

Lewis Hamilton gewinnt in Monza

# Sieg in der Höhle des Löwen



Interview mit Mario Andretti  
**Viel Lob für die  
IndyCar-Serie**

Das Porträt eines Super-Fans  
**Markus Voigt war bei  
1000 WM-Läufen**

Deutschland €2,50  
A €2,80 / CH sfr.4,00 / £3,30  
B, NL, LUX €3,00 / €3,30



allcross-WM in Frankreich  
**Kristoffersson holt  
fünften Sieg in Folge**



MotoGP-Interview: Marc Márquez  
**„Ich greife immer mit  
vollem Einsatz an“**



VLN: Sechster Saisonlauf  
**Falken-Team: Erster  
Doppelsieg am Ring**

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Wie Mercedes Ferrari beim Heimspiel demütigte S. 4
- Formel 1** GP Italien: Umfassende Statistik und Tabellenstände S. 6
- Formel 1** Monza: Aus dem Fahrerlager und Kommentar S. 8
- Formel 1** Interessenkonflikte bremsen Fahrerkarussell S. 10
- Formel 2** Makino und Russell holen Siege in Monza S. 12
- Formelsport** F1-Hintergründe, IndyCar und weitere News S. 14
- Formelsport** Interview mit Rennlegende Mario Andretti S. 16
- Sportwagen** BGTS Hungaroring und 6. Lauf zur VLN S. 18
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenszene S. 20
- Porträt** Super-Fan Markus Voigt blickt auf 1000 WM-Läufe S. 22
- Rallyesport** Rallycross-WM, ÖRM und Nachrichten S. 24
- Tourenwagen** Nachrichten aus DTM, NASCAR und Co. S. 26
- Breitensport** Zwischenbericht ADAC-Südwestpokale S. 27
- Historie** Vor 50 Jahren: Debüt des Porsche 909 Bergspyder S. 28

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit WM-Spitzenreiter Marc Márquez S. 30
- Motorrad-WM** Testfahrten, News und Vorschau Misano S. 32
- Historie** Misano 1993: Rainey's abruptes Karriereende S. 34
- Historie** Vor 35 Jahren: Das Duell Spencer gegen Roberts S. 36
- Straßensport** Kawasaki gegen Ducati, aktuelle News S. 38
- Motocross-WM** Herlings steht kurz vor dem Titelgewinn S. 40
- Offroad** Enduro, Rallye, Langbahn und weitere News S. 42

## Leserservice:

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



**12** Formel 2 in Monza: Chaostage im Königlichen Park



**34** Motorrad-Historie – GP Italien vor 25 Jahren: Horror-Crash auf dem Weg zum vierten Titel



**18** Blancpain GT Sprint Cup In Budapest: Land unter am Hungaroring

## INDYCAR SCHLÄGT F1

Am vergangenen Wochenende konnten Fans den direkten Vergleich zwischen IndyCars und Formel 1 binnen weniger Stunden am TV begutachten. Wer die Sache mit offenen Augen betrachtet, kommt nicht umhin festzuhalten, dass die IndyCars in Portland eine um Welten bessere Show abliefern als die Formel 1 in Monza: Das Portland-Rennen wurde durch die Action auf der Piste binnen zwei Stunden mehrfach vom Kopf auf die Füße gestellt. Überholmanöver gab es gleich im Dutzend – und das auf einer schwierigen und anspruchsvollen Piste. Die Frage lautet: Was machen die Amis besser? Erstens sind fast alle Rennstrecken im US-Kalender eine Attraktion, was man nur von den wenigsten F1-Pisten sagen kann. Zweitens werden Rennunterbrechungen in Amerika immer über das Safety Car gemanagt, was das Feld zusammenstaucht und für Spannung sorgt. Klar, hier spielt dann auch Glück oder Pech eine Rolle, aber das Produkt Rennsport profitiert. Drittens ist die Ausgeglichenheit zwischen den IndyCar-Teams größer als in der F1: In Portland landeten Fahrer von sechs Teams in den Top-Sechs! Viertens ist das Push-to-Pass-System deutlich effizienter als die DRS-Variante in der Formel 1, die Piloten müssen das Tool strategisch nützen – so wie Sato und Hunter-Reay, als sie sich in den letzten drei Runden mit ihrem Rest-Boost bekämpften. Interessant: Dehnt man den Vergleich auf den Langstreckensport aus, kommt man zum selben Fazit. Die Rennen der US-IMSA-Serie sind um Welten besser, unterhaltsamer und spannender als die Läufe zur Sportwagen-WM. Und die Gründe dafür sind die gleichen wie im Formelsport...



**Marcus Schurig**  
Redakteur



**16** Interview mit US-Legende Mario Andretti:  
Wie steht's um die IndyCar-Serie?



**43** Langbahn-Team-WM in Morizes:  
Deutschland holt überraschend Bronze

INDYCAR

VELDHUIZEN

# Mercedes demütigt

Bessere Voraussetzungen als eine rote erste Startreihe hätte Ferrari beim Heimrennen in Monza nicht haben können – und trotzdem gewinnt Lewis Hamilton für Mercedes vor Kimi Räikkönen und Valtteri Bottas. Sebastian Vettel betreibt nach einer Kollision mit Hamilton in der ersten Runde mit Rang 4 Schadensbegrenzung.

Von: **Bianca Leppert**

## Hat Mercedes die Konkurrenz mit Fake-Stopps gelinkt?

Für die Ferrari-Fans war dieses Rennen eine Klatsche. Da hatte man sich so viele Hoffnungen gemacht, nachdem die erste Startreihe in Rot erstrahlte, und dann nimmt in Monza ausgerechnet Hauptkonkurrent Mercedes den Sieg mit. Kein Wunder, dass da einige nach dem Rennen außer sich waren. Der ein oder andere verdächtigte Mercedes, dass man versucht habe, unfair Boxenstopps vorzutauschen – was nicht erlaubt ist.

Hat sich Mercedes in diesem Punkt also schuldig gemacht? Nein. Als die Mechaniker aus der Garage liefen und sich bereit zu machen schienen, war man sich tatsächlich nicht sicher, ob der Stopp nun anstehen würde oder nicht. Man wollte reagieren können. „Das war kein Phantom-Boxenstopp. Die Ansage war, das Gegenteil von dem zu machen, was Kimi macht. Und deshalb musst du die Boxen-Crew vorsichtshalber schon draußen haben.“ Tatsächlich kam Räikkönen in dieser Runde in die Box. Heißt: Man blies den eigenen Reifenwechsel ab. Wäre der Ferrari-Pilot nicht reingekommen, hätte man Lewis abgefertigt, um einen Undercut gegen Ferrari zu spielen. Und da hätte alles bereitliegen müssen. Es war also eine Entscheidung innerhalb von Sekunden dafür oder dagegen.

Auch FIA-Rennleiter Charlie Whiting sah keinen Grund zur

Annahme, dass es sich um ein Täuschungsmanöver handelte. „Mein Gefühl bleibt, dass es ein Teil des Spiels ist. Aber in diesem Moment haben sie vielleicht wirklich darüber nachgedacht“, sagte er. Um sich einen besseren Einblick zu verschaffen, hört die FIA auch die Funkmeldungen im Nachhinein ab.

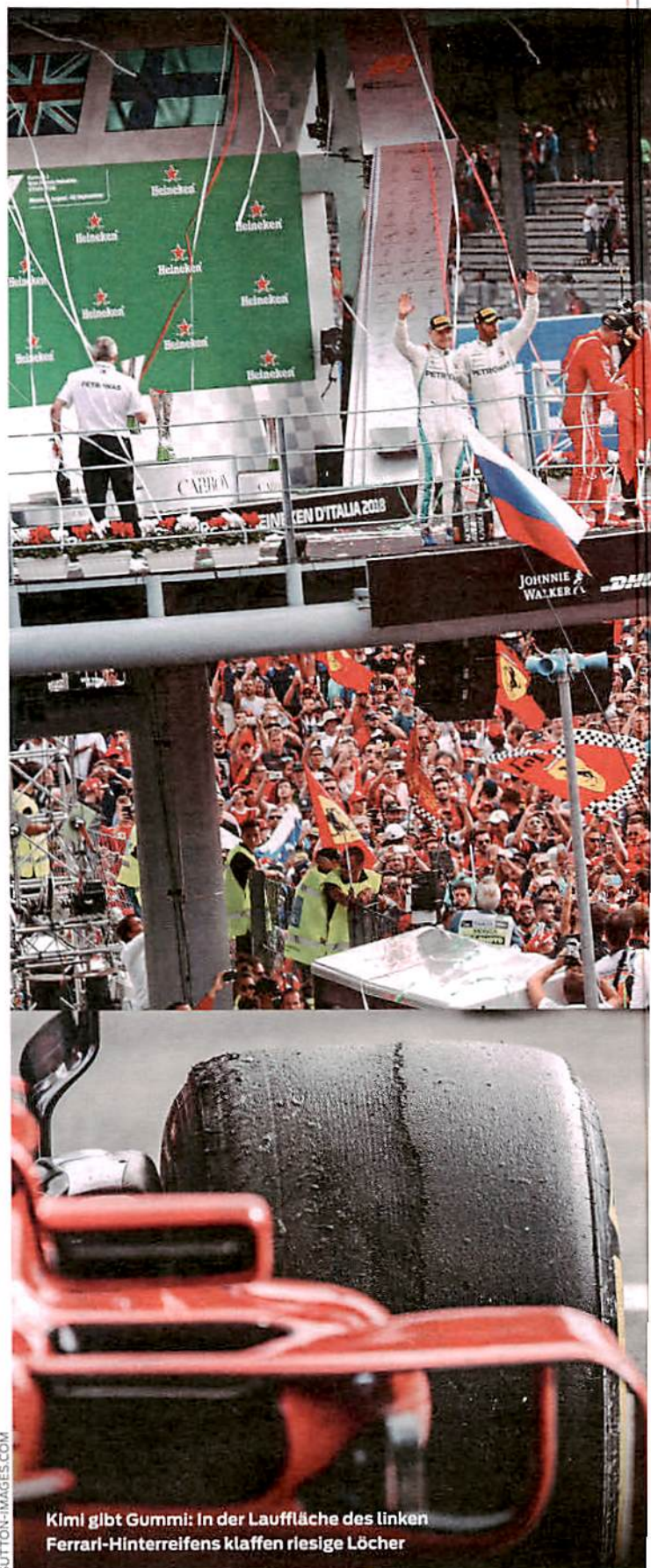
## War Vettel oder Hamilton schuld an der Kollision?

Am Ende will es nie einer gewesen sein. So auch bei der Kollision zwischen Sebastian Vettel und Lewis Hamilton in Kurve 4 der ersten Runde. Die beiden kamen sich so ins Gehege, dass Vettel sich drehte und sich am Ende des Feldes einreihen musste – mit demoliertem Frontflügel, abraasiertem Seitenkasten und kaputtem Unterboden. Er betrieb nach dem Reparatur-Stopp zwar noch Schadensbegrenzung mit seiner Aufholjagd und Platz 4, doch er hätte sicher auch auf dieses Tête-à-Tête verzichten können.

Vettel schildert den Vorfall so: „Ich bin schlecht aus Kurve 2 rausgekommen. Das hat mich in eine schlechte Position für Kurve 4 gebracht. Ich wollte innen fahren, aber Kimi hat wieder die Bremse aufgemacht. Da kam der Kurvenscheitel sehr schnell. Lewis hat seine Chance außen gesehen, aber mir keinen Platz gelassen.“ Hamilton hält dagegen: „Es war ein normales Manöver. Fast so wie es Kimi auch mit mir gemacht hat. Ich habe ihm Platz gelassen. Ich war überrascht, dass Seb innen fuhr. Und da sah ich meine Chance.“ Die Sportkommissare untersuchten den Vorfall, kamen aber schnell zu dem Ergebnis, dass keiner der beiden bestraft werden sollte. Also auch keinen von beiden klar die Schuld an dem Zusammenstoß trifft.

## Hat Verstappen die Strafe verdient?

Man weiß, dass Max Verstappen kein Kind von Traurigkeit ist. Es



Kimi gibt Gummi: In der Lauffläche des linken Ferrari-Hinterreifens klaffen riesige Löcher

SUTTON-IMAGES.COM

# Ferrari in Monza

Auswärtsleg: Wie im Vorjahr jubelten am Ende zwei Mercedes-Piloten auf dem Monza-Podium



Über dem Limit: Verstappen lässt Bottas keinen Platz. Durch die Fünf-Sekunden-Strafe rutscht am Ende auch noch Vettel vorbei am Red-Bull-Piloten

war klar, dass er Valtteri Bottas nicht ohne Gegenwehr vorbeilassen würde, als der Mercedes-Pilot ihn am Ende der Zielgeraden attackierte. Der Finne war schon auf gleicher Höhe mit Verstappen, doch der ließ ihn auf der Außenseite einfach verhungern. Bottas musste durch den Notausgang ausweichen. Die Sportkommissare sprachen zu Recht eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen Verschulden einer Kollision gegen den Red-Bull-Piloten aus, was statt Platz 3 nur Platz 5 bedeutete.

Der Holländer gab das Unschuldslamm, nachdem er am Funk bereits eine Wut-Tirade von sich gab. „Ich habe Valtteri auf der linken Seite genug Platz gelassen. Er musste nicht von der Strecke fahren“, so Verstappen. Die Regel besagt, dass, „so lange man dem anderen Fahrer eine Fahrzeugbreite Platz lässt, dies ausreichen sollte. Das habe ich auch gemacht, aber er hat mein Rad in Turn 1 getroffen und musste geradeaus fahren. Ich bin mit der Strafe nicht einverstanden, aber die Entscheidung ist gefallen und wir können nichts mehr ändern.“

## Wieso wurde Grosjean disqualifiziert?

Die Gerüchte gingen schon kurz nach dem Rennen durch das Fahrerlager. Renault soll gegen HaasF1 Protest eingelegt haben. Um 17.41 Uhr wurde jeweils ein Teamvertreter von Haas und Renault zu den FIA-Sportkommissaren gebeten. Erst am späten Abend trudelte die Entscheidung ein. Um 21.31 Uhr verkündeten die Sportkommissare, dass das Auto von Romain Grosjean disqualifiziert wird.

Knackpunkt war die vordere Kufe des Unterbodens, im Fachjargon „T-Tray“ genannt. Sie muss am vorderen Ende gemäß Artikel 3.7.1d auf beiden Seiten einen Radius von 50 Millimetern einschließlich zwei Millimetern Toleranz aufweisen. Der Haas zeigte in diesem Bereich eine Abweichung auf, die allerdings keinen Einfluss auf die Rundenzeit hat. Zu diesem Thema gab es bereits mehrere Klarstellungen, weil drei Teams die Regel der FIA

anders ausgelegt hatten. Die FIA bat sie, in Zukunft der Version nachzukommen, die sie am 25. Juli veröffentlichte. Doch HaasF1 erbat sich Aufschub bis Singapur, weil der Lieferant es in der kurzen Zeit nicht schaffen würde. Die Kommissare kamen nach Anhörung der Beteiligten überein, dass die Argumente von Haas nicht reichten und keinen Aufschub bis Singapur rechtfertigen. Mindestens ein Teilnehmer habe den T-Tray im Sinne der Regeln bis Monza ändern können.

## Warum hatte Ferrari Reifenprobleme und Mercedes nicht?

Vor einer Woche in Spa war es genau andersherum. Da schlug sich Mercedes mit Reifenproblemen herum, und Ferrari war immun dagegen. Nun wendete sich das Blatt. Auf den Hinterreifen von Kimi Räikkönen bildeten sich Blasen. Die Ingenieure hatten in den Schlussrunden sogar ernste Sorgen, dass ein Reifenschaden droht. Mercedes hat selbst keine Erklärung, warum man dieses Mal besser über die Runden kam. Bei Räikkönen kündigte sich das Drama schon durch den frühen Boxenstopp in Runde 20 an. Die Soft-Pneus mussten 33 Runden durchhalten. Eigentlich kein Problem. Aber zeitgleich musste der Finne Tempo machen, damit Hamilton mit einem späteren Stopp nicht den Overcut schafft.

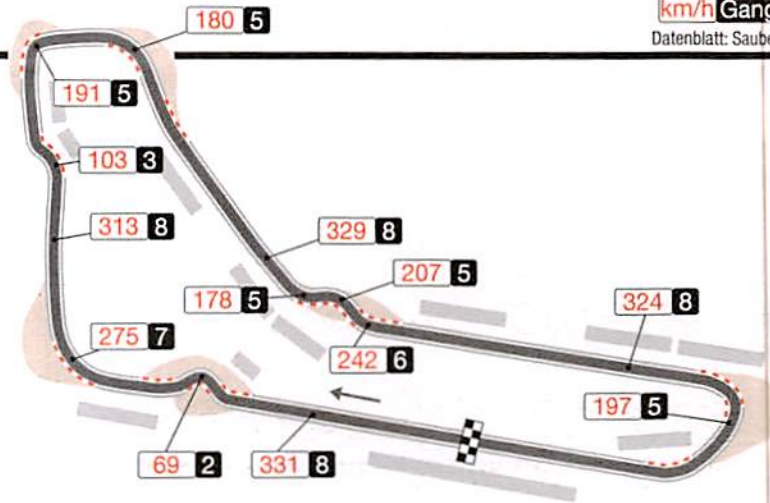
Pirelli-Sportchef Mario Isola erklärte: „Wenn noch viel Gummi auf der Lauffläche ist und das Auto rutscht, sind die Reifen besonders anfällig für Hitzenester und Blasen. Gerade die härteren Mischungen, weil die nicht so viel Grip entwickeln.“

Sieben Runden später musste Räikkönen versuchen, an Bottas vorbeizugehen, der von Mercedes geschickterweise lange draußen gelassen wurde. Das stresste die Reifen ein zweites Mal. „Hinter Bottas ist Kimi noch mehr rumgerutscht, und die Blase ging immer weiter auf. Sie verschwinden nicht wie die Reifenschnipsel beim Körnen. Du kannst die Blasenbildung verzögern, aber nicht verhindern“, so Isola. ■

GP ITALIEN: 14. VON 21 LÄUFEN / 2. SEPTEMBER 2018

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,793 km**  
 Runden: **53**  
 Distanz: **306,720 km**  
 Zuschauer: **90 000**  
 Wetter: **20 Grad, bewölkt**  
 Topp speed Qualifikation: **346,4 km/h (Alonso)**  
 Topp speed Rennen: **362,5 km/h (Pérez)**  
 Gangwechsel/Runde: **38**  
 Volllastanteil: **81% (1350 m = 16,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,67 Liter**  
 Führungswechsel: **4**



STARTAUFSTELLUNG

1	Kimi Räikkönen, FIN	7
Ferrari, 1.19,119 min		
2	Sebastian Vettel, D	5
Ferrari, 1.19,280 min		
3	Lewis Hamilton, GB	44
Mercedes, 1.19,294 min		
4	Valtteri Bottas, FIN	77
Mercedes, 1.19,656 min		
5	Max Verstappen, NL	33
Red Bull-Renault, 1.20,615 min		
6	Romain Grosjean, F	8
HaasF1-Ferrari, 1.20,936 min		
7	Carlos Sainz, E	33
Renault, 1.21,041 min		
8	Esteban Ocon, F	31
Force India-Mercedes, 1.21,059 min		
9	Pierre Gasly, F	10
Toro Rosso-Honda, 1.21,350 min		
10	Lance Stroll, CDN	18
Williams-Mercedes, 1.21,627 min		
11	Kevin Magnussen, DK	20
HaasF1-Ferrari, 1.21,669 min		
12	Sergey Sirotkin, RUS	35
Williams-Mercedes, 1.21,732 min		
13	Fernando Alonso, E	14
McLaren-Mercedes, 1.22,568 min		
14	Sergio Pérez, MEX	11
Force India-Mercedes, 1.21,888 min		
15	Charles Leclerc, MC	16
Sauber-Ferrari, 1.21,889 min		
16	Brendon Hartley, NZ	28
Toro Rosso-Honda, 1.21,934 min		
17	Stoffel Vandoorne, B	2
McLaren-Renault, 1.22,085 min		
18	Marcus Ericsson, S <sup>2)</sup>	9
Sauber-Ferrari, 1.22,048 min		
19	Daniel Ricciardo, AUS <sup>1)</sup>	3
Red Bull-Renault, 1.21,280 min		
20	Nico Hülkenberg, D <sup>3)</sup>	27
Renault, 1.21,801 min		

RENNERGEBNIS

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen <sup>1)</sup>	Boxenstopps	schnellste Runde
1. Hamilton	53/18 <sup>2)</sup>	1:16.54,484 min = 239,497 km/h	ss/s	1 (23,728 s)	1.22,497 min
2. Räikkönen	53/28	+ 8,709 s	ss/s	1 (23,962 s)	1.23,515 min
3. Bottas	53/7	+ 14,066 s	ss/s	1 (23,763 s)	1.22,907 min
4. Vettel	53	+ 16,151 s	ss/s/ss	2 (56,520 s)	1.22,505 min
5. Verstappen <sup>4)</sup>	53	+ 18,208 s	ss/s	1 (24,003 s)	1.23,609 min
7. Ocon	53	+ 57,761 s	ss/s	1 (24,827 s)	1.24,179 min
8. Pérez	53	+ 58,678 s	ss/s	1 (25,655 s)	1.23,529 min
9. Sainz	53	+ 1.18,140 min	ss/s	1 (25,774 s)	1.24,056 min
10. Stroll	52		ss/s	1 (26,440 s)	1.24,580 min
11. Sirotkin	52		ss/s	1 (25,245 s)	1.23,768 min
12. Leclerc	52		s/ss	1 (24,084 s)	1.24,504 min
13. Vandoorne	52		ss/s	1 (24,094 s)	1.24,772 min
14. Hülkenberg	52		ss/s/ss	2 (49,690 s)	1.24,059 min
15. Gasly	52		ss/s	1 (27,792 s)	1.24,767 min
16. Ericsson	52		s/ss/ss	2 (55,567 s)	1.23,768 min
17. Magnussen	52		s/m	1 (38,563 s)	1.25,692 min
17. Grosjean	53	disqualifiziert (P8)	ss/s	1 (24,779 s)	1.24,243 min
18. Ricciardo	23	Kupplung (P11)	s/ss		1.25,229 min
19. Alonso	9	Zündaussetzer (P11)	ss		1.27,009 min
20. Hartley	0	Unfall (P19)	ss		

1) Reifenfolge: hs = hypersoft, us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, sh = superhart, R = Regenreifen, i = intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe.  
 DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitsstrafe in der Box, 2) Runden in Führung, **Bestwerte in Rot**,  
 3) 10 Sekunden addiert, 4) 5 Sekunden addiert, 5) 30-Sekunden-Strafe addiert

FAHRER-WM

1. Hamilton <sup>6)</sup>	256 Punkte
2. Vettel <sup>5)</sup>	226 Punkte
3. Räikkönen	164 Punkte
4. Bottas	159 Punkte
5. Verstappen <sup>1)</sup>	130 Punkte
6. Ricciardo <sup>2)</sup>	118 Punkte
7. Hülkenberg	52 Punkte
8. Magnussen	49 Punkte
9. Pérez	46 Punkte
10. Ocon	45 Punkte
11. Alonso	44 Punkte
12. Sainz	34 Punkte
13. Gasly	28 Punkte
14. Grosjean	27 Punkte
15. Leclerc	13 Punkte
16. Vandoorne	8 Punkte
17. Stroll	6 Punkte
18. Ericsson	6 Punkte
19. Hartley	2 Punkte
20. Sirotkin	1 Punkt

\* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	9:5
Vettel – Räikkönen	11:3
Ricciardo – Verstappen	3:11
Alonso – Vandoorne	14:0
Sirotkin – Stroll	7:7
Pérez – Ocon	3:11
Gasly – Hartley	11:3
Grosjean – Magnussen	5:9
Hülkenberg – Sainz	6:8
Ericsson – Leclerc	3:11

KONSTRUKTEURS-WM

1. Mercedes <sup>6)</sup>	415 Punkte
2. Ferrari <sup>5)</sup>	390 Punkte
3. Red Bull-Renault <sup>3)</sup>	248 Punkte
4. Renault	86 Punkte
5. HaasF1-Ferrari	76 Punkte
6. McLaren-Renault	52 Punkte
7. Force India-Mercedes	32 Punkte
8. Toro Rosso-Honda	30 Punkte
9. Sauber-Ferrari	19 Punkte
10. Williams-Mercedes	7 Punkte

Startnummer  
 1) Start von hinten wegen Einsatz 4. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K, Batterie, Steuereinheit  
 2) Start von hinten wegen Einsatz 4. Motor  
 3) Start von hinten wegen Einsatz 5. Motor, MGU-H, 6. Turbolader, 4. Batterie, MGU-K, Steuereinheit

## GRAND PRIX ITALIEN, FREIES TRAINING 1

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sergio Pérez	RP Force India	1.34,000 min	18
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,550 s	28
3. Esteban Ocon	RP Force India	+ 0,593 s	17
4. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 1,024 s	17
5. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,207 s	13
6. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 1,438 s	19
7. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,665 s	10
8. Carlos Sainz	Renault	+ 1,995 s	15
9. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,107 s	15
10. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 2,238 s	8
11. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 2,546 s	6
12. Charles Leclerc	Sauber	+ 2,648 s	10
13. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 3,066 s	13
14. Fernando Alonso	McLaren	+ 3,426 s	14
15. Romain Grosjean	HaasFI	+ 3,683 s	13
16. Marcus Ericsson	Sauber	+ 3,790 s	11
17. Sebastian Vettel	Ferrari	+ 3,867 s	4
18. Sergey Sirotkin	Williams	+ 3,929 s	10
19. Lance Stroll	Williams	+ 4,253 s	8
20. Lando Norris	McLaren	+ 4,282 s	9

## GRAND PRIX ITALIEN, FREIES TRAINING 3

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1:20,509 min	18
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,081 s	14
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,173 s	16
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,603 s	18
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 0,879 s	15
6. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 1,502 s	15
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,546 s	16
8. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,801 s	15
9. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,804 s	17
10. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,848 s	16
11. Sergio Pérez	RP Force India	+ 1,977 s	13
12. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,122 s	20
13. Carlos Sainz	Renault	+ 2,228 s	15
14. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,269 s	20
15. Lance Stroll	Williams	+ 2,351 s	19
16. Marcus Ericsson	Sauber	+ 2,373 s	25
17. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,383 s	23
18. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,478 s	16
19. Nico Hülkenberg	Renault	+ 2,640 s	10
20. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,655 s	19

## ZITAT DES RENNENS

„ICH WOLLTE INNEN FAHREN, ABER KIMI HAT WIEDER DIE BREMSE AUFGEMACHT. DA KAM DER SCHEITELPUNKT SEHR SCHNELL. LEWIS HAT MIR KEINEN PLATZ BELASSEN.“

Sebastian Vettel

## GRAND PRIX ITALIEN, FREIES TRAINING 2

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.21,105 min	27
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 0,270 s	31
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,287 s	31
4. Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,698 s	35
5. Max Verstappen	Red Bull	+ 1,049 s	28
6. Daniel Ricciardo	Red Bull	+ 1,191 s	28
7. Esteban Ocon	RP Force India	+ 1,825 s	30
8. Sergio Pérez	RP Force India	+ 1,837 s	32
9. Charles Leclerc	Sauber	+ 1,860 s	20
10. Nico Hülkenberg	Renault	+ 1,958 s	30
11. Romain Grosjean	HaasFI	+ 1,972 s	31
12. Carlos Sainz	Renault	+ 2,088 s	32
13. Kevin Magnussen	HaasFI	+ 2,128 s	28
14. Pierre Gasly	Toro Rosso	+ 2,297 s	34
15. Sergey Sirotkin	Williams	+ 2,409 s	28
16. Brendon Hartley	Toro Rosso	+ 2,426 s	16
17. Lance Stroll	Williams	+ 2,461 s	29
18. Fernando Alonso	McLaren	+ 2,636 s	23
19. Stoffel Vandoorne	McLaren	+ 2,979 s	30
20. Marcus Ericsson	Sauber	keine Zeit	2

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 100

Kimi Räikkönen war auf dem Monza-Podium nicht zum Feiern zumute. Dabei hatte er gerade seinen 100. F1-Pokal überreicht bekommen. Der „Ice man“ ist erst der fünfte Pilot, der die Hundertermarke erreicht. Die Liste führt Michael Schumacher mit 155 Podiumsplätzen an. Es folgen Lewis Hamilton (128), Sebastian Vettel (107) und Alain Prost (106). Viel lieber hätte Räikkönen aber Sieg Nummer 21 gefeiert. Der letzte Erfolg des Finnen liegt bereits fünfeinhalb Jahre zurück. Beim Grand Prix von Australien 2013 stand er zuletzt ganz oben auf dem Stockerl. Damals war er übrigens noch für Lotus unterwegs. In den 108 Rennen danach kam immer etwas dazwischen. Sollte es Kimi doch noch irgendwann schaffen, würde er übrigens einen Rekord für die meisten Rennen zwischen zwei Siegen aufstellen.



