLaren sechs Mal durch die Box – einmal aufgrund einer Durchfahrtsstrafe. In Ungarn wurden damals sogar 88 Boxenstopps gezählt. Das ist Rekord. Wieder siegte Button. Die meisten Stopps in einem Rennen absolvierte Alain Prost in Donington 1993. Der Professor suchte seine Boxenmannschaft sieben Mal auf. Er wurde in den Mixbedingungen Dritter.

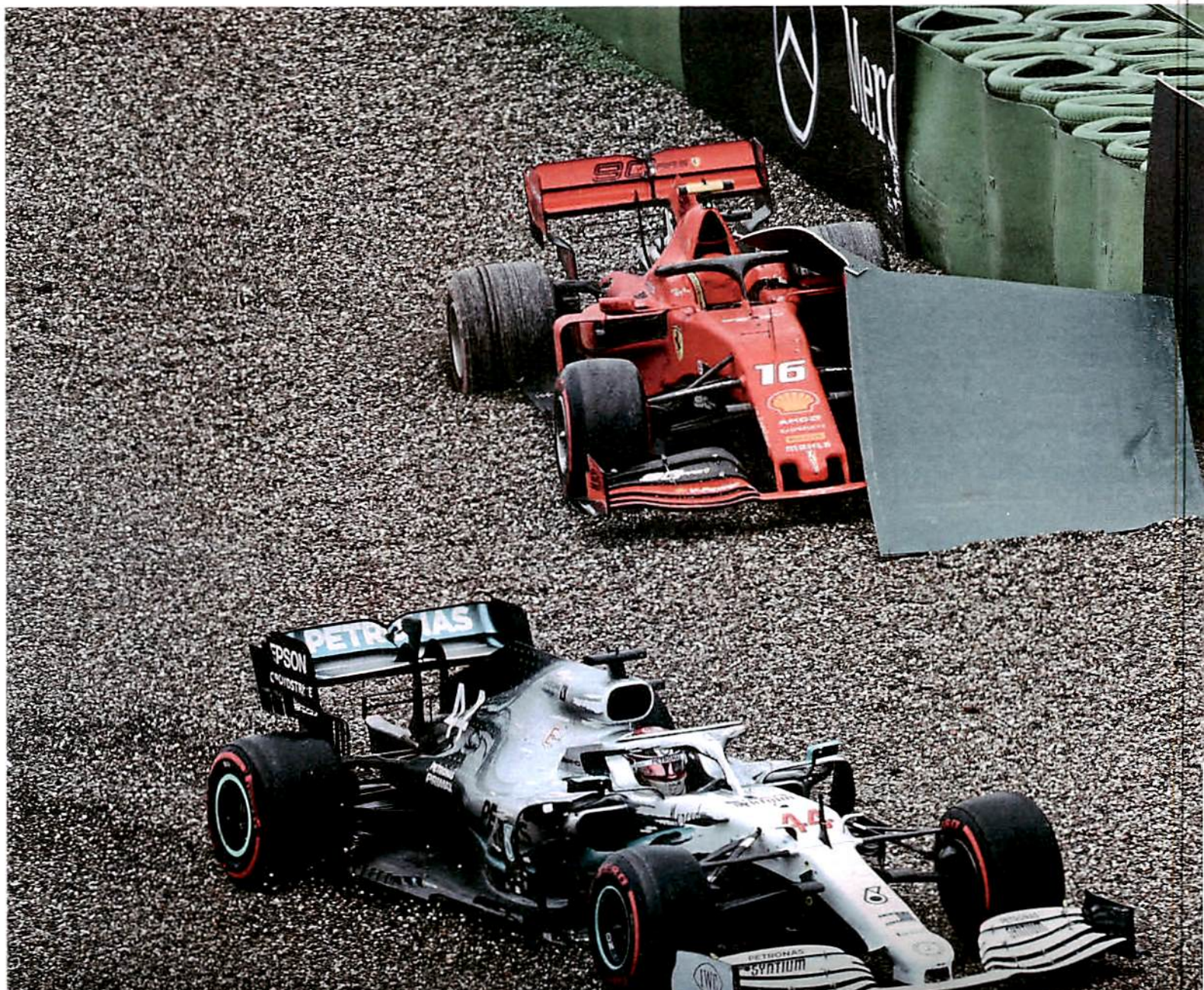
ZITAT DES RENNENS

„Das geht auf meine Kappe. Ich stand in Kurve 16 quer, wollte mich in die Auslaufzone retten, aber dort war es glatt wie auf Eis.“

Nico Hülkenberg



Längster Stopp des GP Deutschland: Hamilton steht 50,3 Sekunden



Vom Regen in die Traufe

Nur Wetterchaos und Technikpannen bringen die Topteams ins Straucheln: Ferrari vergeigte die Qualifikation, Mercedes das Rennen. Davon profitiert jetzt Red Bull.

Von: **Michael Schmidt**

Man wird von diesem Grand Prix von Deutschland noch Generationen später sprechen. Einer taufte die Galavorstellung der Formel 1 in

Hockenheim als „das beste Wagenrennen seit Ben Hur“.

63 Überholmanöver, 78 Boxenstopps, Pleiten, Pech und Pannen, einen Favoritensturz, eine unglaubliche Aufholjagd und ein Podium, wie man es nicht alle Tage erlebt. Sebastian Vettel fragte angesichts eines mit Action vollgepackten Rennens: „Müssen wir für 2021 die Formel 1 wirklich neu erfinden? Vielleicht reichen ja auch nur kleine Änderungen.“ Sein Teamchef Mattia Binotto warnte vor einer Überreaktion: „Die letzten drei Grands Prix waren spannend genug.“



Nach Silverstone und Hockenheim stellt sich die Frage: Müssen wir die Formel 1 wirklich komplett neu erfinden? Vielleicht reichen ja auch nur kleine Änderungen.

Ferrari trug viel dazu bei, dass den 61 000 Zuschauern in Hockenheim ein guter Gegenwert für ihr Geld geboten wurde. Mit den Startplätzen 10 und 20 für Charles Leclerc und Sebastian Vettel war ein Grundpfeiler für Spannung am Sonntag garantiert. Sie mussten sich durch das Feld kämpfen. Ferrari schlug sich wieder einmal selbst: Fahrer und Autos hatten den Speed für die erste Startreihe, doch dann machten ihnen Technikpannen einen Strich durch die Rechnung. Vettel war gerade 100 Meter unterwegs, da verlor sein Motor



Massengrab Kurve 16; Leclerc steckt in der Bande, Hamilton kann sich gerade noch retten



Ungewöhnliches Podium: Verstappen, Kvyat, Vettel (v.l.)



Schnelles Ende: Ein Defekt beendet das Training für Vettel



Ende der Titelträume? Bottas feuert seinen Mercedes in die Wand

schlagartig an Leistung. Ein Defekt im Ladeluftkühler verwandelte den hochkomplizierten Antrieb in einen Sechszylinder mit 1,6 Litern Hubraum. Mit der verbliebenen Power hätte Vettel nicht mal in der Formel 2 eine Chance gehabt.

Ferraris Technikpannen

Für Vettel war es nach dem GP Österreich der zweite Defekt, der ihn in der Qualifikation zum Zuschauer degradierte. Nur 25 Minuten nach dem Vettel-Drama spielten sich in der Box nebenan ähnliche Szenen ab. Das Q3 war

gerade vier Minuten alt, da verließ Leclerc sein Cockpit. Die Benzinpumpe streikte, weil sie von ihrer Kontroll-Einheit falsche Signale bekam. In der Garage herrschte Weltuntergangsstimmung. Ferrari bezahlt den Preis für eine Motorenentwicklung am Limit. Auch bei HaasF1 und Sauber traten im Verlauf des Wochenendes Schäden auf.

Mercedes durfte sich nach den Ferrari-Pannen bereits als halber Sieger fühlen. Doch auch dem besten Team im Feld können Fehler unterlaufen, wenn das Wetter Regie führt. Das ist eine weitere

Grundregel im Motorsport, die sich Liberty hinter die Ohren schreiben sollten, wenn sie die Show verbessern wollen. Je weniger sich berechnen lässt, umso besser die Rennen. Bis Runde 29 lief alles nach Plan. Lewis Hamilton führte komfortabel das Rennen an, als ein Stein in der sonst so perfekten Choreografie umfiel und wie beim Domino weitere Steine umriss. Hamilton bekam gegen sein Wunsch Slicks. „Ich hatte das Gefühl, dass es für Slicks zu nass war. Das Team war anderer Meinung. Ich verlasse mich da auf sie, weil sie den bes-

seren Überblick haben“, klagte Hamilton. Binotto erklärte daraufhin: „Bei uns haben die Fahrer das letzte Wort. Nur sie spüren, was die Strecke hergibt.“

Hamilton sollte Recht behalten. Auch er rutschte in Kurve 16 aus, die schon Leclerc, Sainz und Räikkönen zum Verhängnis geworden war und später Hülkenberg das vielleicht beste Resultat seiner GP-Karriere kostete. Hamilton schlug sich den halben Frontflügel ab, rettete sich aber über eine verbotene Abkürzung in die Boxengasse. Dort wartete die Boxencrew auf Valtteri Bottas. Hamilton musste sich 50,3 Sekunden gedulden, bis endlich die richtigen Reifen und die richtige Fahrzeugnase gefunden waren. Er konnte sich beim Safety Car bedanken, dass er nur auf Platz 5 abrutschte. Die Fünfsekunden-Strafe für das Abkürzen traf ihn härter. Beim vierten von sechs Boxenstopps rutschte Hamilton ans Ende des Feldes, das kurz nach dem dritten Re-Start noch eng zusammen lag.

Der Unfall von Valtteri Bottas verdarb endgültig die Feierlichkeiten zu 125 Jahren Motorsport vor den Augen des neuen Firmenchefs Ola Källenius. Als die Zielflagge fiel, ging Mercedes von einer Nullrunde aus. Erst die Strafversetzung der beiden Sauber brachte Hamilton in die Top 10 zurück. Was den WM-Spitzenreiter wenig tröstete: „Wir sind auch nur Menschen, und die machen Fehler. Die Ereignisse haben gezeigt, wie schnell so ein Wochenende in die Hose gehen kann.“

Teamchef Toto Wolff sprach von einem „schrecklichen Tag“. Nach dem ersten Fehler sei man ins Hintertreffen geraten und habe sich beim Versuch, den Kopf aus der Schlinge zu ziehen, immer weiter ins Verderben geritten. „Wir werden uns am Montag hinsetzen und das Rennen genau analysieren. Tage wie diese haben uns bislang immer stärker gemacht.“

Ferrari reiste mit gemischten Gefühlen aus Hockenheim ab. Wunderkind Leclerc warf ein mögliches Podium durch Unfall weg, Vettel holte sich ein unmögliches Podium mit einem grandiosen Schlusspurt.

Der Gewinner hieß Red Bull. „Wir haben bis auf einen Reifenwechsel alles richtig gemacht“, freute sich Helmut Marko. Mit einem Blick auf das Gesamtklassament meinte der Grazer: „Der WM-Titel ist noch möglich.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUE NETFLIX-DOKU

Die Formel-1-Dokumentation auf der Streaming-Plattform Netflix wird fortgesetzt. Dieses Mal machen auch Ferrari und Mercedes mit. „Ich war weder dafür noch dagegen. Für mich spielt es keine Rolle. Ich verhalte mich wie immer“, sagt Lewis Hamilton. Haas-Teamchef Guenther Steiner war einer der Hauptdarsteller der ersten Staffel. Vor allem die Schimpftiraden des Südtirolers bleiben in Erinnerung. „Ich habe es nicht angeschaut. Nur meine Frau. Meine Tochter darf nicht, weil sie nicht sehen soll, wie Papa schimpft“, scherzt Steiner.

SIEG IN SPA

Max Verstappen und Lando Norris fuhren vor dem GP Deutschland ein virtuelles Rennen. Zusammen mit zwei E-Gamern gewannen sie die 24h von Spa. Obwohl es kurz vor Schluss dramatisch wurde in der Digitalwelt. „Eine Viertelstunde vor dem Ende ist das Bremspedal an meinem Simulator gebrochen“, berichtet Verstappen. „Es war bis zur letzten Runde eine Zitterpartie.“

MOTORSPORT ZU TEUER

Deutschland gehen die Fahrer aus. Im Moment klopft nur Mick Schumacher an die Tür der Formel 1. „Das ist die übliche Wellenbewegung“, meint Nico Hülkenberg. „Mal sind es mehr Fahrer, mal weniger.“ Sebastian Vettel mahnt ein Grundsatzproblem an. Nur noch Kinder mit vermögenden Eltern können sich den Kartsport und die Nachwuchsserien leisten. „Nico und ich hatten Glück. Heute hätten wir beide nicht das nötige Taschengeld.“



Dienst-Jubiläum für Beat Zehnder

ZEHNDERS SILBERHOCHZEIT

Sauber-Teammanager Beat Zehnder feierte in Hockenheim

sein 25-jähriges Dienstjubiläum als Teammanager. Beim Team arbeitet der 53-jährige Züricher schon seit dem 1. August 1988. „Ich habe einen Job als Mechaniker gesucht. Mit Motorsport hatte ich nichts am Hut.“ Heute gilt Zehnder als der beste Regelkenner im Fahrerlager. Als ihn Peter Sauber 1994 in Silverstone zum Teammanager befördern wollte, musste Zehnder erst eine Nacht darüber schlafen. „Ich hatte bis dahin noch nie einen Flug für mich selbst gebucht. Jetzt sollte ich es für 150 Leute tun.“

FOLIE STATT LACK

Die beiden Mercedes fuhren in Hockenheim in einem weißen Retro-Look. Aus Zeitmangel wurden die Autos und die rund 90 Komponenten nicht lackiert, sondern mit weißen Folien beklebt. Dadurch wurden die Autos um je 300 Gramm schwerer. Insgesamt wurden 200 Arbeitsstunden dafür verwendet.

BOTTAS ALS RALLYEFAHRER

Valtteri Bottas ging fremd. Der Finne fuhr in seiner Heimat in

einem Toyota Yaris WRC eine Rallye-Sonderprüfung. „Auf dem ersten Teil der Prüfung war ich so schnell wie Chris Meeke“, verrät Bottas.

VOM ASPHALT ÜBERRASCHT

Eine kleine Geschichte, die zeigt, wie schwierig die Aufgabe für Reifenlieferant Pirelli ist. Die Italiener wurden beim Rennen in Silverstone vom neuen Asphalt überrascht. „Uns wurde die Beschaffenheit eine Woche zuvor gesagt. Hätten wir gewusst, wie sanft der neue Asphalt ist, hätten wir weichere Mischungen liefern können“, sagt Rennleiter Isola.



Silberfeil im Retrodesign

KOMMENTAR

Die Formel 1 bastelt an ihrer Zukunft. Basteln ist das richtige Wort für das, was sich derzeit hinter den Kulissen abspielt. Eigentlich hätten die Regeln schon bis Ende Juni stehen sollen. Doch dann beschlossen die FIA, das F1-Management und die Teams eine Nachspielzeit bis Ende Oktober. Als hätte die Formel 1 die Torschlusspanik erfasst, werden jetzt längst beschlossene Dinge neu hinterfragt und neue Elemente eingefügt, die man längst erledigt glaubte. Und alle dürfen mitreden. Die Technikdirektoren, die Teamchefs, die Fahrer, die Sportkommissare. 1000 Leute, 1000 Meinungen. Aber keine Entscheidungen. Selbst im Kreise derer, die noch am Regelwerk flicken wollen, macht sich Unmut darüber breit, dass man sich eher weiter von einer Lösung entfernt, als sich ihr anzunähern. Warum machen



FIA-Präsident Jean Todt (rechts) wünscht sich Tankstopps zurück

FIA-Präsident Jean Todt und die Fahrer plötzlich das Fass Tankstopps neu auf? Oder Sprintrennen als Ersatz der Qualifikation? Das sind alles Krücken, die andere Probleme lösen sollen, an deren Lösung man sich nicht herantraut, weil sie einigen wehtun könnte. Die Grands Prix in Spielberg, Silverstone und

Hockenheim haben gezeigt, dass es auch ohne Tankstopps oder Sprintrennen großen Rennsport geben kann. Warum analysieren wir nicht die besten 50 Rennen der letzten 20 Jahre und stellen uns einen Fragenkatalog? Wetten, dass sich bei allen Rennen ein bestimmtes Muster erkennen lässt. Zum Beispiel, dass die Rei-

fen bei allen Autos konstant im Fenster geblieben sind. Dass der Asphalt Grip auf allen Linien geboten hat. Dass schnellere Fahrer in der Startaufstellung weiter hinten standen. Dass die Teams auf unerwartete Zwischenfälle reagieren mussten. Dass der Datensatz aufgrund von Wetterumschwüngen nicht komplett war. Manche Dinge lassen sich arrangieren, andere bleiben dem Zufall überlassen. Wichtig ist, aus Training und Rennen zwei unterschiedliche Disziplinen zu machen. Das kreierte Unterschiede im Feld. Tankstopps bewirken das Gegenteil. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Was macht ein spannendes Rennen aus? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Formel 1

Die Fahrer fordern

Bei der letzten Sitzung zum Reglement für 2021 haben auch die Fahrer ihren Beitrag geleistet. Sie stellten vier Forderungen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Uhr tickt. Ende Oktober müssen die Regeln für 2021 stehen. Dafür treffen sich einmal im Monat Vertreter der FIA, von Liberty und die Teamchefs. Auch die Fahrer waren eingeladen. Im Juni saßen Lewis Hamilton und Nico Hülkenberg im Gremium. Zur zweiten Runde in Genf kamen Sebastian Vettel und Romain Grosjean. Sie hatten einen Katalog mit vier Forderungen im Gepäck.

Die Fahrer wünschen sich stabilere Reifen, die nicht gleich überhitzen, wenn das Auto mal

rutscht. Die Aerodynamik soll im Verkehr nicht mehr so sensibel sein. Die Autos sollen signifikant leichter werden. Und das Feld muss über eine Kostendeckelung näher zusammenrücken. Grosjean freute sich: „Jean Todt hat uns volle Unterstützung zugesagt.“ Vettel ist skeptisch: „Wir haben unseren Standpunkt klar-

gemacht. Mal schauen, was daraus wird. Wenn wir weiter nur debattieren, wird nicht viel dabei rauskommen. Irgendwann müssen Taten folgen. Das geht aber nicht, wenn alle mitreden dürfen. Einer muss das Heft in die Hand nehmen und sagen: So wird es gemacht. Der Entscheidungsprozess muss einfacher werden.“ ■



Die Fahrer stellen vier Forderungen an FIA und Liberty Media

Formel 1

Leclercs Geheimnis

Seit dem GP Frankreich hat Charles Leclerc bei Ferrari die Oberhand. Schlüssel für die Formsteigerung war, dass Leclerc das Auto seinem Fahrstil angepasst hat.

Von: **Michael Schmidt**

Sebastian Vettel ist unter Druck. Sein junger Teamkollege Charles Leclerc kommt mit dem Ferrari SF90 besser zurecht als die Nummer 1 im Stall. Die Wende kam beim GP Frankreich. Seitdem hat Leclerc einen Lauf, und seitdem tut sich Vettel in der Qualifikation schwer, die Rundenzeiten seines Teamkollegen zu erreichen. Die Unterschiede sind teilweise eklatant. Acht Zehntel in Paul Ricard, sechs Zehntel in Silverstone. In Hockenheim betrug die Differenz in den freien Trainingssitzungen im Schnitt 0,2 Sekunden.

Während Vettel zunehmend mit der Balance seines Autos ha-

dert, kommt Leclerc mit seinem Ferrari immer besser zurecht. Der 21-jährige Monegasse klärt auf: „In den ersten sieben Rennen habe ich versucht, meinen Fahrstil dem Auto anzupassen. Jetzt passe ich das Auto meinem Fahrstil an.“ Am Anfang traute sich der Neuzugang nicht, den Ingenieuren Forderungen zu stellen. „Ich bin mit nur einer Saison Erfahrung zu einem großen Team wie Ferrari gekommen. Als Neuling war ich zu stark eingeschüch-

tert, um den Ingenieuren zu sagen: Ich will dies, ich will das.“

Sebastian Vettel ist weiter auf der Suche nach einem stabilen Heck. „Das Fenster, in dem ich mich wohlfühle, ist mit diesem Auto nicht mehr so leicht zu finden, wie es in den letzten Jahren der Fall war. Ich habe Mühe, im ersten Drittel der Kurve das Auto so weit zu drehen, dass ich noch vor dem Scheitelpunkt aufs Gas kann. Das bedeutet Untersteuern am Kurvenausgang.“ ■



Charles Leclerc kommt mit seinem Ferrari immer besser zurecht

NACHRICHTEN

REIFENPLATZER BEI BUEMI

Der schwere Testunfall von Sébastien Buemi in Silverstone ist geklärt. Der Schweizer verlor nach einem Reifenplatzer hinten links in der Abbey-Kurve bei 290 km/h die Kontrolle über sein Auto. Offenbar hatte sich vorher eine Blase auf der Lauffläche gebildet. Der Red Bull wurde total zerstört.

CHANCE FÜR BARCELONA

Der GP Spanien ist noch nicht aus dem Rennen für 2020. Gerüchte, Barcelona sei dank eines Zuschusses der Regionalregierung zurück im Kalender, wurden vom Circuit de Barcelona-Catalunya allerdings dementiert. „Wir handeln weiter. Es ist bis jetzt kein Abschluss erzielt worden.“ Für Hockenheim sieht es weiter düster aus. Ein Antrittsgeld in der Größenordnung von 20 Millionen Dollar ist nicht zu stemmen. „Nicht mal mit 100 000 Zuschauern“, so Hockenheim-Chef Georg Seiler.

FAHRER FÜR TANKSTOPPS

Die Fahrer unterstützen eine mögliche Rückkehr von Tankstopps. Weil weniger Gewicht Pirelli helfen soll, bessere Reifen zu bauen. Doch beim Auto spart man höchstens 10 Kilogramm ein. Der Vorteil des geringeren Spritgewichts ist nach Halbzeit des Rennens verdampft.

20 KILOGRAMM MEHR

Der Plan, die Formel 1 ab 2021 auf 18-Zoll-Rädern fahren zu lassen, geht ins Gewicht. Man rechnet mit einem Zuwachs von 20 Kilogramm. Acht Kilo steuern größere Bremsen bei, drei die Reifen selbst. Der Rest kommt von den Felgen.

ZWEI POWER-SPRÜNGE

Red Bull wartet händeringend auf mehr Power. Der Zeitplan für Hondas Generalangriff auf Mercedes und Ferrari steht nun fest. In Monza kommt die vierte Spezifikation des V6-Turbos, in Sochi gibt es neues Benzin. In Summe soll das die Leistung um 25 PS steigern.

Formel 1

Renault mit 1000 PS

Es ist eine magische Zahl: 1000 PS. Renault hat die vierstellige Leistungs- ausbeute laut eigenen Angaben in dieser Saison bereits erreicht.

Von: **Andreas Haupt**

Seit 2014 fährt die Königs- klasse mit einem 1,6 Liter großen V6-Turbomotor. Und mit den zwei Elektromaschinen MGU-K und MGU-H, die 120 Kilowatt (163 PS) zur Gesamtleistung beisteuern. Zu Beginn der Hybrid-Ära leisteten die High-tech-Maschinen etwa 850 PS.

In den letzten Jahren steigerten sich die Motorenhersteller kontinuierlich. Da kam die Frage: Wer erreicht als Erster die magischen 1000 PS? Doch die Hersteller zierten sich. Statt die Leistungsdaten zu kommunizieren, hielten sie sie lieber geheim, obwohl eine vierstellige Leistungsausbeute den hoch komplizierten und kleinvolumigen Motoren einen sexy Anstrich gibt.



Renault hat laut eigenen Angaben mit seinem V6-Turbo die magische Leistungsgrenze von 1000 PS geknackt

Immerhin ein Hersteller begibt sich jetzt aus der Deckung. Renault bestätigt, dass man in dieser Saison bereits ein paar Mal 1000 PS (736 Kilowatt) abgerufen hat. „Es sind nur gewisse Leistungsspitzen in der Qualifikation“, sagt Renaults Motorenchef Rémi Taffin. „Wir können diese Leistung nicht immer abrufen. Es hängt von vielen Faktoren ab.

