

Max Verstappen siegt in Malaysia

# Pechsträhne beendet



Superbike-WM in Magny-Cours  
**Jonathan Rea**  
holt dritten Titel

IDM-Finale in Hockenheim  
**Titel vergeben,**  
Zukunft offen

Deutschland € 2,20  
A € 2,40 · CH sfr 3,50 · I € 2,90  
B, NL, LUX € 2,60 · E € 2,90



Blancpain GT-Finale in Barcelona  
**Lamborghini gewinnt**  
alle wichtigen Titel



MotoGP-Interview: Valentino Rossi  
**Doktor Rossi und die**  
große Wunderheilung



Rallycross-WM Estering  
**Vierter Saisonsieg für**  
Mattias Ekström

# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Verstappen feiert in Malaysia zweiten F1-Sieg **S. 4**
- Formel 1** Umfassende Statistik zum Malaysia-Rennen **S. 6**
- Formel 1** Wie Ferrari sich auch in Malaysia selbst schlug **S. 8**
- Formel 1** GP Malaysia: Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 11**
- Formelsport** Hintergründe aus Formel 1 und Formel E **S. 12**
- Sportwagen** Lambo-Team feiert Blancpain-Endurance-Titel **S. 14**
- Sportwagen** Neues aus der GT- und Prototypenwelt **S. 16**
- Rallycross-WM** Ekström gewinnt beim Lauf am Estering **S. 18**
- Rallyesport** Vorschau WM-Lauf Spanien, EM und ÖRM **S. 20**
- Historie** Vor 30 Jahren: Verrücktes DTM-Finale in Salzburg **S. 22**
- Tourenwagen** Zahlen und Fakten zur ADAC TCR Germany **S. 24**
- Tourenwagen** Wie Ash Sutton den BTCC-Titel einheimste **S. 25**
- Tourenwagen** Neues zur Class One, NASCAR und TCR **S. 26**

## Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Aragón-Sensation Valentino Rossi **S. 28**
- Motorrad-WM** Die aktuellsten News aus der WM-Szene **S. 31**
- Historie** Vor 50 Jahren: Duell der Titanen beim GP Kanada **S. 32**
- Superbike-WM** Jonathan Rea schafft den WM-Hattrick **S. 34**
- Straßensport** ADAC NEC, Junior Cup und Superbike-News **S. 37**
- IDM** Meister gekürt, aber noch viele Fragen beim Finale **S. 38**
- Offroad** Frankreich Sieger bei Motocross der Nationen **S. 40**
- Offroad** Speedway-Bundesliga, U21-WM und mehr News **S. 42**

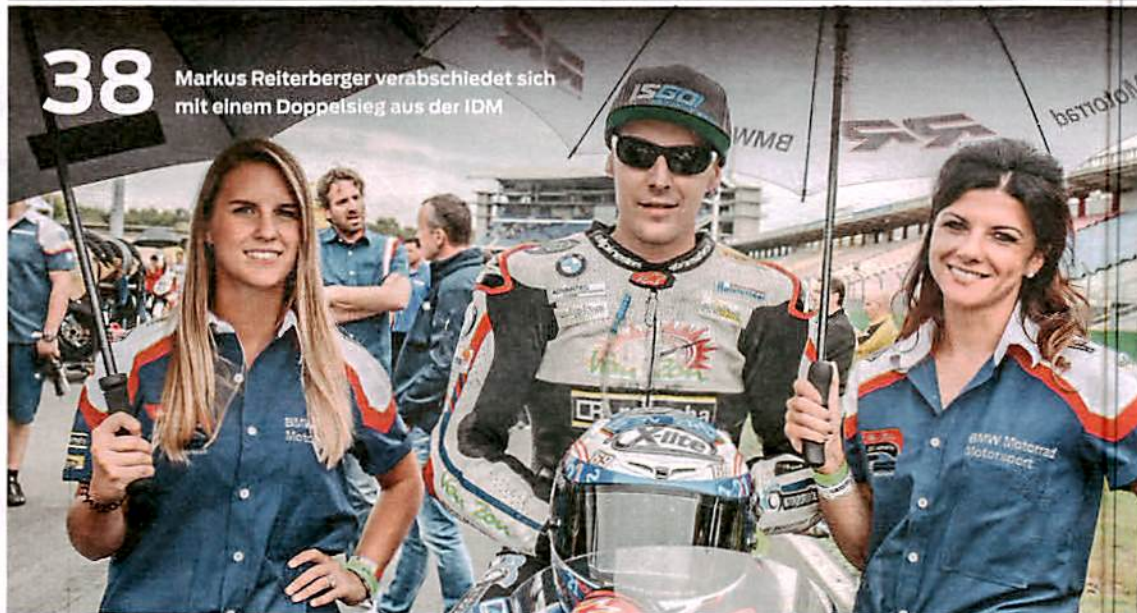
## Leserservice:

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

## 22 Rückblick auf das dramatische DTM-Finale 1987 in Salzburg



## 38 Markus Reiterberger verabschiedet sich mit einem Doppelsieg aus der IDM



## 40 Motocross der Nationen: Schlamm-schlacht in Matterley Basin





**8** Crash in Singapur, Defekt in Malaysia. Ist der Titel futsch für Ferrari?

SUTTON IMAGES

#### KUBICA ZU WILLIAMS?

Die Rückkehr zu Renault hat sich zerschlagen. Trotzdem hat Robert Kubica noch Chancen auf ein Formel-1-Comeback. Williams denkt offen über eine Verpflichtung nach. Es fehlt ein echter Test.

**Seite 12**

#### RALLYE-ZIRKUS IN SPANIEN

Die Lenkrad-Asse bereiten sich auf die Schotter- und Asphaltprüfungen der Rallye Spanien vor. Andreas Mikkelsen dockt bei Hyundai an und könnte Teamkollege Thierry Neuville Schützenhilfe leisten.

**Seite 20**

#### BESUCH AUS JAPAN

Die DTM und die japanische Super GT machen einen Schritt hin zur „Class One“. Beim DTM-Saisonfinale in Hockenheim fahren Lexus und Nissan ein paar Demonstrationsrunden.

**Seite 26**



**25** Die Britische Tourenwagen-Meisterschaft beim Saisonfinale in Brands Hatch

BTCC

# Mercedes nur noch

Dank überlegener Red-Bull-Pace und einem kompromisslosen Überholmanöver gegen Lewis Hamilton in Runde 4 fuhr Max Verstappen in Malaysia souverän zum ersten Saisonsieg. Sebastian Vettels Aufholjagd vom Ende des Feldes endete auf Platz 4.

Von: **Tobias Grüner**

## Wieso war Mercedes so langsam?

Bei Mercedes hatte man nach dem Rennen das Gefühl, die Weltmeisterschaft sei schon verloren. Dass Lewis Hamilton seinen Vorsprung auf Sebastian Vettel um sechs Punkte ausbaute, schien im Silber-Lager keinen zu interessieren. Stattdessen suchten die Verantwortlichen zusammen mit den Fahrern nach Erklärungen, warum die Pace das ganze Wochenende über nicht stimmte. Dabei galt Malaysia zuvor als Mercedes-Strecke. Doch dann bot das Auto vor allem auf der Vorderachse zu wenig Grip.

Nur im Qualifying konnte Lewis Hamilton kurz glänzen. Im direkten Duell mit Max Verstappen hatte der WM-Spitzenreiter im Rennen dann keine Chance. „Es machte keinen Sinn, sich zu wehren. Er war eine halbe Sekunde schneller und hätte mich so wieso überholt. Mit der WM im Hinterkopf durfte ich eine Kollision nicht riskieren“, so Hamilton zu seinem aussichtslosen Duell mit dem Sieger. Auch Ferrari war klar schneller als Mercedes. Teamchef Toto Wolff gab zu, dass Sebastian Vettel im Laufe des Rennens 30 Sekunden auf die Silberpfeile aufgeholt hatte.

Valtteri Bottas konnte keine Schützenhilfe im WM-Duell leisten. Der Finne fuhr noch weiter hinterher als Hamilton. Und dass, obwohl nur er mit den neuen Aerodynamik-Teilen unterwegs war. „Ich finde einfach kein Vertrauen ins Auto. Immer wenn ich etwas mehr Gas gegeben habe, überhitzten die Reifen“, schimpfte der Finne. Seit der

Sommerpause sieht Bottas kein Land. „Das ist die schwierigste Situation meiner Karriere“, klagte der Blondschoopf.

Aber auch Hamilton war nach dem Rennen sauer. Er forderte Antworten. Die Ingenieure konnten sie aber nicht liefern. Wolff nannte immerhin Ansätze: „Unser Auto ist extrem sensibel. Immer wenn es zu heiß ist, bekommen wir Probleme. Das gleiche gilt für Strecken, auf denen viel Abtrieb verlangt wird. In diesem Punkt ist Malaysia hinter Monaco, Singapur und Ungarn die Nummer vier im Kalender. Auch der Asphalt und der Fahrstil spielen eine Rolle. Wir lernen ständig dazu, was unser Auto braucht. Hier haben wir es einfach nicht hinbekommen und blieben unter unseren Möglichkeiten.“

## War Red Bull sogar schneller als Ferrari?

Red-Bull-Teamchef Christian Horner jubelte: „In Melbourne sind wir noch anderthalb Sekunden hinterhergefahren, heute hatten wir das schnellste Auto.“ Im Fall von Mercedes hatte der Brite sicher recht. Verstappen machte auf dem Weg zu seinem ersten Saisonsieg kurzen Prozess mit Pole-Setter-Hamilton. Im Schongang rollte er am Ende mit 12,7 Sekunden Vorsprung über die Linie. Doch wie hätte es ausgesehen, wenn wenigstens ein Ferrari normal gestartet wäre?

Horner glaubt, dass man auch gegen die rote Konkurrenz gut ausgesehen hätte: „Sebastian hat eine tolle Aufholjagd gezeigt. Aber ich habe keine Rundenzeiten gesehen, die für uns nicht auch möglich gewesen wären.“ Seine Piloten sind etwas vorsichtiger: „Dass Kimi am Start ausgefallen ist, hat die Sache deutlich erleichtert“, analysierte Verstappen. „Wenn man sich die Pace von Vettel anschaut, dann wäre er wohl ein harter Gegner geworden. Wie schnell er genau gewesen wäre, ist aber ungewiss.“

Die Zahlen geben zumindest einen kleinen Hinweis. Ferrari war im Qualifying schon eine halbe Sekunde schneller. Und Vettel konnte die Pace im Gegen-



# h die dritte Kraft



Verstappens Pechsträhne ist beendet. Im Gegensatz zum Premierenleg 2016 in Barcelona war Erfolg Nummer 2 in Malaysia voll verdient

RED BULL

SUTTON IMAGES

satz zu Mercedes auch im Rennen auf den Asphalt bringen. Der Deutsche fuhr in seiner schnellsten Rennrunde vier Zehntel schneller als Verstappen. Dabei darf man natürlich nicht unerwähnt lassen, dass Vettel nach seinem Technik-Pech im Qualifying auch den Vorteil der frischeren Reifen und der Strategie hatte. Und dass Verstappen an der Spitze des Feldes nicht alles zeigen musste. Dennoch darf bezweifelt werden, dass Red Bull einen Ferrari auf der Strecke überholt hätte.

## Warum blieb Vettel hinter Ricciardo?

Vettel hatte vor seinem Boxenstopp in Runde 27 durch den Verkehr schon 20 Sekunden Rückstand auf Ricciardo angehäuft. Nur 18 Umläufe später war der Abstand auf eine Sekunde eingedampft. Kaum einer glaubte, dass sich der Australier auf Dauer verteidigen kann. Den ersten Angriff in Runde 48 wehrte er allerdings robust ab. „Ich habe etwas spät die Tür zugeworfen. Ich glaube aber nicht, dass es zu aggressiv war“, entschuldigte sich der Drittplatzierte. Laut Vettel war die Verteidigungsaktion etwas über dem Limit.

Doch eigentlich blieb genügend Zeit, eine weitere Attacke zu starten. Doch die kam nicht. Stattdessen fiel Vettel immer weiter zurück. Grund dafür waren nicht nur die abgefahrenen Reifen. Der Heppenheimer musste vor allem Sprit sparen – und zwar massiv. Die Spione der Konkurrenz erkannten, dass Vettel zum Rennende auf den langen Geraden schon 600 bis 800 Meter vor dem Bremspunkt vom Gas ging.

Die Taktik von Ferrari war riskant: Vettel sollte ohne Rücksicht auf Verluste Tempo machen, Ricciardo überholen und in den letzten sieben Runden dann seine Position verteidigen und dabei Sprit sparen. Weil Ricciardo den einzig möglichen Angriff abblockte, wurde daraus nichts. Am Ende rollte der Ferrari mit 15 Sekunden Rückstand auf den Red Bull über die Linie.

## Vettel oder Stroll: Wer hatte Schuld?

So etwas hatte man in der Formel 1 noch nie gesehen. In der Auslaufrunde krachte Vettel mit dem Williams von Lance Stroll zusammen. Am Ferrari riss es das linke Hinterrad ab. Vettel musste aussteigen und sich von „Taxifahrer“ Pascal Wehrlein zur Box chauffieren lassen. Anschließend wurden sowohl Vettel als auch Stroll von den FIA-Kommissaren vorgeladen. Die Stewards verzichteten auf eine Strafe. Keinem Fahrer konnte die Hauptschuld zugewiesen werden.

Stroll war in der Linkskurve nach außen gezogen, weil Grosjean innen durch wollte. Gleichzeitig zog Vettel von rechts in zügigem Tempo nach innen. Dabei kreuzten sich die Bahnen des Williams und des Ferrari. Ob das Getriebe bei Vettel beschädigt wurde, was zu einer Strafversetzung in Suzuka führen würde, stand direkt nach dem Rennen noch nicht fest. Die Schaltbox wurde zur Untersuchung nach Maranello transportiert. Der Winkel, in dem die Antriebswelle abgerissen ist, deutet darauf hin, dass Vettel Glück gehabt haben könnte.

## Warum gab es Ärger vor dem Start?

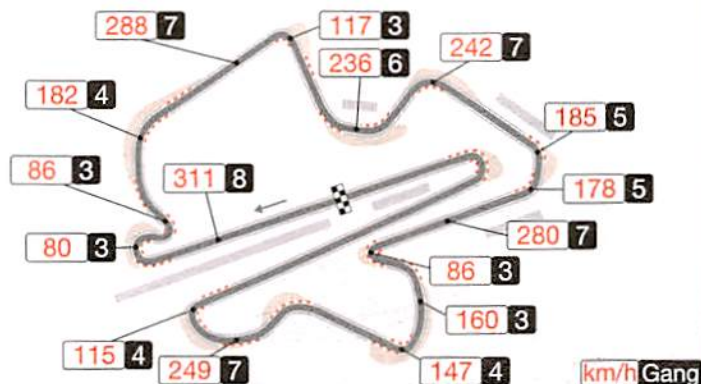
Force India machte die FIA-Ordnung in der Startaufstellung darauf aufmerksam, dass McLaren, Red Bull und Mercedes ihre Gridplätze mit Heißluft-Gebläsen von feuchten Stellen befreiten – was verboten ist. Daraufhin wiesen die Kontrolleure die Mechaniker an, das zu lassen. „Da war der Asphalt aber schon trocken“, schimpfte Force-India-Sportdirektor Otmar Szafnauer.

Ohne Protest gab es auch keine Strafen. FIA-Rennleiter Charlie Whiting will das Thema in Suzuka nochmals mit den Teams besprechen. Die Regeln sagen, dass der Startplatz nur nach offizieller Erlaubnis verändert werden darf. Diese wird aber nur bei einer klaren Benachteiligung erteilt. Und nur nach Antrag. Der wurde in Malaysia von keinem Team gestellt. ■

GP MALAYSIA: 15. VON 20 LÄUFEN

STRECKENDATEN

Streckenlänge: **5,543 km**  
 Runden: **56**  
 Distanz: **310,408 km**  
 Zuschauer: **56 000**  
 Wetter: **30 Grad**  
 Topspeed Qualifikation: **327,1 km/h (Hamilton)**  
 Topspeed Rennen: **332,9 km/h (Vettel)**  
 Gangwechsel/Runde: **48**  
 Volllastanteil: **71% (810 m = 11,0 s)**  
 Benzinverbrauch/Runde: **2,54 Liter**  
 Führungswechsel: **3**



STARTAUFGSTELLUNG

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 1. Lewis Hamilton, GB                 | 44 |
| Mercedes, 1.30,076 min                |    |
| 2. Kimi Räikkönen, FIN                | 14 |
| Ferrari, 1.30,121 min                 |    |
| 3. Max Verstappen, NL                 | 33 |
| Red Bull-Renault, 1.30,541 min        |    |
| 4. Daniel Ricciardo, AUS              | 3  |
| Red Bull-Renault, 1.30,595 min        |    |
| 5. Valtteri Bottas, FIN               | 77 |
| Mercedes, 1.30,758 min                |    |
| 6. Esteban Ocon, F                    | 31 |
| Force India-Mercedes, 1.31,478 min    |    |
| 7. Stoffel Vandoorne, B               | 2  |
| McLaren-Honda, 1.31,582 min           |    |
| 8. Nico Hülkenberg, D                 | 27 |
| Renault, 1.31,607 min                 |    |
| 9. Sergio Pérez, MEX                  | 11 |
| Force India-Mercedes, 1.31,658 min    |    |
| 10. Fernando Alonso, E                | 14 |
| McLaren-Honda, 1.31,704 min           |    |
| 11. Felipe Massa, BR                  | 19 |
| Williams-Mercedes, 1.32,034 min       |    |
| 12. Jolyon Palmer, GB                 | 30 |
| Renault, 1.32,100 min                 |    |
| 13. Lance Stroll, CDN                 | 18 |
| Williams-Mercedes, 1.32,307 min       |    |
| 14. Carlos Sainz, E                   | 55 |
| Toro Rosso-Renault, 1.32,402 min      |    |
| 15. Pierre Gasly, F                   | 10 |
| Toro Rosso-Renault, 1.32,558 min      |    |
| 16. Romain Grosjean, F                | 8  |
| HaasFI-Ferrari, 1.33,308 min          |    |
| 17. Kevin Magnussen, DK               | 20 |
| HaasFI-Ferrari, 1.33,434 min          |    |
| 18. Pascal Wehrlein, D                | 94 |
| Sauber-Ferrari, 1.33,483 min          |    |
| 19. Marcus Ericsson, S                | 9  |
| Sauber-Ferrari, 1.33,970 min          |    |
| 20. Sebastian Vettel, D <sup>1)</sup> | 5  |
| Ferrari, keine Zeit                   |    |

| Fahrer         | Runden              | Zeit/Rückstand                    | Reifen  | Boxenstopps    | Schnellste Runde |
|----------------|---------------------|-----------------------------------|---------|----------------|------------------|
| 1. Verstappen  | 56/5P <sup>2)</sup> | 1:30.01,290 min =<br>206,889 km/h | ss/s    | 1 (23,652 s)   | 1.34,467 min     |
| 2. Hamilton    | 56/3                | + 12,770 s                        | ss/s    | 1 (23,489 s)   | 1.34,452 min     |
| 3. Ricciardo   | 56/2                | + 22,519 s                        | ss/s    | 1 (24,199 s)   | 1.34,770 min     |
| 4. Vettel      | 56                  | + 37,362 s                        | s/ss    | 1 (23,695 s)   | 1.34,080 min     |
| 5. Bottas      | 56                  | + 56,021 s                        | ss/s    | 1 (24,314 s)   | 1.35,284 min     |
| 6. Pérez       | 56                  | + 1.18,630 s                      | ss/s    | 1 (24,314 s)   | 1.35,591 min     |
| 7. Vandoorne   | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (24,580 s)   | 1.35,931 min     |
| 8. Stroll      | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (24,109 s)   | 1.36,627 min     |
| 9. Massa       | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (23,791 s)   | 1.36,944 min     |
| 10. Ocon       | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (24,456 s)   | 1.37,075 min     |
| 11. Alonso     | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (25,798 s)   | 1.36,501 min     |
| 12. Magnussen  | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (23,766 s)   | 1.37,192 min     |
| 13. Grosjean   | 55                  |                                   | ss/s/ss | 2 (49,331 min) | 1.35,796 min     |
| 14. Gasly      | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (25,044 s)   | 1.37,170 min     |
| 15. Palmer     | 55                  |                                   | ss/s    | 1 (25,558 s)   | 1.37,186 min     |
| 16. Hülkenberg | 55                  |                                   | ss/s/ss | 2 (50,586 min) | 1.34,266 min     |
| 17. Wehrlein   | 55                  |                                   | s/ss    | 1 (25,060 s)   | 1.36,395 min     |
| 18. Ericsson   | 54                  |                                   | s/ss    | 1 (24,719 s)   | 1.36,630 min     |
| 19. Sainz      | 29                  | Motor (P8)                        | ss      |                | 1.38,123 min     |
| 20. Räikkönen  | 0                   | Motor (P2)                        | ss      |                | -                |

FAHRER-WM

|                |    |            |
|----------------|----|------------|
| 1. Hamilton    | 7* | 281 Punkte |
| 2. Vettel      | 4  | 247 Punkte |
| 3. Bottas      | 2  | 222 Punkte |
| 4. Ricciardo   | 1  | 177 Punkte |
| 5. Räikkönen   |    | 138 Punkte |
| 6. Verstappen  | 1  | 93 Punkte  |
| 7. Pérez       |    | 76 Punkte  |
| 8. Ocon        |    | 57 Punkte  |
| 9. Sainz       |    | 48 Punkte  |
| 10. Hülkenberg |    | 34 Punkte  |
| 11. Massa      |    | 33 Punkte  |
| 12. Stroll     |    | 32 Punkte  |
| 13. Grosjean   |    | 26 Punkte  |
| 14. Vandoorne  |    | 13 Punkte  |
| 15. Magnussen  |    | 11 Punkte  |
| 16. Alonso     |    | 10 Punkte  |
| 17. Palmer     |    | 8 Punkte   |
| 18. Wehrlein   |    | 5 Punkte   |
| 19. Kvyat      |    | 4 Punkte   |

\* Anzahl Siege

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

TRAININGSDUELLE

|                        |      |
|------------------------|------|
| Hamilton – Bottas      | 10:5 |
| Vettel – Räikkönen     | 10:5 |
| Ricciardo – Verstappen | 4:11 |
| Alonso – Vandoorne     | 11:3 |
| Vandoorne – Button     | 1:0  |
| Massa – Stroll         | 11:3 |
| Stroll – Di Resta      | 1:0  |
| Pérez – Ocon           | 11:4 |
| Sainz – Kvyat          | 8:6  |
| Sainz – Gasly          | 1:0  |
| Grosjean – Magnussen   | 10:5 |
| Hülkenberg – Palmer    | 14:1 |
| Ericsson – Wehrlein    | 4:9  |
| Ericsson – Giovinazzi  | 2:0  |

KONSTRUKTEURS-WM

|                         |    |            |
|-------------------------|----|------------|
| 1. Mercedes             | 9* | 503 Punkte |
| 2. Ferrari              | 4  | 385 Punkte |
| 3. Red Bull-Renault     | 1  | 270 Punkte |
| 4. Force India-Mercedes |    | 133 Punkte |
| 5. Williams-Mercedes    |    | 65 Punkte  |
| 6. Toro Rosso-Renault   |    | 52 Punkte  |
| 7. Renault              |    | 42 Punkte  |
| 8. HaasFI-Ferrari       |    | 37 Punkte  |
| 9. McLaren-Honda        |    | 23 Punkte  |
| 10. Sauber-Ferrari      |    | 5 Punkte   |



Video:  
Die Diskussion nach dem Rennen

1) 20 Plätze zurück wegen Wechsel auf 5. Motor, 5. Turbolader und 5. MGU-H Startnummer

## GP MALAYSIA, FREIES TRAINING 1

| Fahrer                 | Team        | Zeit/Rückstand | Runden |
|------------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Max Verstappen      | Red Bull    | 1:48,962 min   | 11     |
| 2. Daniel Ricciardo    | Red Bull    | +0,757 sec     | 12     |
| 3. Fernando Alonso     | McLaren     | +1,635 sec     | 6      |
| 4. Kimi Räikkönen      | Ferrari     | +1,772 sec     | 12     |
| 5. Sebastian Vettel    | Ferrari     | +2,047 sec     | 12     |
| 6. Lewis Hamilton      | Mercedes    | +2,556 sec     | 8      |
| 7. Valtteri Bottas     | Mercedes    | +3,045 sec     | 10     |
| 8. Lance Stroll        | Williams    | +3,333 sec     | 9      |
| 9. Pierre Gasly        | Toro Rosso  | +3,418 sec     | 14     |
| 10. Sergey Sirotkin    | Renault     | +4,559 sec     | 10     |
| 11. Jolyon Palmer      | Renault     | +4,663 sec     | 10     |
| 12. Stoffel Vandoorne  | McLaren     | +4,809 sec     | 10     |
| 13. Esteban Ocon       | Force India | +4,934 sec     | 6      |
| 14. Sean Gelael        | Toro Rosso  | +5,648 sec     | 13     |
| 15. Sergio Pérez       | Force India | +5,707 sec     | 4      |
| 16. Charles Leclerc    | Sauber      | +6,318 sec     | 10     |
| 17. Pascal Wehrlein    | Sauber      | +6,690 sec     | 10     |
| 18. Romain Grosjean    | Haas FI     | +7,249 sec     | 8      |
| 19. Antonio Giovinazzi | Haas FI     | +7,377 sec     | 6      |
| 20. Felipe Massa       | Williams    | keine Zeit     | 3      |

## GP MALAYSIA, FREIES TRAINING 3

| Fahrer                | Team        | Zeit/Rückstand | Runden |
|-----------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Kimi Räikkönen     | Ferrari     | 1:31,880 min   | 19     |
| 2. Sebastian Vettel   | Ferrari     | +0,162 sec     | 14     |
| 3. Daniel Ricciardo   | Red Bull    | +0,211 sec     | 16     |
| 4. Valtteri Bottas    | Mercedes    | +0,449 sec     | 24     |
| 5. Lewis Hamilton     | Mercedes    | +0,659 sec     | 20     |
| 6. Max Verstappen     | Red Bull    | +0,699 sec     | 17     |
| 7. Sergio Pérez       | Force India | +1,329 sec     | 20     |
| 8. Felipe Massa       | Williams    | +1,360 sec     | 20     |
| 9. Esteban Ocon       | Force India | +1,410 sec     | 21     |
| 10. Stoffel Vandoorne | McLaren     | +1,441 sec     | 16     |
| 11. Fernando Alonso   | McLaren     | +1,650 sec     | 17     |
| 12. Lance Stroll      | Williams    | +1,658 sec     | 21     |
| 13. Kevin Magnussen   | Haas FI     | +1,907 sec     | 10     |
| 14. Nico Hülkenberg   | Renault     | +1,991 sec     | 14     |
| 15. Carlos Sainz      | Toro Rosso  | +2,044 sec     | 22     |
| 16. Pierre Gasly      | Toro Rosso  | +2,326 sec     | 24     |
| 17. Jolyon Palmer     | Renault     | +2,595 sec     | 12     |
| 18. Romain Grosjean   | Haas FI     | +3,034 sec     | 19     |
| 19. Marcus Ericsson   | Sauber      | +3,056 sec     | 19     |
| 20. Pascal Wehrlein   | Sauber      | +3,165 sec     | 19     |

## ZITAT DES RENNENS

»STROLL WOLLTE OFFENBAR PICKUP AUF DIE REIFEN FAHREN, HAT DABEI DIE SPUR GEWECHSELT UND IST MIR INS AUTO GEFAHREN. WENN ER DAS MACHT, MUSS ER IN DEN RÜCKSPIEGEL SCHAUEN.«

Sebastian Vettel

## GP MALAYSIA, FREIES TRAINING 2

| Fahrer                | Team        | Zeit/Rückstand | Runden |
|-----------------------|-------------|----------------|--------|
| 1. Sebastian Vettel   | Ferrari     | 1:31,261 min   | 23     |
| 2. Kimi Räikkönen     | Ferrari     | +0,604 sec     | 19     |
| 3. Daniel Ricciardo   | Red Bull    | +0,838 sec     | 19     |
| 4. Max Verstappen     | Red Bull    | +0,848 sec     | 11     |
| 5. Fernando Alonso    | McLaren     | +1,303 sec     | 14     |
| 6. Lewis Hamilton     | Mercedes    | +1,416 sec     | 15     |
| 7. Valtteri Bottas    | Mercedes    | +1,459 sec     | 21     |
| 8. Sergio Perez       | Force India | +1,601 sec     | 20     |
| 9. Nico Hülkenberg    | Renault     | +1,799 sec     | 24     |
| 10. Esteban Ocon      | Force India | +1,835 sec     | 24     |
| 11. Jolyon Palmer     | Renault     | +2,120 sec     | 26     |
| 12. Felipe Massa      | Williams    | +2,133 sec     | 20     |
| 13. Stoffel Vandoorne | McLaren     | +2,412 sec     | 15     |
| 14. Lance Stroll      | Williams    | +2,557 sec     | 16     |
| 15. Pierre Gasly      | Toro Rosso  | +2,782 sec     | 22     |
| 16. Carlos Sainz      | Toro Rosso  | +2,843 sec     | 19     |
| 17. Romain Grosjean   | Haas FI     | +2,857 sec     | 18     |
| 18. Kevin Magnussen   | Haas FI     | +3,082 sec     | 17     |
| 19. Pascal Wehrlein   | Sauber      | +3,985 sec     | 29     |
| 20. Marcus Ericsson   | Sauber      | +4,436 sec     | 27     |

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 758

Pierre Gasly ist der 758. Pilot in der F1-Geschichte, der an einem Grand Prix teilgenommen hat. Auf der Liste der jüngsten Piloten nimmt der 21-jährige Franzose Position 38 ein. Für einen Toro-Rosso-Fahrer ist das allerdings schon ein stolzes Alter. Mit Max Verstappen, Daniil Kvyat, Jaime Alguersuari, Sebastian Vettel, Sebastien Buemi und Carlos Sainz finden sich gleich sechs Ex-Piloten des Red Bull Junior Teams in den Top 20 der jüngsten Debütanten. Gasly nahm in Malaysia den Platz von Daniil Kvyat ein. Als der Russe 2016 in Barcelona seinen Red-Bull-Platz abgeben musste, gewann übrigens auch Max Verstappen. Ob Gasly über den GP Japan hinaus bei Toro Rosso fährt, steht noch nicht offiziell fest. Aus Mangel an Talenten im Nachwuchskader ist ein Verbleib aber sehr wahrscheinlich.