Trotz Pole-Position konnte Räikkönen keinen Sieg feiern

## FAHRERNOTEN

10/10 ⌀ 8,79  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1

07/10 ⌀ 8,14  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1

07/10 ⌀ 7,00  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing

07/10 ⌀ 7,57  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing

07/10 ⌀ 8,43  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari

10/10 ⌀ 8,14  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari

08/10 ⌀ 6,86  
**Sergio Pérez**  
RP Force India

09/10 ⌀ 7,50  
**Esteban Ocon**  
RP Force India

07/10 ⌀ 5,07  
**Sergey Sirotkin**  
Williams F1

08/10 ⌀ 5,00  
**Lance Stroll**  
Williams F1

08/10 ⌀ 7,86  
**Fernando Alonso**  
McLaren

06/10 ⌀ 5,71  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren

06/10 ⌀ 6,43  
**Pierre Gasly**  
Toro Rosso

05/10 ⌀ 5,43  
**Brendon Hartley**  
Toro Rosso

09/10 ⌀ 6,29  
**Romain Grosjean**  
Haas FI Team

06/10 ⌀ 7,50  
**Kevin Magnussen**  
Haas FI Team

07/10 ⌀ 7,14  
**Nico Hülkenberg**  
Renault F1

08/10 ⌀ 6,86  
**Carlos Sainz**  
Renault F1

05/10 ⌀ 5,86  
**Marcus Ericsson**  
Sauber

07/10 ⌀ 7,00  
**Charles Leclerc**  
Sauber

AUS DEM FAHRERLAGER

**US-UNI KOOPERIERT MIT F1**

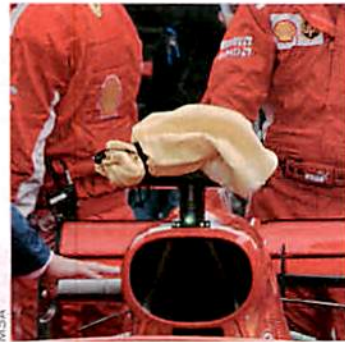
Die Formel 1 arbeitet mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) zusammen. In vier Präsentationen zeigen die Formel-1-Teams, wie die reale Welt von der Technik im Motorsport profitieren kann. In der ersten Videokonferenz ging es um die Datenerfassung, und wie die Teams damit nicht nur die eigene Leistung analysieren können, sondern auch die der Gegner. Formel-1-Chef Ross Brawn erklärt den Hintergrund: „Wir wollen so neue Sponsoren in den Sport locken. Wegen der strengen Verhaltensregeln für Firmen wird es immer schwieriger, Geldgeber zu finden. Die Vorstände müssen schon einen Grund vorweisen, warum sie Geld in den Motorsport investieren.“

**ALLES FÜR EINE PIZZA**

Daniel Ricciardo verriet, dass er einen Tag früher nach Monza reiste, obwohl er bis Donnerstagmittag keine Termine hatte: „Ich wollte einfach mal wieder eine Pizza in Italien essen.“

**KEIN EISBEUTEL MEHR**

Die FIA hat Ferrari verboten, einen Eisbeutel auf die TV-Kamera oberhalb des Überrollbügels zu legen. Der Beutel wurde immer so platziert, dass er die Kameralinse verdeckte. Ferrari wollte verhindern, dass die Konkurrenz die Lenkeinstellungen und die Displaymeldungen ausspionieren kann, wenn das Auto in der Garage oder der Startaufstellung steht.



Der Ferrari-Eisbeutel muss weg

**KEIN BOCK AUF KART**

Max Verstappen war einst das Supertalent im Kart, heute hat er keine Lust mehr darauf. „Ich bin eineinhalb Jahre nicht mehr Kart

gefahren“, sagte er. „Wenn ich mal frei habe, verbringe ich die Zeit lieber mit Freunden. Ich fahre ja genug Rennen.“

**NEUE HELMSTANDARDS**

Stilo stellte in Monza den neuen Helm vor, der sich an den neuen Richtlinien orientiert, die 2019 für alle Formel-1-Fahrer Pflicht sind und mehr Sicherheit bieten sollen. Der Helm ist im oberen Bereich verstärkt, das Sichtfeld des Fahrers etwas schmaler. Valtteri Bottas testete diese Version ohne Beanstandung bereits in Spa im Training.

**WILLIAMS AUF IRRWEGEN**

Williams steckt in dieser Saison im Schlamassel. Man kann sich nur schwer aus der Hinterbänker-Rolle befreien. Würde da womöglich ein erfahrener Pilot gemeinsam mit den Ingenieuren mehr zu einem Fortschritt beitragen können als Lance Stroll und Sergey Sirotkin? Stroll verweist auf McLaren: „Sie haben mit Fernando Alonso einen erfahrenen Piloten, kämpfen aber auch. Ich will das nicht kommentieren,

aber das ist ein gutes Beispiel.“

**MEIN SCHÖNSTES MONZA**

Drei Fahrer wurden nach ihrem schönsten Monza-Erlebnis gefragt. Kimi Räikkönen musste passen: „Ich hatte bis jetzt nie gute Rennen in Monza.“ Sebastian Vettel wählte seinen ersten GP-Sieg 2008 im Toro Rosso: „Das könnte nur durch einen Ferrari-Sieg in Monza egalisiert werden.“ Sergio Pérez legte sich genau fest: „Mein zweiter Platz 2012, als ich im Finale beide Ferrari überholt habe.“



Vettel denkt gerne an Monza 2008

KOMMENTAR

Der Streit um Force India geht weiter. Und die Gruppe der Prinzipienreiter wird größer. Zunächst gönnte nur HaasF1 dem geretteten Force India-Rennstall die Anwesenheitsprämie (Säule 1) von 33 Millionen Dollar nicht. Argument: Force India ist juristisch betrachtet ein neues Team. Das alte ging mit der Insolvenz über den Jordan. Deshalb müssen für Racing Point Force India die gleichen Regeln gelten wie für Neueinsteiger. Das wiederbelebte Force India-Team müsste also in den nächsten drei Jahren zwei Mal unter die Top 10 kommen, um sich für dieses Säule-1-Geld zu qualifizieren. Inzwischen beginnen auch noch andere Teams auf den Zug mit aufzuspringen. Sie sagen, dass ein Milliardär wie Lawrence Stroll locker zwei Jahre lang auf die 33 Millionen verzichten könne. Wie bescheuert ist



Gene Haas (l.) und Günther Steiner gönnen Force India die Millionen nicht

das denn? Wir alle wissen, dass Force India kein neues Team ist. Es ging nur deshalb in die Insolvenz, weil nur so eine Übernahme möglich war. Sonst hätten die indischen Banken nicht die Hand aufgehoben. Das hätte keiner bezahlen können. Ansonsten ist bei Force India alles wie vorher: Die Fabrik, die Leute, die

Autos. Jetzt reitet HaasF1 auf den Buchstaben des Gesetzes herum, weil man sich ungerecht behandelt fühlt. Das stimmt nicht einmal. Auch Force India oder deren Vorgänger mussten einmal durch die Prozedur durch, zwei Jahre lang auf die Auszahlung aus dem Säule-1-Topf zu warten. Und würde HaasF1

auch so einen Zwergenaufstand machen, wenn es das Ende von Force India und damit 18 Autos im Feld bedeuten würde? Wenn schon konsequent, dann immer. Doch so weit würden die Amerikaner nicht gehen. Sie verstecken sich hinter der Versicherung, dass Stroll schon genug Geld hat. Also soll er es auch wie Gene Haas ausgeben. HaasF1 hat 2017 auch von der Zustimmung der anderen Teams profitiert. Sie bekamen von Liberty ein Jahr früher den Transportkostenzuschuss über 2,5 Millionen Dollar. Und ihnen wurde ein Jahr früher die Bürgschaft zurückgezahlt. ■



Michael Schmidt  
Redakteur

Soll Force India auf das Säule-1-Geld verzichten? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!



INTERNATIONALE DEUTSCHE  
MOTORRADMEISTERSCHAFT

POWERED BY

PIRELLI



IDM Superbike 1000

IDM Supersport 600

IDM Supersport 300

Sidecars

DMSB Superstock  
600 Cup

GSX R-1000 Cup

Twin Cup

Spannende  
Rennen mit vier  
Internationalen  
Deutschen  
Meisterschaften  
und attraktiven  
Cup-Serien.  
Ticket-Info unter

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

### TERMINE 2018

27.04.-29.04. Oschersleben

07.06.-10.06. Oschersleben  
(nur Superbike 1000)

06.07.-08.07. Zolder/BE

27.07.-29.07. Schleiz

24.08.-26.08. Lausitzring

07.09.-09.09. **Assen/NL**

28.09.-30.09. Hockenheim

BMW Motorrad 

  
HONDA

Kawasaki





  
YAMAHA  
*Revs Your Heart*















  
Wilbers  
Performance Suspension





# Wie auf dem Basar

Esteban Ocon wird zum Spielball der Interessen. Der Franzose bleibt auf der Strecke, weil McLaren nicht anderen Teams helfen will.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Spiel ist nicht so einfach, wie es sich der neue Force-India-Hauptling Lawrence Stroll vorgestellt hat. Die schnelle Rochade seines Sohnes zu Force India ist mit Hindernissen

zugestellt. Dazu muss erst Esteban Ocon einen Ausweichplatz finden. Sonst lässt Mercedes diesen Fahrertausch nicht zu. Ocon hat einen Vertrag mit Force India bis zum Ende des Jahres.

Der lange Franzose wird jetzt zum Spielball der Interessen. McLaren war an Ocon interessiert, weil er eine gute Ergänzung zu Carlos Sainz gewesen wäre. McLaren-Chef Zak Brown hat jedoch erkannt, dass er mit diesem Zug Lawrence Stroll und Mercedes einen Gefallen tun würde. Und ihm ist diese Allianz suspekt. McLaren hat Angst, Force India könnte das



Für Esteban Ocon wird es eng. Der McLaren-Deal platzt, weil er dafür den Mercedes-Vertrag hätte aufgeben müssen. So kommt Lando Norris zum Zug

B-Team von Mercedes werden. So wie HaasF1 von Ferrari. Auch Renault warnt davor, dass die Formel 1 bald von drei Superteams kontrolliert wird. Renault und McLaren stünden dann im Regen.

Deshalb forderte McLaren eine Gegenleistung. Ocon wäre nur bei McLaren untergekommen, wenn ihn Mercedes für einen längeren Zeitraum freistellt. Das heißt über 2019 hinaus. Mercedes dagegen möchte bei Bedarf auf Ocon ab 2020 zugreifen können. In Monza platzte der Deal. Und damit vorläufig auch der Transfer von Stroll junior zu Force India.

**Transfer-Karussell:** Lance Stroll kann nur zu Force India wechseln, wenn ein neuer Platz für Esteban Ocon gefunden wird

Kubica vorgesehen. Der Einsatz von Kubica wird immer unwahrscheinlicher, je länger die Saison dauert. Der Pole müsste beim ersten Renneinsatz eine Millionen-summe seiner Invalidenversicherung zurückzahlen. Je weniger GP-Starts er dafür bekommt, umso unattraktiver ist das Angebot für Kubica.

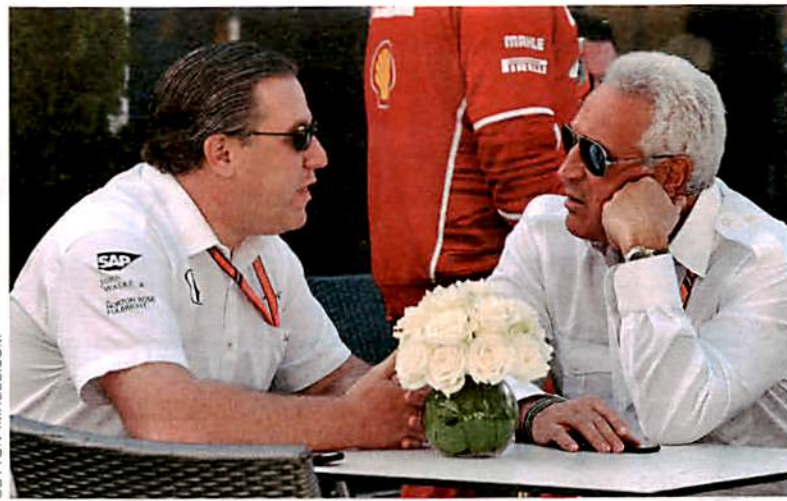
Um beim Werben um Ocon Druck aufzubauen hat McLaren Sergio Pérez ein Angebot gemacht. Der Mexikaner bleibt aber lieber bei Force India. Auch Kimi Räikkönen wurde vor der Sommerpause kontaktiert. „Wir sind nicht mehr an ihm interessiert“, winkte Brown in Monza ab. Stoffel Vandoorne bekam schon in Hockenheim den blauen Brief. Damit blieb nur noch Lando Norris übrig. McLaren musste sich vor dem 30. September für oder gegen Norris entscheiden.

### McLaren gibt Norris Asyl

Die Abnehmer warteten schon. Toro Rosso hätte das 18-jährige Supertalent mit Kusshand genommen. Der Versuch von McLaren seinem Juniorfahrer eine Überbrückungs-Saison in der IndyCar-Serie oder der japanischen Super Formula schmackhaft zu machen, scheiterte. Norris will so schnell wie möglich in die Königsklasse. Auch die Hoffnung, Williams würde Norris gegen Geld Asyl geben, scheiterte. Den gleichen Plan hat Mercedes mit George Russell. Auch da sind die Interessen von Mercedes und McLaren aufeinandergeprallt.

Am Ende löste sich das Fahrerchaos bei McLaren doch noch auf. Norris bekam den Zuschlag. McLaren hat nämlich noch eine weitere Baustelle. Was passiert, wenn Fernando Alonso 2020 nach seinem IndyCar-Ausflug wieder zurück will? Carlos Sainz hat einen Zweijahresvertrag. Der wird nicht Platz machen. Antwort von Brown: „Käme Fernando zu uns zurück, wäre das ein Luxusproblem. Wir haben alle Optionen durchgespielt. Die einfachste Lösung für diesen Fall wäre, Lando Norris zu übernehmen.“ Mit anderen Worten: Der Vertrag mit Norris ist im Gegensatz zu dem von Sainz flexibel.

Zunächst einmal werden die eigenen Claims abgesteckt. Man will potenziellen Gegnern keinen Vorteil zukommen lassen. McLaren hat zwar der Rettung von Force India in einem zweiten Anlauf zugestimmt, allerdings nur unter Bedingungen. Das neue Force-India-Team bekommt kein



Lawrence Stroll (r.) wollte Ocon an McLaren-Chef Zak Brown vermitteln



Ein Comeback von Robert Kubica bei Williams wird immer unwahrscheinlicher



Lando Norris hat seinen Platz bei McLaren sicher. Wo landet George Russell?

Ein schöner Nebeneffekt für McLaren ist, dass man so einen Keil zwischen Stroll und Mercedes getrieben hat. Mercedes hat allerdings auch Alternativen. Man könnte Ocon für den Rest des Jahres und 2019 bei Williams parken. Das ist zwar bei den gegenwärtigen Leistungen von Williams keine Traumdestination, aber besser als nichts. Für Mercedes wäre damit nicht viel gewonnen. Ocon würde damit Formel 2-Spitzenreiter und Mercedes-Junior George Russell den Platz wegnehmen.

Eigentlich war für diese Stelle zunächst für Testfahrer Robert

Stimmrecht. Ihm wird die Auszahlung des Säule 1-Geldes über 33 Millionen Dollar für zwei Jahre gesperrt. Die FIA verspricht, die Zusammenarbeit zweier Teams zu erschweren.

### Hindernisse für B-Teams

Es geht der Plan um, dass die Komponenten eines Formel-1-Autos nur noch aus zwei Kategorien bestehen dürfen. Standardteile und Eigenkonstruktionen. Das Verhältnis soll etwa 50 zu 50 betragen. Im Augenblick bezieht HaasF1 etwa 70 Prozent seiner Komponenten von Ferrari.

Solange die Situation so verfahren ist, wird Lance Stroll weiter für Williams fahren müssen. Das große Fahrerkarussell kann sich frühestens zum GP Russland drehen. Manche sagen, es passiert bis zum Saisonende gar nichts mehr. Force India wäre das ganz recht. Mit Ocon holt man mehr Punkte als mit Stroll. Und je weiter das Team klettert, desto mehr Geld gibt es vom Preisgeldkuchen. Teamchef Otmar Szafnauer will sogar noch McLaren auf Platz 6 angreifen. Vielleicht hätte McLaren besser doch Ocon bis Saisonende fahren lassen. ■

# Reifenpoker lässt Makino zum Premierensieg fliegen

Mit dem Sieg im Monza-Sprintrennen konnte George Russell seinen Vorsprung in der Gesamtwertung gegenüber Lando Norris auf 22 Punkte ausbauen. Den größten Pokal im Hauptrennen sicherte sich überraschend der Japaner Tadasuke Makino.

Von: Tobias Grüner

**M**onza ist in der Formel 2 immer für verrückte Rennen gut. Doch was sich am Samstag in Königlichen Park abspielte, hatte zuvor wohl kaum jemand für möglich gehalten. Nur drei von 20 Piloten waren gegen den Strom geschwommen und auf der härteren Reifenmischung gestartet. Eigentlich sollten die rotmarkierten Pirellis zumindest für ein paar schnelle Runden zu Beginn des Rennens reichen, doch kaum waren die Lichter der Startampel erloschen, machten die Gummis reihenweise schlapp. Einer der Pokerspieler war Tadasuke Maki-

no. Mit seinen harten Sohlen stürmte der Japaner von Startplatz 14 schon nach einer Runde auf Rang 8 nach vorne. In Runde 4 hatte er sich auf die dritte Position geschoben. Und nur wenige Kurven später waren mit Alex Albon sowie Artem Markelov auch die letzten beiden Konkurrenten fällig. Als das Boxenstoppfenster in Runde 7 endlich aufging, war es für die Piloten auf weichen Reifen zu spät. Makino hatte mehr als fünf Sekunden Vorsprung herausgefahren und legte bis zu seinem Pflichtwechsel drei Runden vor Schluss ein konstantes Tempo auf den Asphalt. Mit 1,8 Sekunden Vorsprung vor Russian-Times-Teamkollege Markelov feierte Makino schließlich seinen ersten Formel-2-Sieg. Makino war bereits der zehnte Sieger in dieser Saison. Tabellenführer George Russell, der von der Pole-Position gestartet war, kam nur auf Rang 4 ins Ziel. Doch weil Titel-Rivale Lando Norris nur Sechster wurde, baute der Mercedes-Junior seinen Vorsprung an der Spitze aus.

Am Sonntag lief es noch besser für Russell. In einem spannenden Duell mit Artem Marke-

**!** Eigentlich gab es für das Hauptrennen nur eine Strategie. Doch dann wurden fast alle Piloten vom übermäßigen Reifenverschleiß auf der weichen Mischung überrascht.

lov setzte sich der Brite am Ende mit einer guten Sekunde Vorsprung durch. Dritter wurde Sérgio Sette Câmara. Der Spanier rehabilitierte sich damit für einen peinlichen Fehler im Hauptrennen. Eigentlich hatte sich der Carlin-Pilot für Startplatz 2 qualifiziert, doch nach einem Kommunikationsfehler steuerte er sein Auto am Ende der Aufwärmrunde ohne Not an die Box. Teamkollege Lando Norris kam im Sprint nach einem schlechten Start nur auf Position 5 ins Ziel. Insgesamt büßte der Carlin-Pilot damit 17 Zähler im Meister-

schaftskampf auf Russell ein. Der Abstand beträgt vor den letzten vier Rennen in Sotschi und Abu Dhabi schon 22 Punkte.

Für die Piloten aus der Schweiz und Deutschland lohnte sich die Reise nach Monza nicht. Ralph Boschung fuhr wie Makino im ersten Rennen auf harten Reifen los. Trotz des Vorteils wurde der MP-Pilot am Ende nur Achter. Von der Reverse-Grid-Pole im zweiten Lauf erwischte Boschung einen schlechten Start. Eine Kollision mit Sean Gelael warf den 20-Jährigen schließlich ganz aus dem Rennen. Für den Genfer Louis Delétraz und den Oberstdorfer Maximilian Günther gab es dagegen gar keine Punkte. ■

## F2 MONZA, RENNEN 1

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Tadasuke Makino	49:10,197 min
2. Artem Markelov	+1,798 s
3. Alexander Albon	+3,106 s
4. George Russell	+6,178 s
5. Nicholas Latifi	+8,274 s
6. Lando Norris	+9,017 s
7. Sérgio Sette Câmara	+18,218 s
8. Ralph Boschung	+27,131 s
9. Nyck de Vries	+27,203 s
10. Luca Ghiotto	+30,939 s

## F2 MONZA, RENNEN 2

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. George Russell	33:31,886 min
2. Artem Markelov	+1,056 s
3. Sérgio Sette Câmara	+4,347 s
4. Nicholas Latifi	+5,651 s
5. Lando Norris	+6,174 s
6. Luca Ghiotto	+17,452 s
7. Dorian Boccacchi	+20,751 s
8. Jack Aitken	+24,216 s
9. Arjun Maini	+25,188 s
10. Antonio Fuoco	+28,453 s

## F2 FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. George Russell	219
2. Lando Norris	197
3. Alexander Albon	176
4. Artem Markelov	160
5. Nyck de Vries	155
6. Sérgio Sette Câmara	142
7. Antonio Fuoco	112
8. Luca Ghiotto	94
9. Nicholas Latifi	73
10. Jack Aitken	62



Von Startplatz 14 pflügte Premierensieger Tadasuke Makino innerhalb weniger Runden durchs komplette Feld

# Tanken oder Shoppen?

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



**GRATIS**  
für Sie zur Wahl

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

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

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

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

50 Ausgaben **MOTORSPORT** aktuell für zzt. 125,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,50 €). Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand.  
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

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

Formel 1

# Renault und Honda legen zu

Ferrari und Mercedes haben mit ihren Spec3-Motoren die Messlatte höher gelegt. Jetzt zog Renault nach. Honda wird in Austin den PS-Rückstand zu den Top-Motoren halbieren.

Von: **Michael Schmidt**

**D**as Wettrennen zwischen Ferrari und Mercedes lässt den Abstand zu den Verfolgern immer größer werden. Dazu tragen auch die jüngsten Entwicklungsstufen der beiden WM-Kandidaten bei. Mercedes legte im Qualifikationstrim ordentlich zu. In Rundenzeit ausgedrückt: 0,25 Sekunden. Ferrari hielt dagegen. Die aktuellen Hochrechnungen taxieren den Verbrennungsmotor von Ferrari auf 790 PS. Dazu kommt natürlich noch die elektrische Leistung. Mercedes liegt nach dieser Kalkulation um 10 PS zurück. Die B-Version des aktuellen Renault V6 wurde we-

gen diverser Defekte zurückgeführt und soll zuletzt nur noch 705 PS abgegeben haben. Hinter Honda, die im Augenblick 715 PS mobilisieren.

In Monza debütierte der C-Motor von Renault. Nur Red Bull bekam die Ausbaustufe. Renaults letztes Aufgebot arbeitet besser mit dem ExxonMobil-Kraftstoff, den Red Bull verwendet. Die Verlegung

der Kühler bedeutet einen großen Aufwand, den sich das Werksteam und McLaren ersparen möchten. Außerdem ist das Defektrisiko höher. Red Bull spricht von Umbaukosten von einer Million Euro. Die Ausgaben haben sich gelohnt. Die Rundenzeiten verbesserten sich um 0,2 Sekunden. Das entspricht einem Leistungssprung von 25 PS.

Honda wird wahrscheinlich erst beim GP USA in Austin mit seiner letzten Entwicklungsstufe aufkreuzen. Die Japaner haben hauptsächlich am Verbrennungsmotor Änderungen vorgenommen. Hondas Spec3-Motor soll es in sich haben. Man munkelt von 750 PS für den Verbrenner. Damit hätte Honda seinen Rückstand auf die Spitze halbiert. ■



Der vermeintliche Motorschaden am Red Bull von Daniel Ricciardo entpuppte sich als Kupplungsdefekt

Formel 1

# Deutschland ist drin

Der Formel-1-Kalender 2019 umfasst 21 Rennen. Mit dabei auch der GP Deutschland. Mercedes tritt in Hockenheim als Hauptsponsor auf.

Von: **Michael Schmidt**

**D**er Formel 1-Kalender 2019 besteht wie in diesem Jahr aus 21 Rennen. Es gibt kein neues Rennen, aber die Fortsetzung eines alten, das wir schon fast abgeschlossen hatten. Der GP Deutschland ist wieder mit dabei. Miami muss warten. Die Formel 1 gastiert am 28. Juli in Hockenheim.

Zwei Dinge haben den GP Deutschland gerettet. Der gute Besuch von 71 000 Zuschauern am Sonntag gaben der Geschäftsführung von Hockenheim und Liberty das Gefühl, dass es sich lohnt, auf dieser Basis etwas auf-

zubauen. Und Liberty konnte den Hockenheimern im Preis entgegenkommen, weil Mercedes 2019 Hauptsponsor der größten Motorsportveranstaltung Deutschlands sein wird. Das Rennen heißt dann offiziell Mercedes Grand Prix von Deutschland. Es könnte auch einen GP Deutschland über 2019 hinausgeben, wie Ross Brawn verrät: „Wir sind da-

ran interessiert, dass Deutschland wieder ständiger Austragungsort im Kalender ist, und diskutieren mit den Automobilclubs Lösungen. Eine wäre, den Grand Prix wie früher zwischen Hockenheim und dem Nürburgring alternieren zu lassen.“

Im nächsten Jahr gibt es kein Triple. Der 1000. Grand Prix der Geschichte wird in China statt-

finden. Singapur und Russland sind ein Paket. Mexiko und USA tauschen die Plätze. Das Finale ist wieder in Abu Dhabi. ■

## F1-KALENDER 2019

17.03.2019	GP Australien
31.03.2019	GP Bahrain
14.04.2019	GP China
28.04.2019	GP Aserbaidschan
12.05.2019	GP Spanien
26.05.2019	GP Monaco
09.06.2019	GP Kanada
23.06.2019	GP Frankreich
30.06.2019	GP Österreich
14.07.2019	GP England
28.07.2019	GP Deutschland
04.08.2019	GP Ungarn
01.09.2019	GP Belgien
08.09.2019	GP Italien
22.09.2019	GP Singapur
29.09.2019	GP Russland
13.10.2019	GP Japan
27.10.2019	GP Mexiko
03.11.2019	GP USA
17.11.2019	GP Brasilien
01.12.2019	GP Abu Dhabi



Auch 2019 dreht die Königsklasse wieder im Motodrom ihre Runden

# Leclerc für Räikkönen

Ferrari setzt auf die Jugend. Kimi Räikkönen muss gehen. Charles Leclerc kommt. Das ist die Chance für Antonio Giovinazzi bei Sauber und für Romain Grosjean bei HaasF1.