Zum Beispiel von der Strecke und den Außentemperaturen.“

Renaults GPS-Messungen offenbaren, dass Mercedes dasselbe Leistungspotenzial hat – also auch mehr als 1000 PS. Honda hinke etwas hinterher, Ferrari sei der Klassenprimus. „Sie haben in der Qualifikation gegen Mercedes und uns einen Vorteil.“ Mercedes hält sich bedeckt: „Wir

würden nicht von 1000 PS sprechen. Vielleicht hat Renault ein anderes Rechenmodell. Was für uns zählt, ist die Rundenzeit.“

Für Renaults Techniker ist eine konstante Leistungsausbeute wichtiger als die absoluten Spitzen. „Im Rennen fahren wir mit über 950 PS. In gewissen Phasen erreichen wir 960 oder auch mal 970 PS“, sagt Taffin. ■

Formel 1

Dicke Luft bei Haas F1

Bei Haas F1 brennt der Baum. Die Ingenieure verstehen die Reifen nicht, die Weiterentwicklung stagniert, und nun stehen auch die Fahrer in der Kritik.

Von: **Michael Schmidt**

Die Saison begann so hoffnungsvoll für Haas F1. Kevin Magnussen bestätigte mit dem 6. Platz beim GP Australien die gute Form der US-Renner von den Wintertestfahrten. Bis zum Europa-Auftakt in Barcelona lag Haas F1 im Plan. Doch dann ging es bergab. Die Fahrer verzweifelten an den launischen Pirelli-Reifen. Nur hin und wieder brachten sie die Reifen in ihr Arbeitsfenster. „Wir haben ein

sehr gutes Auto, aber wir können es nicht zeigen“, fluchte Teamchef Guenther Steiner.

Weil der US-Rennstall keinen Ausweg aus dem Pirelli-Irrgarten fand, griffen die Ingenieure zu drastischen Maßnahmen. Sie ließen Romain Grosjean bei den letzten beiden Rennen mit dem VF-19 in Melbourne-Spezifikation fahren. Magnussen trat mit dem letzten Entwicklungsstand zum Vergleichstest an. Grosjean ist der Meinung, dass er im besseren Auto sitzt: „Ich hatte schon beim ersten Rennen mit unserer ersten großen Ausbaustufe meine Zweifel, ob wir wirklich einen Schritt vorwärts gemacht haben. Ich habe es den Ingenieuren gleich gesagt, und ich habe Recht behalten. Die alte Spezifikation fühlt sich am Kurveneingang viel berechenbarer an.“

Der erste Vergleichstest brachte allerdings keine Daten, weil sich die Haas-F1-Piloten in Silverstone schon in der Startrunde in die Quere kamen. Steiner: „Das ist unentschuldig. Nach dem Duell in Barcelona, das uns schon Punkte gekostet hat, hatten wir

den Fahrern eingeschärft, im Zweifel zurückzustecken.“ Grosjeans Platz ist jetzt in Gefahr. In der Sommerpause fällt die Entscheidung, ob der Franzose ausgetauscht wird. Kurzfristig gäbe es nur einen Ersatz und Wunschpiloten: Esteban Ocon. ■



Magnussen und Grosjean fahren sich auch in Hockenheim ins Auto

Knapp angelegenheit



Mit weniger als einer Zehntel Vorsprung sicherte sich Scott Dixon den Sieg vor Ganassi-Teamkollege Felix Rosenqvist

Scott Dixon hat sich mit dem Sieg in Mid-Ohio im Titelkampf zurückgemeldet. Der Ganassi-Pilot setzte sich in einem harten Duell knapp gegen Teamkollege Felix Rosenqvist durch. Tabellenführer Josef Newgarden fiel kurz vor Schluss aus.

Von: **Tobias Grüner**

Die enge Strecke in Mid-Ohio ist nicht gerade bekannt für spektakuläre Rennen. Aber in diesem Jahr wird kein Zuschauer sein Kommen bereut haben. Am Ende bekamen sie den knappsten Zieleinlauf in der Geschichte der Indy-Car-Serie geboten – zumindest was Rennen auf permanenten Nichtoval-Rennstrecken angeht.

Vor dem Start lautete die große Frage, ob man schneller mit zwei oder drei Stopps über die 90 Rennrunden kommt. Im vergangenen Jahr war Alexander Rossi einmal weniger als die Konkurrenz zum Reifenwechsel abgebogen, was ihm am Ende den Sieg brachte. Und so versuchten es dieses Mal deutlich mehr Fahrer mit einer reifenschonenden und spritsparenden Fahrweise. Die Pole-Position hatte sich im Qualifying am Samstag Will Power

gesichert. Doch im Rennen konnte der Meister von 2014 die Pace der Konkurrenz nicht mitgehen. Am Ende verpasste der Australier auf Rang 4 das Podium knapp.

Obwohl am Start drei Penske-Autos in den ersten beiden Reihen standen, machten am Ende zwei Ganassi-Piloten den Sieg unter sich aus. Scott Dixon war klar der schnellste Mann der Zwei-Stopps-Fraktion, Rookie Felix Rosenqvist war dreimal zum Sprit- und Reifenservice angesetzt und fuhr die schnellsten Runden überhaupt. Das Rennen ging wie schon im Vorjahr ohne eine einzige Gelbphase über die Bühne, was den Zweistopp in die Karten spielte. Rosenqvist musste also die 24 Sekunden, die ein zusätzlicher Stopp kostet, komplett auf der Strecke herausfahren. Als alle Piloten ihre Boxenbesuche absolviert hatten, fuhr Dixon mit knapp zehn Sekunden Vorsprung einem scheinbar komfortablen Sieg entgegen.

Doch für den letzten Stint hatten die Mechaniker dem Champion die weichen Reifen aufgezogen, die schnell Verschleißerscheinungen zeigten. Rosenqvist holte Sekunde um Sekunde auf. Wären nicht noch einige überrundete Autos zwischen den beiden Sieganwärtern gewesen, hätte Rosenqvist die Lücke wohl schon früher geschlossen. So kam es erst in der

allerletzten Runde zur Attacke. In einem heißen Schlusspurt berührten sich die beiden Teamkollegen sogar, doch Dixon setzte sich mit 0,0934 Sekunden auf dem Zielstrich durch. „Ich war komplett wehrlos“, erklärte der Sieger anschließend erleichtert. „Wenn es nicht mein eigener Teamkollege gewesen wäre, hätte er mich wohl einfach von der Bahn gerempelt.“ Für Rosenqvist war es immerhin das erste Podium seiner IndyCar-Karriere.

Dixon hat mit seinem 46. IndyCar-Sieg nun wieder berechnete Hoffnungen auf die Titelverteidigung. Tabellenführer Josef Newgarden fiel nach einem Dreher im Duell gegen Ryan Hunter-Reay in der letzten Runde aus. Davon profitierte auch Alexander Rossi, der den Rückstand mit Rang 5 von 29 auf 16 Punkte verkürzte. ■

INDYCAR MID-OHIO

1. Scott Dixon	1:45.15.6974 h
2. Felix Rosenqvist	+ 0,0934 s
3. Ryan Hunter-Reay	+ 1,2578 s
4. Will Power	+ 6,9878 s
5. Alexander Rossi	+ 10,7949 s
6. Simon Pagenaud	+ 11,9029 s
7. Spencer Pigot	+ 12,3671 s
8. Colton Herta	+ 12,9546 s
9. Graham Rahal	+ 19,9289 s
10. Jack Harvey	+ 20,4762 s

Pole-Position:

Will Power, 1.05,1569 min

Meiste Führungsrunden:

Scott Dixon, 38/90 Rdn.

FAHRER-WERTUNG

1. Newgarden	504 Punkte
2. Rossi	488
3. Pagenaud	457
4. Dixon	442
5. Power	356



Auf dem Weg zum Podium zeigte Rosenqvist einige tolle Überholmanöver

**SUPER
RACER**

DEIN EINSTIEG IN DEN MOTORSPORT

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



Motorsport-Partner:

LechnerRacing

Motorsport-Partner:

Team
**Schnitzelalm
Racing**

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

Nutze Deine Chance:

SimRacing Expo // 30.08. – 01.09.2019
SPORT AUTO PERFEKTIONSTRAINING
Nürburgring // 04.09. – 05.09.2019
Oder laufend unter: www.raceroom.com

Alle Infos und Teilnahmebedingungen vor Ort
oder unter: www.super-racer.me

Eine Aktion von

upgraded
automotive group

RACEROOM

Medienpartner

**auto
motor
sport**

**sport
auto**

**MOTOR
SPORT
automobil**

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

Scouting vor Ort auf dem „upracer“ – Simulator

GT4

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70118	Scouting Porsche Sprint Challenge Salzburgring	1:15:289	---
2	70232	Scouting Tuning World Bodensee	1:15:676	+00:387
3	70012	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:019	+00:730
4	70141	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:266	+00:977
5	70111	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:395	+01:106
6	70123	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:596	+01:307
7	70235	Scouting Tuning World Bodensee	1:16:885	+01:596
8	70142	Scouting Tuning World Bodensee	1:17:277	+01:988
9	70200	Scouting i-mobility	1:17:395	+02:106
10	70062	Scouting Tuning World Bodensee	1:17:450	+02:161

Kart

POS	Fahrer	Scouting	Zeit	Rückstand
1	70212	Scouting Tuning World Bodensee	1:22:478	---
2	70083	Scouting i-mobility	1:25:347	+02:869
3	70060	Scouting Tuning World Bodensee	1:25:648	+03:170
4	70182	Scouting i-mobility	1:31:939	+09:461
5	70214	Scouting Tuning World Bodensee	1:32:287	+09:809
6	70138	Scouting Tuning World Bodensee	1:35:271	+12:793
7	70219	Scouting i-mobility	1:35:657	+13:179
8	70106	Scouting i-mobility	1:36:606	+14:128
9	70010	Scouting i-mobility	1:38:624	+16:146
10	70197	Scouting Porsche Sprint Challenge Salzburgring	1:40:056	+17:578

Ergebnisse Stand 17.07.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: www.super-racer.me

Scouting online bei „RaceRoom“

Zwischenstand: Qualifying für das Multiplayer-Rennen am Slovaika Ring am 17.09.2019

POS	Fahrer	Land	Team	Zeit	Rückstand
1	Emre Cihan	Türkei	---	2:07:528	---
2	Julian Kunze	Deutschland	EURONICS Gaming	2:07:539	+00:011
3	Tim Heinemann	Deutschland	Turn1	2:07:558	+00:030
4	Jack Keithley	Großbritannien	Williams Esports	2:07:693	+00:165
5	Florian Garcia	Frankreich	Williams JIM eSports	2:07:696	+00:168
6	Moritz Löhner	Deutschland	Williams Esports	2:07:834	+00:306
7	Bence Bánki	Slowakei	Oscaro e Sports by SDL	2:07:846	+00:318
8	Adam Pinczes	Ungarn	---	2:07:883	+00:355
9	N.N.	Slowenien	---	2:07:885	+00:357
10	Alexandre Vromant	Frankreich	Oscaro e Sports by SDL	2:07:942	+00:414
11	Davide Toccaceli	Italien	Ballas Racing Team	2:07:973	+00:445
12	Bastian Zenefels	Deutschland	RRVGT	2:08:062	+00:534
13	George Baldi	Ungarn	MIRA Esports	2:08:064	+00:536
14	Jakub Strumidlo	Polen	---	2:08:072	+00:544
15	Mihovil Markovic	Kroatien	Balkan RR League	2:08:091	+00:563
16	N.N.	Kroatien	---	2:08:239	+00:711
17	William Dorsch	Frankreich	Racing Team 93 e-sport	2:08:345	+00:817
18	Dawid Krupa	Polen	TCS Off Racing	2:08:352	+00:824
19	Jonathan Schelstraete	Belgien	DC-Simracing.nl	2:08:373	+00:845
20	Jose Iglesias	Spanien	CES/www.ces.com.es	2:08:403	+00:875

Ergebnisse Stand 17.07.2019; Die aktuellen Ergebnisse siehe: game.raceroom.com/competitions/921/leaderboard

Du denkst: Das kann ich besser?

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

Premium-Sponsor



MICHELIN

Classic-Sponsor





Porsche lässt alle im Regen

Fast sechs Stunden Rennunterbrechung aufgrund heftigen Regens machten das 24h-Rennen Spa speziell. Porsche sicherte sich den ersten Erfolg seit 2010 – mit einem Doppelsieg. Kévin Estre, Michael Christensen und Richard Lietz setzten sich im Porsche des GPX-Teams gegen Rowe Racing durch. Mercedes komplettierte das Podium mit Black Falcon.

Von: **Bianca Leppert**

Dieses 24h-Rennen war geprägt von einem Déjà-vu nach dem anderen. Da gewinnt mit dem GPX-Team wieder einmal eine Mannschaft, die vorher keiner auf dem Zettel

hatte. Man erinnere sich an den Überraschungssieg von Walkenhorst letztes Jahr. Und wieder machten es zwei Teams derselben Marke unter sich aus. 2018 zog Rowe gegen Walkenhorst im internen BMW-Kampf den Kürzeren. Dieses Mal trat Rowe für Porsche an – und diesmal hatte GPX das bessere Händchen. Mit zwei Marken zwei Mal hintereinander auf dem Podium zu landen – das ist schon beachtlich.

Bei Porsche war der Jubel immens: Zum ersten Mal seit neun Jahren und zum ersten Mal in der GT3-Ära sprang ein Triumph beim Ardennen-Klassiker heraus – und das gleich mit einem Doppelsieg. Tatsächlich hatte man mit sechs Pro-Autos auch das größte Aufgebot ins Rennen geschickt, nachdem man sich in den vergangenen Jahren vornehm zurückgehalten hatte. „Der 911er war bei allen Bedingungen auf der Strecke das beste



„Das ist ein ganz besonderer Sieg, weil unser Team zum ersten Mal ein echtes Pro-Auto eingesetzt hat.“

Richard Lietz, GPX Racing

Fahrzeug. Hinzu kommt, dass unsere Autos keinerlei technische Probleme hatten“, meinte GT3-Projektleiter Sebastian Golz.

GPX Racing als Underdog

Kévin Estre, Michael Christensen und Richard Lietz kreuzten die Ziellinie nach 363 Runden mit nur 3,347 Sekunden Vorsprung vor den Markenkollegen Nick Tandy, Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet. Der Elfer mit der Startnummer 998 rückte den späteren Siegern in der Schlussphase bei feuchten Bedingungen auf Slicks immer mehr auf die Pelle, doch am Ende halfen auch die eindrucksvollen Fahrkünste von Tandy nicht mehr.

Platz 3 sicherte sich Black Falcon mit Maro Engel, Yelmer Buurman und Luca Stolz. Auch das Mercedes-Trio kam ohne technische Gebrechen durchs Rennen und hatte im Gegensatz zu den Siegern nicht einmal eine

Michael Christensen, Kévin Estre und Richard Lietz siegten in Spa auf dem GPX-Racing-Porsche 911 GT3 R



stehen

Strafe auf dem Konto. Bei GPX hagelte es am späten Samstagabend eine Durchfahrtsstrafe, weil bei einem Boxenstopp ein Mechaniker zu viel am Auto gearbeitet hatte. Daneben hatte der GPX-Porsche mit der Startnummer 20 im Rennen keine Fehler zu verbuchen – und das bei ständig wechselnden Wetterbedingungen. „Das ist ein besonderer Sieg, weil unser Team zum ersten Mal ein Pro-Auto eingesetzt hat“, meinte Lietz. „Wir sind gut aufgenommen worden und sind jetzt die Glücklichen, die gewonnen haben.“

Tatsächlich ist GPX Racing ein eher unbeschriebenes Blatt. Die Mannschaft mit Sitz in Dubai ist bisher nur mit einem Silver-Cup-Auto, also einem Amateur-Auto, im Blancpain Endurance Cup unterwegs gewesen. Umso beachtlicher, dass man so einen Einsatz gestemmt hat. Auch wenn der Ingenieur aus dem

Rennteam von Earl Bamber stammt und zwei Manthey-Mechaniker mit zusätzlichem Know-how zur Seite standen.

Estre auf einer Mission

Einen kleinen Vorgeschmack auf das, was sich im Finale ereignen sollte, gab Kévin Estre bereits am Anfang des Rennens zum Besten. Der Franzose drückte dem Rennen, das wegen starkem Regen hinter dem Safety Car gestartet wurde, schon in den ersten Runden seinen Stempel auf. Von Startplatz 11 wirbelte er durchs Feld, ehe er in Runde 19 kurzzeitig die Führung übernahm, weil Engel im Black Falcon Mercedes in die Box abgebogen war. „Es war ein bisschen Risiko dabei, aber noch im Rahmen“, so Estre.

Entgegen der meisten Wetterprognosen folgte nach dem nassen Auftakt eine lange Phase auf Slicks. Zu diesem Zeitpunkt handelten sich gleich mehrere Porsche Strafen ein. Die #998 von Rowe Racing musste eine Ehrenrunde durch die Boxengasse drehen, weil es ein Gelbvergehen gab. Die #20 von GPX machte besagten Fehler beim Stopp, die #117 von Team Bernhard war ebenfalls unter Gelb zu flott und bekam eine Durchfahrtsstrafe. Heißt: Man musste sich erst einmal wieder rehabilitieren, während an der Spitze mit erneut einsetzendem extrem starken Regen der #1 WRT Audi R8 (Rast/Müller/Frijns), der #25 Saintéloc Audi (Winkelhock/Vervisch/Haase) und der #72 SMP Ferrari (Aleshin/Molina/Rigon) mitmischten.

Die #1 von WRT war es auch, die schon vor Mitternacht als erstes Top-Auto den fünfminütigen Technik-Pflichtstopp absolvierte. Eine weise Entscheidung, wie sich später zeigen sollte, denn gegen 5.40 Uhr wurde das Rennen mit der roten Flagge wegen heftigem Regen unterbrochen. Hier trennte sich die Spreu vom Weizen. Wer den Technik-Boxenstopp zu diesem Zeitpunkt nicht erledigt hatte, war klar im Nachteil, denn die Unterbrechung sollte sechs Stunden dauern. Sprich: Es blieben nur noch fünf Stunden, um sich die verlorenen ein bis zwei Runden wieder zurückzuholen.

Einige Autos hatten dabei sogar das ganz große Los gezogen: Unter anderem gehörte der GPX-Porsche zu denen, die es schafften, den Stopp gegen 3.21 Uhr bei Full Course Yellow zu machen, was als ideal gilt. Die Krux: Ist die FCY-Phase bereits ausgerufen, >>



Das Rennen war vom Start weg eine Regenschlacht, samt Unterbrechung



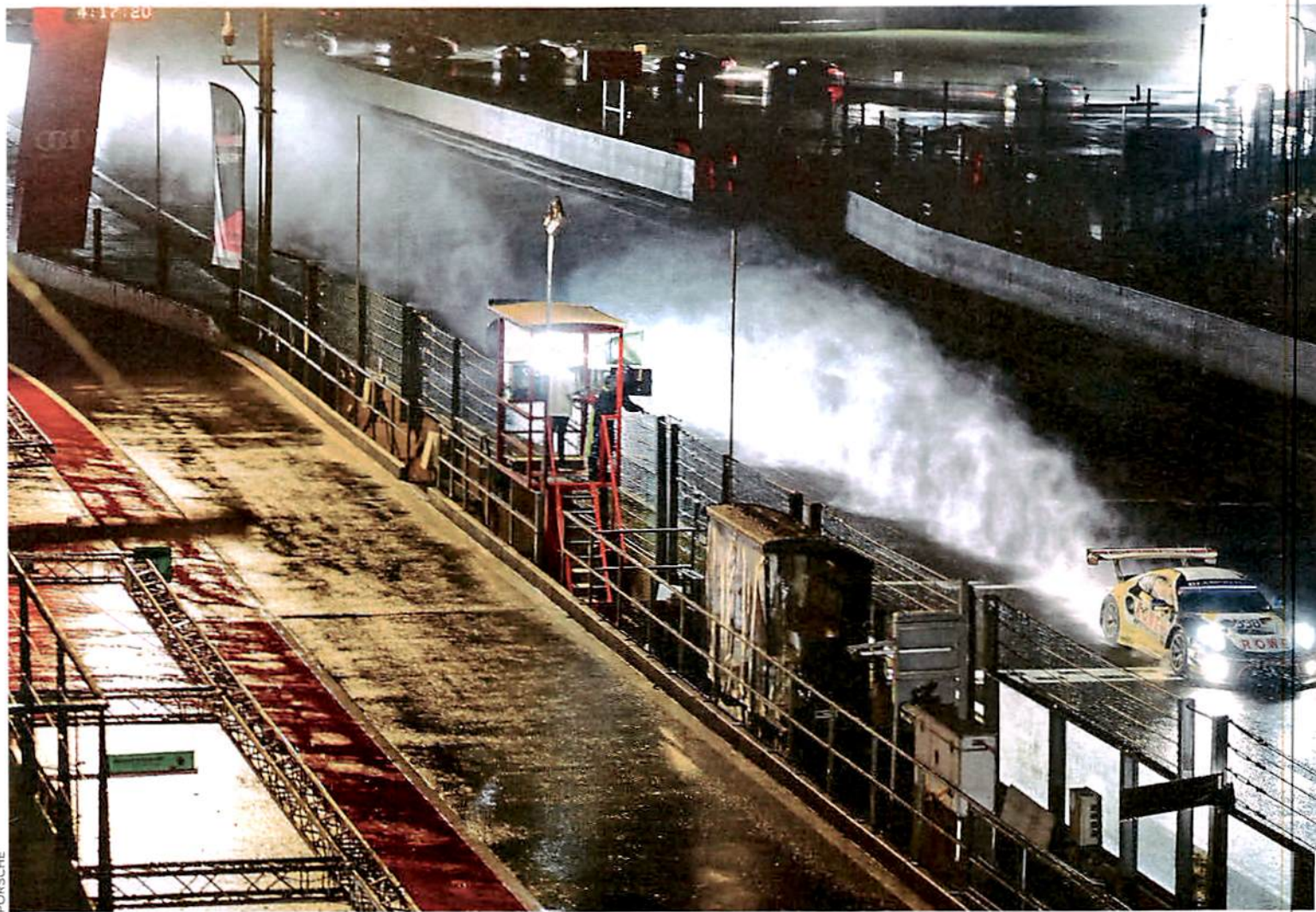
Spa-Podium mit deutscher Note: Zweimal Porsche und einmal Mercedes



Volles Haus: 72 GT3-Rennwagen nahmen das 24h-Rennen in Angriff



Aufstellung zum Restart nach fast sechs Stunden Rennpause wegen Regen



>> darf der Stopp nicht angetreten werden. Man muss also hoffen, dass sich die Situation während des Stopps ändert. Oder zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein. „Ich hatte das Glück, dass ich den Unfall in Blanchimont gesehen hatte und direkt über Funk durchgegeben habe, an die Box zu kommen“, sagte Estre. „Das war einer unserer Schlüssel zum Sieg.“

Restart am Sonntagmittag

Der Restart erfolgte schließlich um 11.30 Uhr bei leichtem Nieselregen – sehr zur Verwunderung einiger Zuschauer. Denn es hatte bereits gegen 9 Uhr so ausgesehen, als könne man wieder fahren. Allerdings hatten die Teams gemeinsam mit der Rennleitung in einem Meeting um 8 Uhr beschlossen, sich nicht alle halbe Stunde neu zu entscheiden, da die Wetterprognosen ohnehin viel Regen prophezeiten. Da erschien es sinnvoller, den Mechanikern und Fahrern eine längere Pause zuzugestehen.

Beim Neustart waren noch der #63 GRT Grasser Lamborghini

(Engelhart/Ineichen/Bortolotti) vor dem #34 Walkenhorst BMW (Jensen/Krognes/Catsburg) und dem #54 Dinamic Porsche (Bachler/Rizzoli/Ashkanani) ganz vorne – allerdings hatten alle drei noch den Pflichtstopp zu absolvieren. Nach nur neun Runden verabschiedete sich bereits der SMP-Ferrari, der zum engeren Favoritenkreis zählte: Mikhaïl Aleshin war auf einen Curb gekommen und hatte dabei einen Nissan touchiert, was in einem Schaden vorne links resultierte.