Premiere geglückt: Platz 14 für Debütant Pierre Gasly

## FAHRERNOTEN

-  **09/10** ⌀ 8,93  
**Lewis Hamilton**  
Mercedes AMG F1
-  **04/10** ⌀ 7,47  
**Valtteri Bottas**  
Mercedes AMG F1
-  **10/10** ⌀ 8,07  
**Max Verstappen**  
Red Bull Racing
-  **08/10** ⌀ 8,00  
**Daniel Ricciardo**  
Red Bull Racing
-  **09/10** ⌀ 8,33  
**Sebastian Vettel**  
Scuderia Ferrari
-  **08/10** ⌀ 7,20  
**Kimi Räikkönen**  
Scuderia Ferrari
-  **09/10** ⌀ 7,53  
**Sergio Pérez**  
Force India
-  **06/10** ⌀ 6,57  
**Esteban Ocon**  
Force India
-  **07/10** ⌀ 6,86  
**Felipe Massa**  
Williams F1
-  **08/10** ⌀ 6,13  
**Lance Stroll**  
Williams F1
-  **06/10** ⌀ 8,07  
**Fernando Alonso**  
McLaren F1
-  **10/10** ⌀ 6,13  
**Stoffel Vandoorne**  
McLaren F1
-  **06/10** ⌀ 6,87  
**Carlos Sainz**  
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** ⌀ 6,00  
**Pierre Gasly**  
Scuderia Toro Rosso
-  **06/10** ⌀ 6,33  
**Romain Grosjean**  
Haas F1 Team
-  **05/10** ⌀ 5,73  
**Kevin Magnussen**  
Haas F1 Team
-  **06/10** ⌀ 7,27  
**Nico Hülkenberg**  
Renault F1
-  **05/10** ⌀ 5,00  
**Jolyon Palmer**  
Renault F1
-  **03/10** ⌀ 5,27  
**Marcus Ericsson**  
Sauber F1 Team
-  **07/10** ⌀ 6,46  
**Pascal Wehrlein**  
Sauber F1 Team



# Ferrari schlägt sich selbst

Der Asien-Trip wurde zum Alptraum für Ferrari. In Singapur der Start-Crash, in Malaysia das Motorendrama. War's das mit dem WM-Titel?

Von: Michael Schmidt

Unfreiwillige Einlage:  
Pascal Wehrlein bringt  
Sebastian Vettel auf dem  
Seitenkasten zurück zur Box

**S**o darf man seine Chancen nicht vergeben. Ferrari hatte beim Asien-Doppel in Singapur und Malaysia das schnellste Auto im Feld. Und Mercedes agierte angeschlagen. Die Silberpfeile müssen neuerdings sogar die Red Bull fürchten. Für Sebastian Vettel wäre das die goldene Chance gewesen, Lewis Hamilton die WM-Führung wieder abzunehmen. Doch in den letzten beiden Rennen kletterte sein Rückstand von drei auf 34 Punkte an. Vettels Bilanz war niederschmetternd: null Punkte in Singapur nach dem Start-Crash. Zwölf Zähler in Sepang wegen eines Motordramas. Dazu noch die Angst, dass in Suzuka eine Getriebestrafe droht. In der Auslaufrunde nach der Zielflagge stolperte Vettel über den Williams von Lance Stroll. Der Ferrari rollte als Dreirad aus. Das linke Hinterrad lag auf dem Heckflügel.

Beide Fahrer gaben sich gegenseitig die Schuld: „Lance wollte offenbar Pickup auf seine Reifen bringen. Wenn er so etwas macht, muss er halt auch schauen, wo die anderen Autos fahren“, ärgerte sich Vettel. Stroll schlug zurück: „Ich habe meine Linie gehalten. Vettel ist mir ins Auto gefahren, als wäre das Rennen noch in vollem Gang.“ Die Sportkommissare gaben beiden den gleichen Schuld-Anteil und sahen von Strafen ab: „Stroll will Grosjean ausweichen und gerät dabei nach rechts. Vettel zieht zu früh nach links“, tadelt Fahrer-Kommissar Danny Sullivan. Ferrari schickte das Getriebe umgehend zum Check nach Maranello. Mercedes-Qualitätschef Simon Cole macht Ferrari Mut: „Das größte Risiko für das Getriebe ist ein seitlicher Aufprall. Wenn die Antriebswelle von vorne nach hinten oder umgekehrt aus dem

Differenzial gezogen wird, geht in der Regel nur das Gehäuse kaputt. Und das darf man ohne Strafe tauschen.“

Ferrari-Rennleiter Maurizio Arrivabene kommentierte das Debakel mit blumigen Worten: „Wir fühlen uns wie ein Bergsteiger, der immer wieder aufsteigen muss, weil er kurz vor dem Gipfel runterfällt. Wenn wir diese Weltmeisterschaft am Ende durch Glück noch gewinnen sollten, kann uns keiner etwas vorwerfen. Wir hätten uns dieses Glück nach so viel Pech verdient.“ Vettel sieht trotz der jüngsten Panenserie keinen Anlass, aufzugeben: „Wir haben ein Auto, das auf jeder der kommenden fünf Strecken gewinnen kann. Und wir haben ein Auto, das schneller als der Mercedes ist.“

### Zwei Mal Motorwechsel

Allen Durchhalteparolen zum Trotz: Der Asien-Trip könnte Ferrari den WM-Titel kosten. In Sepang spielte die Technik Schicksal. Vettel startete nach einem zweimaligen Motorwechsel von ganz hinten. Nach dem dritten Training war Motor Nummer 3 wegen Fehlzündungen sicherheitshalber ausgebaut worden.



Ferrari kann sein Pech nicht fassen und fühlt sich wie ein Bergsteiger, der immer wieder aufsteigen muss, weil er kurz vor dem Gipfel runterfällt.



JERRY ANDRE

Ferrari als Dreirad: Vettel kollidierte mit Lance Stroll in der Auslaufrunde

Das frisch installierte Triebwerk Nummer 4 trat in der ersten fliegenden Runde in den Streik. Der Ladedruck fiel in den Keller. Ein Karbonschlauch zwischen Verdichter und Motor hatte einen Riss. Ferrari machte aus der Not eine Tugend und baute den fünften Motor, den fünften Turbolader und die fünfte MGU-H in das rote Auto mit der Nummer 5. Ganz hinten stand Vettel ja schon.

Auf der Fahrt auf den Startplatz wiederholte sich das Drama. Kimi Räikkönen meldete: „No power, no boost, no ERS.“ An schnelle Abhilfe war nicht zu denken. Die Symptome waren ähnlich wie bei Vettel am Vortag. Ferrari konnte nach dem Rennen noch nicht sagen, ob sich der Schaden wiederholt hatte. Sollte es so sein, ergeben sich zwei Verdachtsmomente. Der Karbonschlauch ist ein Zulieferteil. Da könnte eine schlechte Charge im Spiel gewesen sein. Oder hat der Umbau der Airbox und der Kühlung unter der Motorabdeckung für die ungewöhnlichen Probleme gesorgt? Ferrari brachte zwei zusätzliche Kühlschächte an, weil es zuvor Probleme gegeben hatte, den Kühlbedarf zu gleichen Portionen auf Wasser und Öl zu verteilen.

Ferrari hatte seinem SF70H auch noch neue Leitbleche und einen modifizierten Unterboden verpasst. Mit Erfolg. „Sie waren zwischen einer halben Sekunde und acht Zehntel schneller als wir“, gab Hamilton zu. „Doch was nutzt uns der Speed, wenn ein Auto vor dem Start ausfällt und das andere von hinten losfährt?“, verzweifelte Vettel. Nach einer grandiosen Startrunde und sechs Überholmanövern tauchte der Mann vom letzten Startplatz nach nur 26 Runden im Windschatten des Mercedes von Valtteri Bottas auf. Der Finne hatte nur einen Auftrag: Vettel aufhalten. Ferrari holte seinen Fahrer vorzeitig an die Box und brachte ihn so an Bottas vorbei. Nach den Boxenstopps lag Ferraris Chefpilot 32,5 Sekunden hinter Spitzenreiter Max Verstappen, 26,4 Sekunden hinter WM-Rivale Lewis Hamilton und 13,9 Sekunden hinter Daniel Ricciardo auf dem dritten Podiumsplatz.

### Spritverbrauch im Minus

Von diesem Moment an war Vettel nicht mehr zu halten. Innerhalb von 19 Runden schloss der Ferrari-Pilot die Lücke zu Ricciardo. Der Australier mauerte reso-



Rote Pechsträhne: Motorprobleme befallen Räikkönens Ferrari und zwingen ihn schon vor dem Start zur Aufgabe



Ferrari rätselt: Hatte Räikkönen dasselbe Problem wie Vettel am Vortag?



Vettel entgleitet der WM-Titel: Es fehlen schon 34 Punkte auf Hamilton

**VETTELS WILDE AUFHOLJAGD KOSTETE REIFENGUMMI UND BENZIN. DESHALB FIEL ER IM FINALE WIEDER ZURÜCK.**

lut die Innenspur zu. „Meiner Meinung nach gerade noch vertretbar.“ Ein bisschen zu aggressiv, meinte Vettel. „Ich denke, dass der letzte Spurwechsel nach innen, um mir die Tür zuzumachen, nicht in Ordnung war.“ Dann war Vettels Pulver verschossen. Die Supersoft-Reifen hatten ihr Leben aufgebraucht. Der Benzinverbrauch war tief im roten Bereich. Teamleitung, Ingenieure und Fahrer hatten sich auf volles Risiko verständigt. Vettel sollte ohne Rücksicht auf Verluste Tempo machen, Ricciardo überholen und in den letzten sieben Runden dann seine Position verteidigen und dabei Sprit sparen. Die Konkurrenz zweifelt, ob die Taktik aufgegangen wäre. „Vettel ist zum Schluss schon 600 bis 800 Meter vor den Kurven vom Gas gegangen. Der muss dramatisch im Minus gewesen sein.“

## AUS DEM FAHRERLAGER

## ANRUF BEI SUTIL

Seit dem GP Singapur ist Nico Hülkenberg alleiniger Rekordhalter. Kein Fahrer hat mehr Grands Prix ohne Podestplatz bestritten. Singapur war der 129. Einsatz für den Renault-Piloten. Damit löste er Adrian Sutil ab, der bislang den Rekord hielt. Hülkenberg nimmt den zweifelhaften Bestwert mit Humor: „Es ist auch eine Leistung, immer noch dabei zu sein, ohne eine Leistung erbracht zu haben.“ Am Montag nach dem Rennen in Singapur rief er seinen Vorgänger Sutil an. „Hey, der Rekord gehört jetzt mir alleine. Macht dein Leben noch einen Sinn?“ Sutil hat herzlich gelacht.

## BESUCH IN MEXIKO

Mexiko wurde im letzten Monat von drei schweren Erdbeben getroffen. Sergio Pérez flog zwischen den Rennen in Singapur und Malaysia in seine Heimat zurück und sammelte bei einem Kart-Rennen neun Millionen Pesos als Hilfe für die Erdbebenopfer ein. Milliardär Carlos Slim erhöhte die Summe um weitere fünf Millionen. Pérez hofft, dass

der Grand Prix Ende Oktober seinen Leuten Kraft gibt. „Es soll ein großes Fest werden, damit die Menschen auf andere Gedanken kommen. Ich bin stolz, wie wir Mexikaner mit der Katastrophe umgegangen sind.“



Pérez unterstützt seine Heimat

## KIMI VERMISST NICHTS

Die Formel 1 gastierte zum 19. Mal in Malaysia. 1999 hatte mit dem Leitblech-Skandal von Ferrari alles angefangen. Von diesem Rennen ist kein Fahrer mehr dabei. Von den aktuellen Fahrern haben Felipe Massa und Fernando Alonso die meisten

Starts in Sepang. Sie fahren seit 2002 in Malaysia. Kimi Räikkönen hat 15 Malaysia-Starts auf seinem Konto. Auf die Frage, ob er Malaysia vermissen werde, meinte der Finne: „Die Strecke ist schön, aber sonst kenne ich hier nur den Flughafen und das Hotel am Flughafen. Ich weiß nicht, was ich davon vermissen soll.“

## BESTÄTIGUNG VIA SMS

Pierre Gasly erfuhr von seinem Formel-1-Debüt via SMS. Der Franzose war gerade auf der Rückreise von einem Super-Formula-Rennen in Sugo nach Tokio, als er den digitalen Befehl erhielt, er solle sich für den GP Malaysia bereithalten. „Ich konnte die Nacht kaum schlafen. Am nächsten Morgen kam die Textnachricht mit der Bestätigung.“

## FORMEL 4 OHNE SPRIT

Nach dem Grosjean-Crash im Training wurden alle Rahmenrennen am Freitagnachmittag abgesagt. Die südostasiatische Formel 4 musste deshalb am Samstag zwei Läufe hintereinander abspulen. Leider waren die

Tanks der Autos nicht groß genug. Noch vor der Zielflagge blieben alle Fahrer ohne Sprit liegen.

## HAMILTON VS. TRUMP

Lewis Hamilton hat sich mit den US-Football-Spielern solidarisiert, die gegen die Politik von Donald Trump und die Missstände in den USA protestieren. Während des Malaysia-Wochenendes verbreitete der Brite ein Video auf Instagram, das einen Hund zeigt, der eine Trump-Puppe besteigt. Hamilton schoss dabei wohl etwas über das Ziel hinaus. Das Video war nach kurzer Zeit wieder von seinem Profil gelöscht.



Hamilton legt sich mit Trump an

## KOMMENTAR

Alle zehn Formel-1-Teams sind gesund. Keines kämpft ums Überleben. Force India soll zwar wieder einmal verkauft werden, doch Sportdirektor Otmar Szafnauer winkt ab. „Das höre ich seit neun Jahren. Jedes Jahr stehen zehn Interessenten auf der Matte und nichts passiert.“ Es ist eine trügerische Ruhe, die auch die neuen Formel-1-Besitzer beunruhigt. Weil die Formel 1 immer mehr kostet. Und es bei nur zehn Teams kein Auffangnetz gibt. Die englischen Teams haben gerade ihre Bilanzen für 2016 im Londoner Handelsregister veröffentlicht. Red Bull hat letzte Saison 281 Millionen Euro ausgegeben. 13,6 Millionen mehr als in der Vorsaison. Das Budget von McLaren belief sich auf 204 Millionen, das von Force India auf 88 Millionen Euro. HaasF1-Teamchef Günther Steiner warnt vor dem rasanten Preisanstieg:



Wolff und Arrivabene: Scheitert ein Budget-Deckel an den großen Teams?

„Als wir Anfang 2016 eingestiegen sind, haben 100 Millionen Euro für eine Saison gereicht. Jetzt brauchst du schon 120 Millionen.“ Bald werden sich nur noch Mercedes und Ferrari Budgets von 300 Millionen Euro und mehr leisten können. Damit wird die Lücke zwischen Arm und Reich noch größer. Schon jetzt

trennen 1,5 Sekunden die Top-teams vom Mittelfeld. Und es wird noch schlimmer. McLaren muss ohne Honda alles selbst bezahlen. Williams hängt am Tropf von Milliardär Lawrence Stroll. Red Bull bereitet einen leisen Abschied vor. Die Branche vermutet, dass der Rennstall in zwei Jahren an Aston Martin

übergeben wird. Und dass Toro Rosso dann zum Verkauf steht. Um Formel-1-Teams attraktiv für Investoren zu machen und neue Teams anzulocken, müssen die Kosten runter. Keiner kann sich den Unterhalt eines Teams wie Red Bull mit derzeit 758 Angestellten leisten. Deshalb plädiert Teamchef Christian Horner lautstark für eine Budgetdeckelung. Das war vor zwei Jahren noch ein Fremdwort für ihn. Liberty will den Kostendeckel 2019 einführen. Er ist die einzige Überlebenschance für die Formel 1. Das müssen auch Mercedes und Ferrari kapieren.

Michael Schmidt  
Redakteur

Was halten Sie von einer Budgetdeckelung? Schreiben Sie uns an: [msa-lesertribuene@motorpresse.de](mailto:msa-lesertribuene@motorpresse.de)

Formel 1

# Kubica auf Williams-Liste

Williams sucht einen zweiten Fahrer neben Lance Stroll. Technikchef Paddy Lowe bestätigt, dass Robert Kubica eine Option ist. Er braucht aber noch einen Test im Auto.

Von: **Michael Schmidt**

**W**illiams lässt sich Zeit mit seiner Fahrerwahl. Auf der engeren Liste stehen Felipe Massa, Paul di Resta, Pascal Wehrlein und Robert Kubica. Jolyon Palmer und Marcus Ericsson sind aus dem Rennen. Technikchef Paddy Lowe bestätigt, was bisher nur ein Gerücht war: „Kubica ist eine unserer Optionen. Er ist ein fantastischer Fahrer. Wir haben alle bewundert, was er vor seinem Rallye-Unfall geleistet hat. Wir müssen jetzt herausfinden, ob er immer noch die Anforderungen erfüllen kann. Das größte Fragezeichen ist seine Fitness.“ Dafür braucht der 32-jährige Pole mindestens einen weiteren Test

im Auto. Simulatorfahren reicht nicht, auch wenn Kubica Williams und Red Bull im virtuellen Auto beeindruckt hat. Red-Bull-Teamchef Christian Horner verriet: „Er war in unserem Simulator unglaublich schnell. Es ist beeindruckend wie er das mit seinen Behinderungen macht.“ Der rechte Arm ist nur zu 30 Pro-

zent funktionstüchtig. Dazu ist noch ein Bein kürzer, sodass Brems- und Gaspedal unterschiedliche Stellungen haben.

Williams will Kubica demnächst im Rahmen des Testprogramms für Stroll das 2014er-Auto fahren lassen. Das ist vielleicht nicht genug. Kubica gab bei seinem Test mit dem aktuel-

len Renault in Budapest an, dass er Probleme mit dem hohen Fahrzeuggewicht und den großen Lenkkräften hatte, die eine Folge des gestiegenen Abtriebs sind. Der Williams FW36 von 2014 hat rund 30 Prozent weniger Abtrieb und ist 37 Kilogramm leichter als das 2017er-Fahrzeug. Wenn der Test im drei Jahre alten Williams nicht genug Aufschluss bringt, gibt es nur noch eine Chance. Der Test nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi. Das könnte für Massa eine lange Wartezeit bedeuten.

Auch bei Toro Rosso könnte sich der Prozess der Fahrerfindung hinausziehen. Pierre Gasly nutzte die Chance, seine Formel-1-Qualitäten zu zeigen. Der suspendierte Daniil Kvyat ist nicht aus dem Rennen. Motorsportchef Helmut Marko bestätigt: „In unserem Fahrerpool gibt es keinen mit Formel-1-Reife. Unsere nächste Hoffnung sind die ersten drei der Kart-EM. Das dauert noch. Aber vielleicht ziehen wir eine Überraschung aus dem Hut.“ Die könnte Sergey Sirotkin heißen. ■



SUTTON IMAGES

Kommt Robert Kubica doch zurück? Williams zeigt Interesse am 32-Jährigen

Formel 1

# FIA-Technikchef zu Renault?

Technikchef Marcin Budkowski hat bei der FIA überraschend gekündigt. Der Pole soll von einem Team geködert worden sein. Ein brisanter Fall. Budkowski kennt alle Technikgeheimnisse.

Von: **Michael Schmidt**

**A**m Montag vor dem GP Malaysia bekam die FIA überraschend Post von ihrem Technikdirektor. Marcin Budkowski kündigte mit sofortiger Wirkung. Ohne Angabe von Gründen. Die Branche schloss daraus, dass Budkowski ein Angebot von einem Team bekam. Der 40-jährige Pole ist eine brisante

Personalie. Er kennt alle Geheimnisse der aktuellen und zum Teil auch zukünftigen Formel-1-Autos. Genau das löst Unruhe in der Szene aus.

Nur wenige Wochen vor seiner Kündigung war er noch bei Sauber und Red Bull im Windkanal, um Entwicklungen des 2018er-Autos abzusegnen. „Er hat das neue Auto gesehen und kennt sein Konzept“, sagt Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur. Die rechte Hand von FIA-Rennleiter Charlie Whiting war die zentrale Anlaufstelle in allen Reglementsfragen. Und er leitete seit diesem Jahr alle Sitzungen der Technikkommission. So war er immer über die Pläne der Teams informiert. Budkowski galt als Schützling von Präsident Jean Todt und als der kommende Mann in der Exekutive der FIA. Er sollte in

naher Zukunft den Job von Whiting übernehmen.

Bislang war es im Fahrerlager ein Tabuthema, die leitenden Mitglieder des Verbandes abzuwerben. Weil ein solcher Schritt das Vertrauen in den Verband beschädigt. Zumal die Arbeitsperiode nur drei Monate beträgt. Für die Arbeitsverträge der FIA-Mitarbeiter gilt das Schweizer Recht. Da ist eine längere Auszeit nicht möglich. „Ein Mann wie Budkowski müsste ein Jahr lang auf Eis liegen. Er ist mit seinem Wissen für jedes Team eine große Bereicherung“, schimpft McLaren-Teamchef Éric Boullier. Die Branche glaubt, dass der frühere McLaren-Aerodynamiker bei Renault landet. Dort sagt man: „Wir wissen von nichts. Aber solche Entscheidungen werden an höherer Stelle getroffen.“ ■



JERRY ANDRÉ

Marcin Budkowski kündigte seinen Job als FIA-Technikdirektor

Formel 1

## Weniger Geld für Formel-1-Teams

Die Formel-1-Teams bekommen 2018 weniger Geld von den neuen Besitzern ausgeschüttet. Grund sind höhere Ausgaben beim Marketing und Rabatte bei neuen Veranstalterverträgen.



F1-Boss Carey: Teams kriegen weniger

Es ist das Jahr eins nach Bernie Ecclestone. In den letzten Jahren schütteten die Inhaber der kommerziellen Rechte rund eine Milliarde Dollar an die Formel-1-Teams aus. Das entspricht 62 Prozent vom Gewinn. In diesem Jahr werden sich die Teams mit einer geringeren Ausschüttung begnügen müssen.

Liberty Media hat die Ausgaben verdoppelt. Einerseits, um ein Team von Experten aufzubauen. Andererseits, um Mar-

ketingaktionen wie den Formel-1-Auftritt in der City von London zu finanzieren. Dazu kommt, dass die neuen Besitzer bei einigen Veranstalterverträgen Rabatte akzeptieren mussten und 2017 nur 20 Rennen stattfinden. Die Teams rechnen mit geringeren Einnahmen in einem Bereich von zwei bis vier Prozent. Bei den Topteams macht das zwischen drei und sechs Millionen Dollar aus, bei den kleinen Rennställen zwischen einer und zwei Millionen Dollar. ■ MS

Formel E

## Audis Elektrorenner mit neuem Getriebe

Nach Renault und Jaguar stellt auch Audi sein Auto für die Formel-E-Saison 2017/2018 vor. Mit neuer Lackierung und neuem Antriebsstrang.

Das neue Auto, genannt e-tron FE04, grenzt sich optisch durch eine andere Lackierung in den Grundfarben Weiß, Metallicgrün und Schwarz vom Vorgänger FE02 ab, in dem Lucas di Grassi den Fahrertitel

gewann. Audis erster Elektrorennwagen erhält ein Getriebe mit nur noch einem Gang. Vorher waren es drei Gänge. Die Fahrer nutzten aber nur zwei, weil der Schaltvorgang wichtige Zehntel kostete. Das Gehäuse fertigt man aus Karbon statt aus Aluminium. Chassis, Flügel und Reifen sind weiter Einheitsbausteine. Daniel Abt bleibt der zweite Fahrer. Dagegen gibt es bei Jaguar einen Wechsel. Nelson Piquet junior kommt von NextEV und ersetzt Adam Carroll. ■ AHA



Neue Lackierung, neuer Antriebsstrang: Audi e-tron FE04 für die Formel E.

# TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,  
MITMACHEN UND  
GEWINNEN**



**GOODYEAR**

**Ihr 5%-Code**  
bis zum 11. Oktober 2017

**MSAFK6**

**#tirendotyrechallenge**



**www.tirendo.de**



Das Trio Infernale: Andrea Caldarelli, Mirko Bortolotti und Christian Engelhart räumten beim Finale in Barcelona groß ab

# Lamborghini holt die Titel

Das Grasser-Lamborghini-Team holte beim Saisonfinale nicht nur die beiden Meistertitel in der Endurance-Cup-Wertung, sondern gewann mit Mirko Bortolotti und Christian Engelhart auch den Gesamttitel für die Blancpain-GT-Rennserien.

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

**W**as für ein Finale: Der Sieger und der Zweitplatzierte waren beim Saisonfinale des Blancpain GT Endurance Cups in Barcelona nach drei Rennstunden um weniger als eine Sekunde getrennt, und auf dem Podium standen mit Mercedes, Audi und Lamborghini drei Marken – da kann man als Fan sicher nicht meckern.

Auch bei der Feldstärke ist die GT3-Serie von Promoter Stéphane Ratel top: 50 Autos nahmen das Saisonfinale auf der 4,65 Ki-

lometer langen GP-Piste in Angriff. Doch genau das machte das Finale auch zur Lotterie: Wer zum Beispiel im Zeittraining verwachste, würde im Rennen keine Chance mehr auf eine gute Platzierung haben – zu dicht der Verkehr, zu viele Autos auf der Strecke. Und Sie ahnen es: Genau das sollte auch passieren.

## Lamborghini gegen Bentley

Im Finale standen zwei Marken mit Titelchancen im Fokus: Lamborghini und Bentley. In der Fahrer-Gesamtwertung hatte das Lambo-Duo Mirko Bortolotti und Christian Engelhart ein bequemes Punkte-Polster von 22 Zählern auf Bentley-Fahrer Vincent Abril; in der Teamwertung führte das Grasser-Lamborghini-Team mit 15 Punkten Vorsprung auf WRT Audi und HTP Mercedes. Dazu wurden die Titel im Endurance Cup ausgekegelt, wo Bentley vor dem Finale die Fahrer- und die Teamwertung anführte.

Der große Loser im Qualifying war Bentley: Guy Smith schrotete den Continental GT3 mit der

## BENTLEY VERLOR IM QUALIFYING BEREITS ALLE CHANCEN AUF DEN GEWINN DER WICHTIGEN TITEL – SO BLIEB NUR DER TEAM-TITEL.

Startnummer 7 auf feuchter Bahn, weshalb er das Rennen aus der Boxengasse in Angriff nehmen musste. Der Schwesterwagen von Abril, Maxime Soulet und Andy Soucek verzettelte sich im Verkehr und kam so nur auf Startplatz 28 – damit war die Messe in Barcelona fast schon gelesen.

Widersacher Lamborghini glänzte nach der Enttäuschung vom Blancpain-Sprint-Finale am Nürburgring, wo man den Titel verloren hatte, dafür nun in Barcelona: Bortolotti, Engelhart und ihr Endurance-Teamkollege An-

drea Caldarelli qualifizierten ihren Huracán GT3 für die erste Startreihe. Startfahrer Engelhart verlor zwar gleich in der ersten Runde wegen mangelnden Grips acht Plätze, während an der Spitze die WRT-Audi-Teams Frijns/Leonard/Dennis sowie Fässler/Stevens/Vanthoor ein hartes Duell um die Führung vorführten.

Leider gab es dabei eine Berührung zwischen Stuart Leonard (Audi #17) und Marcel Fässler (Audi #5), die vermutlich kurz danach zum Ausfall des Fässler-Audis wegen einer beschädigten Servolenkung führte.

Bereits in der ersten Rennstunde, die auch den Einsatz des Safety Cars sah, wurde deutlich, dass der Sieg nur zwischen dem WRT-Audi (#17) und dem AKKA-Mercedes (#88) von Tristan Vautier, Felix Serralles und Daniel Juncadella ausgekegelt werden würde. Die Strategie von Grasser-Lamborghini war defensiv ausgelegt: Nach dem Bentley-Debakel im Qualifying machte man nur das Nötigste, um die offenen Titeltentscheidungen zu gewinnen.



BLANCPAIN GT

Mit drei Saisonsiegen gelang dem Grasser-Team der Blancpain-Gesamtsieg



BLANCPAIN GT

Bellende Hunde: 50 GT3-Autos traten beim Saisonfinale in Barcelona an

Nach der Serie der ersten Boxenstopps führte Mercedes-Pilot Serralles vor dem WRT-Audi von Jake Dennis, doch das Duell blieb auch über die Mittelphase eng, während sich das Lambo-Trio auf einen sicheren dritten Platz nach vorne schob.

### Bentley: Noch ein Crash

Und Bentley? Die beiden Continental GT3 machten zwar einige Fortschritte auf dem weiten Weg nach vorne, doch zur Rennmitte blieb Andy Soucek hinter dem BMW M6 GT3 von Alex Sims hängen, hinter dem sich das Feld förmlich aufstaut. Soucek hatte die Top Ten schon in Sichtweite, da wurde er im Staugetümmel vom Frey-Jaguar von Jonathan Hirschi getroffen. Dieser Kontakt war es wohl, der nach anderthalb

Rennstunden zum Ausfall des englischen Titelkandidaten führte. Im Bentley-Team vermutete man, dass beim Aufprall wohl die Getriebehalterung abgerissen wurde.