Von: **Michael Schmidt**

**K**imi Räikkönen wird am 17. Oktober 39 Jahre alt. Charles Leclerc feiert am 16. Oktober seinen 21. Geburtstag. Da wird der Monegasse bereits ein Ferrari-Pilot sein. Räikkönen erhält den blauen Brief. Der Finne hat nach acht Jahren (2007 bis 2009, 2014 bis 2018) seine Schuldigkeit getan.

Räikkönen stolpert über eine Abmachung, die der verstorbene Präsident Sergio Marchionne mit Leclerc getroffen hat. Das neue Management würde lieber Räikkönen behalten, steht vertraglich aber auf verlorenem Posten. Man will es sich nicht mit FIA-Präsident Jean Todt verscherzen, des-



Charles Leclerc schickt Kimi Räikkönen am Ende der Saison in Rente

sen Sohn Nicolas Leclerc betreut. Sebastian Vettel bekommt zum ersten Mal in seiner Ferrari-Zeit einen neuen Teamkollegen. Mit Leclercs Wechsel zu Ferrari kommt es auch bei Sauber zum Stuhlerücken. Hauptsponsor Alfa Romeo wünscht sich Antonio Giovinazzi als Leclerc-Ersatz. Die

Teamleitung würde lieber Räikkönen verpflichten. Marcus Ericsson ist auf Wunsch der schwedischen Besitzer gesetzt. McLaren hat Räikkönen abgesetzt. HaasF1 behält Romain Grosjean für eine weitere Saison. Die Alternative Sergio Pérez unterschrieb bei Force India. ■

## NACHRICHTEN

### KVYAT KEHRT ZURÜCK

Toro Rosso gräbt einen Fahrer aus, dem man erst 2017 gekündigt hat. Daniil Kvyat soll die Konstante im Team werden. Das zweite Cockpit ist noch frei, wird notfalls mit Brendon Hartley besetzt. Daniel Ticktum soll in der Super Formula fahren.

### PIRELLI GEGEN HANKOOK

Pirelli und Hankook bewerben sich um den Formel-1-Vertrag ab 2020. Die FIA muss bis Mitte September entscheiden, ob Hankook in der Lage ist, Formel-1-Reifen zu bauen. Gibt es grünes Licht, nimmt Liberty das bessere finanzielle Angebot. Hankook soll mehr Geld bieten.

### BECKMANN SIEGT

Nach seinem ersten GP3-Sieg in Spa stand David Beckmann im ersten Lauf von Monza erneut ganz oben auf dem Treppchen. In Lauf 2 setzte sich Pedro Piquet knapp vor Giuliano Alesi durch.

# Sato siegt in Crash-Rennen

Das Comeback der IndyCar-Serie in Portland war ein Crash-Festival. Takuma Sato siegte dank Spritspar-Taktik, und Scott Dixon kam seinem fünften Titel einen Schritt näher.

Von: **Michael Schmidt**

**P**ortland kehrte nach elf Jahren mit einem Knalleffekt in die IndyCar-Serie zurück. Ein Startcrash mit sechs Autos, vier Gelbphasen, neun Führungswechsel und ein Überraschungssieger. Takuma Sato feierte vor ausverkauftem Haus seinen dritten IndyCar-Sieg.

Der Japaner war vom 20. Startplatz ins Rennen gegangen und lag beim Timing seiner drei Tankstopps immer richtig. Im letzten Stint musste Sato Spritsparen, rettete sich aber knapp vor Ryan Hunter-Reay und Sébas-



Beim Crash in der ersten Runde überschlägt sich Marco Andretti

tien Bourdais über die Ziellinie. Das Rennen begann dramatisch. Bei einer Kollision ausgangs der Schikane rollte sich Marco Andretti über dem Dallara von James Hinchcliffe ab. Insgesamt sechs Autos waren in den Crash verwickelt. Auch Scott Dixon. Der Meisterschaftsführende musste zwischen den Wracks rangieren, um wieder freizukommen. Ganassi brachte den Neuseeländer mit gut getimten Boxstopps wieder zurück ins

Rennen. Dixon tankte drei Mal, musste wegen Überschreitens des Tempolimits ein Mal strafweise durch die Box, zählte aber zu einer kleinen Gruppe von Fahrern, die in der dritten Gelbphase auf einen Tankstopp verzichteten. Das brachte Dixon wieder in die Spitzengruppe.

Alexander Rossi und Josef Newgarden dagegen rutschten ab. Will Power fuhr ab der 36. Runde ohne ersten und zweiten Gang und fabrizierte obendrein

noch einen Unfall. Dadurch sind seine Meisterschaftschancen trotz doppelter Punkte beim Finale in Sears Point auf ein Minimum gesunken. Dixon baute seine Führung auf Rossi auf 30 Punkte aus. Für einen Sieg im Endlauf gibt es 100 Zähler. ■

### INDYCAR: PORTLAND

Fahrer	Zeit/Rückstand
1. Takuma Sato	2:00.09,7537 h
2. Ryan Hunter-Reay	+ 0,6084 s
3. Sébastien Bourdais	+ 1,8266 s
4. Spencer Pigot	+ 4,5557 s
5. Scott Dixon	+ 5,3215 s
6. Simon Pagenaud	+ 11,4605 s
7. Charlie Kimball	+ 12,0057 s
8. Alexander Rossi	+ 13,3769 s
9. Pietro Fittipaldi	+ 18,3753 s
10. Josef Newgarden	+ 19,8044 s

### Punktestand nach 2 Läufen

1. Dixon	598 Punkte
2. Rossi	569
3. Power	511
4. Newgarden	511
5. Hunter-Reay	462



Mario Andretti lebt Motorsport. Der 78-jährige US-Amerikaner spricht im Interview mit Motorsport aktuell über die IndyCar-Serie, die Formel 1 und Sebastian Vettel.

Von: **Michael Schmidt**

**Sie waren immer ein scharfer Kritiker der IndyCar-Serie. Wie gefällt sie Ihnen heute?**

Sie ist auf dem richtigen Weg. Wir haben wirklich viel wieder gutzumachen nach diesem tödlichen Split der Serie Mitte der 90er-Jahre. Da wurde so viel Werthaftigkeit verballert. Mein Gott, was war da früher Geld im Spiel. Schon in den 60er-Jahren bist du mit dem eigenen Flugzeug geflogen. Nachdem sie alles kaputtgemacht hatten, konnten sich die Fahrer nicht mal Business-Class-Tickets leisten. So langsam kommt wieder finanzieller Wohlstand in die Serie zurück. Okay, es ist immer noch eine Meisterschaft mit nur einem Chassis-Hersteller. Ich hätte gerne zwei oder drei Chassis und vielleicht noch einen dritten Motor. Aber man kann nicht alles auf einmal haben. Im Moment gibt es viele Teams, die gewinnen können. Die Rennen sind erstklassig. Die Zuschauerzahlen an den Rennstrecken steigen. Die



**Mario Andretti**

**Geburtstag:** 28.02.1940  
**Geburtsort:** Montona (I)  
**Wohnort:** Nazareth (USA)

**KARRIERE**  
Formel 1: 1968–1982  
128 GP, 18 Pole-Positions,  
12 Siege, 1 WM-Titel (1978)

USAC Championship Car:  
1964–1980, 3 x Meister

IndyCar: 1979–1994  
(Meister 1984)

8 Starts bei 24h Le Mans

1 x Daytona 500-Sieger (1967)  
1 x Indy500-Sieger (1969)

**Hobbys**  
Rennfahren, Motorräder, Wein

# „Hochdrehende Motoren sind wie eine Oper für mich“

Einschaltquoten im Fernsehen sind noch bescheiden, aber sie fallen wenigstens nicht. Der langfristige Vertrag mit NBC wird der Serie mehr Profil geben. Das ist eine Plattform, auf der sich etwas aufbauen lässt. Am meisten aber freut mich die Qualität der Fahrer im Feld.

## Wie meinen Sie das?

Wir haben eine großartige Mischung aus jungen, talentierten amerikanischen Fahrern und internationalen Piloten. Wir reden immer von einer amerikanischen Serie. Doch damit allein kommen wir nicht weiter. Wir brauchen diesen internationalen Touch. Uns fehlen nur die Helden. Scott Dixon war viermal Weltmeister, aber keiner würde ihn auf einem Flughafen erkennen.

## Und die Technik?

Zum ersten Mal seit vielen Jahren muss ich das IndyCar-Management loben. Es sind die richtigen Leute an der richtigen Stelle. Sie haben kapiert, um was es geht. Da wurden einige gute Entscheidungen getroffen. Es war richtig, dass Dallara Autos mit weniger Abtrieb gebaut hat. Es sind gute Rennautos. Mit den alten Autos war es zu einfach, sie haben jeden Fehler verziehen. Die Fahrer sind in ihrer dritten Runde in Indy voll gefahren. Jetzt müssen sich die Fahrer wieder ans Limit hintasten. Wenn wir noch mehr Power bekommen, ist alles gut. Mit über 900 PS werden die Autos noch schwieriger zu fahren sein. Dann wird der Fahrer wieder den Unterschied ausmachen.

## Haben die neuen Autos die Rennen besser gemacht?

Weniger Abtrieb heißt auch mehr Überholen. Mid Ohio ist in der Beziehung eine der schwierigsten Strecken. Schon zu meiner Zeit war Überholen fast unmöglich dort. In diesem Jahr war es anders, dabei gab es keine Gelbphasen. Aber die Fahrer haben mit dem Messer zwischen den Zähnen gekämpft. Weil die Autos schwierig zu fahren sind, haben sie Fehler gemacht, und daraus resultieren Überholmanöver. Es

gibt sicher viele Gründe, warum wir dieses Jahr so gute Rennen haben. Es war wahrscheinlich eher Zufall, dass Dallara es so gut hingekriegt hat. Aber eines ist sicher: Weniger Abtrieb ist besser für die Show. Das sollte sich auch die Formel 1 merken.

**„ICH MAG VETTEL. ER STEHT MIT BEIDEN BEINEN AUF DEM BODEN. BEI IHM SPÜRST DU DIE LEIDENSCHAFT FÜR DEN SPORT.“**

Mario Andretti

## Schauen Sie sich noch Formel-1-Rennen an?

Natürlich. Und ich habe wieder mehr Spaß daran. Die Autos sehen einfach großartig aus. Man muss sich nur den Halo wegdenken, der ist furchtbar. Ich bin wirklich für Sicherheit, aber die muss auch zu 100 Prozent garantiert sein. Mit dem Halo kann es Unfallszenarien geben, die für den Fahrer nachteilig ausgehen. Aber die Rennen sind großartig. Mercedes hat mit Ferrari wieder einen echten Gegner, und dann ist da noch der Störenfried Verstappen mittendrin. Ferrari müsste die Meisterschaft eigentlich klar anführen. Aber sie haben zuletzt zu viele Fehler gemacht. Auch mein Freund Vettel. Als ich Sebastian in Hockenheim rausrutschen sah, habe ich vor dem Fernseher gerufen: „No, no, no ... Schmeiß doch die Führung nicht weg!“ Ich konnte die ganze Nacht nicht schlafen. Ferrari hat dieses Jahr gute Chancen, den Titel zu holen.

## Sind Sie Vettel-Fan?

Ich mag Sebastian. Er steht mit beiden Beinen am Boden. Ein guter Junge, immer bescheiden geblieben. Bei ihm spürst du die Leidenschaft für den Sport. Auch für Ferrari. Das ist nicht nur so dahingesagt. Er liebt Ferrari.

## Was wird Alonso machen?

Ich würde mal sagen: IndyCar ist seine einzige Option.

## Was würde das für die Serie bedeuten?

Das wäre ein mega Boost für die Serie, und es wäre auch gut für ihn. Hier könnte er sich von den Enttäuschungen in der Formel 1 erholen. Alonso ist zwar nur ein Rennen hier gefahren, aber er war immens populär. So, wie er die Sache in Indy angegangen ist, hat er sich viele Fans gemacht.

## Wie meinen Sie das?

Er hat sich das, was er in Indy gezeigt hat, hart erarbeitet. Er war vor jedem Testtag um 7.30 Uhr im Simulator und ist um 9 Uhr ins Auto gesprungen. Wenn wir abends mit ihm zum Essen gegangen sind, hat er sich immer früh verabschiedet, weil er am nächsten Morgen fit sein wollte. Er kam nicht nach Indy, um ein Rennen zu fahren. Er kam um zu gewinnen. Er musste es gar nicht sagen. Man hat es ihm angesehen. Da war eine unglaubliche Ernsthaftigkeit. Jeder hat das gespürt. Er hat uns auch die ganze Zeit mit Fragen bombardiert. Und immer die richtigen Fragen gestellt.

## Haben Sie keine Angst, Alonso könnte die IndyCar-Serie zu Tode siegen?

Wenn es so wäre, würde das der Serie nicht schaden. Er wäre dann der Super-Hero. Ich glaube aber nicht, dass er dominieren würde. Vergessen Sie nicht, dass Indy das

einfachste Oval zum Lernen ist. Die anderen Ovale sind schwieriger, speziell die kurzen.

## Muss Motorsport technisch etwas für die Serie abwerfen, oder sollte man die Technik promoten, die den besten Rennsport garantiert?

In einer perfekten Welt willst du beides haben. Die Automobilhersteller müssen daran glauben, dass der Motorsport technisch etwas für die Serienentwicklung abwirft. Nur so können sie ihre Investitionen in den Motorsport rechtfertigen. Sie sind nicht nur wegen des Sports in dem Sport. Es muss für sie wirtschaftlich Sinn machen. Echte Motorsportfans, und zu denen zähle ich mich, denken anders. Ich liebe es, der Musik eines hochdrehenden Saugmotors zuzuhören. Das ist wie eine Oper für mich. Die modernen Motoren sind dagegen Country Musik. Der Lärm, das hat uns gefesselt. Ich stand als Kind einmal außerhalb der Rennstrecke von Trenton und hörte nur die Motoren der Autos. Da war mir klar: Ich muss da rein. Und wie ist es heute? Motoren, die 18000/min drehen, nennt man Dinosaurier. Das ist nicht fair. Du lernst auch als Hersteller etwas von diesen Motoren. Um sie so hoch drehen zu lassen, musst du die innere Reibung reduzieren. Das hilft beim Benzinsparen. Da hat der Sport eines seiner Alleinstellungsmerkmale verschenkt. Das Geräusch, das die aktuellen Formel-1-Motoren machen, hört sich eher nach Traktor an. ■



Lebende Legende: Auch mit 78 Jahren gibt Andretti im Indy-Doppelsitzer Gas



Perfekte Ausbeute: Marciello und Meadows holten in Ungarn die Plätze 2 und 1

# Mercedes holt Führung

Beim vierten Saisonlauf zum Blancpain GT Sprint Cup auf dem Hungaroring holten die Mercedes-Fahrer Michael Meadows und Raffaele Marciello ihren ersten Saisonsieg 2018. In der Gesamtwertung liegen vor dem Finale jetzt zwei Teams punktgleich.

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

**F**ür das Sprint-Cup-Finale auf dem Nürburgring Mitte September ist Hochspannung garantiert: Durch ihren ersten Saisonsieg in Budapest dampften die AKKA-ASP-Mercedes-Piloten Raffaele Marciello und Michael Meadows die Punk-

telücke zu den WRT-Audi-Piloten Christopher Mies und Alex Riberas auf null ein – Punktegleichstand nach vier Läufen.

Mies und Riberas konnten im Hauptrennen am Sonntag mit Platz 4 zwar Schadensbegrenzung betreiben, hatten aber im Samstagrennen einen Totalausfall zu verzeichnen – während Meadows und Marciello dort hinter dem Lamborghini-Duo Mirko Bortolotti und Christian Engelhart mit Platz 2 viele Punkte schieffeln konnten.

Das Hauptrennen am Sonntag wurde wegen eines gewaltigen Regenschauers kurz vor dem Start hinter dem Safety Car gestartet. Pole-Sitter Marciello konnte sich in seinem Stint nach der Rennfreigabe immer weiter von den Verfolgern absetzen. Beim Boxenstopp hatte er eine

Führung von 13 Sekunden herausgefahren. Alle Topteams warteten bis zur letzten Minute mit dem Pflichtboxenstopp, um eventuell doch noch auf Slick-Reifen wechseln zu können – am Ende fassten aber alle Top-Wagen beim Boxenstopp abermals Regenreifen.

## Audi nur im Regen stark

Der Vorsprung von Meadows wurde nach den Stopps durch eine neuerliche Safety-Car-Phase wegen eines Unfalls von Ferrari-Pilot Piti Bhirombhakdi (Kessel Racing) zunichtegemacht. Beim Restart lauerten gleich drei Audi-Teams hinter Meadows auf ihre Chance, doch der Brite behielt einen kühlen Kopf und konnte die Führung verteidigen. Audi-Pilot Alex Riberas hingegen, der nach dem Restart auf Platz 2 vor-

gestoßen war, verlor diesen Platz nach einem Ausrutscher zu Rennende, als sich die Bedingungen abermals verschlechterten. „Wir hatten nicht viel von diesem Wochenende erwartet, denn wir fahren im Vergleich zum Vorjahr mit 30 Kilo mehr Gewicht“, sagte WRT-Audi-Teamchef Vincent Vosse. „Im Regen ging es zwar etwas besser, so konnten wir wenigstens noch Schadensbegrenzung betreiben – das Finale am Nürburgring wird sicher lustig!“

Raffaele Marciello, der nach dem Sieg in Ungarn auch die Führung in der kombinierten Blancpain-GT-Gesamtwertung (Sprint und Endurance Cup) übernommen hat, freut sich auf ein spannendes Finale: „Es war extrem wichtig, hier in Ungarn voll zu punkten, um den Titelkampf an allen Fronten offenzuhalten. Die Bedingungen waren knifflig. Kompliment an meinen Teamkollegen, der das Rennen perfekt nach Hause gefahren hat.“

Das Mercedes-Duo Marciello/Meadows teilt sich Platz 1 in der Sprint-Wertung mit den Audi-Piloten Mies/Riberas, auf Platz 3 folgen die Lamborghini-Piloten Christian Engelhart und Mirko Bortolotti, die aber bereits einen bedeutenden Rückstand von 18 Punkten auf die Spitze aufweisen. Das Lamborghini-Duo belegte beim Hauptrennen am Sonntag Platz 6. ■

## BLANCPAIN GT SPRINT CUP, 4. LAUF IN BUDAPEST (UNGARN)

**Länge der Strecke:** 4,381 Kilometer; **Renndistanz:** 28 Runden = 122,668 Kilometer  
**Pole-Position:** 1.42,688 min (#88 AKKA-ASP-Mercedes AMG GT3, Raffaele Marciello)  
**Schnellste Runde:** 2.00,163 min (#88 AKKA-ASP-Mercedes AMG GT3, Raffaele Marciello)

1.	#88 Meadows/Marciello	AKKA ASP Team	Mercedes AMG GT3	1:01.53,964 h
2.	#25 Haase/Gachet	Audi Sport Team Sainteloc	Audi R8 LMS	+ 1,139 s
3.	#66 Schothorst/van der Linde	Attempto Racing	Audi R8 LMS	+ 2,544 min
4.	#1 Riberas/Mies	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	+ 2,829 min
5.	#82 Hezemans/Perera	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 5,716 min
6.	#63 Bortolotti/Engelhart	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3	+ 6,453 min
7.	#2 Vanthoor/Stevens	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	+ 6,658 min
8.	#87 Jamin/Bulatov	AKKA ASP Team	Mercedes AMG GT3	+ 8,584 min
9.	#90 Bastian/Manchester	AKKA ASP Team	Mercedes AMG GT3	+ 12,578 min
10.	#3 De Leenen/Feller	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS	+ 15,067 min



Souveräner Doppelerfolg: Falken Motorsports siegte erstmals mit dem Porsche 911 GT3 R

# Falken jubelt am Ring

Es war der Tag der Premieren auf der Nordschleife: Falken Motorsports feierte im sechsten VLN-Rennen 2018 den ersten Doppelsieg der Teamgeschichte und den ersten Sieg mit dem Porsche 911 GT3 R. Dazu erzielte man einen Rundenrekord. Konrad Motorsport raste zum ersten Podestplatz der Saison.

Von: **Andreas Haupt**

Fast 20 Jahre mischt Falken Motorsports schon in der VLN mit. Ein Doppelsieg war für das Team dabei aber noch nicht herausgesprungen. Bis zum vergangenen Samstag: Im sechsten Lauf der Langstreckenmeisterschaft überquerten der Porsche 911 GT3 R und der BMW M6 GT3 von Falken Motorsports im Abstand von zwei Sekunden als erste Fahrzeuge den Zielstrich. Es war die Krönung einer fahrerisch und teamtaktisch nahezu perfekten Leistung.

Gleich am Start fielen Klaus Bachler im 911 GT3 R und Stef Dusseldorp im M6 GT3 über Polemann David Pittard her. Eine Runde später ließ Bachler den Hammer fallen. Der Österreicher

lenkte seinen Elfer in 7.56,259 Minuten um die 24,358 Kilometer lange Kombination aus GP-Strecke und Nordschleife – ein neuer VLN-Rundenrekord.

„Das war schon eine ziemlich perfekte Runde, dafür muss alles passen. Ich hatte auf den letzten Metern Glück, dass ich bereits auf der Döttinger Höhe an den langsamsten Autos vorbeikam, während meine Verfolger noch im Tiergarten im Verkehr steckten“, berichtete Bachler.

## Land-Audi mit Reifenpech

Falken bestimmte das Renngeschehen. Es gab nur ein Auto, das den Doppelerfolg hätte verhindern können, doch das Duo Sheldon van der Linde und Jeffrey Schmidt, das zwischenzeitlich die Spitzenposition übernommen hatte, scheiterte in der 15. von insgesamt 28 Runden an einem

Reifenschaden. Der Audi R8 LMS mit der Startnummer 29 von Land-Motorsport strandete auf der Döttinger Höhe.

Die Entscheidung im Falken-Teamduell fiel mit dem letzten Boxenstopp. Klaus Bachler und Martin Ragginger triumphierten vor ihren Teamkollegen – und Teamchef Sven Schnabel erlebte es nicht mit. Er weilte beim Porsche Supercup in Monza, dürfte aber in Italien über den Doppelerfolg gejubelt haben.

Den letzten Podestplatz schnappte sich Konrad Motorsport. Christopher Brück und Michele Di Martino hatten mit einem Rückstand von fast 1.20 Minuten zwar keine Siegchance, holten aber endlich das lang ersehnte Podest mit dem Lamborghini Huracán GT3. Für die Mannschaft ist es der erste Podiumsplatz in einer Saison, die

schon ein paar unangenehme Überraschungen parat hatte.

Für einen großen Schreckmoment sorgte John Shoffner, der sich in seinem Porsche 911 GT3 Cup mit der Startnummer 101 in der fünften Runde am Flugplatz erst neun Mal überschlug und dann auf dem Dach liegen blieb. Ärzte untersuchten den Amerikaner zuerst an der Strecke, bevor sie ihn ins Krankenhaus verlegten. Inzwischen ist er von der Intensivstation entlassen und auf dem Weg der Besserung. „John fühlt sich okay, er hat keine Schmerzen. Er muss noch ein paar Tage im Krankenhaus bleiben zur Sicherheit“, meldete das team J2-Racing.

Ein Blick auf den Gesamtstand: Christian Kohlhaas und Stephan Köhler (SP8) übernahmen mit ihrem sechsten Klassensieg die Tabellenführung. ■

## VLN, 6. LAUF, 41. RCM DMV GRENZLANDRENNEN (4 STUNDEN)

**Pole-Position** #36 Pittard/Ziegler/Adams (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3, SP9) 7.57,491 min  
**Schnellste Runde** #4 Bachler/Ragginger (Falken Motorsports, Porsche 911 GT3 R, SP9) 7.56,259 min

1.	#4	Bachler/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	28 Runden
2.	#3	Dusseldorp/Imperatori	Falken Motorsports	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 2.077 sek.
3.	#7	Brück/Di Martino	Konrad Motorsport	Lamborghini Huracán GT3	SP9 Pro	+ 1.19,314 min
4.	#2	Jans/Böckmann/Hamprecht/Osieka	Gigaspeed Team	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pre	+ 2.18,954 min
5.	#13	Assenheimer/Hohenadel	Auto Arena Motorsport	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 4.19,638 min
6.	#30	Abbelen/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 5.07,082 min
7.	#35	Hirschi/Tresson/Abbott	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 6.50,921 min
8.	#70	Alzen/Stursberg/Hamprecht	H&R Team Uwe Alzen	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP7	+ 1 Runde
9.	#123	Kranz/Hoppe/Scheerbarth	H&R Spezialfedern	Porsche 911 GT3 Cup	Cup2	+ 1 Runde
10.	#588	Schall/Gerhard	Schall Motorsport	Porsche 997 GT3 Cup	H4	+ 1 Runde

FIA GT3 World Cup in Macau

# Einsicht bei BoP und Reifen?

Am 31. August endete die Einschreibefrist für das Weltcup-Finale in Macau (16. bis 18. November). Die FIA will diese Woche nicht nur die Nennliste publizieren, sondern auch zu zwei wichtigen Aspekten Stellung nehmen: Was passiert mit der BoP? Und wer bekommt den Zuschlag als Reifenausrüster?

Von: **Marcus Schurig**

Die Verabschiedung von Pirelli-Einsatzleiter Matteo Braga beim 10h-IGTC-Rennen in Suzuka enthüllte eine kleine Überraschung: „Wir sehen uns in Macau?“ Antwort: „Das ist offenbar noch nicht entschieden, an der Ausschreibung haben zwei weitere ReifenhHersteller teilgenommen.“

Seit 2015 rüsten die Italiener das GT3-Spektakel in der Casino-Metropole im südchinesischen Meer aus. Vorteil: Die Teams kennen den Reifen, Pirelli kennt die



MACAU GP

Setzt das in Suzuka erfolgreiche GruppeM-Team die Werks-Mercedes beim GT3-Weltcup in Macau ein?

Strecke. Beides zusammen eliminiert den Reifen als „Variable“ in Macau. Pirelli will eine schnelle Entscheidung: „Wir müssen Anfang September wissen, ob wir den Zuschlag haben, um die Reifen rechtzeitig zu produzieren und vor allem rechtzeitig verschiffen zu können“, so Braga.

Und Unruhe gibt es auch schon genug: Mehrere Kundensportchefs aus dem GT3-Sport haben ihrem Unmut über die BoP Luft gemacht. Audi-Kundensport-

chef Chris Reinke sagte in Suzuka: „Jede Verbesserung in diesem Bereich ist wünschenswert. Im letzten Jahr haben wir alle Beteiligten im Vorfeld darauf aufmerksam gemacht, dass die BoP nicht stimmig ist. Nach dem Qualifying hat man uns Recht gegeben und sich entschuldigt.“

Reinke fordert ebenso wie viele Kollegen, dass der SRO-Spezialist Claude Surmont die BoP für Macau erstellen soll. Doch Macau ist ein FIA-Event, und obwohl sonst

keine andere Rennserie der Welt die GT3-BoP der FIA anwendet, pocht die FIA bei „ihrem“ Event in Macau auf die Nutzung ihrer BoP: „Mir sind da die Hände gebunden“, sagt Promoter Ratel, „aber ich versuche, die Lage zu verbessern.“ In den nächsten Tagen soll die Nennliste veröffentlicht werden. Bekannt ist bisher nur, dass angeblich das GruppeM-Team von Kenny Chen die drei Werkswagen von Mercedes in Macau einsetzen soll. ■

Sportwagen-WM (WEC): Droht die LMP2-Einheitsklasse?