Die Rennleitung sorgte zwischenzeitlich für Verwirrung, weil man in einer Safety-Car-Phase nicht den Führenden René Rast im WRT-Audi eingefangen hatte, sondern den zu diesem Zeitpunkt auf Platz 2 liegenden Walkenhorst-BMW. Das verschaffte Rast einen Vorteil von 56 Sekunden. Viele erwarteten eine Strafe, doch die Sportkommissare argumentierten einleuchtend, dass man Rast ja nicht für einen Fehler bestrafen könne, den er nicht gemacht habe. So mancher erwartete einen Ausgleich, weil es zuvor eine Kollision zwischen

„Wir haben mit unseren Performance-Autos nichts falsch gemacht und konnten trotzdem nicht gewinnen – das ist schon etwas enttäuschend.“

Stefan Wendl, Mercedes-AMG

Rast und einem Aston Martin aus der Am-Klasse gegeben hatte – aber auch hier passierte nichts.

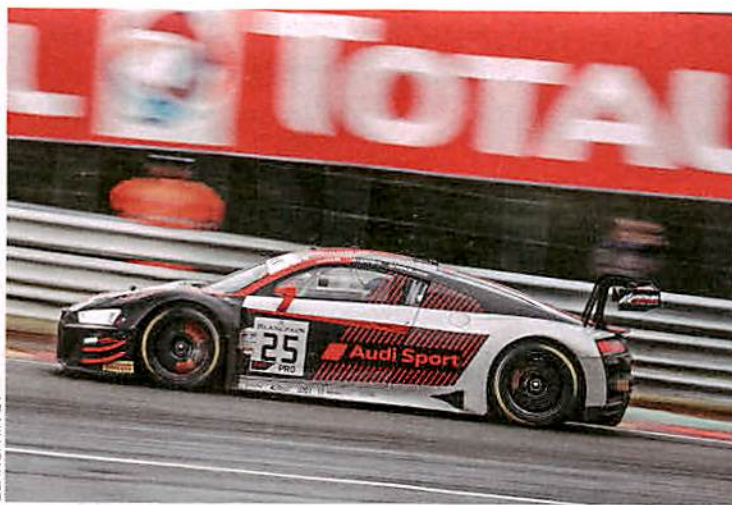
Porsche dreht auf

Erst rund drei Stunden vor Ablauf des Rennens ergab sich ein klares Bild der Favoriten in der Schlussphase, nachdem alle Technikstopps erledigt waren. Rund zwölf Autos waren noch in der Führungsrunde, in der Spitzengruppe lieferten sich hinter dem führenden WRT-Audi besonders der GPX-Porsche und der Black-Falcon-Mercedes harte Duelle auf der Strecke und in der Boxengasse, weil sie im selben Rhythmus unterwegs waren.

Die Karten wurden neu gemischt, als wieder Slicks aufgezogen wurden. Nico Müller verlor die Führung auf der Outlap bei einem Ausrutscher in die Reifenstapel, konnte aber wie durch ein Wunder trotz Schaden weiter mithalten. Inzwischen drehte Estre im GPX-Porsche richtig auf und ließ Engel im Mercedes hinter sich. Es waren für Porsche die optimalen Bedingungen auf leicht feuchter Strecke mit Slicks.



Wasser geteilt: Rowe-Pilot Tandy brachte seinen Porsche mit der Startnummer 998 fast bis an die Spitze zurück



BLANCPAIN GT

Das Saintéloc-Team stellte auf Platz 4 den besten Audi R8 LMS



BLANCPAIN GT

Exotencharakter: Honda war bester nicht-deutscher Hersteller in Spa!

KOMMENTAR

WEITER IN VOLLER BLÜTE

Das 24h-Rennen in Spa hat wieder belegt, wie stark der Langstreckensport mit GT3-Rennwagen aktuell dasteht. Das 24h-Rennen am Nürburgring war schon ein Kracher, Spa setzte bei der Dichte und der Qualität des Feldes noch mal einen drauf. Die Intercontinental GT Challenge (IGTC-Serie) mit ihren fünf globalen GT3-Highlight-Rennen in Bathurst, Laguna Seca, Spa, Suzuka und Kyalami steht den 24h-Rennen am Ring und in den Ardennen in nichts nach. Happy Days also? Leider nein. Die FIA versucht, mit kreuzblöden Ideen die Deutungshoheit über die funktionierende und gesunde Rennkategorie GT3 zu bekommen. Wenn das gelingt (oder es nicht verhindert wird), könnte die GT3-Blüte ganz schnell verwelken. Die zweite Gefährdung kommt vom anderen großen Player, dem Le-Mans-Veranstalter und WM-Ausrichter ACO: Die Inkompetenz an der Sarthe hat mittlerweile so weite Kreise gezogen, dass ein wichtiger Eckpfeiler im Langstreckensport, die Sportwagen-WM (WEC), wackelt. Sogar in Spa war die Krise in der WM das große Gesprächsthema. „Und wenn Le Mans Husten hat, dann hat der restliche Langstreckensport ganz schnell eine Lungenentzündung“, illustrierte ein Herstellervertreter den Zusammenhang. Trotzdem haben Nürburgring und Spa mit zwei beeindruckenden Rennen vor weiter wachsender und tendenziell junger Zuschauerkulisse Mut für die Zukunft gemacht: Weder steht das Automobil vor dem Aus noch der Rennsport. Im GT-Bereich hält eine fast zehnjährige Blütephase stattdessen weiter an. Das sollte den Pessimisten ebenso zu denken geben wie jenen Autoherstellern, die ihr Heil kopflos und ausschließlich in der E-Mobilität suchen.



Marcus Schurig
Redakteur
Langstrecke

Zum einen half Porsche die gute Traktion, zum anderen das geringe Gewicht von 1265 Kilogramm. Kein Wunder, dass auch Tandy auf dem Vormarsch war, sich zunächst Platz 3 vom WRT-Audi schnappte und später vom langen Boxenstopp des Black-Falcon-AMG profitierte.

Der #4 Black Falcon Mercedes musste eine Runde früher als die beiden Porsche stoppen, weil man in der eigenen Strategie gefangen war. Man schaffte in dieser Phase des Rennens nur 26 Runden in den festgelegten 65-Minuten-Stints statt 27 wie der Porsche – und damit flog man aus dem idealen Fenster.

Deshalb musste man auch 20 Sekunden länger als vorgeschrieben in der Box ausharren, um am Ende den letzten 65-Minuten-Stint nicht zu überschreiten. „Wenn es nass geblieben wäre, hätte sich das mit dem Stint vielleicht ausgegangen“, sagte AMG-Kundensportchef Stefan Wendl. „Insgesamt waren Porsche und Audi aber einfach schneller. Wir haben mit unseren Performance-Autos nichts falsch gemacht und

konnten trotzdem nicht gewinnen. Das ist schon etwas enttäuschend.“

So entbrannte in der letzten Rennstunde ein internes Porsche-Duell zwischen dem GPX-Porsche von Estre und dem Rowe-Auto von Tandy, der teilweise sechs Sekunden pro Runde flotter als alle anderen fuhr und eine Lücke von rund einer halben Minute auf Estre zufuhr. „Das war beeindruckend“, meinte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf. „Er wollte am Funk nur wissen, welche Rundenzeit der andere fährt – und schon war die nächste Runde zwei Sekunden besser.“

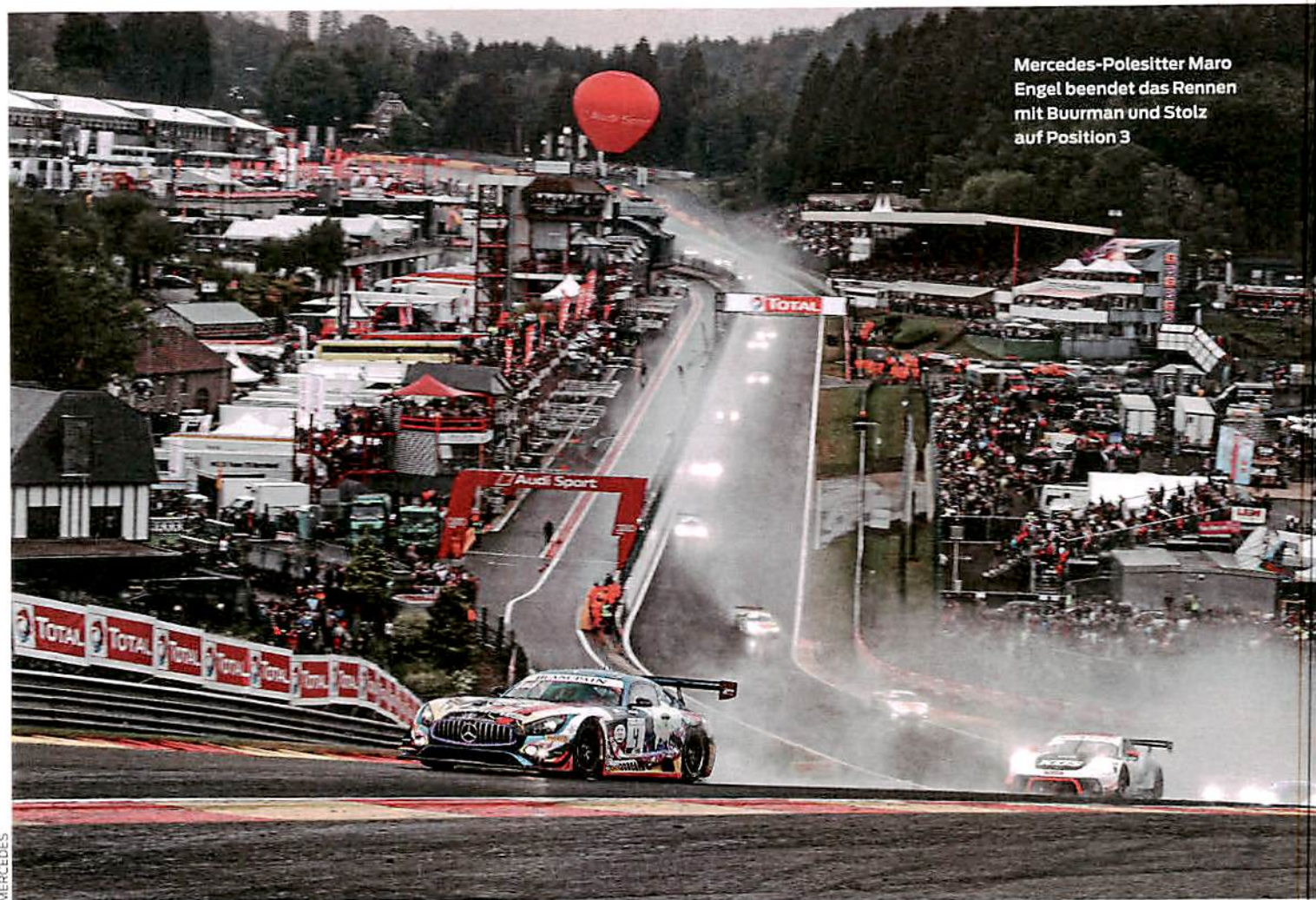
Safety Car im Finale

Nach einer Safety-Car-Phase eine halbe Stunde vor Rennende schien der Kampf erneut zu entbrennen, allerdings lagen einige Autos zwischen den beiden Porsche, und es folgte nur drei Minuten später eine weitere Neutralisation aufgrund einer Kollision zwischen dem #54 Dinamic Porsche und dem #1 WRT Audi, für den das Rennen damit endgültig beendet war. In den letzten fünf

Minuten war für Tandy trotz nur fünf Sekunden Rückstand nichts mehr zu holen. Eine Stallregie kam bei Porsche übrigens nie infrage, weil die GT3-Klasse nun mal Kundensport ist.

„Wir haben das Team auch erst beim offiziellen Test kennengelernt, aber jeder war offen, und wir haben versucht, uns möglichst wenig Druck zu machen, das hat geholfen“, sagte Michael Christensen. Dass man sich bei GPX Racing nur auf ein Auto im Vergleich zu drei Autos bei Rowe konzentrierte, dürfte ebenfalls geholfen haben, ruhiger zu agieren. Bei Rowe verzockte man sich beispielsweise mit der #98 (Jaminet/Müller/Dumas), die wegen der falschen Entscheidung, auf Regenreifen zu bleiben, in der Anfangsphase eine Runde verloren hatten. Und trotzdem sprang noch Platz 5 hinter dem #25 Saintéloc Audi raus.

Der mischte ebenfalls immer in der Spitzengruppe mit, hatte aber auch eine Durchfahrtsstrafe auf dem Buckel, weil man bei einem Boxenstopp den Motor zu früh gestartet hatte. >>



Mercedes-Polesitter Maro Engel beendet das Rennen mit Burman und Stolz auf Position 3

MERCEDES

>> Interessant in der Analyse: Bis auf den Black-Falcon-Mercedes hatten alle Autos in den Top 5 eine Strafe zu kompensieren. „Porsche war im Schnitt gut eine halbe Sekunde schneller“, sagte Black-Falcon-Ingenieur Renaud Dufour. „Sie hätten 20 Kilo mehr Gewicht reinbekommen müssen.“

Auch bei Audi fiel das Fazit gemischt aus. „Es war ein spektakuläres Rennen und jeder hatte bei den verschiedenen Bedingungen seine Chancen, da müssen wir nicht über die Balance of Performance diskutieren. Porsche war sehr gut bei den leicht feuchten Verhältnissen“, sagte Audi-Kundensportchef Chris Reinke. „Für uns war das Rennen zufriedenstellend, aber wir sind eigentlich hierhergekommen, um zu gewinnen.“

Honda überrascht mit P6

Eine der Überraschungen: Bester nichtdeutscher Hersteller wurde Honda auf Platz 6. Zum ersten Mal setzte man ein Pro-Auto beim 24h-Rennen Spa ein und hatte mit Renger van der Zande, Mario Farnbacher und Bertrand Baguette ein gutes Line-up, das



XPB

„Die sechsstündige Rennunterbrechung hat uns das Rennen ruiniert. Ohne die wären wir in der Lage gewesen, aufs Podium zu fahren.“

Nick Catsburg, Walkenhorst

es schaffte, sich von Startplatz 33 vorzuarbeiten. Man zählte zu den Teams, die ihren Fünf-Minuten-Pflichtboxenstopp mit Glück unter Full-Course-Yellow-Bedingungen absolvieren konnten.

Dahinter landeten der dritte Rowe-Porsche #99 (Olsen/Werner/Campbell) und der #563 Lamborghini von FFF Racing. Die Top 10 komplettierten der #117 Porsche vom Team 75 Bernhard, der neben der Strafe wegen des Gelbvergehens zusätzlich durch einen Plattfuß zurückgeworfen wurde, und der #999 Mercedes von GruppeM Racing (Buhk/Götz/Auer). Der hatte auch seine Gebrechen, wie beispielsweise einen missglückten Boxenstopp in einer Safety Car-Phase, bei der man an der Boxenausfahrt an der roten Ampel warten musste.

BMW gut fürs Podium

BMW musste nach einem Unfall des #42 Schnitzer M6 (Tomczyk/Edwards/Farfus) in der Nacht auf das Walkenhorst-Auto als heißes Eisen im Feuer hoffen und wurde damit Elfter. „Die sechsstündige Rennunterbrechung hat uns aber ruiniert“, meinte Nick Catsburg.

Man hatte vor der Unterbrechung den Pflichtboxenstopp noch nicht hinter sich gebracht, und nach dem Restart ging die Zeit aus, um sich wieder zurückzukämpfen. Hinzu kamen ein Reifenschaden und eine Berührung mit einem anderen Auto. Catsburg ist überzeugt: „Ohne die Unterbrechung hätten wir auf das Podium fahren können.“

Ein echtes Desaster erlebte Bentley. Schrammte man in den vergangenen Jahren oft knapp am Sieg vorbei, war man dieses Jahr komplett chancenlos. Die Sieger von Paul Ricard hatten 30 Kilogramm mehr Gewicht an Bord als im vergangenen Jahr und weniger Boost. So verpasste man nicht nur mit allen vier Autos die Super-Pole-Session, sondern eliminierte sich im Rennen auch durch technische Defekte, Unfälle und Co.

Auch Nissan und Aston Martin blieben nur Nebendarsteller. Beim #76 Aston Martin (Kirchhöfer/Lynn/Dennis) gab es ein Problem mit einem falsch aufgezogenen Reifensatz von Pirelli, was zwei zusätzliche Stopps erforderlich machte. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

BRIAN GUSH IN RENTE

Bentley-Motorsport-Chef Brian Gush hatte in Spa seinen letzten großen Auftritt, der Brite startete am Dienstag in sein neues Leben als Rentner. GT-Promoter Stéphane Ratel würdigte den langjährigen Motorsport-Chef und überreichte ihm ein lebenslanges Ticket fürs 24h-Rennen in Spa. Gush ist erst der Dritte, dem diese Ehre zuteilwurde.

SECHS GT2-HERSTELLER?

GT-Promoter Stéphane Ratel hofft auf bis zu sechs Hersteller in der GT2-Klasse ab 2020: Porsche hatte sich als erster Hersteller bereits 2018 zur Entwicklung eines GT2-Autos auf Basis des Porsche 911 GT2 RS bekannt, erst kürzlich hat auch Audi seinen R8 für die GT2-Klasse präsentiert. Ein weiterer Hersteller will noch 2019 seinen Einstieg ankündigen, hier handelt es sich mit ziemlicher Sicherheit um Ferrari. Bei der Pressekonferenz sagte Ratel, er stehe mit drei weiteren Herstellern in „ernsthaften“ Verhandlungen.

DOPPEL-POLE FÜR ENGEL

Mercedes-Werkspilot Maro Engel holte in Spa binnen weniger Wochen seine zweite Pole-Position bei einem großen 24h-Rennen:

Ende Juni pflanzte Engel seinen Mercedes beim 24h-Rennen am Nürburgring auf die Pole-Position, Ende Juli doppelte er beim Ardennen-Klassiker in Spa nach. Der Vorsprung auf Laurens Vanthoor betrug in Spa aber gerade mal 0,017 Sekunden!

DAS ERSTE GT2-RENNEN

In Spa bekamen die Fans auch das erste Rennen der neuen GT2-Klasse geboten, auch wenn dort vorläufig nur Porsche 911 GT2 RS Clubsport beziehungsweise Porsche 935 am Start standen. Die beiden Sprintrennen gewann übrigens der Norweger Egidio Perfetti, der in der letzten WM-Saison den Titel in der GTE-Am-Klasse der Sportwagen-WM geholt hatte.



GT2-Debütrennen in Spa

BOP: NUR UNTERSCHWELIG

Beim diesjährigen Rennen in Spa gab es im Vergleich zu den Vorjahren nur wenige Diskussionen zum Thema BOP: Das Zeittraining und die Super-Pole lieferten eine enge Zeitschlacht zwischen Audi, Mercedes und Porsche. Im Vergleich zu 2018 gab es nur wenige Anpassungen: Audi bekam einen größeren Restriktor, aber auch mehr Gewicht, die restlichen Einstufungen blieben fast unverändert – außer für Bentley: Die britische Marke, die schon zwei Mal nur knapp einen Gesamtsieg in Spa verpasst hatte, musste im Vergleich zum Vorjahr 30 Kilogramm zuladen, dazu wurde der Ladedruck um 20 mbar gekappt. Die Bentley verpassten die Super-Pole und waren im Rennen chancenlos.

DEBATE UM STARTERZAHL

Bei der 71. Ausgabe des 24h-Rennens in den belgischen Ardennen starteten dieses Jahr so viele Autos wie selten zuvor: 72 GT3-Autos nahmen die Herausforderung an. Besonders in den vier Qualifying-Sitzungen beklagten viele Piloten, dass die Verkehrsdichte bedenklich hoch sei. „Ich finde, 72 Autos sind etwas zu viel“, sagte Spa-Veteran Markus Winkel-

hock. „Für meinen Geschmack sollte man das Starterfeld auf 55 oder maximal 60 Autos begrenzen.“ Im Rennen gab es dann weniger Probleme – trotz der schwierigen Wetterverhältnisse. Audi-Pilot Winkelhock revidierte wie viele andere seine Einschätzung nach dem Rennen: „Es war deutlich besser als erwartet. Die Privatfahrer haben sich bemüht, in den Spiegel zu schauen, es gab nur wenige schwierige Situationen.“

BARWELL HOLT SILBER-SIEG

Das britische Lamborghini-Team Barwell Motorsport holte mit den Piloten Sandy Mitchell, James Pull und Jordan Witt den Sieg im Silver Cup – und sie waren mit Platz 15 das beste Nicht-Pro-Team im Starterfeld beim 24h-Rennen in Spa.



Lambo-Sieg im Silber Cup

BLANCPAIN ENDURANCE CUP / IGTC: 24H-RENNEN SPA 2019

Spa-Francorchamps / Streckenlänge: 7,004 Kilometer **Renndistanz:** 363 Runden = 2542,452 Kilometer
Pole-Position: Black Falcon, Mercedes AMG GT3 (#4), Maro Engel, 2.18,588 min
Schnellste Rennrunde: KÜS Team75 Bernhard, Porsche 911 GT3 R (#117), Laurens Vanthoor, 2.20.146 min

Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. Pro	#20	Lietz/Christensen/Estre	GPX Racing / Porsche 911 GT3 R	24:00.17,511 h
2. Pro	#998	Makowiecki/Pilet/Tandy	Rowe Racing / Porsche 911 GT3 R	+3,347 s
3. Pro	#4	Buurman/Stolz/Engel	Black Falcon / Mercedes-AMG GT3	+17,945 s
4. Pro	#25	Winkelhock/Haase/Vervisch	Audi Sport Team Saintéloc / Audi R8 LMS	+22,425 s
5. Pro	#98	Müller/Jaminet/Dumas	Rowe Racing / Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
6. Pro	#30	Farnbacher/Van der Zande/Baguette	Honda Team Motul / Honda NSX GT3	+1 Runde
7. Pro	#99	Olsen/Campbell/Werner	Rowe Racing / Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
8. Pro	#563	Lind/Caldarelli/Mapelli	Orange 1 FFF / Lamborghini Huracán GT3	+1 Runde
9. Pro	#117	Bamber/Vanthoor/Bernhard	KÜS Team75 Bernhard / Porsche 911 GT3 R	+1 Runde
10. Pro	#999	Buhk/Auer/Götz	GruppeM Racing / Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
11. Pro	#34	Jensen/Krognes/Catsburg	Walkenhorst Motorsport / BMW M6 GT3	+1 Runde
12. Pro	#10	Weerts/Nato/Breukers	Audi Sport Team WRT / Audi R8 LMS	+1 Runde
13. Pro	#88	Abril/Schiller/Marciello	Team AKKA ASP / Mercedes-AMG GT3	+2 Runden
14. Pro	#129	Mies/Feller/Green	Land Motorsport / Audi R8 LMS	+2 Runden
15. Silver Cup	#78	Pull/Witt/Mitchell	Barwell Motorsport / Lambo Huracán GT3	+2 Runden
16. Pro	#63	Bortolotti/Engelhart/Ineichen	GRT Grasser / Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
17. Silver Cup	#90	Bastian/Boguslavsky/Fraga	Team AKKA ASP / Mercedes-AMG GT3	+2 Runden
18. Pro	#18	Imperatori/Jarvis/Liberati	KCMG / Nissan GT-R Nismo GT3	+3 Runden
19. Pro	#78	Kirchhöfer/Lynn/Dennis	R-Motorsport / Aston Martin Vantage GT3	+3 Runden
20. Pro	#44	Vautier/Williamson/Paffett	Strakka Racing / Mercedes-AMG GT3	+3 Runden

PUNKTESTÄNDE

FAHRER

1.	Maximilian Buhk	40 Punkte
1.	Maximilian Götz	40
2.	Raffaele Marciello	37
3.	Denis Olsen	33
3.	Dirk Werner	33
3.	Matt Campbell	33
4.	Christopher Haase	28
5.	Mathieu Jaminet	27
5.	Sven Müller	27
5.	Romain Dumas	27
5.	Frederic Vervisch	27

HERSTELLER

1.	Mercedes AMG	85 Punkte
2.	Porsche	77
3.	Audi Sport	40
4.	BMW	32
5.	Ferrari	29
6.	Bentley	18
7.	Nissan	12
8.	Honda	10

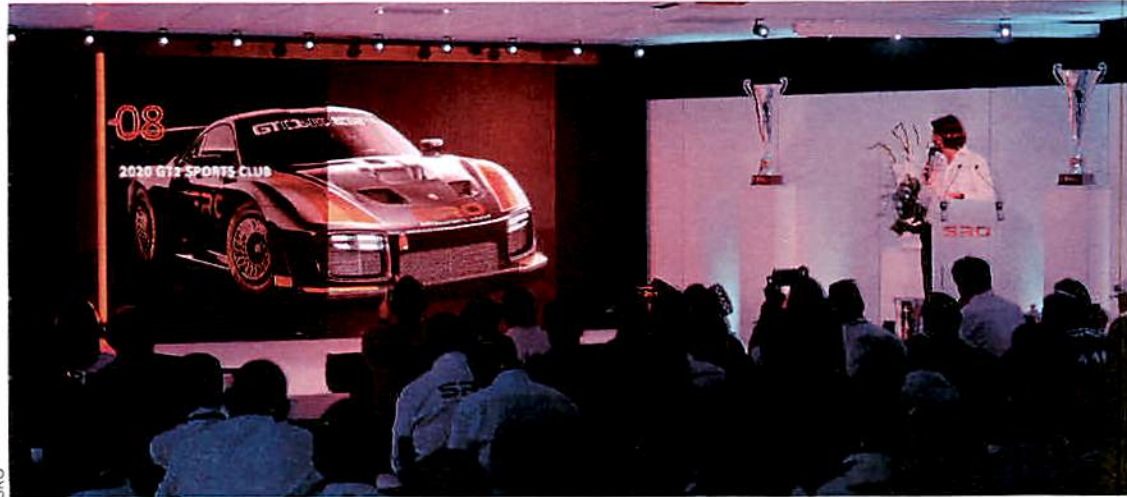
Blancpain-GT-Serien / Intercontinental GT Challenge

GT-Sport: Sättigung erreicht?