Damit war im Prinzip die Luft raus, denn jetzt musste das Lamborghini-Team Grasser GRT nur noch die Zielflagge sehen – ohne den Druck, eine bestimmte Platzierung erreichen zu müssen. Lamborghini-Schlussfahrer Mirko Bortolotti ließ daraufhin das um den Sieg kämpfende Duo um mehr als 40 Sekunden enteilen und konzentrierte sich darauf, seinen Huracán sicher auf Platz drei nach Hause zu bringen – was ihm letztlich auch gelang.

Unterhaltsam wurde die letzte Rennstunde an der Spitze, wo Tristan Vautier (AKKA-AMG #88)

**»HIER GIBT ES WIRKLICH NICHTS GESCHENKT – UND DESHALB SIND WIR SO STOLZ.«**

Huracán-Pilot Mirko Bortolotti

und Robin Frijns (WRT-R8 #17) nur sehr selten um mehr als eine läppische Sekunde voneinander getrennt waren. Frijns nahm den Schluss-Turn zwar mit frischeren Reifen in Angriff, als Vautier sie hatte, konnte diesen Vorteil aber nicht ummünzen. Dazu verteidigte Vautier seine Führung äußerst geschickt und hielt dem Druck des Blancpain-Sprint-Champions Robin Frijns stand.

„Ich war im letzten Sektor schneller, konnte davon aber auf der Start-Ziel-Geraden nicht profitieren, weil ich beim dichten Auffahren in der letzten Kurve zu viel Abtrieb und damit Speed verlor“, so Frijns nach dem Rennen. Der Niederländer versuchte in der letzten Runde noch einen optimistischen Angriff auf Vautier in der Schikane, doch letztlich konnte er den AKKA-Mercedes nicht mehr stoppen.

„Wir kamen mit Lamborghini und Grasser quasi aus dem Nichts und haben 2017 trotzdem fast alles gewonnen“, freute sich Lambo-Pilot Bortolotti. „Das ist eine ultraharte Meisterschaft, hier gibt es nichts geschenkt, schon gar keine Titel – und deshalb dürfen wir sehr stolz auf unseren Erfolg sein.“ ■

## BLANCPAIN GT ENDURANCE CUP, 6. LAUF IN BARCELONA

**Länge der Strecke:** 4,655 Kilometer; **Renndistanz:** 93 Runden = 432,915 Kilometer  
**Pole-Position:** 1.46,019 min (#17 Audi-Sport-Team WRT; Audi R8 LMS, Robin Frijns)  
**Schnellste Runde:** 1.48,997 min (#43 Strakka-Racing-McLaren 650 S GT3, Ben Barnicoat)

|  |                         |                         |                |
|--|-------------------------|-------------------------|----------------|
| 1. #88 Serralles/Vautier/Juncadella    | AKKA ASP                | Mercedes AMG GT3        | 3:00.24,324 h  |
| 2. #17 Leonard/Dennis/Frijns           | Team WRT                | Audi R8 LMS             | + 0,719 sec    |
| 3. #63 Caldarelli/Engelhart/Bortolotti | GRT Grasser Racing Team | Lamborghini Huracán GT3 | + 43,183 sec   |
| 4. #84 Eriksson/Buhk/Perera            | HTP Motorsport          | Mercedes AMG GT3        | + 47,928 sec   |
| 5. #4 Stolz/Christodoulou/Buurman      | Black Falcon            | Mercedes AMG GT3        | + 48,350 sec   |
| 6. #85 Sandström/Schiller/Baumann      | HTP Motorsport          | Mercedes AMG GT3        | + 48,756 sec   |
| 7. #90 Meadows/Mortara/Marciello       | AKKA ASP                | Mercedes AMG GT3        | + 1.08,660 min |
| 8. #75 Stippler/Cecon/Salaquarda       | Audi Team ISR           | Audi R8 LMS             | + 1.09,631 min |
| 9. #2 Treluyer/Richelmi/Berthon        | Team WRT                | Audi R8 LMS             | + 1.32,905 min |
| 10. #114 Hirschi/Seefried/Klien        | Emil Frey Racing        | Jaguar GT3              | + 1.39,082 min |
| 11. #14 Orteili/Siedler/Fontana        | Emil Frey Racing        | Jaguar GT3              | + 1.41,053 min |
| 12. #99 Martin/Eng/Sims                | Rowe Racing             | BMW M6 GT3              | + 1.41,398 min |
| 13. #23 Buncombe/Chiyo/Ordóñez         | Motul Team RJN Nissan   | Nissan GT-R Nismo GT3   | + 1 Runde      |
| 14. #43 Tordoff/Kane/Barnicoat         | Strakka Racing          | McLaren 650 S GT3       | + 1 Runde      |
| 15. #50 Lathouras/Rugolo/Pier Guidi    | AF Corse                | Ferrari 488 GT3         | + 1 Runde      |
| 16. #77 Abbott/Kodric/Kujala (I. PAM)  | Barwell Motorsport      | Lamborghini Huracán GT3 | + 1 Runde      |
| 17. #26 Gachet/Monti/Haase             | Sainteloc Racing        | Audi R8 LMS             | + 1 Runde      |
| 18. #55 Cioci/Fischella/Calado         | Kaspersky Motorsport    | Ferrari 488 GT3         | + 1 Runde      |
| 19. #7 Smith/Jarvis/Kane               | Team M-Sport            | Bentley Continental GT3 | + 1 Runde      |
| 20. #333 Mattschull/Keilwitz/Salikhov  | Rinaldi Racing          | Ferrari 488 GT3         | + 1 Runde      |

## ENDURANCE CUP FAHRER

|                        |    |
|------------------------|----|
| 1. Mirko Bortolotti    | 86 |
| 1. Andrea Caldarelli   | 86 |
| 1. Christian Engelhart | 86 |
| 2. Maxime Soulet       | 79 |
| 2. Andy Soucek         | 79 |
| 2. Vincent Abril       | 79 |
| 3. Maximilian Buhk     | 52 |
| 3. Jimmy Eriksson      | 52 |
| 3. Franck Perera       | 52 |

## GESAMTSTAND FAHRER

|                        |     |
|------------------------|-----|
| 1. Mirko Bortolotti    | 153 |
| 1. Christian Engelhart | 153 |
| 2. Maximilian Buhk     | 120 |
| 2. Franck Perera       | 120 |
| 3. Vincent Abril       | 116 |
| 4. Robin Frijns        | 110 |
| 4. Stuart Leonard      | 110 |
| 5. Andrea Caldarelli   | 107 |
| 6. Markus Winkelhock   | 104 |
| 7. Maxime Soulet       | 83  |

Blancpain-GT3-Rennserien

# Ratel stärkt Privatfahrer

GT-Promoter Stéphane Ratel plant für 2018 eine große, fast radikale Wende in den Blancpain-GT3-Serien: Die Anzahl der reinen Profifahrer-Teams wird beschnitten – zugunsten der Privatfahrer-Gilde.

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

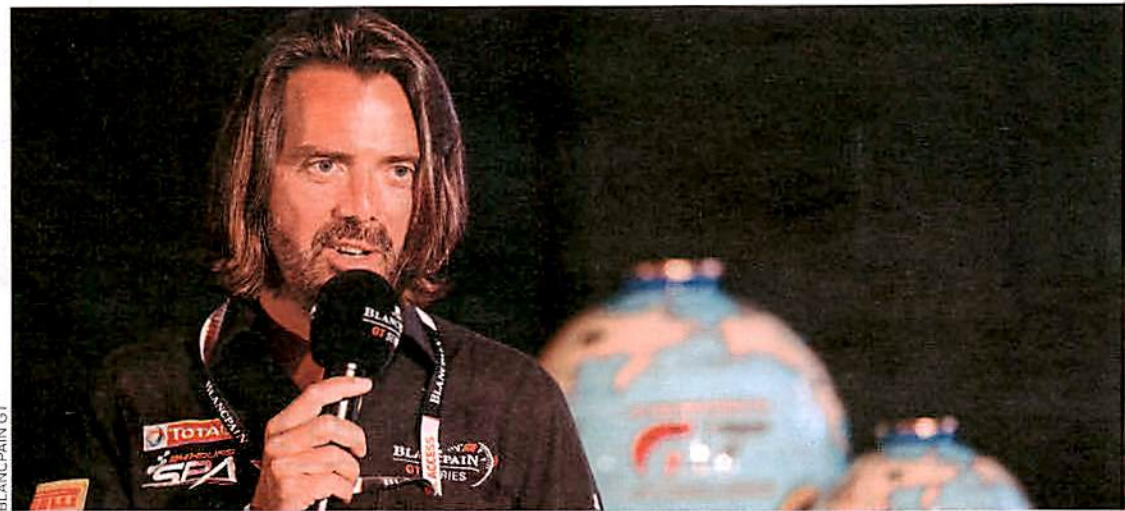
**B**eim Saisonfinale in Barcelona ließ GT-Promoter Stéphane Ratel die Katze aus dem Sack: Die Privatfahrer sollen gestärkt und geschützt werden, im Gegenzug soll die Anzahl der reinen Profiteams (Platinum- und Goldstatus) sinken. Ab 2018 sind nur noch maximal 26 Pro-Teams in der Serie erlaubt, eine zusätzliche Klasse für auf Silberstatus eingestufte Piloten soll die jungen Fahrer bei der Stange halten, beziehungsweise Autos und Piloten aus der Pro-Klasse zum Umstieg bewegen. Die Maßnahmen wurden notwendig, nachdem die Starter-

zahlen in der Pro-Klasse während der letzten Saison explodierten: In Barcelona standen 31 Pro-Wagen am Start, aber nur 15 Pro-Am und nur vier Am-Autos.

Neben dem Limit bei den Starterzahlen wird 2018 in den Amateurklassen zudem ein Qualifying-Durchschnitt eingeführt, so dass im Zeittraining alle Privatfahrer eine faire Chance bekommen, aktiv teilzunehmen.

Ratel hofft, dass die massiven Maßnahmen die Amateurfahrer im Feld halten oder neue Teilnehmer angelockt werden. „Ohne die Maßnahmen wäre das Amateur-Element im Endurance Cup komplett verloren gegangen“, behauptet Ratel. „Die Maßnahmen wurden am Nürburgring und hier in Barcelona mit allen Teams und allen Fahrern ausgiebig diskutiert, und alle

waren sich einig, dass etwas passieren muss. Der Anteil der Pro-Autos ist binnen kurzer Zeit von 12 auf 32 angestiegen. Wenn wir das hätten weiterlaufen lassen, wäre die Serie in zwei Jahren tot gewesen. Jetzt haben wir eine Pro-Obergrenze eingeführt, eine Amateurklasse eingezogen und das Qualifying-Format geändert. Ich hoffe, dass die Maßnahmen für 2018 anschlagen.“ ■



Blancpain-GT-Promoter Stéphane Ratel will für 2018 die Riege der Privatfahrer und Amateure im GT3-Sport stärken

Sportwagen-WM / Le Mans / IMSA-Serie

# DPI: Ablehnung von Hybrid

Die DPI-Hersteller haben dem ACO mitgeteilt, dass sie gerne bereit wären, in Le Mans zu fahren. Der ACO will im Gegenzug, dass die DPI-Autos mit einem Einheits-Hybrid-System fahren – doch das haben die DPI-Hersteller jetzt strikt abgelehnt.

Von: **Marcus Schurig**

**A**uf der Suche nach einer neuen Topklasse für die WM zeichnen sich keine Kompromisse ab: Im August haben die DPI-Hersteller von sich aus – also ohne IMSA – einen Anlauf gemacht, um den ACO davon zu überzeugen, die DPI-Klasse als LMP2-Plus in das Reglement zu



Die DPI-Hersteller wollten kooperieren – aber der ACO bestand auf Hybrid

integrieren. Sollte das passieren, würden sich Cadillac, Acura und Mazda dazu bereit erklären, in Le Mans zu starten und entsprechende Beträge für Hospitality und Marketing zu investieren. Der ACO hat diesen Vorstoß aber

nicht sonderlich emphatisch begrüßt, eher im Gegenteil: Man hat den DPI-Herstellern klargemacht, dass sie mit ihren Autos nur dann in Le Mans fahren können, wenn diese Fahrzeuge über Hybridtechnik verfügen.

Ein Insider enthüllt: „Wir haben dem ACO klar gesagt, dass wir als DPI-Hersteller kein Interesse an Hybridtechnik haben, sondern an einer kosteneffizienten Rennklasse. Im Prinzip hat uns der Le-Mans-Veranstalter ACO gesagt: Ohne Hybrid keine Le-Mans-Teilnahme.“

Offenbar haben sich die DPI-Hersteller aus der IMSA-Serie in weiteren Diskussionsrunden darauf verständigt, in diesem Punkt hart zu bleiben. „Wenn wir Hybrid-Systeme einführen, verdoppeln oder verdreifachen sich die Kosten – und das wollen wir auf gar keinen Fall“, so ein Herstellervertreter. Damit ist die DPI-Klasse eigentlich raus. Und was passiert, wenn Peugeot nicht kommt und Toyota die WM verlässt? Dann gibt es keine Alternativen mehr – außer die Einstellung der Sportwagen-WM. ■

VLN/24h-Rennen Nürburgring

## Minimale Änderungen im Reifen-Reglement

Die Reifen-Regeln für das 24h-Rennen und die VLN bleiben im Großen und Ganzen wie im vergangenen Jahr bestehen. Es gibt lediglich eine Begrenzung bei der Zahl der Reifentypen, die hinterlegt werden.

Nach dem letzten Treffen der Reifenhersteller und des DMSB ist jetzt klar: Das neu eingeführte System aus diesem Jahr wird es auch 2018 geben. Die Reifen können also weiterhin von der Konkurrenz gekauft werden und müssen vor dem Rennwochenende hinterlegt werden.

Einzige Neuerung: In der nächsten Saison dürfen die Rei-

fenhersteller nur noch acht Spezifikationen abgeben. 2019 sollen es noch weniger sein, erst für 2020 ist dann eine sogenannte Reifen-Homologation angedacht.

Hintergrund der neuen Regeln war die Eindämmung der Entwicklung. Allerdings hatte dies beim 24h-Rennen einen stark verzerrenden Effekt, vor allem Michelin hinkte bei den heißen Temperaturen deutlich hinterher. Und teilweise gab es auch Reifenschäden.

Die Kritik war groß, weil die Vorbereitungszeit zu knapp war – besonders vor dem Hintergrund, ein Produkt zu entwickeln, das für die Mitbewerber zu kaufen ist. Nun hat man zumindest etwas mehr Zeit, um für die kommende Nürburgring-Saison nachzubessern. ■ BLE

Sportwagen-WM/Porsche

## Ex-Porsche-Vorstand Hatz inhaftiert

Der ehemalige Porsche-Entwicklungsvorstand und Gründungsvater des LMPI-Projektes Wolfgang Hatz wurde als bisher ranghöchstes Mitglied eines Autokonzerns wegen des Dieselskandals inhaftiert.

Hatz war von 2001 bis 2011 in verschiedenen Positionen für die Antriebe im VW-Konzern zuständig, weshalb er kurz nach Bekanntwerden der Betrugsvorwürfe gegen VW im September 2015 von seinem Amt suspendiert wurde. Ein Jahr später wurde sein Vertrag aufgelöst, obwohl Hatz weder von der VW-internen Revision noch von einer externen Agentur konkrete Ver-

wicklungen vorgeworfen werden konnten. Hatz wurde mit einem opulenten Abfindungspaket von über 16 Millionen Euro von Porsche verabschiedet.

Vergangene Woche hatte die Münchner Staatsanwaltschaft, die unter anderem wegen der Betrugsvorwürfe bezüglich der VW-Tochter Audi ermittelt, Hatz vorgeladen und Untersuchungshaft angeordnet. Bei vielen im VW-Konzern geht die Befürchtung um, dass der Dieselskandal jetzt noch weitere Opfer auf Vorstandsebene fordern könnte – und dazu eventuell weitere Motorsportprogramme in Schieflage bringt. Wolfgang Hatz war bei Porsche der maßgebliche Treiber im Hintergrund für den Start des LMPI-Projektes mit dem 919 Hybrid ab der Saison 2014. ■ MCS

GT3-Rennsport

## Trennung von Bentley und Leena Gade?

Obwohl es für Bentley beim Saisonfinale der Blancpain-GT-Series um viel ging, fehlte die Kundensportchefin Leena Gade. Angeblich wird ihr Vertrag mit Bentley zum Ende des Jahres aufgelöst.

Leena Gade, die als Renningenieurin mit Audi Sport drei Gesamtsiege beim 24h-Rennen in Le Mans holen konnte

und 2016 als GT3-Kundensportleiterin zu Bentley wechselte, könnte vor einer Rückkehr zu Audi stehen: Angeblich soll ihr Vertrag zum Ende der Saison 2017 aufgelöst werden – und angeblich hat Ex-Audi-LMP1-Pilot Allan McNish Interesse bekundet, die indisch-stämmige Ingenieurin in das Audi-Werksteam für die Formel E zu integrieren. Dieses Gerücht wurde allerdings umgehend vom Audi-Formel-E-Team dementiert. Bei Bentley reagierte man auf die Gerüchte mit Ah-

nungslosigkeit: Vielen Teammitgliedern im Bentley-Werksteam von M-Sport war beim Saisonfinale der Blancpain GT Series in Barcelona gar nicht einmal bewusst, dass die Kundensportchefin den Hersteller zum Jahresende verlassen könnte – obwohl ihr Fehlen beim meisterschaftsentscheidenden Rennen für Spekulationen sorgte. In Barcelona kämpfte Bentley noch um beide Titel im Endurance Cup – letztlich langte es „nur“ zum weniger wichtigen Team-Titel. ■ AC



Leena Gade (l.) mit Allan McNish



LAUF 8  
07.10.17

WWW.VLN.DE

Der Rest ist  
nur Warten ...



# Beinahe-Sieg unter Schmerzen

Am Montag lag Petter Solberg noch auf einem OP-Tisch in Schweden, am Sonntag verpasste er in Deutschland knapp das Podium beim vorletzten Rallycross-WM-Lauf. Die unglaubliche Geschichte von einem, der auf die Zähne beißen kann.

Von: **Sven Kopf**

**A**ls vor 50 Jahren in England-Rallycross erfunden wurde, setzten sich zufällig auch in Buxtehude ein paar Leute zusammen und gründeten den ACN Buxtehude. Dieses Grüppchen Motorsportverrückter hatte dabei zunächst noch kein Rallycross im Sinn, sondern richtete Motorrad- und Autocross Rennen aus, bis es im Mai 1972

zum ersten internationalen Rallycross kommen sollte. Im 50. Jahr seines Bestehens feierte der Club das 137. Rallycross-Rennen, und obwohl die beiden Weltmeistertitel bereits vergeben waren, gab es einige spannende Fragen, die nach Antworten suchten.

## Solberg, der Teufelskerl

Besonderes Augenmerk galt Petter Solberg – der trotz Schlüsselbeinbruchs unbedingt starten wollte. Eigentlich heilt so ein Bruch erst nach Wochen, doch er unterzog sich einer Operation, und fünf Tage darauf saß er schon wieder im Rennauto. Konnte das gut gehen? Die 15000 Zuschauer staunten nicht schlecht, als der Norweger nicht nur vorne mitfahren konnte, sondern trotz Schmerzen am Samstag unter den Top 6 war und am Sonntag gar zwei Bestzeiten markieren konnte. „Ich musste viele Vorkehrungen tref-

fen. So haben wir den Rennoverall besonders präpariert, um das Schlüsselbein einigermaßen zu schützen“, erklärt Solberg, der nur mit Mühe und Hilfe seines Teams aus dem Auto steigen konnte.

Immerhin, die Konkurrenz zeigte sich rücksichtsvoll. Niemand nahm den waidwunden Solberg auf die Hörner oder schubste ihn herum. Das galt selbst für die gefürchtete erste Kurve, in der die Protagonisten stets auf besondere Tuchfühlung gehen. Den ärgsten Schlag mag Solberg auf der Höhengerraden bekommen haben, als sich dort am Samstag ein tiefes Loch herausgebildet hatte. Wer hier durchknallte, den hebelte es gnadenlos aus, der Pilot wurde schnell zum Passagier. Dieses Problem bekam der Veranstalter aber schnell mit etwas Bahndienst in den Griff, am Rennsonntag präsentierte sich der

nagelneue Schotter dann glatt wie ein Kinderpopo.

## Ekström will den Vizetitel

Keine Rücksicht nahm die Konkurrenz hinsichtlich der Vizemeisterschaft. Die Jagd auf Solberg war eröffnet. Mattias Ekström (Audi) und Sébastien Loeb (Peugeot) hegten noch Hoffnungen. Loeb kam am Ende über einen zehnten Platz in der Qualifikation und die Teilnahme am Semifinale nicht hinaus. Damit brach eine kleine Serie, denn der Franzose hatte in den vergangenen sechs Rennen kein Finale mehr verpasst. Auch Johan Kristoffersson fehlte wegen Verkehr im Halbfinale im letzten Hauen und Stechen, und das war eine Premiere in dieser Saison. Ein Crash im Semifinale hatte ihn zurückgeworfen und den Einzug in die Schlussrunde vereitelt.

Ekström kam erneut weitaus besser mit den Tücken des Este-

Das tat weh:  
Ein Schlagloch  
malträtierte Sol-  
bergs Rippen



Mattias Ekström hielt sich aus Scharmützeln raus und siegte von vorn



Erstmals in dieser Saison schaffte es kein VW-Fahrer aufs Podium

### HALBFINALE 1

1. Solberg, VW Polo GTI
2. Heikkinen, Audi S1
3. T. Hansen, Peugeot 208
4. Baumanis, Ford Fiesta
5. Bakkerud, Ford Focus RS
6. Nitiss, Audi S1

### HALBFINALE 2

1. Ekström, Audi S1
2. K. Hansen, Peugeot 208
3. Grönholm, Ford Fiesta
4. Loeb, Peugeot 208
5. Kristoffersson, VW Polo GTI
6. K. Eriksson, Ford Fiesta

### FINALE

1. Ekström, Audi S1
2. T. Hansen, Peugeot 208
3. Heikkinen, Audi S1
4. Solberg, VW Polo GTI
5. Grönholm, Ford Fiesta
6. K. Hansen, Peugeot 208

### WM-STAND FAHRER

1. Johan Kristoffersson, 286 Punkte
2. Petter Solberg, 234 Punkte
3. Mattias Ekström, 233 Punkte
4. Sébastien Loeb, 204 Punkte
5. Andreas Bakkerud, 179 Punkte
6. Timmy Hansen, 175 Punkte

### WM-STAND TEAMS

1. PSRX VW Schweden, 521 Punkte
2. Peugeot-Hansen, 416
3. Audi EKS, 358
4. Ford Hoonigan Racing, 280
5. Ford MJP Racing, 194
6. Ford STARD, 162



Dieter Depping: Alles probiert

## NACHRICHTEN

### KALENDER 2018: HOFFNUNG FÜR DEN ESTERING

Die Zukunft für den kleinen Hexenkessel in Buxtehude steht noch immer nicht fest, die Verhandlungen und Gespräche laufen. Allerdings zeigte sich ACN-Clubchef Andreas Steffen zuversichtlich: „Auch heute nach dem Rennen werden wir Gespräche mit dem Promoter IMG führen. Aber ich sage es mal so, ich bin recht optimistisch.“ Vermarkter IMG will erst in zwei Wochen einen provisorischen Kalender bekannt geben. Promoter James Taylor lässt sich nicht in die Karten gucken, aber es sickerte durch, dass man mit der Behandlung durch die ITR beim DTM-Rennen in Hockenheim nicht allzu glücklich war. Sich im Badischen mit einer anderen Serie zu verbünden, scheint kaum sinnvoll. Beim ADAC GT-Masters waren die Ränge weitgehend leer. VW-Sportchef Sven Smeets sagt: „Wenn ich die Wahl habe zwischen 15 000 Zuschauern und ausverkauft am Estering oder 15 000 in Hockenheim, bin ich lieber hier.“

### PECH FÜR DIE DEUTSCHEN

Timo Scheider (Ford) und Dieter Depping (VW) kamen mit den Plätzen 15 und 16 in die Punkte, mehr war aber nicht drin. Samstag nach seinen ersten beiden Rallycross-Einsätzen lag Depping noch vor Scheider, der für einen Remppler gegen Lukasz Kornel (Kia) eine Verwarnung kassierte. Scheider hatte Pech mit einer schlechten Auslosung und damit Starts in frühen und wegen der rutschigen Strecke langsameren Rennen. Depping hatte Riesenspaß bei seinem Gastauftritt im Team von PSRX Volkswagen Motorsport. Als er gemeinsam mit Ken Block (Ford) in die enge Jokerlap raste, flogen die Fetzen, und Depping hatte Mühe, den Polo nicht am Hang auf die Seite zu legen. Für René Münnich (Seat) und Andreas Steffen (Ford) gab es keine Punkte.

rings zurecht und wäre wohl auch der Qualifikationssieger geworden, hätte er sich nicht einen kleinen Schnitzer erlaubt. Nach Q3 stand er noch als Bester da, aber ein Fehlstart in Q4 bescherte ihm eine Extra-Tour durch die Jokerlap. So verlor der Schwede viel Zeit und rutschte in der Qualifikation hinter Solberg. Ihre Semifinals gewannen Ekström und Solberg ungefährdet, aber im Finale verlor der Norweger einige Plätze, weil er in der ersten Kurve zu weit herausgerutscht war. So wurde er mit Platz 4 nicht mit der ganz großen Belohnung eines Podiumsplatzes entschädigt. Ekström hat mit seinem vierten Saisonsieg derweil sein Ziel, „Best of the Rest“ zu werden, ganz klar vor Augen: Nur noch ein Punkt fehlt ihm zu Rang 2. Genau diesen aber will Solberg nicht kampflos aufgeben und deshalb auch das Finale in Südafrika bestreiten. ■

Bevor es auf die Asphaltpisten geht, müssen Meeke und Co auf groben Schotterpfaden ran



WM-Vorschau Spanien

# Eine wie keine

ROESELER

Nur in Spanien müssen sich die WM-Asse auf Schotter- und Asphaltprüfungen beweisen. Extra-Druck vor allem für Thierry Neuville. Um das Titelrennen offenzuhalten, muss er kräftig punkten. Rückendeckung erhält er von Lokalmatador Dani Sordo und Hyundai-Neuzugang Andreas Mikkelsen.

Von: **Reiner Kuhn**

**D**ie in politisch verworrenen Zeiten zum 60. Jubiläum offiziell genannte „Rally Catalunya-Costa Daurada – Rally de España“ ist etwas Besonderes. Am Freitag stehen über 100 Wertungskilometer an, vorrangig auf groben Schotterpisten. Das Highlight bildet dabei die bekannte WP „Terra Alta“ mit fünf Belagwechseln und einem zentralen Asphalt-Abschnitt. Mit 39,85 Kilometern ist sie zudem die längste Prüfung der Rallye Spanien.

Nach dem Komplettumbau der Fahrzeuge auf Asphalt-Spezifikation sind am Samstag und Sonntag weitere 200 Kilometer gegen die Uhr zu absolvieren, dann aber auf zumeist schnellen Landstraßen. Insgesamt stehen bei der 1957 erstmals ausgetragenen Rallye 19 Wertungsprüfungen mit insgesamt 312,02 WP-Kilometern auf dem Programm. Für knapp die Hälfte der Route müssen die Fahrer einen neuen Aufschrieb erstellen.

## Mikkelsens neue Kleider

Weltmeister Sébastien Ogier ist wie gewohnt der Gejagte. 17 WM-Zähler liegt der Vorjahressieger in der Tabelle vor Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. Doch der Belgier kommt nicht nur mit einem an Motor, Antriebsstrang und Aerodynamik umfangreich weiterentwickelten i20 WRC nach Katalonien. Neben Lokalmatador Dani Sordo erhält Neuville erstmals Rückendeckung von seinem Kumpel Andreas Mikkelsen. Der schnelle Norweger, in Deutschland noch Zweiter im Citroën C3 WRC, hat in Katalonien ausgerechnet nach einem Ogier-Fehler



Künftig für Hyundai: Mikkelsen

2015 seinen ersten WM-Sieg gefeiert und vor Wochenfrist bei Hyundai angedockt (siehe Nachrichten rechts).

Auch Deutschland-Sieger Ott Tänak sollte man auf dem Zettel haben. In Deutschland hat er seine Klasse auf Asphalt bewiesen. Ein weiterer Erfolg würde die Position des Esten auf dem Fahrermarkt noch mehr stärken.

Von den 13 WRCs der neusten Generation im insgesamt 72 Teams zählenden WM-Feld ist Kris Meeke die große Unbekannte. Einerseits leistete sich der Citroën-Fahrer 2017 eine haarsträubende Unfallserie, auf der anderen Seite führte er souverän auf korsischem Asphalt, bevor der Motor am C3 WRC hochging. ■

## NACHRICHTEN

### VIER HYUNDAI IN WALES

Um trotz des großen Rückstands die Chancen auf die Marken-WM offenzuhalten, tritt Hyundai in Wales mit vier Werk-Autos an. Allerdings sind nur drei punktberechtigt, weshalb neben dem Tabellen-Zweiten Thierry Neuville der frisch für zwei Jahre eingekaufte Andreas Mikkelsen und der in Spanien ausgediente Hayden Paddon fahren sollen. Erst nach der Spanien-Rallye wollen die Koreaner entscheiden, wie die Besetzung für das Finale in Australien aussehen soll. Bisher sieht es so aus, als müsste Sordo für Schotter-Spezialist und Australien-Kenner Paddon weichen.