# LMP2: Konzept gescheitert?

Für die Saison 2017 setzte der ACO die LMP2-Klasse neu auf: Nur noch vier zertifizierte Hersteller waren als Anbieter zugelassen. Ligier und Dallara fordern jetzt Anpassungen – und warnen davor, dass sich die LMP2 sonst zur Oreca-Einheitsklasse entwickelt.

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

Seit dem Saisonstart 2017 dominieren die Chassis von Oreca die LMP2-Klasse nach Belieben. Weder Onroak (Ligier) noch Dallara oder Multimatic sind wettbewerbsfähig.

Beim WEC-Rennen in Silverstone forderten Vertreter von Onroak und Multimatic schnelle Anpassungen. „Wenn der ACO keine Änderungen am Homologationsprozess vornimmt, dann haben wir in zwei Jahren eine Oreca-Einheitsklasse“, warnte Onroak-

Boss Jacques Nicolet. Multimatic-Chef Larry Holt, der in Amerika die DPI-Mazda mit seinem LMP2-Chassis unterstützt, sieht die Lage ähnlich: „Die Entwicklung in der LMP2-Klasse ist eindeutig, aber bei uns stand das LMP2-Geschäft nie wirklich im Vorder-

grund. Wir werden uns darüber also nicht weiter aufregen.“

FIA und ACO sehen im Moment offenbar keinen Grund einzugreifen: „Es gibt keine Pläne für Änderungen“, sagte ACO-Technikchef Thierry Bouvet in Silverstone. „Natürlich sehen auch wir die Stärke eines Herstellers, und wir beobachten die Situation. Aber ich kann im Moment nicht sagen, ob wir etwas ändern werden oder nicht.“

Während sich Multimatic vom LMP2-Kundenmarkt de facto zurückgezogen hat, haben Onroak und Ligier die sogenannte Joker-Regelung, die Änderungen im Homologationszeitraum ermöglicht, bereits in Anspruch genommen. An ihrer Chancenlosigkeit gegenüber Oreca hat sich jedoch nichts geändert. ■



WEC

Die Oreca-Chassis dominieren die WEC und die European Le Mans Series

# Vorentscheidung gefallen

Beim vorletzten Event der diesjährigen KTM X-Bow Battle am Pannoniaring gab es eine Vorentscheidung: Holger Baumgartner benötigt nur noch zwei Punkte zum Titelgewinn.

Von: **Michael Bräutigam**

**B**aumgartner war in den vergangenen Jahren oft der knapp Geschlagene, wenn es um die Vergabe des „Elite“-Titels ging. 2016 wurde er Vizemeister, im letzten Jahr wurde ihm der auf der Strecke eingefahrene Titel infolge eines Protests nachträglich am grünen Tisch aberkannt. Heuer scheint den Steirer aber nichts mehr aufhalten zu können: Bereits als Tabellenführer zum Event in Ungarn angereist, dominierte er beide Rennen und ist nach zwei Laufsiegen in der pannonischen Tiefebene ganz nah am Titel. Nur der unter Pseudonym fahrende „Bob Bau“ kann ihm beim Finale



In der Rookies Challenge gleichgezogen: Ungarn-Laufsieger C. Schöll

noch in die Suppe spucken. Baumgartner hat es aber selbst in der Hand: Zwei mickrige Pünktchen reichen beim Finale in Misano Ende September zum sicheren Titelgewinn.

## Frauenpower in der GT4

In der GT4-Klasse, in der die geschlossenen X-Bow-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, ist in die-

sem Jahr Frauenpower angesagt. Naomi Schiff war am Pannoniaring in Höchstform und bescherzte ihrem Team True Racing zwei Siege. Teamkollege Klaus Angerhofer sorgte in beiden Rennen für einen Doppelsieg der Truppe von Hubert Trunkenpolz. Angerhofer ist auch Schiffs erster Verfolger in der Meisterschaft. Die Tabellenführerin hat 183 Punkte

auf dem Konto. Angerhofer 167 und der dritte Titelanwärter, Sergej Pavlovec, deren 159. Hier tobt also ein Dreikampf um den Titel.

## Rookies Kopf an Kopf

Sogar ein totes Rennen gibt es vor dem Finale der Rookies Challenge. Nach einem starken Wochenende von Constantin Schöll (P1/P2) liegen er und Vorjahresmeister Jörg Haghofer mit je 191 Punkten gleichauf. Den zweiten Lauf am Pannoniaring konnte Nico Gruber, sonst in der britischen Formel Ford unterwegs, knapp vor Schöll für sich entscheiden. Gaststarter Jeff Ward (mehrfacher US-Motocross-Champion und Indy500-Zweiter) wurde zweimal Siebter.

Im einstündigen Endurance-Rennen setzten sich am Pannoniaring Naomi Schiff/ Klaus Angerhofer (GT4) sowie „Bob Bau“/ Ernst Kirchmayr (Elite) durch. In beiden Endurance-Klassen ist damit vor dem Grande Finale an der italienischen Adriaküste das Titelrennen weiterhin offen. ■

Langstreckensport auf dem Nürburgring

## Nordschleife: ILN als Verein gegründet

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring besteht schon seit 2015. Nun wurde sie offiziell als Verein eingetragen. Auf der Agenda stehen Themen wie das GT4-Reifenreglement und die Flaggenregelung.

**S**eit dem Jahr 2015 setzt sich die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring für Teams ein, die in der VLN und in der RCN unterwegs sind. Seit dem 14. August ist man ein eingetragener Verein. Der Vorteil: Eine bessere Organisation und mehr Handlungsmöglichkeiten. Vorsitzender ist Martin Rosorius von Black Falcon. Stellvertreter ist Dirk Theimann (Phoenix Racing). Olaf Manthey, der die ILN initiierte, wurde Eh-

renmitglied. „Unsere Türen stehen allen Teams und Fahrern der VLN, RCN und des 24h-Rennens offen“, sagt Rosorius.

Zwei Themen sind brisant: Der Reifen-Zwist in der GT4-Klasse und die Flaggen-Diskussion nach der Pulkbildung beim vierten VLN-Lauf. „Die Entscheidung des ADAC Nordrhein, für das 24h-Rennen 2019 keine verpflichtenden Einheitsreifen in der Klasse SP10 vorzuschreiben, begrüßen wir ausdrücklich“, sagt Rosorius.

Nach ILN-Gesprächen mit der VLN könnte diese ihre Einheitsreifen-Entscheidung womöglich ebenfalls überdenken. Beim Flaggen-Thema ist man mit der VLN einer Meinung: „Die Bedeutung der Flaggensignale muss wieder klar und eindeutig sein und den entsprechenden nationalen und internationalen Reglements entsprechen“, so Rosorius. ■ BLE

Sportwagen-WM / IMSA-Serie: Die Zukunft der LMP1-Klasse

## LMP1: Letzter Versuch einer Einigung?

ACO und FIA und Vertreter der IMSA-Serie sowie die beteiligten Hersteller haben offenbar einen letzten Versuch unternommen, eine Einigung im Streit um eine globale LMP1-Plattform zu erzielen.

**B**eim WM-Lauf in Silverstone gab es es hektische Beratungen zwischen den WM-Ausrichtern FIA und ACO und jenen Herstellern, die möglicherweise ein Interesse an der Teilnahme in der LMP1-Klasse ab der Saison 2020 haben könnten. Ford nahm erstmals an einem Meeting der LMP1 Technical Working Group teil, auch Ferrari war über die GT-Abteilung vertreten. In der Folgewoche fand ein weiteres Meeting in Paris statt, wo es nur um die Energierück-

gewinnungssysteme (ERS-Systeme) ging. Hier waren Vertreter aus der Zulieferindustrie wie Bosch, Magneti Marelli, Williams und McLaren anwesend. Toyota-Technikchef Pascal Vasselon präsentierte sein Konzept eines kostengünstigen Front-KERS-Hybrid-Systems mit Allradantrieb, das angeblich nur einen kleinen einstelligen Millionenbetrag als Investment erfordern würde.

Parallel präsentierte IMSA den Herstellern in den USA ihren Prüfungsbericht bezüglich einer möglichen Integration der Hybridtechnik in die zukünftige DPI-Plattform ab 2022. Ein Insider enthüllte: „Es war schon etwas überraschend, dass sich auf einmal kaum noch ein DPI-Hersteller explizit und grundsätzlich gegen Hybrid ausgesprochen hat. Offenbar ist da wieder Bewegung in die Szene gekommen.“ ■ AC



Gut gelaunt und ungebrochen begeistert vom Motorsport: Markus Voigt

# Der Super-Fan

Carlos Sainz kommt auf 196 WM-Rallyes, Rubens Barrichello hält den Formel-1-Rekord mit 324 Rennen. Ferrari hat in Monza den 952. Grand Prix bestritten. Die Scuderia hatte wenig zu feiern, Markus Voigt schon: Der vielleicht meistgereiste Renn-Fan der Welt blickt auf 1000 Weltmeisterschaftsläufe zurück.

Von: **Markus Stier**

**E**in Glück, dass dies eine Wochenzeitschrift ist, sonst wäre diese Geschichte schon überholt, bevor sie gedruckt ist. Es ist schwer, Schritt zu halten mit Markus Voigt. Auch jetzt hat er nur wenig Zeit, die Freunde warten. Am Morgen war er noch auf der Panzerplatte, am Nachmittag wollen sie noch zur Prüfung nach Freisen. Das Treffen findet vor den Würstbuden der Rallye Deutschland auf einer Bierbank statt.

Markus Voigt, 59, aus dem Westerwald, markante Stimme, fester Händedruck. Er ist gut in Schuss, für jemanden, der demnächst sechs Jahrzehnte voll-

macht, und vielleicht ist es die Rennerei, die ihn jung hält. „Damit eins mal klar ist, wir duzen uns“, sagt er zum Einstand.

Der gelernte Vermessungstechniker schaut auf ein einzigartiges Leben zurück, seit ihn sein rennbegeisterter Onkel 1966 zum ersten Mal mit zu einem Autorennen schleppte. Die Formel 2 fuhr auf der Südschleife des Nürburgrings. Jochen Rindt holte sich den Pokal, Markus Voigt das Fieber. Es hat ihn nie wieder losgelassen.

## Alles außer Rasenmäher

Markus Voigt muss sich nicht das Hirn zermartern, wohin er

in Urlaub fährt. Der 59-Jährige ist das ganze Jahr unterwegs, überall dort, wo Motoren angehängt werden. „Ich gehe zu allem, außer Rasenmäher-Rennen“, sagt er und zeigt seine Lachfalten. Voigt führt Buch. In einem runden halben Jahrhundert hat er knapp 1500 Motorsportveranstaltungen besucht, mit 307 Grands Prix ist der Rekord von Rubens Barrichello (324 Starts) in Reichweite. 212 verschiedene Austragungsorte hat er besucht, in 38 Ländern. Formel-1-Reporter Achim Schlang, selbst ein Renn-Dinosaurier, sagte vor Jahren: „Deine Statistik gehört ins Guinness-Buch.“

Motorsport aktuell hatte Voigt schon abonniert, bevor es sie überhaupt gab, 1977 hieß die schnellste Motorsportzeitschrift der Welt noch Powerslide. Voigt liebt große Driftwinkel, auf seiner Liste stehen auch 39 Eisspeedway-WM-Läufe und vier Sandbahn-Rennen. Seit die Autos wieder mehr Leistung haben, steht die Rallye-WM bei Voigt wieder ganz hoch im Kurs. Er zieht den Hut vor Weltmeister Ogier, „auch wenn ich mehr ein Loeb-Fan bin“. Unerreicht bleibt für ihn aber Deutschlands einziger Champion Walter Röhrl. „Der ist nach wie vor der Größte.“ Voigt war bei allen vier Monte-Carlo-Siegen des Regensburgers dabei. Als der Bayer 1980 im Nebel von Arganil die Konkurrenz im Nebel verdrosch... Voigt stand an der Strecke. Wobei, das trifft es nicht ganz: „Ich stand wie die Portugiesen mitten auf der Straße. Sonst hast du ja nix gesehen.“

### Blomqvist eingeholt

Die diesjährige Rallye Deutschland war seine 122. WM-Rallye. Er hat Stig Blomqvist eingeholt. Nur 17 Fahrer schafften mehr. 1977 nach der Ölkrise gab er sein Debüt in Monte Carlo. Der Rallyesport gefällt ihm vor allem wegen der Landschaften: „Du kommst in Gegenden, wo du sonst nie hinkommst.“ Neben der Monte zieht es ihn immer wieder nach Argentinien, „da sind die Leute so nett“. Er mag die Fahrer, die noch zum Anfassen sind, „und nicht mit Kopfhörer und fünf Bodyguards durchs Fahrerlager laufen.“ Letzteres ist ein Seitenhieb auf Lewis Hamilton.

# 1471

VERANSTALTUNGEN GESAMT

Rennstrecken	212
Länder	38
Weltmeisterschaftsläufe	1000
Formel-1-GP	307
Motorrad-WM und MotoGP	236
Motocross	171
Rallye	122
Sportwagen	54
Eisspeedway	39
Superbike-WM	28
Trial	18
Tourenwagen	7
<b>Summe Auto</b>	<b>492</b>
<b>Summe Motorrad</b>	<b>508</b>

Er hat Colin McRae die Hand geschüttelt, und sein großes Idol war auch ein Schotte. Es war Glück im Unglück, dass der Onkel ein Schönwetter-Gucker war. An jenem verhängnisvollen Wochenende, als Jim Clark im Wald von Hockenheim starb, blieb man wegen des Regens zu Hause. Voigt hat sein Grab besucht, so auch zuletzt die Gräber von Rudolf Caracciola und Clay Regazzoni auf dem Weg nach Monza. „Den habe ich ja noch fahren sehen“, sagt Voigt.

Die Toten haben sein sonniges Gemüt nicht getrübt und den Elan nicht gebremst. Pro Jahr besucht er 35 bis 40 Rennen. Die Gattin lässt ihn gewähren, sie ist früher selbst oft mitgereist. Der Sohnemann schlägt nach dem Vater, reiste mit zur Deutschland-Rallye, musste aber vorzeitig weiter zum Nürburgring, wo das Manthey-Team seine neue Nordschleifen-Waffe präsentierte. „Wir sind auch Porsche-Fans“, gesteht Voigt.

Nur dass kein falscher Eindruck entsteht, der deutsche Superfan ist kein Immobilien-Tycoon oder Hedgefonds-Besitzer, dessen Geld sich von alleine verdient. Voigt arbeitet im Westerwald im Katasteramt. Für die Zeit an Renn- und Rallyepisten geht er Urlaub drauf. Und was das Geld betrifft: „Es ist am Ende noch immer Knete übrig geblieben“, betont er.

### Raus durch die Hintertür

Voigt ist der Kopf einer Gang, die ständig mit ihm loszieht. Man teilt sich einen Transporter, schläft zur Not für 15 Euro pro Kopf zu viert in einem Hotelzimmer oder mit „Penntüten“ im Zelt. Voigt ist der Chefplaner des Zirkels und Experte für Billigflüge. Er weiß nicht nur, wie man für unter 300 Euro zum NASCAR-Rennen in Charlotte kommt, sondern auch einen staufreien Weg aus jedem Service-Park oder Fahrerlager. „Das geht dann immer über den Ho-Chi-Minh-Pfad“, sagt er in Anlehnung an die geheime Versorgungsroute aus dem Vietnam-Krieg. Die Schleichwege baldowert er im Internet aus. „Wenn alles klappt und mir die anderen am Ende auf die Schulter klopfen, bedeutet mir das mehr, als ob es ein tolles Rennen war“, schwört Voigt.

So, jetzt muss er aber wieder los zu den Freunden in Freisen. Etwa ein Dutzend Spießgesellen wartet auf ihn. Einige waren auch beim Vettel-Sieg in Spa dabei, oder bei der Niederlage in



Zum 500. WM-Lauf spendierten die Freunde einen Siegerkranz



Feiern mit Legenden: Familienfoto mit Colin McRae



Zu Besuch beim Idol. Markus Voigt war ein großer Jim-Clark-Fan



Fachsimpeln mit dem Größten: Voigt ist Röhrl-Bewunderer

Monza. Nächste Woche zieht die Clique nach Misano zur MotoGP. Voigt schwärmt: „Unglaublich, was da gerade abgeht.“ Sein liebstes Steckenpferd mit vier Rädern ist zurzeit die Rallye-WM. Dort heißt das nächste Ziel Wales. Da ist zwar Anfang Oktober das Wetter meist nicht so doll, aber Voigt liebt die Prüfungen in den walisischen Wäldern. Außerdem schmeckt das Guinness auf der Insel viel besser. ■



Mit Ecclestone. Man kennt sich

VOIGT ARCHIV

VOIGT ARCHIV

VOIGT ARCHIV

VOIGT ARCHIV

VOIGT ARCHIV

BRETAGNE

# Johan, der Unbesiegbare



Zwischen die sechs Finalisten passte in Lohéac kein Blatt Papier

Weltmeister Johan Kristoffersson beschert Volkswagen den fünften Sieg in Folge. Die Konkurrenz scheint weiter machtlos.

Von: **Sven Kopf**

Die schlechte Nachricht zuerst: Audi steigt tatsächlich aus der WRX aus. Ein werksunterstütztes Engagement wird es für Mattias Ekström nicht mehr geben. Dies war sicher einer der Gründe, weshalb der Schwede bis in die Abendstunden noch Meetings hinter den verschlossenen Türen seines Renntrucks abhielt. Mit den in Frankreich erzielten Ergebnissen seiner Schützlinge konnte Dieter Gass, Audis Motorsportchef, jedoch zufrieden sein.

Die Peugeot-Piloten Timmy Hansen und Sébastien Loeb wollten einen großen Schritt machen und ihre Position als Verfolger des alles überragenden Weltmeisters Johan Kristoffersson stabilisieren. Doch Loeb wurde am Samstag durch technische Probleme eingebremst und musste am Sonntag in einer frühen Startgruppe ran, kurz nachdem die Piste gewässert worden war. Die asphaltierte Jokerlap bot deshalb mehr Grip als die reguläre Strecke, deren Schotter noch triefte. Wer unter diesen Bedingungen den Anfang machen musste, dem blieb eine gute Zeit natürlich ver-

wehrt. Loeb kämpfte wie ein Löwe und sicherte sich mit dem zwölften Platz in der Qualifikation die wichtige Berechtigung, an einem Semifinale teilnehmen zu dürfen. Frenetische Zuschauer jubelten Loeb vorwärts. Von der letzten Startposition tauchte er in das Startgetümmel ab, aus dem er als Dritter hervorging. Der Saal tobte, die Menge grölte. Ihr Liebling war auf Finalkurs, machte es aber noch spannend. Als Petter Solberg aus der Jokerlap schoss, knallte er dem Lokalmatador zum Entsetzen der Bretonen unsanft ins Heck, was jedoch folgenlos blieb.

## Seltener Sieg

Die Audis waren besser aufgelegt. Ekström gelang sogar eine Bestzeit und er konnte Kristoffersson im direkten Duell den Sieg im Semifinale abluksen. Auch Teamkollege Andreas Bakkerud gewann sein Halbfinale, und so standen die Audis beim

Finale in der ersten Startreihe. Da musste doch ein Sieg her vor den Augen des Sportchefs, eigentlich konnte da nichts mehr schiefgehen. Die beiden Volkswagen-Männer zogen früh den Joker, während die Audis ihre Runden drehten. Womöglich wäre es besser gewesen, wenn sie gleich nach Solberg und Kristoffersson die Alternativroute genutzt hätten, denn nun kam es in der letzten Runde zum Showdown ausgangs der Jokerlap.

Viel Verkehr war zu erwarten, denn zwei wilde Trios rasten nun unaufhaltsam aufeinander zu. Und sie lagen so dicht beieinander, dass ein Zusammentreffen ohne Opfer und Sachschaden unmöglich schien. Doch die Protagonisten zeigten ein vorbildliches Reißverschlussverfahren, klebten aneinander und brausten ins Ziel. Die Zuschauer waren entzückt, das Rennen beendet – und gewonnen hatte schon wieder Kristoffersson. ■



Sébastien Loeb schaffte es beim Heimspiel so gerade ins Finale

## HALBFINALE 1

1. Ekström, Audi S1
2. Kristoffersson, VW Polo
3. T. Hansen, Peugeot 208
4. K. Hansen, Peugeot 208
5. Chicherit, Renault Mégane
6. Grönholm, Hyundai i20

## HALBFINALE 2

1. Bakkerud, Audi S1
2. Loeb, Peugeot 208
3. Solberg, VW Polo
4. Eriksson, Ford Fiesta
5. Timerzyanov, Hyundai i20
6. Doran, Renault Mégane

## FINALE

1. Kristoffersson, VW Polo
2. Bakkerud, Audi S1
3. Solberg, VW Polo
4. Ekström, Audi S1
5. T. Hansen, Peugeot 208
6. Loeb, Peugeot 208

## WM-STAND FAHRER

1. Johan Kristoffersson	224 Punkte
2. Andreas Bakkerud	165
3. Petter Solberg	160
4. Timmy Hansen	158
5. Mattias Ekström	157
6. Sébastien Loeb	151

## WM-STAND TEAMS

1. PSRX Volkswagen Schweden	384 Punkte
2. EKS Audi Sport	322
3. Team Peugeot Total	309
4. GRX Taneco	161
5. GC Kompetition	103
6. Olsbergs MSE	37

Rallycross-WM

# Ekströms Problem

Der überraschende Rückzug von Audi ist ein Schlag für Mattias Ekström. Nach seinem DTM-Rückzug konzentriert sich der Schwede voll auf die Rallycross-Karriere, aber ohne Werksunterstützung sieht er wenig Zukunft.

Von: **Markus Stier**

**W**as soll er jetzt sagen? „Wenn du wissen willst, ob es weitergeht oder nicht, habe ich drauf im Moment keine Antwort“, sagt Mattias Ekström. Zugegeben: Er war nicht ganz so überrascht wie der Rest der Motorsportwelt. Als die FIA am 16. August eine einjährige Verschiebung der elektrifizierten Rallycross-WM verkündete, kannte Ekström schon die Einwände seines Sportchefs. Dieter Gass machte schon vorher keinen Hehl daraus, dass ihn das Vermarktungskonzept von Promoter IMG und die TV-Verbreitung der Serie wenig beeindruckt. Es folgte der Rückzug.



Mattias Ekström blickt in eine ungewisse Zukunft

„Wenn Mattias Hilfe braucht, tun wir, was wir können“, sagt Gass, ohne konkret zu nennen, wie derlei Hilfe aussehen soll.

Für Audi-Urgestein Ekström ist die Abkehr der Ingolstädter vom Rallycross ein herber Schlag. Er hat sein gesamtes EKS-Team auf einen Werkseinsatz ausgerichtet, das 2018 gewachsene Engagement von Audi zeigte gerade in Lohéac, dass man den Anschluss an die dominierende Schwester VW herstellen konnte.

Ekström könnte mit Audis wieder in Eigenregie arbeiten,

weiß aber: „Ohne Werksunterstützung wird es schwer.“ Teamkollege Andreas Bakkerud, im Frühling erst angedockt, sagt blauäugig: „Also ich habe einen Vertrag für 2019.“ Sein Teamchef Ekström macht keinen Hehl daraus, dass er in der Rallycross-WM bleiben will. Einen anderen Hersteller zum Einstieg zu bewegen, dürfte so kurzfristig schwierig sein. Die nötigen Ressourcen lassen sich vielleicht aus anderer Quelle besorgen. In Lohéac hatte Ekström ein ausgiebiges Treffen mit Vertretern von Red Bull. ■

## NACHRICHTEN

### LATVALA UND SUNINEN VOR COCKPIT-ROCHADE?

Neuestes Gerücht auf dem Fahrermarkt: Toyota-Pilot Jari-Matti Latvala und M-Sport-Junior Teemu Suninen sollen zur kommenden Saison ihre Werkscockpits tauschen. Der ungewöhnliche Wechsel der beiden vom finnischen Manager-Guru Timo Jouhki beratenen Landsmänner könnte durchaus Sinn machen. Der hungrige Suninen passt perfekt ins Anforderungsprofil von Toyota. ■

### VW BEIM DEBÜT MIT ZWEI POLO R5

Nach erfolgter Homologation zum 1. Oktober soll der VW Polo GTI R5 in Spanien (24. bis 28. Oktober) sein Wettbewerbsdebüt feiern. Die Überraschung: „Wir werden mit zwei Fahrzeugen in der WRC2 antreten“, verriet VW-Sportchef Sven Smeets. Ganz weit oben auf der Liste der möglichen Piloten soll neben den WRC2-erfahrenen Testfahrern Eric Camilli und Pontus Tide- mand Ex-Weltmeister Petter Solberg stehen. ■ RK

Österreichische Rallye-Meisterschaft - Wechselland Rallye

# Mayr-Melnhof holt den Titel

In drei Jahren von null zur Meisterkrone: Niki Mayr-Melnhof verwandelt den ersten Matchball und kürt sich mit dem vierten Saisonserfolg vorzeitig zum österreichischen Meister.

Von: **Reiner Kuhn**

**K**aum sind die heftigen Regenschauer im Raum Pinggau weitergezogen, dreht Raimund Baumschlager auf. Auf der zehnten von 16 Wertungsprüfungen nimmt der Rekordmeister dem Führenden Niki Mayr-Melnhof 7,2 Sekunden ab und verkürzt den Rückstand auf nur noch 6,6 Sekunden. Doch wenige Meter später stellt der Skoda-Pilot seinen Fabia R5 ab. Damit ist nicht nur die Wechselland Rallye gelaufen.

Johannes Keferböck (Skoda) fehlen als neuem Zweitplatzierten schon jetzt über zwei Minuten auf Spitzenreiter Mayr-Melnhof. Im Ziel liegt der 39-jährige im gelb-schwarzen Ford Fiesta R5 fast vier Minuten vor Keferböck und über neun Minuten vor Gerhard Aigner (Skoda), der auf der letzten Prüfung Gernot Zeiringer (Skoda Fabia S2000) noch um 1,5 Sekunden vom dritten Platz verdrängt.

Mehr noch als ihren vierten Saisonserfolg dürfen Mayr-Melnhof und Copilot Leopold Welsersheimb ihren ersten Meistertitel feiern. Denn selten stürmte jemand rasanter an die Spitze. Im Herbst 2015 starteten die beiden im Waldviertel erstmals bei einer Rallye. Fortan blieben sie sich und dem Ford Fiesta R5 treu. 2016 folgte ihre erste ÖRM-Saison. Nach zwei technisch bedingten Ausfällen und zwei vierten



Jackpot: Sieg und Titel für das Ford-Duo Mayr-Melnhof/Welsersheimb

Plätzen enterten sie bei der Wechselland Rallye erstmals das Podium. 2017 feierte das Duo nach gerade einmal 13 ÖRM-Starts im Schneebergland ihren ersten Gesamtsieg. Noch besser die Bilanz in dieser Saison: Bei jedem der bisherigen sechs Läufen lagen Mayr-Melnhof/Poldi Welsersheimb zwischenzeitlich

an der Spitze. Mussten sie ihren Dienstwagen beim Auftakt in Führung liegend noch mit defekter Benzinpumpe abstellen, folgten insgesamt vier Siege und ein zweiter Platz. Der Titelgewinn wird sie kaum daran hindern, zu versuchen, auch beim Saisonfinale Ende September in Melk noch mal aufzutrumphen. ■

DTM

# Audis (Teil-)Bekanntnis

Endlich: Audi hat vergangene Woche den Verbleib in der DTM über die Saison 2018 hinaus offiziell bestätigt. Ein Hintertürchen bleibt aber trotzdem offen.