GT-Promoter Stéphane Ratel hat auf der jährlichen Pressekonferenz im Rahmen des 24h-Rennens in Spa mal wieder eine neue GT-Klasse präsentiert: Die GTX-Kategorie soll die Supersportwagen und Hypercars zu seinen Renn-Events bringen.

Von: **Marcus Schurig**

Der GT-Promoter Stéphane Ratel steht im Ruf, über eine gewisse Umtriebbarkeit zu verfügen: Es muss immer weitergehen, Stillstand ist Rückschritt. Auch in diesem Jahr zauberte der Franzose wieder einen weißen Hasen aus seinem Hut, doch die Aufnahme war eher gedämpft. Nachdem die GT3-Klasse als Kerngeschäft blendend läuft, die neu formierte GT4-Kategorie flächendeckend ausgerollt wurde und auch die letztes Jahr ausgerufenen GT2-Klasse mittlerweile



GT-Promoter Stéphane Ratel stellte bei seiner jährlichen Pressekonferenz die Kalender der GT-Rennserien vor

auf der realen Rennstrecke angekommen ist, scheint den GT-Markt eine gewisse Sättigung befallen zu haben. Die Resonanz auf die Wiederauferstehung der alten GT1-Klasse auf Basis der Hypercars und Supercars fand im Fahrerlager nur gedämpfte Wertschätzung.

Das galt auch für das zweite neue Großprojekt, nämlich den

Einstieg der Ratel-Organisation in das Elektro-Segment. Gottlob ist Ratel intelligent genug, die E-Autos nicht auf die Rennstrecke loszulassen, sondern nur eine Art Städte-Tour im Rallye-Format in sein Angebot aufzunehmen.

Auch dieser Ankündigung von Ratel wurde im Fahrerlager keine erkennbare Zuneigung zuteil. Damit blieben nur die Veröffent-

lichung der weltweiten Renntermine für 2019 (im Detail nachzulesen auf www.blancpain-gt-series.com) sowie ein paar Peanuts: Die IGTC ersetzt in Amerika das Rennen in Laguna Seca durch eine Veranstaltung auf dem Indianapolis Speedway. Aber nicht mal diese Neuerung fand einen positiven Anklang im Fahrerlager. ■

GT3-Rennsport: Neuer FIA-Vorstoß für neue GT3-Regeln

GT3: Regelvorstoß der FIA

Die FIA hat mal wieder einen Versuch gestartet, die GT3-Klasse mit einem neuen Regelvorstoß für die nächste Homologationsphase ab 2022 zu beglücken. GT-Promoter Stéphane Ratel und die GT3-Hersteller waren wenig begeistert.

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

Das 24h-Rennen in Spa hat wieder einmal bewiesen, dass die GT3-Klasse als technisches Format funktioniert. Mit zehn Herstellern ist die Klasse vorzüglich besetzt, nahezu alle Hersteller haben für die aktuelle Homologationsperiode neue Autos gebaut oder Evo-Versionen auf Kiel gelegt. Die Grundstim-

mung im GT3-Fahrerlager lautet: Die Klasse funktioniert – und wenn etwas funktioniert, dann sollte man bitte keine Änderungen vornehmen.

Die Weltmotorsportbehörde FIA sieht das offenbar anders. Bei einem Hersteller-Meeting in Spa wurde ein neuerlicher Vorstoß der FIA diskutiert: Die Regelhüter wollen die technischen Bestimmungen lockern, es sollen mehr Freiheiten erlaubt sein. Der FIA-Vorschlag sieht Änderungen beim Radstand, der Frontstruktur, der Fahrzeugbreite, der Dachhöhe sowie bei den Motoren vor. „Im Grunde hat die FIA alle erlaubten Waiver (technische Sondergenehmigungen) in ein großes Paket gepackt und stellt es nun allen Herstellern frei, solche Waiver zu nutzen“, so ein Herstellervertreter. Damit erhöht sich der technische Freiheitsgrad in der Klasse, was aber

Offenbar sind sich die GT3-Hersteller einig, dass der neue FIA-Vorstoß unsinnig ist. Das Motto lautet: Repariere nichts, was nicht kaputt ist.

automatisch bedeutet, dass die Kosten steigen könnten. „Auf der Motorenseite soll es viel mehr technische Freiheiten mit mehr Motorleistung geben als bisher“, erklärt ein anderer Herstellervertreter. „Aber wir alle wissen, dass die GT3-Klasse nur deshalb gut funktioniert, weil sich die Kosten noch im verträglichen Rahmen bewegen.“ Im Hersteller-Meeting in Spa stellte Ratel die

Frage, ob die Hersteller den Vorschlag begrüßen und unterstützen – angeblich hat kein Hersteller seine Zufriedenheit mit dem neuen Regelvorstoß bekundet.

Bereits im Dezember 2018 wollte die FIA das Reglement zwischen reinrassigen zweisitzigen Sportwagen und GT-Ableitungen aus Plattformmodellen splitten. Plattformmodelle wie der BMW M6 oder der Bentley Continental sollten dabei mehr technische Freiheiten zugestanden bekommen. Dieser Vorstoß scheiterte am geschlossenen Widerstand der GT3-Hersteller.

Auf die Frage, ob der neue Vorstoß der FIA eine Chance auf Umsetzung habe, sagte ein Herstellervertreter in Spa: „Ich glaube, dass die GT3-Hersteller geschlossen dagegen sind. Und das bedeutet, dass die Vorschläge mit Sicherheit nicht umgesetzt werden können.“ ■

Falsche Strecke, wenig Reifen

Die neue Sportwagen-WM-Saison startete letzte Woche mit zwei Testtagen auf der GP-Piste in Barcelona. Der Nährwert war gering: Die Streckencharakteristik passt nicht zu den anderen WM-Pisten, und das Reifenkontingent war stark eingeschränkt.

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

Der Saisonvortest der Sportwagen-WM wurde primär aus finanziellen Gründen vom traditionellen Austragungsort auf dem Circuit Paul Ricard nach Barcelona verlegt. Für viele Teams war das schon die erste Fehlentscheidung: „Barcelona hat eine ziemlich einmalige Streckencharakteristik, die deckt sich nicht mit anderen WM-Pisten,“ hielt ein GTE-Pro-Ingenieur fest. „Entsprechend ist der Aussagewert begrenzt.“ Weil Michelin für die neue Saison teilweise neue



Toyota-Pilot José María López setzte beim WM-Vortest die absolute Bestzeit

Reifen entwickelt hat, der Testtag aber kurz nach dem WM-Saisonfinale in Le Mans stattfand, konnte Michelin aus logistischen Gründen noch nicht alle neuen Spezifikationen auch beim Vortest verfügbar machen. Michelin brachte einen Mix aus alten und neuen Reifen nach Barcelona – was den Aussagewert des Vortests weiter einschränkte.

So kam es, dass in Barcelona alle WM-Teams zwar anwesend, auf der Strecke aber unterschiedlich stark aktiv waren: „Wir haben uns dazu entschieden, einen Teil der neuen WM-Reifen aufzusparen, da wir im August einen privaten Vorbereitungstest nutzen“, erklärte Pascal Zurlinden, Leiter GT-Werksport bei Porsche. „Da spielt die Streckencharakteristik

in Barcelona ebenso eine Rolle wie das Wetter.“ Eine Teilnahme am Vortest ist für alle WM-Teilnehmer Pflicht. Porsche fuhr also in Barcelona mit dem neu entwickelten Porsche 911 RSR einen Test auf den alten Vorjahresreifen...

An der Spitze des WEC-Feldes herrschte das gewohnte Bild: Toyota-Pilot José María López markierte mit 1.29,141 Minuten die absolute Bestzeit, das Werksteam aus Köln spulte mit beiden Autos zusammen 917 Runden oder gut 4000 Kilometer ab. Dabei testete man mit dem neuen Evo-Modell des TS050 Hybrid verschiedene Applikationen beim Hybridsystem, die die Leistung künstlich begrenzen sollen, sodass die privaten LMP1 enger an Toyota heranrücken können.

Jedenfalls schaffte Gustavo Menezes im Rebellion R13 eine Bestzeit von 1.29,408 Minuten – also nur drei Zehntel weg von der Toyota-Bestmarke in Barcelona. Doch wie wir alle wissen: Entscheidend ist die Renn-Pace über den vollen Stint. ■

Sportwagen-WM (WEC): Neues BOP-System für LMP1-Klasse

Neues BOP-Konzept für die LMP1-Klasse

Die Regelhüter der Sportwagen-WM wollen die Toyota-Dominanz in der LMP1-Klasse mit einem neuen BOP-System für die Saison 2019/20 zumindest mildern.

Neben technischen Eingriffen kommt auch ein neues Punktesystem zum Einsatz, dazu sollen die Werkswagen von Toyota und die privaten LMP1 ohne Hybrid durch BOP-Eingriffe bei Gewicht, Kraftstoffdurchfluss, Tankmenge und Hybridleistung näher zusammengebracht werden.

Zum Saisonstart in Silverstone müssen die Toyota mit 14 Kilo mehr Gewicht antreten, dazu soll die Tankmenge so angepasst werden, dass Hybride und Nicht-Hybride auf die gleiche Stint-

länge kommen. Auch die Nachtankzeiten, die bisher stark differierten, sollen so angepasst werden, dass die Boxenstoppzeiten auf ein Zeitniveau kommen.

Neben den technischen Anpassungen wird auch das Punktesystem angepasst: Im Prinzip werden die Fahrzeuge um 0,006 Sekunden pro Kilometer pro Meisterschaftspunkt eingebremst. Je mehr Punkte man also scheidet, desto langsamer soll das Fahrzeug werden. Mit einer Equivalence of Technology (EoT) hat das jedoch gar nichts mehr zu tun, es handelt sich eher um ein BOP-System, bei dem zusätzlich die Rennergebnisse in die Fahrzeugeinstufung integriert werden. Der Zweitplatzierte erhält nach diesem System circa zwei Zehntel Bonus pro Runde fürs nächste Rennen. Das System gilt aber nicht für das 24h-Rennen in Le Mans. ■ MCS

Intercontinental GT Challenge: US-Rennen in Indianapolis

Keine Begeisterung für Indianapolis-Rennen

GT-Promoter Stéphane Ratel überraschte in Spa mit einem neuen US-Lauf für die IGTC (siehe linke Seite): Statt in Laguna Seca soll die GT3-Aushängeserie nun im Oktober in Indianapolis fahren. Die Reaktionen im Fahrerlager waren gedämpft.

Es war die einzige große Überraschung bei der Pressekonferenz in Spa, GT-Promoter Stéphane Ratel hatte das Geheimnis streng gehütet, nicht mal die Herstellervertreter oder der Reifenpartner Pirelli waren eingeweiht: Ratel kippt für 2019 den US-Lauf in Laguna Seca, wo die IGTC drei Jahre lang fuhr. Stattdessen findet das IGTC-Rennen als vorletzter Saisonlauf am 3./4. Oktober

auf dem Indianapolis Motor Speedway statt. Viele Unterstützer hat der Wechsel im Fahrerlager nicht: „Ich sehe Kalifornien als den besten Markt für Sportwagen, daher kann ich die Entscheidung nicht nachvollziehen“, sagte ein deutscher Herstellervertreter. „Da werden auf Anhieb keine Zuschauer kommen, aber weil Indianapolis so riesige Tribünen hat, wird das traurige Bilder geben“, befürchtet ein anderer Kritiker.

Ratel begründet die Wahl für Indianapolis einerseits mit dem Fehlschlag, in Laguna Seca Zuschauer anzulocken, und andererseits damit, dass er nicht auf einer IMSA-Strecke fahren wolle, um keine künstliche Konkurrenzsituation mit dieser US-Langstreckenserie heraufzubeschwören. Ungünstig: Jetzt findet das IGTC-Rennen in Indianapolis eine Woche vor dem IMSA-Saisonfinale in Atlanta statt. ■

Der Gejagte: Vorjahressieger und Tabellenführer Ott Tänak



Ab ins Toyota-Land

Zum Auftakt der „Rückrunde“ steht mit der Rallye Finnland ein echter Klassiker auf dem Programm. Die Krux: Seit der WM-Rückkehr von Toyota dominiert das finnisch-japanische Werksteam sein Heimspiel nach Belieben.

Von: **Reiner Kuhn**

Vergessen Sie die knifflige Rallye Monte Carlo oder das wilde Schneetreiben in Schweden. Für die WM-Asse gilt die Hochgeschwindigkeitsstrecke entlang des sprichwörtlich 1000 Seen rund um das Rallye-Mekka Jyväskylä als die ultimative Herausforderung. Kein Wunder, nirgends heben sie mit ihren World Rally Cars öfter ab als bei der prestigeträchtigen Flugshow in Finnland.

Neben dem Mut der Fahrer und der Präzision der Copiloten beim Vorlesen der Streckeninformation sind auch Leistung und aerodynamische Qualitäten ihrer

Werkswagen gefragt. Letzteres ist eine Domäne der heimischen Toyota-Truppe, wie Vorjahressieger Ott Tänak mit den meisten Bestzeiten und Siegen im bisherigen Saisonverlauf eindrucksvoll demonstrierte. Für die Konkurrenz noch schlimmer: Seit Toyotas WM-Rückkehr 2017 standen in Finnland immer mindestens zwei ihrer Werksfahrer auf dem Siegerpodest, einer davon ganz oben. Damit nicht genug, holte mit Jari-Matti Latvala (2014/15), Kris Meeke 2016 und Ott Tänak 2018 das aktuelle Werkstrio vier der letzten fünf Siege.

Enge Kiste

Doch Vorsicht: Weltmeister Sébastien Ogier (Citroën) liegt nur vier WM-Punkte hinter Spitzenreiter Tänak. Drei weitere WM-Zähler dahinter lauert Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Elfyn Evans, aktuell WM-Vierter, muss wegen Rückenproblemen passen. Seinen Platz übernimmt M-Sport-Junior Gus Greensmith. Während Hayden Paddon nach seinem ersten Testunfall im M-Sport-Fiesta seinen ersten WM-Start in diesem Jahr streichen



Breen: Erstmals im dritten Hyundai

muss, gibt Craig Breen neben Neuville und Andreas Mikkelsen sein Debüt bei Hyundai.

Der kaum veränderte Klassiker führt über 1378,88 Gesamtkilometer mit 23 Wertungsprüfungen über insgesamt 307,58 WP-Kilometer. An der Spitze des 64 Teams zählenden WM-Feldes stehen zwölf World Rally Cars der neuesten Generation. Es folgen 13 WRC2-Teams, davon drei WRC2 PRO, sowie 14 WM-Junioren (siehe rechts). Das japanische Duo Shunichi Washio/Takashi Suzuki stellt sich im Toyota Yaris R1 als einziges mit einem seriennahen Fronttriebler dem automobilen Mächtigkeitspringen. ■

WM-NACHRICHTEN

PADDON MUSS FINNLAND-START ABSAGEN

Hayden Paddon träumte schon von mehr. Bei einem guten Finnland-Resultat, spekulierte der Neuseeländer auf einen weiteren Gaststart bei M-Sport in Australien, doch nach einem schweren Testunfall ist schon der Finnland-Start Geschichte. Von einem Stein auf der Strecke ausgehoben, flog der Fiesta in den Wald und wurde so schwer beschädigt, dass an eine rechtzeitige Reparatur bis zum Start am Donnerstag nicht zu denken ist. Paddon und Beifahrer John Kennard blieben unverletzt.

ZAHLEICHE NEUWAGEN IN DER ZWEITEN LIGA

In der zweiten Liga wird kräftig aufgerüstet. In der WRC2 PRO greift das Skoda-Werksduo Kalle Rovanperä und Eerik Pietarinen beim prestigeträchtigen Heimspiel mit dem neuen Fabia R5 Evo nach dem Sieg. M-Sport hält dagegen und lässt Edeltester Erik Camilli erstmals im frisch homologierten Ford Fiesta R5 Mk2 ausrücken. Dem nicht genug, sitzen auch schon die WRC2-Toppiloten Pierre-Louis Loubet (Skoda), Sieger in Portugal und auf Sardinien, sowie Toyota-Junior Takamoto Katsuta (Ford), Sieger in Chile, in Finnland schon in den neuesten R5-Modellen. Lokalmatador Jari Huttunen will die Konkurrenz mit dem weiterentwickelten Hyundai i20 R5 aufmischen.

TANNERT MUSS PUNKTEN

Die Konkurrenz ist groß. 14 Youngster treten mit ihren Ford Fiesta R2 beim vierten und vorletzten Lauf zur Junior-WM an, darunter die Deutschen Nico Knacker und Julius Tannert. Während Knacker (Rang 12) in Finnland debütiert, kann der WM-Vierte Tannert auf zwei starke Auftritte (jeweils Platz 4) zurückblicken. Will der Sachse bei der Titelvergabe noch ein Wörtchen mitreden, ist ein Podiumsranng Pflicht. ■ RK



Zeitvorteil

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



1. BERGMANN Uhr „Cor“, schwarz/braun

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



2. BERGMANN Uhr „Cor“, gestreift

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

**Für Sie
zur Wahl**

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

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

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888

Bitte Bestellnummer angeben:
1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra).
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Den heiligen Sommerurlaub opferte Sébastien Loeb zur Mosel-Vorbereitung

Rallye-WM

Der König kehrt zurück

Was für ein Fest: Erstmals seit seinem letzten Auftritt im Jahr 2012 kehrt der erfolgreichste Fahrer in der Geschichte der Rallye Deutschland in die Mosel-Weinberge und nach Baumholder zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Bis zuletzt wurde spekuliert: Kommt er? Oder kommt er nicht? Jetzt ist sicher: Rekordweltmeister Sébastien Loeb fährt sieben Jahre nach seinem letzten Start wieder bei der Rallye Deutschland. Im Jahr 2002 feierte der Elsässer hier seinen ersten von bisher insgesamt 79 WM-Siegen. Bis 2012 gewann er die knifflige Asphaltstrecke weitere achtmal – Rekord. Ein zehnter

Triumph ist durchaus möglich, denn kein anderer Werkspilot spulte seit der Rallye Korsika mehr Asphaltkilometer ab als der 45-jährige Rekord-Weltmeister.

Der einzige Heimsieg des im fränkischen Alzenau beheimateten Hyundai-Teams liegt fünf Jahre zurück (Neuville 2014). Bei der Vorbereitung scheute man weder Kosten noch Mühen. Im Juni startete Loeb bei der Rallye

Vosges Grand Est im Elsass und gewann. Vergangenes Wochenende rückte er bei der Rallye di Alba in Italien erneut im Hyundai i20 WRC aus und siegte wieder überlegen. In der Woche nach der Rallye Finnland wird der Routinier mit seinen Teamkollegen Thierry Neuville und Dani Sordo zu den finalen Vorbereitungstests in den Mosel-Weinbergen erwartet.

Citroën (Ogier, Lappi) und M-Sport (Evans, Suninen) stehen mit je zwei, Toyota mit insgesamt vier Werkswagen für Vorjahressieger Tänak, Latvala, Meeke und Junior Katsuta auf der knapp 60 Teilnehmer zählenden Nennliste des deutschen WM-Laufes.

In der WRC2 PRO kommt es zum Dreikampf zwischen den Werksteams von Skoda (Rovanperä, Kopecký), M-Sport (Green-Smith, Camilli) und Citroën (Östberg). In der ebenfalls stark besetzten WRC2 sind neben den internationalen Toppiloten erstmals vier Deutsche dabei: Fabian Kreim und Marijan Griebel im neuen Skoda Fabia R5 Evo, Dominik Dinkel im Hyundai i20 R5 und der Saarländer Sebastian Schwinn debütiert im VW Polo R5. ■

WRC2

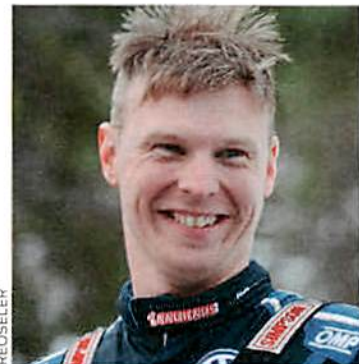
Kristoffersson hebt ab

Nach drei gelungenen Auftritten beim WM-Heimspiel in Schweden startet Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson nun auch in Finnland.

Die Zeiten eines Vic Elford oder Walter Röhrl sind lange vorbei. Heutzutage gibt es nur noch ganz wenige Allrounder auf Topniveau. Neben Mattias Ekström zählt dazu vor allem Johan Kristoffersson. Der zweimalige Rallycross-Weltmeister gewann schon diverse Tourenwagen-Serien, ob mit Front-

Heck- oder Allrad-Antrieb. Er tobe im GT3 über die Nordschleife oder die australische Berg-und-Tal-Bahn von Bathurst. Aktuell fährt er im VW Golf in der WTCR (Sieg auf der Nordschleife) und bei ausgesuchten Rallyes im VW Polo R5.

Nachdem der 30-jährige beim heimischen WM-Lauf im Februar mit Klassenbestzeiten glänzte, suchte er eine neue Herausforderung, und hat sie nun gefunden: Kristoffersson tritt bei der Rallye Finnland in der WRC2 an und trifft neben der internationalen Elite auch auf VW-Markenkollege und Tabellenführer der finnischen Meisterschaft, Emil Lindholm. „Die Rallye Finnland ist etwas ganz Besonderes. Ich freue mich riesig darauf“, schaut Kristoffersson nach vorne. Allzu großen Erwartungen erteilt er aber eine Absage. „Ich sehe mich als Rookie. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Streckenbesichtigung und Wettbewerb ist schon in Schweden heftig. Mit all den versetzten Sprüngen wird dies in Finnland sicher noch eine Ecke komplizierter.“ ■ RK



Kristoffersson: Freude und Bammel

Rallye-WM

Abschied und Anfang

Während Petter Solberg bei der Wales Rally GB seine aktive Karriere beenden will, wird Sohn Oliver zeitgleich sein WM-Debüt feiern.