### TANNERT KÄMPFT UM WRC2-STARTS

Nach dem Sieg beim Heimspiel hofft Julius Tannert auch beim sechsten und letzten Junior-WM-Lauf auf einen Podiumsplatz. Wichtiger noch: Sollten der Sachse und Co Jürgen Heigl mit ihrem Ford Fiesta R2T vor Lokalmatador Nil Solans ins Ziel kommen, winken als Preis zwei WRC2-Starts im offiziellen DMack Ford Fiesta R5. Doch Vorsicht, bei den Junioren zählen auch WP-Bestzeiten fürs Punktekonto, eine Domäne des dreimaligen Saisonsiegers Solans. Auch deshalb gilt dieser im Feld der sechs WM-Junioren als Topfavorit.

### DRM: GRIEBEL IM PEUGEOT

Peugeot Deutschland hat das Cockpit des 208 R5 aus dem Romo-Team noch einmal umbesetzt. Der frisch gebackene U28-Europameister Marijan Griebel wird Mitte Oktober die 3-Städte-Rallye bestreiten, um beim Finale Titelverteidiger Fabian Kreim zu ärgern. Als Copilot ist Alex Rath vorgesehen. Griebel hat auf Skoda und Hyundai bereits einiges an R5-Erfahrung und ist nach dem EM-Titel-Gewinn ohne Beschäftigung. Die Liaison könnte im Erfolgsfall durchaus fortgesetzt werden. Peugeot will das DRM-Engagement 2018 fortsetzen. ■ RK/MS

## Internationales Debüt für das Wunderkind

Nur fünf Tage nach seinem 17. Geburtstag will Kalle Rovannerä beim EM-Finale in Lettland sein internationales Debüt feiern.

Von: **Reiner Kuhn**

**H**at Kalle Rovannerä am Montag seine Führerscheinprüfung bestanden, gibt der Sohn von Ex-Werksfahrer Harri fünf Tage nach seinem 17. Geburtstag bei der Rallye Lettland (6.–8.10.) sein internationales Debüt. Bereits im Vorjahr startete

der Finne beim EM-Finale in Lettland, allerdings in der nationalen Wertung, weil er für die große Rallye noch zu jung war. Rovannerä sitzt dabei erstmals in jenem Ford Fiesta R5, mit dem er auch bei den finalen WM-Läufen in Wales und Australien antritt.

Beim achten und letzten EM-Lauf machen Tabellenführer Kajetan Kajetanowicz (Ford) und der 24 Zähler dahinter liegende Bruno Magalhães (Skoda) den Titel unter sich aus. In der Junior-EM führt der tschechische Privatier Filip Mareš (Peugeot) vor dem Opel-Werksduo Jari Huttunen und Chris Ingram. ■



Erst EM, dann WM: Toptalent Rovannerä gibt sein internationales Debüt

ÖRM Liezen

## Baumschlagger feiert ersten Sieg im VW Polo WRC

Beim vierten Anlauf hat es endlich geklappt. Raimund Baumschlagger feiert beim vorletzten ÖRM-Lauf rund um Liezen seinen ersten Sieg im VW Polo WRC.

Von: **Reiner Kuhn**

**M**it vier Bestzeiten in Folge drückte Raimund Baumschlagger der Rallye Liezen vom Start weg seinen Stempel auf. Der amtierende Meister Hermann Neubauer versuchte im Ford Fiesta WRC dagegenzuhalten, doch ein Reifenschaden auf der dritten Prüfung der zweiten Tagesetappe beendete den packenden Zweikampf und Baumschlagger durfte jubeln. Mit dem ersten Sieg im VW Polo WRC wahrte der Rekordmeister seine Titelchancen: „Ich bin richtig happy, weil ich immer wuss-

te, dass wir gewinnen können. Die Chancen auf den Titel sind da, ich weiß bloß nicht, mit was wir beim Finale im Waldviertel fahren werden. Aber natürlich fragen wir, ob es noch einmal der VW Polo WRC sein darf.“

Neubauer haderte nicht nur mit seinem Fahrfehler. „Die drei Sekunden auf Giandomenico Basso tun besonders weh, das wären extrem wertvolle Punkte gewese-



Baumschlagger zog der Konkurrenz mit vier Auftaktbestzeiten die Zähne

WRC2

## Huttunen ist neuer Hyundai-Junior

Jari Huttunen gewann die Hyundai-Nachwuchssichtung. 2018 wird der Finne bei ausgesuchten WRC2-Läufen im i20 R5 starten.

Von: **Reiner Kuhn**

**H**undai nahm den Finnen Jari Huttunen unter Vertrag. Der 23-jährige Schützling von Ex-Weltmeister Marcus Grönholm – derzeit noch Opel-Werkspilot in der Junior-EM – hat sich gegen sieben internationale Konkurrenten, unter anderem gegen Kalle Rovannerä und den Deutschen René Mandel, durchgesetzt. Huttunen wird im kommenden Jahr bei ausgesuchten Läufen in der WRC2 mit einem i20 R5 starten.

Hyundai-Teammanager Alain Penasse zur Entscheidung: „Jari hatte weniger Erfahrung mit einem R5 als viele andere Kandidaten, war aber sofort konkurrenzfähig, sowohl auf Asphalt als auch auf Schotter. Er hat großes Potenzial als Rallyefahrer



Aufstieg in die WRC2: Huttunen

und mit unserer Hilfe wird er seine enorme Entwicklung fortsetzen können.“ Das Ziel sei, den Youngster über die WRC2-Einsätze an die WM-Strecken und möglichst auch ans Werksteam heranzuführen. „Noch ist es für eine genaue Einschätzung zu früh. Ich denke aber, wir werden bald sehen, ob er das Zeug dazu hat, später auch ein World Rally Car zu steuern“, so Penasse abschließend.

Laut seinem Mentor Marcus Grönholm sind von Hyundai-Seite acht Rallyes geplant: „Nur wenn wir mehr fahren wollen, müssen wir Geld mitbringen.“ ■

feld, so viele begeisterte Fans, schöner hätte es nicht laufen können!“ Gaststarter Dominik Dinkel aus Deutschland wurde mit seinem Skoda R5 Fünfter.

Mit seinem Klassensieg übernimmt Michael Kogler im Citroën DS3 R3 auch die Tabellenführung in der 2WD-Wertung. Auch da fällt die Titelentscheidung erst beim ÖRM-Finale im Waldviertel. ■



Hat gut lachen: Aigner wird Zweiter

DTM-Finale Salzburg 1987

# Drei-Meister-Rennen



Es gibt Rennen, da schüttelt man auch Jahre später noch den Kopf. Oder Jahrzehnte – in diesem Fall deren drei. Vor dem Finale der DTM 2017 in der kommenden Woche lassen wir das Schlussrennen von 1987 Revue passieren.

Von: **Michael Bräutigam**

**D**er sommerliche Salzburgring kennt nur zwei Wetterlagen. Entweder alles versinkt im Dauerregen, oder es ist brüllend heiß. An diesem 23. August 1987 ist Letzteres der Fall.

DTM-Finale in den Bergen. Die Pole-Position konnte sich Armin Hahne im Ford Sierra sichern. Daneben hatte sich Markenkollege Manuel Reuter eingereiht.

Der Tabellenzweite Reuter war der erste der drei Titelaspiranten, und dank der Turbo-Power unter der Motorhaube der große Favorit. Die beiden BMW-Junioren im saugenden Zakspeed-M3, Marc Hessel und Tabellenführer Eric van de Poele, die anderen beiden Protagonisten. Grob vereinfacht gesagt: Wer vor den beiden anderen ins Ziel käme, wäre Meister. Theoretisch aber war der M3 klar unterlegen.

Ganz praktisch prognostizierte man Reuter, dass ihm sein „Panzer“ früher oder später um

die Ohren fliegen würde. Denn in einer Art vorzeitlicher BoP wurde schon damals mehr Motorleistung mit mehr Gewicht bestraft. Reuters Sierra war deshalb mit 1,3 Tonnen Lebendgewicht unterwegs. Selbst der Reifenhersteller glaubte nicht, dass die eigenen Walzen die Tortur in dieser Hitze durchhielten.

## Vorausgesagtes Schicksal

Vom Start weg setzt Reuter sich in seinem Ringshausen-Ford an die Spitze, gefolgt von den Markenkollegen Hahne sowie Steve Soper, der Bernd Schneider im Grab-Sierra vertritt. Zur Halbzeit des 25-Runden-Rennens hat sich Reuter an der Spitze festgesetzt und auch die Reifen halten noch.

Stand jetzt wäre Reuter also ganz souverän Meister.

In Runde 15 schlägt das vorausgesagte Schicksal zu: Reifenschaden beim Leader! Ausgang der Nocksteinkehre macht der linke Hinterreifen schlapp. Bis Reuter zurück beim Team ist und der Reifen gewechselt wird, ist mehr als eine Runde futsch.

In der Streckensprecherkabine gehen derweil die Frotzeleien los. Rainer Braun, seines Zeichens Ford-Presseman, und der unvergessene Kalli Hufstadt, tätig für die BMW-Presseabteilung, sticheln sich gegenseitig an und fiebern mit „ihren“ jeweiligen Piloten mit. „Wir haben uns fast überschlagen“, erinnert sich Braun. Denn, neuer Stand jetzt:

## RENNERGEBNIS

| Fahrer                    | Team/Auto                        | Runden    | Zeit                        |
|---------------------------|----------------------------------|-----------|-----------------------------|
| 1. Armin Hahne (D)        | Wolf/Ford Sierra Cosworth        | 25 Runden | 36.54,90 min = 171,678 km/h |
| 2. Ellen Lohr (D)         | Alpina/BMW M3                    | 25 Runden | 37.03,05 min + 8,15 s       |
| 3. Steve Soper (GB)       | Grab/Ford Sierra XR4 Ti          | 25 Runden | 37.09,86 min + 14,96 s      |
| 9. Marc Hessel (D)        | Zakspeed/BMW M3                  | 25 Runden | 37.47,58 min + 52,68 s      |
| 10. Eric van de Poele (B) | Zakspeed/BMW M3                  | 25 Runden | 38.03,93 min + 1.09,03 min  |
| 12. Manuel Reuter (D)     | Ringshausen/Ford Sierra RS500 C. | 24 Runden | + 1Rd.                      |

Schnellste Runde: Manuel Reuter, Ford Sierra RS500 Cosworth, 1.27,33 min = 174,17 km/h



Glücklicher Meister: van de Poele



Lag bis zur letzten Runde auf Titelkurs: Marc Hessel – hier vor Olaf Manthey

## DAS RESULTAT

DTM-Finale, 23. August 1987 Salzburgring

|                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>Wetter:</b>        | trocken, sonnig und sehr heiß                                 |
| <b>Distanz:</b>       | 25 Runden à 4,225 km = 105,625 Kilometer                      |
| <b>Sieger:</b>        | Armin Hahne (Ford Sierra Cosworth)                            |
| <b>Gestartet:</b>     | 27  |
| <b>Gewertet:</b>      | 17  |
| <b>Pole-Position:</b> | Armin Hahne, Ford Sierra Cosworth, 1.25,89 min = 177,087 km/h |
| <b>Endstand:</b>      | 1. van de Poele 127 Punkte; 2. Reuter 124; 3. Hessel 123      |



Frauenpower: Ellen Lohr auf P2

Kurz nach dem Start: Das Feld jagt, angeführt von Manuel Reuter, in die Nocksteinkehre

## ZAHL DES RENNENS

# 4

Mal wechselte der aktuelle Meister während des Salzburg-Rennens: erst Manuel Reuter, dann Eric van de Poele, dann Marc Hessel und ganz am Ende wieder der Belgier.

van de Poele Meister! Zwei Runden vor Schluss dann aber das Unerwartete: Auch am BMW des Belgiers macht der linke Hinterreifen schlapp. Also ebenfalls ab zum Extra-Stopp. Derweil legt Soper eine Pirouette hin, Hessel rückt auf Platz 3 vor und ist der neue Champion. Vorerst.

### Fatales Missverständnis

Kurz darauf fährt Reuter an seinem Zakspeed-BMW vorbei. Es ist kein normales Überholmanöver, sondern eine Entrundung. Gleichzeitig signalisiert ihm jedoch die Boxentafel „Slow“ – langsam. Hessel zählt eins und eins zusammen und glaubt, auf van de Poele warten zu müssen. Wenn Reuter schon Meister würde, wäre ein Belgier als Vizemeister besser zu vermarkten. So die zuvor getroffene Abmachung.

Hessel tut, wie ihm befohlen, – slow. Und zwar dermaßen, dass

er sich in der letzten Runde noch bis auf den neunten Platz zurückfallen lässt. „Ich dachte, der Manuel sei noch in der gleichen Runde. Dass der zum Reifenwechsel zwischendurch an der Box gewesen war, wusste ich nicht“, erinnert sich Hessel. „Ein großes Missverständnis war das damals.“ Kurz vor dem Zielstrich dann Stillstand, ehe ihn der Rennleiter wild winkend über die Linie beordert. Bilanz des ganzen Chaos: Hessel P9, van de Poele P10, Reuter P12.

Fast unter geht neben dem Sieg von Hahne im Wolf-Ford der sensationelle zweite Platz einer gewissen Ellen Lohr. Die 22-jährige hatte tags zuvor an gleicher Stelle ihren Formel-Ford-Titel klagemacht und war fürs DTM-Rennen entsprechend motiviert. Am Ende fährt sie im Alpina-BMW in die Ford-Phalanx ein und feiert im dritten Rennen ihr

erstes Podium in der Tourenwagenserie. Soper profitiert von Hessels Warterei und belegt den letzten Podestplatz.

Und wer ist nun eigentlich Meister? Durch Hessels Teamgeist reicht van de Poesles Polster aus, um die Tabellenführung zu behalten. Nicht behalten darf er dagegen seinen kurz darauf erhaltenen Meisterpokal. BMW-Sportchef Wolfgang-Peter Flohr besteht nämlich darauf, dass der frischgebackene Titelträger die Trophäe dem schier untröstlichen Hessel übergibt. „Nach dem Rennen bin ich heulend im Motorhome gesessen, und dann kamen Flohr und van de Poele herein. Plötzlich sagte Flohr: Eric, gib' den Pokal her. Er schob ihn zu mir rüber: Da, er gehört dir“, berichtet Hessel, der damit aber gar nichts so recht anzufangen wusste. „Der Pokal liegt heute irgendwo im Keller.“ ■

Zahlen und Fakten

# Champion der Superlative

Josh Files (26) hat seinen Titel in der ADAC TCR Germany erfolgreich verteidigt. Dass er ein würdiger Champion ist, belegen auch die Zahlen der Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

**E**ine Zahl, die Files nicht gefallen wird: 2017 gab es genau null Pole-Positions für den ersten Lauf. Im Qualifying konnte er also nie den besten Startplatz herausfahren, sehr wohl aber zwei Poles über das Reversed Grid für Lauf 2 abgreifen. Sonst sprechen vor allem sechs Siege in 14 Rennen eine klare Sprache. Genauso viele wie im ersten Meister-Jahr: Zwölf Siege in 28 Rennen ergibt eine Siegquote von fast 43 Prozent. Speziell in diesem Jahr mit einem 40-Wagen-Feld sehr imposant!

Die größte Stärke neben dem Kampfgeist sind beim alten und neuen Meister die Starts. MSA hat nachgerechnet: Alleine in den Startrunden hat Files 2017 insgesamt 42 Plätze gutgemacht, davon 33 in der ersten Saisonhälfte. Macht für die ersten sieben Rennen im Schnitt 4,7 Plätze Verbesserung in der ersten Runde. Die Blitzstarts waren ein ganz entscheidender Faktor.

## Vizemeister ohne Sieg

Die schnellste Runde ließ Files zweimal notieren. Genauso oft wie Niels Langeveld (Audi), Mike Halder (Seat) und Sheldon van der Linde (Audi). Einziger Pilot, der mehr als eine Pole – nämlich deren zwei – einfahren konnte, war Harald Proczyk. In Zandvoort noch im Seat, in Hockenheim beim Opel-Gastspiel.

Noch ein interessanter Fakt: Von den Top 6 der Tabelle hat jeder Fahrer mindestens ein Ren-

nen gewinnen können – außer Vizemeister Mike Halder. Der hat dafür neben Rivale Files die größte Konstanz an den Tag gelegt: Neunmal wurde der 21-Jährige, der seinen Seat privat mit Kum-

pels und seiner Familie vorbereitet, in den 14 Rennen unter den ersten 4 gewertet. Auf Podium ging's fünfmal. Und: Im Gegensatz zu Files holte er sogar am Nürburgring eine „echte“ Pole. ■



ADAC Josh Files und seine „Feile“: Der meisterliche Target-Honda gehört jetzt ihm

Honda Rookie Challenge

## Schon ganz der Papa

Luca Engstler hat die Rookie Challenge der diesjährigen ADAC TCR Germany dominiert. Der 17-Jährige schickt sich an, dem Weg des Vaters zu folgen.

Von: **Michael Bräutigam**

**A**uch diese Bilanz kann sich sehen lassen: 14 Rennen, zehn Siege und elf Mal volle Punkte (weil Rudolf Rhyn beim Finale in Hockenheim als Gaststarter eingestuft war) in der Rookie-Wertung. „Ich bin mega stolz und super happy, dass es mit dem Titel geklappt hat. Was für ein überragendes Jahr“, freute sich der junge VW-Pilot.

Nach zwei Jahren in der Formel 4 stieg der Wiggensbacher 2017 in den Tourenwagen um. Sein erstes Rennen im Rahmen der TCR Middle East in Bahrain

gewann er gleich. Ein gutes Omen für die Saison, in der es sogar zwei Gesamt-Podien für den Nachwuchsfahrer gab.

„Luca hat uns wirklich überrascht und mich davon überzeugt, ihn weiter zu unterstützen“, sagt Vater Franz, der natürlich den ein oder anderen wertvollen Tipp geben kann. Auch bei den Technik-Partnern des Teams wird Lucas Feedback bereits jetzt hoch geschätzt. Also Achtung: Der nächste Engstler steht vor dem Durchbruch! ■



ADAC Ärgert die Großen schon: Engstler jr.

# MTEK

## Stellenangebote der MTEK GmbH

Das BMW Team MTEK bereitet sich momentan mit BMW Motorsport auf den Einstieg in die FIA World Endurance Championship ab der Saison 2018 vor. 2017 liegt unser Fokus auf der Fahrzeugentwicklung und der Vorbereitung des Teams auf diese spannende neue Herausforderung.

Dafür sucht das BMW Team MTEK nach hochmotivierten neuen Teammitgliedern, die uns helfen, unser Ziele zu erreichen: auf der Strecke um Siege zu kämpfen. Stellenangebote gibt es in den folgenden Bereichen:

### Elektriker

Der gesuchte Kandidat wird als Teil einer Fahrzeug-Crew mit dafür zuständig sein, dass alle elektrischen Komponenten des Fahrzeuges richtig installiert sind und funktionieren.

### Mechaniker

Der gesuchte Kandidat ist verantwortlich für die korrekte Montage und Einstellung von mechanischen und aerodynamischen Komponenten an einem der Test- & Renn-Fahrzeuge.

### LKW-Fahrer

Der gesuchte Kandidat wird verantwortlich einen der Team-Trucks des BMW Team MTEK Teams betreiben und zudem Lade- und Logistik-Tätigkeiten unterstützen.

Bei MTEK legen wir großen Wert auf Eigenmotivation, Liebe zum Detail, Zielstrebigkeit, Respekt, Ehrlichkeit und gute Kommunikation. Wir setzen uns selbst hohe Ziele, erreichen diese auch und haben selbst Freude daran. Wenn Sie Interesse haben, Teil unseres Teams zu werden, senden Sie bitte Ihre Bewerbung und Ihren Lebenslauf an [office@team-mtek.de](mailto:office@team-mtek.de).

Die MTEK GmbH hat ihren Sitz in Garching in der Nähe von München, Deutschland. Die gesuchten Kandidaten sollten bereit sein, in die Nähe des Teamsitzes zu ziehen. Die angebotenen Stellen erfordern Reisen zu allen Tests und Rennveranstaltungen.

BTCC-Finale in Brands Hatch

# Youngster vor Altmeister

Beim großen Finale der Britischen Tourenwagenmeisterschaft (BTCC) konnte sich Youngster Ashley Sutton (Subaru) zum Meister krönen.

Von: Michael Bräutigam

Das BTCC-Jahr 2017 war geprägt von einem engen Kampf um die Spitze. Tom Ingram (Toyota) legte einen Blitzstart hin, hatte aber zur Saisonmitte einen Durchhänger. Titelverteidiger Gordon Shedden (Honda) kämpfte sich trotz meist unterlegenem Material – wegen Beschneidungen beim Turbo-Ladedruck – immer wieder voran. Ash Sutton (Subaru) verblüffte nicht nur sein BMR-Team, sondern das ganze Fahrerlager. Und mit Rob Collard und Colin Turkington hatte das neue Importeurs-Werksteam von BMW gleich zwei Aspiranten.

Vor dem Finale in Brands Hatch schrumpfte der Titelkampf jedoch effektiv zu einem Duell zusammen. Beim Event in Silverstone crashte Collard im ersten Lauf hart und konnte die weiteren Läufe seither gar nicht mehr in Angriff nehmen. Shedden und Ingram hatten mit 66 bzw. 67 Punkten Rückstand auf die Spitze bei noch 67 zu holenden Punkten nur rein rechnerische Chancen auf die Krone.

## Vorentscheidung im Quali

So wurde dann mit Spannung das große Finale in Brands Hatch erwartet. Beim Auftakt an gleicher Stelle hatte Sutton noch ein Wochenende zum Vergessen erlebt, wengleich das auf der kurzen Indy-Variante der Fall war. Speziell der beim Finale gefahrene GP-Kurs liegt dem Engländer. 2015 konnte er mit einem Doppelsieg dort beim Finale im Renault Clio Cup UK den Titel einfahren.

Auch Turkington hat auf dem Ex-F1-Kurs schon große Erfolge gefeiert. Unvergessen sein BTCC-Titelgewinn 2009, den er mit einem eigentlich völlig unfahrbaren, weil krummen Auto noch ins Ziel rettete. Einen Favoriten zwischen Youngster und Altmeister zu bestimmen – unmöglich.



Das große Duell beim Finale: Colin Turkington (#4) und Ashley Sutton (#116) schenken sich im Titelkampf nichts



Mit 23 schon am Ziel seiner Träume: Sutton mit der BTCC-Meistertrophäe

Sutton reiste mit zehn Punkten Vorsprung und 75 kg Erfolgsballast an, Turkington dafür mit 9 kg weniger Zuladung. Beim Fahrzeugkonzept vertrauen sowohl der Subaru Levorg als auch der BMW 125i M Sport auf Hinterradantrieb, sodass man hier mit gleichen Waffen kämpfte.

Im Qualifying gab es schon eine kleine Vorentscheidung: Sutton auf Platz 3, Turkington nach Motor-Aussetzern nur auf Platz 17. Der erste von drei Rennläufen brachte Sutton dann einen weiteren großen Schritt Richtung Titel. Während der Subaru-Pilot hinter Sieger Aiden

**»NICHTS KANN DAS HIER TOPPEN, ÜBERHAUPT NICHTS. MIR IST GANZ SCHLECHT VON DER GANZEN ANSPANNUNG.«**

BTCC-Champion Ash Sutton

Moffatt (Mercedes) und Ingram Dritter wurde, reichte es für Turkington im engen Feld gerade mal zu Platz 15.

Doch der Altmeister schlug zurück: Vom Ballast befreit und mit harten Bandagen kämpfte er sich im zweiten Lauf bis an die Spitze und holte sich tatsächlich den Sieg. Sutton fiel mit den härteren Option-Reifen, die jeder Fahrer in einem der drei Läufe verwenden muss, bis auf P12 zurück. Mit nur sechs Punkten Unterschied ging es somit in den 30. und letzten Wertungslauf.

Ein Regenschauer direkt vor dem Start machte die Situation zusätzlich spannend, wobei Sutton und Turkington auf ihren Slicks blieben. Den Sieg holte sich Rob Austin (Toyota), während Sutton mit P3 und einem gleichzeitigen (unverschuldeten) Ausfall von Turkington den Titel perfekt machte. Ähnlich wie Marco Wittmann in der DTM 2014, kam der 23-jährige Sutton in seinem erst zweiten Jahr bereits zu Meister-Ehren. „Nichts kann das hier toppen, überhaupt nichts. Mir ist ganz schlecht von der ganzen Anspannung“, freute sich der überglückliche Titelträger. Das BMW-Team WSR tröstete sich mit dem Gewinn der Herstellerwertung. Ingram sicherte sich den Privatfahrer-Titel. ■

Class One

# Die Zukunft lebt

Seit letzter Woche ist das Phantom „Class One“ ein ganzes Stück greifbarer geworden. Die DTM zählt auf die Kooperation mit der japanischen Super GT.

Von: **Michael Bräutigam**

Die vier Pfeiler des Class One-Reglements, das 2019 in der DTM und der japanischen Super GT in Kraft treten soll, sind: Kosteneffizienz, spektakulärer Motorsport, Sicherheit und moderne Motoren. Ersteres ist ein klares Bekenntnis hin zu möglichen Privatteams, die Renneinsätze mit Sponsorengeldern stemmen können sollen. Die Aerodynamik soll reduziert werden. Längst überfällig ist der Schritt weg von den archaischen V8-Saugern hin zu jenen Zweiliter-Turbomotoren, die schon 2017 eingeführt werden sollten, ehe Mercedes eine Verschiebung

um zwei Jahre durchdrückte. In Japan kommen technisch fast mit der DTM identische Autos seit 2014 zum Einsatz, da aber schon mit den besagten 620-PS-Turbomotoren.

„Die Arbeit am neuen Reglement läuft auf Hochtouren“, sagt ITR-Chef Gerhard Berger über die nun auch nach außen hin sichtbare, konkrete Zusammenarbeit. Als Signal für die Kooperation entsendet die Super GT je einen

Nissan und einen Lexus, die beim DTM-Finale in Hockenheim Demorunden fahren. Beim SuperGT-Finale in Motegi macht die DTM dann einen Gegenbesuch.

Ein Hindernis gilt es Bezug auf 2020 noch auszuräumen: Zwar wollen beide Seiten Hybridtechnik einführen. Die Deutschen sowie Nissan bevorzugen eine Lösung mit Einheitsbauteilen, Toyota hätte hier aber gerne Entwicklungsfreiräume. ■



Ein Nissan (o.) und ein Lexus aus der Super GT gastieren beim DTM-Finale

## NACHRICHTEN

### TCR: HYUNDAI VOR DEBÜT

Kommendes Wochenende kehrt die TCR International Series in Shaoxing zum Rennalltag zurück. Mit Spannung erwartet wird dabei das Debüt des Hyundai i30 N TCR. Pilotiert werden die zwei Autos wie berichtet von Alain Menu und Gabriele Tarquini. Auch darüber hinaus gibt es vor den China-Rennen einige News. So kehrt Roberto Colciago nach seiner Verletzungspause zurück ins Cockpit des MIRA-Honda. Der Belgier Denis Dupont gibt in einem Seat Leon von Comtoy Racing sein Seriendebüt. Sein Comeback bei WestCoast Racing und in der Serie gibt dagegen Rafael Galiana, der den zweiten VW Golf neben Gianni Morbidelli pilotiert. Lokalen Anstrich erhalten die Rennen in der Region Zhejiang vom ZZZ Racing Team. Die Locals setzen zwei Audi RS3 LMS für die CTCC-Stammfahrer Jiang Tengyi und Zheng Zhen Dong ein.

NASCAR

# Busch gewinnt wieder – noch zwölf Aspiranten

Kyle Busch (Toyota) holte sich mit einem Last-Minute-Manöver in Dover den zweiten Sieg innerhalb einer Woche. Derweil schrumpft das Playoff-Feld von 16 auf zwölf Fahrer.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Rennen bestimmten andere als der Sieger. In der ersten Stage sicherte sich Kyle Larson (Chevrolet) den Playoff-Punkt, Stage 2 ging an Ford-Pilot Brad Keselowski. Und auch der Rennsieger in einem sehr ruhigen Rennen auf der betonierten „Monster Mile“ von Dover schien jemand anderes zu werden. Denn mit Beginn der dritten und letzten Stage nahm Hendrick-Pilot Chase Elliott (Chevrolet) das Heft in die Hand.

138 der 160 Runden im finalen Segment gingen an den 21-jährigen Shootingstar. Doch am Ende schlug Kyle Busch gna-

denlos zu. Erst robbte er sich im Überrundungsverkehr ran, um in der letzten Kurve der vorletzten Runde zum entscheidenden Manöver anzusetzen. Elliott wartet damit weiter auf seinen ersten Sieg in der Cup Series.

### Stage Points entscheidend

Deutlich spannender als der Großteil des Rennens war der Kampf um den Verbleib in den Playoffs. Während Kurt Busch und Kasey Kahne nur ein Sieg zum Weiterkommen geholfen hätte und die Top 11 relativ sicher waren, stritten letztlich Austin Dillon, Ryan Newman (beide Chevrolet) und Ricky Stenhouse Jr. (Ford) um den letzten Platz für die „Round of 12“.