Von: Michael Bräutigam

Es ist nur ein Satz, der die entsprechende Pressemitteilung trübt: „Voraussetzung für das weitere Audi-Engagement in der DTM ist, dass nach dem Ausstieg von Mercedes-Benz spätestens ab 2020 wieder mindestens drei Marken vertreten sind.“ Am eigentlichen Status quo hat sich also nichts geändert. In Ingolstadt hatte man ja ohnehin auf einen dritten Hersteller gepocht, bevor man sich weiter in der Serie committet. Doch genau dieser in Sicht befindliche dritte Hersteller hatte bislang auch auf Audis DTM-Bekanntnis gewartet. Das Aston-Martin-



Zur DTM bekannt: Audi Sport startet auch nach 2018 in der Serie

Projekt dürfte mit Audis Vorstoß jedenfalls etwas mehr Fahrt aufnehmen, und die Chancen auf einen Einstieg 2020 steigen.

## Nächster Halt: Nürburgring

Die Ende des Jahres scheidenden Mercedes laufen derweil mit Siebenmeilenstiefeln auf drei Titel zum Abschied zu. In Misano konnte Paul di Resta die Führung in der Fahrerwertung von Gary Paffett übernehmen, der in Ita-

lien ein Seuchenwochenende erlebte. Am Wochenende biegt die DTM am Nürburgring auf die Saison-Zielgerade ein. Es müsste schon viel passieren, damit das Mercedes-Duo nicht auch nach dem Eifel-Wochenende die Doppelspitze in der Tabelle hält. Im vergangenen Jahr gab es dort nämlich selbst mit den damals angewendeten Performance-Gewichten und weniger Aero-Einheitsteilen zwei Mercedes-Siege. ■

## NACHRICHTEN

### SUPERCARS: BAMBER TESTET IN WINTON

Le-Mans-Sieger Earl Bamber wird beim nächsten Supercars-Rennen in Sandown sein Seriendebüt geben – als Teamkollege von Tabellenführer Shane van Gisbergen. Nachdem er bereits im Mai testen durfte, sammelt er diese Woche in Winton weitere Kilometer. Van Gisbergens Titelrivale Scott McLaughlin spannt übrigens auch mit einem alten Bekannten zusammen: Ex-DTM-Pilot Alexandre Prémat wird „Scotty“ bei den Langstrecken-Events in Sandown, Bathurst und Surfers Paradise unterstützen.

### WORLD CHALLENGE: ERSTER US-CHAMP GEKRÖNT

Ryan Eversley (Honda) ist der erste TCR-Champion der USA. Beim Finale der Pirelli World Challenge in Watkins Glen holte er einen Doppelsieg und damit auch den Klassentitel.

NASCAR

# Der beste Boxenstopp gewann

Kyle Larson (Chevrolet) dominierte das Rennen in Darlington. Sieger wurde dank eines schnelleren finalen Stopps aber Brad Keselowski (Ford).

Von: Michael Bräutigam

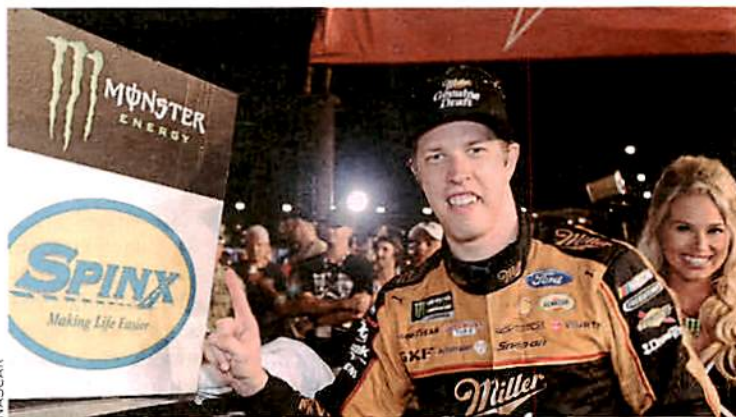
Nicht weniger als 284 der 367 Runden führte Larson an, dazu konnte der Ganassi-Pilot die beiden ersten Stages für sich entscheiden. Aber am Ende strahlte eben nicht der Kalifornier. Beim letzten Stopp fertigte die Penske-Crew Brad Keselowski und Joey Logano schneller ab als die Ganassi-Jungs ihren Schützling. So gab Keselowski beim letzten Restart das Tempo vor und gab die Führung auch nicht mehr her. „Wir hatten nicht den Long-Run-Speed, aber auf den Short Runs waren wir gut. Und wir waren da, als es drauf ankam“, brach Keselowski das Finale herunter.

Larson kämpfte im Windschatten mit Übersteuern und musste auch Logano ziehen lassen. Penske feierte nicht nur einen Doppelsieg, sondern auch den ersten Erfolg auf der Traditionsstrecke von Darlington seit 1975 (!).

## Johnson muss zittern

„Natürlich tut das weh“, war Larson nach dem Rennen logischerweise etwas geknickt. „Aber so ein Auto auf diese Strecke zu bringen, darauf können wir stolz sein. Und es bringt uns viel Selbstvertrauen.“

Am kommenden Wochenende steigt dann in Indianapolis das letzte Rennen der Regular Season. Danach stehen die 16 Fahrer fest, welche in den Playoffs um den Titel 2018 kämpfen. Einer, der sein Playoff-Ticket noch nicht sicher hat, ist Jimmie Johnson (Chevrolet). Rein rechnerisch kann er noch den Cut verpassen, bislang hat es der siebenfache Champion aber noch immer geschafft, in den Chase/die Playoffs einzuziehen. ■



Erster Saisonsieg: Brad Keselowski gewann dank schnellem Teamwork

## NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)  
25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Brad Keselowski (USA)	Ford
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	Kurt Busch (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Erik Jones (USA)	Toyota
9.	Jamie McMurray (USA)	Chevrolet
10.	Denny Hamlin (USA)	Toyota

Gesamtwertung  
nach 25 von 36 Rennen

1.	Kyle Busch (Toyota)	1038 Punkte
2.	Harvick (Ford)	999
3.	Truex Jr. (Toyota)	883
4.	Kurt Busch (Ford)	835
5.	Logano (Ford)	818
6.	Keselowski (Ford)	785
7.	Larson (Chevrolet)	783
8.	Bowyer (Ford)	777
9.	Blaney (Ford)	755
10.	Hamlin (Toyota)	738

## CLASSIC

ADAC Classic-Pokal Südwest  
Stand nach 9 von 11 Läufen

1. Wolfgang Smuda (D)	56,79 Pkt
2. Knut Henneke (D)	53,58
3. Achim Bittmann (D)	51,98
Timo Bittmann (D)	51,98
5. Milos Jaspár (CZ)	45,58
Marie Janak (CZ)	45,58
7. Olaf Breidenstein (D)	44,79
Heike Breidenstein (D)	44,79
9. Norbert Lehmann (D)	43,89
10. Jürgen Illig (D)	43,05

## SLALOM

ADAC Hessen/Thüringen  
nach 1 von 2 Vorläufen

1. Lukas Restel (D)	9,25 Pkt
2. Hans-Dieter Meckel (D)	8,50
3. Nils Jenschur (D)	4,50

ADAC Mittelrhein  
nach 2 von 2 Vorläufen

1. Manfred Bläsius (D)	17,75 Pkt
2. Michelle Bläsius (D)	11,00
3. Pascal Heinemann (D)	10,52

ADAC Pfalz  
nach 2 von 2 Vorläufen

1. Markus Fitzer (D)	17,50 Pkt
2. Manfred Weller (D)	14,06
3. Stefan Schäfer (D)	12,11

ADAC Nordbaden  
nach 2 von 2 Vorläufen

1. Rüdiger Schwab (D)	16,00 Pkt
2. Manuel Elfner (D)	13,75
3. Sabine Hahn (D)	11,21

ADAC Saarland  
nach 2 von 2 Vorläufen

1. Regina Breit (D)	19,12 Pkt
2. Jürgen Breit (D)	18,64
3. Wolfgang Henrichs (D)	12,36

ADAC Südbaden  
nach 1 von 2 Vorläufen

1. Joachim Meier (D)	7,14 Pkt
2. Fabio Albiez (D)	6,67
2. Kevin Latzko (D)	6,67

ADAC Württemberg  
nach 1 von 2 Vorläufen

1. Klaus Kalus (D)	9,39 Pkt
2. Patrick Spahr (D)	8,00
3. Anton Ganser (D)	7,17

## RALLYE

Fahrerwertung  
nach 8 von 12 Läufen

1. Rainer Noller (D)	35,88 Pkt
2. Jan-Marc Soutschka (D)	25,21
3. Oliver Selmikiet (D)	21,68

Beifahrerwertung  
nach 8 von 12 Läufen

1. Daniela Kurz (D)	25,21 Pkt
2. Knut Kaiser (D)	15,67
3. Helmut Michel (D)	10,44



Vor dem zweiten Vorlauf des ADAC Südbaden (Slalom): Fabio Albiez auf Platz 2

ADAC Südwestpokale

# Auf der Zielgeraden

Bei den ADAC-Südwestpokalen geht es in den kommenden Wochen Richtung Zielgerade. In den Disziplinen Classic, Slalom und Rallye bleibt es dabei spannend.

**N**un der elf Veranstaltungen der Classic-Pokalserie sind in den sieben beteiligten Regionalclubs bereits ausgefahren. Leider musste die achte Veranstaltung, die Süd-Rallye-Historic, abgesagt werden. So war nach der Eber-Rallye-Classic Ende Juni eine vierwöchige Pause angesagt. Anfang August ging es mit der Schauinsland Klassik von Freiburg aus quer durch den Schwarzwald weiter. 102 Teams waren am Start, um sich der 600 km langen Rallye an zwei Tagen zu stellen. Das Team Wolfgang Smuda/Norbert Lehmann belegte hier den zweiten Platz und konnte

te sich so mit seinem Triumph Spitfire im ADAC Classic-Pokal Südwest an die Spitze der Wertung setzen. Mit der sechsten ADAC Alb-Challenge (8.9., ADAC Heckingen e.V.) und der achten ADAC Rallye Käthchen Classic (21./22.9., MC Heilbronn) stehen noch zwei Veranstaltungen an.

## Slalom: Junior mit Chancen

Im Slalom-Wettbewerb sind elf von 14 Wettbewerben im Clubsport- oder DMSB-Slalom ausgetragen. Nur im ADAC Hessen/Thüringen, ADAC Südbaden und ADAC Württemberg steht noch nicht fest, wer sich für den großen Finallauf im Rahmen des ADAC/ASC Herbstslalom des ASC Ahrweiler (28.10.) qualifiziert. Aus den Top 10 des Vorjahres finden sich in den Zwischenständen der Vorjahreszweite Manfred Bläsius, Joachim Maier (5.) und Manuel Elfner (9.). Der ADAC Südbaden hat seit 2016 einen Suzuki Swift im Einsatz,

der von gleich drei Nachwuchsfahrern auch im DMSB Slalom Cup Südwest eingesetzt wird. Der Suzuki wurde von einem Rallye Cup Fahrzeug zum Slalom-Fahrzeug umgebaut. Im ersten von zwei Vorläufen holte Fabio Albiez den zweiten Platz und hat damit gute Chancen auf eine Final-Qualifikation.

## Rallye: Noller weiter vorn

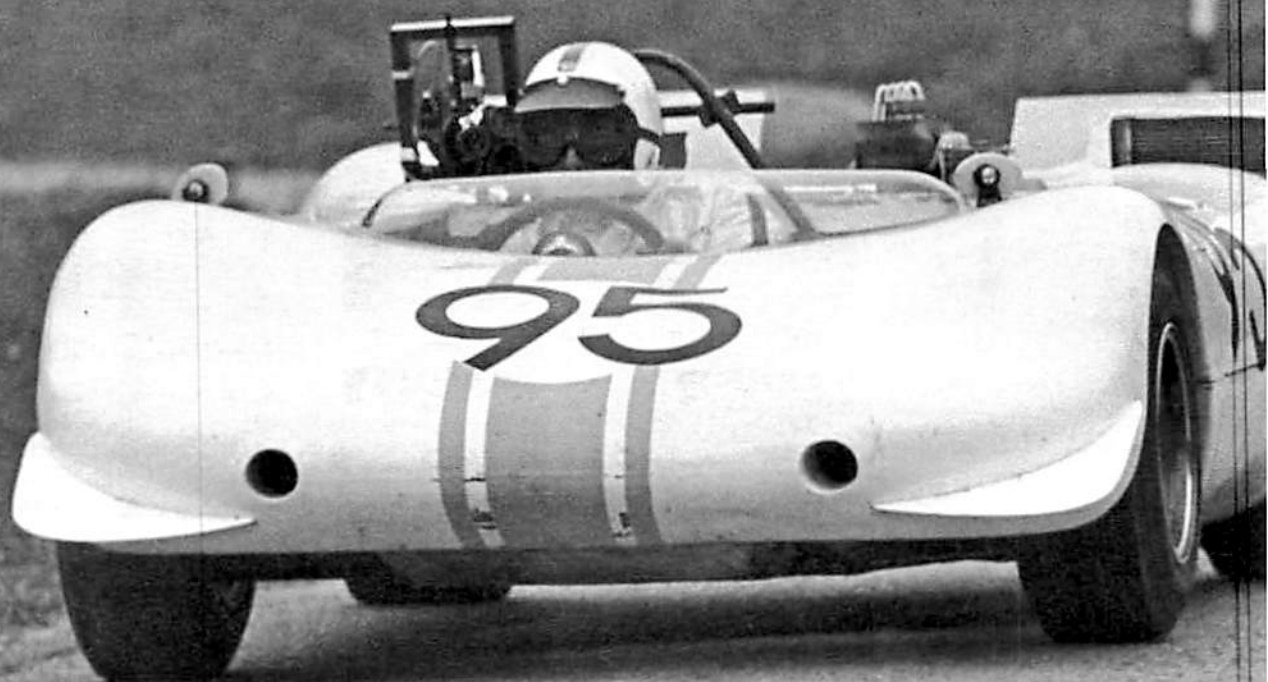
Die älteste Serie ist der ADAC Rallye Pokal Südwest, der bereits seit 1978 ausgeschrieben wird. Unter Federführung des ADAC Pfalz beteiligen sich auch die Regionalclubs Hessen-Thüringen, Mittelrhein, Nordbaden, Nordbayern, Saarland, Südbaden und Württemberg. Auch nach acht von zwölf Läufen führt in der Fahrerwertung Rainer Noller (Abstatt) auf einem Mitsubishi Lancer Evo 8. Zuletzt reichte ihm ein vierter Platz auf der Main-Kinzig-Rallye, um seine Spitzenposition zu verteidigen. ■ MSA



Nach P2 bei der Schauinsland vorn (Classic): Smuda



Noller: Auch nach acht von zwölf Läufen Spitzenreiter



Porsche 909 Bergspyder

# Extrem-Bergsteiger

Porsche treibt es auf die Spitze: Anfang September 1968 schieben die Werks-Mechaniker einen Bergrennwagen aus dem dunkelroten Transporter, der alle bisherigen Autos für diese Disziplin in den Schatten stellt.

Von: **Dirk Johae**

**D**ie papierdünne, fast durchsichtige Karosseriehülle über dem Gitterrohrrahmen wiegt nur zehn Kilogramm und ist so fragil, dass sie dem Druck einer Hand kaum standhält. Beim vorletzten EM-Lauf der Saison am Gaisberg bei Salzburg wird der filigrane Leichtbau-Renner erstmals eingesetzt. Porsche macht seine Rennwagen immer leichter und schneller – in immer kürzerer Entwicklungszeit: Tüftelei in Topspeed.

Bei keinem anderen Porsche sind die Eigenschaften eines

Berg-Rennwagens so ausgeprägt wie beim 909. Er markiert den Höhepunkt der Ära zwischen 1958 und 1968, in der Porsche-Werksfahrer insgesamt acht Europameistertitel gewinnen. Die Antriebsquelle für die Sport-Prototypen, der aus dem Formel-1-Motor abgeleitete, luftgekühlte Achtzylinder-Boxer vom Typ 771 mit zwei Litern Hubraum, ist ab 1962 die Konstante. Er wird stetig weiterentwickelt und liefert in der letzten Stufe 275 PS. Die Literleistung liegt bei rund 139 PS. Damit ist das Potenzial des Boxermotors nach sieben Jahren ausgereizt.

Daher gilt das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung der Gewichtsersparnis und der Verbesserung der Gewichtsverteilung. Unter der Leitung des jungen Ingenieurs Ferdinand Piëch nimmt diese Arbeit deutlich Fahrt auf. Dafür ist der 909 ein Paradebeispiel: Mit sündhaft teuren Leichtbau-Werkstoffen wie Beryllium, Silber und Titan wird Gewicht gespart – auf Teufel kommt raus. Neben den extrem teuren Bremsscheiben aus Beryl-

lium, der Verkabelung aus Silber und der Silberbatterie steht das Tanksystem als Paradebeispiel für die Entwicklung. Der Tank besteht aus einer Titankugel, die den Gummitank umgibt. Vor dem Start wird der Raum zwischen dem 0,8 Millimeter dicken Titanbehälter und der vollen Gummiblase mit Stickstoff unter Druck (15 atü) gesetzt. So werden die 14 Liter Benzin ohne Kraftstoffpumpe ins Einspritzsystem gepresst. Die Ersparnis gegenüber einem herkömmlichen System beträgt sechs bis sieben Kilo. 375 Kilogramm wiegt der neue Bergspyder – so leicht wie noch kein anderer Bergrennwagen.

## Jagd nach Gewicht

Wie beinahe fanatisch Piëch überflüssige Pfunde jagt, zeigt eine Anekdote, die von Porsche-Mechanikern überliefert ist. Sie haben den Chef dabei beobachtet, wie er nach Feierabend mit einem großen Magneten nach verbliebenen Stahlteilen fahndet. Das berichtet der Journalist Eckhard Schimpf in seinem Buch „Porsche und Piëch.“ Ferdinand

Piëch selbst bezeichnet die Konzeption des 909 als „Hochgenuss an technischer Tüftelei“. Aber nicht nur das Gewicht an sich haben die Rennentwickler gesenkt, sondern auch dessen Verteilung verbessert. Umgeben von einem Hauch Karosserie und dünnen Alurohren sitzt der Fahrer im 909 extrem weit vorne, die Pedale sind noch vor der Vorderachse angebracht. Der Achtzylinder ist nach vorn Richtung Wagenmittelpunkt gerückt, weil das Getriebe noch vor dem Hinterachsdifferenzial montiert ist.

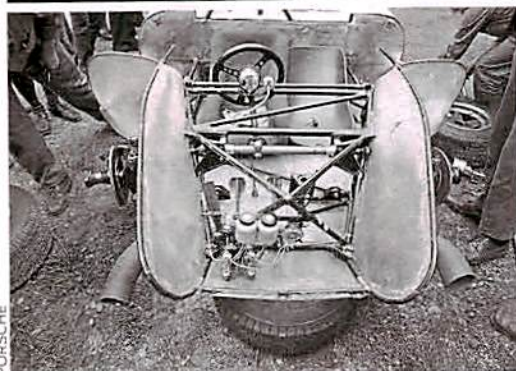
Für die Fahrer wird der Einsatz im neuen Einsatzauto zu einer heiklen Mission. „Die Sicherheitsstandards waren absolut lächerlich“, weiß Piëch fünf Jahrzehnte später und fügt an: „Für Unfälle waren damals nur Glück und Schicksal vorgesehen.“

## Nur kurze Testfahrten

Der 909 wird im Expresstempo entwickelt. Vor dem ersten Einsatz am 8. und 9. September am Gaisberg in Österreich sind nur noch kurze Testfahrten auf dem

Nur im Training  
am Gaisberg setzt  
Europameister  
Gerhard Mitter auf  
den neuen 909

## DIE DETAILS



Filigranbauweise mit vorn platziertem Fahrerplatz



Der Clou: Eine Titankugel als Tankgehäuse

## DIE ERFOLGE



**Debüt:** Gaisberg 1968  
**EM-Einsätze:** 2  
**Einsatzzeit:** 1968  
**Siege:** 0  
**Bestzeiten:** 0  
**EM-Punkte:** 10

## DIE TECHNIK

**Bezeichnung:** Porsche 909 Bergspyder (1968)  
**Motor:** Typ 771/0, 8 Zyl. Boxer, luftgekühlt, 1981 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 76 x 54,6 mm, mech. Einspritzung, 275 PS bei 9000/min, Drehm. 202 Nm  
**Getriebe:** 5-Gang (unsyn.)  
**Vorderachse:** Dreieckslenker, Drehstabfedern (Z-Stab), Hydraulikdämpfer  
**Hinterachse:** Längslenker, Drehstabfedern, Hydraulikdämpfer  
**Reifen:** 13 Zoll (Dunlop)  
**Länge:** 3448 mm  
**Breite:** 1800 mm  
**Radstand:** 2264 mm  
**Gewicht:** 375 kg (trocken)

Nürburgring und Hockenheimring möglich. Der neue Rennwagen liefert zwar erste beeindruckende Werte, doch im Ernstfall überzeugen sie Gerhard Mitter nicht. Der Leonberger wechselt am Gaisberg nach dem Training zurück auf seinen bewährten 910 Bergspyder. Auf der schnellsten Bergrennstrecke im EM-Kalender fehlt dem 33-jährigen das Vertrauen in den Extrem-Renner.

Sein junger Teamkollege Rolf Stommelen dagegen startet im 909, wird Dritter bei der Rennpremiere und später Zweiter am Mont Ventoux. Mit diesen Punkten beim Finale überholt der Kölner in der Meisterschaft noch den BMW-Werksfahrer Dieter Quester im Monti. Den Titel sichert sich Gerhard Mitter, der alle Erfolge mit dem 910 Bergspyder einfährt. Es ist sein dritter Titel in Folge.

Für das erfolgsverwöhnte Porsche-Team ist es der letzte Titel. Ab 1969 konzentriert sich das Werksteam mit den Sport-Prototypen und Sportwagen ganz auf die Rundstreckeneinsätze. Die ganze Kraft der Tech-

niker gilt dem neuen 917. Doch auch das Konzept des 909 wird nochmals aufgegriffen. Unter der Leitung von Manfred Bantle wird der 908/3 Spyder speziell für den Einsatz bei der Targa Florio entwickelt. Der offene Sport-Prototyp mit dem Dreiliter-Achtzylinder folgt der Gewichtsverteilung des 909 von 1968. Auch bei den WM-Läufen auf dem Nürburgring wird der 908/3 Spyder eingesetzt und. 1970 und 1971 beschert er Porsche insgesamt drei WM-Siege – das Konzept hat sich bewährt. ■



Entwickler Ing. Manfred Bantle



Chefentwickler Ferdinand Piëch



909-Dompteur Rolf Stommelen



Sieben Grands Prix sind noch zu fahren, und Titelverteidiger Marc Márquez hat 59 Punkte Vorsprung an der Tabellenspitze. Im MSA-Interview spricht der 25-jährige Spanier über seine Taktik für den Rest der Meisterschaft, das ausgefallene Rennen in Silverstone und seinen nächstjährigen Teamkollegen Jorge Lorenzo.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie sehen Sie die Absage des Rennens in Silverstone?**

Es tut mir wirklich leid für die Fans, dass wir in Silverstone nicht fahren konnten. Sie können mir aber glauben, dass jeder von uns Rennfahrern zunächst einmal unbedingt Rennen fahren will, denn wir alle lieben diesen Sport, und wir haben ihm unser Leben gewidmet. Aber es war einfach zu gefährlich, unter den dortigen Umständen zu fahren. Es hatte sich leider schon am Samstag in FP4 abgezeichnet, dass einige Streckenabschnitte bei starkem Regen unfahrbar sein würden. Ich selber hatte am Samstag noch Glück, denn ich habe, nachdem ich aus der Box rausgefahren war, rechtzeitig das Gas zgedreht, als ich das viele Wasser auf der Geraden sah. Aber selbst als ich mit langsamer



Marc Márquez

**Geburtstag:** 17. Februar 1993

**Geburtsort:** Cervera (E)

**Herkunftsland:** Spanien

**WM-KARRIERE**

- 2008: 125GP, KTM (13.)
- 2009: 125GP, KTM (8.)
- 2010: 125GP, Derbi (1.)
- 2011: Moto2, Suter (2.)
- 2012: Moto2, Suter (1.)
- 2013: MotoGP, Honda (1.)
- 2014: MotoGP, Honda (1.)
- 2015: MotoGP, Honda (3.)
- 2016: MotoGP, Honda (1.)
- 2017: MotoGP, Honda (1.)
- 2018: MotoGP, Honda (z. Zt. 1.)

**HOBBYS**

Dirt Track, Motocross

# „Es ist mein Stil, immer mit vollem Einsatz anzugreifen“

Geschwindigkeit an die Stelle kam, war das Aquaplaning unglaublich. Nicht auszudenken, wenn ich da mit hoher Geschwindigkeit angekommen wäre. Das große Problem waren auch die Bodenwellen, in ihnen sammelte sich das Wasser. Von oben sah man es nicht, und man hatte Aquaplaning, wo man es nicht erwartet hätte. Erst wenn man drüberfuhr, merkte man es, und dann war es schon zu spät, um zu reagieren. Und da war es nur in drei Kurven nass – am Sonntag auf der ganzen Strecke.

## Ist die Entscheidung, nicht zu fahren, nicht etwas zu früh gekommen?

Es war für jeden eine sehr schwierige Entscheidung. Die Umstände waren wirklich ungewöhnlich, und wir haben uns mehrfach mit der Safety Commission zusammengesetzt. Aber sowohl die Fahrer als auch die Sicherheitsbeauftragten waren der Ansicht, dass es zu gefährlich war, denn die Asphaltoberfläche war bei diesen Bedingungen nicht kontrollierbar. So haben wir entschieden, nicht zu fahren. Wir hatten am Samstag schon gesehen, was passieren kann, wenn das Wasser an einigen Stellen zu hoch steht, und da steht unsere Sicherheit über allem anderen. Wir waren alle enttäuscht, denn schließlich waren wir angereist, um ein Rennen zu fahren. Aber es war die richtige Entscheidung, der Sicherheit Vorrang zu geben. Wir haben lange dort gesessen, und es ist nicht leicht, von morgens um neun bis nachmittags um vier die Konzentration aufrechtzuerhalten. Schon aus diesem Grund war es umso gefährlicher, je weiter wir es hinausgeschoben haben. Die Rennleitung hat schließlich die Entscheidung getroffen. Und sie hat alle Umstände in Betracht gezogen. Die vor Ort und was die Meisterschaft betrifft.

## Wie war das Kräfteverhältnis in Silverstone bis Samstag?

Wir haben unter trockenen Bedingungen in FP4 einen großen Schritt nach vorne gemacht.

Ich konnte 15 Runden mit den Reifen auf 2.00 min fahren, und meine Pace über die ganze Rennstrecke war auch gut. Wir haben uns über die Trainingstage steigern können. Aber Samstagfrüh haben wir beim Abstimmen einige Fehler gemacht, von denen wir uns zum Glück am Nachmittag erholen konnten. Aber insgesamt war im Trockenen Mave-

„NÄCHSTES JAHR HAT JORGE LORENZO DIE GLEICHEN WAFFEN WIE ICH. DANN GIBT ES KEINE ENTSCULDIGUNGEN MEHR.“

Marc Márquez

rick Viñales der Schnellste, dann kam Andrea Dovizioso, ich kam ihm aber immer näher. Cal Crutchlow war in Silverstone auch jemand, mit dem man rechnen musste.

## Und im Nassen?

Das war schwierig zu sagen. Wir sind ja nicht wirklich im Nassen gefahren. Die Quali war nicht wirklich nass. Dreiviertel der Strecke waren trocken, nur drei Kurven waren nass. Aber man kann davon ausgehen, dass die Ducati im Regen immer stark sind. Und da sind dann immer die Spezialisten, die im Regen immer schnell sind.