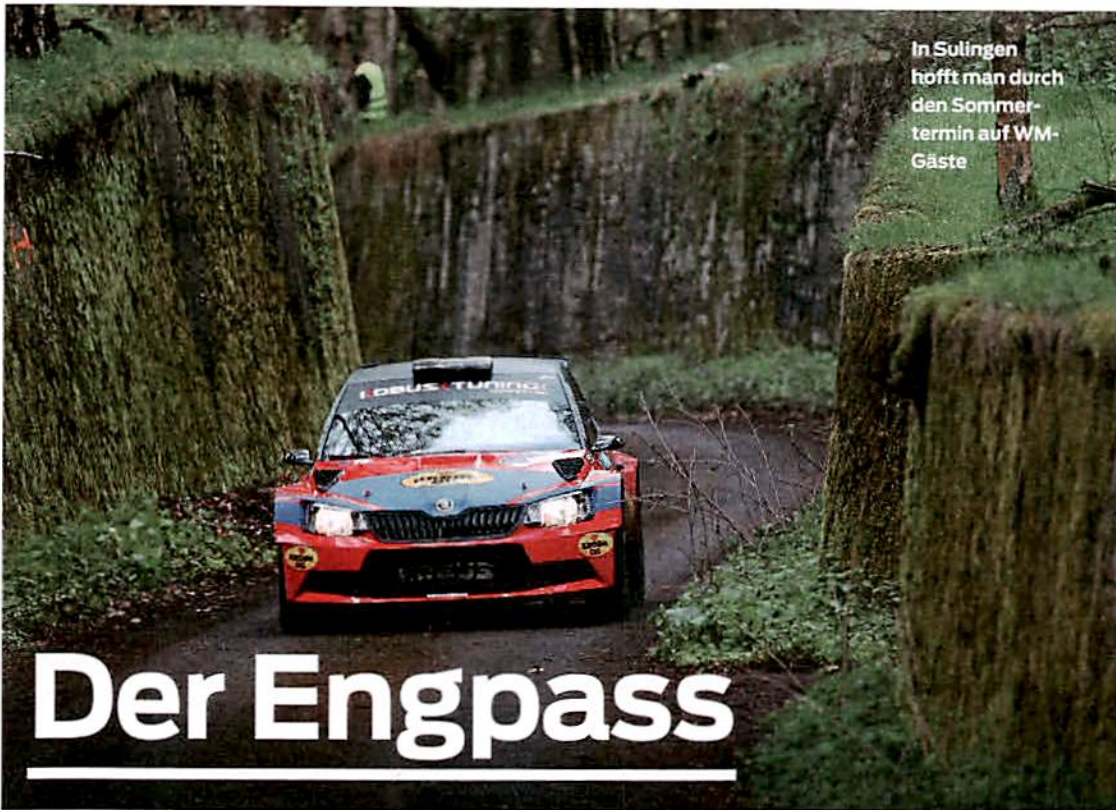
Der Zeitpunkt könnte nicht passender gewählt sein: Petter Solberg wird bei der Ralle Großbritannien (3. bis 6. Oktober) seine aktive Karriere beenden. Direkter Konkurrent des 44-jährigen Ex-Weltmeisters, der den WM-Lauf zwischen 2002 und 2005 viermal gewinnen konnte, wird sein 17-jähriger

Sohn Oliver sein, der in Wales sein WM-Debüt feiert. „Das wird ein unglaublicher Moment für unsere Familie. Ein Kapitel schließt sich, ein anderes wird aufgeschlagen“, so Vater Petter.

Oliver Solberg, der ebenfalls mit einem VW Polo R5 antreten wird, konnte das Auto bereits in Wales testen: „Papa ist mein Held. Ihn an meiner Seite zu haben, ist großartig. Er kennt diese Rallye und die Bedingungen sehr gut. Ich will Erfahrungen sammeln und muss ins Ziel kommen. Aber ich werde mir seine Zeiten sicher anschauen.“ ■ RK



Zum Abschied Rivalen: Petter Solberg und Sohn Oliver



In Sulingen hofft man durch den Sommertermin auf WM-Gäste

Der Engpass

DORRENBACHER

Nicht nur durch zwei Absagen und einen Abbruch benötigt der aktuelle DRM-Kalender dringend eine grundlegende Überarbeitung. Doch die Planungen sind schwieriger, als man das zunächst vermuten könnte.

Von: **Michael Heimrich**

Ursprünglich sollte an dieser Stelle ein Bericht über die Rallye Wartburg stehen. Doch die bekannte Veranstaltung im Südwesten von Thü-

ringen wurde Ende Mai abgesagt. Probleme mit den Strecken wegen diverser Baustellen im Ausstragungsgebiet und Personalprobleme plagten die Veranstalter so sehr, dass sie nach hartem Ringen das Handtuch warfen.

Beim ADAC, dem Promoter der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM), ist man Kummer mit dem diesjährigen Kalender gewöhnt. Das Kopfzerbrechen der Verantwortlichen begann, als die Nordmänner aus Sulingen im vergangenen November plötzlich vermeldeten, dass man auf das IVG-Gelände – Herzstück ihrer Veranstaltung – aus Gründen des Vogelschutzes erst ab August zurückgreifen kann. Ihr Termin

Anfang Mai sei nicht mehr realisierbar. Plötzlich wuchs die Frühjahrslücke des Kalenders, entstanden durch den Abschied der Hessen Rallye Vogelsberg, auf zehn Wochen an.

Alternativen gab es keine, und so mussten die Verantwortlichen mit viel Zähneknirschen den Umzug der Rallye Sulingen in den Sommer zustimmen. Dort machte man sich Hoffnung, aus der terminlichen Nähe zur Rallye Deutschland Kapital zu schlagen. Schließlich fordert das Asphaltwirrwarr im IVG-Gelände einen Fahrer ähnlich stark wie jene schmalen Strecken durch die Mosel-Weinberge, die den deutschen WM-Lauf so einzigartig

machen. Doch bislang blieb der erhoffte Andrang aus. Im September will man in Sulingen beraten, ob der Termin auch 2020 anvisiert wird.

Beim ADAC will man im nächsten Jahr am Grundgerüst der DRM nicht rütteln. „Wir planen erneut mit sieben Veranstaltungen. Im Idealfall liegen zwischen den einzelnen Veranstaltungen drei bis vier Wochen“, sagte ADAC-Motorsportchef Thomas Voss.

Aber in München ist man sich bewusst, dass die Gestaltung des nächstjährigen Kalenders erneut Kopfzerbrechen bereiten dürfte. „Die Veranstaltungen sind vielen äußeren Einflüssen unterworfen und haben zum Teil auch traditionell gewachsene Termine. Unser Ziel ist es, die Abstände zwischen den Veranstaltungen möglichst gering zu halten“, so Voss.

In den Planspielen gibt es deshalb auch Überlegungen, die Ral-



Bei der Wartburg driftete 2019 niemand

lye Erzgebirge von Oktober in den April zu verlegen. Die Veranstalter haben mit diesem Termin bereits in der Vergangenheit Erfahrungen gesammelt, ehe sie in den Herbst wechselten.

Nach der Absage der Rallye Wartburg wurde auch der Ruf nach einem DRM-Comeback der Lausitz-Rallye wieder lauter. Die größte Schotter-Rallye in Mitteleuropa hat sich in den letzten Jahren noch einmal deutlich gesteigert. Serviceplatz am idyllischen Bärwalder See, Strecken und Bedingungen wie in Skandinavien sowie ein eingespieltes Organisationsteam sprechen für sich. Den Aufwand für den notwendigen Fahrzeugumbau für eine einzelne Rallye führen die Gegner an. Am ersten November-Wochenende wird man sehen, wie viele DRM-Starter diese Kosten nicht scheuen und die Lausitz-Rallye als krönenden Saisonabschluss aus Spaß an der Freude ohnehin bestreiten. ■



DORRENBACHER

Die Lausitz-Rallye drängt sich auf, zumal viele DRM-Protagonisten ohnehin an den Bärwalder See reisen

Supercars Australien

Erster Titel vergeben

Bereits weit vor Beginn der Enduro-Rennen ist der erste Supercars-Titel vergeben: Ford kann in der Markenwertung nicht mehr abgefangen werden.

Von: **Michael Bräutigam**

Den entscheidenden Sieg holte – wer sonst – Scott McLaughlin, der am Sonntag in Ipswich bereits seinen 14. (!) Saisonserfolg einfahren konnte. Nach 20 Rennen im laufenden Jahr hat der Neuseeländer rund zwei Drittel aller Rennen in einer der umkämpftesten Tourenwagen-Serien gewonnen. Jetzt also bescherte er dem erst 2019 eingeführten Mustang respektive Ford den Markentitel.

„Von den ersten Entwürfen bis hierher waren es zweieinhalb oder drei Jahre harte Arbeit“, sagte McLaughlin. „Ein echt stolzer Moment. Den Titel so früh zu



Teurer Spaß: Das Plakat zum Markentitel kostete McLaughlin 10 000 Dollar

holen, ist cool. Das zeigt, wie schnell wir waren!“

Doch so dominant wie in der Frühphase der Saison und so einfach wie Ausnahmetalent McLaughlin es streckenweise aussehen lässt, fallen dem Mustang die Erfolge nicht zu. So hing am Sonntag Shane van Gisbergen (Holden) seinem Landsmann bis ins Ziel im Nacken, am Ende musste er sich nur um 0,7 Sekunden geschlagen geben.

Am Samstag hatte zudem Jamie Whincup (Holden) endlich seinen ersten Saisonsieg eingefahren – und das augenscheinlich souveräner, als „Scotty“ sein Triumph am Sonntag gelang.

Der weiter klar Gesamtführende McLaughlin wurde am Sonntag übrigens noch zur Kasse gebeten: 3000 Dollar für Donuts an den falschen Stellen plus 10 000 Dollar für die Mitnahme eines Plakats aufs Podest. ■

NACHRICHTEN

TCR: EIGENER CUP BEI DEN MOTORSPORT GAMES

Bei den von der FIA erstmals ausgerufenen „Motorsport Games“ Ende Oktober/Anfang November in Vallelunga wird auch die TCR eine Rolle spielen. Sie ist die Fahrzeugkategorie, mit der der „Touring Car Cup“ ausgetragen wird. Der Sieger ergibt sich aus zwei Rennen, wobei das zweite länger sein wird als das erste.

BTCC: COSWORTH LIEFERT DEN EINHEITS-HYBRID

Cosworth Electronics hat die Ausschreibung um den Einheits-Hybrid in der BTCC ab 2022 gewonnen. Die britische Firma liefert damit die Elektro-Zusatzpower, die in der Traditionsserie als Überhol- und Verteidigungstool zur Anwendung kommen soll. Die Fahrer dürfen dabei ab der jeweils zweiten Runde frei über ihre Zusatzpower verfügen – und dabei auch reuperieren.

NASCAR

Hamlin zurück zu alter Stärke

Denny Hamlin (Toyota) zeigte auf einer seiner früheren Paradedrecken, dass er dieses Jahr zu den Titelaspiranten zählt: In Pocono gab es Saisonsieg Nr. 3.

Von: **Michael Bräutigam**

Klappt es in diesem Jahr endlich mit dem Cup-Titel für Denny Hamlin? Als er in seiner Rookie-Saison 2006 gleich beide Rennen auf dem „Tricky Triangle“ von Pocono gewinnen konnte, schien der Meisterschaftsgewinn nur eine Frage der Zeit. Seither gab es weitere große Siege – zweimal gewann er beim Finale in Homestead, jedoch vor Einführung des titelentscheidenden Finalrennens. Das Daytona 500 gewann der Gibbs-Pilot ebenfalls schon zweimal.

Spätestens nach der Vorstellung in Pocono haben den 38-Jährigen alle auf der Rechnung. Erstmals war auf dem Trioval in

Pennsylvania der „Sticky Stuff“ aufgetragen worden, der auch schon auf anderen Strecken mehrere Linien ermöglichen sollte. Das nutzte Hamlin aus, um sich beim vorletzten Restart die Führung zu schnappen.

Drei heiße Gibbs-Eisen

Nach der knappen Niederlage eine Woche zuvor musste Hamlin auch diesmal zittern. Eine weitere Gelbphase sorgte für eine Overtime, in der langsam der Sprit knapp wurde. Doch am Ende reichte der Tankinhalt: Dritter Saisonsieg für Hamlin!

Hinter ihm landeten die Gibbs-Teamkollegen Erik Jones und Martin Truex Jr., sodass „Coach“ Joe Gibbs einen Dreifacherfolg feiern konnte. Kyle Busch als Vierter im Bunde holte die meisten Führungsrunden, eine antizyklische Strategie ging aber nicht auf, weil er 25 Runden vor Schluss unter Grün stoppen musste. Mit Busch, Hamlin und Truex hat Gibbs jetzt drei ganz heiße Eisen im Titel-Feuer. ■



Dritter Saisonsieg und gute Titelchancen: Pocono-Gewinner Denny Hamlin

NASCAR CUP SERIES

Pocono/Pennsylvania (USA)
21. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Erik Jones (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Daniel Hemric (USA)	Chevrolet
8.	Brad Keselowski (USA)	Ford
9.	Kyle Busch (USA)	Toyota
10.	Ryan Blaney (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 21 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	824 Punkte
2.	Kyle Busch (Toyota)	818
3.	Harvick (Ford)	739
4.	Hamlin (Toyota)	722
5.	Truex Jr. (Toyota)	701
6.	Keselowski (Ford)	695
7.	Kurt Busch (Chevrolet)	650
8.	Elliott (Chevrolet)	616
9.	Almirola (Ford)	614
10.	Blaney (Ford)	599



SO ROCKT DER SOMMER

Die XXL-Sommerausgabe **MOTORRAD 17/2019**

188 Seiten – randvoll mit den heißesten Themen! Unter dem Motto „So fahren wir früher, so fahren wir morgen“ gibt es starke XXL-Tests, ein packendes Roadmovie mit Motorrädern aus sechs Jahrzehnten – von der Honda CB 750 bis zum E-Bike von Energica. Außerdem einen spannenden Abenteuertrip auf der Todesstraße nach La Paz und vieles mehr.



» MOTORRADONLINE.DE



Mit einem Sieg und einem zweiten Platz bei den letzten beiden Grands Prix hat Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales zu seiner alten Form gefunden und genauso viele Punkte errungen wie WM-Leader Marc Márquez. Der 24-jährige Spanier erklärt die Gründe.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sind Sie nach Ihrem Sieg in Assen das Rennen auf dem Sachsenring angegangen?

Erst einmal war es sehr wichtig, dass wir uns für die erste Reihe qualifiziert hatten, denn es ist sehr schwierig, auf dem Sachsenring zu überholen. Für das Rennen hatte ich mich für den harten Hinterreifen entschieden, denn der war eigentlich der weichere. Ich habe versucht, meine Karten auszuspielen und zumindest am Anfang mit Marc Márquez mitzufahren. Ich wusste, dass das Rennen in einen Überlebenskampf ausarten würde. Und von hinten hatte ich Druck von Cal Crutchlow. Ich habe alle Türen immer dichtgemacht, um diesen zweiten Platz, den ich mir für das Rennen zum Ziel gesetzt hatte, zu halten. Das ist mir dann gelungen. Und mein Team hat einen großen Teil dazu beigetragen. Die Strecke war am Renntag ganz anders als an den Trainingstagen, wir haben den ganzen Grip verloren. Aber wir haben die richtigen Entscheidungen getroffen. Es war das Beste, was heraus-



Maverick Viñales

Geburtstag: 12.01.1995
Geburtsort: Figueres (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

- 2011: 125GP, Aprilia (3.)
- 2012: Moto3, FTR-Honda (3.)
- 2013: Moto3, KTM (1.)
- 2014: Moto2, Kalex (3.)
- 2015: MotoGP, Suzuki (12.)
- 2016: MotoGP, Suzuki (4.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2018: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2019: MotoGP, Yamaha (derzeit 5.)

Hobbys
 Motocross, Fitness

„Kann das Motorrad nun so fahren, wie ich es möchte“

zuholen war. Und aus den letzten zwei Rennen 45 Punkte in die Sommerpause mitzunehmen, darüber bin ich sehr glücklich. Wir hatten schon lange versucht, unsere Konstanz wiederzufinden, und das ist uns in Assen und auf dem Sachsenring gelungen.

Haben Sie sehen können, warum Álex Rins gestürzt ist?

Ich war zwar nah dran, es war trotzdem schwierig zu erkennen, was wirklich mit ihm passiert ist. An dieser Stelle hat man sehr viel Schräglage, da kann das Hinterrad leicht ins Rutschen kommen. Aber warum er dort gestürzt ist, das kann nur aus seinen Daten herausgelesen werden.

Haben Sie nun Ihre alte Stärke wiedergefunden?

Die erste Saisonhälfte war sehr schwierig, aber wir haben uns wirklich stark verbessert, und die letzten beiden Rennen waren wirklich gut. So gesehen ist umso ärgerlicher, was in Barcelona passiert ist, denn ich hatte dort schon das Gefühl, dass wir sehr stark sind. Das Setting, der Grip, den das Motorrad aufgebaut hat, es hatte alles gepasst. Wir müssen nun auf diesem Niveau weiterarbeiten, dann sollte es weiter aufwärtsgehen. Wir hatten in Barcelona einen sehr guten Test, haben dort einen Schwung aufgebaut. Und diesen Schwung sollten wir für die zweite Saisonhälfte beibehalten.

Kommt diese Konstanz mehr vom Motorrad? Oder haben Sie an Ihrem Umfeld und an sich selbst in diese Richtung arbeiten können?

Es ist eine Folge von allem. Man ist nicht allein, sondern man arbeitet mit einem Team. Wir haben die Mentalität im Team etwas geändert, und wir haben die Geometrie des Motorrads geändert. Jetzt kann ich das Motorrad auf meine Art fahren und hart bremsen. So fühle ich mich nun in allen Bereichen besser. Wir haben ein Basis-Setup gefunden, das auf vielen Strecken zu funktionieren scheint, auch bei unterschiedlichen Grip-Verhältnissen.

Wir hatten uns bereits in Mugello gute Chancen ausgerechnet, denn die Trainingstage waren wirklich gut. Aber dann stimmte unsere Rennabstimmung nicht. Wir haben nach mehr Traktion gesucht, denn die war es, was unserem Motorrad schon lange gefehlt hatte. Und in Barcelona haben wir sie dann gefunden.

„Der Sieg in Assen hat Yamaha viel Motivation gebracht. Und diesen Schwung wollen wir in die zweite Saisonhälfte mitnehmen.“

Maverick Viñales

Wie haben Sie es geschafft, auch bei dem niedrigen Grip-Niveau, das früher die Schwäche der Yamaha war, so weit vorne zu sein?

Ich bin in FP1 sehr viele Runden gefahren, ich habe versucht, dort ein Gefühl aufzubauen. FP1 ist oft so ähnlich wie das Rennen, da ist noch wenig Michelin-Gummi auf der Bahn, und die Grip-Verhältnisse sind ähnlich. Ich habe deshalb versucht, in FP1 herauszufinden, wie sich das Motorrad am besten fahren lässt. Wir haben unsere Trainingsvorbereitung in diese Richtung verschoben, und es scheint zu funktionieren. Da wusste ich auch bereits, wo ungefähr die Rennpace liegen würde, und ich bin sehr glücklich, dass ich sie schließlich auch fahren konnte. Uns ist es auch gelungen, über die Tage speziell Sektor 2 zu verbessern, wo ich vorher eine Schwäche hatte.

War Marc Márquez auf dem Sachsenring wirklich unschlagbar?

Zu Beginn hatte ich versucht, zu pushen und ihn zu überholen. Aber die einzige Stelle, an der ich

schneller war als er, war hinter der Waldmann-Kurve. Und da war es unmöglich anzusetzen. Ich hätte es gern versucht, um das Rennen etwas langsamer zu machen, aber es war unmöglich. Das hatte ich gleich in der ersten Runde erkannt. Ich wusste, dass das Rennen auch für die Reifen schwierig würde, und da war unser Ziel einfach der zweite Platz.

Wie wichtig war Ihr Sieg in Assen für Yamaha?

Er hat sicherlich eine Menge Motivation gebracht, weil es die Entwicklung bestätigt hat, die wir schon vorher hatten. In Barcelona konnten wir unseren Fortschritt nicht im Rennen beweisen. Wir haben dann genauso weitergearbeitet, und es hat sich direkt gezeigt, dass das Motorrad bereit ist, um den Sieg mitzukämpfen. Ich hatte mich gleich von Freitag an gut auf dem Motorrad gefühlt, und wir haben es geschafft, auf die letzten sieben, acht Runden hinzuarbeiten, die dort den Ausschlag geben. Das Team hat dort wirklich gut gearbeitet, und danach konnten wir den Moment genießen. Das hat dann neue Kraft gegeben, genauso weiterzumachen. Ich selbst habe es dort geschafft, in der letzten Kurve auf der Bremse so stark zu sein, dass ich auf alle Eventualitäten vorbereitet gewesen wäre. Der Sieg dort hat mir gezeigt, dass meine Stärke im Kopf wieder da ist. Und das ist die beste Voraussetzung, dass wir

stark weitermachen.

Sie sind zuvor in drei Rennen abgeräumt worden. Hatten Sie da keine Angst, dass das Schicksal sich gegen Sie wendet?

Am wichtigsten ist, dass man sich von Freitag bis Sonntag auf seinen Job konzentriert. Da kam mit Assen schon eine große Erlösung. Ich wusste, dass ich das Rennen gewinnen kann, und ich habe meine Karten in der bestmöglichen Art ausgespielt. Ich hatte den harten Reifen, und mit dem habe ich im richtigen Moment gepusht. Das beste Gefühl nach diesem Rennen war dann auch zu spüren, dass man den Job wirklich von Freitag bis Sonntag gemacht hatte.

Kam die Sommerpause für Sie bei dieser Hochform nicht ungelegen?

Natürlich war es irgendwie schade, diesen Lauf zu unterbrechen, denn nach Mugello haben wir wirklich einen großen Schritt nach vorn getan, den wir seither mehrfach bestätigt haben. Aber es ist für die Yamaha-Ingenieure wichtig, einmal durchzuatmen und zu analysieren, was wir noch weiter verbessern müssen. Auf dem Sachsenring hatte ich in FP4 ein Problem, das wir zuvor nicht hatten. Das zeigt, dass wir weiterarbeiten müssen. Aber wir haben unser Motorrad klar verbessert, und das stimmt mich für die zweite Saisonhälfte sehr positiv. ■



Maverick Viñales (#12) auf dem Sachsenring: „Abstimmung stimmt nun“

Bradl in Brünn statt Lorenzo



Honda-Werkspilot Jorge Lorenzo muss seine für Brünn geplante Rückkehr auf Silverstone verschieben. Zumindest in Brünn wird Stefan Bradl für ihn einspringen.

Von: **Imre Paulovits**

Da half auch alles Schuften und Trainieren, alle Reha und Physiotherapie nicht: Jorge Lorenzos Rücken ist noch nicht fit für eine Rückkehr, und so hat der fünffache Weltmeister mit seinem Team beschlossen, dass die für Brünn angepeilte Rückkehr um drei Wochen auf den 25. August in Silverstone verschoben wird.

Von seinem Sturz in FP1 von Assen am 28. Juni bis zum Brünn-Wochenende wären es fünf Wochen gewesen, eine Heilungszeit, die bei einem trainierten Athleten bei einer solchen Rückenverletzung ausreichen kann – aber eben nur kann. Rückenverletzungen sind eine Angelegenheit, mit denen man nicht leichtsinnig umgehen sollte, das Schicksal von Wayne Rainey hat es uns allen vor knapp 26 Jahren grausam vor Augen geführt. Auch Jorge

Lorenzo hatte bereits Wirbelsäulen-Verletzungen. Und da er die Saison ohnehin nicht auf vollem Fitness-Level begonnen hat, schaffte er es nicht, die nötige Stabilität und nach Abnahme des Korsetts, das er zunächst tragen musste, die nötige Beweglichkeit wieder hinzubekommen. Nun sollen ihm die drei zusätzlichen Wochen bis zum Silverstone-GP dabei helfen.

Der Mallorquiner hat bei Repsol-Honda bislang eine Horror-Saison erlebt. Bereits vor der Saison verletzte er sich beim Training, musste sechs Testtage ausfallen lassen und fand zur Honda RC 213 V nie das Vertrauen, das

er suchte. Angeschlagen stürzte er mehrmals über das Vorderrad. Und da sein Teamkollege Marc Márquez mit dem neuen Motorrad zu neuen Höhen gelangt ist, ist er vor allem in seiner Heimat arg unter Druck geraten. Auch Teamchef Alberto Puig steht unter Zugzwang, hatte er doch mit insgesamt zwölf WM-Titeln die auf dem Papier stärkste Fahrerpaarung. Nun hat Lorenzo nur noch acht Grands Prix, um bis zum Ende der Saison ein Motorrad hinzubekommen, mit dem er die von ihm erwarteten Ergebnisse liefern kann. Keine leichte Aufgabe. So ist es kaum verwunderlich, dass in Foren und auch

in vielen Medien laut über einen Rücktritt des 32-jährigen Mallorquiners nachgedacht wird.

Dabei hätte er einen solchen Abgang nicht verdient. Man hat es bei Ducati erlebt: Findet Lorenzo erst einmal ein Motorrad, mit dem er seine Stärken einbringen kann, kann er unschlagbar sein.