Am Ende setzte sich Stenhouse hauchdünn durch – zwei Punkte vor Newman und vier vor Dillon. Entscheidend waren dabei die Stage Points. Stenhouse holte mit P4 in Stage 1 von Dover deren sieben. Dillon und Newman sammelten seit Playoff-Start keinen einzigen. ■



Wieder vorne: Zum zweiten Mal innerhalb einer Woche gewinnt Kyle Busch

### NASCAR CUP SERIES

#### Dover/Delaware (USA)

29. von 36 Meisterschaftsläufen

|     |                          |           |
|-----|--------------------------|-----------|
| 1.  | Kyle Busch (USA)         | Toyota    |
| 2.  | Chase Elliott (USA)      | Chevrolet |
| 3.  | Jimmie Johnson (USA)     | Chevrolet |
| 4.  | Martin Truex Jr. (USA)   | Toyota    |
| 5.  | Kyle Larson (USA)        | Chevrolet |
| 6.  | Clint Bowyer (USA)       | Ford      |
| 7.  | Dale Earnhardt Jr. (USA) | Chevrolet |
| 8.  | Daniel Suárez (MEX)      | Toyota    |
| 9.  | Jamie McMurray (USA)     | Chevrolet |
| 10. | Brad Keselowski (USA)    | Ford      |

#### Gesamtwertung

nach 29 von 36 Rennen

|     |                      |           |
|-----|----------------------|-----------|
| 1.  | Truex Jr. (Toyota)   | 3059 Pkt. |
| 2.  | Kyle Busch (Toyota)  | 3041      |
| 3.  | Larson (Chevrolet)   | 3034      |
| 4.  | Keselowski (Ford)    | 3020      |
| 5.  | Johnson (Chevrolet)  | 3017      |
| 6.  | Harvick (Ford)       | 3015      |
| 7.  | Hamlin (Toyota)      | 3013      |
| 8.  | Stenhouse Jr. (Ford) | 3010      |
| 9.  | Blaney (Ford)        | 3008      |
| 10. | Elliott (Chevrolet)  | 3006      |





Mit seinem frühen Comeback, einer sensationellen Qualifikation und einem ebensolchen Rennen hat Valentino Rossi in Aragón die gesamte Fachwelt verblüfft. Im MSA-Interview gibt der 38-jährige Italiener Einblicke in seinen wunderbaren Heilungsprozess und das Rennwochenende und erklärt sehr anschaulich, wie all das möglich war.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie siehst du dein Rennen in Aragón im Nachhinein?**

Ich bin sehr glücklich und sehr stolz, denn eine Woche zuvor wusste ich noch gar nicht, ob ich überhaupt in der Lage sein würde zu fahren. Wir haben an diesem Wochenende sehr gut gearbeitet, haben die richtigen Entscheidungen getroffen und sicherlich auch einiges riskiert. Ich wollte aber nicht noch ein weiteres Rennen verlieren. Je mehr Rennen man auslässt, desto mehr Zeit braucht



**Valentino Rossi**

**Geburtstag:** 16.02.1979  
**Geburtsort:** Urbino (I)  
**Herkunftsland:** Italien

**WM-KARRIERE**

- 1996: 125 GP, Aprilia (9.)
- 1997: 125 GP, Aprilia (1.)
- 1998: 250 GP, Aprilia (2.)
- 1999: 250 GP, Aprilia (1.)
- 2000: 500 GP, Honda (2.)
- 2001: 500 GP, Honda (1.)
- 2002: MotoGP, Honda (1.)
- 2003: MotoGP, Honda (1.)
- 2004: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2005: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2006: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2007: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2008: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2009: MotoGP, Yamaha (1.)
- 2010: MotoGP, Yamaha (3.)
- 2011: MotoGP, Ducati (7.)
- 2012: MotoGP, Ducati (6.)
- 2013: MotoGP, Yamaha (4.)
- 2014: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2015: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2016: MotoGP, Yamaha (2.)
- 2017: MotoGP, Yamaha (zurzeit 5.)

**HOBBYS**

Rallye, Dirt Track, Motorradfahren

# „Eine Woche vor Aragón war noch gar nichts sicher“

man, um wieder auf sein Level zu kommen. Es war ein wirklich gutes Wochenende, ich habe mich auf dem Motorrad immer wohlfühlt, wenn ich natürlich auch immer etwas Schmerzen hatte. So war ich nicht hundertprozentig fit, aber ich konnte immerhin in einer guten Art fahren. Dass ich aus der ersten Reihe starten konnte, war großartig und hilfreich. Ich wusste natürlich, dass das Rennen schwieriger sein würde als die Trainingstage, aber es ist dann großartig verlaufen. Ich hatte einen guten Start, und in den ersten Runden war ich stark. Ich bin sogar an Lorenzo an der Spitze herangekommen.

Ich wusste, dass ich in der zweiten Rennhälfte Probleme bekommen würde. Ich war mehr ermüdet als sonst, und ich hatte auch Schmerzen. Wir hatten dann wieder das Problem mit dem Nachlassen des Hinterreifens. Aber auch so hatte ich gute Kämpfe. Und dass ich das Rennen in den Top 5 beendet habe, war etwas, von dem ich nicht gedacht hätte, dass wir es erreichen können. Darüber bin ich sehr glücklich.

## Wie sehr warst du nach dem Rennen körperlich ausgelaugt?

23 Runden in Aragón mit einem MotoGP-Motorrad sind von vornherein sehr anstrengend, auch wenn man sehr fit ist. In der Rennabstimmung ist das Motorrad dort schwerer zu fahren als im Qualifying. In den letzten sieben, acht Runden habe ich schon etwas gelitten. Aber ich wollte nicht aufgeben, und ich musste leider erkennen, dass ich vier Mann hinter mir hatte. Da habe ich mir gesagt, wenn ich jetzt aufgabe, werde ich nur Zehnter. So habe ich versucht, das Maximum aus mir herauszuholen, und am Schluss war ich schon ziemlich am Ende. Aber vorher hätte ich nie gedacht, dass ich so lange in den Top 5 bleiben kann. Und ich konnte es.

## Hat dich mehr der Schmerz oder mehr der Reifenverschleiß behindert?

Ich denke, wenn ich hundert

Prozent fit gewesen wäre, hätte ich einige Sekunden weiter vorn ins Ziel kommen können. Aber die zweite Rennhälfte ist für uns ein Problem, da sind Ducati und Honda im Moment besser. Daran müssen wir weiter arbeiten.

## Hat dich das neue Chassis, das ihr seit Silverstone benutzt, da nicht weitergebracht?

Mit dem neuen Chassis sind wir ziemlich konkurrenzfähig geworden, aber wir haben noch immer zu viel Verschleiß am Hinterreifen.

## Wie hast du dich am Samstag für das Qualifying so steigern können?

Das hat uns auch überrascht. Schließlich hatte ich mir gerade

»ICH WUSSTE, DASS ICH DER ZWEITEN RENNHÄLFTE PROBLEME BEKOMMEN WÜRDE.«

Valentino Rossi

eine Woche zuvor die ersten Gedanken gemacht, dass ich in Aragón vielleicht wieder fahren könnte. Als ich dann in Misano versucht habe, mit der R1 zu fahren, habe ich verstanden, dass es geht, wenn auch mit etwas Behinderung. Ich hatte dann das Glück, dass das Bein auch danach jeden Tag besser geworden ist. Als ich am Freitag erstmals auf der M1 saß, fühlte ich mich schon deutlich besser. Es hat auch damit zu tun, dass dieses Motorrad ergonomisch auf mich ausgelegt und deshalb für mich bequemer ist. Ich bin dann zuerst im Nassen gefahren und hatte keine Schmerzen. Wie es im Trocken sein würde, war da noch nicht klar. Dann ging auch das richtig gut, wenn auch mit deutlich mehr Schmerzen. Meine Sitzposition konnte fast normal belassen werden. Wir haben etwas rumprobiert, dann aber festgestellt,

dass die Original-Sitzposition die beste ist. Also habe ich nur die Haltung meines Fußes etwas angepasst. Beim Umlegen und beim Benutzen der Hinterradbremse habe ich noch etwas verloren. Aber verglichen damit, welche Probleme ich bei meiner ersten Fahrprobe beim Richtungswechsel hatte, war es in Aragón schon viel besser. Im Qualifying habe ich mich dann richtig wohlfühlt, und mit dem zweiten Reifen konnte ich eine richtig gute Runde hinlegen. Wir wussten aber bereits, dass wir im Rennen ein Problem mit dem Hinterreifen haben würden.

## Bist du mit Schmerzmitteln gefahren?

Ja. Ohne die konnte ich noch nicht einmal den Stiefel anziehen. Aber ich habe keine zu starken Schmerzmittel genommen.

## Was waren deine Erwartungen für Aragón?

In dieser Situation muss man mit einem offenen Geist an die Sache herangehen. Es hätte ja auch sein können, dass ich mich auf das Motorrad setze und gar nicht in der Lage bin, richtig zu fahren. Aber ich wusste auch, dass wenn ich keine zu starken Schmerzen habe, ich gleich versuchen kann zu pushen. Es wurde jeden Tag besser. Ich habe von Freitag auf Samstag gleich einen guten Schritt gemacht, von Samstag auf Sonntag ging das nicht mehr. Ich hatte begonnen, mich etwas müde zu fühlen, und die Schmerzen wurden wieder stärker. Aber immerhin konnte ich auf einem guten Level fahren. Ich war sehr glücklich über den guten Start, und darüber, dass ich im Rennen gut gefahren bin.

## Wie hat sich das auf deinen WM-Kampf ausgewirkt?

Eigentlich gar nicht, der ist eigentlich so gut wie vorbei. Ich habe halt elf Punkte mehr.

## Wie siehst du derzeit die WM-Situation?

Márquez hat mit seinem Sieg in Aragón sicherlich einen wichtigen Schritt im Titelkampf ge-

macht. Es sieht so aus, dass sie seit dem Brünn-Test ihre Performance deutlich verbessern konnten, denn danach hat Márquez in Brünn gewonnen, in Österreich erst in der letzten Kurve verloren, und auch in Silverstone war er bis zu seinem Motorschaden sehr stark. Er hat dann in Misano im Regen und in Aragón im Trocken gewonnen. Ich denke, es wird für seine Gegner jetzt sehr schwierig.

## Dani Pedrosa hat sich beklagt, dass du ihn gefährlich abgedrängt hast, als er dich auf der Gegengeraden überholen wollte.

Wenn er darüber unglücklich ist, muss er alleine Rennen fahren. Jeder hat das Gleiche auch mit mir gemacht, wenn ich dort überholen wollte, speziell in der letzten Runde. Aber ganz ehrlich: Wenn man aus Turn 14 herausbeschleunigt, zieht man immer nach links. Aber vielleicht glauben einige Fahrer, die Strecke würde ihnen gehören.

## Überwiegt bei dir jetzt mehr die Freude oder mehr der Ärger darüber, wo du in der WM wärst, wenn du dich nicht verletzt hättest?

Ich war nach dem Unfall natürlich verärgert, ganz besonders darüber, dass ich das Rennen in Misano nicht fahren konnte. Vielleicht hätte mich das ja wieder in die Position gebracht, dass ich um den Titel hätte kämpfen können. Aber Shit happens, und so bin ich nun eher glücklich, dass ich wieder zurück bin. Ich bin aber noch mehr froh darüber, dass mein Leben wieder einigermaßen normal ist, denn ich kann wieder gehen und die meisten Dinge des Alltags wieder erledigen. Da hatte ich es vor sieben Jahren deutlich schwerer.

## Wie hast du es geschafft, so schnell wieder fit zu werden?

Weil ich diesmal weniger Schmerzen hatte, war ich auch in der Lage, die Verletzung besser anzugreifen. Dafür war es sehr wichtig, dass die Operation schon einige Stunden nach dem Unfall erfolgte. Ich musste nur so lange

warten, bis mein Arzt von Bologna nach Ancona gefahren war. Schon am nächsten Tag konnte ich meinen Fuß auf den Boden stellen. Von da an habe ich jeden Tag mindestens zweimal mit dem Physiotherapeuten gearbeitet. Dabei haben wir sowohl auf die Belastung als auch die Beweglichkeit geachtet. Ich hatte auch Glück, dass der Bruch diesmal nicht offen war und die Operation perfekt ausgeführt wurde.

**Hat dich die Tatsache, dass du dich gleich zu Beginn besser gefühlt hast als 2010, zusätzlich motiviert?**

Ja, ganz sicher. Dazu hatte ich bereits eine Referenz. Das letzte Mal war ich nach fünf Tagen in der Lage, alleine auf Toilette zu gehen, diesmal nach einem. Ich hatte 2010 nach der Operation eine Woche lang Schmerzen, diesmal nur zwei Tage. Das ist dann so wie bei einer Rundenzeit: Wenn du siehst, dass du in T1 eine gute Zwischenzeit hast, gibst du dir in den folgenden Sektoren umso mehr Mühe.

**Wie konntest du dich mental auf diese Herausforderung vorbereiten?**

Man muss in so einer Situation Schritt für Schritt vorgehen. Wenn man es dann angeht, muss man versuchen, sich von Runde zu Runde, und von Training zu Training zu verbessern. Dazu muss man das Setting verstehen, wie es einem am meisten entgegenkommt. Man muss sich in dieser Phase eine Reserve einstehen, damit man keine Fehler macht. Ich hatte mich aber von Beginn an gut auf dem Motorrad gefühlt.

**Was hast du in den vielen Jahren darüber gelernt, wie man mit einer Verletzung am besten umgeht?**

Ich hatte in meiner Karriere einige Verletzungen, wie alle anderen Fahrer auch. Es kommt dabei immer darauf an, wie viel Schmerzen man spürt, wenn man fährt. Manchmal behindert eine kleine Verletzung, wie die einer Hand oder eines Fingers, das Fahren mehr als eine große, weil man bei den kleinsten Bewegungen ständig Schmerzen hat. Dann ist das Fahren sehr schwierig. Es ist immer wichtig, die Konzentration so gut wie möglich aufrechtzuerhalten, sich wie gesagt etwas Reserve einzustehen. Aber auch zu versuchen, die Dinge, die man sonst macht,



Das Rossi-Feuerwerk: In der ersten Rennhälfte vor Andrea Dovizioso (#04), Marc Márquez und Maverick Viñales

**»2010 KONNTE ICH NACH FÜNF TAGEN ALLEINE AUF TOILETTE GEHEN, DIESMAL NACH EINEM.«**

Valentino Rossi

so gut es geht genauso zu machen. Man muss schließlich an so einem Wochenende sehr viel arbeiten, um richtig vorbereitet beim Rennen anzukommen.

**Was machst du bis Motegi?**

Jetzt geht die Arbeit weiter. Ich habe zwei Wochen, die für mein Bein sehr wichtig sein werden. Ich will daran arbeiten, dass ich in Motegi so fit wie möglich ankomme. Ich werde sicherlich noch nicht an meinem Maximum sein, aber ich denke, doch in guter Verfassung. Das ist auch deshalb wichtig, weil gleich drei Rennen an drei aufeinanderfolgenden Wochenenden sind. Das wird eine große Belastung für meinen Körper und für mein Bein, also muss ich auf dem bestmöglichen Level dort ankommen.

**Wirst du wieder in der Überdruckkammer arbeiten?**



Nicht zu unterschätzen: Noch in der Pressekonferenz griff sich Rossi ans Bein

Nein. 2010 war die Überdruckkammer ein wichtiger Teil des Rehabilitationsprozesses, aber nur wegen der Infektion. Schließlich hatte ich ja einen offenen Bruch. Damals hatte man noch angenommen, dass die Überdruckkammer auch bei der Knochenheilung hilft. Aber

heute, sieben Jahre später, hat man mir gesagt, dass die Überdruckkammer gut für die Infektion ist, aber sonst nicht hilft. Also werde ich nicht hineingehen, und darüber bin ich auch froh. Es ist wirklich kein gutes Gefühl, danach fühlt man sich ziemlich übel. ■

MotoGP

# Reiterberger testet MotoGP-KTM

KTM testete letzte Woche zwei Tage das MotoGP-Motorrad in Aragón. Auch Markus Reiterberger wurde zu diesem Test eingeladen.

Von: Imre Paulovits

**D**ie Österreicher, die mit ihrem Entwicklungstempo höchsten Respekt bei der Konkurrenz erlangt haben, setzten die Weiterentwicklung der RC16 letzte Woche Dienstag und Mittwoch mit den beiden Werkspiloten Pol Espargaró und Bradley Smith sowie Testpilot Mika Kallio fort. Am Mittwoch kam dann auch Markus Reiterberger zum Einsatz.

Für den dreifachen IDM-Superbike-Meister mussten zunächst Sitzbank, Fußrasten und Lenker angepasst werden, da er die regulären KTM-Piloten bei Weitem überragt. Danach legte Reiterberger los, und das Grinsen war noch zwei Tage später nicht aus seinem Gesicht verschwunden. „Ich bin so froh, dass ich



Markus Reiterberger: „Ich kann mich für diese Möglichkeit nur bedanken“

diese Gelegenheit bekommen habe“, freute sich der 23-jährige Bayer. „Ich bin auf etwas über 40 Runden gekommen. Die MotoGP-KTM ist sehr kompakt gebaut, dazu sind die Reifen, die Bremsen und die Motorleistung anders, als ich es gewohnt bin. Aber es ist nicht so ein Riesenunterschied zu einem Werks-Superbike, als wenn man aus der Moto2 kommt. Deswegen bin ich relativ schnell zurechtgekommen. Die Leistung ist schon der Hammer, und die

MotoGP verlangt nach einem runderen Fahrstil als das Ankern- und-Umdrehen der Superbikes. Ich war für den Anfang zufrieden. Wenn ich aber richtig schnell fahren sollte, müsste ich noch weiter üben, und es müsste auch einiges am Motorrad angepasst werden.“

KTM-Rennleiter Pit Beirer macht keinen Hehl daraus, dass er in naher Zukunft gerne einen schnellen deutschen Piloten in seinem Team hätte. ■

Moto2

## Schrötter und Cortese: Aragón-Test

Dynavolt Intact GP absolvierte am Montag nach dem Grand Prix von Aragón einen Ein-Tages-Test und sammelte mit Marcel Schrötter und Sandro Cortese reichlich Daten.

Von: Imre Paulovits

**M**arcel Schrötter und Sandro Cortese probierten neue Rahmen und Fahrwerksteile von Suter, dazu wurde viel an der Abstimmung gearbeitet. Schrötter, der das Rennen wegen Schmerzen an seinem operierten Kahnbein hatte aufgeben müssen, konnte – wie Teamchef Jürgen Lingg schon vermutet hatte – fahren. Die maximal fünf Runden langen Stints stand er gut durch und konnte den Test mit einem guten Gefühl abschließen.

Nach 34 Runden kam Schrötter auf eine Bestzeit von 1:54,5, was

seiner schnellsten Rennrunde entsprach: „Dieser Test war sehr wichtig, denn seit Saison-Mitte hätten wir ein paar neue Komponenten ausprobieren müssen, um für den Rest der Saison und für nächstes Jahr eine Richtung zu wissen. Jetzt habe ich fast drei Wochen Zeit, um die Hand richtig auszukurieren. Nach zwei, drei Tagen Pause werde ich langsam wieder anfangen zu trainieren.“

Sandro Cortese schloss den Test nach 50 Runden mit einer Bestzeit von 1:54,6 ab: „Ich bin recht viele Runden gefahren, und wir hatten wenig technische Probleme. Jetzt freue ich mich auf die Übersee-Rennen. Ich will das gute Gefühl der letzten beiden Rennen in Misano und Aragón mitnehmen und auf den drei Strecken, die jetzt kommen, einfach Spaß haben. Motegi, Phillip Island und Malaysia liegen mir ziemlich gut, daher bin ich sehr zuversichtlich.“

Teamchef Jürgen Lingg zeigte sich auch zufrieden: „Es war ein

ganz interessanter Test. Die Bedingungen waren recht gut. Wir konnten ein paar Fragezeichen, die wir vom Wochenende in unseren Köpfen hatten, aussortieren. Das war wichtig für die bevorstehenden Übersee-Rennen, um zu wissen, mit welcher Grundabstimmung wir weitermachen. Interessant waren auch Chassis-Änderungen, die wir ausprobiert haben, vor allem im Hinblick auf 2018.“ ■



Sandro Cortese: 50 Runden getestet

## NACHRICHTEN

### MOTOGP: MIKA KALLIO

wird nach seiner tollen Vorstellung in Aragón in diesem Jahr noch einen weiteren Wildcard-Einsatz absolvieren. Beim WM-Finale in Valencia am 12. November wird der 34-jährige Finne wieder eine dritte Werks-KTM einsetzen. Beim Test in Aragón arbeitete Kallio neben den Verbesserungen für den Rest der Saison bereits an einer Richtungsbestimmung für die Saison 2018. Man kann davon ausgehen, dass er an dem Rennwochenende bereits vorsortieren wird, was anschließend beim ersten offiziellen Test für die Saison 2018 probiert wird. Dazu hat der dreifache Vizeweltmeister die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass er nächstes Jahr wieder eine komplette MotoGP-Saison fahren kann.

### MOTO2: MV AGUSTA

könnte wieder in die Motorrad-WM einsteigen. Bereits letztes Jahr gab es eine kurze Zusammenarbeit zwischen Forward Racing und dem legendären italienischen Hersteller. Nun ist in Italien das Gerücht entflammt, dass MV Agusta, mit 275 Grand-Prix-Siegen und 75 Weltmeistertiteln die erfolgreichste Marke der ersten drei WM-Jahrzehnte, wieder in die Motorrad-WM zurückkehren könnte, und zwar in die Moto2. Das Forward-Team soll dann den Einsatz abwickeln. Sollte dieser Einsatz tatsächlich zustandekommen, dürfte er aber eher für 2019 wahrscheinlich sein, wenn mit dem neuen Dreizylinder-Triumph-Motor gefahren wird und alle bei null anfangen müssen. Einen Hinweis auf die kommende Zusammenarbeit könnte die Misano-Lackierung der Forward-Kalex von Lorenzo Baldassarri und Luca Marini gegeben haben: Sie waren oben rot und unten silber lackiert – allerdings in etwas anderen Abtönungen als einst die siegreichen Maschinen von Carlo Ubbiali, John Surtees, Gary Hocking, Mike Hailwood, Giacomo Agostini und Phil Read.



GP von Kanada 1967

# Abschied der Titanen

Am 1. Oktober 1967 endete ein Titanenkampf, den die Welt bis dahin noch nicht gesehen hatte. Den Grand Prix von Kanada gewann bei den 500ern zwar Mike Hailwood, doch Giacomo Agostini wurde bei Punktegleichstand Weltmeister.

Von: **Imre Paulovits**

**E**s war kalt und verregnet. Ganze sieben Grad hatte es in Mosport beim ersten und letzten Großen Preis von Kanada für Motorräder. Mike Hailwood hatte das 250er-Rennen gewonnen und versuchte, seine blau gefrorenen Finger im Auto bis zum 500er-Rennen so weit aufzuwärmen, dass er wieder halbwegs

Gefühl für Bremse, Gas und Kupplung hatte. Giacomo Agostini hatte es besser. Er musste an diesem Tag nur ein Rennen fahren, und er musste auch nicht gewinnen. Er hatte bereits fünf Siege und zwei zweite Plätze. Selbst wenn Hailwood diesen finalen 500er-GP der Saison gewinnen sollte, würde ihm ein zweiter Platz bei Punktegleichstand zum WM-Titel reichen.

Doch „Ago“ übernahm trotzdem die Führung. Bis zur Hälfte der 40 Runden hielt er sich mit seiner Dreizylinder-MV-Agusta vorn, dicht gefolgt von Hailwood auf der Honda Four. Dann ging Hailwood in Führung. Und als der Regen stärker wurde, distanzierte er seinen Widersacher um 37,2 Sekunden. Dann schritten sie durchnässt und durchgefroren zur Siegerehrung. Es sollte das letzte Mal sein, dass die

beiden größten Rennfahrer der 1960er-Jahre zusammen auf einem WM-Siegerpodest standen. Sie hatten den Motorradsport für zwei Jahre auf ein Niveau gehoben, das vorher schlicht unvorstellbar war.

Honda hatte zwar auch für Kanada neue Entwicklungsteile mitgebracht und der 250er-Sechszylinder neue Zylinderköpfe für mehr Leistung sowie der 500er einen neuen Rahmen mit geänderter Hinterradfederung spendiert. Doch nachdem sie in Fuji noch einmal bei den 250ern und den 350ern antraten – dort gab es keinen 500er-Lauf –, verkündeten sie kurze Zeit später den Rückzug aus der Motorradweltmeisterschaft.

## Grenzen des Machbaren

Der größte japanische Motorradhersteller hatte die Grenzen des

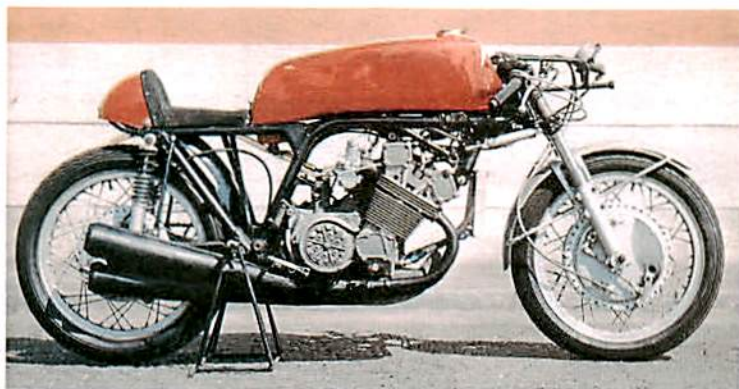
Machbaren immer weiter verschoben. Zuerst in den kleinen Klassen, dann sollte der große Schlag in der Königsklasse folgen. Doch da war ein rennverbesserter Graf aus Italien, der mit einer langen Tradition dagegenhielt, und in dem die Japaner schließlich ihren Meister fanden.

Der Honda-Vierzylinder galt als Biest mit miesem Fahrwerk, dagegen lief die feuerrote MV Agusta wie auf Schienen – zumindest nach der damals allgemein verbreiteten Meinung, die sich heute ein wenig differenzieren lässt. Jim Redman hat Jahre später zugegeben, dass sie diese Ansicht mit Mike Hailwood absichtlich verbreitet hatten, um die Konkurrenz zu täuschen. Dass der sechsfache Weltmeister nicht nur die Vergangenheit beschönigt, beweist auch die Tatsache, dass er die ersten beiden Rennen



Giacomo Agostini (#1) gegen Mike Hailwood: Dieses Duell begeisterte die Fans über zwei Jahre und wurde zur Legende

T&T VERLAG



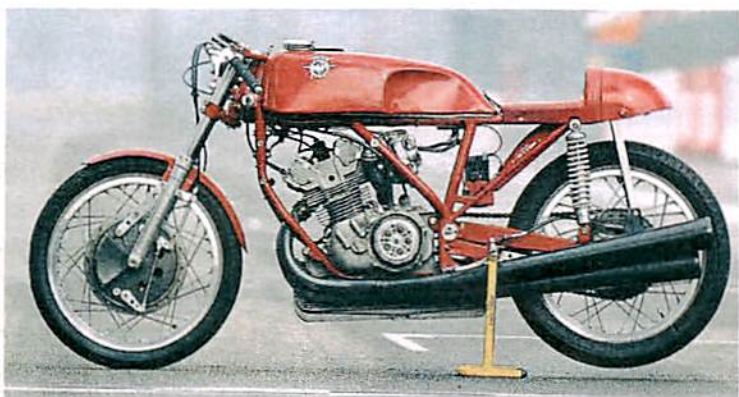
ARCHIV

Das Biest: Die Honda RC 181 war das stärkste GP-Motorrad ihrer Zeit

## TECHNISCHE DATEN

### Honda RC 181

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Motor</b>         | Luftgekühlter Reihen-Vierzylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder |
| <b>Bohrung x Hub</b> | 57,5 x 48 mm  |
| <b>Hubraum</b>       | 499,7 ccm   |
| <b>Leistung</b>      | 90 PS bei 12 500/min  |
| <b>Radstand</b>      | 1410 mm   |
| <b>Gewicht</b>       | 142 kg  |



ARCHIV

Italienische Ballerina: Die MV Agusta ist zierlicher und kompakter

## TECHNISCHE DATEN

### MV Agusta 500 Tre

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Motor</b>         | Luftgekühlter Reihen-Dreizylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder |
| <b>Bohrung x Hub</b> | 62 x 55 mm  |
| <b>Hubraum</b>       | 497,9 ccm   |
| <b>Leistung</b>      | 78 PS bei 12 000/min  |
| <b>Radstand</b>      | 1310 mm   |
| <b>Gewicht</b>       | 118 kg  |

## WM-ENDSTAND 1967

### 500 ccm

|     |                       |           |           |
|-----|-----------------------|-----------|-----------|
| 1.  | Giacomo Agostini (I)  | MV Agusta | 46 Punkte |
| 2.  | Mike Hailwood (GB)    | Honda     | 46        |
| 3.  | John Hartle (GB)      | Matchless | 22        |
| 4.  | Peter Williams (GB)   | Matchless | 16        |
| 5.  | Jack Findlay (AUS)    | Matchless | 15        |
| 6.  | Fred Stevens (GB)     | Paton     | 11        |
| 7.  | John Cooper (GB)      | Norton    | 8         |
| 8.  | Gyula Marsovszky (CH) | Matchless | 7         |
| 9.  | Billy Nelson (GB)     | Norton    | 6         |
| 10. | Steve Spencer (GB)    | Norton    | 6         |



Privat verstanden sich Agostini (l.) und Hailwood gut

T&T VERLAG

## ZAHL DES JAHRES '67

# O

Punkte trennen Mike Hailwood von Giacomo Agostini bei den 500ern und von Phil Read bei den 250ern am Ende der Saison. Bei den 250ern wird er Weltmeister, bei den 500ern nicht.

mit der 500er gewonnen hat, und Hailwood auch auf fahrrisch anspruchsvollen Strecken gewinnen konnte. Auch John Surtees und Paul Smart, beide ausgewiesene gute Testpiloten, die die Honda Four Jahre später gefahren sind, hatten weniger am Handling, als mehr an den Federelementen und am Getriebe auszusetzen.