## Am Donnerstag in Silverstone konnten Sie mit Drew Feustel in der internationalen Raumstation reden. Könnten Sie sich vorstellen, dort einige Zeit zu leben?

Nein, nie. Da sind die ganzen natürlichen Dinge des Körpers, auf Toilette gehen und so. Monate oben zu verbringen und in diesem engen Raum eingeschlossen zu sein, das kann ich mir alles nicht vorstellen. Ich denke, um dort ein halbes Jahr oder so zu verbringen, dafür muss man mental ganz besonders bereit sein.

## In diesem Jahr dreht sich bei vielen Rennen alles um das Reifen-Management. Wie müssen die Rennen angegangen werden?

Das kommt ganz darauf an, wie man sich auf den Reifen fühlt. In Brunn habe ich mich zum Beispiel lange zurückgehalten. Auf dem Red Bull Ring bin ich das Rennen weniger konservativ angegangen und habe gleich zu Beginn gepusht, um die Ducati-Fahrer dazu zu bringen, ihre Reifen mehr zu brauchen – in der Hoffnung, dass so zum Schluss nur noch einer bei mir bleibt. Und diese Taktik ist aufgegangen. Dort war ich mit dem harten Hinterreifen unterwegs und habe mit allem gepusht, was ich hatte.

## Jorge Lorenzo wird nächstes Jahr Ihr Teamkollege. Wie beurteilen Sie seine Stärken und Schwächen?

Er hat einen sehr starken Bremspunkt, er bremst sehr spät, aber manchmal kann ich noch später bremsen als er. Die Ducati hat eine sehr gute Beschleunigung, und die nutzt er sehr gut. Nächstes Jahr wird er zum Glück nicht mehr auf der Ducati sitzen. Er wird die gleichen Waffen haben wie ich, und da wird es auch keine Entschuldigungen mehr geben. Ich denke, da hat Honda einen guten Zug gemacht. Er wird mit unserem Motorrad gewinnen können, und dann gewinnt er nicht mit einem anderen Motorrad. Es wird interessant sein, ihn

auf einer Honda zu sehen. Er wird sicher sehr schnell sein.

## Haben Sie darüber nachgedacht, was der Ausfall des Rennens in Silverstone für Ihre WM-Chancen bedeutet?

Bei so einem Rennen hätte man profitieren, aber auch viel verlieren können. Theoretisch waren Maverick Viñales und die beiden Ducati in Silverstone sehr stark, man kann aber nicht wissen, wie ein Regenrennen ausgefallen wäre. Ich werde in Misano nun versuchen, stärker zu sein, als ich es an den ersten beiden Tagen in Silverstone war.

## Sie haben 59 Punkte Vorsprung in der WM. Was ist Ihre Taktik?

Es ist mein Stil, immer vollen Einsatz zu zeigen und immer anzugreifen, denn Angriff ist die beste Verteidigung. Aber ich gehe jedes Wochenende an, in dem ich zuerst alles aussortiere, die Reifen auswähle und versuche, am Sonntag bereit für das Rennen zu sein, um das Podium zu fahren, und wenn es geht, zu gewinnen. So bin ich auch auf dem Red Bull Ring vorgegangen und konnte meinen Vorsprung in der Tabelle weiter vergrößern. Es gibt mir schon eine Sicherheit, dass ich so einen großen Vorsprung habe. Es werden auch einige Strecken kommen, die uns liegen. Dort werde ich angreifen und versuchen, die vollen 25 Punkte mitzunehmen. ■



Marc Márquez und die Honda: „Es werden Strecken kommen, die uns liegen“

# Lorenzo unter Rundenrekord

Nach inoffiziellen Messungen hat Jorge Lorenzo bei den privaten Tests in Aragón sogar den Quali-Rekord unterboten. Jonas Folger war als Zuschauer dabei.

Von: Imre Paulovits

Letzten Mittwoch und Donnerstag testeten die MotoGP-Teams von Ducati, KTM, Suzuki und Yamaha sowie Pramac-Ducati in Aragón, um sich für den dort am vorletzten Septemberwochenende stattfindenden Grand Prix vorzubereiten und weiter an der Abstimmung für die entscheidende Phase des WM-Kampfes zu arbeiten.

Am ersten Tag war die Strecke vom Regen in der Nacht zuvor und von dem Staub, der sich angesammelt hatte, weil die Strecke länger nicht mehr benutzt worden war, nicht in optimalem Zustand. Am zweiten Tag waren die Gripverhältnisse dann deutlich besser. KTM testete neben Bradley Smith erstmals mit Randy de Puniet, dazu fuhren die beiden Moto2-Piloten Miguel Oliveira und Brad Binder. Bei Suzuki drehten Álex Rins, Andrea

Iannone sowie Testfahrer Sylvain Guintoli ihre Runden, bei Ducati führte neben Jorge Lorenzo und Andrea Iannone auch Michele Pirro seine Testarbeit durch. Bei Yamaha arbeiteten Valentino Rossi und Maverick Viñales weiter an der Abstimmung der Yamaha M1.

Wenn er auch nur als Zuschauer anwesend war, so war es interessant, dass Jonas Folger bei den Tests dabei war. Der 25-jährige Deutsche hat mittlerweile die besten Chancen auf den Job als Testfahrer des nächsten Jahr in Europa stationierten Yamaha-Testteams.

Es wurden keine offiziellen Zeiten veröffentlicht, aus dem, was von den Teams durchgesickert ist, legten am ersten Tag die beiden Pramac-Piloten Jack Miller und Danilo Petrucci mit 1:48,8 respektive 1:39,1 die schnellsten Zeiten vor. Am zweiten Tag, als die Verhältnisse deutlich besser waren, brillierten die beiden Ducati-Werkspiloten Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso. Mit 1:47,6 lag Lorenzo klar unter dem Rundenrekord, den er 2015 mit 1:48,120 selber gesetzt hatte, und in dem Bereich, den Maverick Viñales letztes Jahr im Qualifying (1:47,635) gefahren ist. ■



Jorge Lorenzo: Auf zur schnellsten Runde, die je in Aragón gedreht wurde



Jack Miller: Am ersten Tag auf schmutziger Strecke Schnellster



Valentino Rossi: Auf der Suche nach besserer Gasannahme für Heimrennen

Motorrad-WM

## Silverstone soll auch weiter bleiben

Nach der Absage des Britischen Grand Prix drohte Silverstone das Aus. Doch Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta möchte den GP dort halten, wenn der Asphalt ausgebessert wird.

Von: Imre Paulovits

Das Chaos im Regen und die Absage des Grand Prix in Silverstone am vorletzten Sonntag waren ein Ohrfeige für die Traditionsrennstrecke und die Zuschauer zugleich. Es zogen noch dunklere Wolken über die



Im Regen nicht einmal für das Safety Car sicher: Neuasphaltierung nötig

Zukunft von Silverstone auf, doch Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta hat sich in einem Interview mit der spanischen Sportzeitung Diario AS klar zur Beibehaltung des Bri-

tischen Grand Prix auf dem ehemaligen Militärflugplatz ausgesprochen. „Wenn sie die Strecke wieder neu asphaltieren und die Kontrollen bestehen, dann sind

sie nicht aus dem Kalender raus“, verspricht Ezpeleta. „Die Schuld an den Umständen beim Grand Prix hat die Firma, die die Neuasphaltierung durchgeführt hat. In Zukunft müssen wir jemanden beauftragen, der den Belag prüft, wenn eine Strecke neu asphaltiert wurde. Dafür brauchen wir Experten, die die Qualität der Arbeit beurteilen können. Bislang gibt es keine Regel dafür, wie die Neuasphaltierung durchgeführt werden muss, auch nicht bei der FIM.“

Das größte Problem für Silverstone ist, dass sie durch die letzte Neuasphaltierung bereits an den Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten angelangt ist. ■

MotoGP

# Rabat der Unzerstörbare

Nach seinem mehrfachen Beinbruch in Silverstone ist Tito Rabat wieder in Barcelona und denkt an nichts anderes als seine Rückkehr.

Von: Imre Paulovits

Nach seiner Operation und einem sechstägigen Aufenthalt in der Universitätsklinik Coventry wurde Tito Rabat, der sich in FP4 in Silverstone das rechte Bein dreifach brach, als er nach einem Aquaplaning-Sturz im Kiesbett aufstand und vom Motorrad des nach ihm gestürzten Franco Morbidelli getroffen wurde, nach Barcelona geflogen und umgehend unter die Obhut von Dr. Xavier Mir,

Dr. Ángel Charre und Dr. Ignacio Ginebreda genommen, die einen Rehabilitationsplan für den 29-jährigen erstellten.

Am Montag rief Rabat bereits eine Pressekonferenz im Auditorium der Universitätsklinik Barcelona ein, wo er mit seinen Ärzten vor die Öffentlichkeit trat. Rabat will so schnell es geht wieder in den Sattel seiner Ducati D16 GP17 steigen. Dr. Ginebreda will sich auf keinen genauen Zeitpunkt festlegen, bestätigt aber, dass die Operation gut verlaufen ist, alle Knochen richtig liegen und keine Gelenke oder Bänder in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Die Universitätsklinik Barcelona wird auch alles unternehmen, um den Heilungsprozess des MotoGP-Piloten zu beschleunigen. ■



Nicht unterzukriegen: Tito Rabat motiviert sich sogar im Krankenhaus

## NACHRICHTEN

**MOTOGP** Avintia-Ducati hat bei Héctor Barberá angefragt, ob er am nächsten Wochenende in Misano den verletzten Tito Rabat vertreten würde, doch der Ex-MotoGP-Pilot und sein neuer Teamchef Manuel Puccetti, für den Barberá nun in der Supersport-WM fahren wird, haben dem Ducati-Kundenteam eine Absage erteilt.

**MOTO2** Forward Racing hat für sein Moto2-Projekt mit MV Agusta Romano Fenati verpflichtet. Der Moto3-Vizeweltmeister von 2017 und aktuell 19. der laufenden Moto2-Weltmeisterschaft hat vor dem Heimflug von Silverstone mit Forward-Boss Giovanni Cuzari einen Vertrag für 2019 unterschrieben. Zusammen wollen

sie MV Agusta wieder an die Spitze bringen. Forward musste in Silverstone aber auch einen Rückschlag einstecken: Isaac Viñales zog sich einen Bruch der Speiche innerhalb des Ellbogengelenks zu. Der Spanier wurde operiert und hat bereits seine Reha begonnen.

**MOTO3** Nachdem sich das Ángel Nieto Team aus der MotoGP zurückziehen wird, wird sich die Mannschaft von Jorge Martínez ab dem nächsten Jahr auf die beiden kleineren Klassen konzentrieren und in enger Zusammenarbeit mit KTM Talente aufziehen. Ganz in diesem Sinne wurden für die Moto3-WM 2019 die beiden jungen Spanier Albert Arenas und Raúl Fernández verpflichtet.

Motorrad-WM

# Vorschau GP San Marino

## ZEITPLAN

GP San Marino/Misano  
(alle Zeitangaben in MESZ)

### Freitag, 7. September 2018

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.40	Moto2	1. freies Training
13.10–13.50	Moto3	2. freies Training
14.05–14.50	MotoGP	2. freies Training
15.05–15.50	Moto2	2. freies Training

### Samstag, 8. September 2018

9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.40	Moto2	3. freies Training
12.35–13.15	Moto3	Qualifying
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05–15.50	Moto2	Qualifying

### Sonntag, 9. September 2018

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, 23 Rd.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rd.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rd.

## STATISTIK

GP San Marino/Misano

### Sieger 2017

Moto3: Romano Fenati (I), Honda  
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex  
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

### Pole-Position 2017

Moto3: Enea Bastianini (I), Honda,  
1:42,147 (= 148,9 km/h)

Moto2: Mattia Pasini (I), Kalex,  
1:37,390 (= 156,2 km/h)

MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha,  
1:32,439 (= 164,5 km/h)

### Schnellste Runde 2017

Moto3: Romano Fenati (I), Honda,  
1:59,425 (= 127,3 km/h)

Moto2: Brad Binder (SA), KTM,  
1:57,732 (= 129,2 km/h)

MotoGP: Marc Márquez (E), Honda,  
1:47,069 (= 142,0 km/h)

### Rundenrekord

Moto3: Andrea Locatelli (I), KTM,  
1:42,627 (= 148,2 km/h), 2016

Moto2: Jonas Folger (D), Kalex,  
1:37,422 (= 156,1 km/h), 2015

MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda,  
1:32,979 (= 163,6 km/h), 2016

## STAND DER MOTORRAD-WM 2018

### MotoGP

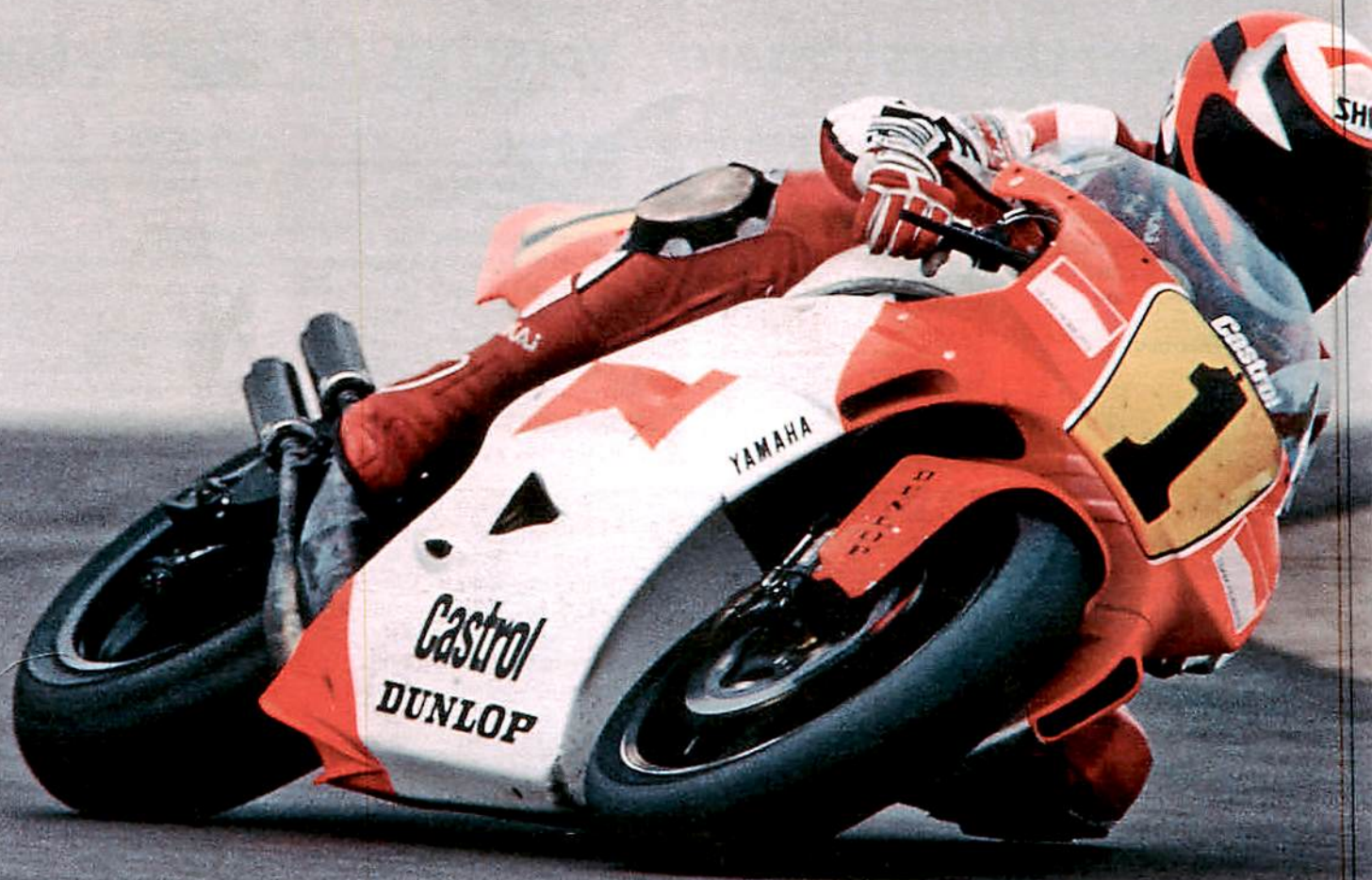
Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V	201
2. Valentino Rossi (I)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	142
3. Jorge Lorenzo (E)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	130
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati Team	Ducati D16 GP 18	129
5. Maverick Viñales (E)	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	113
6. Danilo Petrucci (I)	Alma Pramac Racing	Ducati D16 GP 18	105
7. Johann Zarco (F)	Monster Yamaha Tech3	Yamaha YZR-M1	104
8. Cal Crutchlow (GB)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V	103
9. Andrea Iannone (I)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	84
10. Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	66

### Moto2

1. Francesco Bagnaia (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	189
2. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Ajo	KTM	186
3. Álex Márquez (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	113
4. Brad Binder (SA)	Red Bull KTM Ajo	KTM	111
5. Lorenzo Baldassarri (I)	Pons HP40	Kalex	106
6. Joan Mir (E)	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Kalex	103
7. Marcel Schrötter (D)	Dynavolt Intact GP	Kalex	91
8. Xavi Vierge (E)	Dynavolt Intact GP	Kalex	90
9. Fabio Quartararo (F)	Lightech - Speed Up Racing	Speed Up	84
17. Dominique Aegerter (CH)	Kiefer Racing	KTM	24

### Moto3

1. Marco Bezzecchi (I)	Prüstel GP	KTM	158
2. Jorge Martín (E)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	146
3. Fabio di Giannantonio (I)	Del Conca Gresini Moto3	Honda	121
4. Aron Canet (E)	Estrella Galicia 0,0	Honda	118
5. Enea Bastianini (I)	Leopard Racing	Honda	117
6. Gabriel Rodrigo (RA)	RBA BOE Skull Rider	KTM	84
7. Jakub Kornfeil (CZ)	Prüstel GP	KTM	80
8. Marcos Ramírez (E)	Bester Capital Dubai	KTM	67
9. Lorenzo Dalla Porta (I)	Leopard Racing	Honda	63
11. Philipp Öttl (D)	Südmotall Schedl GP Racing	KTM	54



# Tragisches Ende

Beim Grand Prix von Italien in Misano am 5. September 1993 stürzte der dreifache Weltmeister Wayne Rainey und war querschnittsgelähmt. So nahmen eine große Karriere und eine große Feindschaft ein abruptes Ende.

Von: Imre Paulovits

**D**er Einschlag war so hässlich, dass er alle vor den Fernsehschirmen erstarren ließ. Wayne Rainey war mit elf Punkten Vorsprung vor seinem Dauerrivalen Kevin Schwantz, der in dem Jahr noch mal erstarkt war, zum drittletzten Grand Prix des Jahres 1993 nach Misano gekommen. Und der Mann, der die letzten drei WM-Titel gewonnen hatte, führte auch dieses Rennen an, als er in der neunten Runde in die Rechtskurve nach der Zielgeraden der damals noch gegen den Uhrzeigersinn gefahrenen Strecke ein-

bog. Dann rutschte er aus, wurde über sein Motorrad geschleudert und schlug mit dem Kopf voran im Kiesbett ein. Sein sechster Brustwirbel wurde zertrümmert und sein Rückenmark durchtrennt, der damals 32-jährige Amerikaner blieb regungslos liegen und war querschnittsgelähmt.

## Die Opfer eines Besessenen

Wayne Rainey war die Verkörperung des kalifornischen Traums. Ein strahlender, blonder Sonnyboy, der drei US-Superbike-Titel zu der umkämpfsten Zeit dieser Meisterschaft, drei WM-Titel in Folge in der Königsklasse und 24 Grands Prix gewonnen hatte. Doch hinter dieser strahlenden Fassade steckte ein besessener Arbeiter, der alles tat, um ganz an die Spitze zu kommen. Viele hielten Kevin Schwantz für talentierter, mit dem die Rivalität um die Krone 1987 in der US-Meisterschaft begann und sich während ihrer gesamten Karriere fortsetzte, als die beiden Ausnahmekönner 1988 gemeinsam in die 500er-WM aufstiegen. Es war noch mehr

**„ICH HABE NIE IN MEINER PRAXIS EINE SO SCHLIMME WIRBELVERLETZUNG GESEHEN.“**

DR. CLAUDIO COSTA

als eine Rivalität unter Sportlern, die beiden unterschiedlichen Charaktere entwickelten eine regelrechte Abneigung und eine Feindschaft gegeneinander, in der auf der Strecke zwar keinerlei faule Tricks angewandt wurden, aber die neben der Strecke teils in tiefe Verachtung ausartete.

Was Schwantz mit purem Talent und Entschlossenheit machte, zeigte Rainey mit akribischer und analytischer Arbeit, und wenn er so bei den Rennen auch der viel Konstantere und dadurch in der WM-Endabrechnung immer der Erfolgreichere war, scheute er das Risiko genauso wenig wie sein texanischer Rivale.

Marc Márquez sorgte im Vorjahr für Aufsehen, als er das Leistungsmanko seiner Honda mit der gezielten Suche nach dem Limit durch einkalkulierte Stürze in den Trainings überwinden half. Doch die gleiche Methode hatte Rainey bereits 1992 angewandt, als die Yamaha gegen die Honda mit Big-Bang-Motor und überlegenem Fahrwerk ins Hintertreffen geriet. Im Rennen dann konnte er das Limit, so gut es eben möglich war.

Was nur die wenigsten wussten: Rainey und sein Team hatten 1993 eine Rückenverletzung verschwiegen, um die Konkurrenz nicht auf den Plan zu rufen. Der Einschlag in Misano war zwar brutal, aber mit einem völlig fiten Rücken wäre sein sechster Brustwirbel vielleicht nicht so zertrümmert worden. Dr. Costa sprach damals vom schlimmsten Wirbelbruch, den er je gesehen hatte. Der deutsche Physiotherapeut Gerd Borghoff, der einst mit Stefan Prein in die Motorrad-WM kam, dann von Rainey angeheuert wurde und eine enge Freundschaft mit dem Amerikaner ent-

Wayne Rainey: Der dreifache Weltmeister war auf dem Weg zu seinem vierten Titel, als er verunglückte



Bild des Schreckens: Wayne Rainey schlägt kopfüber ins Kiesbett ein



Dauerrivalen Rainey (li.) und Schwantz



Nach dem Sturz von Rainey gewann in Misano Luca Cadalora vor Mick Doohan



Kevin Schwantz: Keine Freude am Titel

wickelte, war von dessen Schicksal so geschockt, dass er, obwohl bis heute ein angefressener MotoGP-Fan, nie wieder einen Rennfahrer betreut hat.

### Ende einer Feindschaft

Lokalheld Luca Cadalora gewann nach Raineys Sturz diesen schicksalhaften Grand Prix. Kevin Schwantz wurde Dritter und übernahm die WM-Führung. Damit war er automatisch Weltmeister. Doch an dem Titel, dem der impulsive Texaner zuvor fünf Jahre vergeblich hinterhergejagt war, hatte er keine Freude. Noch während der Reha von Rainey begruben sie ihre Feindschaft, und bis heute haben sie ein gutes Verhältnis zueinander.

Was sich nach Raineys Schicksal aber zeigte, das war, wie viel mehr als pures Geschäft der Rennsport für Kenny Roberts und das Umfeld, das er in den Jahren seiner aktiven Karriere und als Teamchef geschaffen hatte, bedeutete. Es verging kein Tag, an dem er seinen verunglückten Fahrer nicht besuchte, und er tat

alles, um ihm wieder Lebensfreude einzuhauchen und ihn in sein neues Leben einzuführen. Er schenkte ihm ein Powerboot und ging damit mit ihm fischen, neben all den Aufgaben als Teamchef nahm er sich in jeder freien Minute Zeit für seinen Freund.

Rainey wurde Meistertrainer auf Kenny Roberts' Farm, dann machte er ein eigenes Yamaha-Team und löste gar seinen Mentor Kenny Roberts als Chef des Yamaha-Werksteams ab. Als ihm das zu viel wurde und er nach einem neuen Lebenssinn suchte, begann sich Eddie Lawson um seinen alten Kameraden zu kümmern. Er baute mit Waynes Vater Sandy 250-cm-Superkarts auf, mit denen er wieder Rennen fahren konnte.

Dann setzte sich Rainey selbst eine Aufgabe: Nachdem der US-Motorsport in eine tiefe Krise geraten war, übernahm er 2015 die Austragungsrechte der US-Meisterschaft, und unter dem Label MotoAmerica arbeitet er eng mit der Dorna zusammen, um Talente zu finden, die irgendwann in seine Fußstapfen treten können. ■

## DREI FRAGEN AN WAYNE RAINEY



### WIE HABEN SIE IHREN UNFALL DAMALS ERLEBT?

Es war wie ein Albtraum, aus dem ich einfach erwachen wollte. Alles hatte sich mit einem Schlag verändert. Doch am schlimmsten war es zunächst für mich, dass ich nicht mehr Rennfahren konnte. Ich war einfach nicht darauf vorbereitet, nicht mehr gegen Kevin Schwantz und Mick Doohan antreten zu können, ich wollte mit dem Rennfahren noch nicht aufhören.

### WAS HAT IHNEN ÜBER DIESEN SCHICKSALSSCHLAG HINWEGGEHOLFEN?

Vor allem, dass ich auf meine Freunde zählen konnte. Kenny Roberts hat sich rührend um mich gekümmert, er hat mich in der ersten Zeit mit vielem

überrascht, das mir Freude bereitet hat. Er hat mich auch gleich in seine Organisation eingebunden, wo ich jungen Fahrern wie Kenny Roberts Jr. und Sete Gibernau meine Erfahrung weitergeben konnte. Mein Leben hatte sich geändert. Bis dahin hatte ich mir nur über mich selbst Gedanken gemacht, nun musste ich mich in die anderen, denen ich helfen wollte, hineinversetzen.

### WIE GEHT ES IHNEN HEUTE?

Sehr gut. Denn nach einigen Jahren, in denen ich keine Aufgabe hatte, leite ich heute die MotoAmerica, durch die wir den jungen amerikanischen Piloten den Weg ebnen wollen, der uns einst offen stand. Ich habe die gleiche Motivation wie seinerzeit in meiner eigenen Karriere, dass die Amerikaner wieder oben auf dem WM-Podest stehen.



Zwei außer Rand und Band: Kenny Roberts (r.) und Freddie Spencer waren 1983 eine Klasse für sich

# Der Kampf der Könige

Beim Finale der 500er-WM 1983 kam es zum letzten Schlagabtausch zwischen Kenny Roberts und Freddie Spencer. Der Altmeister gewann, doch Spencer wurde der bis dahin jüngste Weltmeister der Königsklasse.

Von: **Imre Paulovits**

**S**ie haben die ganze Saison 1983 geprägt. Wie 16 Jahre zuvor, als noch Giacomo Agostini und Mike Hailwood im Titanenkampf um die Krone der Königsklasse alle Siege unter sich aufgeteilt hatten, fuhren auch Freddie Spencer und Kenny Roberts in einer eigenen Liga. Und es gab niemanden sonst in diesem Jahr, der einen GP-Sieg erhaschen konnte.

Doch nach einer Saison voller Dramen, bei denen mehr Fahrer ums Leben kamen als in den letzten zehn Jahren zuvor in einer

Saison, lagen die Nerven blank, als es zum letzten Showdown nach Imola ging. Hatte Spencer die Saison mit der handlichen Dreizylinder-Honda in Kyalami, Le Mans und Monza mit drei Siegen in Folge begonnen, kam Kenny Roberts mit der kräftigen Vierzylinder-Yamaha immer mehr in Fahrt und legte in Assen, Spa und Silverstone ebenfalls drei Siege in Folge hin.