Bradl springt ein

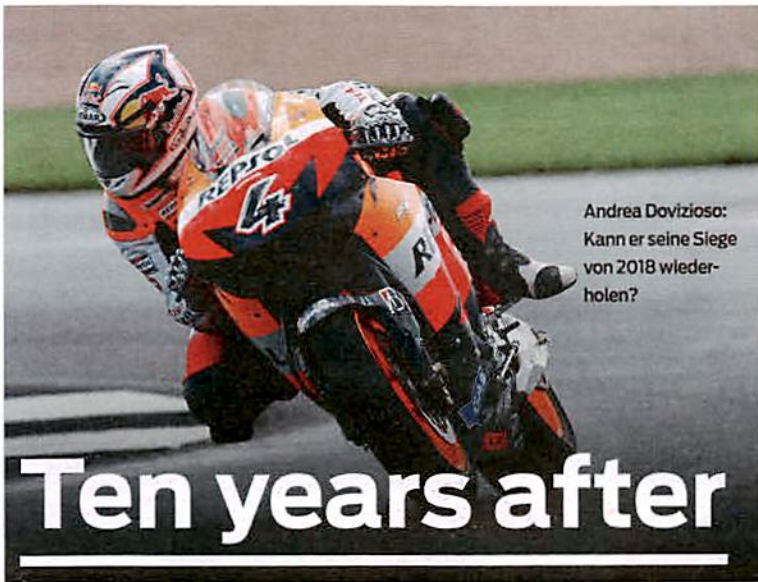
Stefan Bradl sollte den Grand Prix von Tschechien von vornherein bestreiten – allerdings mit dem Testteam, wo er den Prototypen weiter testen und wohl neue Teile für den am Montag nach dem GP stattfindenden Test aussortieren sollte. Jetzt tritt er wie auf dem Sachsenring in den Farben des Repsol-Werksteams an. Und da er als Reservefahrer für Lorenzo genannt ist, ist er zumindest bei den Motoren eingegrenzt. Chassis-Teile, Elektronik und neue Teile an der Motoren-Peripherie kann er allerdings auch so testen, und damit ist dem Honda-Werksteam auch gedient. Nach Sachsenring, Suzuka und dem Einsatz in Brünn ist der 29-Jährige dann viel zum Fahren gekommen.

Eventuell könnte ein weiterer Einsatz auf dem Red Bull Ring folgen, und dann wird Bradl fahrerisch in Schwung kommen. ■



Jorge Lorenzo: Erst in Silverstone wieder im Sattel der Repsol-Honda

Vorschau GP Tschechien



Andrea Dovizioso:
Kann er seine Siege
von 2018 wieder-
holen?

Ten years after

Zehn Jahre ist es her, dass Andrea Dovizioso 2009 beim Grand Prix von England in Donington sein erstes MotoGP-Rennen gewann. Nach der Sommerpause soll das Siegen weitergehen.

Von: Imre Paulovits

Vor zehn Jahren war Andrea Dovizioso noch bei Honda, und dort hatte er sich erst nur langsam an die Spitze herantasten können. Doch beim Grand Prix von Großbritannien in Donington war seine Zeit gekommen: Auf der abtrocknenden Piste ließ er sogar Valentino Rossi stehen und feierte seinen ersten MotoGP-Sieg. Danach sollten sieben Jahre vergehen, bis es in Malaysia

2016 wieder so weit war. Doch im Sattel der Ducati hat sich der mittlerweile 33-Jährige zur beständigsten Waffe entwickelt, die die Italiener haben.

In diesem Jahr hat er es zwar schwer gegen Marc Márquez, der mit der Honda, die deutlich an Leistung zugelegt hat, zur stärksten Form aufgefahren ist, die er seit 2014 hatte. Aber Dovizioso's Strecken kommen jetzt, nach der Sommerpause. Letztes Jahr hat er sowohl in Brünn als auch auf dem Red Bull Ring siegen können. Auch das Team hat in der Sommerpause mit Michele Pirro getestet, um endlich den Punkt zu verbessern, an dem der zweifache Vize-Weltmeister weiterkommen will: Am Speed in der Kurvenmitte. Am Wochenende werden wir also sehen, ob der Italiener sein zehnjähriges Jubiläum mit einem Sieg feiern kann, oder ob er weiter warten muss. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Grand Prix in Tschechien am Wochenende wird die 50. Ausgabe des Klassikers als WM-Lauf in der Nähe der böhmischen Stadt Brünn sein. Angefangen hatte man nach dem Zweiten Weltkrieg bereits 1947 mit dem zunächst 29 Kilometer langen Straßenkurs auf den Landstraßen um die Stadt. Bis 1964 zählte der Grand Prix der Tschechoslowakei allerdings nicht zur Weltmeisterschaft, erst 1965 bekam er erstmals das WM-Prädikat. Die ersten Sieger hießen damals Frank Perris (125ccm), Phil Read (250ccm), Jim Redman (350ccm) und Mike Hailwood, der mit der MV Agusta das

500er-Rennen gewann. 1982 wurde das letzte Mal auf dem Straßenkurs gefahren. 1987 verlegte man die Rennen auf die neu gebaute Rennstrecke, wo der GP seither jedes Jahr stattfindet. Zum 50. Jubiläum soll es einige Überraschungen geben.

MOTORRAD-WM

Was kann man in der Sommerpause machen, um sich fit zu halten, Spaß zu haben und sich auch noch wettbewerbsmäßig zu betätigen? Zum Beispiel an einem Leichtathletik-Wettkampf teilnehmen, wie es die Márquez-Brüder getan haben: Gemeinsam starteten sie beim Allianz Night Run auf dem Circuit de Catalunya.

ZEITPLAN

GP von Tschechien/Brünn
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 2. August 2019

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training

Samstag, 3. August 2019

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.20	Moto2	Qualifying 1
15.30–15.45	Moto2	Qualifying 2

Sonntag, 4. August 2019

8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 21 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 19 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 18 Rd.

STATISTIK

GP von Tschechien/Brünn

Sieger 2018

Moto3: Fabio di Giannantonio (I), Honda
Moto2: Miguel Oliveira (P), KTM
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati

Pole-Position 2018

Moto3: Jakub Kornfeil (CZ), KTM, 2.07,981 (= 151,9 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 2.02,244 (= 159,1 km/h)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1.54,689 (= 169,5 km/h)

Schnellste Runde 2018

Moto3: Arón Canet (E), Honda, 2.08,480 (= 151,3 km/h)
Moto2: Xavi Vierge (E), Kalex, 2.03,103 (= 158,0 km/h)
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Ducati 1.56,640 (= 166,7 km/h)

Rundenrekord

Moto3: Romano Fenati (I), KTM, 2.08,064 (= 151,8 km/h) (2014)
Moto2: Tito Rabat (E), Kalex, 2.02,383 (= 158,9 km/h) (2014)
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1.56,027 (= 167,6 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2019

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	185
2. Andrea Dovizioso (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP19	127
3. Danilo Petrucci (I)	Mission Winnow Ducati	Ducati D16 GP19	121
4. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	101
5. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-MI	85
6. Valentino Rossi (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-MI	80
7. Jack Miller (AUS)	Pramac Racing	Ducati D16 GP19	70
8. Fabio Quartararo (F)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-MI	67
9. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	67
20. Stefan Bradl (D)	Team HRC	Honda RC 213 V	12

Moto2

1. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	136
2. Thomas Lüthi (CH)	Dynavolt Intact GP	Kalex	128
3. Augusto Fernández (E)	Join Contract Pons 40	Kalex	102
4. Lorenzo Baldassarri (I)	Join Contract Pons 40	Kalex	97
5. Jorge Navarro (E)	Beta Tools Speed Up	Speed Up	97
6. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	97
7. Luca Marini (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	90
19. Dominique Aegerter (CH)	MV Agusta Idealavoro Forward	MV Agusta	12
28. Lukas Tulovic (D)	Kiefer Racing Team	KTM	3
30. Jesko Raffin (CH)	NTS RW Racing GP	NTS	3

Moto3

1. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	125
2. Arón Canet (E)	Max Racing Team	KTM	123
3. Niccolò Antonelli (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda	87
4. Marcos Ramírez (E)	Leopard Racing	Honda	78
5. Tony Arbolino (I)	VNE Snipers	Honda	77
6. John McPhee (GB)	Petronas Sprinta Racing	Honda	68
7. Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	KTM	68
8. Jaime Masiá (E)	Bester Capital Dubai	KTM	65
9. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	52
10. Kaito Toba (J)	Honda Team Asia	Honda	51

Ein Bild, das zur Gewohnheit werden sollte: Ab 1994 waren Doohan und Honda unschlagbar

Der letzte Titan

1994 gewann Mick Doohan nach langem Anlauf seinen ersten WM-Titel. Er war der letzte Verbliebene der Titanenzeit, und er sollte für fünf Jahre nicht zu schlagen sein.

Von: Imre Paulovits

Er stand in den Fußrasten, eine große australische Flagge in der Hand, und sein Körper bebte. Es war vollbracht: Nach seinem achten Sieg im elften Rennen der Saison wurde Mick Doohan 1994 in Brünn bei den 500ern vorzeitig Weltmeister. Nach einem langen, steinigen Weg war er am Ziel angelangt.

So kometenhaft sein Aufstieg anfangs war, so schmerzhaft wurde die Fortsetzung. Mick Doohan war 1988 als 23-Jähriger mit einem Schlag zum Star geworden. Zusammen mit seinem älteren Bruder Scott hatte der Junge von der australischen

Goldküste angefangen, Superbike-Rennen zu fahren, und überrumpelte in dem Jahr mit seiner Yamaha FZR 750 nicht nur in der heimischen Superbike-Meisterschaft die Konkurrenz. Von den vier Rennen der zwei WM-Runden im japanischen Sugo und im heimischen Oran Park gewann er drei, was ihn für 1989 einen Werksvertrag für die 500er-WM bei Honda einbrachte.

Titanen aus Übersee

Es war die Zeit der Titanen. Die Amerikaner und die Australier hatten sich als die hervorgerufenen, die die pfeilschnellen und bisigen 500er-Zweitakter am besten beherrschten. Eddie Lawson, Wayne Rainey, Randy Mamola und Kevin Schwantz galten als genauso unerschrockene Driftkünstler wie Wayne Gardner und Kevin Magee, der Rest der Welt hatte gegen sie nichts zu bestellen. In diese illustre Gesellschaft reihte sich der junge Doohan nahtlos ein. Er beherrschte die NSR 500 auf Anhieb und stand

„Mick Doohan war mir lange Zeit ein Vorbild. Er hatte eine Performance, an die keiner herankam, und die galt es auch für mich zu finden.“

Valentino Rossi

bereits in seinem ersten Jahr als Dritter in Hockenheim auf dem Podest. Ein Jahr später hatte er bereits fünf Podestplätze geholt, gewann den Grand Prix auf dem Hungaroring und wurde beim Heim-GP in Phillip Island nur um einen Wimpernschlag von dem zu allem entschlossenen Wayne Gardner geschlagen. Damit war er 1990 bereits WM-Dritter der Königsklasse.

1991 war Doohan in seiner dritten WM-Saison ein knallharter Herausforderer für Weltmeis-

ter Wayne Rainey, und mit drei Siegen und 14 Podestplätzen in 15 Rennen unterlag er ihm um nur neun Punkte, obwohl Yamaha damals klar das stärkste Paket hatte.

Spital statt Titel

Doch 1992 brachte Honda die NSR mit Big-Bang-Zündfolge, und auf ihr fuhr Mick Doohan in einer eigenen Liga. Er gewann fünf der ersten sieben Grands Prix und führte die Weltmeisterschaft mit 65 Punkten Vorsprung an, während sich Rainey bei einem Trainingssturz in Hockenheim verletzte, das Rennen aufgeben und auch in Assen vorzeitig die Strecke verlassen musste. Der WM-Gewinn von Doohan schien nur noch eine Frage der Zeit, doch stattdessen brach er sich das rechte Schien- und Wadenbein. Schlimmer kam jedoch, dass die Ärzte im Krankenhaus bei der OP die Gefäßverletzungen übersahen. Das Bein drohte abzusterben. Dr. Claudio Costa, damals Leiter der Clinica Mobile,



HONDA

Doohan: Schnell und charakterstark

erkannte das bei einem Besuch, nahm den Australier mit nach Imola, operierte ihn, schloss die Blutzirkulation direkt an die Bauchschlagader und rettete sein Bein. Doch Doohan musste vier Grands Prix auslassen, und als er beim vorletzten Lauf im brasilianischen Interlagos zurückkam, war er mehr ein Fall für ein Reha-Zentrum als für die giftigen Zweitakt-Geschosse. Er kam nur als Zwölfter ins Ziel, wofür es damals noch keine Punkte gab. Beim Finale im südafrikanischen Kyalami kämpfte er sich mit übermenschlichen Kräften auf den sechsten Platz, doch Rainey überholte ihn als Dritter in der WM um fünf Punkte.

Die Verletzung hatte Doohan mehr als nur den WM-Titel gekostet. Das Bein heilte nur langsam, er musste sein ganzes Training völlig umstellen. Statt wie zuvor durch Joggen, konnte er seine Kondition nur durch Radfahren und im Gym aufbauen,



ARCHIV MOTORRAD

Den Weltmeister abgeduscht: Kevin Schwantz (l.) zog klar den Kürzeren

sein rechter Fuß blieb steif, und er konnte die Hinterradbremse nicht betätigen. Doch er biss sich durch, legte die Bremse an den linken Daumen und zeigte seine ganze Härte gegen sich selbst. Trotzdem brauchte er die ganze Saison 1993, um wieder auf den Damm zu kommen.

Honda war gut beraten, ihn nicht abzuschreiben. Doohan hatte sich im Winter 1993/94 noch härter vorbereitet, und er zeigte wieder die gleiche Überlegenheit wie zwei Jahre zuvor. Doch seither hatte sich viel verändert. Die Titanen hatten ihrem Sport mit schweren Verletzungen Tribut gezollt, Wayne Gardner, Eddie Lawson und Randy Mamola waren zurückgetreten, Rainey durch seine Querschnittsverletzung gar dazu gezwungen worden. Und Kevin Schwantz, durch Rainey's Unfall endlich Weltmeister geworden, bekam die Quittung für seine vielen Sturzverletzungen: Die Handgelenke des

Texaners schmerzten ständig, er hatte Doohan wenig entgegenzusetzen. John Kocinski war bei Kenny Roberts in Ungnade gefallen und brachte in der Zwischenzeit zwar Cagiva ganz an die Spitze, doch die Tage der Italiener waren durch ihre finanzielle Schiefelage gezählt. Am Ende der Saison hatte Mick Doohan fast doppelt so viele Punkte wie Vizeweltmeister Luca Cadalora.

Kevin Schwantz hatte zwar Revanche für 1995 geschworen, doch dies war nur ein frommer Wunsch. Der Texaner gab mitten in der Saison unter Tränen seinen Rücktritt bekannt, seine Handgelenke waren am Ende.

Nachwuchs keine Chance

Doohan blieb als letzter der Titanen übrig, und die neue Generation, die heranwuchs, hatte gegen ihn keine Chance. Und so sollte es bis ganz ans Ende des Jahres 1998 bleiben. Weder Darryl Beattie, Luca Cadalora, Alex

WM-ENDSTAND 1994

500 ccm

1.	Michael Doohan (AUS)	Honda	317 Pkte.
2.	Luca Cadalora (I)	Yamaha	174
3.	John Kocinski (USA)	Cagiva	172
4.	Kevin Schwantz (USA)	Suzuki	169
5.	Alberto Puig (E)	Honda	152
6.	Álex Crivillé (E)	Honda	144
7.	Shinichi Ito (J)	Honda	141
8.	Alex Barros (BR)	Suzuki	134
9.	Doug Chandler (USA)	Cagiva	96
10.	Niall Mackenzie (GB)	Yamaha	69

Crivillé noch Max Biaggi konnten die Paarung Doohan/Honda wirklich in Bedrängnis bringen, und er entwickelte eine schon lange nicht mehr dagewesene Dominanz. Fünf Titel in Folge, das hatte es seit der Zeit von Giacomo Agostini und der MV Agusta fast 30 Jahre zuvor in der Königsklasse nicht gegeben. Damals war es der Rückzug von Honda, der ein derartiges Vakuum hinter sich ließ und einen Dominator erzeugte, bei Doohan die unglaubliche fahrerische Stärke der Generation, in der er aufwuchs.

Doch jede Serie geht einmal zu Ende, und Doohans Abschied wurde genauso schmerzhaft wie sein Aufstieg. In Jerez 1999 brach er sich beide Beine, und damit wurde auch der letzte der Titanen zum Rücktritt gezwungen. Doch sein Nachfolger stand schon bereit: Valentino Rossi, dem er seine gesamte Crew überließ, und der der nächste Überflieger wurde. ■



ARCHIV MOTORRAD

Keine wirkliche Konkurrenz: Alex Crivillé (#8), Alex Barros (#6) und Luca Cadalora hatten gegen Mick Doohan auf der Honda keine Chance – und das fünf Jahre lang

Der Dominator:
Ilya Mikhalchik war
auch auf der Natur-
strecke des Schleizer
Dreiecks eine Macht
für sich



IDM Superbike 1000

Mikhalchik im Doppel

So sehr sich IDM-Leader und Lokalmatador Julian Puffe auf dem Schleizer Dreieck auch bemühte: Gegen seinen Teamkollegen, den Vorjahresmeister Ilya Mikhalchik, hatte er zweimal das Nachsehen.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn er nicht von einem technischen Defekt eingebremst wird, ist IDM-Superbike-1000-Titelverteidiger Ilya Mikhalchik kaum zu schlagen. Der 22-jährige Ukrainer vom Team alpha Racing-Van Zon-BMW verfügt über eine besondere Fähigkeit, die Rennen im Kopf zu gewinnen. Er ist total auf das Siegen fokussiert. Davon lieferte er auch auf dem Schleizer Dreieck eine erneute Kostprobe ab. Er gewann beide IDM-Superbike-1000-Läufe und verwies seinen Teamkollegen und derzeitigen Meisterschaftsführenden Julian Puffe beide Male auf den zweiten Platz. So ist Mikhalchik, der zweimal in dieser Saison durch technische Probleme ausgefallen war, in der Tabelle wieder bis auf neun Punkte an Puffe herangerückt. Die beiden trennen jetzt nur noch neun Punkte.

Dabei hatte sich Julian Puffe so sehr gewünscht, bei seinem Heimrennen zu gewinnen. Schon im vergangenen Jahr blieb dem Lokalmatador der für ihn so wichtige Triumph verwehrt. „Eigentlich müssen wir zufrieden sein. Ich habe viel Führungsarbeit geleistet, doch im letzten Drittel muss ich noch etwas finden, um vorne bleiben zu können. Wir werden es schaffen“, hält sich Puffe die Moral hoch. Denn der Kampf um die Meisterschaft ist noch lange nicht gelaufen.

Alle Augen waren auf den Lokalmatador gerichtet. Der 23-jährige BMW-Pilot startete von der Pole-Position, und wie von den Zuschauern auf den vollen Tribünen erhofft, schoss der Schleizer

im ersten Rennen auch wie ein Pfeil vom Start weg. Er führte das Rennen zum größten Teil an, doch fünf Runden vor Schluss erfolgte der Angriff von Mikhalchik, der sofort eine Sekunde schneller fuhr. Puffe konnte nicht mehr kontern. Seine Taktik war nicht aufgegangen. „Im Mittelteil habe ich die Reifen geschont. Als Ilya vorbeikam, war die Sache gegessen. Mir waren überrundete Fahrer im Weg und ich konnte nichts mehr machen.“ Puffe war dennoch höchst zufrieden nach seinem misslungenen Start ins Wochenende – bei einem Sturz im freien Training holte er sich einen geschwellenen Fuß.

Als Dritter wurde BMW-Pilot Jan Bühn abgewunken, fix und

fertig von den sommerlichen Temperaturen und den Zweikämpfen. „Ich glaube, das war das härteste Rennen meines Lebens. Aber überall sind Zuschauer und winken. Das ist eine starke Motivation.“ Bühn, Pepijn Bijsterbosch, Alessandro Polita, Toni Finsterbusch und Marc Moser hatten sich rundenlang beharkt, doch Finsterbusch rollte vier Runden vor Schluss mit einem technischen Defekt an die Box.

Der Reverse-Start sorgte im zweiten Rennen dafür, dass Mikhalchik von der neunten Position und Puffe vom achten Platz ins Rennen gingen. Puffe kam schon aus der ersten Rennrunde als Dritter zurück. Mikhalchik hatte zum Schluss aber wieder die Oberhand. Er gewann vor Puffe und Bijsterbosch, so gab es wie im ersten Lauf ein totales BMW-Podium. Vierter wurde Moser, Fünfter Polita. Seit dem Nürburgring liegt Moser im Aufwärtstrend. Die Rennen auf dem Schleizer Dreieck haben ihn bereits auf den siebten Platz in der Gesamtwertung vorgespült.

Stefan Kerschbaumer erwies sich als Vertretung von Erwan Nigon, der im japanischen Suzuka erfolgreich um den Weltmeistertitel in der FIM Langstrecken-WM kämpfte, als gute Wahl. Er wurde einmal Achter und einmal Sechster. ■



Der Heimvorteil nutzte nichts: Julian Puffe (#19) führte nur zeitweilig



Wieder zurück:
Luca Grünwald
gewann Lauf 1

IDM Supersport 600

Grünwald zurück

Das erste Supersport-Rennen gewann in Schleiz Ex-SSP300-WM-Pilot Luca Grünwald, im zweiten setzte sich IDM-Leader Max Enderlein durch.

Luca Grünwald und das Kawasaki Schnock Team genossen das erste Supersport-Rennen in Schleiz in vollen Zügen. Der Rückkehrer aus der SSP-300-Weltmeisterschaft setzte sich bereits nach der ersten Runde an die Spitze, und dann ging es im Führungspulk zu wie in einem Ameisenhaufen. Nach 15 Runden liefen Grünwald, Martin Vugrinec und Max Enderlein als die ersten drei im Wimpern-

schlagfinale ein. Grünwald spürt beim Fahren nichts mehr von seinen langwierigen Verletzungen, die ihn für mehrere Rennen außer Gefecht setzten. „Ich bin aber noch nicht im Besitz meiner alten Fitness.“

Auch im zweiten Rennen waren sich Marc Buchner, Luca Grünwald, Tom Toparis und Max Enderlein lange nicht über die Reihenfolge einig. Buchner führte das Feld zwölf Runden an. Danach setzte sich Enderlein an die Spitze. Vugrinec war zum Schluss derjenige, der Enderlein mächtig unter Druck setzte. „Martin ist in der Seng angeschossen gekommen. Aber ich hab ihm in der letzten Kurve die Tür zugemacht“, grinste Enderlein hinterher. ■ IP

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT 300

Das erste Rennen der IDM Supersport 300 gewann Oschersleben-Doppelsieger Angelo Licciardi aus Belgien. Die zunächst führenden WM-Piloten Jan-Ole Jähniß und Victor Steeman fielen in der zweiten Runde durch Stürze aus. Das zweite Rennen wurde zur Beute des 17-jährigen tschechischen KTM-Piloten David Kuban, der in einer dramatischen Schlussphase den Platz an der Spitze sicherte, 0,625 Sekunden vor dem holländischen Gaststarter Jeffrey Buis und Jan-Ole Jähniß. Der WM-Fünfte aus Thüringen war nach dem Rennen schwer enttäuscht.