Es war wohl einfach so, dass die Honda mit ihren 90 PS viel stärker als alles bis dahin dagewesene war, und die Reifen und die Federelemente überfordert hat. Mike Hailwoods Qualitäten als Testfahrer lagen weit hinter seinem Talent als Rennfahrer, und so konnte er den Ingenieuren nicht eindeutig genug erklären, wo sie ansetzen sollten. Die MV Agusta war 12 PS schwächer, dafür aber auch über 20 Kilo leichter und unglaublich kompakt.

So ließ sie sich mit all dem Wissen der Italiener und der sensiblen und analytischen Art von Agostini in ein sehr gutes Gesamtpaket verwandeln. Honda hatte hieraus gelernt. Als sie 1982 mit der NS 500 ihre erste Zweitakt-500er bauten, machten sie ebenfalls einen kompakten und leichten Dreizylinder und gewannen mit ihr schließlich ihren ersten 500er-Titel.

### Ungleicher Lorbeer

Giacomo Agostini und MV Agusta gewannen nach dem Honda-Rückzug in den folgenden drei Jahren alle 54 bestrittenen GP-Rennen. MV Agusta fuhr in der 500er-Klasse bis 1974 17 Jahre in Folge den Titel ein. Doch Honda erntete anderen Lorbeer. Mit dem Wissen, das sich die Ingenieure auf dem Grand-Prix-Schlachtfeld angeeignet hatten, überrannten sie die

Konkurrenz auf dem Weltmarkt. Shoichiro Irimajiri, Konstrukteur der 500er-Honda, der bei diesem Motorrad ein Drittel des 1500-ccm-V12-Formel-1-Motors als Grundlage genommen hatte, wandte das mit ihr und der 250er-Sechszylinder gewonnene Wissen bei der CB 900 F und der CBX 1000 an und schuf so als Honda R&D-Direktor zwei weitere Meilensteine der Motorradgeschichte.

Die edle Technik der Dreizylinder-MV-Agusta sollte nie die Rennstrecke verlassen. Auch der Motorradbau bei MV Agusta ging unter dem Druck der Japaner ein. Erst 45 Jahre später griffen die Nachfolger das Konzept wieder auf, heute tummeln sich die Dreizylinder-MV-Agusta von 675 bis 800 ccm auf den Straßen.

Und die Fans rund um den Globus huldigen bis heute dem Vermächtnis dieser Titanen. ■

Geschafft: Mit goldenem Helm und goldener Verkleidung feiert Jonathan Rea seinen dritten WM-Titel



# Höhen und Tiefen

Mit einem überlegenen Sieg gewann Jonathan Rea am Samstag seinen dritten WM-Titel in Folge. Doch am Sonntag musste er den ersten Nuller in dieser Saison einstecken.

Von: Imre Paulovits

Jonathan Rea riss das Vorderrad seiner Kawasaki in die Höhe. Er hatte das Feld weit hinter sich gelassen bei diesen tückischen Verhältnissen auf der abtrocknenden Strecke. Doch nun schien die Sonne und gab das richtige Ambiente für eine WM-Feier, die in die Rekordbücher eingeht: Als Erstem in der Geschichte der Superbike-WM ist es dem Kawasaki-Werksfahrer gelungen, drei Titel in Folge zu gewinnen. Und mit seinem 50. WM-Sieg ist er bis auf neun an den Rekord von Carl Fogarty herangekommen, bei den Podestplätzen fehlt nur noch einer auf seinen legendären Landsmann.

Dann blieb der frischgekrönte Weltmeister vor den Tribünen stehen, und während ein Teil seine Truppe ihn umarmte und in die Höhe riss, sein als Dritter abgewunkener Teamkollege Tom Sykes hinzukam und ihm gratulierte, baute der andere Teil die grüne Verkleidung der Kawasaki

ZX-10RR ab und ersetzte sie durch eine goldene. Rea setzte sich einen ebensolchen Helm auf und fuhr mit einem goldenen Dreizack, an dessen Spitzen seine WM-Titel aufgedruckt sind, die Auslaufrunde zu Ende.

Mit der gleichen goldenen Lackierung ging der 30-jährige Nordire knapp 24 Stunden später an den Start des zweiten Rennens. Doch während er sonst immer wie das heiße Messer in der Butter die umgekehrte Startreihenfolge schon in der ersten Runde durchtrennt, wurde er diesmal mehrmals eingeklemmt.

Chaz Davies, der im ersten Rennen wegen Elektronikproblemen nur Zehnter geworden war, fuhr dagegen durch den leichten Nieselregen hastig nach vorn. Dann stürzte am Ende der ersten Runde vor der letzten Schikane Eugene Laverty, seine schlitternde Aprilia streifte die außen vorbeifahrende Kawasaki. Rea fuhr sofort an die Boxen, stieg mit schmerzverzerrtem Körper vom Motorrad, und während die Crew sich das Motorrad ansah, ließ er sich einen neuen rechten Stiefel geben. Dann aber entschied Crewchief Pere Riba, das Rennen aufzugeben. Die Fußraste und das Bremspedal waren abgebrochen, Rea hatte dabei noch Glück im Unglück: Zwar wurde ihm im Stiefel etwas Haut abgerissen, aber es ist nichts gebrochen.

Chaz Davies gewann das Rennen überlegen, hinter ihm tobte der Kampf der Yamaha-Werkspiloten, das Alex Lowes für sich entschied. Erstmals seit Finalrennen der Saison 2011 in Portimão, als Marco Melandri vor Eugene Laverty gewann, standen wieder

zwei Yamaha auf dem Podest. Doch der tragische Held des Wochenendes musste dafür erst wieder ausfallen: Leon Camier lag auf dem zweiten Platz, als ihn der Motor in Stich ließ und wieder nichts aus dem ersten MV-Agusta-Podestplatz wurde. ■



Dann Prosit: Lowes und Van der Mark erstmals gemeinsam auf dem Podest



Tragischer Held: Statt auf dem Podest beendete Camier das Rennen im Gras

# Tuuli siegt, Sofuoglu operiert

Der Finne Niki Tuuli gewann in Magny-Cours seinen ersten Supersport-WM-Lauf. Nach der Verletzung von Kenan Sofuoglu ist die WM wieder völlig offen.

Von: **Imre Paulovits**

**K**enan Sofuoglu ging auch das Frankreich-Wochenende in dominanter Manier an. Er führte die verregnete Superpole 2 an, doch dann wurde er zwischen Turn 8 und 9 mit einem Highsider abgeworfen. Nicht nur, dass ihm Niki Tuuli und Sheridan Morais noch die Bestzeit wegschnappten – der WM-Leader brach sich das Becken mehrfach und musste heimfliegen, um sich operieren zu lassen. Ob die Saison

für ihn gelaufen ist, oder ob er noch in den WM-Kampf eingreifen kann, muss sich noch zeigen.

Doch auch sein härtester Widersacher im Titelkampf kam nicht ungeschoren davon: Yamaha-Werkspilot Lucas Mahias flog bereits in FP3 runter und schlug sich das rechte Handgelenk an. Dazu wurde der Franzose in der ersten Runde einmal gerempelt, rutschte von der Fußraste, so musste er eine Aufholjagd von Platz 19 beginnen. Doch Mahias setzte sich über die Schmerzen hinweg, fuhr eine schnellste Runde nach der anderen und wurde schließlich Vierter, womit er nun neun Punkte vor Sofuoglu an der WM-Spitze liegt.

An der Spitze setzte sein Teamkollege Federico Caricasulo dem Finnen Niki Tuuli aus dem Team von Vesa Kallio, der nun ebenfalls die neue Yamaha R6 fährt, mit voller Härte zu. Doch Tuuli blieb



Tuuli: Auf der Bremse voll am Limit

cool, bremste überall unglaublich spät, blockierte alle Linien und konnte nicht von der Spitze verdrängt werden. Der 21-jährige Finne, der nach seinen tollen zweiten Plätzen bei seinen Wildcard-Einsätzen im Vorjahr eine komplette Saison fahren konnte, kam so nun zu seinem ersten WM-Sieg. „Es ist ein tolles Gefühl“, freute er sich. „Es war ein perfektes Wochenende.“ ■

## Superbike-WM

# Stefan Bradl: Saison nach Operation endgültig beendet

Stefan Bradl musste sich letzte Woche in Augsburg an seinem in Portimão angeschlagenen Handgelenk operieren lassen. In Magny-Cours wurde er durch Jake Gagne ersetzt.

Von: **Imre Paulovits**

**H**atte Stefan Bradl vor der Operation noch Hoffnungen, dass er zumindest noch eines der letzten Superbike-WM-Rennen fahren könnte, steht nun fest: Für den 27-jährigen Bayer ist die Saison beendet. Die Ärzte verordneten ihm nach gelungener Operation eine absolute Ruhigstellung des Handgelenks.

Nach der CT in Augsburg wurde an Stefan Bradls rechtem Handgelenk ein Riss des skapholunären Bandes diagnostiziert, das Kahnbein und Mondbein zusammenhält. Bradl wurde vergangenen Donnerstag von Dr. Krischak operiert. Das Band wurde an beiden Enden mit Stiften

und einem Draht fixiert. Bradls rechter Unterarm braucht nun eine siebenwöchige Ruhepause, bevor er mit der Physiotherapie beginnen kann. Am 11. Oktober erfolgt eine neuerliche Untersuchung, um den genauen Termin für die zweite Operation zu bestimmen, in der die Stifte und der Draht entfernt werden. „Es fällt mir nicht leicht, die Tatsache zu akzeptieren, dass ich in dieser Saison keine Rennen mehr fahren kann“, sagte Bradl nach der niederschmetternden Prognose. „Ich

muss alles zu tun, um sicherzustellen, dass meine Hand und das Handgelenk vollständig heilen. Die Hand ruhigzustellen und nicht zu belasten, hat oberste Priorität. Das Glück war in diesem Jahr nicht auf unserer Seite, aber ich konnte mir nicht vorstellen, dass mein Sturz in Portimão so schwere Folgen haben würde.“

Neben Davide Giugliano, der schon zuvor gesetzt war, wurde so Jake Gagne nach Magny-Cours beordert. In Jerez wird Takumi Takahashi die Honda fahren. ■



Jake Gagne vor Davide Giugliano: Honda in Magny-Cours mit zwei Ersatzpiloten

## NACHRICHTEN

### SUPERSTOCK-1000-EM:

Das Puccetti-Kawasaki-Team traf es an diesem Wochenende mit voller Härte: Neben Kenan Sofuoglu musste auch ihr Superstock-1000-Titelkandidat Toprak Razgatlioglu auf das Rennen verzichten. Der 20-jährige Türke kugelgte sich bei einem Sturz in FP3 die rechte Schulter aus. Doch im Gegensatz zu Sofuoglu kann Razgatlioglu beim EM-Finale in zwei Wochen in Jerez sicher antreten. Sein Glück: EM-Spitzenreiter Michael Ruben Rinaldi hatte im Rennen arge Grip-Probleme und wurde nur Zehnter. Das Rennen war von einem spannenden Duell der beide Franzosen Florian Marino auf der Werks-Yamaha und Jeremy Guarnoni an der Spitze geprägt, BMW-Pilot Federico Sandi beobachtete es zum Schluss vom Logenplatz aus. Marino hatte fast das ganze Rennen geführt, doch in der letzten Runde konnte sich Guarnoni vorbeidrücken und seinen dritten Sieg in Folge in Magny-Cours feiern. Sébastien Suchets siebter Platz war völlig ungefährdet. Marvin Fritz war im Nassen zeitweilig Schnellster, im Rennen wurde er Zwölfter. „Dafür, dass ich hier nicht testen konnte, geht dieses Resultat in Ordnung“, so der IDM-Superbike-Meister von 2016. Julian Puffe fuhr hinter ihm ein einsames Rennen und wurde 13.

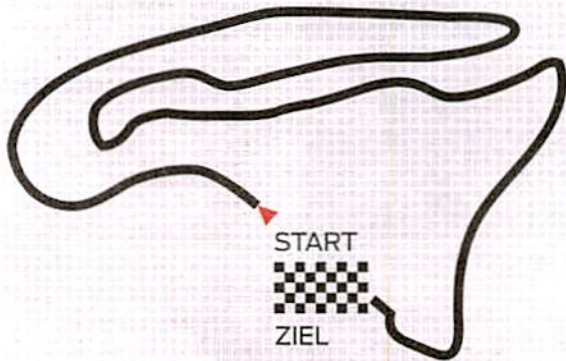
### SUPERSPORT-300-WM:

Das erste Jahr der neuen kleinen WM-Klasse hat alle Erwartungen übertroffen. In Magny-Cours hat die WM-Spitze wieder gewechselt, der WM-Titel wird nun in Jerez entschieden. Der Spanier Marc Garcia fuhr in den letzten Runden unheimlich stark, und wenn sein italienischer Yamaha-Markenkollege Alfonso Coppola auch alles versuchte – Garcia blieb vorn. Gabriel Noderer kam diesmal nicht weit. Am Ende der dritten Runde berührte er am Ausgang der Zielschikane das Hinterrad von Dorian Da-Ré und stürzte danach im nassen Gras.

**SUPERBIKE-WM 2017 RESULTATE**

**CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS (F) 4,411 KM**

**STRECKE**



**ERGEBNIS 1. RENNEN**

Magny-Cours (F): 30. September 2017; 21. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: nass, 16 Grad; Asphalt: 21 Grad

| Fahrer                       | Motorrad             | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|----------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Jonathan Rea (GB)         | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | 40:06,523    | 1:53,320  | 25    |
| 2. Marco Melandri (I)        | Ducati Panigale R    | 21   | +16,316      | 1:52,749  | 20    |
| 3. Tom Sykes (GB)            | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +16,666      | 1:53,282  | 16    |
| 4. Leon Camier (GB)          | MV Agusta 1000 F4    | 21   | +22,133      | 1:53,303  | 13    |
| 5. Alex Lowes (GB)           | Yamaha YZF-R1        | 21   | +41,210      | 1:54,597  | 11    |
| 6. Eugene Laverty (IRL)      | Aprilia RSV4 RF      | 21   | +1:02,101    | 1:54,267  | 10    |
| 7. Leandro Mercado (RA)      | Aprilia RSV4 RF      | 21   | +1:02,281    | 1:55,326  | 9     |
| 8. Davide Giugliano (I)      | Honda CBR 1000 RR SP | 21   | +1:05,775    | 1:55,698  | 8     |
| 9. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1        | 21   | +1:09,271    | 1:54,694  | 7     |
| 10. Chaz Davies (GB)         | Ducati Panigale R    | 21   | +1:17,429    | 1:56,859  | 6     |
| 11. Lorenzo Savadori (I)     | Aprilia RSV4 RF      | 21   | +1:30,899    | 1:56,150  | 5     |
| 12. Román Ramos (E)          | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +1:39,111    | 1:56,060  | 4     |
| 13. Raffaele De Rosa (I)     | BMW S 1000 RR        | 21   | +1:40,891    | 1:55,363  | 3     |
| 14. Jordi Torres (E)         | BMW S 1000 RR        | 21   | +1:54,311    | 1:57,096  | 2     |
| 15. Riccardo Russo (I)       | Kawasaki ZX-10RR     | 20   | +1 Runde     | 1:58,847  | 1     |
| 16. Ondrej Jezek (CZ)        | Kawasaki ZX-10RR     | 20   | +1 Runde     | 1:58,204  | -     |
| 17. Alessandro Andreozzi (I) | Yamaha YZF-R1        | 20   | +1 Runde     | 1:58,120  | -     |

**SUPERSPORT-WM**

Magny-Cours (F): 1. Oktober 2017; 10. WM-Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 29 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 14 Grad; Asphalt: 19 Grad

| Fahrer                     | Motorrad            | Zeit/Rück. |
|----------------------------|---------------------|------------|
| 1. Niki Tuuli (FIN)        | Yamaha YZF-R6       | 32:28,952  |
| 2. Federico Caricasulo (I) | Yamaha YZF-R6       | +0,875     |
| 3. Patrick Jacobsen (USA)  | MV Agusta F3 675    | +5,692     |
| 4. Lucas Mahias (F)        | Yamaha YZF-R6       | +9,433     |
| 5. Jules Cluzel (F)        | Honda CBR 600 RR    | +13,340    |
| 6. Lorenzo Zanetti (I)     | MV Agusta F3 675    | +13,452    |
| 7. Michael Canducci (I)    | Kawasaki ZX-6R      | +13,809    |
| 8. Sheridan Morais (ZA)    | Yamaha YZF-R6       | +14,216    |
| 9. Kyle Smith (GB)         | Honda CBR 600 RR    | +16,571    |
| 10. Luke Stapleford (GB)   | Triumph Daytona 675 | +18,057    |

**WM-STAND FAHRER**

|               |            |
|---------------|------------|
| 1. Mahias     | 154 Punkte |
| 2. Sofuoglu   | 145        |
| 3. Morais     | 122        |
| 4. Cluzel     | 115        |
| 5. Jacobsen   | 95         |
| 6. Caricasulo | 80         |
| 33. Mulhauser | 6          |

**SUPERSPORT-300-WM**

Magny-Cours (F): 1. Oktober 2017; 8. WM-Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 37 Fahrer gestartet, 32 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 16 Grad; Asphalt: 21 Grad

| Fahrer                  | Motorrad           | Zeit/Rück. |
|-------------------------|--------------------|------------|
| 1. Marc Garcia (E)      | Yamaha YZF-R3      | 23:49,331  |
| 2. Alfonso Coppola (I)  | Yamaha YZF-R3      | +0,273     |
| 3. Robert Schotman (NL) | Yamaha YZF-R3      | +0,646     |
| 4. Mika Pérez (E)       | Honda CBR 500 R    | +0,688     |
| 5. Daniel Valle (E)     | Yamaha YZF-R3      | +0,720     |
| 6. Paolo Grassia (I)    | Honda CBR 500 R    | +1,668     |
| 7. Borja Sánchez (E)    | Yamaha YZF-R3      | +1,969     |
| 8. Jacopo Facco (I)     | Yamaha YZF-R3      | +2,171     |
| 9. Scott Deroue (NL)    | Kawasaki Ninja 300 | +7,520     |
| 10. Enzo De La Vega (F) | Yamaha YZF-R3      | +7,656     |

**WM-STAND FAHRER**

|             |            |
|-------------|------------|
| 1. Garcia   | 126 Punkte |
| 2. Coppola  | 122        |
| 3. Pérez    | 96         |
| 4. Deroue   | 91         |
| 5. Sánchez  | 78         |
| 6. Valle    | 74         |
| 29. Noderer | 4          |

**SUPERPOLE (2 LÄUFE)**

|                  |          |
|------------------|----------|
| 1. Rea           | 1:56,555 |
| 2. Mercado       | 1:57,758 |
| 3. Sykes         | 1:58,088 |
| 4. Forés         | 1:58,447 |
| 5. Lowes         | 1:58,719 |
| 6. Giugliano     | 1:58,926 |
| 7. Davies        | 1:58,936 |
| 8. Camier        | 1:59,377 |
| 9. Laverty       | 1:59,637 |
| 10. Van der Mark | 2:00,357 |
| 11. Savadori     | 2:04,679 |
| 12. Melandri     | 2:05,173 |
| 13. Russo        | 2:01,765 |
| 14. West         | 2:02,308 |
| 15. Jezek        | 2:02,584 |
| 16. Ramos        | 2:02,831 |
| 17. Andreozzi    | 2:04,163 |
| 18. Gagne        | 2:04,302 |
| 19. De Rosa      | 2:04,718 |
| 20. Torres       | 2:05,777 |

**WM-STAND FAHRER**

|                  |            |
|------------------|------------|
| 1. Rea           | 456 Punkte |
| 2. Sykes         | 336        |
| 3. Davies        | 327        |
| 4. Melandri      | 281        |
| 5. Lowes         | 200        |
| 6. Van der Mark  | 189        |
| 7. Forés         | 169        |
| 8. Camier        | 146        |
| 9. Torres        | 140        |
| 14. Bradl        | 67         |
| 15. Krummenacher | 50         |
| 19. Reiterberger | 29         |

**WM-STAND HERSTELLER**

|             |            |
|-------------|------------|
| 1. Kawasaki | 499 Punkte |
| 2. Ducati   | 440        |
| 3. Yamaha   | 266        |
| 4. Aprilia  | 175        |
| 5. BMW      | 164        |

**ERGEBNIS 2. RENNEN**

Magny-Cours (F): 1. Oktober 2017; 22. WM-Lauf; 92,631 km über 21 Rdn. à 4,411 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 16 Grad; Asphalt: 21 Grad

| Fahrer                       | Motorrad             | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|------------------------------|----------------------|------|--------------|-----------|-------|
| 1. Chaz Davies (GB)          | Ducati Panigale R    | 21   | 34:49,679    | 1:38,584  | 25    |
| 2. Alex Lowes (GB)           | Yamaha YZF-R1        | 21   | +3,006       | 1:38,940  | 20    |
| 3. Michael van der Mark (NL) | Yamaha YZF-R1        | 21   | +4,556       | 1:39,087  | 16    |
| 4. Xavi Forés (E)            | Ducati Panigale R    | 21   | +11,072      | 1:39,342  | 13    |
| 5. Marco Melandri (I)        | Ducati Panigale R    | 21   | +16,381      | 1:38,975  | 11    |
| 6. Leandro Mercado (RA)      | Aprilia RSV4 RF      | 21   | +17,684      | 1:39,609  | 10    |
| 7. Tom Sykes (GB)            | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +22,717      | 1:39,742  | 9     |
| 8. Jordi Torres (E)          | BMW S 1000 RR        | 21   | +23,920      | 1:39,397  | 8     |
| 9. Román Ramos (E)           | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +25,431      | 1:40,016  | 7     |
| 10. Raffaele De Rosa (I)     | BMW S 1000 RR        | 21   | +35,227      | 1:40,328  | 6     |
| 11. Davide Giugliano (I)     | Honda CBR 1000 RR SP | 21   | +45,621      | 1:40,230  | 5     |
| 12. Jake Gagne (US)          | Honda CBR 1000 RR SP | 21   | +47,231      | 1:40,693  | 4     |
| 13. Alessandro Andreozzi (I) | Yamaha YZF-R1        | 21   | +52,076      | 1:40,540  | 3     |
| 14. Anthony West (AUS)       | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +53,903      | 1:40,815  | 2     |
| 15. Ayrton Badovini (I)      | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +59,610      | 1:41,028  | 1     |
| 16. Riccardo Russo (I)       | Kawasaki ZX-10RR     | 21   | +59,706      | 1:41,426  | -     |
| 17. Eugene Laverty (IRL)     | Aprilia RSV4 RF      | 20   | +1 Runde     | 1:41,192  | -     |

**SUPERSTOCK-1000-EM**

Magny-Cours (F): 1. Oktober 2017; 8. EM-Lauf; 66,165 km über 15 Rdn. à 4,411 km; 27 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 16 Grad; Asphalt: 22 Grad

| Fahrer                    | Motorrad          | Zeit/Rück. |
|---------------------------|-------------------|------------|
| 1. Jeremy Guarnoni (F)    | Kawasaki ZX-10RR  | 25:10,303  |
| 2. Florian Marino (F)     | Yamaha YZF-R1     | +0,414     |
| 3. Federico Sandi (I)     | BMW S 1000 RR     | +0,695     |
| 4. Roberto Tamburini (I)  | Yamaha YZF-R1     | +0,896     |
| 5. Illia Mykhalchuk (UA)  | Kawasaki ZX-10RR  | +3,722     |
| 6. Mike Jones (AUS)       | Ducati Panigale R | +4,769     |
| 7. Sébastien Suchet (CH)  | BMW S 1000 RR     | +7,170     |
| 12. Marvin Fritz (D)      | Yamaha YZF-R1     | +17,142    |
| 13. Julian Puffe (D)      | BMW S 1000 RR     | +20,464    |
| 23. Toni Finsterbusch (D) | Kawasaki ZX-10RR  | +41,613    |

**EM-STAND FAHRER**

|                  |            |
|------------------|------------|
| 1. Rinaldi       | 128 Punkte |
| 2. Marino        | 120        |
| 11. Suchet       | 55         |
| 13. Puffe        | 23         |
| 14. Fritz        | 21         |
| 18. Finsterbusch | 9          |
| 26. Vionnet      | 5          |

ADAC Northern Europe Cup

## Georgi und Geiger sicherten sich die Titel

In zwei packenden finalen Rennen auf dem TT Circuit Assen entschieden die Piloten des ADAC Northern Europe Cup im Rahmen der Britischen Superbike Meisterschaft am Sonntag die Titelträger.

Von: **Maria Pohlmann**

**T**im Georgi hat es geschafft: Der 17-jährige Freudenberg-Pilot hat die GP-Klasse der Northern Europe Cup für sich entschieden. Doch es war eine durchwachsene Saison für den Cupsieger. Nachdem er das erste Rennen nicht beendet hatte, begann Georgi mit seiner Siegesserie. Er gewann beide Rennen im Rahmen der German Speedweek in Oschersleben und nahm danach auch zweimal 25 Punkte in Donington Park mit. Dann brach er sich beim Testen den Fuß, dennoch kämpfte er tapfer auf dem Sachsenring. Zur vorletzten Veranstaltung der Saison in Silverstone wollte Georgi durchstarten und den Titel frühzeitig sichern, hatte jedoch schon mit einem Fehler in der Aufwärmrunde zum ersten Rennen Pech und ging zunächst leer aus, bevor er im zweiten Lauf den zweiten Platz machte und so mit 17 Punkten Vorsprung in der Tabelle zum Finale nach

Assen anreiste. Er hielt Position 2 bis ins Ziel, und während sein Freudenberg-Teamkollege Walid Khan Soppe sein Heimrennen gewann, wurde Georgi hinter ihm Meister. „Ich wollte mich aus den Kämpfen raushalten“, erzählte der sichtlich glückliche Georgi. „In den letzten Rennen habe ich mich unglaublich schwergetan, aber auch das gehört zum Rennsport dazu. Jetzt konnten wir dennoch den Titel sichern, und ich freue mich sehr darüber.“

Der 15-jährige Kiefer-Pilot Dirk Geiger sicherte sich schon am Samstag im ersten Rennen den Titel. Am Sonntag wurde Geiger in einen spannenden Kampf verwickelt, der sich von der ersten bis zur zwölften Runde hinzog und zahlreiche Positionswechsel bot. Neben Geiger waren darin Leon Orgis, Luca de Vleeschauer, Toni Erhard, Philipp Freitag und Jeffrey Buis verwickelt. Am Ende sah De Vleeschauer die Zielflagge zwar als Erster, erhielt aber direkt nach dem Rennen eine Strafe von 0,5 Sekunden, nachdem er in der letzten Schikane die Strecke verlassen hatte. Der strahlende Sieger hieß daher Buis. Währenddessen schlug Orgis seinen Kiefer Racing Teamkollegen Geiger um nur 0,049 Sekunden im Kampf um Platz 2. „Ich konnte mich während der Saison ständig steigern, und das war jetzt das perfekte Finale“, freute sich Buis. ■



Tim Georgi (l.): Mit Platz 2 beim Finale Cup-Sieg bei den GP gesichert

### CUP-ENDSTAND GP

|    |                          |     |
|----|--------------------------|-----|
| 1. | Tim Georgi (D) KTM       | 165 |
| 2. | W. Khan Soppe (NL) KTM   | 146 |
| 3. | Ernst Dubbink (NL) Honda | 132 |
| 4. | Jan-Ole Jähning (D) KTM  | 128 |
| 5. | Kevin Orgis (D) KTM      | 109 |

### CUP-ENDST. STANDARD

|    |                             |     |
|----|-----------------------------|-----|
| 1. | Dirk Geiger (D) Honda       | 222 |
| 2. | Leon Orgis (D) Honda        | 166 |
| 3. | Philipp Freitag (D) Honda   | 152 |
| 4. | Toni Erhard (D) Honda       | 134 |
| 5. | L. De Vleeschauer (B) Honda | 128 |

ADAC Junior Cup

## Gastfahrer siegt, Schmidt holt Cupsieg



Max Schmidt (#4): Mit dem dritten Platz den Cup-Sieg sichergestellt

**N**achdem die Titelentscheidung am verregneten Samstag in Assen noch vertagt wurde, begann das Finale des ADAC Junior Cup am Sonntag unter blauem Himmel. Schließlich konnte sich der 17-jährige griechische Gastfahrer Vassilis Koronakis den knappen Sieg sichern. Aber der 14-jährige Wuppertaler Max Schmidt krönte sich mit Platz 3 zum Junior-Cupsieger 2017.

### CUP-STAND

|    |                     |            |
|----|---------------------|------------|
| 1. | Max Schmidt (D)     | 153 Punkte |
| 2. | Brian Hart (E)      | 140        |
| 3. | Aaron Schäfer (D)   | 116        |
| 4. | Johann Flammann (D) | 81         |
| 5. | David Kubáň (CZ)    | 73         |

Zweiter wurde der 15-jährige Spanier Brian David Hart, der damit auch den Cup auf dieser Position abschloss. „Das war eines der schwierigsten Rennen meines Lebens. Der ADAC Junior Cup ist wirklich eine tolle Serie“, stellte Gastpilot Koronakis fest.

Max Schmidt kann sich nun nach einer erfolgreichen Saison zurücklehnen: „Das war ein absolut unglaubliches Rennen. Wir hatten vom Start bis zum Ziel richtig harte Kämpfe, dazu lagen wir in einer großen Gruppe mit den Niederländern, und das hat es nicht leichter gemacht. Ich habe mich etwas zurückgenommen, um meinen dritten Platz nicht zu gefährden. Ich bin überglücklich über den Titel.“ ■ MP

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-WM

Der dreifache Supersport-Vizeweltmeister Jules Cluzel wird nach seinem Jahr auf der CIA-Honda für 2018 auf eine Yamaha R6 wechseln. Dazu unterschrieb der 28-jährige Franzose einen Vertrag mit dem Nerd Racing Team aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, die neu in die Supersport-WM einsteigen werden. Das Team wird noch einen zweiten Fahrer nominieren, es soll ein hoffnungsvoller Nachwuchspilot sein. Teammitglied Vafi Khan und Jules Cluzel freuen sich schon auf die Zusammenarbeit und setzen viel Hoffnung in die neue Yamaha R6. Das tut auch Randy Krummenacher: Der Zürcher, der seine Superbike-WM-Saison wegen einer Handgelenksverletzung vorzeitig beenden musste, wird seine Karriere wieder in

der Supersport-WM fortsetzen und ebenfalls die neue Yamaha fahren, die sich in den letzten Rennen immer stärker durchsetzte.