Er führte auch das Rennen im schwedischen Anderstorp bis zur letzten Runde an. Und es sah so aus, als würde „King Kenny“, der fünf Jahre zuvor die 500er-WM revolutioniert hatte, auch seinen um zehn Jahre jüngeren Landsmann, der wie ein Komet aufgestiegen war, in die Schranken weisen und als König abtreten. Doch dann schnappte sich Spencer mit einer Aktion, wie man sie heute von Marc Márquez gewohnt ist, den Sieg in Anderstorp, indem er sich in der Zielkurve innen reindrückte und Roberts den Weg abschnitt.

So kam der Honda-Star mit fünf Punkten Vorsprung zum

**„ZEHN JAHRE WAR ES HER, DASS ICH ALS KIND KENNY DAS ERSTE MAL FAHREN GESEHEN HATTE.“**

FREDDIE SPENCER

WM-Finale, ihm reichte im Fall eines Roberts-Sieges ein dritter Platz zum Titelgewinn.

## Alle gegen Spencer

Wer wäre in der Lage gewesen, sich zwischen die beiden Streithähne zu setzen und Spencer zu schlagen? Eddie Lawson hatte in seiner ersten Saison zwar brilliert, doch an die beiden Außerirdischen, die sich gegenseitig immer mehr dazu pushten, ihre Grenzen noch weiter zu verschieben, kam er trotzdem nicht ran. Randy Mamola hatte zwar in der Hoffnung auf einen Yamaha-Werksvertrag immer wieder angekündigt, er würde Kenny Roberts helfen, doch mit der

Werks-Suzuki, die vor ihrem Rückzug stand, war er dazu nicht in der Lage. Yamaha ließ vor Imola Carlos Lavado, der bereits als 250er-Weltmeister feststand, die YZR 500 testen, und der Venezolaner kam gleich auf erstaunlich gute Zeiten. Doch die Aufgabe, sich zwischen die beiden Titanen zu drängen, traute man ihm dann doch nicht zu und verwarf die Idee seines Einsatzes wieder.

Dann war es Eddie Lawson, der dem Mann, der ihm den Einstieg in die 500er-WM gleich beim Yamaha-Werksteam ermöglicht hatte, zur Seite stand. Doch Spencer schnappte sich den zweiten Platz mit aller Entschlossenheit, machte Roberts Druck, und das Tempo der beiden konnte wieder niemand mitgehen.

Roberts gewann mit 1,23 Sekunden Vorsprung, Eddie Lawson war trotz aller Anstrengungen um weitere sechs Sekunden abgeschlagen. Marco Lucchinelli hatte bei seinem Honda-Abschied auf seiner Heimstrecke bereits 19 Sekunden Rückstand auf den Sieger und Randy Mamola

bei seinem letzten Rennen als Suzuki-Werkspilot weitere sieben Sekunden.

Roberts war zwar schwer enttäuscht, aber er übergab die Krone, die Yamaha für ihn gefertigt hatte, an Freddie Spencer. Dieser hatte Roberts zehn Jahre zuvor in Ascot das erste Mal fahren gesehen, und er hatte großen Respekt für ihn aufgebaut, der bei ihren Zweikämpfen in der Saison 1983 nur noch wuchs.

### Beginn einer neuen Ära

Wie Kenny Roberts bereits zu Beginn der Saison angekündigt hatte, hörte er nach der Saison auf. Er fuhr nur noch vereinzelte Rennen wie das Daytona 200, das er 1984 gewann, was an seinem Entschluss aber nichts änderte. Er machte eine zweite Karriere als Teamchef, die er mit vier weiteren WM-Titeln krönte, und in der er noch viele Amerikaner in die WM brachte, darunter Wayne Rainey und John Kocinski.

Die Yamaha-V4 nahm ein Konzept vorweg, das ganz bis zur Ablösung der 500er durch die MotoGP-Viertakter das dominie-

rende unter den Zweitaktern der Königsklasse bleiben sollte.

Freddie Spencer konnte 1984 auf Hondas V4 mit nur einer Kurbelwelle zwar seinen Titel nicht verteidigen, dafür gewann er 1985 als einziger Fahrer in der Geschichte die 250er- und die 500er-WM in einem Jahr. Doch die Testarbeit, das Trainingspensum und die körperliche Anstrengung, die hierfür nötig war, brannten ihn völlig aus, und danach konnte er keinen einzigen Grand Prix mehr gewinnen. Er blieb jedoch bis 2013 jüngster Weltmeister der Königsklasse, bis ihn Marc Márquez ablöste. ■

### WM-ENDSTAND 1983

#### 500ccm

1.	Freddie Spencer (USA)	Honda	144 Pt.
2.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha	142
3.	Randy Mamola (USA)	Suzuki	89
4.	Eddie Lawson (USA)	Yamaha	78
5.	Takazumi Katayama (J)	Honda	77
6.	Marc Fontan (F)	Honda	64
7.	Marco Lucchinelli (I)	Honda	48
8.	Ron Haslam (GB)	Honda	31
9.	Franco Uncini (I)	Suzuki	31
10.	Raymond Roche (F)	Honda	22

## DREI FRAGEN AN FREDDIE SPENCER



### WIE HABEN SIE DAS WM-FINALE IN IMOLA IN ERINNERUNG?

Es war ein unheimliches Glücksgefühl, aber mehr noch eine Erleichterung. Der Druck in der Saison ist mit jedem Rennen gewachsen. Wir mussten in Imola Zweiter werden. Das Einzige, woran ich an dem Abend vor dem Rennen in meinem Motorhome denken konnte, war, als ich elf Jahre alt war und mich entschied, Straßenrennfahrer zu werden. Ich wollte der jüngste 500er-Weltmeister werden, und 1983 war die letzte Chance, Mike Hailwood diesen Titel zu entreißen. So hatte ich neben dem Druck von Hondas erstem WM-Titel auch meinen eigenen.

### WIE WAR DAS LEISTUNGS-VERHÄLTNISS ZWISCHEN DER

### HONDA UND DER YAMAHA?

Wir hatten die Saison mit unserem Dreizylinder sehr gut begonnen, aber Yamaha bekam die Vierzylinder immer besser in den Griff, sie wurde unter Kenny eine immer härtere Nuss. So hatte ich zwei Wochen nach Imola die Vierzylinder-Honda getestet.

### WIE HABEN SIE SICH ALS DER JÜNGSTE 500ER-WELTMEISTER GEFÜHLT?

Damit wurde ein Traum wahr, auf den ich elf Jahre lang hingearbeitet hatte. Dazu noch Hondas ersten 500er-Titel zu gewinnen, machte die Sache noch wertvoller. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, als ich einige Tage später Soichiro Honda das erste Mal in meinem Leben begegnete, und er mir mit Tränen in den Augen den Arm um die Schulter legte, da gab es nichts Besseres.



Best of the rest: Eddie Lawson (#27) schlug Marco Lucchinelli bei dessen Heimrennen und Honda-Abschied im Kampf um den letzten Podestplatz klar



Der alte und der neue König: Freddie Spencer übernahm das Vermächtnis seines Landsmannes



Freddie Spencer: Ein Fahrgenie, das zu früh verglühte

Michele Pirro bei der WDW in Misano: So ähnlich wird das neue Ducati-Superbike aussehen



# Der rot-grüne Krieg hat begonnen

Ducati steigt mit einem Motorrad in die Superbike-WM ein, dessen Motor auf dem des MotoGP-Motorrades basiert. Kawasaki hält mit der überarbeiteten ZX-10RR gegen.

Von: Imre Paulovits

Sie wird so oder so eine Revolution einleiten. Die Ducati Panigale V4 R, mit der Ducati nächstes Jahr die beiden Werkpiloten Chaz Davies und Álvaro Bautista in die Superbike-WM schicken wird, beenden eine 30-jährige Tradition. Seit dem Beginn der Superbike-WM im Jahr 1988 hatten sie immer mit großen Twins gegen die japanischen Vierzylinder angekämpft. Zu Beginn noch belächelt und technisch weit unterschätzt, mutierten die zweizylindrigen Desmoquattros aus Bologna Borgo Panigale in kürzester Zeit zu den Dominatoren der Superbike-WM und verhalfen der italienischen Marke zum Aufstieg vom an den Rand des Konkurses geratenen Nischenhersteller zu einem florierenden Motorradwerk und dem zweirädrigen Äquivalent von Ferrari.

Sie wurden so stark, dass wegen ihnen das Reglement mehrfach überarbeitet werden musste, um der Konkurrenz eine Chance zu geben. Doch mit der Ablösung des Originalkonzepts, das immer weiter entwickelt wurde bis zur

1198 R, mit der Carlos Checa 2012 den letzten Superbike-WM-Titel für Ducati holte, durch die Panigale R im Jahre 2013 änderte sich das Bild. Es dauerte Jahre, bis dass die „Neue“ das Potenzial des in Jahrzehnten gewachsenen Originals erreichte, und trotz größter Anstrengungen gelang es in den letzten drei Jahren nicht, die Kombination des fahrerischen Genies von Jonathan Rea und der geballten Ingenieursleistung um die Kawasaki Ninja ZX-10RR zu knacken.

Nun stehen die Vorzeichen anders herum. Ducati hat in der Panigale V4 R einen Motor, der komplett auf der Basis des D16-MotoGP-Renners entstanden ist und außer einigen Zugeständnis-

sen an die Großserien-Produktion so gut wie in allem, was Leistung bringt, mit diesem identisch ist. Hatte der erste Serien-Ableger, der dieses Jahr auf den Markt kam, durch die Verlängerung des Hubs noch 1103 ccm, wird die R-Version exakt das gleiche Bohrung-Hub-Verhältnis und auch die Brennraumformen haben, mit denen die Desmosedici zum stärksten MotoGP-Renner wurde. Noch wurden keine weiteren Spezifikationen veröffentlicht, doch wenn man die Bologneser kennt, weiß man, dass sie kompromisslos alles in ein Hochpreis-Bike packen werden, was die Rennversion braucht, um unter dem bestehenden Reglement schnell zu sein.

## Japaner wollen vorn bleiben

Doch so leicht will sich Kawasaki nicht geschlagen geben. Die Japaner, die fast ihr gesamtes Straßensport-Budget in ihr Superbike-WM-Projekt fließen lassen, haben letzte Woche die 2019er-Version der ZX-10RR vorgestellt. Bei ihr wurde der gesamte Ventiltrieb zugunsten von mehr Leistung überarbeitet, ihr Drehmoment soll noch einmal gewachsen sein, dazu gibt es bei der Serienversion überarbeitete Feder Elemente und noch viele Feinheiten im Detail.

Wenn das Reglement auch per Drehzahlbegrenzung einschreiten kann: Wir können uns 2019 sicher auf einen gewaltigen Schlagabtausch der beiden Superbike-Giganten freuen. ■



Jonathan Rea bei der Vorstellung der nächstjährigen ZX-10RR: Mehr Leistung und Drehmoment für den Weltmeister

## NACHRICHTEN

**SUPERBIKE-WM** Hiobsbotschaft für Ducati: Während Jorge Lorenzo und Andrea Dovizioso auf dem Grand-Prix-Kurs des Motorland Aragón unter Rundenrekord-Tempo unterwegs waren, trainierte ihr Superbike-WM-Werkskollege Chaz Davies auf der Supermoto-Strecke der Anlage. Davies stürzte, schlug mit dem Kopf und der Schulter auf, und dabei ging das im Juli operierte rechte Schlüsselbein wieder entzwei. Bis Redaktionschluss war nicht klar, ob der Vizeweltmeister noch einmal operiert werden muss, derzeit wird an einer Reha getüftelt, wie er in zwei Wochen in Portimão wieder fahren kann.

**SUPERSPORT-300-WM** In Portimão wird der 15-jährige Portugiese Pedro Fragoso mit einer KTM RC 390 und einer Wildcard an den Start rollen. Das wäre an sich nichts Außergewöhnliches, doch das Team wird von keinem Geringeren geführt als von seinem acht Jahre älteren Landsmann Miguel Oliveira, der derzeit in der Moto2 um den WM-Titel kämpft. Oliveira hat in Portugal zusammen mit seinem Vater Paulo einen Cup mit den KTM-Einzylindern ins Leben gerufen, und von den dortigen Sprösslingen hat er nun Fragoso für höhere Aufgaben auserkoren.

**ENDURANCE-WM** Yamaha Motor Europe hat für die Saison 2018/19, die in zwei Wochen mit dem Bol d'Or in Le Castellet beginnt, ein Förderprogramm für Privatteams ins Leben gerufen. Die eingeschriebenen Teams aus der Superbike- und der Superstock-Klasse werden für ihre Leistungen finanziell und technisch unterstützt. Das Team Wepol Racing von Rico Penzkofer hat sich bereits in das Programm eingeschrieben, genau wie die französischen Teams Yamaha Viltai's Experience, 3ART Moto Team 95 und Moto-Ain sowie das Maco Racing Team aus der Slowakei.

Horst Saiger: Trotz fehlender Runden bei der TT und Trainingsausfall auf Platz 2 gefahren



10/MTT

Classic-TT

## Saiger Zweiter der Classic Superbike

Nach seinem tollen dritten Platz im Vorjahr setzte Horst Saiger noch einen drauf und wurde bei den Classic Superbikes Zweiter hinter Dean Harrison.

Von: **Toni Börner**

**W**ährend die Regenfälle in England für die Absage des Silverstone-GP sorgten, wurden die Trainings und die Rennen der Classic-TT immer wieder verschoben. Doch schließlich konnten auch die beiden letzten Rennen der Classic-TT-Woche durchgezogen werden. Und nachdem Dom Herbertson die Junior Classic TT gewonnen

hatte, kam die Classic Superbike TT als krönender Abschluss.

Dean Harrison ging mit seiner Kawasaki ZXR 750 in Führung vor Garry Johnson auf der Suzuki GSX-R 750 und Michael Rutter auf der Yamaha OW-01. Rutter übernahm den zweiten Platz, Conor Cummins lag auf der Zweitakt-Yamaha-YZR 500 auf P4, und Horst Saiger war bereits in den Top 5. Die Yamaha von Rutter ging ein, dann fiel Johnson aus, Cummins hatte einen zu langen Tankstopp, und auf einmal lag Horst Saiger auf dem zweiten Platz, den er bis ins Ziel behauptete.

Der Österreicher, der wieder mit der Kawasaki des Greenall Racing unterwegs war, konnte es kaum fassen. „Nachdem die ganze Trainingswoche ins Wasser gefal-

len ist, war es schwierig – vor allem, weil mir die ganzen Runden von der TT im Juni gefehlt haben“, blickt er zurück. „Daher bin ich auch nicht ganz so gut gefahren wie letztes Jahr. Wir haben auch ein, zwei Probleme mit dem Motorrad gehabt. Der scharfe Motor ist mir im Training eingegangen, genau wie ein hinteres Federbein. Als ich im Rennen losgefahren bin, habe ich gedacht, irgendwo zwischen dem fünften und achten Platz könnte ich es schaffen. Dann kam der Boxenstopp, der war ausschlaggebend, ich habe den Rückstand auf Conor in einen Vorsprung von 10 Sekunden umgemünzt. Der zweite Platz geht damit mehr auf mein Greenall-Team als auf den Fahrer selbst.“ ■

Supersport-WM

## Héctor Barberá schnell

Der Ex-250er-Vizeweltmeister hat sich mit zwei Testtagen auf seinen Supersport-WM-Einsatz vorbereitet und sich schnell an die Kawasaki ZX-6R gewöhnt.

**L**etzte Woche testete Barberá einen Tag in Imola und einen in Mugello, jeweils im Rahmen von Renntrainings. Dabei kam er auf Anhieb klar und konnte bereits das Motorrad auf seine Bedürfnisse einstellen. So fühlt sich der 31-jährige Spanier auch bereit für sein Supersport-WM-Debüt am übernächsten Wochenende in Portimão. „Ich

bin wirklich glücklich mit dem, was wir an diesen zwei Testtagen erreicht haben“, so der 125er-Vizeweltmeister von 2004 und 250er-Vizeweltmeister von 2009. „In Imola bin ich erstmals überhaupt gefahren, und wir haben mit dem Team gut zusammengearbeitet. Mein Gefühl auf dem Motorrad ist bereits sehr gut. Ich habe das Motorrad ausreichend kennengelernt, und wir haben ein gutes Setup gefunden, sodass wir beruhigt in unser erstes gemeinsames Rennwochenende gehen können. Wir sind bereit für Portimão! Auch wenn ich die Strecke noch nicht kenne, habe ich hohe Erwartungen.“



WORLDSEK

Barberá: Tests in Imola und Mugello

Barberá wird es auf der werksunterstützten Pucetti-Kawasaki, die zuvor Kenan Sofuoglu und Sheridan Morais gefahren sind, allerdings nicht leicht haben. Die Yamaha R6 ist eine deutlich neuere Konstruktion, sie hat die Latte in der Supersport-WM sehr hoch gelegt. ■ IP



Nach Doppelsieg auch in der Türkei reichen Jeffrey Herlings in Assen fünf Punkte zum Titel

# Nur noch fünf

Nach 13 Laufsiegen in Folge fehlen Jeffrey Herlings nur noch fünf Punkte zum MXGP-WM-Titel. Skandal in Afyon in der MX2-Klasse: Jorge Prado entkam einer verdienten Strafe.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**as TM-Team und Max Nagl verzichteten auf die Weiterfahrt aus Bulgarien in die Türkei und es blieb ihnen einiges erspart. Die politische Spannung zwischen EU-Ländern und der Türkei war deutlich zu spüren, als die Teams an der Grenze bis zu 24 Stunden auf Abfertigung warten mussten. Die Mechaniker, die nicht auch Lkw-Fahrer waren, mussten aussteigen, die Grenze zu Fuß überqueren und in der Tankstelle auf türkischer Seite auf die Weiterfahrt warten.

Ausreden der Türken waren zum Beispiel das überflüssige Auflisten aller Güter im Excel-Format, obwohl die Teams die gesetzlich kostenpflichtigen Einfuhrpapiere vorgelegt hatten. Am schnellsten war STC abgefer-

tigt. Teammanager Colin Streubel: „Unsere Sekretärin hat mir versprochen, dass sie so lange im Büro bleibt, bis wir die Grenze überquert haben. Sie hat sofort die Excel-Liste gefaxt und wir durften weiter.“

Romain Febvre erklärte schon vor dem Wochenende sein angestrebtes Ziel, auf das Podium zu fahren und der Franzose fuhr bereits im ersten Training mit vollem Einsatz. Sein Wochenende endete nach zwei Runden des Pflichttrainings, als er mit vollem Tempo über den Lenker flog, eine schwere Gehirnerschütterung erlitt und einige Minuten bewusstlos liegenblieb. Das Training musste unterbrochen werden, um ihn ins Krankenhaus zu transportieren.

## Cairolis gibt nicht auf

Am Abend beschränkte sich Yamaha auf eine kurze Mitteilung, dass sich seine Nummer 1 „... bis Assen ausruhen wird“. Vor zwei Jahren musste der Franzose bei einem ähnlichen Fall zwei Monate pausieren, und die Frage stellte sich, ob er bis zum geplanten Einsatz Anfang Oktober beim Nationencross wieder gesund

sein wird. Muss die französische Föderation nun gegenüber dem bisher abgewiesenen Marvin Musquin einen Rückwärtssalto machen? Hat die Nummer 2 der US-Meisterschaft inzwischen „andere Pläne“?

Aber wie schon während der ganzen Saison drehte sich alles um Jeffrey Herlings, der mathematisch schon in Afyon Weltmeister sein konnte: „Es wäre ein Traum, in zwei Wochen vor heimischem Publikum den Titel zu holen, aber ich werde die Gelegenheit wahrnehmen, falls es sich hier anbietet. Ich habe schon



**Unglaubliche MX2-Titelvorentscheidung:** Jorge Prado blieb straf-frei, obwohl er auf Titelrivale Pauls Jonass sprang und abkürzte, aber nicht zur Rechen-schaft gezogen wurde.

zwei scheinbar sichere Titel verloren. Ich will auch hier gewinnen, aber ich werde kein Risiko eingehen.“

Eigentlich hing alles von Antonio Cairoli's Gesundheitszustand von ab. Der Italiener meinte am Samstag: „Ich leide noch unter den Folgen meiner Kniebeschwerden, und der Trainingsrückstand könnte bei dieser Hitze eine Rolle spielen, aber ich gebe noch nicht auf.“ Was Cairoli seltsamerweise nicht erwähnte, war die Tatsache, dass er am Freitag Basketball mit dem DeCarli-Team gespielt hatte.

Die Voraussetzung für eine vorzeitige Titelentscheidung wäre ein Punktgewinn von Herlings gegenüber Cairoli von 27 Punkten gewesen. Herlings erzielte erneut ein Maximum, aber der schlaue Cairoli begrenzte seine Verluste in Lauf 1 auf drei Punkte, bevor ihn eine Kollision mit Max Anstie in der Startrunde von Lauf 2 auf Platz 15 zurückwarf. Trotzdem kann Herlings mit einem Sieg im ersten Lauf in Assen den Sack zumachen. Theoretisch würde ihm ein 16. Platz in Lauf 1 reichen, aber Herlings wird mit nichts anderem als einem Siegesmarsch



Die Protagonisten der MX2: GP-Sieger Covington (#64), „Opfer“ Jonass (#1) und „Jäger“ Prado (#61)

Klarer Kopf: Henry Jacobi

vor eigenem Publikum zufrieden sein. Und Cairoli wird seinen Stallgefährten sicher bis zuletzt herausfordern.

Jeremy Seewer (7–5) kehrte zu seiner gewohnten Stärke zurück. Es hätte in Lauf 1 noch besser sein können, aber sein Motor hatte in der Hitze einige Aussetzer.

Pauls Jonass musste dringend die Siegesserie von Jorge Prado beenden, wenn er den MX2-WM-Titel erfolgreich verteidigen wollte, und der Lette hielt den Spanier in der Qualifikation auf Distanz.

Der Weltmeister gewann den Start in WM-Lauf 1, aber Prado ging schnell an Thomas Coving-

ton vorbei und begann die Jagd. Nach 15 Minuten war Jonass dran, aber anstatt die Innenspur in einer schnellen S-Kombination sauber zu fahren, sprang der Spanier mit Vollgas über den Anlieger in den Letten.

Jonass ging zu Boden und stand als Sechster auf, während Prado, der ohne Kontakt nicht einmal auf der Strecke geblieben wäre, im Sattel blieb, 40 Meter und eine Kurve abkürzte und als Dritter hinter Covington und Hunter Lawrence wieder auf die Strecke fuhr.

FIM-Renndirektor Ingo Partsch: „Wir haben es uns angeguckt und

es als Rennunfall eingestuft.“ Zu der Abkürzung: „Prado hat zwei Plätze verloren.“ Sein Opfer Jonass verlor fünf Plätze.

### Jacobi angriffslustig

Die am Zwischenfall Beteiligten wurden zunächst abgeschirmt und gebrieft. Prado: „Ich glaube, er hat mich nicht gesehen.“ Auch Letten haben keine Augen im Hinterkopf.

Covington sicherte sich trotz Sturz in Lauf 2 den GP-Sieg, Jonass erkämpfte sich den Laufsieg und verkürzte seinen WM-Rückstand auf 24 Punkte. Prado blieb Jonass fern, fand nie seinen

gewöhnlichen Rhythmus und kam als Siebter ins Ziel.

Nach den Enttäuschungen der letzten Wochen zeigte Henry Jacobi gleich vom ersten Training an Angriffslust. Im Qualirennen überholte er die Werksfahrer Ben Watson und Calvin Vlaanderen und kam als Fünfter ins Ziel: „Ich weiß selbst nicht, was mit mir los war. Ich fuhr hier mit klarem Kopf und plötzlich ging alles.“

In Lauf 1 sprintete Jacobi an Werksfahrer Thomas Kjer Olsen vorbei, bevor er zu Boden ging und als Achter drei Italiener auf Distanz halten musste: Im zweiten Lauf blieb Platz 12. ■

## MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MXGP

**Afyon (TR):** 2. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig/32 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	33.57,381 min = 54.865 km/h
2. Antonio Cairoli (I)	KTM	18	+ 25,513 s
3. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 29,532 s
4. Clément Desalle (F)	Kawasaki	18	+ 42,173 s
5. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 46,354 s
6. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 52,976 s
7. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 55,735 s
8. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 56,936 s
9. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	18	+ 58,123 s
22. Valentin Guillod (CH)	KTM	5	+ 13 Runden

## MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MXGP

**2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Jeffrey Herlings (NL)	KTM	18	34.38,520 min = 53,779 km/h
2. Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 4,656 s
3. Clément Desalle (F)	Kawasaki	18	+ 31,485 s
4. Gautier Paulin (F)	Husqvarna	18	+ 35,466 s
5. Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 37,832 s
6. Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha	18	+ 46,893 s
7. Glenn Coldenhoff (NL)	KTM	18	+ 52,943 s
8. Shaun Simpson (GB)	Yamaha	18	+ 53,732 s
9. Tommy Searle (GB)	Kawasaki	18	+ 54,544 s
10. Alessandro Lupino (I)	Kawasaki	17	+ 11,577 min

## WM-STAND MXGP

1. Jeffrey Herlings (NL)	833 Punkte
2. Antonio Cairoli (I)	738
3. Clément Desalle (B)	619
4. Tim Gajser (SLO)	591
5. Romain Febvre (F)	544
6. Gautier Paulin (F)	514
7. Glen Coldenhoff (NL)	475
8. Jeremy Seewer (CH)	423
15. Max Nagl (D)	227
20. Valentin Guillod (CH)	97

1. KTM	897 Punkte
2. Kawasaki	638
3. Yamaha	624

## MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MX2

**Afyon (TR):** 2. September, 18. WM-Lauf, Wetter: sonnig/32 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 18 Runden à 1,725 km (= 31,050 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	18	35.10,583 min = 52,962 km/h
2. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	18	+ 2,864 s
3. Jorge Prado (E)	KTM	18	+ 9,798 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	18	+ 12,576 s
5. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	18	+ 20,431 s
6. Pauls Jonass (LV)	KTM	18	+ 30,968 s
7. Anthony Rodríguez (VEN)	Yamaha	18	+ 37,418 s
8. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	18	+ 51,4965 s
9. Michele Cervellini (I)	Yamaha	18	+ 52,593 s
10. Simone Furlotti (I)	Yamaha	18	+ 53,798 s

## MOTOCROSS-GP TÜRKEI / MX2

**2. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 17 Runden à 1,725 km (= 29,325 km)

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1. Pauls Jonass (LV)	KTM	17	34.43,374 min = 50,673 km/h
2. Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 3,148 s
3. Thomas Covington (USA)	Husqvarna	17	+ 6,927 s
4. Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 8,533 s
5. Hunter Lawrence (AUS)	Honda	17	+ 21,677 s
6. Anthony Rodríguez (VEN)	Yamaha	17	+ 28,718 s
7. Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 34,789 s
8. Calvin Vlaanderen (NL)	Honda	17	+ 37,153 s
9. Bas Vaessen (NL)	Honda	17	+ 47,812 s
11. Henry Jacobi (D)	Husqvarna	10	+ 58,842 s

## WM-STAND MX2

1. Jorge Prado (E)	773 Punkte
2. Pauls Jonass (LV)	749
3. Thomas Kjer Olsen (DK)	593
4. Ben Watson (GB)	551
5. Thomas Covington (USA)	525
6. Calvin Vlaanderen (NL)	483
7. Jago Geerts (B)	346
8. Michele Cervellini (I)	337
10. Henry Jacobi (D)	301
29. Tom Koch (D)	45

1. KTM	868 Punkte
2. Husqvarna	730
3. Honda	624

Enduro-WM Edolo

# Zu viel Wasser im Tank

Ausgerechnet in seiner Heimat Italien verlor der GP-Führende Alex Salvini die Führung in der Meisterschaft: Zu viel Wasser im Benzin warf ihn am ersten Fahrtag aus dem Rennen. Steve Holcombe profitierte.