IDM SIDECAR

Der britische Ex-Weltmeister Tim Reeves bleibt das Maß der Dinge bei den IDM Sidecars. Mit Mark Wilkes gewann der 46-Jährige beide Rennen in Schleiz. Mit dem Adolf RS1-Yamaha-Gespann verwiesen die Briten auch Sidecar-1000-Sieger Mike Roscher und Anna Burkard auf den zweiten Platz in der Gesamtreihenfolge. Den größten Jubel bei der Siegerehrung ernteten die Drittplatzierten in der 1000-ccm-Klasse, Peter Schröder und Denise Kartheininger. Für den 68-jährigen Schweizer Routinier war es der erste Podiumsplatz in der IDM überhaupt.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 8. IDM-Lauf; 68,490 km über 18 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	25,49,099 min
2. Julian Puffe (D)	BMW	+1,357 s
3. Jan Böhn (D)	BMW	+14,128 s
4. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+15,272 s
5. Alessandro Polita (I)	Honda	+15,606 s

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 9. IDM-Lauf; 68,490 km über 18 Rdn.; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Ilya Mikhailchik (UA)	BMW	25,51,531 in
2. Julian Puffe (D)	BMW	+0,663 s
3. Pepijn Bijsterbosch (NL)	BMW	+6,832 s
4. Marc Moser (D)	Yamaha	+8,727 s
5. Alessandro Polita (I)	Honda	+19,232 s

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 6. IDM-Lauf; 57,075 km über 15 Rdn.; 38 Fahrer gestartet, 32 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Luca Grünwald (D)	Kawasaki	22,16,380 min
2. Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+0,269 s
3. Max Enderlein (D)	Yamaha	+0,652 s
4. Marc Buchner (D)	Yamaha	+0,974 s
5. Christoph Beinlich (D)	Kawasaki	+1,511 s

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 7. IDM-Lauf; 57,075 km über 15 Rdn.; 35 Fahrer gestartet, 32 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Max Enderlein (D)	Yamaha	22,16,824 min
2. Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+0,046 s
3. Tom Toparis (AUS)	Yamaha	+0,176 s
4. Marc Buchner (D)	Yamaha	+0,463 s
5. Dominik Rubin (D)	Yamaha	+0,882 s

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 5. IDM-Lauf; 45,660 km über 12 Rdn.; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Angelo Licciardi (B)	Kawasaki	19,57,621 min
2. David Kuban (CZ)	KTM	+0,105 s
3. Rick Dunnink (NL)	Yamaha	+0,467 s
4. Toni Erhard (D)	KTM	+0,936 s
5. Colin Velthuizen (NL)	Kawasaki	+2,504 s

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 6. IDM-Lauf; 26,635 km über 7 Rdn.; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. David Kuban (CZ)	KTM	11,40,238 min
2. Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki	+0,625 s
3. Jan-Ole Jähniß (D)	KTM	+0,703 s
4. Colin Velthuizen (NL)	Kawasaki	+1,303 s
5. Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+1,355 s

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 5. IDM-Lauf; 53,270 km über 14 Rdn.; 8 Teams gestartet, 8 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS-Yamaha	22,09,722 min
2. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR-Kawa.	+12,843 s
3. Sattler/Neubert (D/D)	ARS-Kawa.	+25,500 s

Schleizer Dreieck: 28.07.2019; 6. IDM-Lauf; 53,270 km über 14 Rdn.; 8 Teams gestartet, 7 gewertet

Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Reeves/Wilkes (GB/GB)	ARS-Yamaha	22,03,195 min
2. Streuer/Rousseau (NL/F)	LCR-Kawasaki	+11,875 s
3. Schlosser/Fries (CH/D)	LCR-Yamaha	+18,085 s
4. Kimeswenger/Leinhertz (A/D)	LCR-Kawa.	+1 Rd

IDM-STAND

1. Puffe	179 Punkte
2. Mikhailchik	170
3. Nigon	110
4. Bijsterbosch	106
5. Polita	99
6. Brink	79
7. Moser	70
8. Neumann	59
9. Finsterbusch	57
10. Mohr	46
11. Böhn	39
12. Kerschbaumer	36
13. Bos	32
14. Schmitter	31
15. Gengelbach	28

IDM-STAND

1. Enderlein	156
2. Toparis	107
3. Vugrinec	101
4. Kroeze	82
5. Buchner	72
6. Daniel Rubin	65
7. Noderer	60
8. Tessels	58
9. Dominik Rubin	44
10. Beinlich	44
11. Grünwald	38
12. Fetz	30
13. Van der Valk	26
14. Boes	26
15. Geenen	25

IDM-STAND

1. Licciardi	107 Punkte
2. Dunnink	103
3. Velthuizen	97
4. Kuban	91
5. Beinlich	67
6. Bijman	65
7. Erhard	55
8. Winkler	48
9. Voermans	35
10. van der Voort	24
11. Schmidt	23
12. Belczykowski	20
13. Siebendraht	17
14. Garbaruk	15
15. Molenaar	14

CUP-STAND

1. Reeves/Wilkes	150 Pkte
2. Schlosser/Fries	101
3. Streuer/Rousseau	92
4. Sattler/Neubert	49
5. Rutz/Bosch	45
6. Schwegler/Rahder	38
7. Kimeswenger/Leinhertz	37
8. De Haas/Segers	33
9. Pärm/Meius	24
10. Remse/Wechselberger	24



Wer hat nun gewonnen?

Die Rennleitung bei den 8 Stunden von Suzuka war offensichtlich kurz vor Rennende eingeschlafen – oder überfordert. Eines der spannendsten Langstrecken-Rennen aller Zeiten endete so mit einem Fiasko. Schließlich wurde der Sieg Kawasaki zuerkannt.

Von: **Toni Börner**

Der Kampf zwischen den drei Werksteams von Kawasaki, Honda und Yamaha war einer auf Augenhöhe, wie man ihn in Suzuka schon lange nicht erlebt hatte. Bis zum letzten Stint trennten die drei an der Spitze nur wenige Sekunden. Dann überschlugen sich die Ereignisse. Das Red Bull Honda HRC-Team, welches das Rennen nur mit Stefan Bradl und Takumi Takahashi bestritten hatte, lag in Führung. Ryuichi Kiyonari fuhr offiziell wegen eines Bandschei-

ben-Vorfalles nicht mit. Takahashi wurde vor dem letzten Stint gefragt, ob er auch die letzten 45 Minuten noch anhängen würde – was der Japaner in Aussicht auf den Sieg beim wichtigsten Rennen Japans auch gern tat.

Aber bei Kawasaki fuhr Weltmeister Jonathan Rea, der schon zuvor brilliert hatte, nun aber die schnellste Runde einlegte, die mal eben sieben Zehntel schneller war als alles zuvor, und er kassierte die Honda.

Dramen in letzter Minute

Plötzlich setzte Regen ein. Doch er wurde nie so stark, dass man auf Intermediates oder Regenreifen hätte wechseln müssen. Dann lag ein Auspuff mitten auf der Strecke. Der Japaner Yuta Kodama wurde daraufhin ausgehebelt, und Rea hatte unheimliches Glück, nicht mit abgeräumt zu werden. Dann kam es noch dicker. Sechs Minuten vor Schluss ging bei der SERT-Suzuki, die bis dahin auf WM-Kurs gelegen hatte, der Motor hoch. Etienne Masson, den Titel

„Im Regelbuch steht, dass im Falle einer roten Flagge der Sektor gewertet wird, den zuletzt alle passiert haben. Also ist Kawasaki der Sieger.“

Paul Duparc

schon vor Augen, gingen die Nerven durch: Er kreuzte die Strecke mehrfach und verteilte mutwillig Öl über die Piste, um einen Abbruch zu provozieren und den Titel zu behalten. So sahen das auch die meisten Fahrer, wie Randy de Puniet, Xavi Forés, die Bolliger-Mannschaft – der Tenor im Fahrerlager war eindeutig.

Nun ging die Farce erst richtig los, denn die Rennleitung wollte offensichtlich eine Zielankunft unter Safety Car vermeiden. Stattdessen wartete man also ab – bis etwas passierte.

Und es erwischte genau den Führenden, Jonathan Rea, auf dem Öl der Suzuki. Rea war genau zwei Minuten vor Rennende ein letztes Mal über den Zielstrich gefahren, sein Sieg schien unantastbar. Doch Rea fuhr nach Massons Aktion erstmals durch diesen Streckenabschnitt und stürzte auf dem Öl. Nun endlich kam die rote Flagge raus, das Rennen wurde abgebrochen.

Es folgten Stunden der Konfusion. Zunächst wurde die Weltmeister-Ehrung vorgezogen. Da gab es keinerlei Diskussion, dass dieser Titel an SRC Kawasaki von Gilles Staffler und die Fahrer Jérémy Guarnoni, Erwan Nigon und David Checa ging. Vor dem SERT-Missgeschick hätten sie sich noch um einen Punkt geschlagen geben müssen. Eine unfassbare Geschichte für den scheidenden Dominique Meland, der in Suzuka letztmals die SERT-Mannschaft, das erfolgreichste Team der EWC, gemagt hat. Nach dem Benehmen von Etienne Masson hatte dann aber keiner mehr Mitleid. Kawa-

Jonathan Rea (#10) auf der Werks-Kawasaki vor Katsuaki Nakasuga auf der Werks-Yamaha



Alles auf Sieg gepolt: Stefan Bradl und die Honda-Werksmannschaft



SRC-Kawasaki: Weltmeister



Da durften noch einmal alle aufs Podium: Bei der offiziellen Siegerehrung war das Kawasaki-Werksteam nicht dabei

saki wurde verdient Weltmeister vor der bisherigen Startnummer 1, F.C.C. Honda. Dabei taten Freddy Foray, Josh Hook und Mike di Meglio alles, was sie konnten, und fuhren auf dem vierten Platz ins Ziel. Honda hatte auch alles darangesetzt, das japanische Team mit Hauptsitz in Frankreich für dieses Rennen zu unterstützen und eine Werks-CBR zur Verfügung gestellt.

Dann wurde die Siegerehrung abgehalten. Das Yamaha-Werksteam, wo Alex Lowes ein bravours Finale gefahren und die Honda ebenfalls überholt und abgehängt hatte, durfte ganz oben stehen und zum fünften Mal die riesige Trophäe entgegennehmen. Doch so richtig Stimmung wollte unter den 100 000 Zuschauern nicht aufkommen.

Doch alles wieder anders

Gegen 22 Uhr Suzuka-Ortszeit wurde dann die Pressekonferenz abgehalten. Als die dort erscheinenden Teammitglieder von Yamaha Factory Racing ihre Sieger-Shirts bereits in den

Händen hielten, war klar: Kawasaki kommt wieder in die Wertung. „Dass ein Fahrer fünf Minuten nach der roten Flagge im Parc fermé sein muss, entspricht unserer Philosophie der FIM-Weltmeisterschaften“, erklärte Paul Duparc von der FIM.

Kawasaki aber war schlauer: „In unserem Regelbuch der EWC steht geschrieben, dass im Falle einer roten Flagge der Sektor gewertet wird, den zuletzt alle Fahrer passiert haben.“

Das Kawasaki Racing Team KRT wurde wieder in die Wertung aufgenommen. Yamaha legte dagegen Protest ein, doch der wurde abgelehnt. Die FIM musste so handeln, denn sie hatte zuvor selbst größte Regelverstöße verübt.

Bitterer Beigeschmack

Bei Platzen des GSX-R-Motors hätte sofort das Safety Car auf die Strecke gehört, dies war keine Situation, die in der Langstrecke eine rote Flagge erforderlich gemacht hätte. Davor hatte man sich aber scheut. Als Rea dann

DREI FRAGEN AN JONATHAN REA



WIE WAR ES, ALS SIE ERFUHREN, DASS SIE DOCH GEWONNEN HABEN?

Ich konnte nicht glauben, was passiert ist. Zuerst ausgeschlossen zu werden und alles verloren zu haben, nach all der Arbeit und den Anstrengungen. Ich hatte mich schon von allen verabschiedet, es war eine Stimmung in Tränen. Dann bin ich zurück ins Hotel und hatte im Restaurant schon das Abendessen bestellt, als mich mein Mechaniker Uri anrief. Er fragte mich: „Sitzt du schon?“ Ich dachte, er wollte mich fragen, ob wir in ein anderes Restaurant gehen. Dann sagte er: „Wir haben die 8 Stunden von Suzuka doch gewonnen!“ Ich denke, der gesunde Menschenverstand hat doch noch gesiegt.

WAR ES NICHT EIN KOMISCHES GEFÜHL?

Es ist ohne Worte und trotzdem so emotional. Ich bin sehr glücklich. Wir hatten eine Strategie ausgearbeitet, bei der wir auf die Konstanz und den Benzinverbrauch geachtet haben und versucht haben, keine Fehler zu machen. Ich denke, wir haben es sehr gut umgesetzt. Ich denke, wir haben uns bei der wenigen Zeit, die wir hatten, bestmöglich vorbereitet.

WIE WAR DAS FAHREN SELBST?

Während des Rennens ist es die Hölle. Es ist das härteste Rennfahren, das man sich vorstellen kann. Zum Schluss war ich völlig ausgelaugt und hatte Krämpfe. Aber wenn man so ein Ergebnis herausgefahren hat, will man doch gleich das nächste Mal wiederkommen.

STEFAN BRADL



Stefan Bradl auf der Werks-Honda: Viel Führungsluft geschnuppert

„Ein Wahnsinns-Rennen. Schade, dass unsere Strategie über die Distanz nicht ganz aufgegangen ist. Wenn auch kein Sieger, freue ich mich riesig über dieses Podium.“

DOMINIQUE AEGERTER



Dominique Aegerter: Wahnsinns-Aufholjagd aus der Boxengasse

„Wir hatten eine Strafe bekommen und mussten 90 Sekunden hinter dem Feld aus der Boxengasse starten. Am Ende sind wir Siebte geworden. Dieses Event ist mega-geil.“

MARVIN FRITZ



Marvin Fritz auf der YART-Yamaha: Nun auch in Suzuka unter den Großen

„Wir waren überrascht, wie stark wir die ganze Woche waren. Ich bin persönliche Bestzeit hier gefahren, wir haben mit den ganz Großen gekämpft. Ich bin mehr als zufrieden.“

stürzte, war man zum Handeln gezwungen. Doch da war es schon zu spät.

Die 42. Ausgabe der 8 Stunden von Suzuka bot eines der spannendsten Rennen überhaupt in der Geschichte des Langstrecken-Sports. Kawasaki, Yamaha und Honda wechselten bei nahezu jedem Stint und nach jedem Fahrerwechsel die Führung und die Posi-

tionen an der Spitze. Es waren die Fahrer, die dieses Rennen unter sich ausmachten. Und es war Jonathan Rea, der bis zu seinem Sturz brilliert hatte. Kawasaki hat erstmals seit 1993 wieder die 8 Stunden von Suzuka gewonnen – und kein einziges Foto davon mit Jonathan Rea, Leon Haslam und Toprak Razgatlioglu auf dem offiziellen Podest. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

Suzuka (J): 27. Juli 2019; 5. WM-Lauf; 216 Rdn. à 5,821 km; 64 Teams gestartet, 53 gewertet.

Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1. Kawasaki Team Green (Rea/Haslam/Razgatlioglu)	Kawasaki ZX-10RR	7:55.36,613
2. Yamaha Factory Racing (Nakasuga/Lowes/V. d. Mark)	Yamaha YZF-R1	+18,720
3. Red Bull Honda (T. Takahashi/Bradl/Kyonari)	Honda CBR 1000 RR	+1.06,727
4. F.C.C.-TSR Honda (Hook/F. Foray/Di Meglio)	Honda CBR 1000 RR	+1 Rdn.
5. Yoshimura Suzuki (Guintoli/Kagayama/Watanabe)	Suzuki GSX-R 1000	+1 Rdn.
6. YART (Parkes/Fritz/Canepa)	Yamaha YZF-R1	+2 Rdn.
7. MuSashi RT Harc-Pro Honda (Aegerter/Forés/Mizuno)	Honda CBR 1000 RR	+3 Rdn.
8. S-Pulse Dream Racing (Bridewell/Ray)	Suzuki GSX-R 1000	+5 Rdn.
9. KYB Moriwaki Motul Racing (Y. Takahashi/Koyama/Herfoss)	Honda CBR 1000 RR	+5 Rdn.
10. Honda Dream RT (Hamahara/Ito/Sakumoto)	Honda CBR 1000 RR	+5 Rdn.
11. Honda Asia Dream RT (Zaidi/Izdihar/Nagoe)	Suzuki GSX-R 1000	+6 Rdn.
12. Team SRC Kawasaki France (Guarmoni/Nigon/Checa)	Kawasaki ZX-10RR	+7 Rdn.
15. Bolliger Switzerland (Walraven/Buchan/Deguchi)	Kawasaki ZX-10RR	+9 Rdn.
42. Motobox Kremer (Dehaye/Viehmann/Ortiz)	Yamaha YZF-R1	+25 Rdn.
46. VRD Igol Pierret Experience (Alt/Marino/Siméon)	Yamaha YZF-R1	+32 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1. SRC Kawasaki France	147 Punkte
2. F.C.C. TSR Honda	140,5
3. Suzuki Endurance Racing	127
4. YART	113,5
5. WEPOL Racing	101
7. Team Bolliger Switzerland	85
11. Gert56 German Endurance	45
24. Team ERC-BMW Endurance	24,5
26. Motobox Kremer Racing	15
38. Zuff Racing Team	6

WM-STAND FAHRER

1. Yamaha	263,5 Punkte
2. Honda	225,5
3. Kawasaki	193
4. Suzuki	184,5
5. BMW	90,5

FLORIAN ALT



Florian Alt auf der französischen Pierret-Yamaha (#333): Riesige Erfahrung

„Ich war das erste Mal in Suzuka, und es war unglaublich. Da stört das Ergebnis am Ende gar nicht. Ich hatte vorher bei Hitza trainiert und das hat sich ausgezahlt. Gerne wieder.“

Speedway-EM Torun

Nur ein Punkt Differenz

Der Zweikampf zwischen Laguta und Madsen spitzt sich zu. Kai Huckenbeck nur auf Platz 12.

Von: **Andreas Fahldiek**

Kai Huckenbeck blieb mit einem 0-0-2-1-2 weit hinter den Erwartungen. Er war permanent auf der Suche nach Speed, fand aber keine optimale Abstimmung. Titelverteidiger Leon Madsen kam auf der nach Regenschauern am Mittag nicht optimal präparierten Bahn sehr gut zurecht. Nur in Lauf 10 wurde er nach einem Angriff auf Anders Thomsen disqualifiziert. Im Rerun stürzte David Bellego nach einer Berührung mit Jakub Miszkowiak. Dabei brach er sich ein Schlüsselbein. Grigorij Laguta verspielte den direkten Finaleinzug durch Platz 3 in Heat 17 und musste in den Hoffnungslauf. Im Finale wurde er nach langem Kampf mit Kacper Woryna Zweiter hinter dem dominierenden Madsen. ■



Kai Huckenbeck konnte die Erwartungen nicht erfüllen

SPEEDWAY-EM

2. Lauf Torun (PL), 27. Juli

1. Leon Madsen (DK)	12+3 Punkte
2. Grigorij Laguta (RUS)	10+2
3. Kacper Woryna (PL)	9+1
4. Nicki Pedersen (DK)	11+0
5. Adrian Miedzinski (PL)	9
6. Jaroslaw Hampel (PL)	8
7. Mikkel Michelsen (DK)	8
8. Robert Lambert (GB)	8
9. Pawel Przedpelski (PL)	8
12. Kai Huckenbeck (D)	5

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 4 Läufen

1. Grigorij Laguta	27 Punkte
2. Leon Madsen	26
3. Nicki Pedersen	19
4. Bartosz Smektala (PL)	19
5. Kacper Woryna	18
6. Michael Jepsen Jensen (DK)	16
7. Jaroslaw Hampel (PL)	15
8. Mikkel Michelsen	15
9. Kai Huckenbeck	14
10. Antonio Lindbäck (S)	13

US-Motocross-Nationals Washougal

Roczen endlich zurück

Eli Tomac ist nach einer Fabelleistung dem Titel nah. Ken Roczen schaffte mit Platz 2 eine überzeugende Rückkehr zur Form.

Von: **Thomas Schiffner**

Kawasaki-Flaggschiff Eli Tomac zeigte an der Pazifik-Nordwestküste in Washougal seine beste Saisonleistung und erhöhte mit einem lupenreinen Doppelsieg, der sein vierter Saisonsieg war, seinen Vorsprung auf den Tabellenzweiten Marvin Musquin (KTM) auf 50 Punkte. Erstaunlicher aber war der Auftritt des zuletzt mental angeschlagenen Ken Roczen: Der Deutsche führte in Lauf 1 lange Zeit, bevor ihn Tomac im direkten Duell kurzzeitig ins Aus beförderte. Der Thüringer wurde aber noch

Zweiter und brachte einen großen Vorsprung zwischen sich und Cooper Webb.

In Moto 2 kämpfte sich der Honda-Pilot mit mehreren Pässen von außerhalb der Top 5 auf Platz 2 hinter Musquin. Tomac fuhr von Platz 15 in einer beispiellosen Jagd noch am Deutschen und am Franzosen vorbei zum zweiten Laufsieg! Roczen fehlen jetzt nur noch sieben Punkte auf den Tabellenzweiten Musquin! ■

US-MOTOCROSS

9. Lauf Washougal (USA), 27. Juli

1. Eli Tomac (USA), Kawasaki	1-1
2. Ken Roczen (D), Honda	2-3
3. Marvin Musquin (F), KTM	5-2
4. Cooper Webb (USA), KTM	3-5
5. Jason Anderson (USA), Husqvarna	4-7
6. Zach Osborne (USA), Husqvarna	9-4
7. Joey Savatgy (USA), Kawasaki	6-6
8. Fredrik Norén (S), Suzuki	8-8
9. Dean Wilson (GB), Husqvarna	7-10



Zurück: Ken Roczen vor Eli Tomac

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 12 Läufen

1. Eli Tomac	392 Punkte
2. Marvin Musquin	342
3. Ken Roczen	335
4. Cooper Webb	324
5. Jason Anderson	304
6. Zach Osborne	295
7. Justin Barcia (USA)	221
8. Justin Bogle (USA)	185
9. Fredrik Norén	182

NACHRICHTEN

LUKAS FIENHAGE NEUER U21-CHAMPION

Lukas Fienhage holte am Sonntag in Ludwigslust seinen ersten Titel als Deutscher Speedway-Juniorenmeister. Der 19-jährige Löhner siegte im umstrittenen K.-o.-System im Finallauf vor Dominik Möser (21), Lukas Baumann (18) und dem 15-jährigen Norick Blödorn. Titelverteidiger Michael Härtel konnte wegen seiner Verletzung nicht antreten und verpasste damit die Chance, den sechsten und für ihn letzten U21-Titel zu gewinnen. Nach mehreren Stürzen mussten Sandro Wassermann und Mario Niedermeier per Helikopter ins Krankenhaus geflogen werden.

FABIAN WACHS VERTEIDIGT BAHNPOKAL

In Werlte gewann am Samstag Fabian Wachs wie im letzten Jahr den Deutschen Bahnpokal der Solofahrer – diesmal vor seinem jüngeren Bruder Timo. Dritter wurde Sascha Stumpe. Die Inter-Solo-Klasse gewann unter Flutlicht GP-Fahrer Romano Hummel (NL) vor dem Briten Paul Cooper und Bernd Diener. Bei den Seitenwagen waren Holstein/van Dijk vor Brandhofer/Scheunemann und Schramm/Löffler erfolgreich.

COOPER UND HOLSTEIN IN ANGENROD

Der Brite Paul Cooper gewann das Grasbahnrennen in Angenrod im Finallauf vor Dave Meijering (NL) und David Pfeffer, der sein erstes Podium erreichte. Bei den Inter-Seitenwagen triumphierten die Niederländer Sven Holstein/Bonita van Dijk vor Mitch Godden/Paul Smith (GB) und Manuel Meier/Melanie Schrempf. Den dritten Lauf der B-Lizenz-Gespann-Masters gewannen Mike Kolb/Nadin Pierick vor dem 20-jährigen Niederländer Marcel Raatjes/Marco Sterenborg und dem Damengespann Nicole Standke/Resi Hölper. Kolb führt die Masters-Wertung vor Raatjes an. ■

Blau schlägt Rot



Aktenkundig: Holeshoot für Jeremy Seewer in beiden MXGP-Läufen

Den WM-Lauf im malerischen Loket dominierte der ehemalige Weltmeister Romain Febvre. Jeremy Seewer schaffte das Doppelpodium für die Blauen, WM-Leader Tim Gajser schob sich zwischen die beiden Teamkollegen. In der MX2-Klasse bleibt Jorge Prado auf Titelfahrt; der Deutsche Henry Jacobi wurde beim „Heimspiel“ Zweiter!

Von: **Frank Quatember**

Alle Signale stehen auf Rot. Zum Greifen nah ist der große Triumph für Honda. Bereits beim nächsten WM-Lauf in der Sandhöhle von Lommel könnte die Entscheidung fallen und Tim Gajser zum zweiten Mal den MX1-Titel gewinnen. Der Satz von Gajser auf der Pressekonzferenz am Sonntag sprach Bände. „Jetzt kommt Lommel. Ich versuche, nicht an den Titel zu denken, aber manchmal gelingt mir das nicht.“

Also fährt man mit Köpfchen – bereits im Qualifying am Samstag begann Gajser das Rennen als Dritter hinter den beiden Yamaha-Boys Seewer und Febvre. Den teaminternen Machtkampf entschied der Franzose nach dem Holeshoot des kleinen Schweizer für sich; ein Bild, das dem tschechischen Wochenende seinen Stempel aufdrückte. Dahinter hielt Gajser Arnaud Tonus in Schach.