### BRITISH SUPERBIKE

Mit Sylvain Guintoli gibt es den zehnten Sieger in der diesjährigen BSB-Saison. Der französische Ex-Superbike-Weltmeister und -BSB-Champ holte sich in Assen den Sieg im zweiten Rennen vor Josh Brooks und Leon Haslam. Haslam hatte das erste Rennen vor Shyne Byrne und James Ellison gewonnen und führt vor dem finalen Triple-Header in Brands Hatch die Meisterschaft mit 612 Punkten vor Brookes (580), Byrne (579) und Jake Dixon (558) an. Beste Chancen, dass „Pocket Rocket“ die Meisterschaft gewinnt und danach wieder WM fährt.

# Finale, aber kein Ende



Die IDM steht einmal mehr vor dem Scheideweg. Aber die Hoffnungen auf eine Fortführung sind groß, selbst in Industriekreisen. In Hockenheim gab es volle Zuschauerränge

DINO EISELE

Die Meister sind gekürt, die Zukunft von Markus Reiterberger ist geklärt, aber wie es mit der IDM weitergeht, blieb offen. Das Finale wurde von einer Fülle an Fragen begleitet.

Von: **Anke Wieczorek**

**D**er mittlerweile dreifache Superbike-Meister Markus Reiterberger verabschiedete sich mit einem weiteren Doppelsieg nun endgültig aus der IDM. Wie sonst. Obwohl ihm Florian Alt, der auf der Yamaha Vize werden wollte, im ersten Lauf lange acht Runden das Hinterrad zeigte. „Das Wochenende ist nicht ganz so gut gelaufen“, meinte der Bayer, der sich diesmal mit einem Vier-Sekunden-Vorsprung zufriedengeben musste. Ansonsten liegt Reiterberger im zweistelligen Bereich. Doch in Hockenheim kämpfte er unerwartet mit dem Chattering der BMW, probierte mehrere Gabelfedern aus, schien ausgelaugt: „Ich bin fünf verschiedene Meisterschaften gefahren in diesem Jahr. Zuerst in der Superbike-WM, dann der IDM, auf der Langbahn, in der Langstrecken-WM und den MotoGP-Test auf der KTM. Und jetzt habe ich mich zu Beginn des ersten Laufes auch noch verbremst.“ Wie angekündigt wurde in Hockenheim

spruchreif, was als Nächstes passiert: 2018 wird „Reiti“ auf BMW in der Superstock-1000-EM fahren. Ein Teil des IDM-Teams, inklusive Chef, und Manager Werner Daemen gehen mit. Es soll ein Übergangsjahr auf dem angepeilten Weg in die Superbike-WM sein. Sein Comeback im SBK-Paddock gibt er schon in drei Wochen bei einem EM-Wildcard-Einsatz in Jerez. Der Abschied aus der IDM erfolgte mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Bei der nächtlichen After-Show-Party lief der 23-Jährige mit dem musikalisch einheizenden Postamt-Trio aus seinem Heimatort Obing zur Höchstform auf.

Florian Alt, der punktgleich mit Lokalmatador Jan Bühn angereist war, hatte einen blitzsauberen zweiten Lauf abgeliefert und schaffte es, den Superbike-Vizetitel zu holen. Bühn hatte sich noch für eine andere Vorderadmischung entschieden. Vergeblich. So konnte sich ganz vorne wenigstens ein anderes Fabrikat zwischen die BMW-Fraktion drängen. Alt wird wie Reiterberger Ende Oktober in Jerez bei der 1000er-EM dabei sein.

Für Honda-Zugpferd Jan Halbich war im zweiten Lauf vorzeitig Schluss. Das kostete den Tschechen den erhofften fünften Gesamtplatz. Ein Punkt fehlte. Das Team von Jens Holzhauser, der sagt, dass die Honda besser ist als es derzeit aussieht, orientiert sich ebenfalls nach oben.

Der Teamchef spekuliert für 2018 sogar mit ein paar WM-Einsätzen. Holzhauser ist schwer im Thema drin, er wird auch weiter am Ausbau des Kundenprogramms bei Honda mithelfen.

Luca Grünwald geht als bester Suzuki-Fahrer in die Geschichte von 2017 ein, auch wenn sich diesmal Dominic Schmitter zur Abwechslung in den Top 10 präsentierte. Das Konzept des HPC-Teams, viel Entwicklungsarbeit zu leisten, scheint langsam aufzugehen. Trotzdem wurde Schmitter im zweiten Lauf zum Schluss noch von der angriffslustigen Lucy Glöckner überholt und vom neunten Platz verdrängt. Für Kawasaki hat sich die Verpflichtung der Sächsin voll gelohnt.

Über allem schwebte in Hockenheim jedoch die Frage, wie die Zukunft der IDM aussieht. Denn die Arbeitsgruppe Motor-

sport (AGM), in der sich BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha verbündet haben, setzt die Aktivitäten als Promoter nicht fort und verkündete in ihrer Pressemitteilung vor zwei Wochen voreilig auch gleich das Aus der Serie. Die Arbeitsgruppe, die sich 2017 als einzig wie nie präsentiert hatte, entzieht sich nach einem Jahr der Verantwortung in Deutschlands höchster Motorradstraßenrennsportserie, da es kein tragfähiges Konzept für eine erfolgreiche Weiterführung gebe. Doch AGM-Sprecher Henning Putzke, Chef von BMW Motorrad, versicherte im großen Team-Meeting in Hockenheim: „Die Hersteller unterstützen aber eine weitere Saison.“ Doch wer soll die Serie in die Hand nehmen? Geht es wirklich weiter? Kümmern sich jetzt endlich ADAC und DMSB? ■



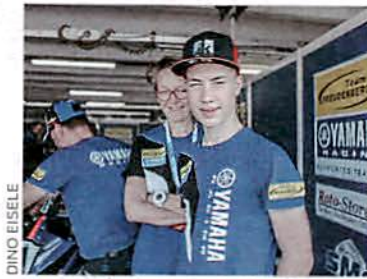
DINO EISELE

Vizetitel souverän gerettet: Florian Alt (L.)

# Verstand sticht Herz

Er konnte sich gerade noch bremsen und ging auf Nummer sicher. So hat der 16-jährige Jan-Ole Jähnig den Titel geholt.

**D**rei Wildcard-Einsätze bei der Motorrad-WM auf dem Sachsenring hat Maximilian Kappler schon bestritten. Nichts anderes als der IDM-Titel in der neuen 300er-Klasse war 2017 sein Ziel. Doch ausgerechnet sein Freudenberg-Teamkollege Jan-Ole Jähnig kam als Spitzenreiter vor ihm zum Finale. Kappler gewann den ersten Lauf, in dem bei getrennter Wertung wieder jede Menge Niederländer mitmischten. Jähnig hatte



Flotter Hirsch: Jan-Ole Jähnig

sich in seinem Windschatten jegliche Angriffe mühsam verkneifen. Als Zweiter verlor er fünf Zähler von seinem 19-Punkte-Vorsprung. Kappler holte sich an seinem 20. Geburtstag noch einen zweiten Sieg, aber für einen Titelgewinn hätte Jähnig hätte ausfallen müssen. ■ AWI

# Tag der Befreiung

Zwei Siege sorgten für Ruhe im Seelenleben von Kevin Wahr. Nach einer verkorksten Saison kann er wieder lachen.

**Z**wei technisch bedingte Ausfälle und dann noch die falsche Reifenwahl in Oschersleben hatten den Nagolder den Titel gekostet. Wenigstens ganz am Ende konnte Wahr zeigen, dass er es trotzdem drauf hat, indem er den schon gekürten Meister Thomas Gradinger

hinter sich ließ. Auch bei Chris Stange lief es nicht nach Plan. Gerade erholt vom Kahnbeinbruch, schlug der Kawasaki-Pilot im freien Training in die Mauer der Mercedes-Kurve ein. Er war nachher ansprechbar und wurde mit dem Hubschrauber ins Krankenhaus geflogen. Nach einer Beobachtungsnacht tauchte er am Samstag wieder im Fahrerlager auf – übersät mit Prellungen. Auch Jonas Geitner zählte anfangs zu den Titelfavoriten. In Hockenheim fehlte er wegen einer Viruserkrankung. ■ AWI

## NACHRICHTEN

**IDM SIDECAR** Das technisch immer wieder gebeutelte Team Josef Sattler/Uwe Neubert landete in Hockenheim den ersten Saisonsieg und das vor dem nahezu unschlagbaren Meisterduo Markus Schlosser/Thomas Hofer aus der Schweiz. André Kretzer und sein österreichischer Beifahrer Manfred „Yeti“ Wechselberger schoben sich in der Gesamtwertung noch einen Platz nach vorn und wurden Vizemeister. Wäre Bennie Streuer da gewesen, hätte das Ergebnis vermutlich anders ausgesehen, aber der Niederländer fuhr zu Hause im Rahmenprogramm der Britischen Superbike Meisterschaft in Assen mit.

**IDM** Die Aktiven gehen in die Offensive und kämpfen um die Serie. In Hockenheim lief eine Unterschriftenaktion an. Sie soll den DMSB als oberste Motorsportkommission zur Fortführung bewegen und auch den ADAC als seinen Partner.

**IDM** Nur sechs Fahrern/Teams gelang es, 2017 in allen Rennen zu punkten. In der IDM Superbike 1000 schafften es Markus Reiterberger und Jan Bühn. Colin Rossi war der Einzige in der IDM Supersport 600, Sophia Liebschner die Einzige in der 300er-Klasse. Bei den Sidecars gelang es Markus Schlosser und André Kretzer.

## ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Hockenheim: 30.09.2017; 13. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Rdn.; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet

| Fahrer                     | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|----------|---------------|
| 1. Markus Reiterberger (D) | BMW      | 26:17,533     |
| 2. Florian Alt (D)         | Yamaha   | +4,266        |
| 3. Bastien Mackels (B)     | Yamaha   | +7,357        |
| 4. Danny de Boer (NL)      | BMW      | +11,894       |
| 5. Jan Bühn (D)            | BMW      | +12,036       |

Hockenheim: 01.10.2017; 14. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Rdn.; 31 Fahrer gestartet, 25 gewertet

| Fahrer                     | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|----------|---------------|
| 1. Markus Reiterberger (D) | BMW      | 26:15,075     |
| 2. Florian Alt (D)         | Yamaha   | +3,061        |
| 3. Jan Bühn (D)            | BMW      | +8,865        |
| 4. Danny de Boer (NL)      | BMW      | +15,517       |
| 5. Vincent Lonbois (B)     | BMW      | +25,927       |

## IDM-ENDSTAND

|                 |          |
|-----------------|----------|
| 1. Reiterberger | 345 Pkt. |
| 2. Alt          | 194      |
| 3. Bühn         | 181      |
| 4. De Boer      | 170      |
| 5. Kerschbaumer | 128      |
| 6. Halbich      | 127      |
| 7. Vincon       | 126      |
| 8. Grünwald     | 110      |
| 9. Bijsterbosch | 99       |
| 10. Lonbois     | 96       |
| 11. Mackels     | 86       |
| 12. Schmitter   | 64       |
| 13. Glöckner    | 56       |
| 14. Neumann     | 50       |
| 15. Friedrich   | 41       |

## ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Hockenheim: 30.09.2017; 11. IDM-Lauf; 36,92 km über 10 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 14 gewertet

| Fahrer                     | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|----------|---------------|
| 1. Kevin Wahr (D)          | Yamaha   | 15:12,369     |
| 2. Max Enderlein (D)       | Yamaha   | +0,526        |
| 3. Marc Buchner (D)        | Yamaha   | +5,139        |
| 4. Vasco van der Valk (NL) | Yamaha   | +5,482        |
| 5. Daniel Rubin (D)        | Yamaha   | +9,443        |

Hockenheim: 01.10.2017; 12. IDM-Lauf; 36,92 km über 10 Rdn.; 16 Fahrer gestartet, 15 gewertet

| Fahrer                     | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|----------|---------------|
| 1. Kevin Wahr (D)          | Yamaha   | 24:08,362     |
| 2. Thomas Gradinger (A)    | Yamaha   | +0,194        |
| 3. Max Enderlein (D)       | Yamaha   | +2,805        |
| 4. Vasco van der Valk (NL) | Yamaha   | +6,228        |
| 5. Daniel Rubin (D)        | Yamaha   | +10,523       |

## IDM-ENDSTAND

|                   |     |
|-------------------|-----|
| 1. Gradinger      | 230 |
| 2. Wahr           | 204 |
| 3. Enderlein      | 158 |
| 4. Buchner        | 145 |
| 5. Van der Valk   | 134 |
| 6. Rubin, Daniel  | 100 |
| 7. Györfi         | 95  |
| 8. Antweiler      | 80  |
| 9. Rubin, Dominik | 80  |
| 10. Rossi         | 72  |
| 11. Geitner       | 60  |
| 12. De Winter     | 45  |
| 13. Prokop        | 43  |
| 14. Thurmayer     | 38  |
| 15. Stange        | 38  |

## ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Hockenheim: 01.10.2017; 11. IDM-Lauf; 51,688 km über 14 Rdn.; 9 Fahrer gestartet, 9 gewertet

| Fahrer                    | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---------------------------|----------|---------------|
| 1. Maximilian Kappler (D) | Yamaha   | 24:00,572     |
| 2. Jan-Ole Jähnig (D)     | Yamaha   | +0,198        |
| 3. Troy Beinlich (D)      | Yamaha   | +18,085       |

Hockenheim: 01.10.2017; 12. IDM-Lauf; 51,688 km über 14 Rdn.; 9 Fahrer gestartet, 7 gewertet

| Fahrer                    | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---------------------------|----------|---------------|
| 1. Maximilian Kappler (D) | Yamaha   | 24:00,946     |
| 2. Jan-Ole Jähnig (D)     | Yamaha   | +2,686        |
| 3. Micky Winkler (D)      | Yamaha   | +6,577        |
| 4. Troy Beinlich (D)      | Yamaha   | +9,515        |

## IDM-ENDSTAND

|               |          |
|---------------|----------|
| 1. Jähnig     | 232 Pkt. |
| 2. Kappler    | 225      |
| 3. Beinlich   | 185      |
| 4. Liebschner | 152      |
| 5. Franke     | 139      |
| 6. Cavegn     | 109      |
| 7. Graichen   | 21       |
| 8. Spahn      | 19       |

## ERGEBNIS IDM SIDECAR

Hockenheim: 30.09.2017; 11. IDM-Lauf; 36,92 km über 10 Rdn.; 20 Teams gestartet, 17 gewertet

| Team                           | Motorrad   | Zeit/Rückstd. |
|--------------------------------|------------|---------------|
| 1. Sattler/Neubert (D/D)       | BMW        | 19:25,705     |
| 2. Schlosser/Hofer (CH/CH)     | LCR-Suzuki | +1,619        |
| 3. Roscher/Burkard (D/CH)      | LCR-BMW    | +20,208       |
| 4. Kretzer/Wechselberger (D/A) | LCR-Suzuki | +41,218       |
| 5. Vermeule/Rijk (NL/NL)       | Yamaha     | +1:01,695     |

Hockenheim: 01.10.2017; 12. IDM-Lauf; 36,92 km über 10 Rdn.; 20 Teams gestartet, 19 gewertet

| Team                       | Motorrad   | Zeit/Rückstd. |
|----------------------------|------------|---------------|
| 1. Schlosser/Hofer (CH/CH) | LCR-Suzuki | 21:42,291     |
| 2. Sattler/Neubert (D/D)   | BMW        | +15,940       |
| 3. Roscher/Burkard (D/CH)  | LCR-BMW    | +25,988       |
| 4. Smits/Verbrugge (NL/B)  | Yamaha     | +48,063       |
| 5. Rutz/Fries (CH/CH)      | Yamaha     | +57,190       |

## IDM-ENDSTAND

|               |          |
|---------------|----------|
| 1. Schlosser  | 278 Pkt. |
| 2. Kretzer    | 164      |
| 3. Streuer    | 155      |
| 4. Roscher    | 111      |
| 5. Sattler    | 110      |
| 6. Smits      | 108      |
| 7. Schröder   | 105      |
| 8. Ruppert    | 86       |
| 9. Pfaucht    | 72       |
| 10. Rutz      | 72       |
| 11. Endevelde | 48       |
| 12. Ouger     | 48       |
| 13. Hirschi   | 47       |
| 14. Talens    | 43       |
| 15. Gürck     | 35       |

Romain Febvre machte einmal mehr den Unterschied – vierter Frankreich-Sieg in Folge



# Die drei Musketiere

Romain Febvre, Gautier Paulin und Christophe Charlier meisterten das Schlammcross in Matterley Basin und holten den vierten Nationencross-Sieg in Folge für Frankreich. Max Anstie führte die Gastgeber zum ersten Mal seit 20 Jahren auf das Podest. Die Schweiz wurde Fünfter. Deutschland ohne Nagl landete auf Platz 20.

Von: **Alex Hodgkinson**

**D**ie Teams bei der diesjährigen Team-WM waren besonders ausgeglichen, und schon in der Qualifikation trennten nur fünf Punkte Frankreich, die Niederlande, Australien, USA und die Briten auf zwei und auf drei Resultate. Nicht einmal das schlimmste Wetter seit 19 Jahren konnte das aufregendste Nationencross des Jahrhunderts verhindern.

Und auch das frühe Ausscheiden von MX2-Fahrer Tommy

Searle aufgrund von Kupplungsproblemen dämpfte die Laune der heimischen Fans. Anstie, fünf Kilometer von der Strecke entfernt in Winchester geboren, stürmte vom Außengatter für sein Team in Lauf 1 zur Führung und distanzierte die Verfolger um drei Sekunden pro Runde.

Hinter den Engländern waren die Karten bunt gemischt. Nach 36 Minuten hatte kein einziges Land zwei Fahrer unter den ersten 11. Frankreich führte die Teamwertung mit 17 Punkten vor den Niederländern an, und die Schweiz war Dritter dank eines fünften Platzes von Arnaud Tonus und Rang 18 von Valentin Guillod. Die US-Amerikaner waren schon abgeschlagen: Zach Osborne, während der Qualifikation drei Sekunden schneller als die Klassen-Konkurrenz, konnte im Schlamm nur Platz 10 erreichen, Cole Seely fiel schnell mit defekter Federung aus.

## 250er-Fahrer im Vorteil

Der zweite Lauf brachte die MX2-Jungs nach einer Pause von weniger als einer Stunde schon wieder auf die Strecke, aber die „Kanonen“ waren die 450er-

Fahrer der Open-Klasse – immer mehr Länder versuchen, aus taktischen Gründen ihren besten Mann in dieser Klasse zu nominieren. Es trafen also Jeffrey Herlings und Romain Febvre, Held der letzten beiden französischen Siege, aufeinander.

Herlings, seit Wochen Blitzstarter, gewann zwar den Holeshot, stürzte aber schon in Runde 3 an einem Aufwärtssprung: „Ich hatte Dreck im Schalthebel und traf den Leerlauf.“

Der Jubel der Franzosen war von kurzer Dauer. Febvre: „Ich war zu selbstsicher und warf die Fahrbrille weg, nachdem Jeffrey gestürzt war. Ich hatte ihm nichts mehr entgegenzusetzen, als er das Tempo wieder hochdrehte.“

Die beiden Streithähne distanzten ihre Verfolger um mehr als eineinhalb Minuten. Bei einsetzendem Regen verwandelte sich die Strecke in eine Rutschbahn, und die besten 250er-Fahrer konnten ihren Hubraumnachteil positiv einsetzen. Hunter Lawrence stürmte auf Rang 3, bis er ein Opfer des miserablen Wetters wurde: „Meine Fahrerbrille war komplett be-

schlagen, und mein Helm rutschte ständig über meine Augen wegen der Schlammbildung. Als ich versuchte, ihn wieder nach oben zu schieben, verlor ich das Gleichgewicht.“ Im Ziel war der junge Australier Achter, es reichte gerade, um sich den Klassensieg zu sichern.

Berechnet auf drei Ergebnisse nach zwei Läufen waren die Australier auf Rang 2 in der Teamwertung hinter Frankreich vorgestoßen. Doch ihre Chancen schwanden schon in der Startrunde des dritten Laufes, als Dean Ferris und der weitgehend



Frankreich gewann zum vierten Mal in Folge das Nationencross und WEC-Fahrer Christophe Charlier gewann als erster Pilot seit 1950 Gold bei der MX-Team-WM sowie den ISDE.

unbekannte Kirk Gibbs, Fünfter im Lauf 2, zu Boden gingen. Der Schlüssel war Platz 6 von Christophe Charlier: „Ich fahre seit einem Jahr kein Cross mehr, aber die Ehre, mein Land zu vertreten, hat mich beflügelt.“ Der Korse schaffte damit das notwendige fünfte Ergebnis und geht in die Geschichte als erster Fahrer seit 1950 ein, der Team-WM-Gold in Motocross und Enduro gewonnen hat.

Febvre und Paulin holten den vierten Sieg in Folge für die Franzosen nach Top-Six-Starts, aber neue Bedrohung auf den Podestplätzen kam von den Einheimischen mit Speerspitze Anstie.

Der Engländer sprintete vor Febvre in Front, während Herlings außerhalb der Top 10 fuhr: „Am Start drehte das Hinterrad durch.“ Anstie stürzte in Runde 5 und schenkte Febvre die Führung: „Ich war abgelenkt, als der Streckensprecher laut schrie und ich hörte, dass wir trotz des katastrophalen Ausfalls von Searle im ersten Lauf auf Platz 2 in der Teamwertung lagen.“ Aber es war sein Tag: „Ich glaube, ich habe es noch nicht realisiert – zwei Laufsiege beim Nationencross in der Heimat.“

Mit einem sicheren Polster in der Teamwertung leistete sich Febvre einen Boxenstopp, um

sich eine frische Brille zu holen. Anstie wehrte sich gegen die Attacken des heranstürmenden Herlings. Den Briten fehlte im Ziel ein Punkt auf Silber.

Die Schweizer fuhren konstant und wurden mit Platz 5 in der Teamwertung belohnt.

Die deutsche Hoffnung war schon während des MXGP-Qualifikationslaufes dahin: Max Nagl stürzte und erlitt einen Kahnbruch der linken Hand. Alles hing an der Leistung von Henry Jacobi und Dennis Ullrich. Beide hielten tapfer mit der Weltspitze mit und sicherten sich so die direkte Qualifikation für das Hauptprogramm. Mit maximal

vier zählbaren Einzel-Ergebnissen am Sonntag musste sich Deutschland mit dem 20. Platz in der Teamwertung abfinden.

Nagl hat die geplanten TM-Tests nun verschieben müssen, und seine WM-Zukunft bleibt unsicher: „Ich habe drei Wochen, um Sponsoren zu finden, damit ich das TM-Angebot wahrnehmen kann. Ich muss die monatlichen Lebenshaltungskosten decken können, sonst höre ich auf.“

Bei Jeremy Seewer sieht es besser aus: „Mehrere Teams haben mich kontaktiert und sind bereit, einen dritten Fahrer zu engagieren.“ ■



Gautier Paulin behielt gegen den „Feind“ im Schlamm die Übersicht



Starke Schweizer, hier Tonus

## MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/MX2

**Matterley Basin (GB):** 1. Oktober, Wetter: Regen/16 Grad.  
**1. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 12 Runden à 1,950 km (= 23,400 km)

| Fahrer                     | Motorrad  | Rdn. | Zeit/Rückstand                 |
|----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Max Anstie (GB)         | Husqvarna | 12   | 36:10,357 min<br>= 38,814 km/h |
| 2. Tim Gajser (SLO)        | Honda     | 12   | + 6,251 s                      |
| 3. Gautier Paulin (F)      | Husqvarna | 12   | + 9,398 s                      |
| 4. Hunter Lawrence (AUS)   | Suzuki    | 12   | + 41,407 s                     |
| 5. Arnaud Tonus (CH)       | Yamaha    | 12   | + 44,978 s                     |
| 6. Evgeny Bobryshev (RUS)  | Honda     | 12   | + 55,596 s                     |
| 7. Jeremy Van Horebeek (B) | Yamaha    | 12   | + 1:10,604 min                 |
| 8. Glenn Coldenhoff (NL)   | KTM       | 12   | + 1:08,634 min                 |
| 18. Valentin Guillod (CH)  | Honda     | 11   | + 1 Runde                      |
| 19. Henry Jacobi (D)       | Husqvarna | 11   | + 1 Runde                      |

## MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/OPEN

**3. Lauf:** 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

| Fahrer                     | Motorrad  | Rdn. | Zeit/Rückstand                 |
|----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Max Anstie (GB)         | Husqvarna | 13   | 37:59,163 min<br>= 40,041 km/h |
| 2. Jeffrey Herlings (NL)   | KTM       | 13   | + 1,108 s                      |
| 3. Romain Febvre (F)       | Yamaha    | 13   | + 1:00,011 min                 |
| 4. Jeremy Van Horebeek (B) | Yamaha    | 13   | + 1:20,559 min                 |
| 5. Tim Gajser (SLO)        | Honda     | 13   | + 1:27,401 min                 |
| 6. Gautier Paulin (F)      | Husqvarna | 13   | + 1:36,967 min                 |
| 7. Antonio Cairoli (I)     | KTM       | 13   | + 1:44,854 min                 |
| 9. Jeremy Seewer (CH)      | Suzuki    | 13   | + 2:02,765 min                 |
| 10. Arnaud Tonus (CH)      | Yamaha    | 13   | + 2:07,648 min                 |
| 34. Dennis Ullrich (D)     | KTM       | 4    | + 9 Runden                     |

## MOTOCROSS DER NATIONEN MX2/OPEN

**2. Lauf:** 40 Fahrer gestartet, 40 gewertet, 13 Runden à 1,950 km (= 25,350 km)

| Fahrer                     | Motorrad  | Rdn. | Zeit/Rückstand                 |
|----------------------------|-----------|------|--------------------------------|
| 1. Jeffrey Herlings (NL)   | KTM       | 13   | 37:59,364 min<br>= 45,417 km/h |
| 2. Romain Febvre (F)       | Yamaha    | 13   | + 13,730 s                     |
| 3. Zachary Osborne (USA)   | Husqvarna | 13   | + 1:38,876 min                 |
| 4. Alessandro Lupino (I)   | Honda     | 13   | + 1:40,149 min                 |
| 5. Kirk Gibbs (AUS)        | KTM       | 13   | + 1:44,122 min                 |
| 6. Christophe Charlier (F) | Husqvarna | 13   | + 1:49,117 min                 |
| 14. Jeremy Seewer (CH)     | Suzuki    | 13   | + 2:56,050 min                 |
| 18. Valentin Guillod (CH)  | Honda     | 11   | + 1 Runde                      |
| 37. Dennis Ullrich (D)     | KTM       | 10   | + 3 Runden                     |
| 39. Henry Jacobi (D)       | Husqvarna | 1    | + 12 Runden                    |

## MOTOCROSS DER NATIONEN/B-FINALE

**B-Finale:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 10 Runden à 1,950 km (= 19,500 km)

| Fahrer                      | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand                 |
|-----------------------------|----------|------|--------------------------------|
| 1. Jaromir Romancik (CZ)    | KTM      | 10   | 38:12,794 min<br>= 30,618 km/h |
| 2. Richard Sikyna (SK)      | KTM      | 10   | + 16,011 s                     |
| 3. Josiah Natzke (NZ)       | KTM      | 10   | + 36,032 s                     |
| 4. Tomas Kohut (SK)         | KTM      | 10   | + 49,782 s                     |
| 5. Tomas Simko (SK)         | Suzuki   | 10   | + 1:13,861 min                 |
| 6. Neville Bradshaw (ZA)    | Suzuki   | 10   | + 1:21,375 min                 |
| 7. Hamish Harwood (NZ)      | KTM      | 10   | + 1:34,038 min                 |
| 8. Eduardo Lima (BR)        | Kawasaki | 10   | + 1:46,746 min                 |
| 9. Petr Smitka (CZ)         | KTM      | 10   | + 1:47,911 min                 |
| 10. A. Sander-Michelsen (N) | TM       | 10   | + 2:08,283 min                 |

## NATIONENWERTUNG

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| 1. Frankreich     | 20 Punkte |
| 2. Niederlande    | 31        |
| 3. Großbritannien | 32        |
| 4. Belgien        | 53        |
| 5. Schweiz        | 56        |
| 6. Australien     | 58        |
| 7. Italien        | 63        |
| 8. Estland        | 84        |
| 9. USA            | 85        |
| 10. Schweden      | 87        |
| 11. Dänemark      | 98        |
| 12. Slowenien     | 108       |
| 13. Kanada        | 119       |
| 20. Deutschland   | 129       |

## EINZELWERTUNG

| MXGP                      |    |
|---------------------------|----|
| 1. Max Anstie (GB)        | 2  |
| 2. Tim Gajser (SLO)       | 7  |
| 3. Gautier Paulin (F)     | 9  |
| 5. Arnaud Tonus (CH)      | 15 |
| MX2                       |    |
| 1. Hunter Lawrence (AUS)  | 12 |
| 2. Zachary Osborne (USA)  | 13 |
| 3. Thomas Kjer Olsen (DK) | 19 |
| 7. Valentin Guillod (CH)  | 36 |
| Open                      |    |
| 1. Jeffrey Herlings (NL)  | 3  |
| 2. Romain Febvre (F)      | 5  |
| 5. Jeremy Seewer (CH)     | 23 |

1. Speedway Bundesliga-Finale Brokstedt

# Vorteil im Hinkampf bei Brokstedt

Mit einem 45:39-Heimsieg ging Brokstedt mit einem knappen Vorsprung in das zweite Bundesliga-Finale am 3. Oktober in Landshut.