Von: **Robert Pairean**

**W**ährend weite Teile Europas immer noch unter Trockenheit leiden, war das Wochenende in Norditalien vom Regen gezeichnet. Damit tat sich der GP-Führende Salvini von Anfang an schwerer als die britische Konkurrenz, die ja angeblich solche Witterung gewohnt ist. Auf der Etappe blieb die Husqvarna von Salvini stehen und war mit Bordmitteln nicht mehr zu reparieren. Das gepanschte Benzin aus der Tankstelle hatte den Italiener schachtmatt gesetzt.

Auch am Sonntag lief es nicht so gut; Salvini musste sich nach dem langen Endurotest von Platz 8 der Gesamtwertung lang-

sam nach vorne fahren. In der letzten Sonderprüfung des Tages konnte er sich noch den dritten Gesamtrang und den Sieg in der Hubraumklasse E1 erkämpfen.

Im strömenden Regen gelang dem amtierenden Meister Steve Holcombe erstmals in diesem Jahr ein Doppelsieg. Dabei ließ der Beta-Werksfahrer am ersten Tag die versammelte Konkurrenz gleich weit über eine Minute hinter sich. Am zweiten Tag erwies sich sein britischer Landsmann Brad Freeman erneut als hartnäckigster Gegner, er konnte Holcombe sogar die erste Hälfte des Tages noch hinter sich halten.

Am Ende lag er jedoch auch wieder über eine halbe Minute



Beta-Pilot Steve Holcombe führt jetzt in der GP-Wertung

zurück, aber gemeinsam mit Holcombe wieder weit über eine Minute vor dem übrigen Fahrerfeld. Der Junior Freeman fährt zwar

auch eine Beta, aber nicht für das Werk, sondern im Privat-Team von Jarno Boano, und führt die Meisterschaft der E1-Klasse an.

## ENDURO-WM

### 10. Lauf, Edolo (I), 1. September

1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:11.14,54 h
2. Bradley Freeman (GB), Beta	+1.27,18 m
3. Eero Remes (FIN), TM	+1.50,38 m
4. Jamie McCanney (GB), Yamaha	+1.51,19 m
5. Loïc Larrieu (F), Yamaha	+2.27,33 m
6. Thomas Oldrati (I), Honda	+2.40,68 m
7. Giacomo Redondi (I), Honda	+2.42,64 m
8. Antoine Basset (F), GasGas	+3.12,36 m
9. Christ. Nambotin (F), GasGas	+3.23,90 m
20. Edward Hübner (D), KTM	+9.18,88 m

### 11. Lauf, Edolo (I), 2. September

1. Steve Holcombe (GB), Beta	1:11.57,72 h
2. Bradley Freeman (GB), Beta	+32,39 s
3. Alex Salvini (I), Husqvarna	+2.15,59 m
4. Thomas Oldrati (I), Honda	+2.21,43 m
5. Christ. Nambotin (F), GasGas	+2.44,84 m
6. Giacomo Redondi (I), Honda	+3.00,83 m
7. Eero Remes (FIN), TM	+3.07,77 m
8. Jamie McCanney (GB), Yamaha	+3.27,79 m
9. Antoine Basset (F), GasGas	+3.59,73 m
24. Edward Hübner (D), KTM	+10.50,76 m

## MEISTERSCHAFTSSTAND

### WM-Stand nach 11 von 15 Läufen

1. Steve Holcombe	170 Punkte
2. Alex Salvini	154
3. Brad Freeman	142
4. Eero Remes	135
5. Jamie McCanney	115
6. Loïc Larrieu	103
7. Christophe Nambotin	84
8. Daniel McCanney	73
9. Thomas Oldrati	62
10. Antoine Basset	54

Rally-WM Desafío Ruta 40

# Wieder ein Honda-Sieg

Mit unglaublichen sechs Sekunden Vorsprung nach fünf Tagen gewann mit Paulo Goncalves auch die Argentinien-Rally ein Honda-Pilot.

Von: **Thomas Schiffner**

**P**ablo Quintanilla (Husqvarna) und Kevin Benavides (Honda) waren punktgleich zum vorletzten Cross-Country-WM-Lauf nach Argentinien angereist. Doch Honda-Teamkollege Paulo Goncalves dominierte die ersten beiden der fünf Etappen, dann setzte sich Toby Price für KTM für zwei Tage in Szene. Der Australier knabberte bis zur letzten Etap-

pe drei Minuten und 22 Sekunden vom Vorsprung des Portugiesen ab, doch im Ziel in San Juan fehlten ihm nach 2500 Kilometern noch sechs Sekunden!

Dakar-Sieger Matthias Walkner konnte die dritte, selektive Etappe gewinnen. Doch dem Ös-



Sechs Sekunden schneller: Goncalves

reicher ging auf der letzten Etappe der Sprit aus und er kam acht Minuten zu spät in den Parc fermé. Damit konnte sich Titelverteidiger und Spitzenreiter Pablo Quintanilla mit Husqvarna den dritten Platz der Desafío Ruta 40 sichern und die alleinige WM-Führung vor der letzten Rally in Marokko (3.–9. Oktober) mit acht Punkten vor Toby Price sichern.

Price hatte schon am ersten Tag ein Problem mit seiner GPS-Antenne, sodass er bereits 1.30 Minuten Rückstand gutmachen musste.

Benavides' Traum vom WM-Titel war bereits in der ersten Etappe ausgeträumt: Der Argentinier stürzte beim Nachtanken schwer; er musste mit einer Gehirnerschütterung aufgeben. Auf der zweiten Etappe, die vie-

le Fahrer als die härteste ihrer Karriere bezeichneten, stürzte Rally-Rookie Mathias Bellino und musste zur Untersuchung nach Buenos Aires ausgeflogen werden.

## CROSS-COUNTRY-WM

### Desafío Ruta 40 (ARG), 27.–31.8.

1. Paulo Goncalves (P), Honda	17:06.02 h
2. Toby Price (AUS), KTM	+6 s
3. Pablo Quintanilla (RCH), HVA	+8.45 m
4. Matthias Walkner (A), KTM	+12.47 m
5. Ricky Brabec (USA), Honda	+47.54 m
6. Luciano Benavides (ARG), KTM	+1:27.15 h
7. Lorenzo Santolingo (e), Sherco	+1:53.37 h
8. Juan Puga (ARG), KTM	+13:07.59 h

### WM-Stand nach 4 von 5 Rennen

1. Pablo Quintanilla	69
2. Toby Price	61
3. Paulo Goncalves	57
4. Kevin Benavides	53

## NACHRICHTEN

## GUILLOD OHNE VERTRAG

Valentin Guillood bleibt zurzeit ohne Vertrag für 2019: „Das Standing-Construct-Team hat mir letzte Woche gekündigt. Ich leide seit Indonesien unter Lethargie, und der Grund ist den Ärzten ein Rätsel.“ Der Westschweizer wollte bis Imola in Höchstform sein, aber in der Türkei brach er sich das linke Schulterblatt. Guilloods Platz im belgischen KTM-Team wurde wegen einer Mitgift von 200 000 Euro an den WM-Dritten Ivo Monticelli vergeben.

## ZWÖLFTER TITEL FÜR BOU

Trial-Megastar Toni Bou machte bei der vorletzten WM-Runde im britischen Silsden den Sack zu und sicherte sich mit dem Tagessieg in der letzten Sektion seinen zwölften Rekordtitel in Serie. Zwei Punkte hinter Montesa-Honda-Pilot Bou wurde Landsmann Adam Raga Zweiter vor Miquel Gelabert. Vor dem Finale in Italien ist Jeroni Fajardo (117 Punkte) Zweiter vor Jaime Busto (113). Die Britin Emma Bristow gewann die Frauen-WM zum fünften Mal in Reihe.

## DÄNEN U21-TEAM-EUROPA MEISTER

Die U21-Speedway-Team-EM in Daugavpils (LV) gewann überraschend nicht Polen, sondern Dänemark mit 45 Punkten vor Polen (37), Lettland (21) und Schweden (16). Bester Fahrer war Frederik Jakobsen (13). Deutschland war nicht qualifiziert.

## NEURAUTER UND EDELBACHER FÜHREN WEITER

Weder in der Open-Klasse noch in der MX2 brachte das Seitenstettner ÖM-Event, das im Zeichen von Lukas Neurauder und Roland Edelbacher stand, Verschiebungen. Die KTM-Fahrer sicherten sich jeweils Doppelsiege. Neurauder führt die große Klasse weiterhin vor Johannes Klein (3/3) an, Edelbacher baute seinen Vorsprung auf die Verfolger Manuel Perkhofer und Alexander Banzirsch aus. ■

Langbahn-Team-WM Morizes

## Bronze für Reserveteam

Mit dem „letzten Aufgebot“ holte Deutschland Bronze. Frankreich ist erstmals Team-Weltmeister.

Von: Thomas Schiffner

Das Frankreich in Morizes die historische Chance hatte, im zwölften Anlauf den ersten Team-WM-Titel zu holen, war allen klar: Zu schwach der deutsche Titelverteidiger, dem sieben potenzielle Stammkräfte fehlten, und Ex-Weltmeister Niederlande, der nur Theo Pijper aus der Zeit seiner Titelgewinne noch an Bord hatte.

Das „Team Germany“ des DMSB konnte mit Lukas Fienhage nur einen Fahrer, der beim Sieg in Roden 2017 dabei war, aufbieten. Aber wie der 18-jährige, Jörg Tebbe und Danny Maaßen in Frankreich auftraten, war erstaunlich. Obwohl die Bronzemedaille hinter Frankreich und Großbritannien die schlechteste deutsche Platzierung war, fühlte sie sich wie Gold an.

„Wir sind ein super Rennen gefahren. Vielleicht liegt es auch daran, dass die Erwartungshaltung an uns nicht so groß war wie sonst“, sagte Kapitän Tebbe trefend. Nach einem 9:6 über die



Perfekte Ersatzmannschaft: Tebbe (#1), Maaßen (#3) und Fienhage (#2)

Niederlande und 9:6 über Tschechien hatte Deutschland anfangs sogar geführt.

Im vorletzten Rennen gewannen die Franzosen mit 9:6 gegen die Deutschen. Damit war das Heimteam bei grenzenlosem Jubel der Fans erstmals Weltmeister und die deutsche „Reserve“ erstmals WM-Dritter. Frankreich hatte nur in diesem letzten Lauf für David Bellego den Bruder des Weltmeisters Mathieu Trésarrieu, Stéphane, an Band geschickt, der einen Punkt holte. Mathieu Trésarrieu: „Das haben wir aus Respekt für Stéphane gemacht. Ich habe zwölf Jahre lang mit ihm zusammen um diesen Mannschaftstitel gekämpft, und endlich hat es geklappt.“ Trésarrieu sah in Morizes nicht unbedingt einen Heimvorteil: „Es wurde

neuer Belag aufgebracht. Innen war es glatt, aber außen griffiger als je zuvor.“ England wurde mit den Speedway-Stars Harris und Ellis demzufolge klarer Zweiter. ■

## LANGBAHN-TEAM-WM

## Morizes (F), 1. September

1. FRANKREICH	54 Punkte
Mathieu Trésarrieu 19, David Bellego 12, Dimitri Bergé 22, Stéphane Trésarrieu 1	
2. GROSSBRITANNIEN	46 Punkte
James Shanes 19, Zach Wajtknecht 6, Chris Harris 16, Adam Ellis 5	
3. DEUTSCHLAND	38 Punkte
Jörg Tebbe 15, Lukas Fienhage 16, Danny Maaßen 7, Jens Benneker 0	
4. NIEDERLANDE	34 Punkte
Theo Pijper 20, Dave Meijerink 10, Lars Zandvliet 4	
5. TSCHECHIEN	32 Punkte
Josef Franc 20, Martin Malek 7, Michal Skurla 5	

Speedway-Paar-EM Brovst

## Aus im ersten Lauf

Polen gewann die Speedway-Paar-Europameisterschaft in Brovst. Für das überraschend qualifizierte deutsche Team endete das Finale de facto in Heat 1.

Von: Thomas Schiffner

Den beiden „Ersatzfahrern“ aus dem Halbfinale in Ungarn, Valentin Grobauer und Ronny Weis, wurde auch beim Finale das Vertrauen geschenkt. Doch schon in Lauf 1 kam Grobauer gegen Sergej Logatchov zu Sturz. Der Russe wurde disqualifiziert, doch Grobauer musste zur Untersuchung ins Kranken-

haus, hatte sich aber glücklicherweise nicht verletzt.

So musste jedoch Weis alle sechs Paarläufe allein bestreiten, womit er sich auf der Verliererstraße befand. Mit 10 Punkten des Sachsen wurde das deutsche

Paar immerhin als Sechster noch vor Lettland gewertet.

Im letzten Lauf trafen Dänemark und Polen aufeinander. Zengota und Musielak gewannen mit 5:1 und holten so zwei Punkte vor den Dänen den Titel. ■

## SPEEDWAY-PAAR-EM

## Brovst (DK), 1. September

1. POLEN	24 Punkte
Grzegorz Zengota 16, Tobiasz Musielak 3, Jakub Jamrog 5	
2. DÄNEMARK	22 Punkte
Michael Jepsen Jensen 8, Anders Thomsen 13, Thomas Jörgensen 1	
3. ITALIEN	21 Punkte
Nicolas Covatti 16, Michelle Castagna 5	
6. DEUTSCHLAND	10 Punkte
Ronny Weis 10, Valentin Grobauer 0	



Pechvogel: Valentin Grobauer

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Alfa Romeo

D'Onofrio Aalen, seit 1972 Alfa Romeo Service. [www.autohaus-donofrio.de](http://www.autohaus-donofrio.de) H

## BMW

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

[www.bmw-gebrauchtwagen.com](http://www.bmw-gebrauchtwagen.com) H

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



BMW Z3 Roadster, Bj. 2001, 120000 km, TÜV 6/20, Top-Zustand, für 14.900,- €. Tel. 01520/2493547

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

## Ferrari

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

## Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. [www.jaguar-teile.de](http://www.jaguar-teile.de) 04332/1419 H

## Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: [www.bf-sportwagen.de](http://www.bf-sportwagen.de) H

## Mercedes



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handels GmbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, [www.bernard-G.de](http://www.bernard-G.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 45343

AMG GT/S-R Probefahrt im Schwarzwald, ca. 1 Std / 30 km ab 140,- € incl. Instruktor. Termin nach Vereinbarung auch am Wochenende möglich. Mehr Information / Fahrtraining / Events: [www.amg.fun](http://www.amg.fun), Tel. 07442/84280, [amg@krone-igelsberg.de](mailto:amg@krone-igelsberg.de)

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

CLS AMG S4 M, 300 km/h, 1/15, Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 57000 km, NP: 160.000,-, VB 58.000,-. T. 0171/3491847

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice\* und Abo-Service [motorsportaktuell@dpv.de](mailto:motorsportaktuell@dpv.de)  
\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

## Mini

Leistungskits inkl. Vmax für alle MINI!  
Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm. [www.wintertuning.de](http://www.wintertuning.de) H

## Porsche

Motorüberholung mit Hubraumerweiterung  
986/987-1 bis zu **50 kW** Mehrleistung  
996/997-1  
Abholservice und TÜV  
[www.t-t-p.de](http://www.t-t-p.de) 08061/36666

Porsche-Fan sucht 991R/993 od. älter, mit wenig km, unfallfrei. Tel. 0172/5159727

Boxster Spyder, EZ 10/15, 8000 km, 1. Hd., schwarz-schwarz, Navi, Klima, Bose, Carbon, SHZ, TÜV neu, Wartung neu, makellos, wertstabil, wunderbar, VB 94.500,-. Tel. 0171/8010048

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421 H

Zu verkaufen von privat 930 Porsche Turbo, Bj. 1986, erste Zul. Schweiz, 68000 km, Scheckheft, alles nachvollziehbar, im Originalzustand, perlmuttweiss, SD, Klima. Auto steht in Deutschland und ist verzollt. Tel. 0041/78/6965606



997 Carrera 4 S Cabrio, Bj. 2012, 2. Hand, 48.500 km, Tiptronic, Sport-Paket, Leder, Soundsystem etc., Erstlack, sehr gepflegt, 69.900,- Euro inkl. MwSt. Depot 3 GmbH, Gebrüder-Pauken-Str. 13, 56218 Mülheim-Kärlich, Tel. 02630/9565424 H

## Renn/Rallye



Sport- & Rallyereifen

Lütticke motorsport  
02354-7046993  
[www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

Kunststoffscheiben klar od. grün getönt, Schiebefenster, mit verschied. Biegeradien, für Porsche u. viele andere Fahrzeuge, auch nachträglicher Einbau v. Schiebefenstern mögl. T. 08157/998760



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service - Verkauf - Beratung



e-mail: [info@bsa-corse.de](mailto:info@bsa-corse.de)

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: [motorsportriegel@aol.com](mailto:motorsportriegel@aol.com) H



Tel. 08678/246  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)



TEL. 06281/518 - 58, FAX - 59

[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 82 19 58  
 www.motorsport-aktuell.com  
 msa@motorpresse.de  
 Chefredaktion: Marcus Schurig  
 Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner  
 Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt,  
 Claus Mühlberger, Michael Schmidt  
 Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew  
 Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson,  
 Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert,  
 Imre Paulovits, Thomas Schiffner, Neill Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com; 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 82 18 20  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Tim Ramms  
 Telefon: +49 (0)711 82 0  
 Leitung Geschäftsbereich Mobilität:  
 Tim Ramms  
 Publisher Automobil: Michaela Klein  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung: Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 82 16 41  
 Telefax: +49 (0)711 82 16 99  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden, zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 82 13 46  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Elfrig, ielfrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 82 16 13  
 Carmen Brix, cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 82 15 22  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 82 13 79 / 23 79  
 Druck: Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz  
 Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH,  
 22773 Hamburg  
 Vertriebsleitung: Britt Unnerstall  
 Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,50 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)  
 MOTORSPORT aktuell im Abonnement:  
 Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 125,00 €  
 (Österreich: 140,00 €, Schweiz: 200,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
 Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,50 Euro): Deutschland: 17,50 € (Österreich: 19,50 €, Schweiz: 28,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
 Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 75,00 € (Österreich: 84,00 €, Schweiz: 120,00 SFR;  
 übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,50 €  
 Abonentenservice Deutschland:  
 Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,  
 Telefax +49 (0)711 82 25 50,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de  
 © 2018 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

# Leserbriefe

## MotoGP wie F1

Zur MotoGP Silverstone  
 MSa 37/2018

Das ist ja zum Lachen. Die Herren Rennfahrer, oder deren ganze Bande im Hintergrund, fahren nicht, weil es regnet! Wahrscheinlich ist kein entsprechendes Programm für diese Bedingungen hinterlegt. Da müsste ja der Fahrer ganz allein ohne Hilfen fahren. So blöd aber auch. Oder wollte man nicht, dass ein Hinterbänkler ordentlich Punkte einsackt? Im Straßenverkehr muss man von der Arbeit nach Hause fahren, auch wenn es aus Kübeln schütet. So wird das wie in der Formel 1. Alle entscheiden mit, bis nichts mehr geht. Wäre interessant gewesen, wenn die Spitzenfahrer mal langsam tun und wirklich ihr Können zeigen müssten. Jack Miller hat als Einziger bewiesen, dass da was gegangen wäre. Beschämend.

Hans Pohl,  
 per E-Mail

## Name öffnet Türen

zur Auswahl der Titel-Themen  
 MSa 37/2018

Seit Jahrzehnten verfolge ich jede Woche als Abonnent Ihre Zeitschrift mit Genuss, aber das nun die Titelseite des Öfteren mit dem Namen Schumacher bedruckt wird, finde ich absolut unfair gegenüber den anderen hochtalentierten Fahrern aus der Formel 2 und Formel 3. Hätte Mick Schumacher nicht den Namen Schumacher, wäre er gar nicht da, wo er jetzt ist. Bekanntlich öffnet das Tür und Tor. Es ist jedenfalls unfair gegenüber den anderen Nachwuchstalenten im Motorsport.

Jörg Gerhartz,  
 D-56814 Illerich

## BILD DER WOCHE



Staatsfeind Nr. 1: Die Ferrari-Fans empfangen Hamilton nicht gerade freundlich

## Neue Fahrer-Ära

zur Historie Kenny Roberts  
 MSa 36/2018

Über den Bericht „Starker Quertreiber“ über Kenny Roberts habe ich mich sehr gefreut. 1978 konnte ich dem Grand Prix auf dem Salzburgring beiwohnen und einen Kenny Roberts erleben, der mit bis dahin noch nie gesehenen Schräglagen die gesamten Zuschauer zu stehenden Ovationen hinriss. Die waren wie später bekannt wurde, auch durch die Good-year-Reifen möglich geworden. Am Anfang des Rennens „rollte“ er nur mit der Spitzengruppe mit, dann demütigte er alle Fahrer inklusive einiger „mitfahrender“ Weltmeister wie Barry Sheene durch ein überlegenes Rennen. Dieser Grand Prix bleibt unvergessen, läutete er doch eine neue Fahrer-Ära ein und zeigte den vielen Rennfans sein großartiges Talent.

Erich Janner  
 D-81671 München

## Elektro-MSa

Zum Thema Formel E  
 MSa 37/2018

Ich kann den ganzen Hype um diese fahrenden Bohrmaschinen nicht verstehen. Wir Petrolheads wollen solche Produkte in keinsten Weise sehen. Warum sind wir früher zur Formel 1 gefahren? Nicht nur wegen der spannenden Zweikämpfe, auch weil der V12 so bestialisch geschrien und die Tränen in die Augen gedrückt hat. Ihr könntet doch mal eine „E-Motorsport aktuell“ rausbringen, dann brauche ich auch keinen Elektroschrott mehr in der MSa lesen.

Lars Hohmann,  
 per E-Mail

## KONTAKT

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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

- 2. September: 14. Adenauer ADAC Automobilsalon
- 7./8. September: ADAC Niedersachsen Rallye
- 8./9. September: 51. Internationales AvD Bergrennen Eichenbühl

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

#### Freitag, 07. September

21.20 IndyCar Series, Portland (Wh.) Sport 1 US

#### Samstag, 08. September

12.00 Porsche GT Magazin Sport 1

12.30 TCR Germany Sachsenring, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

13.00 DTM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE** SAT.1

14.45 GT Masters Sachsenring, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

16.15 Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen **LIVE** Sport 1

#### Sonntag, 09. September

07.30 DRM/Rallye Masters, Niedersachsen (Zus.) N-TV

11.35 Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE** Sport 1+

13.00 DTM Nürburgring, 2. Rennen **LIVE** SAT.1

13.00 GT Masters Sachsenring, 2. Rennen **LIVE** Sport 1

14.40 TCR Germany Sachsenring, 2. Rennen **LIVE** Sport 1

19.30 NASCAR Cup Series, Indianapolis **LIVE** Sport 1

22.30 Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen (Aufz.) Sport 1

#### Montag, 10. September

ab 04.40 Masters WE Sachsenring, alle Rennen (Wh.) Sport 1+

#### Dienstag, 11. September

22.15 ESET V4 Cup, Brünn (Zus.) Eurosport 1

22.30 Turkmen Desert Race, Highlights 1. Etappe Eurosport 1

### Motorrad

#### Freitag, 07. September

09.00 Moto3-WM Misano, FP1 **LIVE** Eurosport 1

09.45 MotoGP Misano, FP1 **LIVE** Eurosport 1

10.45 Moto2-WM Misano, FP1 **LIVE** Eurosport 1

13.00 Moto3-WM Misano, FP2 **LIVE** Eurosport 1

14.00 MotoGP Misano, FP2 **LIVE** Eurosport 1

15.00 Moto2-WM Misano, FP2 **LIVE** Eurosport 1

#### Samstag, 08. September

09.00 Moto3-WM Misano, FP3 **LIVE** Eurosport 1

09.45 MotoGP Misano, FP3 **LIVE** Eurosport 1

10.45 Moto2-WM Misano, FP3 **LIVE** Eurosport 1

12.30 Moto3-WM Misano, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

13.15 MotoGP Misano, FP4 & Quali **LIVE** Eurosport 1

15.00 Moto2-WM Misano, Qualifying **LIVE** Eurosport 1

17.00 Brit. Superbike Silverstone, 1. Lauf **LIVE** Eurosport 2

#### Sonntag, 09. September

08.30 Motorrad-WM Misano, Warm-ups **LIVE** Eurosport 1

11.00 Moto3-WM Misano, Rennen **LIVE** Eurosport 1

12.15 Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE** Eurosport 1

13.45 MotoGP Misano, Rennen **LIVE** Eurosport 1

ab 17.00 Brit. Superbike Silverstone, 2./3. Lauf Eurosport 2

### Automobil / Motorrad

#### Dienstag, 11. September

22.45 Rally Raid, Desafio Ruta 40 (Zus.) Eurosport 1

### Internet/Livestream

#### Samstag, 08. September

10.15 F3-EM Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**  
www.fiaf3europe.com

11.15 DTM Nürburgring, 1. Qualifying **LIVE** ran.de

ca. 11.30 24h Series, 24h Barcelona **LIVE** 24hseries.com

#### Sonntag, 09. September

11.15 DTM Nürburgring, 2. Qualifying **LIVE** ran.de

ca. 22.45 IMSA-Sportwagen, Monterey **LIVE** imsa.com

10.15/15.45 F3-EM Nürburgring, 2./3. Rennen **LIVE**  
www.fiaf3europe.com



DTM Nürburgring: Di Resta oder Paffett? Im Titelduell naht die Entscheidung



Motorrad-WM Misano: Versaut Márquez Ducati wieder die Heimspiel-Party?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

### Automobil

07./08.09.	DRM/Rallye Masters, Niedersachsen	D
08.09.	ADAC Classic Pokal Südwest, Alb Challenge	D
08./09.09.	Formel-3-EM, Nürburgring	D
08./09.09.	DTM, Nürburgring (+ RB Cup)	D
08./09.09.	ADAC GT Masters, Sachsenring (+ PCC)	D
08./09.09.	ADAC TCR Germany, Sachsenring	D
08./09.09.	24h Series, 24h Barcelona	E
09.09.	IMSA-Sportwagen, Monterey/Kalifornien	USA
09.09.	NASCAR Cup Series, Indianapolis/Indiana	USA
09.09.	ADAC Slalom Pokal Südwest, Hegau	D

### Motorrad

08.09.	Speedway-GP, Krsko	SLO
08./09.09.	Seitenwagen-WM, Grobnik	HR
08./09.09.	IDM, Assen	NL
08./09.09.	Hard Enduro/WESS, Belchatów	PL
09.09.	Motorrad-WM, Misano	I
09.09.	Supermoto-EM, Sestriere	I
09.09.	ADAC MX Masters, Gaildorf	D

IB 1735 12  
**BLANCPAIN**  
 GT SERIES

BLANCPAIN GT SERIES SPRINT CUP

# NÜRBURGRING

AND FORMULA RENAULT EURO CUP - LAMBORGHINI SUPER TROFEO - GT4 EUROPEAN SERIES

14-16 SEPTEMBER 2018

**ADAC SIM 2018 RACING EXPO**  
 14. - 16. SEPTEMBER NÜRBURGRING

**MOTORSPORT & ESPORTS FESTIVAL DES JAHRES**

[www.simracingexpo.de](http://www.simracingexpo.de) ♦ ♦ ♦ ADAC SimRacing Expo

ADAC SIM RACING **Trophy** ADAC DIGITAL **G1500**

INFO & TICKETING

[WWW.NUERBURGRING.DE](http://WWW.NUERBURGRING.DE)



ADAC

ADAC Motorsport e.V.

2018 INTERNATIONAL SERIES

SANCTIONED BY THE FIA

ALSO STARRING



FORMULA RENAULT  
 EURO CUP

GT4  
 GT4 European Series

[WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM](http://WWW.BLANCPAIN-GT-SERIES.COM)

FOLLOW US ON