Drei Holeshoots für Seewer

Der erste Lauf am Sonntag begann mit einem Wahnsinns-Holeshoot von Jeremy Seewer mit einer Motorradlänge Vorsprung! Der Zweite der WM hatte aber sofort Romain Febvre am Hinterrad, der bereits am Samstag die Devise ausgab: „Ich will vorbei, egal ob Teamkamerad oder nicht.“ Nach zwei Minuten war der Käse gegessen, Seewer verlor kurz das Momentum, und Febvre übernahm die Führung. Arnaud Tonus hatte nicht nur einen schlechten Start, sondern fand im ganzen Rennen nicht seinen Rhythmus und wurde im Ziel nur auf Position 10 notiert. In der Schlussphase zog Gajser plötzlich das Tempo

an, zeigte zunächst Seewer das Hinterrad der HRC-Honda und machte tatsächlich noch Jagd auf Febvre. Doch vergeblich, die Zeit ging dem Slowenen aus, und Febvre bejubelte im Ziel seinen zweiten Laufsieg im Jahr 2019.

Es war kein Déjà-vu, als Jeremy Seewer auch im zweiten MX1-



Während Honda ziel-sicher dem Titel entgegenfährt, werden die KTM-Stars Jeffrey Herlings und Tony Cairoli 2019 keine Rolle mehr spielen.

Heat den Holeshoot mit klarem Vorsprung setzte. Diesmal war Honda-Star Gajser auf 2, und Febvre musste den wahrscheinlich neuen Weltmeister erst mal passieren. Das tat der Franzose nach wenigen Kurven ziemlich humorlos, vier Runden später

war Teambuddy Seewer dran. Febvre war nun von nichts und niemandem am Laufsieg zu hindern; die Freude nach Rennschluss war rührend. „Dieser Sieg bedeutet mir alles! Und jetzt hoffe ich auf mehr davon. Ich wusste, dass ich hier schnell bin, nur der Start hat mir Sorgen gemacht. Aber umsonst, die Starts waren super!“ Weltmeister hin, Weltmeister her, auch Tim Gajser gratulierte ehrlich. „Romain war heute schneller, good Job!“

Herlings in Uddevalla?

Jeremy Seewer wurde in beiden Läufen Dritter und konnte kein Haar in der Suppe finden. „Ich bin happy, mein bestes Resultat dieses Jahr. Die drei Holeshoots waren der Schlüssel zum Podium, mein Vater und ich trainieren so oft wie möglich Starts. Im zweiten Lauf hörte ich Tim kommen, aber ich dachte, er bleibt in der Außenspur. Da wurde es knapp, ich musste hart bremsen. Aber es war normales Racing. Romain war heute klar der Beste, wir haben viel Respekt füreinander, und er fährt sehr fair.“

Das Werksteam von KTM hatte wie erwartet keinen Fahrer in



Überglücklich: Romain Febvre mit Doppelsieg am Podium

der MX1-Klasse am Start in Tschechien; trotzdem waren die Topstars Jeffrey Herlings und Tony Cairoli vor Ort. Herlings verriet beim samstäglichsten KTM-Event im Paddock, dass ein Start in Uddevalla Ende August gut möglich sei. Und das Wichtigste für den Titelverteidiger ist das MXoN-Heimspiel in Assen. Dort möchte Herlings die Einzel- und die Teamwertung gewinnen! Für den neunmaligen Weltmeister Cairoli ist dagegen die Saison definitiv zu Ende – was 2020 passiert, steht in den Sternen. O-Ton Cairoli: „Auch ohne Verletzung habe ich am Morgen immer

mehr Schmerzen. Das Alter macht sich bemerkbar!“

Jorge Prado kann am allerwenigsten dafür, dass es an der Spitze der MX2-Rennen eher langweilig zugeht. Dem Spanier konnte auch in Loket niemand das Wasser reichen. Prado flog wie einst Stefan Everts locker und leicht über die tschechische Berg- und Talbahn zum glasklaren Tagesieg. Trotzdem ging es spannend zu in der MX2-Klasse, denn Kawasaki-Star Henry Jacobi aus Bad Sulza hatte schon mit einem sehr guten Qualifying am Samstag angedeutet, dass sich die zahlreichen deutschen Fans nicht um-



Stabilisiert: Zum zweiten Mal Rang 2 für MX2-Fahrer Henry Jacobi

sonst auf den Weg ins benachbarte Tschechien gemacht hatten. In den beiden Finalrennen hatte sich der Thüringer eine gute Start-Taktik zurechtgelegt: „Ich wusste, dass ich selbst mit einer schlechten Reaktion innen noch eine Chance habe. Ich hatte auch bemerkt, dass innen der Boden härter war und hatte damit bessere Traktion.“

Jacobi: Schalter umgelegt

Der Plan ging auf, und Jacobi konnte nach Matterley Basin erneut Rang 2 auf dem Podium feiern. In Erinnerung blieb das teaminterne Duell mit Adam Ster-

ry in Lauf 2, das mit höchstem Interesse verfolgt wurde. Doch Jacobi blieb cool. „Beim Zweikampf mit Adam wusste ich, dass Platz 3 reicht. Ich dachte mir, wenn er so schnell ist, soll er vorbeifahren. Das Podium war viel wichtiger. Ich glaube, der Schalter in meinem Kopf ist umgelegt.“

Der WM-Zweite Thomas Kjer-Olsen auf der Factory-Husky kam nach eigenem Bekunden zu keiner Zeit in Loket so richtig in Fahrt. Leise und unauffällig fuhr der lange Däne trotzdem auf das Tagespodium – so kann man ein schlechtes Wochenende auch überstehen. ■

MOTOCROSS-GP TSschechien / MXGP

Loket (CZ): 28. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 24 Grad.
1. Lauf: 32 Fahrer gestartet, 32 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	35:16,428 min = 51,257 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+1,767 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+3,019 s
4. Gautier Paulin (F)	Yamaha	19	+4,994 s
5. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	19	+6,234 s
6. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+11,778 s
7. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	19	+23,045 s
8. Max Anstie (GB)	KTM	19	+29,981 s
10. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+39,366 s
18. Tom Koch (D)	KTM	19	+1:23,691 min

MOTOCROSS-GP TSschechien / MX2

Loket (CZ): 28. Juli, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 24 Grad.
1. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 18 Runden à 1,586 km (= 28,548 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	18	33:47,804 min = 50,682 km/h
2. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	18	+8,007 s
3. Thomas Kjer-Olsen (DK)	Husqvarna	18	+11,631 s
4. Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+17,866 s
5. Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+23,742 s
6. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	18	+31,285 s
7. Iker Larranaga (E)	KTM	18	+35,625 s
14. Rene Hofer (A)	KTM	18	+47,892 s
26. Michael Sandner (A)	KTM	18	+1:44,094 min
34. Loris Freidig (CH)	Yamaha	11	+7 Runden

MOTOCROSS-GP TSschechien / MXGP

2. Lauf: 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Romain Febvre (F)	Yamaha	19	35:24,868 min = 51,054 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+2,779 s
3. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+7,399 s
4. Gautier Paulin (F)	Yamaha	19	+10,737 s
5. Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+12,992 s
6. Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	19	+14,782 s
7. Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	19	+16,522 s
8. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	19	+26,870 s
9. Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	19	+29,205 s
18. Tom Koch (D)	KTM	19	+1:38,222 min

MOTOCROSS-GP TSschechien / MX2

2. Lauf: 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 19 Runden à 1,586 km (= 30,134 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jorge Prado (E)	KTM	19	35:33,413 min = 50,849 km/h
2. Adam Sterry (GB)	Kawasaki	19	+10,244 s
3. Henry Jacobi (D)	Kawasaki	19	+17,878 s
4. Thomas Kjer-Olsen	Husqvarna	19	+20,837 s
5. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	19	+25,531 s
6. Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+32,755 s
7. Tom Vialle (F)	KTM	19	+40,264 s
11. Rene Hofer (A)	KTM	19	+1:00,790 min
25. Loris Freidig (CH)	Yamaha	19	+1:07,719 min
26. Michael Sandner (A)	KTM	19	+1:16,573 min

WM-STAND MXGP

1. Tim Gajser	582 Punkte
2. Jeremy Seewer	405
3. Gautier Paulin	379
4. Arnaud Tonus	373
5. Antonio Cairoli (I)	358
6. Arminas Jasikonis	327
7. Glenn Coldenhoff	309
33. Valentin Guillod (CH)	14
42. Pascal Rauchenecker (A)	6
43. Tom Koch	6

1. Honda	591 Punkte
2. Yamaha	535
3. KTM	527

WM-STAND MX2

1. Jorge Prado	594 Punkte
2. Thomas Kjer-Olsen	504
3. Jago Geerts	391
4. Tom Vialle	380
5. Henry Jacobi	377
6. Adam Sterry	279
7. Jed Beaton	250
8. Ben Watson (GB)	246
33. Michael Sandner	18
34. Rene Hofer	17

1. KTM	632 Punkte
2. Husqvarna	517
3. Yamaha	476

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



2010 Alfa Romeo 8C Spider, erst 7.423 km, 1. Hand! € 265.500,-.
Cargold-Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036-7006, www.cargold.com H

Audi

Audi RS3 Abt Sportback, schwarz, EZ 11/2017, 500 PS, Vmax 300 km/h, 26000 km, 1. Hd., FP 56.500,- €. Tel. 0176/21436269



RS3 Sportback, S tronic, EZ 12/2017, 25000 km, 294 kW (400 PS), Virt. Cockpit, Pano, Matrix, Sportsitze, B&O 3D uvm., 52.980,- € (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. 49969

BMW

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



i8, sehr gepflegter Chefwagen mit nur 29450 km. Finanz. und Inzahn. möglich, 73.970,-. 02336/13037 maintz@t-online.de

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0761/703400 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/8339378 H

Infiniti

Q 50S AWD SPORT TECH HYBRID, EZ 9/2016, 268 kW (364 PS), grau, Leder, Navi, Tel., Klimaautomatik 2 Zonen, SD, SHZ, NR-Fzg., VB 28.500,- EUR. Achtung bei der Modellbeschreibung handelt es sich NICHT UM EIN Q45, musste dieses Modell angeben, da in der Liste der Q50S nicht aufgelistet ist. 3426 Dudelange, Tel. 0035/2621267638, baronevi@pt.lu

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49330

Jaguar

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

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 07 11/320 688 88

Fax 07 11/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dvp.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lotus

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

Mercedes



SL 300, EZ 04/11, orig. 35800 km, dt. Fz, Topausstattung incl. AMG-Alu, neuwertig 35.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauer Str. 64, 82065 Bai-erbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49899

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



BRABUS Classic 280 SE Cabriolet, EZ 12/1969, 1 km, 118 kW (160 PS), Lack: 670 hellfennbein, Leder: 248 dunkelbraun, Verdeck 746 dunkelbraun; BRABUS Classic Komplettrestauration, Classic Data Werkgutachten 1 plus Zertifikat, 2-Jahres-Garantie; Klima, 498.000,- € (MwSt. awb.) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49909



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

VANSPTS.DE



V 250 lang 4Matic - VANSPTS VP Gentleman mit „Vollausstattung“, EZ 10/2018, ca. 15100 km, Frontspoilerlippe VP Spirit, Edelstahl-Seitenschwellerrohre sowie 18 Zoll Mercedes-Benz Räder mit 245/45 R18 Bereifung, 360° Kamera, Navi Comand, Burmester Sound, Leder schwarz, Sitze vorn beheizt und belüftet, Panorama-Schiebedach, AHK abnehmbar, div. Assistenten, DISTRONIC, 2x el. Schiebetür, Klima uvm., zum Preis von 60.499,- € (MwSt. awb.) Motor Euro 6 c. Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vanspts.de VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49880



SL 55 AMG, EZ 10/2003, 85700 km, 2. Hand, Topzustand, Leder grau, 39.900,- € (MwSt. awb.) Inzahlungnahme. SAVEX GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, Tel. 0721-3545470, www.savex.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49895



AMG CLA 45 4MATIC SB Night-Paket, EZ 12/2018, 8001 km, 280 kW (381 PS), mountaingrau, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 54.998,- € (MwSt. awb.), Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lise-Meitner-Str. 1, 25746 Heide, Tel. 0481/60394 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49920

Kfz-Leitungen.de

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

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




V 250 4Matic kompakt - VANSPO RTS.D E F
VP GRAVITY, EZ 09/2018, ca. 26200 km,
 Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlauf-
 abdeckungen und matschschwarze Seiten-
 schwellerrohre sowie 17 Zoll FIVE Räder
 (Allterrain-Bereifung 235/60 R17 AT),
 Höherlegung + 30 mm, Interieur- u. Exte-
 riour-Pakete, Standheizung, Sitzheizung
 vorn, div. Assistenten, DISTRONIC, NAVI,
 Rückfahrkamera, 2x Schiebetür, Klima
 uvm., zum Preis von 52.360,- € (MwSt.
 abw.) Motor Euro 6 c. Fordern Sie gerne
 unser ausführliches Exposé an:
 am@vansports.de **VANSPO RTS.D E F** by
 Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH,
 Ziegelestr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24
 (Artur Mittelstedt) **H**
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49861

Mini

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

Porsche



356 Speedster T2, Bj. 57, deutsche Aus-
liefer., speedsterrot/braun, 1997 kompl.
restauriert, 21000 km, VK 269.000,- €.
Porsche Classic Partner München
H. Woppert, Tel. +49 89 48001-643 **H**

Boxster S Black Edition, 10500 km,
235 kW (320 PS), schwarz, Klima,
58.000,- € (nicht verhandelbar), 1a
Zustand, Nummer 272 von 987, Spur-
verbreiterung, Bose Sound System,
Leder mit Wappen, TÜV und Porsche
Approved neu, Service gemäß Vorgabe,
keine Beschädigungen, 38667 Bad
Harzburg, Tel. 0170/3504818
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 49843

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

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Renn/Rallye

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

www.Rennsportshop.com

Beratung - Verkauf - Service

BELL
 HELMETS

Direkt vom Importeur

Lütticke motorsport
02354-7046993
www.lms-racing.com

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

VK E46 M3 GTR, 24h spezial www.cybase.
de/verkauf.pdf, KW Komp. 3, AP, Stack,
Hebeanl. open ECU, Drenth DG400 seque.
0174-3880050, info@cybase.de

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAM S.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
 [Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
 [SAE 4340, geschmiedet]

Rennt transporter

www.BRATKE-TRAILER.DE



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

Seat

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

Skoda

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

Smart

www.berlin-tuning.com **H**

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 **H**



16.-18. AUGUST

DRAG RACING
HOCKENHEIMRING

www.nitrolympx.de

Tesla



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

VW



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

memminger
www.feine-cabrios.de



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

Boote/Yachten

PERFORMANCE ON WATER
www.speed-yacht.com **H**

Geschäftsverbindungen

BestWater



Gutes Geschäft + eleganter Firmen-
wagen für unsere Vertriebspartner! Tel.
01523/3752139, 168@bestwater.de **H**

Verschiedenes

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

Versicherungen

RENNKASKO.D E

www.clickvers.de



MOTORSPORT
VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

sportvers.de

Zubehör

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

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

VERLAG
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Telefon: +49 (0)711 182 18 20
 MOTORSPORT aktuell gehört zur
 auto motor und sport-Gruppe
 Geschäftsführung:
 Andrea Rometsch, Tim Ramms
 Telefon: +49 (0)711 182 0
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:
 Tim Ramms
 Publisher Automobil: Maik Müller
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:
 Markus Eiberger
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer
 sgranzer@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 41
 Telefax: +49 (0)711 182 16 99
 Werbeverkauf Online:
 Stefan Schenkry, sschenkry@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 13 46
 Auftragsmanagement:
 Iris Eifrig, leifrig@motorpresse.de
 Telefon: +49 (0)711 182 16 13
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)
 Syndication/Lizenzen:
 Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,
 22773 Hamburg
 Vertriebsleitung: Britt Innerstall

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

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

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Zur Freude der Fans drehte Mick Schumacher in Hockenheim ein paar Showrunden mit dem 2004er-Ferrari seines Vaters

Charakter-Kurse Immer mehr F1-Stadttrennen MSa 31/2019

Liberty Media geht mit den Stadttrennen in die falsche Richtung. Die Faszination für schnelle Monoposti entwickelt sich nicht in einem Kanal aus Betonelementen, Leiteinrichtungen und Fangzäunen. Monaco soll die Ausnahme bleiben, weil diese Strecke so viel Tradition hat. Ein spezielles Gesicht eben. Ich als Zuschauer will den Kampf an den physikalischen Grenzen auf einem anspruchsvollen Asphaltband in einer Naturarena sehen. Strecken mit Steigungen, Neigungen und schnellen Kurven, wie früher Zeltweg, Brands Hatch, Dijon und Watkins Glen. Heute sind die Strecken nur durch die extravagante Architektur der Tribünendächer, Hotelkomplexe und Boxengebäude zu unterscheiden.

Beat Mühry,
 CH-4455 Zunzgen

Wir brauchen mehr „Naturrennstrecken“ wie Spa oder das alte Hockenheim. Das war ein großer Fehler, diese Strecke so zu verschandeln. Der eigentliche Charakter ist völlig dahin. Die neuen Strecken von Hermann Tilke haben breite Fahrbahnen und keine Schotterbetten. Da passiert nichts, wenn ich mal 20 Meter neben die Strecke fahre. Das sind doch keine echten Rennstrecken! In Abu Dhabi sieht man ein kaum definierbares Farbenspiel um den gesamten Kurs. Das soll modern und schön sein? Auch Zandvoort sollte nicht für die Formel 1 hergerichtet bzw. „hingerichtet“ werden. Schade um dieses Naturidyll!

Gerd Ritzmann,
 D-98527 Suhl

Kein Konzept

Zur Krise bei BMW-Motorsport
 MSa 32/2019

Ich muss Ihnen als BMW-Motorsport-Fan leider Recht geben. Seit

Jahren ist hier kein schlüssiges Konzept erkennbar. Weder bei den GT noch in der DTM. Der M4 hat seit Beginn Probleme mit den Reifen. Außer Marco Wittmann kommt kein Fahrer dauerhaft damit klar. Ebenso ist den Fans nicht zu vermitteln, wie man ein Team wie Schnitzer aus der DTM abziehen kann! Im GT-Sport ist kein passendes Auto vorhanden. Hier würde sich der i8 anbieten, der auch bei den Fans ankommen würde. Ob dieser ein Hybrid ist oder als GT3 einen V8 hat, ist doch für Race-Fans vollkommen egal. Oder fragt jemand, warum der 911 RSR den kompletten Antrieb gedreht und der R8 Heckantrieb hat?

Frank Klein,
 D-57074 Siegen

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.

- 3. August: VLN 5: Rowe 6 Stunden Ruhr-Pokal-Rennen
- 9.–11. August: AvD-Oldtimer-GP am Nürburgring

Weitere Infos im Internet: www.dskeiv.de



Termine

TV-Programm

Automobil

Freitag, 02. August

10.55	Formel 1 Hungaroring, FP1 LIVE	NITRO/Sky*
14.55	Formel 1 Hungaroring, FP2 LIVE	N-TV/ORF 1
14.55	Formel 1 Hungaroring, FP2 LIVE	Sky Sport 1*

Samstag, 03. August

10.55	Formel 1 Hungaroring, FP3 LIVE	Sky Sport 1*
14.00	F1 Hungaroring, FP3 (Zus.) & Quali LIVE	RTL
14.55	F1 Hungaroring, Qualifying LIVE	ORF 1/SRF 2
14.55	F1 Hungaroring, Qualifying LIVE	Sky Sport 1*

Sonntag, 04. August

11.55	Porsche Supercup, Hungaroring LIVE	Eurosport 1
14.00	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen LIVE	RTL
14.15	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen LIVE	Sky Sport 1*
14.35	F1 Hungaroring, Vorber. & Rennen LIVE	ORF 1
15.00	F1 Hungaroring, Rennen LIVE	SRF 2
20.00	Rallycross-WM, Trois-Rivières LIVE	Sport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Watkins Glen LIVE	Motorvision TV*
22.00	Porsche Supercup Hungaroring (Zus.)	Sport 1

Motorrad

Freitag, 02. August

11.15	ADAC MX Masters, Tensfeld (Zus.)	Sport 1+*
-------	----------------------------------	-----------

Samstag, 03. August

12.20	Moto3-WM Brünn, Qualifying LIVE	Servus TV
13.30	MotoGP Brünn, FP4 & Qualifying LIVE	Servus TV
14.55	Moto2-WM Brünn, Qualifying LIVE	Servus TV

Sonntag, 04. August

12.00	Moto2-WM Brünn, Rennen LIVE	Servus TV
12.05	Moto2-WM Brünn, Rennen LIVE	SRF 2
13.20	MotoGP Brünn, Rennen LIVE	Servus TV
13.40	MotoGP Brünn, Rennen LIVE	SRF 2

Streams / Internet

Donnerstag, 01. August

19.00	Rallye-WM Finnland, WP 1 LIVE	dazn.de*
-------	--------------------------------------	----------

Freitag, 02. August

08.55	Motorrad-WM Brünn, alle FP1 LIVE	dazn.de*
13.10	Motorrad-WM Brünn, alle FP2 LIVE	dazn.de*
19.00	Rallye-WM Finnland, WP 10 LIVE	dazn.de*
21.00	Rallye-WM Finnland, 1. & 2. Tag (Zus.)	redbull.tv

Samstag, 03. August

08.15	VLN 5. Lauf, Zeittraining & Rennen LIVE	vln.de
08.55	Motorrad-WM Brünn, alle FP2 LIVE	dazn.de*
09.00	Red Bull Romaniacs, letzter Tag LIVE	redbull.tv
12.25	Motorrad-WM Brünn, alle Qualifying LIVE	dazn.de*
13.30	TCR Europe Oschersleben, 1. Rennen LIVE	tcr-series.tv
15.50	Rallye-WM Finnland, WP 17 LIVE	rb.tv/dazn*
21.00	Rallye-WM Finnland, 3. Tag (Zus.)	redbull.tv

Sonntag, 04. August

07.00	Super GT Fuji, Rennen LIVE	motorsport.tv
08.30	Rallye-WM Finnland, WP 20 LIVE	dazn.de*
10.45	Motorrad-WM Brünn, alle Rennen LIVE	dazn.de*
13.00	Rallye-WM Finnland, Power Stage LIVE	dazn.de*
13.20	TCR Europe Oschersleben, 2. Rennen LIVE	tcr-series.tv
ca. 20.15	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake LIVE	imsa.com
21.00	Rallye-WM Finnland, 4. Tag (Zus.)	redbull.tv

*kostenpflichtig

Vorschau



Formel 1 in Budapest: Gibt es auch beim GP Ungarn ein F1-Spektakel?



MotoGP in Brünn: Wer kann die Marc-Márquez-Show in Tschechien stoppen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.-04.08.	Rallye-WM, Finnland	FIN
03.08.	VLN Langstrecke Nürburgring, 5. Lauf	D
03./04.08.	TCR Europe, Oschersleben	D
04.08.	Formel 1, Hungaroring (+ F2/F3/Supercup)	H
04.08.	Rallycross-WM, Trois-Rivières	CDN
04.08.	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake/Wisconsin	USA
04.08.	NASCAR Cup Series, Watkins Glen/New York	USA
04.08.	Super GT, Fuji	J
04.08.	Tourenwagen/BTCC, Snetterton	GB

Motorrad

30.7.-03.08.	WESS (Enduro), Red Bull Romaniacs	RO
01-04.08.	X-Games, Minneapolis/Minnesota	USA
02.08.	Speedway, Teterow	D
03.08.	Speedway-WM, Wroclaw	PL
04.08.	Motorrad-WM, Brünn	CZ
04.08.	Motocross-WM, Lommel	B
03./04.08.	Grasbahn, Melsungen	D

TICKETS UNTER: 0180 5311210** ODER WWW.AVD-OGP.DE

RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 09.-11.08.2019



47. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Faszinierende Motorsport-Zeitreise

Über 20 hochkarätige Läufe inkl. FIA Masters F1

Offenes Fahrerlager + freier Eintritt für Kinder und Jugendliche*

AvD-OGP-Event-App by Fuelish (www.avd-ogp-app.de)

Partner und Sponsoren



In Zusammenarbeit mit



Medienpartner



Automobilclub
von Deutschland

*Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen.

** (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)