Von: **Wolfgang Radszuweit** und **Thomas Schiffner**

**D**as erste Bundesliga-Finale in Brokstedt gegen den AC Landshut endete mit einem 45:39 Sieg für die Heimmannschaft. Während Brokstedt mit dem Norweger Rune Holta einen ehemaligen GP-Fahrer einsetzte, verließ sich Landshut auf seine sechs deutschen Piloten. Was möglicherweise den Unterschied machte.

Bei besten Rennbedingungen, aber schlechten Wetterprognosen waren nur etwa 1000 Zuschauer auf den Holsteinring gekommen und sahen ein gutes Rennen, in dem die „Wikinger“ vom ersten Lauf an führten. Erst in Heat 7, als Martin Smolinski taktisch für Sandro Wassermann zusammen mit Erik Riss das erste 5:1-Ergebnis herausfuhren und gleich danach wieder Smolinski (diesmal mit Mark Riss) ein 4:2 holte, war Gleichstand her-



Bester Mann: Smolinski für Landshut vor Huckenbeck und Holta

gestellt. In Heat 11 ging dann Brokstedt mit Lukas Fienhage, perfekt abgeschirmt von Tobias Kroner, mit einem weiteren 5:1 in Führung. Punktbester Fahrer war am Ende Martin Smolinski, der zweimal von Brokstedts Rune Holta besiegt wurde. Smolinski war dann auch mit seiner Leistung zufrieden: „Ich hatte gute Starts, es hat Spaß gemacht.“

Holta hatte etwas mit einer defekten Kupplung zu kämpfen und musste sich immer erst nach vorne kämpfen. Trotzdem wurde der beliebte Norweger nur einmal von Smolinski besiegt. Kai Huckenbeck war mit 12 Punkten ebenfalls gut dabei, und selbst Kapitän Tobi Kroner holte noch

neun Punkte in seinem Abschiedsrennen auf dem Holsteinring. Entscheidend für die Landshuter Niederlage waren die enttäuschenden Leistungen von Erik und Mark Riss: je vier Punkte. ■

## SPEEDWAY BUNDESLIGA

Brokstedt, 30. September: 1. Finale

| 1. MSC Brokstedt   | 45 Punkte |
|--|-----------|
| Rune Holta   | 14        |
| Kai Huckenbeck   | 12        |
| Tobias Kroner 9, Lukas Fienhage 5, Stephan Katt 4, Hannes Gast 1   |           |
| 2. AC Landshut   | 39 Punkte |
| Martin Smolinski   | 16        |
| Dominik Möser  | 8         |
| Valentin Grobauer 6, Erik Riss 4, Mark Riss 4, Sandro Wassermann 1 |           |

Speedway-U21-WM Pardubice

# Polnische Dominanz zurück

Mit dem neuen Weltmeister Maksym Drabik erlangten die Polen ihre Vormacht im U21-Bereich zurück. Auf den WM-Plätzen 1 bis 6 stehen nur Polen und Australier.

Von: **Thomas Schiffner**

**T**itelverteidiger Max Fricke hätte in Pardubice mit deutlichem Vorsprung gewinnen müssen, um noch eine Titelchance zu haben. Doch auch in Tschechien gaben am Freitagabend die Polen den Ton an. Nachdem für den 19-jährigen Maksym Drabik das zweite WM-Finale in Güstrow im Krankenhaus geendet hatte, fand er in Pardubice zu seiner Bestform zurück. Nach zwei Punktverlusten

in den Vorläufen stürmte er im zweiten Semifinale nach vorn, bezwang seinen Landsmann Bartosz Smektala und war damit Weltmeister.

Fricke, der im letzten Vorlauf ausfiel, musste sich im ersten Semi Kacper Woryna geschlagen geben und hätte mit einem Finalsieg noch Smektala von Rang 2 verdrängen können. Doch im Endlauf trumpfte erneut Drabik

auf und siegte vor Woryna und Fricke, womit dem Aussie ein einziger Punkt zum Vizetitel fehlte.

Der einzige Deutsche Lukas Fienhage zeigte auf der großen Pardubitzer Bahn seine beste Saisonleistung. Der erst 18-jährige gewann seine ersten beiden Heats, ohne die Starts gewonnen zu haben. Danach holte er noch einen Punkt auf Platz 11. ■

## SPEEDWAY-U21-WM

|     |                          |           |
|-----|--------------------------|-----------|
| 1.  | Maksym Drabik (PL)       | 18 Punkte |
| 2.  | Kacper Woryna (PL)       | 17        |
| 3.  | Max Fricke (AUS)         | 13        |
| 4.  | Bartosz Smektala (PL)    | 12        |
| 5.  | Dimitri Bergé (F)        | 11        |
| 6.  | Jevgenijs Kostigovs (LV) | 10        |
| 7.  | Jack Holder (AUS)        | 10        |
| 8.  | Eduard Krcmar (CZ)       | 9         |
| 9.  | Patrick Hansen (DK)      | 8         |
| 11. | Lukas Fienhage (D)       | 7         |

## WM-ENDSTAND

|     |                          |           |
|-----|--------------------------|-----------|
| 1.  | Maksym Drabik (PL)       | 49 Punkte |
| 2.  | Bartosz Smektala (PL)    | 42        |
| 3.  | Max Fricke (AUS)         | 41        |
| 4.  | Kacper Woryna (PL)       | 33        |
| 5.  | Brady Kurtz (AUS)        | 32        |
| 6.  | Jack Holder (AUS)        | 27        |
| 7.  | Robert Lambert (GB)      | 27        |
| 8.  | Dimitri Bergé (F)        | 25        |
| 9.  | Jevgenijs Kostigovs (LV) | 25        |
| 15. | Lukas Fienhage (D)       | 11        |

## NACHRICHTEN

### MXGP: AB 2019 IN CHINA

Giuseppe Luongo bestätigte beim MXoN in Matterley Basin Red Bud/Michigan als Standort des Nationencross 2018 und nannte Einzelheiten zum MXGP-WM-Kalender: „Wir fahren 19 oder 20 GP, aber nur drei in Übersee – den WM-Auftakt in Argentinien und zwei Rennen in acht Tagen in Indonesien. Wir haben die volle Unterstützung der Landesregierung. Die Türkei kehrt zurück, der Endlauf ist in Imola, wo 1952 der erste GP stattfand. Ab 2019 haben wir einen mehrjährigen Vertrag mit China.“

### SUPERMOTO-DM:

#### PLOGMANN VIZEMEISTER

Beim letzten Saisonlauf auf dem Harzring Aschersleben gewann Markus Class, der bereits als Meister feststand, beide Läufe. Suzuki-Pilot Andre Plogmann reichten zwei vierte Plätze zum Vize-Titel. Markus Volz (Husqvarna) blieb mit den Plätzen 3/5 auf dem dritten DM-Rang vor dem Tschechen Petr Vorlicek.

### SPEEDWAY: MILIK GEWINNT GOLDHELM IN PARDUBICE

Mit Vaclav Milik gewann am Sonntag ein heimischer Fahrer den Goldenen Helm von Pardubice vor dem Norweger Rune Holta und dem Australier Max Fricke. Am Vortag hatte Michael Härtel im Rennen um das „Goldene Band“ der U21-Fahrer gegen den Tschechen Eduard Krcmar im Finale den Sieg nur um Millimeter verpasst.

### SPEEDWAY: DOHREN STC-SIEGER IN NEUENKNICK

Dohren gewann den neunten Lauf in Neuenknick vor Herxheim, Berghaupten und den Gastgebern. Zum Showdown am kommenden Sonntag in Herxheim treffen Olching (8 Punkte), Meißen (8), Berghaupten (7) und die Gastgeber (7) aufeinander.

# Pole Position

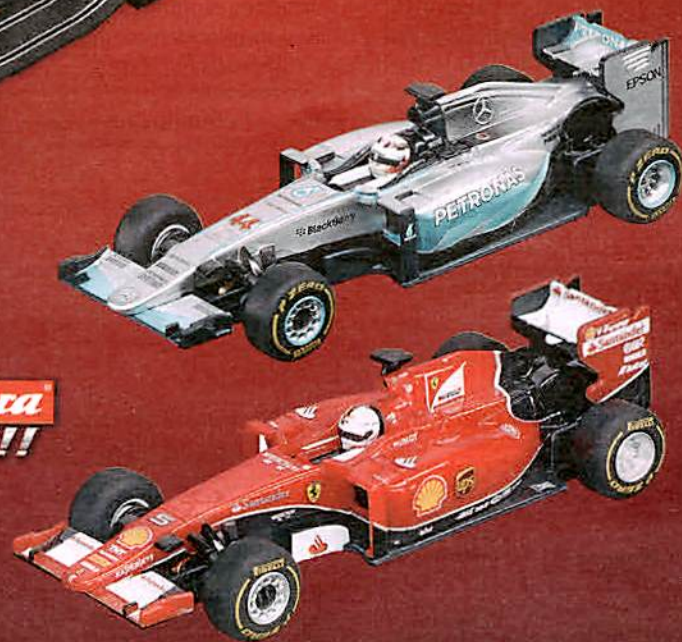
Ein Jahr lang **MOTORSPORT** aktuell  
frei Haus plus Carrera-Rennbahn sichern!

**TOP  
EXTRA**

## Carrera GO!!! PUSH'N PASS

Rennbahn mit Kurven, Steilkurven, Fly-Over,  
Looping u.v.m., Handregler mit Turbo-Button für  
mehr Geschwindigkeit, Streckenlänge: ca. 8,9 m,  
Aufbaumaße: 220 x 98 cm, Zuzahlung 16,40 €.

**Carrera  
GO!!!**



## Ihre Abo-Vorteile:

- Jeden Mittwoch brandaktuelle News
- 15% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Exklusives Extra dazu
- 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug
- Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Direkt bestellen unter:

Fon +49 (0)711 3206-8888

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

Bitte entsprechende Bestellnummer angeben: selbst lesen 1625245, verschenken 1625246.  
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 93,50 € (D) zzgl. 16,40 € Zuzahlung, Auslandspreise auf Anfrage.

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Audi

Fa. Osmann kauft Ihren Audi.  
Tel. 0171/5244461 H

## BMW

Fa. Osmann kauft Ihren BMW.  
Tel. 0171/5244461 H

Z4i Drive 18i Cabrio, 156 PS, EZ 02/14,  
19000 km, TÜV 02/19, mineralgrau-met.,  
Alu Sommer + Winter, Scheckheft, el.  
Stahlverdeck, Xenon etc. € 23.900,-. Tel.  
0170/4035571

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

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

Suche Z3 Coupé im Topzustand, max.  
50000 km, nur dt. Fzg., Scheckheft, NR,  
GWI 0171/2305545 & stk1967@web.de

## BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400  
H

## Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600  
H

**Jetzt online abonnieren!**

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell  
Top-Prämien und attraktive  
Geschenke zur Auswahl!  
www.motorsport-aktuell.com/abo

## Caterham

**CATERHAM DEUTSCHLAND GmbH**  
Neu & Gebrauchtfahrzeuge  
Jetzt direkt an der A3 in DIERDORF  
Königsberger Straße 25 - 56269 DIERDORF  
Probefahrt Hotline: 0175 / 5644011

## Ferrari

California T, 3.2016, ca. 10000 km, rot/  
Cuoio, Werksgarantie, 159.000,- € MwSt.  
awb. MVG GmbH, Grünwaldstr. 18,  
75173 Pforzheim, Tel. 07231/788550 H

## Ford

Werkstatthandbücher und techn. Litera-  
tur. Tel. 0521/403956, peterwoebking@  
hotmail.com

## Jaguar

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

## Lotus

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

## Mercedes

CLS AMG S4 M. ü.50%, 300 km/h, 1/15,  
Voll., 585 PS, grau-m., Led. sw., 39000 km,  
NP: 160.000,-, VB 74.900,-, T. 0171/3491847

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

Fa. Osmann kauft Ihren Mercedes.  
Tel. 0171/5244461 H

SL 63 AMG, EZ 10/15, Voll., 585 PS,  
schw./ Leder sw., 28000 km, NP 184.000,- €,  
VB 104.900,- €. Tel. 0171/3491847

500 SL W129, EZ 1990, 48.320 km, 1. Hand,  
Leder, Klima, Scheckh., sehr gepflegt.  
Mercedes-Ankauf. Autohaus Wittenberg,  
Gustav Wittenberg, Engersche Str. 195,  
33611 Bielefeld, Tel. 0521/81516 H

## Mini

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

## Motorräder

www.motorparts4u.de,  
www.hertrampf-gruppe.de H

## Porsche



991 GT3, EZ 7/16, 6500 km, lavaorange,  
Volla., Leasingübern. 965,- netto, für 22  
Mon. noch 23000 km frei, RW 70.000,-  
netto + Ablöse cash. Tel. 0163/8518384  
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 41005

## Service

### Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/32068888

Fax 0711/182-2550

Bestellservice\* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

\*Bitte Bankverbindung angeben

## Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell  
MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

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

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

Porsche-Fan sucht 991 R + 991 GT3 RS,  
zahle Höchstpreis. Tel. 0172/5159727

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Renn/Rallye

**DUNLOP  
MOTORSPORT**  
Sport- & Rallyereifen  
**Lütticke motorsport**  
02354-7046993  
www.lms-racing.com

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

**ZF**  
MOTORSPORT  
Renn- und High Performance  
Kupplungen  
Service - Verkauf -  
Wartung & Instandsetzung - Beratung  
**CORSE**  
TECHNOLOGY FOR SPORT  
e-mail: info@bsa-corse.de

**GA** Rennsport-Ausrüster  
Tel. 08678/246  
www.ga-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

**www.Rennsportshop.com**



REDAKTION  
 Redaktion MOTORSPORT aktuell  
 Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart  
 Telefax: +49 (0)711 182 1958  
 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 Schiffler, Neil Spalding,  
 Markus Stier, Anke Wiczorek  
 Fotografen: sutton-images.com, XPB  
 Grafik und Produktion: Michael Heinz  
 (Leitung), Bernd Adam (Stv.), Daniel Gührer  
 Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG  
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Leuschnerstraße 1  
 70174 Stuttgart  
 Telefon: +49 (0)711 182 1820  
 MOTORSPORT aktuell gehört zur  
 auto motor und sport-Gruppe  
 Geschäftsführung:  
 Nils Oberschelp (Vorsitzender),  
 Andrea Rometsch, Peider Bach  
 Telefon: +49 (0)711 182 0  
 Leitung Geschäftsbereich Automobil:  
 Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stv.),  
 Gesamtanzeigenleitung Automobil:  
 Markus Eiberger  
 Anzeigenleitung:  
 Stefan Granzer  
 sgranzer@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1641  
 Telefax: +49 (0)711 182 1699  
 Werbeverkauf Online:  
 Zeljko Berden  
 zberden@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1346  
 Auftragsmanagement:  
 Iris Eifrig  
 ieifrig@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1613  
 Carmen Brix  
 cbrix@motorpresse.de  
 Telefon: +49 (0)711 182 1522  
 Herstellung: Rainer Jüttner (verantwortlich)  
 Syndication/Lizenzen:  
 Telefon: +49 (0)711 182 1379 / 2379  
 Druck:

Druckerei Konstanz GmbH  
 Max-Stromeyer-Straße 180  
 78467 Konstanz  
 Vertrieb:  
 DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH  
 Am Sandtorkai 74  
 20457 Hamburg  
 Vertriebsleiter: Dirk Geschke

Erscheinungsweise:  
 wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr  
 Einzelheft:  
 2,20 € (D), 2,40 € (A), 3,50 CHF (CH)

Jahresabonnement:  
 € 93,50 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus  
 (D), € 102,00 (A), CHF 149,00 (CH); Testabo 10  
 Ausgaben: € 15,40 (D), € 16,80 (A), CHF 25,90  
 (CH); übriges Ausland auf Anfrage; Studenten  
 erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-  
 bescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil  
 von 40 % gegenüber dem Kioskauf von  
 € 66,00 (D), € 72,00 (A), CHF 105,00 (CH).

Abonnentenservice:  
 Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,  
 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 3206 8888,  
 Telefax +49 (0)711 182 2550,  
 E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

© 2017 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG  
 Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages  
 und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte  
 Manuskripte übernimmt der Verlag keine  
 Haftung.

# Leserbriefe

## KTM unglaublich? Zur MotoGP-Coverage MSa 41/2017

Als KTM-Fan begrüße ich den mutigen MotoGP-Einstieg und verfolge mit Freude die kontinuierlichen und sichtbaren Fortschritte. Wenn Ihr Kollege Neil Spalding aber in seinem Artikel (Heft 41, Seite 32) darüber spricht, dass KTM in sehr kurzer Zeit eine „unglaubliche“ Entwicklung durchgemacht habe, für die andere Konkurrenten „Jahre“ (??) benötigt haben sollen, dann kann ich das nicht ganz nachvollziehen.

Ducati erreichte beim MotoGP-Einstieg 2003 einen Sieg und acht Podiumsplätze! Suzuki schaffte bei ihrem Wiedereinstieg 2015 drei 6. Plätze. Selbst Aprilia erreichte 2012 mit der verkappten Aprilia-ART zwei 8. Plätze.

Das heißt: Mit Platz 9 als bisher bestem Ergebnis ist KTM auf einem „guten Weg“, und ich hoffe, da kommt noch mehr – aber von „unglaublich“ bzw. „um Jahre voraus“ sind wir dann doch noch weit entfernt :-)

Rudolf Geiger,  
 A-6103 Reith b. S.

## Die Crash-Fragen Zur den Formel-1-Unfällen MSa 41/2017

Ich bin nicht der Meinung, dass Verstappen in Singapur hätte bremsen müssen. Vettel müsste als vierfacher Weltmeister doch wissen, dass man den WM-Titel nicht in der ersten Kurve gewinnt. Ich war immer ein Vettel-Fan, aber seit er bei Ferrari fährt, ist er ein Jammerlappen geworden.

Das Foul an Hamilton in Baku und das ewige Beschweren über Funk bei jeder Kleinigkeit – „Der hat mich geschnitten, der lässt mich nicht überholen, und Kimi muss immer hinter

ihm bleiben“ – ist aus meiner Sicht eines mehrfachen Weltmeisters nicht würdig.

Christian Bayr,  
 A-1210 Wien

Der Kommentar von MSa zum Crash in Singapur ist aus meiner Sicht unverständlich und falsch. Die beiden Ferrari-Piloten haben sich nicht gegenseitig aus dem Rennen gehauen! Begründung: Kollidiert sind Verstappen und Räikkönen, Vettel hat weder ein gegnerisches Rennauto behindert noch berührt. Ergo ist Vettel Opfer und nicht Täter.

Bei genauer Betrachtung hat Verstappen zweimal die Spur gewechselt, was verboten ist. Zuerst zog er in Richtung Vettel nach rechts, als er dann merkte, dass Vettel vorbei ist, zog er wieder leicht nach links, um gegen Räikkönen den zweiten Platz zu verteidigen. Zu spät, er traf ihn noch so heftig am Hinterrad, dass Räikkönens Ferrari ins Vettel-Auto geschleudert wurde.

Demzufolge ist Verstappen der allein Schuldige am Crash und hätte bestraft werden müssen. Wie lange will die FIA dem „unbelehrbaren“ Max Verstappen noch alles durchgehen lassen? Bis es mal richtig kracht? Aus meiner Sicht schadet Verstappen dem Motorsport ganz gewaltig mit seiner „unfairen“ Fahrweise und nimmt außerdem großen Einfluss auf den WM-Ausgang.

Max Schmid,  
 D-83607 Holzkirchen

Vielen Dank, Herr Ratzenberger, für ihre Meinung zum Singapur-Start-Crash! So und nicht anders hätten die Rennkommissare die Situation beurteilen müssen. Noch eine Anmerkung: Warum hält die FIA am hässlichen Halo fest? Schon die Pioniere des Formel-Rennsports fuhren mit Cock-

pitscheiben, siehe Foto S. 12 in MSa 41, und ein solcher Shield würde den teilweise hässlich verbauten Fahrzeugen etwas vom Ursprung zurückgeben.

PS: Lasst die IDM bitte nicht sterben. Der deutsche Nachwuchs braucht eine Plattform, das sollte auch den Werken klar sein.

Franz-Josef Robe,  
 D-56626 Andernach

## Kritik an den TV-Kommentatoren Zu WEC und Formel 1 MSa 40/2017

Ich stimme den Anmerkungen von Marcus Schurig voll zu, wenn er sich in dem Artikel „Porsche Sieg mit Stallregie“ kritisch über die TV-Moderationen von Allan McNish äußert.

Ähnliche Kritik hätte ich allzu oft an den Moderationen von Christian Danner (F1 bei RTL) anzubringen, der sich ebenfalls – aber durchaus professionell – nach dem Motto der drei Affen durch die Sendung moderiert: „Nichts sehen, nichts sagen, nichts hören“.

Dabei müsste ein Moderator mit seinen Kommentaren die Interessen der Zuschauer vertreten. Er darf sich ruhig einmal kritisch äußern, und wo geboten, erwarte ich von ihm, dass er sich auch mal empört, wenn wir, die Zuschauer, durch das Gebotene verarscht werden.

Dr. Peter Ruhr,  
 D-76530 Baden-Baden

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

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Selt fast 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

**7. Okt. 2017:** VLN-Lauf: 49. ADAC Barbarossapreis  
**7.–8. Okt. 2017:** 7. DMC ADAC Bergprüfung Vossenack  
**8. Okt. 2017:** 13. Adenauer ADAC Clubsport Automobilslalomrennen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# Termine

# Vorschau

## TV-Programm

### Automobil

|                               |  |                |
|-------------------------------|--|----------------|
| <b>Donnerstag, 5. Oktober</b> |  |                |
| 22.15                         | Rallycross-WM, Buxtehude (Zus.)                | ORF Sport+     |
| <b>Freitag, 6. Oktober</b>    |  |                |
| 02.55                         | F1 Suzuka, FP1 <b>LIVE</b> (Wh. 05.15/11.30)   | Sky Sport 1    |
| 06.55                         | F1 Suzuka, FP2 <b>LIVE</b> (Wh. 13.00 Sky)     | Sky Sp. 1/ORFI |
| 14.30                         | F1 Suzuka, Freies Training (Zus.)              | N-TV           |
| 22.00                         | Rallye-WM Spanien, 1. Tag (Zus.)               | Red Bull TV    |
| <b>Samstag, 7. Oktober</b>    |  |                |
| 01.40                         | Supercars, 1000 km Bathurst <b>LIVE</b>        | motorsport.tv  |
| 04.55                         | F1 Suzuka, FP3 <b>LIVE</b> (Wh. 06.30/09.30)   | Sky Sport 1    |
| 07.00                         | F1 Suzuka, FP3 (Zus.) + Qualifying <b>LIVE</b> | RTL            |
| 07.50                         | F1 Suzuka, Quali (Wh. 10.30/12.15) <b>LIVE</b> | Sky Sport 1    |
| 07.55                         | F1 Suzuka, Qualifying <b>LIVE</b>              | ORFI/SRF2      |
| 13.00                         | Rallye-WM Spanien, Super Stage <b>LIVE</b>     | Sport 1+       |
| 13.55                         | Formel 2 Jerez, 1. Rennen <b>LIVE</b>          | Sky Sport 1    |
| 22.00                         | Rallye-WM Spanien, 2. Tag (Zus.)               | Red Bull TV    |
| 23.35                         | Rallye-EM Lettland, 1. & 2. Tag (Zus.)         | Eurosport 1    |
| <b>Sonntag, 8. Oktober</b>    |  |                |
| 06.00                         | F1 Suzuka, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>    | Sky/RTL/ORFI   |
| 06.30                         | F1 Suzuka, Vorberichte & Rennen <b>LIVE</b>    | SRF2           |
| 08.30                         | Rallye-WM Spanien, Live Stage <b>LIVE</b>      | Sport 1+       |
| 09.20                         | TCR Shaoxing, 1. (Aufz.) & 2. Lauf <b>LIVE</b> | motorsport.tv  |
| 9.30/17.00                    | F1 Suzuka, das Rennen (Wh.)                    | Sky Sport 1    |
| 11.00                         | ETCC Most, 1. Lauf <b>LIVE</b>                 | Eurosport 2    |
| 12.00                         | Rallye-WM Spanien, Power Stage <b>LIVE</b>     | Sport 1+       |
| 12.30                         | ETCC Most, 2. Lauf <b>LIVE</b>                 | Eurosport 2    |
| 13.55                         | Formel 2 Jerez, 2. Rennen <b>LIVE</b>          | Sky Sport 2    |
| 19.30                         | NASCAR Cup Series, Charlotte <b>LIVE</b>       | Motorvision TV |
| 22.00                         | Rallye-WM Spanien, 3. Tag (Zus.)               | Red Bull TV    |
| 23.05                         | Rallye-EM Lettland, 3. Tag (Zus.)              | Eurosport 1    |
| <b>Montag, 9. Oktober</b>     |  |                |
| 20.30                         | Formel 1 Suzuka, das Rennen (Wh.)              | Sky Sport 1    |

### Motorrad

|                               |                                       |                |
|-------------------------------|---------------------------------------|----------------|
| <b>Donnerstag, 5. Oktober</b> |                                       |                |
| 08.30                         | Motocross der Nationen (Wh.)          | Eurosport 2    |
| <b>Freitag, 6. Oktober</b>    |                                       |                |
| ab 09.00                      | Superbike-WM Magny-Cours, die Rennen  | Eurosport 2    |
| <b>Samstag, 7. Oktober</b>    |                                       |                |
| 08.15                         | Supermoto der Nationen (Zus.)         | motorsport.tv  |
| 08.40                         | Motocross, MXON Behind the Gates      | motorsport.tv  |
| <b>Sonntag, 8. Oktober</b>    |                                       |                |
| 15.20                         | ADAC MX Masters, Holzgerlingen (Zus.) | Motorvision TV |
| <b>Montag, 9. Oktober</b>     |                                       |                |
| 11.10                         | Trial-WM, Arco di Trento (Zus.)       | motorsport.tv  |

### Livestreams/Internet

|                            |   |                             |
|----------------------------|---|-----------------------------|
| <b>Freitag, 6. Oktober</b> |   |                             |
| ca. 22.15                  | IMSA-Sportw. Braselton, Quali <b>LIVE</b>     | imsa.com                    |
| <b>Samstag, 7. Oktober</b> |   |                             |
| 08.15                      | VLN Langstrecke, 7. Lauf <b>LIVE</b>          | vln.de                      |
| ca. 09.25                  | TCR Int. Series Shaoxing, Quali <b>LIVE</b>   | tcr-series.com              |
| ca. 13.40                  | Tourenwagen Classics, Hockenheim <b>LIVE</b>  | www.tourenwagen-classics.de |
| 15.05/17.10                | Truck-EM Jarama, 1. & 2. Rennen <b>LIVE</b>   | fiaetrc.com ca.             |
| 16.30                      | IMSA-Sportw. Braselton, Rennen <b>LIVE</b>    | imsa.com                    |
| <b>Sonntag, 8. Oktober</b> |   |                             |
| ca. 08.20                  | TCR Int. Series Shaoxing, 1. Lauf <b>LIVE</b> | tcr-series.com              |
| ca. 09.55                  | TCR Int. Series Shaoxing, 2. Lauf <b>LIVE</b> | tcr-series.com              |
| 12.40/16.00                | Truck-EM Jarama, 3. & 4. Rennen <b>LIVE</b>   | fiaetrc.com                 |



Formel 1 GP Japan: Nur sieben Tage nach Malaysia rast der F1-Zirkus in Suzuka



IMSA Road Atlanta: Das große Finale der US-Sportwagen-Saison



WRC Rallye Spanien: Die nächste Runde im Kampf Ogier vs. Neuville

## Die nächsten Rennveranstaltungen

|                  |   |     |
|------------------|---|-----|
| <b>Automobil</b> |   |     |
| 5.-8.10.         | Rallye-WM, Katalonien-Rallye                | E   |
| 6.-8.10.         | Rallye-EM, Liepaja                          | LV  |
| 7.10.            | VLN Langstrecke Nürburgring, 8. Lauf        | D   |
| 7.10.            | IMSA-Sportwagen, Braselton/Georgia          | USA |
| 7.10.            | 1000-km-Rennen Bathurst (Supercars)         | AUS |
| 7./8.10.         | Truck-EM, Jarama                            | E   |
| 7./8.10.         | Formel 2, Jerez                             | E   |
| 7./8.10.         | 12h-Rennen Spa (TCES)                       | B   |
| 8.10.            | Formel 1, Suzuka                            | J   |
| 8.10.            | Tourenwagen/ETCC, Most                      | CZ  |
| 8.10.            | TCR International Series, Shaoxing          | RC  |
| 8.10.            | NASCAR Cup Series, Charlotte/North Carolina | USA |
| <b>Motorrad</b>  |   |     |
| 7.10.            | Speedway-GP, Torun                          | PL  |
| 8.10.            | Moto2-EM/Moto3-Junior-WM, Alcañiz           | E   |
| 15.10.           | Motorrad-WM, Motegi                         | J   |



auto  
motor  
-sport

# DIE GRÜNE HÖLLE AM NÜRBURGRING

*Ein Stück Motorsport-Geschichte.  
Jetzt auch für Sie erhältlich! Viel Freude damit!*

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



[www.art-archive.de](http://www.art-archive.de)

auto  
motor  
-sport

ART ARCHIVE  
MOTORSPORT

